

12.º do 56.º ano

Lisboa, 16 de Junho de 1944

Número 1356

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

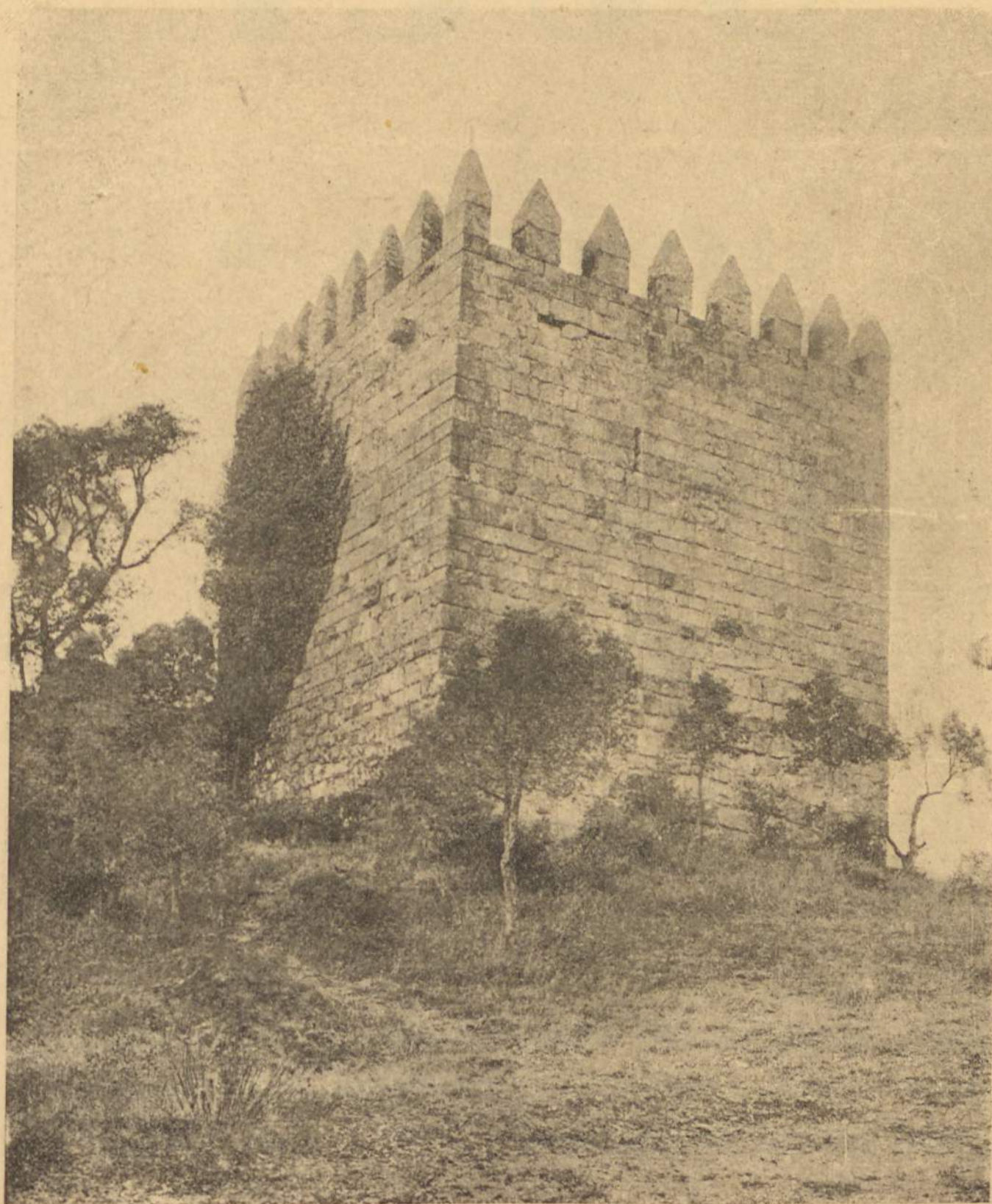
### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

### REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158—LISBOA



Castelo da Póvoa de Lanhoso



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone : P B X 2 0158; Direcção 2 752

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone 893

1356



16 — JUNