

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

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

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

1292

16-OUTUBRO 1941

A N O L I I I

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.^o M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

DR. MANUEL MÚRIAS

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES

General JOÃO DE ALMEIDA

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.^a ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.^a MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.^a JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

Estoril, Vista panorâmica	543
-------------------------------------	-----

O problema da indústria nacional do ferro, pelo Eng. ^o J. Fernando de Souza	545
--	-----

A Guerra e os Caminhos de Ferro	548
---	-----

Vai ser construído em Luanda um bairro económico indígena de 3.200 habitações	548
---	-----

Rápidos entre Lisboa e Pôrto	548
--	-----

Uma obra de grande envergadura, a linha férrea Transahariana, espinha dorsal dum novo mundo económico, por Alexandre Settas	549
---	-----

Crónica Internacional, por Plínio Banhos.	555
---	-----

Os nossos mortos	556
----------------------------	-----

Há 50 anos	557
----------------------	-----

Museu Provincial de José Malhôa.	557
--	-----

«Manual do Viajante em Portugal»	558
--	-----

Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho.	559
---	-----

Parte Oficial	561
-------------------------	-----

Publicações recebidas	564
---------------------------------	-----



ESTORIL — Vista panorâmica

O problema da indústria nacional do ferro

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

Entre as teses apresentadas no Congresso Transmontano destacava-se pelo seu alto valor a do sr. Coronel Adriano Rodrigues, ilustre professor da Faculdade de Engenharia do Porto acerca da implantação da indústria siderúrgica em Portugal.

O assunto é de suma importância para os caminhos de ferro e por isso reproduzimos na Gazeta os artigos de apreciação da tese publicados em A Voz:

Temos numerosos jazigos de minérios de ferro, de variada composição e alguns de grande pujança disseminados pelo país. Têm sido alguns explorados para exportação dos minérios.

Porque os não aproveitamos e não implantamos em Portugal as indústrias siderúrgicas? Porque não fabricamos o ferro e o aço necessários às construções e à nossa vida industrial? Porque não procedemos como outros países, a que falta o ferro e o carvão e têm florescentes as indústrias siderúrgicas?

Que importa fazer para pôr termo a tão lamentável lacuna e diminuir ou suprimir a nossa importação dos ferros e aços de que carecemos?

A essas interrogações responde a tese do sr. Professor Rodrigues, verdadeira monografia, que merece leitura atenta.

São primeiros enumeradas as irrecusáveis razões de ser da criação, em Portugal, da indústria siderúrgica «centro de gravidade da civilização moderna» e da maior importância para o incremento do nosso vasto império colonial. Exige-a o progresso da nossa marinha, lamentavelmente inferior, em tonelagem, à de outros países mais pequenos que o nosso.

A necessidade de maquinismos agrícolas e industriais postula o aproveitamento do ferro das nossas minas, do qual depende em boa parte o de outras riquezas nacionais. Está-lhe ligado o problema da defesa, o aumento demográfico do nosso país com exigências crescentes de trabalho e de meios de ação.

É minuciosamente aduzido na tese o exemplo

da Itália, da Dinamarca e de outros países para justificar a aplicação, ao nosso caso, de recentes afirmações do ministro espanhol D. Luiz de Alarcón y de la Lastra:

«Não é preciso esforço de maior para que todos consideremos o ferro como elemento básico para a nossa economia».

São referidos no capítulo II os estudos do problema desde o relatório de 1859 do conceituado engenheiro de minas Schiappa de Azevedo acerca das minas de Quadramil, aos de 1875 de Costa Sequeira e Lourenço Malheiro; dos de Severiano Monteiro em 1888 acerca dos minérios de Moncorvo e dos jazigos dos Monges, Escoural, Alvito, Orada e Odemira, no Sul; dos de Costa Serrão e Rego Lima, em 1890, acerca dos minérios de Moncorvo; do estudo do professor Miranda Júnior sobre o problema nacional do ferro em 1891.

Referem-se ainda os estudos de Rocha Peixoto em 1897, e de Paulo de Barros em 1902, que altravava a criação de três zonas siderúrgicas: Norte, Centro e Sul; os projectos apresentados em 1912 por Pedro Vieira e William Scott para a implantação da indústria do ferro; o estudo do engenheiro Ezequiel de Campos em 1913, que pretendia concentrar em Leixões os minérios de Moncorvo trazidos em barcos pelo Douro, tornado navegável.

Em 1914 o engenheiro Aboim Inglês mostra-se pessimista numa conferência acerca da implantação da indústria siderúrgica entre nós, em vista da carestia do carvão e da pobreza dos nossos minérios.

Outros estudos e projectos enumera a tese, incluindo o do engenheiro Tobar de 1921 acerca do tratamento dos minérios de Quadramil mediante energia hidro-eléctrica obtida dos rios da região.

Os minérios de Moncorvo foram estudados em 1929 pelo engenheiro espanhol Sampelay, que se mostra francamente optimista.

No Congresso Nacional de Engenharia de 1931, foi afirmada por vários a inviabilidade da nossa indústria siderúrgica. Alternam as opiniões pessimistas e optimistas de vários técnicos de 1935 a 1939, sendo o último, do engenheiro Campos Amaral, que preconiza o emprêgo de 30.000 contos para obter uma produção anual de 20.000 toneladas com a mobilização de 6.500 homens para esse labor.

Verdadeira Babel essa seqüência de estudos, sobre que não pode assentar juízo seguro!

O dr. Antunes Guimarães, que se notabilizou na gerência da Pasta do Comércio, encarregou, do estudo do problema siderúrgico, uma comissão que não foi longe na sua tarefa.

A Direcção Geral de Minas entende que se torna necessário:

a) verificar as classificações, trabalhos e avaliações existentes;

b) projectar novos trabalhos de qualificação dos nossos minérios;

c) determinar a composição dos minérios e ajudar da possibilidade do seu aperfeiçoamento.

A êsse estudo entende e bem a tese que se deve juntar o dos nossos combustíveis, problema com que o respectivo instituto não defrontou ainda.

Em suma, das 30 páginas que resumem a história das investigações e tentativas de solução de tão capital problema conclue-se que nos falta a sua base experimental.

É lamentável que ao cabo de 82 anos de estudo do problema, seja tão exígua a base de conhecimentos seguros, metódicos e minuciosos acerca de assunto de tal magnitude, embora haja muitos elementos desconexos e dispersos.

Que se deve fazer para suprir tal deficiência?

Primeiro que tudo, o inventário minucioso, exacto e completo do nosso capital mineiro no que respeita ao ferro.

Mina por mina, desde Quadramil até Odemira, devemos ter a noção exacta da natureza, composição, localização e possança dos jazigos ferríferos, com todas as noções práticas que interessem ao seu transporte e exploração.

Igual inventário dos combustíveis minerais possivelmente utilizáveis.

Devemos relacionar com êsses jazigos os aproveitamentos hidráulicos previstos como fontes de energia hidro-eléctrica, devidamente localizados, com a sua potência e distância de transporte.

São êsses os elementos essenciais que por um estudo minucioso, mas rápido, se devem coligir sem perda de tempo.

* * *

Na seqüência do seu valioso trabalho acerca do *Problema nacional do ferro em Portugal*, o sr. professor coronel Adriano Rodrigues expõe os processos siderúrgicos modernos que podem interessar-nos.

São sumariamente referidos os estudos feitos desde 1937 na Alemanha e na Inglaterra para o aproveitamento de minérios pobres de ferro.

Tratava-se de minérios com 22 % de Fe e 19 % de sílica com bastante alumina.

Nos ensaios alemães conseguiu-se elevar de 22 a 43 % a percentagem do ferro e descer de 22 a 8 a 10 a de sílica. Também se fizeram ensaios na América.

Segundo o autor da tese interessam-nos, particularmente, os processos eléctricos e as inovações que receberam especialmente os de redução directa de minérios em fornos eléctricos e os processos expeditos em fornos rotativos, bem como os fornos eléctricos para o fabrico do aço, tudo o que se tem desenvolvido consideravelmente desde 1938.

Os estudos e ensaios feitos na Itália levam à seguinte conclusão: «actualmente o problema da redução do minério de ferro em forno eléctrico está completamente resolvido».

Ensaiaram-se fornos abertos em que os gases desenvolvidos saem para a atmosfera e fornos fechados em que os gases são capturados e utilizados como combustível.

Tem-se também experimentado o tratamento das cinzas das pirites. Estuda-se igualmente, o problema no Japão.

O professor Portevin escreve acerca dos novos processos para tratar minérios pobres de ferro mas ricos de albumina e sulfurosos:

«Se é fácil fabricar aços de qualidade partindo de matérias puras e escolhidas, se é fácil actualmente fabricar economicamente aços de qualidade corrente com matérias impuras e *tout-venant*, o fabrico de produtos de qualidade com essas mesmas matérias está em via de solução.»

Observa-se ainda que é muito rápido e económico o fabrico do aço por meio das sucatas.

* * *

Ocupa-se em seguida a tese da redução directa dos minérios de ferro em fornos rotativos por vários processos, entre os quais figura o de Basset, ensaiado já entre nós.

Depois de breves notas acerca de cada um, dá-se notícia desenvolvida do ensaio do último entre nós.

Enumeram-se nesse capítulo os ensaios do fabrico de aço e ferro em Moncorvo e Quadramil no século passado; em 1917 com fornos em Alcochete; minérios do Alentejo, na Empresa Industrial Portuguesa em convertidoras Bessemer, nas fábricas Colares e do Tramagal, na União Fabril e noutras.

Depois dessa enumeração vem a notícia do processo Basset com minérios, mesmo de baixo teor, pirites queimadas.

Fez-se a instalação na fábrica do cimento Tejo — em Alhandra.

* * *

É interessante a resenha de artefactos de ferro fabricados em diversos pontos do país; Massarelos, a fábrica do Oiro, as dos distritos de Vila Real e de Bragança, o Tramagal, a indústria das limas em Vieira e os produtos Pachuncho em Braga.

* * *

O último capítulo da tese estuda os processos e factores para a resolução integral do problema entre nós.

A vastidão e complexidade das instalações ne-

cessárias não deve fazer-nos descorçoar, nem também sonhar com a sua realização instantânea.

Faltam estudos completos dos diversos factores da indústria metalúrgica, dos minérios, combustíveis, substâncias fundentes e refractárias, fontes de energia eléctrica.

Conviria, por isso, criar um centro ou instituto de investigação do ferro ou dos metais, onde se faça:

a) o estudo dos metais e ligas em vista da sua melhor utilização industrial;

b) o estudo dos nossos minerais sob o ponto de vista da sua preparação e tratamento metalúrgico;

c) a coordenação e orientação de todos os elementos de estudo necessários à siderúrgia ou outras metalúrgias.

São dignos de nota os estudos feitos no laboratório da União Sul Africana para as investigações de minério desde 1936 até hoje. A conjugação de esforços determinou a criação da siderúrgia sul-africana.

Enumera a tese os diversos aspectos práticos do estudo do problema:

- a utilização das cinzas das pirites, cujo processo importa aperfeiçoar, e das sucatas nacionais (em via de realização),

- a instalação da laminagem para a produção dos pequenos perfis e redondos, chapas, bandetas, arame, fio, etc.,

- o fabrico das ferro-ligas, para o que devemos aproveitar os nossos minérios de tungsténio, crómio, etc.,

- o desenvolvimento da metalúrgia do estanho, tendo em vista o fabrico das latas de que carece a nossa importante indústria de conservas, libertando-nos das actuais dependências,

- a utilização dos nossos minérios de ferro, primeiro em fornos eléctricos, dos tipos modernos e segundo os processos mais recentes, de redução directa, e depois em grande escala, e como fase avançada e última da nossa siderúrgia, em alto-forno. Para este efeito, montagem de um pequeno alto-forno de ensaios, de que se encontram exemplares em activo labor ainda hoje na Inglaterra, resistindo a toda a concorrência das grandes empresas do país,

- o desenvolvimento da metalúrgia de outros metais, antimónio, por exemplo, e outros.

Para chegar a resultados fecundos é preciso educar homens capazes de realizações.

* * *

Importa citar as importantes conclusões formuladas na tese e que o Congresso aprovou por aclamações, depois de alguns breves esclarecimentos que me foi dado prestar acerca dos novos jazigos de ferro, especialmente os de Moncorvo e Quadramil e da linha férrea que os serve, bem como da energia hidro-eléctrica aproveitável por nós no trôço fronteiriço do Douro após o convénio internacional de 1927.

CONCLUSÕES E SUGESTÕES FINAIS

1 — A implantação da indústria siderúrgica e a electrificação do País produzirão uma verdadeira revolução no plano da economia nacional no sentido do progresso e prosperidade da nossa Pátria e da nossa gente.

2 — O problema siderúrgico nacional, fundamental para o País, é duma extrema complexidade e exige o concurso de técnicos eminentes orientadores.

3 — O problema siderúrgico está intimamente ligado ao da electrificação do País, urgindo intensificar o aproveitamento dos nossos recursos hidro eléctricos.

4 — O problema siderúrgico, exige a criação de um órgão coordenador e impulsor de estudos, trabalhos, investigações e documentação, cujo pessoal, escolhido por especial competência, esteja exclusivamente afecto a esse serviço.

5 — É urgente realizar um inquérito às condições da vida industrial do País e em especial à metalúrgia.

6 — O problema siderúrgico, tendo em vista o desenvolvimento minero-metalúrgico, a criação de novas indústrias, progresso da construção naval, da agricultura, a construção civil, obras públicas, o rearmamento do Exército, as necessidades da defesa nacional, e o excesso demográfico do País, deve ser encarado nas suas linhas mestras com uma amplitude que classificareis de **imperial**.

7 — O problema siderúrgico, exigindo a organização de um cuidadoso plano geral de fomento no Continente e Colónias, deve desenvolver-se em horizontes sucessivos, adaptados à marcha progressiva da Nação, criando-se a pouco e pouco os técnicos especialistas e mercados necessários.

8 — O aproveitamento das sucatas nacionais constitue a par das cinzas das pirites, um grande passo no caminho da siderúrgia nacional.

9 — O problema siderúrgico nacional é basilarmente, no estado actual da sua técnica, um problema de electricidade.

As soluções electro-siderúrgicas impõem-se.

A solução clássica pelo alto-forno representará uma última fase.

10 — Impõe-se simultaneidade de estudos e investigações sobre alguns elementos do problema.

Assim, o estudo das substâncias fundentes e refractárias não se comprehende que não marche a par do estudo dos minérios de ferro e de outros metais.

11 — Deve intensificar-se a prospecção geológico-mineira do Império Colonial.

12 — É urgente intensificar o ensino profissional técnico da metalúrgia em bases racionais e práticas.

13 — É urgente uma propaganda activa de novos métodos de educação — para criar nos portugueses o sentido do trabalho vitorioso, o prazer do esforço, a volúpia de criar, o espírito de iniciativa, a audácia para as grandes realizações,

e — para obliterar nelas a tradicional aspiração ao emprêgo público, o amor da sedentariedade burocrática, da indolência, do verbalismo estéril e maledicente, da «fainéantise» corrosiva e mórbida.

Felicitamos o Congresso Trasmontano pela notável tese que suscitou sobre problema de tal monta e o ilustre autor da mesma que assim veio esclarecer um assunto de suma importância, mais que regional, nacional.

Instará seguramente a Casa de Trás-os-Montes pela realização das conclusões a que chegou. Também a resolução do problema não será descurada pela inteligência e solicitude do sr. engenheiro Pacheco, Ministro das Obras Públicas.

A Voz cumpriu o seu dever com este trabalho de vulgarização.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXIX

A «D. N. B.» notícia que os aviadores alemãis, operando ao largo de Odessa, atingiram um transporte bolchevista de 4.000 toneladas, que sofreu grandes estragos e adorou. Os aviões alemãis atacaram, no sector médio da «frente» Leste, vias férreas e combóios militares e de reabastecimento, que ficaram imobilizados.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que os finlandeses atacaram Vüpuri e tomaram o centro ferroviário de Elisenvaara.

— A «D. N. B.» diz que aviões de combate alemãis atacaram as instalações ferroviárias e de abastecimento da cidade de Moscovo, com boa eficácia. As tropas rápidas alemãs penetraram profundamente, na retaguarda russa, no sector meridional da «frente». Tentativas dos bolchevistas para evacuar parte do seu material e unidades inteiras, pelo caminho de ferro, falharam, em consequência da rápida acção das tropas alemãs. Numerosas formações soviéticas foram surpreendidas e aniquiladas, quando tomavam os combóios. Durante combates que se travaram nessa ocasião, várias vias férreas e combóios soviéticos foram atingidos e encendiados. Um combóio de munições explodiu.

— A «D. N. B.» foi informada de que aviões alemães de combate atacaram, com bombas de todos os calibres, um importante entroncamento de caminho de ferro e uma testa de ponte, no Dnieper, na retaguarda das tropas bolchevistas. A operação foi coroada de êxito, apesar das várias tentativas dos «caças» soviéticos e de uma poderosa defesa antiaérea e da má visibilidade. No caminho, os aviões alemães abateram dois «caças» inimigos. Chegados ao Dnieper, os aparelhos lançaram as suas bombas sobre uma ponte, que destruíram, e atingiram a estação. Os carris foram arrancados. Os aviões regressaram indemnes às suas bases.

— Pela «E. T.» sabe-se que o governo britânico assumiu a administração dos caminhos de ferro nacionais.

— A «O. F. I.» anuncia que as duas linhas de caminho de caminhos de ferro que de Leningrado partem para Vologda e Garoslav estão, ainda, em

VAI SER CONSTRUÍDO EM LUANDA

UM BAIRRO ECONÓMICO

INDÍGENA

DE 3.200 HABITAÇÕES

A obra social que o Estado Novo tem realizado nas várias regiões do país e da qual já hoje beneficiam muitos milhares de famílias das classes pobres, vai estender-se às populações indígenas das nossas possessões ultramarinas.

A Câmara Municipal de Luanda está estudando, em todos os seus pormenores, a construção de um bairro económico indígena, baseada nas que levou a efeito a Câmara Municipal de Lisboa, com Lusalite, na quinta da Calçada em Telheiras e na Boa Vista no Alto da Ajuda, ambos já hoje habitados por cerca de quatro mil pessoas.

O futuro bairro, constituído por 3.200 habitações, será dividido em três grupos, cada um dêles com um quartel para tropas indígenas, uma igreja, duas escolas, crèches, uma maternidade e um hospital.

Pela Direcção dos Serviços de Saúde, em colaboração com a Direcção Geral das Obras Públicas de Angola, está também em estudo a construção de vários hospitais e postos sanitários no interior daquela colónia, assim como importantes melhoramentos e a modernização dos já existentes que passarão a ser revestidos e cobertos com fibrocimento.

Rápidos entre Lisboa e Pôrto

A C. P. previne o público de que a partir de 20 do corrente os comboios rápidos n.ºs 51 e 56 que partem, respectivamente, de Lisboa às 8-40 horas e do Pôrto às 18-30 horas, passam a efectuar-se apenas às terças, quintas-feiras, sábados e domingos.

exploração. As divisões blindadas alemãs esforçam-se por cortá-las, subindo ao longo da via férrea Moscovo-Leningrado, mas não conseguiram ainda efectuar o cerco total.

— A «D. N. B.» confirma que a aviação alemã atacou as linhas férreas e as fortificações de campanha a Leste do Dnieper, com grande violência. As bombas lançadas provocaram o descarrilamento de muitos comboios de mercadorias. A Leste do Dnieper, puderam observar-se grandes explosões e numerosos incêndios em fortificações e noutras instalações militares. O caminho de ferro Konotop-Briansk-Orel foi cortado, em muitos pontos. Outras linhas foram também cortadas pelas bombas.

UMA OBRA DE GRANDE ENVERGADURA

A linha férrea Transahariana,

espinha dorsal dum novo mundo económico

**Uma idea arrojada que cria vulto e chama as atenções do Governo francês
— Desconfianças imprecisas e factos estudados que provam as possibilidades da obra — A máxima realização de interesse económico que se efectua em plena anormalidade da época presente**

Por ALEXANDRE SETTAS

A CONSTRUÇÃO do Transahariano tinha para os franceses três primordiais razões de vir a realizar-se, as quais eram as seguintes:

Em primeiro lugar o prestígio industrial da França, depois as necessidades da defesa territorial do império, por fim, o carreamento dos produtos coloniais, tão indispensáveis à economia da metrópole.

Assim o julgava em 1879 o engenheiro Duponchel quando numa antevisão de extraordinário alcance aventou a ousada hipótese do transahariano vir a ser uma realidade.

Quanto à circunstância prevista no segundo ponto imaginado por Duponchel, muito embora o houvesse admitido com a antecedência de 35 anos, o certo é que na guerra de 1914-1918 ficou bem demonstrada a necessidade de tão arrojada construção.⁽¹⁾

Dois anos depois, em 1881, organizou-se a caravana comandada por Flatters, com o desígnio de

ir inspecionar no campo as possibilidades da construção e verificar se o solo era de forma a permitir o assentamento da projectada via férrea, mas, infelizmente, o resultado dos seus trabalhos ficou por conhecer — se é que os encetou — pois foi totalmente massacrada pelos bandidos *touaregs*.

Mas, a pesar de tão funestos resultados com esta expedição inicial, era tal a importância atribuída à materialização da arrojada idea de estabelecer através da imensidão do deserto sahariano uma extensa linha férrea que, para criar ambiente favorável ao empreendimento e implicitamente, reunir os capitais indispensáveis à execução de semelhante obra, se constituiu em Paris, nos princípios do século corrente, um organismo com a designação de «Comité do Transahariano», destinado ao fim exclusivo de irradiar uma activa propaganda acerca dessa formidável emprêsa e pela acção do qual, em conferências, publicações soltas e monografias, se realçarem as vantagens da efectivação do caminho de ferro do deserto.

Porém, havia quem julgasse mera fantasia semelhante aspiração, que nunca poderia vir a ser verdadeiramente cotada como tendo possibilidades de vir a ter uma prática realização, e só no ano de 1912 se tentou novamente pôr em marcha a idea que Duponchel imaginara, isto graças às fontes de propaganda empregadas e que estabeleceram para o transahariano os méritos dum interesse humanitário que seria preciso não desprezar.

Os sábios, os médicos, os educadores, os missionários, enfim, todos aqueles que sob qualquer aspecto poderiam conduzir às populações miseráveis

⁽¹⁾ No período da grande guerra saíram do continente africano para França contingentes que totalisaram perto de seiscentos mil homens, dos quais quatrocentos e cinqüenta mil eram combatentes e os restantes, trabalhadores e operários, de que havia verdadeira necessidade.

Se acaso se dispusesse de melhores meios de condução, em igualdade de sucessos, essa expedição far-se-ia na ordem de, pelo menos, um milhão de combatentes africanos. Ora, no ritmo médio de cinco combóios por dia, de mil homens cada, um milhão de novos guerreiros poderia ter sido conduzido a França em menos de oito meses e não se contaria só com esta vantagem, pois muito haveria também a esperar do envio de matérias primas e de reabastecimentos.



do interior o conforto, a esperança, o auxílio, a salvação, se queixavam de que, sem êsse transporte rápido, as populações mais afastadas, ficariam privadas da sua benéfica acção, pois os produtos medicinais, tais como sôros e vacinas, em primeiro lugar, e tudo o mais necessário à vida dos sedentos de civilização, era quase impossível de fazer penetrar até lá.

Todavia a constantes instâncias de Allier, conselheiro geral do referido *Comité*, muito auxiliado por Roux-Berger, outro membro directivo, conseguiu-se no ano de 1928 que o Governo francês, depois de apreciar os mais convincentes elementos de propaganda efectuada, nomeasse uma missão especial, composta por mais de vinte engenheiros para estudar *in loco* a viabilidade de estabelecer-se uma linha férrea através do deserto de Sahará.

A referida missão, deveras afanosa, verificou mais de 52:000 quilómetros de itinerários, estudando a resistência do solo, avaliando o preço de construção da linha e calculando as suas possibilidades de tráfico.

Depois de longos e conscientes trabalhos e rectificações de cálculos, a citada missão pronunciou-se favoravelmente pela obra, admitindo como muito viável a construção da linha do transahariano e contrariando assim a opinião geral que, admitindo ser o Sahará um «mar de areia», julgava impossível pensar-se a série em tal efectivação.

De facto êsse erro está muito vulgarizado. É certo que o Sahará comprehende sem dúvida uma enorme extensão de dunas de areia mas o que também é certo é que essas dunas não constituem propriamente o imenso deserto, pois uma grande parte dêle é formado por terrenos de estrutura muito resistente.

A maior parte das paisagens saharianas são ao mesmo tempo terríveis e grandiosas. Num ponto vêem-se altas dunas de areia (os etgs); outros sítios imensas planícies, salpicadas de calhaus redondos e luzidios (os sérirs); mais além, vastas extensões pedregosas e de rochas altas (os hammadas).

O Sahará tem as suas montanhas eriçadas de cumes afilados e cortadas aqui e acolá por abruptos desfiladeiros e, finalmente, os deseáveis oasis.

O Sahará, que é atravessado na sua largura pelo Trópico é uma das regiões do globo onde o termómetro sobe tão alto que marca, com freqüência, a temperatura ambiente de 50 graus centígrados.

No entanto, se êste deserto conhece as maiores temperaturas torridas que dessecam o ambiente, não ignora também a acção intensa do frio. No próprio coração do Sahará a neve e o gelo fazem por vezes a sua aparição, ainda que em curtos períodos. Situados a 4 ou 5 graus sómente afastados da linha tropical certas estações, como por exemplo, Adrav e In-Salah, sofrem no tempo próprio de periódicos nevões.

A estas temperaturas extremas o vento vem sempre acrescentar a sua violência, que nada detém e tudo cede ao seu ímpeto. Carregado de areia êste vento — digamos, mais denso e pesado do que outro qualquer — risca e fere a pele humana, pule e desgasta os rochedos.

Conhecido sob diversos nomes, segundo as regiões onde passa, chama-se *Siroco* na Argélia, *Khamsin* no Egito e *Simon* em toda a parte onde se faz sentir em rajadas ardentes de infernal rodopio.

Contra êste vento as plantas do Sahará defendem-se melhor do que os homens ou os animais. Muito melhor do que êles, também, se defendem contra as secas. Providas de folhas muito pequeninas, espinhosas e com raízes perfurantes e resistentes, mergulham-nas profundamente no solo em busca da humidade necessária à sua vegetação. Ficam rasteiras à terra e só a custo são visíveis a grandes distâncias. Contudo há enormes regiões onde a vegetação se ausenta por completo, onde nunca chove, onde a vida parece imóvel numa impressão grandiosa e aterradora que torna essas partes do Sahará uma visão aterradora, alucinante, infernal e onde a própria natureza parece esforçar-se por mostrar a negação absoluta da sua prodigiosa força criadora.

Mas, voltando ao assunto dêste artigo, deixemos por dizer algo do muito que haveria a referir sobre o Sahará.

Evidentemente que o traçado escolhido para o transahariano evita completamente as partes arenosas, não havendo em virtude de tal medida, o risco dos *rails* desaparecerem sob a deslocação das areias movidas pelos ventos, ou aluírem, enterrando-se no terreno, sob o peso dos comboios.

Havia também quem argumentasse que no Sahará a água é rara e as suas reservas, a grandes espaços, deveras escassas, o que tornaria impossível fazer rodar locomotivas que consumiriam em média 10 toneladas de água aos 100 quilómetros, o que na terra da sede seria louca veleidade.

Quanto a êste argumento, aliás muito de ponderar, chegou-se à conclusão de que seriam utilizadas as locomotivas eléctricas, de motores Diesel. Estas máquinas, munidas dum motor do aludido sistema, por princípio funcionando a *mazout*, fabricariam a corrente necessária, não só para a tracção do comboio como ainda para outras diversas necessidades, tais como, iluminação, aquecimento, ventilação, cozinha, etc..

Dêste modo as locomotivas tornavam-se verdadeiras centrais eléctricas rolando pelo deserto. Com 14 toneladas de *mazout* e um radiador contendo cerca de um metro cúbico de água, para a refrigeração do motor, poder-se-á fazer o percurso da Argélia ao Níger, sem necessidade de reabastecimentos intermediários.

Há ainda uma vantagem importante a considerar:

rar: as locomotivas tanto poderão ser alimentadas a *mazout*, como a óleos vegetais, destacadamente a óleo de amendoim, e êstes produtos, vitais para a exploração da linha, encontram-se nos próprios lugares da utilização, por toda a África Ocidental francesa, o que é um factor muito apreciável para a economia da exploração.

Considerando que para tão dilatado percurso seria de exigir todo o máximo conforto destinado aos passageiros — e também às convenientes comodidades para a sua equipagem — durante os dois ou três dias previstos para cada trajecto de extremo a extremo, tudo se previu e estudou para, dentro dum limite de espaço e de preço de passagem, que oscila entre 1.000 a 3.000 francos, segundo a classe utilizada, dar plena satisfação aos ocupantes.

Nesta conformidade todas as carruagens serão de paredes duplas e onde poderá circular entre elas um líquido refrigerador, consoante as conveniências em jôgo e, inversamente, todas as carruagens disporão das mais aperfeiçoadas instalações de aquecimento e ventilação a ar quente.

Estes comboios compreenderão carruagens-bars, restaurantes, salões e com leitos. Numerosos aparelhos de T. S. F. ficarão disseminados para permitirem aos passageiros o máximo de distração e recreio e haverá ainda telefones comunicando entre as carruagens.

A água necessária à preparação de bebidas refrigerantes será transportada em vagões cisternas, com a capacidade de 20 toneladas e seguirão a reboque na rectaguarda do comboio.

Como a segurança do comboio e dos respectivos viajantes não foi desprezada, um certo número de agentes armados acompanhará o material e todas as carruagens, metálicas, resistentes e com blindagem especial, assim como a locomotiva, serão herméticamente fechadas de maneira que, em caso de avaria, fiquem como que umas fortalezas e imobili-

zadas possam aguardar a chegada de recursos, resistindo aos ataques dos *touregos*.

Como promenor curioso e de admirar há o facto de em tão longo percurso só estarem previstas apenas três ou quatro estações, o que equivale a marchas contínuas de 12 a 20 horas sem paragens intermédias.

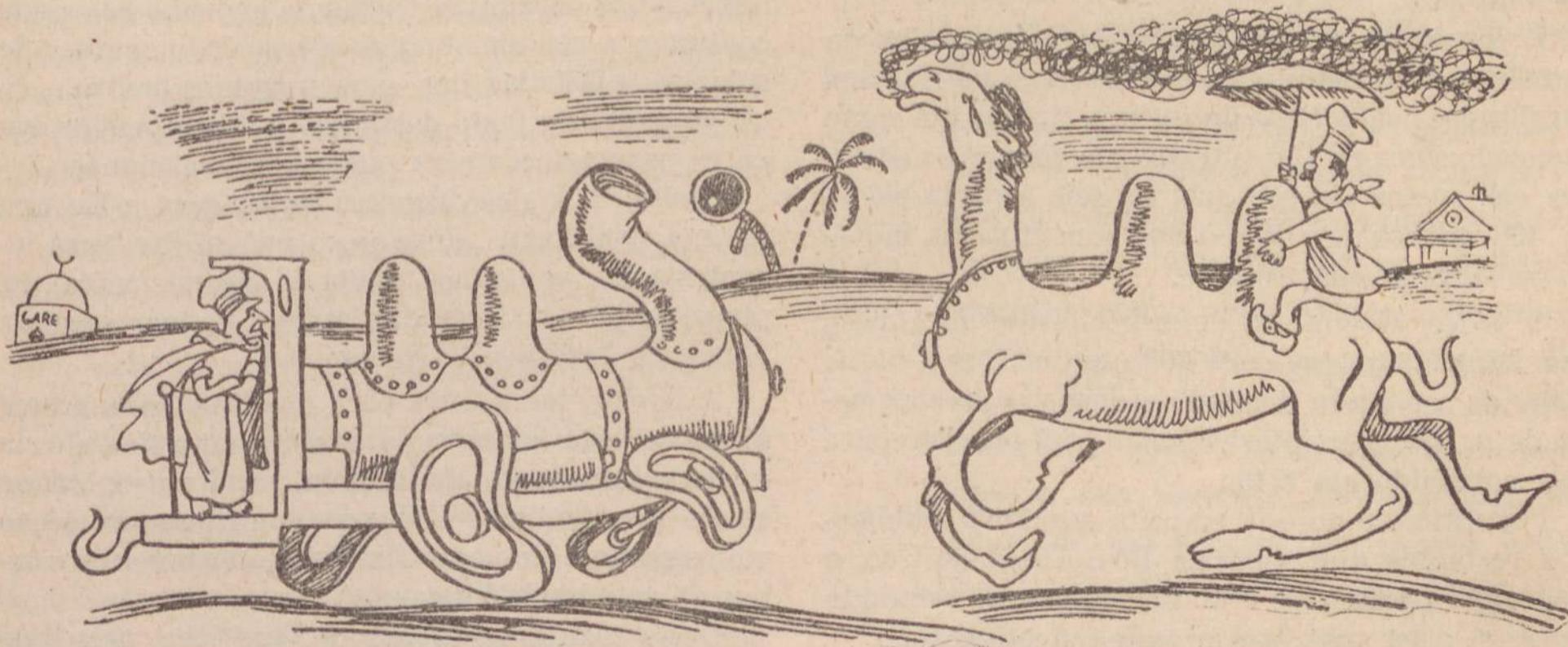
Ora, como não se pode exigir dos maquinistas e fogueiros, por desrazoável, esforços que excedam o prolongamento do trabalho árduo e constante por mais de 6 ou 8 horas, o que seria evidentemente perigoso por susceptível de provocar sinistros, foi indispensável adoptar para cada comboio duas *equipes* de tripulantes, além de pessoal de reforço.

Assim, desta maneira, o *tender* que segue colado à locomotiva terá um corredor pelo qual se dá acesso ao furgão das bagagens, onde em compartimentos próprios e para tal fim dispostos, uma das *equipes* poderá repousar, distrair-se ou comer, enquanto a outra conduzirá o comboio no seu tempo de trabalho normal.

É à França de 1941, revolucionária duma nova ordem e nacionalista de Fé inquebrantável, firmada em novos moldes de progresso e concórdia, que cabe a honra de ter elaborado e posto em imediata execução — em plena guerra — a primeira grande obra construtiva, de excepcional envergadura e interesse geral.

Referimo-nos à linha Mediterrâneo-Nigéria, cuja construção, segundo o decreto-lei assinado em Vichy e inserto no JOURNAL OFFICIEL acaba de ser publicado.

A efectivação dessa grandiosa obra, decidida pelo actual Conselho de Ministros logo após a conclusão dos indispensáveis estudos prévios, à testa dos quais se encontrava Berthelot, Secretário de Estado das Comunicações, foi encarada como urgentemente necessária, pois se considerou emprêsa



Uma espíritoosa «charge» à próxima realização do «Transahariano»

de incontestável valor económico e de alto alcance internacional.

Filipe Pétain, o grande Marechal da França, ao assinar esse diploma, cujo projecto inicial distava de velha data, materializou desde então a ideia gémea de outras, dos grandes cometimentos de engenharia que tornaram imortais nomes como o de Fernando Lesseps e nos projectam na mente o grandioso plano, imenso e ousado, do Canal de Suez.

Desta maneira, activa e empreendedora, a França actual rompendo energicamente com a continuação dum meio século de hesitações e erros consumados, devido em parte às enganosas ideologias propagandas a êsimo, torna-se agora a civilizadora do continente africano e, abstraindo-se da onda avassaladora que afoga os povos, provocando desoladoras destruições e irritando os nervos, enfranquecendo as actividades, presta-se com denodo para desabrochar uma nova era, alicerçando a formidável obra monumental da civilização moderna.

Depois de concluída essa grande emprêsa, já iniciada na hora presente, a França tornar-se-á colonial (de tal imensidão que o seu território se aproxima muito de onze milhões de quilómetros quadrados) do mais perfeito tráfico inter-africano e o gigantesco traço de união entre os dois continentes, pelo que o caminho de ferro Mediterrâneo-Nigéria ficará na vanguarda da *euraficana*, factor de incontestável progresso económico.

O transahariano será uma extensa via férrea de 2:300 quilómetros, destinada a ligar Oujda, na fronteira Argelina-Marroquina, a Gao, junto do Níger e com dois terminus: Niamey, ao Sul, para Dahomey; Segou, ao Sudoeste, para a Guiné francesa.

Dos referidos 2:300 quilómetros já se encontram actualmente em exploração 300 quilómetros, que marcam o trajecto de Oujda a Bou-Arfa e um outro trôço de 200 quilómetros, entre Bou-Arfa e Colom-Béchar, e foi aberto à exploração em Junho do corrente ano.

É digno de registar-se o facto de em Julho do ano findo os trabalhos de construção, que estavam paralizados pelo motivo da guerra, tinham até então avançado sómente 150 quilómetros, fôssem construídos em menos de um ano, ou seja à razão média de 400 metros por dia, o que constitue um índice de trabalho já mais atingido.

O trôço restante (Colom-Béchar-Béni-Abbés), que atinge a extensão de 200 quilómetros e o que acaba de ser agora decidido a despeito da anormalidade da situação internacional, está previsto para ficar concluído em 1943.

Por último e no que respeita aos 1:600 quilómetros restantes que separam Béni-Abbés de Gao, o respectivo projecto já está perfeitamente estudado e prestes a ter uma bem próxima efectivação.

Para que se faça uma pálida ideia do valor desta

obra saiba-se que um tráfico anual de 600:000 toneladas de mercadorias asseguraria o equilíbrio financeiro do caminho de ferro Mediterrâneo-Nigéria e que a África do Norte compreende 18 milhões de habitantes, número que aumenta cada ano em cerca de um milhão e meio de indivíduos.

Na África Ocidental a principal zona que beneficiará do escoamento criado pelo *rail* abriga 6 milhões de indígenas. Não se desconhece também que a África negra tem necessidade de vinhos, farinhas, algumas frutas, peixe seco e produtos manufacturados e que a África do Norte carece de gados, carnes verdes, lã, manteiga, oleaginosas e algodão.

As regiões da Nigéria exportam anualmente 80:000 toneladas de mercadorias, mas o caminho de ferro Mediterrâneo-Nigéria elevará facilmente esta cifra a mais de 400:000 toneladas e ainda com absolutas possibilidades de vir a atingir, em breves anos o total de 1.800:000 toneladas.

Além disso o tráfico de passageiros, avaliado em 5:000 ao princípio da exploração, não tardará a atingir a ordem de 20:000.

Já está assente que o tráfego da nova via férrea seja assegurada por comboios de 4:500 toneladas, rebocados por locomotivas do sistema Diesel-Eléctricas, da potência de 4:500 cavalos-vapor, e cujos motores serão alimentados a óleo de amendoim. Como verdadeiros comboios de mercadorias irão buscar os carregamentos a transportar aos locais de embarque e ficarão ainda com a faculdade de seguirem só quando os carregamentos estiverem completos, o que representa uma incomparável economia pelo máximo de rendimento alcançado com o tráfico.

Para mais perfeita e completa exploração não só a rádio estará em permanente ligação com os comboios, como também a via férrea será constantemente vigiada e protegida por brigadas de aviões de reconhecimento.

No mundo futuro, pacífico é reconstruído sobre novas bases sociais, o continente africano não pode continuar a ser um simples aglomerado confuso de colónias, afastadas dos seus domínios centrais, ficando por este facto destinado a desempenhar um papel preponderante na política internacional.

Assim, a África francesa prolongará a Europa para o continente africano, o que só lhe trará incontestáveis vantagens, dada a circunstância de, pouco a pouco, irem diminuindo os mercados da Ásia e da América do Norte.

A África, terra nova para explorações e, a bem dizer, de bem limitado aproveitamento, fica aberta à nova influência civilisadora da França, oferecendo por tal facto à Europa um campo de acção valiosíssimo e de acção ilimitada, em todos os campos da actividade humana.

Desta maneira nascerá o *Euráfrica*, pela ligação dos dois continentes, e em virtude de uma sá-

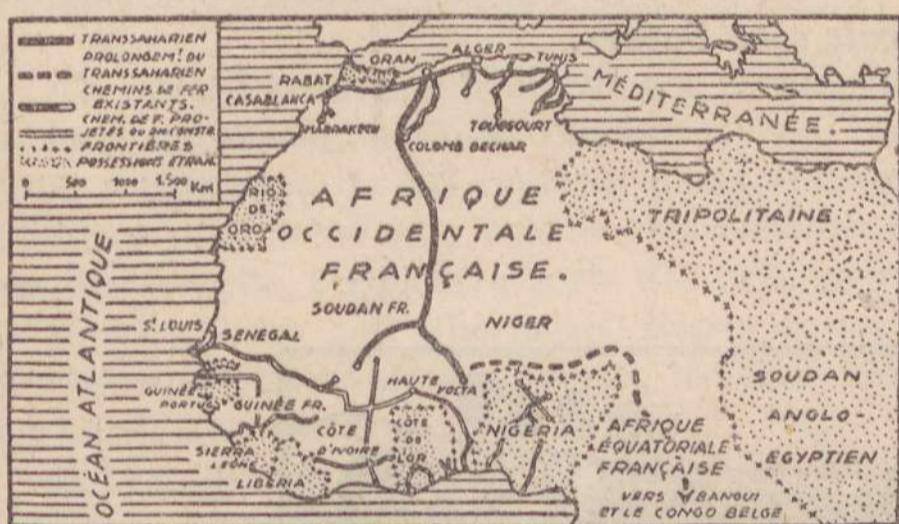
bia e bem equilibrada colaboração entre os dois mundos, unidos pelas recíprocas necessidades de expansão e absorção, aproximados por um equipamento adequado e do qual o transahariano será a parte primordial do conjunto.

A linha Mediterrâneo-Nigéria vem pois a aparecer como uma longa artéria comercial que, pelas vias fluviais do Rêno, do Ródano e dos portos de Marselha virá entroncar Argélia com os tráficos dos rios Níger e Congo, juntando dêste modo o Mar do Norte com a Cidade do Cabo.

A África pode considerar-se como uma imensa ilha de tesouros inexgotáveis isolada por intermináveis areais e densas selvas e que poderá melhor explorar-se graças à efectivação do caminho de ferro Mediterrâneo-Nigéria.

Nessas ricas e quase desconhecidas regiões há minérios abundantes a extrair do seu sub-solo fértil de riquezas, em grandes zonas, o que representa colossais tesouros a extrair dos seus ubérrimos terrenos.

Ao redor de Oujda encontram-se minas de



O traçado do «Transahariano», com as alterações previstas em 1939

chumbo e de antracite, cerca de Bou-Arfa, jazigos de manganês e em Béri-Abbés, minas de cobre.

Uma zona dum milhão de hectares de terreno marginando o Níger sendo utilizados para as plantações de arroz numa área de 200:000 metros quadrados, o que deve não só garantir o sustento dos cultivadores do algodão, empregados no trato de 800:000 hectares de chão, como ainda sobrar bastante para importantes exportações.

A gigantescos rebanhos de gado bovino, de 3.200:000 cabeças, poderia ainda juntar-se mais 6.000:000 ovinos, onde facilmente se desenvolveriam, pois as condições de manutenção e *habitat* são excelentes.

A cultura do amendoim, já conhecida de toda a população indígena viria a tomar mais incremento na época próxima em que o seu transporte para os outros continentes, especialmente o europeu, mais facilmente dará escoante à produção que actualmente se restringe apenas pelas dificuldades de exportação.

Resumindo: a linha férrea Mediterrâneo-Nigéria significa, pelo menos, que 10 milhões de cabeças de gado serão criadas para consumo, toneladas de trigo se utilizarão fóra da zona onde são colhidas e que a indústria da pesca se desenvolverá mais nas suas águas, especialmente nos grandes lagos, isto sem se contar com o natural incremento advindo às culturas do linho, do cânhamo, do café, do algodão, da exploração da fibra de madeira para pasta de papéis, da produção de milho, da borracha e do comércio de peles e de frutos, do qual se destacará, sem dúvida, o produzido pela exportação de bananas e de outros da zona tropical.

A par disto mais de 2 milhões de toneladas de produtos oleaginosos serão aproveitados para novas transacções, vedadas até agora pela dificuldade de transportes.

Tudo o apontado aqui a traços largos, de imenso alcance económico, significa sobretudo a garantia de trabalho permanente para umas centenas de milhares de trabalhadores e a vantagem da enorme redução de tempo nos transportes para o continente europeu, dado que os produtos originários da Nigéria gastavam em tempo normal, desde o ponto de procedência ao pôrto de Bordeus, nunca menos de um mês, e que depois de terminada a formidável linha de que nos ocupamos e está em bem activa construção, esse período ficará reduzido a quatro dias apenas, o que é de grande alcance para a economia internacional e sobre tudo para a França de Pétain, reconstruída sobre novos moldes de actividade e administração.

N. da R. — Já depois de composto o artigo supra publicou o jornal milanês «GERARCHIA» e intitulado *A Europa-África, Salvação da Europa* o que abaixo se reproduz por vir corroborar, sob o ponto de vista italiano, as afirmações constantes do nosso artigo:

Uma Europa que se prolongue na África será uma Europa novamente forte e, talvez, mais forte do que antes. Também isto é preciso que se afirme em voz alta e segura: — se há perigos que ameaçam a potência europeia no mundo, há fontes novas de força e riqueza, iguais ou ainda maiores que afloram algures. A Europa unida à África, uma Europa que consiga realizar a «Euro-África», será uma Europa poderosa como a Ásia e a América, depois que êsses continentes hajam realizado a sua unidade. Será um eixo, um bloco, de um a outro polo, direito, unido, ligado, quâsi como um corpo único, dividindo em dois hemisférios nítidos o restante do globo. Este eixo, este bloco só no-

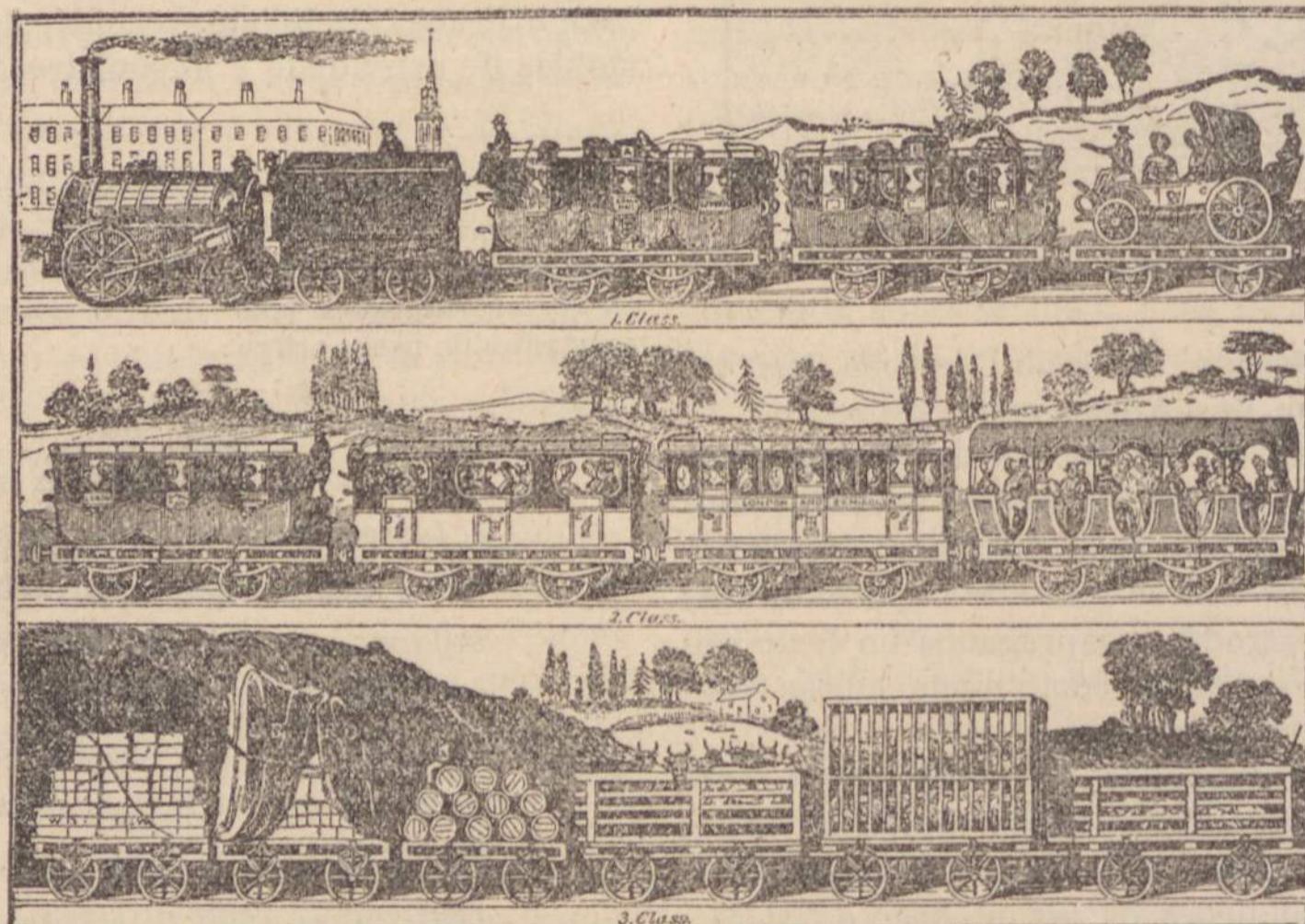
derá ser o factor de grandeza e potências novas. De uma potência, repetimos, mais concreta e mais sólida do que a anterior.

É rica a África? — é o que alguém poderá preguntar. Riquíssima — responde a ciéncia, tanto agrícola como geologicamente. Além de rica, habitável pela raça branca em mais de metade da sua imensa superfície. Contra os quase quarenta e dois milhões de quilómetros quadrados do continente americano, com 262.000.000 de habitantes e contra os 44.000.000 de quilómetros quadrados do continente asiático, com um bilião e setecentos milhões de habitantes, os 40.000.000 de quilómetros quadrados da superfície «Euro-África», com a população de 660.000.000 de habitantes, não constituem, de facto, uma perspectiva exígua, nem desconfortante. A «Euro-Africa» poderia, muito bem, alimentar, com plena independência, e com

exploração apenas parcial do solo, mais de um bilião de seres humanos. Só o seu actual património zootécnico, de mais de 256.000.000 de cabeças de ovinos, bovinos e suínos, contra os 400.000.000 de cabeças das duas Américas e de igual quantidade da Asia, é cifra mais do que considerável para o seu aproveitamento na economia dos povos.

N. da R. — E, mais recentemente ainda os jornais portugueses publicaram o seguinte telegrama que vem corroborar de maneira manifesta o que a tal respeito se trata no presente artigo, demonstrando assim que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* está a par de todo o movimento ferroviário mundial:

«LONDRES, 10 (Agosto) — O Caminho de Ferro através do Sahará está a ser rapidamente concluído, com o fim evidente de melhorar as comunicações com as costas do Atlântico, principalmente com Dacar».



Um comboio inglês, de há um século, com as suas três respectivas classes: a primeira destinada à aristocracia, a segunda à burguesia e a terceira à carga geral

Crónica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

Détain e os oficiais libertos

Encontrámos em «L'Action Française» de 10 de Setembro, a informação de que o Marechal Pétain recebera uma delegação de doze oficiais libertos do Oflag 4 D, que lhe levaram, em nome dos seus camaradas de captiveiro, uma comovente mensagem, redigida nos seguintes termos:

«Os oficiais prisioneiros da Oflag 4, encarregam os seus camaradas, antigos combatentes de 1914-1918, repatriados, de vos exprimir a sua profunda gratidão, pela acção que tendes empreendido, no que diz respeito a adoçar a sorte dos prisioneiros de guerra e da sua libertação. Renovam-vos a expressão respeitosa de sua intensa dedicação e da sua fidelidade.

«Sabem que as vossas prescrições não podem inspirar-se senão nos interesses superiores da Pátria e das suas tradições de honra; que a reconstrução nacional e imperial que se impõe, não pode ser obtida senão pela organização e sacrifícios que ditareis; que a união laboriosa e sem reserva de todos em volta do Chefe que personifica a França de sempre é uma questão de salvação pública.

«Trazem-vos, assim, o compromisso de se conformarem sem restrição, tanto no futuro como no presente, às vossas directivas.

«Pretendendo continuar a servir, estão prontos na medida da sua libertação a porem-se à vossa disposição para executarem todas as ordens.

«Antigos combatentes: salvasteis a França uma primeira vez no Marne, em Verdum, salvai-a uma segunda vez fazendo triunfar a política do Marechal. Antigos de 1914 e jovens de 1939, fazemos o juramento de ficarmos unidos, aconteça o que acontecer.

«Não vos esqueçais, entregamos a nossa sorte de Franceses nas vossas mãos.

«Aos nossos compatriotas: — Não ignoramos os vossos sofrimentos, as dificuldades da vossa vida diária. Temos como vós podido reflectir, continuamos a fazê-lo. Transmitimos pelos nossos antigos o fruto dos nossos pensamentos comuns.

«Trabalho, ordem, disciplina, obediência absoluta sem reserva ao nosso Chefe venerado: para a reunião de todas as forças vivas da nação, para que más influências sejam afastadas, fazemos,抗igos de 14 e jovens de 39 o juramento de ficarmos unidos afim de que a vossa vontade firme faça admitir aos que não compreenderam e aqueles que não querem compreender, que a hora das discussões e das recreminações já passou.

«Não nos resta mais do que agir, isto é, fazer respeitar as palavras do nosso Marechal, cujo passado garante o nosso futuro e que possue nas suas mãos firmes o destino da nossa França imortal. Trabalho, Família, Pátria.

(assinado) *O grupo dos que ficam*.

A Algéria e a unidade nacional

francesa

«Le Temps», de 10 de Setembro, dá-nos a notícia císcunstanciada de que o Governo Francês procede na Algéria a uma importante obra de reforma, com o objectivo de adaptar toda a hierarquia das instituições daquela colónia às exigências do espírito novo. Trata-se, evidentemente, de um trabalho de longo fôlego, mas do qual algumas partes podem ter realização imediata.

Decididos a dotar, o mais rapidamente possível, a Algéria com novos e poderosos meios de acção, M. Pucheu, ministro, o secretário de Estado do Ministério do Interior e o General Weygand pediram os créditos necessários para por em prática um vasto plano de realizações. O seu programa já foi aprovado.

A primeira medida que se impõe, comenta «Le Temps» é a codificação de todos os textos de leis aplicáveis à Algéria, desde a sua integração, em 1834, no património da França. Um conselho especial será encarregado de colaborar com o governo no exame dos problemas locais. A comissão finan-

ceira da colónia, encarregada da organização do orçamento, continuará a desempenhar as suas funções, cuja importância será avolumada.

Duzentos e trinta milhões de francos vão ser consagrados à melhoria da assistência médica, ao desenvolvimento agrícola e às habitações dos indígenas. Para a criação de 1.500 centros rurais de educação foram destinados 50 milhões de francos. Calculam-se em 60 mil as crianças que vão beneficiar dessa dotação. Dez anos bastarão para dar a todas as crianças de Algéria uma sólida instrução.

E «Le Temps» fecha assim a sua notícia:

«Todas estas medidas, que traduzem a vontade ardente de unidade nacional, que se impõe à Algéria, bem como às diversas províncias francesas, contribuirão para aumentar a prosperidade e acentuar a personalidade da nossa França norte-africana.»

A Reforma do ensino na França

A França, que procura actualizar-se e fortalecer as suas raízes espirituais, não podia deixar também de proceder à reforma do ensino.

Mantém-se, no grau de instrução primária, o chamado Certificado de Estudos. Os seus titulares poderão transitar para o ensino secundário ou aperfeiçoar os estudos primários até à idade dos 14 anos. É mantido igualmente no grau de instrução secundária o Bacharelato. Duas categorias de exame são estabelecidas: clássico, com latim obrigatório e moderno, sem latim. A música, o canto, o solfejo fazem também parte do programa. Às raparigas, a par da educação literária, será ministrado um curso especial de noções domésticas.

O diploma superior do Ensino Primário bem como as Escolas Normais são suprimidos. Os futuros professores cursarão o ensino secundário, que será completado por um ensino pedagógico. A preparação para o ensino superior, far-se-há, depois do Bacharelato, em três classes superiores: Letras, Matemáticas e Ciências.

A gratuidade do ensino secundário será mantida por uma larga atribuição de bolsas de estudo.

Quanto aos liceus e colégios, aos primeiros é destinado o ensino clássico, ficando os segundos com o ensino moderno.

As raparigas — que a França não deseja vêr masculinizadas — além dos mesmos exames dos rapazes, têm a mais, música, arte instrumental, costura, cozinha, higiene e puericultura.

O ensino agrícola e técnico mereceu também especial atenção dos reformadores. Os cursos serão ministrados em escolas especializadas, destinando-se quatro anos para o ensino agrícola e três para o ensino técnico.

Os nossos mortos

ENG.º MANUEL DE ALMEIDA BELO

No dia 4 do corrente faleceu em Caxias, onde residia, o sr. Eng.º Manuel de Almeida Belo, director da Sociedade Estoril, vitimado por doença de que já há tempos vinha sofrendo. Foi um dos engenheiros mais distintos daquela Emprêsa Ferroviária. Cursou a Escola do Exército, especializando-se também em engenharia civil e de minas.

Na carreira militar distinguiu-se igualmente. Em 1910 era alferes, em 1911, tenente, e em 1916, capitão. Esteve na Grande Guerra, em França, em 1917-1918, ano em que se reformou.

Passou depois a desempenhar o cargo de engenheiro adjunto da Sociedade Estoril, onde demonstrou sempre incansável actividade, grande competência técnica e brillante inteligência. Começou a dirigir a Sociedade Estoril desde 1920, elaborando, então, o projecto de electrificação e obras complementares da linha férrea de Cascais. Em 1924, foi nomeado administrador da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

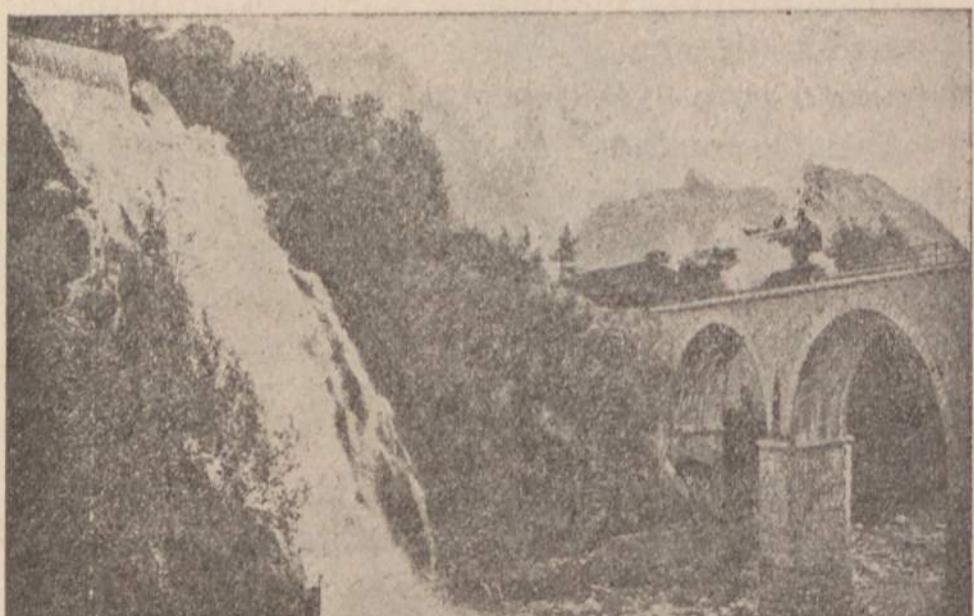
Apixonado pelas viagens ao estrangeiro, esteve diversas vezes em Espanha, França, Bélgica e Inglaterra.

O sr. Eng.º Manuel de Almeida Belo, além de funcionário competentíssimo, era também um cidadão exemplar, tendo sido, por isso, muito sentida a sua morte.

O funeral realizou-se às 15,30 horas do dia 5, do Cais do Sodré para jazigo de família no cemitério dos Prazeres, tendo constituído sentida manifestação de pesar.

A família enlutada a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sentidos pêsames.

S U I C A



Cascata e ponte sobre o Fresser

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Outubro de 1891)

Tarifa da Linha de Cascaes

Vae ser posta brevemente em vigor n'esta linha uma nova tarifa de passageiros e grande velocidade.

Os preços dos bilhetes desde Lisboa — Central do Rocio e entre todas as estações, obedecem a bases perfeitamente rasoaveis custando por exemplo, para as estações da Junqueira a Algés, 120 réis em 1.^a, 100 em 2.^a e 70 em 3.^a

Das estações d'Algés a Cascaes o preço é feito de estação a estação, sendo 40 réis em 1.^a classe, 30 réis em 2.^a e 20 réis em 3.^a

Daremos todos os esclarecimentos e a tarifa, quando se publicar.

Linhas portuguezas

Má vontade. — Ha uns collegas nossos que teem por *parti pris* desdenhar de tudo quanto se refere ás linhas portuguezas.

Numa d'estas tardes chuvosas a machina do comboio de Cascaes das 4^h15 *patinou* dentro do tunnel do Rocio, em consequencia da humidade que havia no carril. Em virtude d'este caso, vulgarissimo em caminhos de ferro, houve uma demora de mais 5 minutos na passagem da galeria. Tanto bastou para que um collega assustadissimo viesse protestar indignado:

«Em quanto não houver um caso grave, não se tomam providencias. Continuam passando o tunnel do Rocio, comboios puxados por machinas sem serem fumadoras, o que é prohibido. Hontem, no comboio da tarde, de Cascaes, quasi que os passageiros sè asphixiaram — as carruagens encheram-se completamente de fumo. A machina era velha e avariada.

Certamente, ha de haver quem tenha obrigação de olhar por estes factos, repetidos quasi todos os dias!»

Ora contra o que o collega diz ha *apenas* a notar o seguinte:

Nem no tunnel do Rocio nem nos maiores da Europa é proibida a passagem de machinas não fumivoras.

A machina, em vez de velha e avariada, era uma das mais modernas da companhia.

Estes factos não se repetem todos os dias porque — casualmente — nunca se deram.

Tirados estes pontos o resto da noticia — a virgulação — está certa.

Carruagens electricas. — A comissão municipal indeferiu o requerimento dos srs. Jayme Rodolpho Rubin de Abreu de Lima Sousa e Cândido José de Oliveira, que pediam licença para o assentamento de uma linha ferrea e exploração por meio de carruagens movidas pela electricidade, desde a praça dos Restauradores, seguindo pela rua occidental da Avenida da Liberdade, Rotunda, rua de Valle de Pereiro e do Salitre, largo do Rato, rua das Amoreiras e Campo de Ourique, a terminar na rua Thomaz d'Annunçiaçao.

Está bem visto que estando parte d'este percurso já concedido a outra empreza, para uma linha de tramway-cabo, a concessão não podia ser feita.

Atravez d'Africa. — Deve reunir no dia 10 de novembro proximo a assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez da Africa, para dar cumprimento ao artigo 48.^o dos estatutos.

**AO EX.^{mo} ADMINISTRADOR GERAL
DOS CORREIOS E TELEGRAFOS**

pede-se a suspensão imediata de algumas taxas postais, enquanto se não resolve em definitivo o assunto, pelos prejuízos que a sua manutenção está ocasionando.

Quasi todos os jornais, numa defesa lógica dos seus interesses, e porque uma grande parte não quer deixar morrer os pequenos órgãos de defesa das terras, portuguesas, têm manifestado descontentamento pelo enorme aumento das taxas postais.

A *Gazeta do Sul*, de 12 do corrente, diz, numa carta dirigida ao Administrador Geral dos Correios e Telégrafos:

"Foi a 4 de Setembro — já lá vão cerca de 40 dias — que o jornal *A Voz*, pela pena do seu ilustre director, o sr. Conselheiro Fernando de Sousa, lançou o primeiro brado angustioso em nome da Imprensa ferida pela aplicação das novas taxas postais. De aí para cá toda a imprensa portuguesa tem sido unânime em pedir a revisão dessas taxas e vários organismos industriais e comerciais vieram juntar ao nosso o seu apelo justo.

Faz hoje precisamente um mês, tivemos a honra de endereçar a V. Ex.^a uma desenvolvida exposição demonstrativa de quanto representava para os jornais o aumento sofrido nos serviços de cobrança, e que, na parte referente a este jornal atingiria no total 5 vezes mais.

A situação mantém-se. Desde 1 de Setembro — há quase mês e meio — que a Imprensa e diversas outras actividades do país, sofrem os prejuízos gravíssimos resultantes da manutenção duma taxa incomportável nos serviços de cobrança. A Imprensa sobretudo, asfixia nesta situação em que não poderá agüentar-se muito tempo mais, e assim permitimo-nos, em nome de todos os nossos colegas, pedir a imediata suspensão das taxas novas que nos dificultam a vida, aplicando-se as anteriores até que o assunto seja definitivamente estudado como merece, mas que necessariamente há-de levar ainda seu tempo.

Tôda a Imprensa falou já. Tem V. Ex.^a agora a palavra para decidir com aquele espírito de absoluta rectidão e justiça que jámais foi pôsto em dúvida."

Assim esperamos!

Museu Provincial de José Malhoa

Foi nomeado seu Director o Sr. ANTÓNIO MONTÉS

O nosso presado amigo e colaborador, sr. António Montês, distinto escritor, a quem as terras de Portugal devem algumas belas páginas de comovida exaltação, acaba de ser nomeado, pela Junta Provincial da Extremadura, director efectivo do «Museu Provincial José Malhôa», das Caldas da Raínha. Durante anos, com interesse e competência, dirigi interinamente aquêle valioso museu, o nosso prezado colaborador. A recente nomeação para o cargo efectivo daquelas atribuições representa um acto de justiça com que muito nos congratulamos.

«Manual do Viajante em Portugal»

Mais algumas apreciações da Imprensa

Do Comércio do Pôrto:

O nosso ilustrado colega na Imprensa lisbonense, Carlos d'Ornellas, tem desenvolvido, desde longos anos, em prol do turismo nacional, larga, decidida e brilhante acção, que bem proveitosa se tem tornado para a propaganda de Portugal nos seus múltiplos aspectos turísticos, económicos e históricos. Jornalista de pulso e escritor primoroso — Carlos d'Ornellas, ajudado por sólida cultura e por intenso sentimento nacionalista, procura, pelo livro e pela imprensa — e de que as suas interessantes revistas *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e *Viagem* são prova exuberante — tornar conhecido o nosso País. Mas a sua inteligente acção vai mais longe ainda. Não se limita às referências elogiosas da terra portuguesa. Leva a sua devoção pela propaganda turística ao ponto de nos ensinar como devemos viajar, como devemos percorrer Portugal de lés-a-lés. E o seu belo livro «Manual do Viajante em Portugal» na sua edição de 1941, torna-se num precioso e indispensável guia para o viageiro. Grande serviço presta, assim, indubitavelmente, Carlos d'Ornellas à Nação. Merece simpatia e aprêço esta sua notável tarefa. Este volume ocupa-se, exclusivamente, de excursões — com itinerários, inteligente e proficientemente organizados, para todo o País e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona e contendo mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus. Esta indispensável obra tem ainda o alto mérito de nos elucidar, com preciosos detalhes e numa linguagem elegante e expressiva, dos aspectos paisagísticos, geológicos, etnográficos, típicos, pitorescos, históricos, artísticos, arqueológicos, índole dos habitantes, fisionomia das ruas, etc., dos pontos citados, não lhe faltando ainda, numa criteriosa e clara organização, muitos e variados esclarecimentos práticos que tornarão, positivamente, a rota do viajante deveras fácil. Este guia não deixa escapar nada à observação dos que viajam. Edição, muito esmerada, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Do Jornal do Comércio, de 24-9-941:

Poderá dizer-se que um «Manual do Viajante» não tem justificado cabimento na secção de bibliografia dum jornal, de uso para obras literárias, ou artísticas. Mas este «Manual», que Carlos d'Ornellas edita regularmente logo que o mercado consome as edições anteriores, é mais qualquer cousa do que uma publicação literária. Não é a fria reunião, embora cuidada e paciente, de indicações turísticas ou folclóricas, nem o rol mais ou menos pormenorizado de perspectivas e de panoramas a ver. Neste «Manual» — e exactamente por isso atinge agora a 7.ª edição — há um sôpro de entusiasmo, forma de literatura comedida e gôsto artístico no estabelecimento dos roteiros e comentários às belezas do País.

Este livrinho, verdadeiramente manual, maneável e bol-sátil, é peninha ser apenas em português. Tal empreendimento em língua francesa e inglês seria de esgotar em tempo ainda inferior ao das edições portuguesas. Encaminha aos lugares dignos de ver-se, é prático nas indicações, sóbrio nos reclamos publicitários, arredados, e bem, da honesta factura de obra de tão independente índole.

Neste 2.º volume ainda é dado (ilusoriamente, diga-se) o «bouquet» de itinerários mais freqüentes á vizinha Espanha e a França. Paris, Badajoz, Galiza, Sevilha, Barcelona, Ma-

drid são tentações para os gulosos que não se contentam com o Bussaco, Monchique ou Santa Luzia.

Meritória obra é, pois, esta que Carlos d'Ornellas com tanto carinho e proficiência vai dirigindo, a bem do País e a bem das suas belezas e das suas maravilhas. — A. F.

Do Jornal de Abrantes, de 7-9-41:

O ilustre escritor Sr. Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da Revista de Turismo *Viagem* teve a gentileza de nos oferecer a edição de 1941 do «Manual do Viajante em Portugal», esplêndido trabalho da sua autoria, que é um auxiliar valioso e consciencioso para os que queiram conhecer o país, as suas belezas e os seus monumentos.

Não tem, evidentemente, o desenvolvimento e a amplitude do «Guia de Portugal», nem o intuito do autor é substituí-lo. O «Guia» de que está publicado no 2.º volume o Centro e o Sul de Portugal é um grosso volume, e outro volume grosso será o 3.º, do Norte do país.

O «Manual do Viajante em Portugal», agora publicado, são 300 páginas de agradável leitura, que nos dão a conhecer do país o que é indispensável que se conheça, dividido em 16 excursões metódicamente dispostas, intelligentemente mostradas com propriedade, cuidado e clareza.

Mapa, plantas, inúmeras indicações e, o que é muito, tudo actualizado num elegante volume de bom aspecto gráfico que tem ainda a enorme vantagem de ser muito prático pois que còmodamente se mete em um bolso.

Fica o turismo a dever ao ilustre escritor Sr. Carlos d'Ornellas um grande serviço.

Felicitando-o pelo seu excelente trabalho, que representa um merecido êxito, agradecemos as amáveis palavras da oferta e recomendamos este útil livro aos nossos leitores, que nele terão um bom e económico guia para as excursões que pretendam fazer. Edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

De O Distrito de Portalegre:

«Esplêndida publicidade iniciada por L. de Mendonça e Costa e continuada por Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da Revista de Turismo *Viagem*.

O precioso «Manual» dá-nos itinerários de excursões em todo o país, e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona e contém mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus.

Interessante a secção «Aspectos» em que o autor estuda não só a «fisionomia das ruas» mas também a «índole dos habitantes». Das principais terras e monumentos encontramos ali breve mas curiosa notícia histórica.

Da Gazeta de Coimbra, de 30-8-41:

O sr. Carlos d'Ornellas, ilustre director da revista de Turismo *Viagem* e da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou a 7.ª edição do «Manual do Viajante em Portugal».

O número de edições desta interessante e útil publicação afirma o valor deste «Manual», indispensável não só aos que viagem, como a todos que têm o desejo de conhecer o País, pois ali encontram uma nota, embora sucinta, mas bem elucidativa, do que Portugal possue e é digno da admiração do viajante.

O «Manual» contém ainda mapas e plantas de Lisboa, Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários museus e monumentos.

Com esta publicação, o sr. Carlos d'Ornellas presta também um grande serviço ao seu País, tornando conhecidos os seus encantadores passeios, a sua história, museus e monumentos, sendo ainda enriquecida com a indicação de vários itinerários.

A edição é elegante.»

Espectáculo

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

O jogo da laranjinha... no TRINDADE

Dizem os rèclamos que esta peça é uma revista original de «Três Abexins», musicada por Jaime Mendes, Frederico Valério e Fernando Guimarães e ensaiada por Janou e Rosa Mateus. Para falar a verdade, «O jogo da laranjinha» não é uma revista, mas, sim uma fantasia com bonito guarda-roupa, cenários artísticos, alguns de novidade, animado por um grupo de galantes raparigas, que umas vezes dançam sózinhas, outras com rapazes e ainda outras tendo como figura principal Cremilda de Sousa, excelente bailarina, tudo sob a direcção de Janou.

Os quadros de conjunto a destacar são «Inglêsa de Carcavelos», «Paísagem Holandesa», «Entre Índios», «Amor de Montmartre» e «Cantares saloios». O quadro de comédia, segundo me disseram, foi suprimido e acho bem, porque além de bastante longo e monotonio, não despertava interesse. Os números soltos têm altos e baixos, o que não admira visto que, como já várias vezes tenho escrito, os assuntos estão completamente esgotados. Mas, apesar de tudo, os artistas «puxaram» por eles o mais que puderam, fazendo-se aplaudir com maior ou menor intensidade.

Carlos Leal, vivo, no compadre. Carmencita, alegre em várias râbulas, apesar de não ter nenhuma a caracter. Teresa Gomes bastante cómica, salientando-se na «Rita de la Place». Maria Brasão interpretou bem a «Entoleuse». Cremilda de Sousa mágistral na «Inglêsa de Carcavelos» e extraordinária de leveza e agilidade no bailado «Amor de Montmartre», sendo formidável o seu «passo final». Maria Berard muito mal aproveitada. Idalina de Oliveira, deve limitar-se por enquanto a cantar sambas e fados, e dedicar-se à declamação depois de ter treino suficiente, tanto mais que a sua voz é bastante anasalada. Joaquim Prata esforçou-se por tirar partido das râbulas que lhe entregaram. António Palma, deslocadíssimo neste género de teatro. Celestino Ribeiro, foi o autentico «verbo de encher». Noémia Cristina a cantar o fado é muito parada, mas gostei de a vêr nos «Cantares saloios». Madalena Vilaça, Sára Rafael, Jeannete Vallée, Maria Helena, Sacha e Vitor Falcão, disseram o que estava nos papéis e fizeram o que lhes ensinaram e já não é pouco.

Os artistas de rádio Oscar de Lemos e Américo Durão, esqueceram-se de que estavam a trabalhar dentro de uma revista. E por isso os números escolhidos, longos e monotonos, não se coadunaram com o dinamismo do espectáculo.

Foi João Vilaret quem recebeu as maiores ovações da noite. Grande mestre de declamação, disse como ele o sabe fazer, no primeiro acto, diversas poesias portuguesas e brasileiras, tendo terminado com o poema patriótico «Aqui é Portugal» escrito expressamente por António Botto e primorosamente recitado, o que valeu ao autor e ao artista uma estrondosa ovacão. No segundo acto Vilaret fez várias imitações engracadíssimas e sempre entre as maiores aclamações. Ninguém se cança de vêr e ouvir Vilaret, cujo nome devia ser o título da revista. Sim porque o título de uma peça é sempre difícil de encontrar e no «Jogo da Laranjinha» nada se encontra que o justifique.

José Loureiro, empresário inteligente, deve estar satisfeito por vêr João Vilaret no teatro da Trindade, por cujo palco têm passado bastantes celebridades.

Quem foi que matou?... no AVENIDA

Depois da «Menina dos 80 anos» voltou à cena, neste teatro, a peça «Israel» com a novidade de Alves da Costa no papel de «Príncipe de Cressy». Achei este artista mais humano do que o antecessor. Nada de gritos nem de gestos exagerados. A-pesar-de ter dado uma feição diferente à personagem, mostrou que sentia tudo quanto se passava. A ternura, desespero, exaltação e quebramento de fôrças foram muito bem marcadas por este distinto actor.

Voltou, para duas únicas representações, a célebre peça «Duas Causas» original de Alberto de Morais e Mário Duarte, vista e revista por quase toda a gente, e na quarta-feira 17 da passado mês, subiu à cena a peça policial de Muñoz Seca, tradução de Jorge Grave e Carlos Ferreira, intitulada «Quem foi que matou?», em reprise, e foi já representada com o título «Carteira Vermelha», nada tendo que vêr com uma peça francesa traduzida por Maria Helena Matos, denominada «Quem Matou?».

As peças policiais são sempre interessantes, principalmente quando o seu enredo desnorteia por completo o espectador, levando-o a deduções erradas e terminando por apresentar o verdadeiro culpado de quem ninguém desconfia.

«Quem foi que matou?» tem um entrecho muitíssimo bem conduzido se bem que, depois de descoberto o criminoso, o final seja rápido em demasia, o que não convence nem os julgadores nem o público.

Alves da Cunha, com uma cabeça à «Ibsen» foi o grande

actor de sempre. Manuel Corrêa compôs um magnífico tipo e representou primorosamente. A pesar de não ser considerado um «az», está cada vez melhor.

Brunilde Judice foi magistral, principalmente no 3.º acto.

Berta de Bivar, Emilia de Oliveira, Juvelina Pinto (que disse muito bem a frase que absolve), Carlota Calazans, Jorge Grave, Silvestre Alegrim, João Perry, Calazans e Alvaro Barradas, num belo conjunto, ensaiado por Alves da Cunha, deram a conhecer as diferentes fases do crime, cuja ação decorre apenas numa cena única, montada pelo bom gosto de Berta de Bivar.

O Padre Piedade, no VARIEDADES

A emprêsa do Variedades reposa esta comédia do brilhante comediógrafo Carlos Arniches que Alberto Barbosa e José Galhardo traduziram e adaptaram ao nosso meio, dando-lhe o título deveras simpático de «O Padre Piedade».

Trata-se de uma peça essencialmente moral, de uma moralidade felizmente adotada por muita gente, fazendo-nos reconhecer que a Justiça Divina chega sempre e que o que Deus decretou não pode ser julgado pelos homens.

«O Padre Piedade», cura de aldeia, ríspido mas de bom coração, seguindo os preceitos da Lei de Deus, amando a verdade e a justiça acima de todas as coisas, tem à sua volta intrigas, invejas, hipocrisias, beatas falsas, influências, e apesar de tudo, ele vence com o seu ar bonacheirão e a sua ternura, bondade e docura.

Emfim é uma esplêndida peça. O desempenho do «Padre Piedade» foi entregue a uma nova companhia, tendo-se Estevão Amarante encarregado do protagonista. Como os cartazes anunciam «récita única», não vale a pena escrever sobre o desempenho: primeiro porque não são necessários confrontos, segundo pelo número diminuto de representações. No entanto, o sucesso obtido foi igual ou talvez mesmo superior ao da estreia da peça em Outubro de 1939, isto é, há dois anos.

Maria Cachucha, no AVENIDA

Começo por felicitar Maria Matos pela sua reaparição e congratulo-me por a estreia da peça de Joracy Camargo não ter sido adiada.

Assim é que é. No entanto tenho que censurar a falta de compostura de certo público que não se importando de perturbar, entra fora de horas, prejudicando os artistas, o ritmo da representação e incomodando os espectadores pontuais. Quando se porá côbro a estes desmandos, impedindo que os retardatários entrem na sala de espectáculos, depois do pano subir?

A plateia do Avenida estava cheia de pessoas anciotas por verem o novo trabalho do brilhante dramaturgo brasileiro e atraídas pelo sucesso feito pelas teorias sociais e filosóficas do «Deus lhe pague».

Mas esse público ficou admirado porque a filosofia apresentada nos três actos e seis quadros da «Maria Cachucha» não é filosofia barata, mas sim conceitos que sómente os intelectuais podem perceber.

Aquêles que foram ao Avenida julgando que iam rir com as facécias de Maria Matos e de Assis Pacheco, ficaram completamente iludidos, pois no fim viram que se tratava de uma peça séria, humana, pondo em relêvo os que sofrem.

Os conceitos e teorias de Francisco de Assis que é como que o «guarda chuva» de «Maria Cachucha», são formidáveis de verdade e de observação.

Para amostra: — O coração envelhece, mas o que não envelhece é a imaginação. — Os loucos também precisam de descansar das suas loucuras, por isso têm momentos lúcidos. — O homem é vítima das glândulas de secreção interna. São elas que nos fazem ricos ou pobres, bons ou maus, inteligentes ou ignorantes. — Ao mendigo não se dá esmola

senão quando ele a pede. — Não parar. Não recuar. Mas não precipitar.

É preciso que o autor seja um revoltado para apresentar telas tão verdadeiras, como são os diálogos e as cenas da sua peça, que talvez seja melhor para ler do que para ouvir e ver representar, e se não fosse a interpretação que lhe deu a companhia Maria Matos, talvez não tivesse o agrado que teve no público que a percebeu, porque os que não a compreenderam desinteressaram-se por completo, achando-a, como direi, maçadora e monótona. Maneiras de ver...

Maria Matos que devia ter recebido uma salva de palmas quando apareceu (outras com menos categoria as têm recebido) entrou em cena com todos os artistas calados e por consequência é ela que tem de marcar o tom. E se a plateia não estivesse indisciplinada, ter-se-ia ouvido tudo da peça e evitar-se-ia os gritos de «mais alto!», «mais alto!».

O seu trabalho na «Maria Cachucha» foi feito com grande inteligência, principalmente a cena do 1.º acto em que descreve o seu grande amor. Não se perdeu um gesto, uma inflexão, isto para quem estivesse com atenção, é claro. Assis Pacheco, no «Francisco de Assis», mendigo filosófico, foi extraordinário. Ambos estes artistas são professores do Conservatório, e portanto representam como mestres que são.

Erico Braga esteve muitíssimo natural no «Dr. Paulo Carneiro», solteirão que não encontra companheira para lhe suavizar o isolamento. Maria Helena na «Virgínia Richemond» esteve à vontade, principalmente quando entra numa casa desconhecida para ela, onde se entra e sai, sem precisar de licença. Georgina Cordeiro na «Dinah Dupont» e Eunice Colbert em «Liana Luz», mostraram-se elegante e ricamente vestidas. Esta última abusou das mãos na algibeira. Amélia Pereira, bem na «Fabiana Luz». Alfredo Ruas esplêndido como intérprete e como caracterização, no «Gustavo Lencastre». Álvaro Benamor no papel de «Dr. Armando Pinheiro», médico psiquiatra, novo em demasia. Carlos Baptista, pouco tem que fazer no «Artur Lobato», autor de toda a trapalhada. José Manuel em «um criado discreto».

Encenação muito boa de Maria Matos. Cenários e decorações de Baltasar Rodrigues, de muitíssimo bom gosto.

À estreia assistiram a esposa de S. Ex.^a o Sr. Presidente da República, Embaixador do Brasil, Embaixada ao Brasil e Cônsul do Brasil.

Está pois inaugurada a época de inverno no Avenida.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — A's 20,45 e às 22,45 — «O jogo da Laranjinha».

AVENIDA — A's 21,30 — «A Maria Cachucha».

MARIA VICTÓRIA — Às 21 e 23 — «Bôa vai ela!»

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O pai tirano».

CONDES — 21,30 — «Escola de Herois».

ODÉON — 21,30 — «Qual é o meu marido?».

OLÍMPIA — 14,30 às 0,45 — «Vingança tentadora».

CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Rebecca (A mulher eterna)».

CAPITÓLIO — 21 — «Balalaika».

CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.

PALÁCIO — 21,30 — «Qual é o meu marido?».

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

CINE-ARTE — 21 — «Fugidos do Mundo».

REX — 21,15 — Programa duplo.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

EUROPA — 21 — «Tudo acontece à noite».

PARIS — 21 — «O fantasma voltou».

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

Convénio entre os CTT e a C. P.

O «Diário do Governo» n.º 220, II série, de 20 de Setembro publica o seguinte:

A Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, representada pelo seu administrador geral, abaixo assinado, devidamente autorizado por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 8 de Agosto de 1941, nos termos do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:421, de 26 de Julho do mesmo ano, e designada no presente convénio por CTT e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, representada por dois membros da comissão executiva, em harmonia com os estatutos de 31 de Dezembro de 1931, e também abaixo assinados, e designada no presente convénio por C. P., reconhecendo a necessidade de rever as taxas e condições de transporte e ainda o processo de pagamento dos serviços efectuados por conta dos CTT, acordam nas seguintes cláusulas, que foram aprovadas por despacho ministerial de 27 de Abril de 1940.

ARTIGO 1.º

Designação dos transportes e serviços

Os transportes e outros serviços que a C. P. efectuar por conta dos CTT serão classificados em duas categorias: serviços regulares e serviços eventuais.

ARTIGO 2.º

Serviços regulares

Os transportes e serviços abrangidos neste artigo, bem como os preços a aplicar, são os seguintes:

§ 1.º Transporte de ambulâncias postais ou vagões postais dotados de intercomunicação com estas e cedência de compartimentos reservados em comboios e de espaços nas embarcações fluviais para execução diária e regular do serviço postal.

a) O transporte das ambulâncias postais será pago aplicando a cada tonelada-quilómetro bruta rebocada (tara e

carga máxima inscritas) a base de \$01(75) nos percursos efectuados em todas as rôdes exploradas pela C. P.

b) Os compartimentos reservados serão pagos aplicando, em todas as rôdes exploradas pela C. P., a base de \$20 por compartimento-quilómetro. Cada espaço reservado nas embarcações fluviais será contado em cada viagem como um compartimento no percurso de 10 quilómetros.

c) Nas carroagens-ambulâncias postais, nos compartimentos reservados e nos espaços reservados ao serviço postal nas embarcações fluviais só pode transitar o pessoal dos CTT encarregado da execução do serviço postal e sua fiscalização, devidamente munido dos competentes bilhetes de identidade, ficando vedado o acesso ao pessoal da C. P. durante o serviço, nos termos dos artigos 41.º e seguintes do decreto-lei n.º 5:786, de 10 de Maio de 1919.

Estes bilhetes de identidade, que não dão direito a viajar noutras condições, serão válidos por anos civis, deverão ter o nome, assinatura e categoria do portador, ser passados pela Direcção dos Serviços de Exploração dos CTT e visados pela direcção geral da C. P. e ser apresentados durante as paragens nas estações aos empregados da C. P. todas as vezes que por estes sejam requisitados, dando direito ao ingresso nas *gares* quando para tomar ou deixar o serviço.

Os funcionários dos CTT que viajarem sem este bilhete de identidade ou sempre que este não satisfaça às condições supra indicadas ficam sujeitos às disposições estabelecidas nos regulamentos da exploração dos caminhos de ferro para os passageiros encontrados sem bilhete.

d) A C. P. fornecerá os compartimentos reservados de preferência em carroagens de portas, quando as haja, e tal fornecimento será limitado aos comboios em cuja composição não entrem carroagens-ambulâncias.

§ 2.º Carga, trasbordo e descarga de malas postais nalgumas estações da C. P.:

a) A C. P. fará nas estações fixadas de comum acordo com os CTT, e com pessoal seu, o serviço de carga, trasbordo e descarga de malas postais.

b) Este serviço será remunerado pelos CTT ao preço do jornal dos agentes da C. P. dêle encarregados, conforme o tempo gasto, sendo feito sob a direcção e exclusiva responsabilidade do pessoal dos CTT.

Aquele preço poderá ser reduzido a 50 por cento quando a C. P. reconheça não haver inconveniente para o serviço da estação.

§ 3.º Ocupação de recintos cobertos nas estações:

a) Os recintos das estações que, de comum acordo, forem ocupados pelos CTT serão alugados ao preço uniforme de \$8,60 por metro quadrado ou fração e por período indivisível de um ano.

b) A ocupação destes recintos fica limitada (com exceção das estações de Lisboa e Pôrto) ao máximo de 30 metros quadrados por cada estação, continuando a limpeza destes recintos a cargo dos CTT.

§ 4.º Revisão em serviço das ambulâncias postais, de modo a garantir a sua circulação:

a) Este serviço compreende o seguinte:

1.º A lubrificação, com substituição e reparação, de chumacos, carcaças, bronzes e obturadores;

Rocha &

Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

CP
HISTÓRICOS

2.º A limpeza geral de todos os órgãos exteriores e lavagem exterior da caixa;

3.º O exame e afinação de freios, com substituição dos artigos de borracha e cepos;

4.º O aquecimento (estufas) durante o mesmo período em que é feito nas corruagens da C. P. (inclusive carvão e água, assim como a limpeza de fornalhas, e exclusive a substituição de grelhas);

5.º O abastecimento de água aos reservatórios;

6.º A iluminação, manutenção e conservação das baterias.

b) A remuneração dêste serviço será fixada em globo pela Divisão de Material e Tracção da C. P. de acordo com os CTT.

§ 5.º No último trimestre de cada ano serão fixadas para cada um dos transportes e serviços indicados nos parágrafos anteriores dêste artigo as unidades e importâncias a considerar em cada rubrica, e que vigorarão sem alteração no ano seguinte, sejam quais forem as variações que, a favor ou contra qualquer das partes, surjam no decurso do mesmo ano.

De cada vez será elaborado um mapa discriminativo análogo ao que se encontra junto a este convénio.

§ 6.º A C. P. é dispensada, como nos anteriores convênios, do pagamento do imposto ferroviário relativo aos transportes referidos neste artigo.

ARTIGO 3.º

Serviços eventuais

Os transportes e serviços abrangidos por este artigo bem como os preços a aplicar são os seguintes:

§ 1.º Transporte de pessoal:

a) O transporte de pessoal, desde que pelos CTT seja estabelecida a respectiva requisição de transporte, segundo o modelo em uso, beneficia da redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

b) A C. P. concederá passes anuais de livre circulação, isentos do imposto ferroviário, aos funcionários dos CTT encarregados dos serviços de inspecção e fiscalização, constantes de lista a elaborar de acordo entre as duas partes, não podendo a sua quantidade exceder a seguinte:

Quatro válidos na rede geral;

Quatro válidos na antiga rede e Sul e Sueste;

Dois válidos no Minho e Douro;

Dois válidos nos percursos Pôrto-Serpins e Figueira da Foz.

c) A C. P. concederá bilhetes de assinatura impessoais para o pessoal em serviço das ambulâncias postais com a redução que concede aos restantes funcionários do Estado, sobre os preços da tarifa aplicável, em qualquer classe e percurso, quando requisitados pelos CTT, entendendo-se que tais bilhetes são apenas para uso do pessoal em serviço de ambulâncias.

d) A C. P. concederá bilhetes de assinatura em 3.ª classe para carteiros, com a redução de 50 por cento sobre o preço da tarifa de assinaturas e a cujas condições ficam sujeitos.

§ 2.º Transporte de materiais:

a) Quando requisitado pelos CTT, em modelos em uso, o transporte de materiais gozará da redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

b) A C. P. aplicará, de ofício, a estes transportes as tarifas especiais em vigor e o seu preço por inteiro, quando este preço por inteiro fôr mais barato que o preço da tarifa geral com 50 por cento de redução, e desde que sejam cumpridas as condições de aplicação dessas tarifas.

c) A redução acima indicada não abrange as despesas acessórias e incide exclusivamente sobre o preço do transporte propriamente dito, segundo as respectivas bases da tarifa geral.

§ 3.º Transporte de malas postais em vagões fechados:

a) Este serviço será pago por cada tonelada-quilómetro bruta rebocada, segundo a tabela seguinte:

\$10 até 1.000:000 de toneladas-quilómetro;

\$09 de 1.000:001 até 1.500:000 toneladas-quilómetro;

\$08 de 1.500:001 até 2.000:000 de toneladas-quilómetro;

\$07 de 2.000:001 até 2.500:000 toneladas-quilómetro;

\$06 de 2.500:001 em diante.

As facturas serão estabelecidas com a base de \$10, reembolsando-se aos CTT, no fim do ano, o que corresponder.

b) A tonelagem a considerar será a soma da tara do vagão utilizado com a carga útil, que será sempre tomada como 5 toneladas, seja qual fôr a carga útil efectivamente transportada.

§ 4.º Transporte de malas postais em furgões em serviço nacional:

a) Este transporte será pago à razão de \$20 por mala, seja qual fôr o percurso.

b) A C. P. limitará a quantidade de malas a admitir nos furgões de cada combóio, conforme o peso e o volume das malas, e por este transporte não terá qualquer responsabilidade por atrasos, avarias, extravios, etc.

§ 5.º Transporte, em vazio, de ambulâncias postais que, por conveniência dos CTT, tenham de ser deslocadas:

a) Quando requisitado pelos CTT, nos modelos em uso para o transporte de materiais, aplicar-se-á a base de \$03 por tonelada-quilómetro bruta (tara inscrita) rebocada.

§ 6.º Transportes e serviços diversos:

a) O transporte de postes em vagonetas, a creosotagem de postos, as despesas a fazer com a fiscalização do atravessamento aéreo da via férrea e da circulação de combóios por montagem de linhas e outros serviços eventuais desta espécie, como seja a colocação de receptáculos postais nas estações e nos furgões, a instalação e sinalização de postos de serviço dos CTT nas gares das estações, a colocação de aparelhos para a permutação de malas dos combóios em andamento serão tratados directamente entre a CTT e a Divisão de Via e Obras da C. P. e o pagamento será feito conforme fôr acordado para cada caso, reservando-se os CTT o direito de fornecer o material necessário.

b) Semelhantemente, as pequenas e grandes reparações nas ambulâncias postais serão tratadas pelos CTT com a Divisão do Material e Tracção da C. P. e pagas segundo o acordado para cada caso.

c) É grátis o estacionamento das ambulâncias postais que, com prévio acordo da Divisão de Exploração da C. P., sejam consideradas como reserva nas estações onde os CTT o julguem conveniente. Concede a C. P. a quaisquer outras ambulâncias e aos vagões utilizados no serviço postal ou no transporte de materiais um prazo duplo do fixado na tarifa de despesas acessórias, como para a carga e descarga gratuita dos vagões, fazendo-se, portanto, a cobrança

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

tarifária, se a houver, a contar da hora seguinte à expiração do referido prazo duplo.

§ 7.º Outros transportes e serviços não designados : Serão estabelecidos, requisitados e pagos conforme fôr combinado para cada caso.

§ 8.º Expedição, recepção e entrega de telegramas particulares, nacionais :

a) A utilização das linhas telegráficas da C. P. para expedição ou recepção de telegramas particulares ficará limitada às estações, a designar de comum acordo, onde não haja, próximo, estações ou postos telegráficos dos CTT.

b) Aos passageiros em trânsito nos comboios é facultada a expedição, e possivelmente a recepção, de telegramas particulares nacionais, redigidos em linguagem clara portuguesa, para serem transmitidos em determinadas estações.

c) As taxas dêstes telegramas bem como a regulamentação de todo o serviço será objecto de acordo especial a estabelecer entre as duas administrações.

§ 9.º A dispensa, que desde sempre foi concedida à C. P., de pagamento do imposto ferroviário sobre as verbas correspondentes aos transportes consignados na rubrica «Serviços regulares», é, pela execução dêste convénio, extensivo às verbas de transporte referidas neste artigo.

ARTIGO 4.º

Processo e pagamento de contas

§ 1.º A C. P. apresentará mensalmente para pagamento na Direcção dos Serviços de Finanças dos CTT todas as contas relativas aos encargos deste convénio. Quaisquer diferenças encontradas nestas contas serão imediatamente estudadas e regularizadas na primeira conta da espécie que a C. P. enviar.

a) O montante anual que fôr fixado para cada um dos transportes e serviços abrangidos no artigo 2.º (serviços regulares) será pago em duodécimos e até trinta dias depois de apresentada a conta.

b) O pagamento das contas relativas aos transportes e serviços compreendidos no artigo 3.º (serviços eventuais) será feito também até trinta dias depois da apresentação das contas.

§ 2.º As contas por serviços regulares relativas a Dezembro e as contas por serviços eventuais até ao mês de Outubro de cada ano económico serão apresentadas antes de 31 de Dezembro, devendo ser pagas pelos CTT até 14 de Fevereiro do ano seguinte.

§ 3.º O pagamento dos serviços prestados pela C. P. durante o ano de 1941 será efectuado de acordo com o disposto no § 2.º do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:421, de 26 de Julho de 1941.

ARTIGO 5.º

Disposições gerais

§ 1.º O presente convénio, que tem aplicação uniforme em todas as rês exploradas pela C. P., entrará em vigor na data de publicação no «Diário do Governo» do visto do Tribunal de Contas e será válido até ao fim do presente ano económico, considerando-se renovado por períodos de um ano se não fôr denunciado com a antecedência mínima de noventa dias antes da expiração de cada período.

§ 2.º Independentemente da denúncia êste convénio poderá ser revisto anualmente durante o último trimestre de cada ano, a pedido de qualquer das partes, não só para alteração das bases como para modificar qualquer das suas disposições e ainda para regular casos imprevistos e aperfeiçoar quanto possível os serviços dos CTT ou da C. P. As alterações provenientes desta revisão só terão execução depois de autorizadas nos termos do § 1.º do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:421, de 26 de Julho de 1941.

§ 3.º Os CTT e a C. P. comprometem-se, mútuamente, a

assumir a responsabilidade dos danos sofridos pelo material de cada uma das partes, quando se prove que êsses danos derivaram de acidente por que devem ser inculpados os respectivos agentes.

a) A avaliação dos prejuízos causados ao material de qualquer das partes, quando a extensão dêsses prejuízos o justificar, será feita, quando necessária, por uma comissão de peritos, constituída por delegados dos CTT e da C. P., em número igual.

§ 4.º As questões que se suscitarem sobre a execução dêste convénio, por efeito de interpretação das suas disposições, serão resolvidas por tribunal arbitral constituído por cinco membros, sendo dois nomeados pelos CTT, dois pela C. P. e outro, que será um juiz, nomeado pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

§ 5.º No caso de rescisão do presente convénio, as suas disposições continuarão em vigor, para todos os efeitos, até que seja aprovado pelo Governo um novo convénio, para o que ambas as partes se comprometem a apresentar o respectivo projecto dentro do prazo de noventa dias, a contar da data da denúncia.

§ 6.º Continuam em vigor os contratos n.º 884, de 1 de Setembro de 1928, e n.º 910, de 7 de Janeiro de 1929, referentes ao ramal de Campolide — ambulâncias e plano inclinado no apeadeiro de Entre Campos, celebrados entre os CTT e a C. P., em nada sendo prejudicados pelas do presente convénio as suas disposições.

§ 7.º O presente convénio anula o celebrado em 28 de Maio de 1934 e seus actos adicionais, de que foram outorgantes a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones.

O encargo máximo anual dêste convénio será de 3:000.000\$, que deve ser satisfeito pelas seguintes rubricas orçamentais: artigos 7.º, n.º 3), 15.º, n.º 3), 18.º, n.º 3), 30.º, n.º 3) e 37.º, n.º 2).

Feito em duplicado, ficando um exemplar na Direcção dos Serviços de Finanças dos CTT e o outro, também selado, em poder do 2.º outorgante.

O presente término está escrito em sete folhas de papel selado, que pelos outorgantes vão rubricadas, e foi pago o sôlo devido, na importância de 25\$.

Assinado em 1 de Setembro de 1941.

(Foi visado pelo Tribunal de Contas em 12 de Setembro de 1941, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses no qual se anuncia a entrada em vigor da nova «Tarifa especial de bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de emigrantes» e se anula a actual tarifa especial interna n.º 15, de grande velocidade, em aplicação desde 15 de Novembro de 1931.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual se anuncia a entrada em vigor da nova «Tarifa especial de bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais».

ferrania

APELICULA QUE
NUNCA FALHA

J. C. ALVAREZ, LDA.
TUDO PARA FOTOGRAFIA E CINEMA
205. R AUGUSTA, 207 • 66, R D'ASSUMPÇÃO, 72

Publicações recebidas

Boletim n.º 24 do Banco de Portugal

— Junho de 1941.

Pelo Serviço de Estatística e Estudos Económicos do Banco de Portugal encontra-se publicado o «Boletim n.º 24», datado de Junho do corrente ano.

Para quem se dedica ao estudo dos problemas económicos, os Boletins do Banco de Portugal tornam-se indispensáveis como instrumento de consulta.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

Uma experiência de colonização em Angola — Relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Temos presente um notável relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, subscreto pelo seu ilustre Administrador Delegado, sr. Comandante Alvaro de Melo Machado. Sub-intitula-se esse relatório «Cinco anos de estudo e de aprendizagem», e nêle se condensam os assuntos

tratados nos relatórios anteriores, do que resulta uma visão mais ampla do conjunto de toda a ação exercida por aquela Companhia e resultados obtidos com as suas experiências.

O que levou a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela a tomar a iniciativa patriótica de proceder a experiências da colonização em Angola e a interessar a população do país pelos problemas agrícolas daquela província africana?

Ao notável Relatório vamos buscar a imediata resposta:

«Para muitas pessoas, certamente, não se apresentarão com suficiente clareza os motivos, as razões que levaram a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela a tomar a iniciativa de realizar esta experiência de colonização, quando ela, aparentemente, sai tam fora do âmbito da sua actividade especial. Compreender êsses motivos é essencial para se apreciar o que está feito, sem outras preocupações que não sejam as de avaliar os defeitos ou as vantagens do sistema posto em prática.

O ano de 1934 trouxera aos meios coloniais do País certas preocupações acerca do futuro das nossas províncias ultramarinas, sobre as quais recentes doutrinas de origem internacional faziam pairar algumas nuvens de mau cariz.

Em consequência disso tomou mais corpo a opinião de que seria muito conveniente, se não urgentemente necessário, aumentar consideravelmente a população europeia portuguesa de algumas das nossas colónias.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, organismo colonial, seguia com certo interesse esse movimento de opinião pública e os trabalhos ou discussões que lhe diziam respeito, pelos mesmos motivos que animavam os outros, e ainda porque seria vantajoso para o tráfego da sua linha que a colonização europeia se desenvolvesse nas regiões que constituem a sua zona de influência.»

O volume é enriquecido com muitas gravuras e elementos de informação sobre o clima e sobre a produtividade agrícola de Angola.

Ao sr. Comandante Alvaro de Melo Machado agradecemos a oferta dum exemplar do seu notável relatório.

**ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA**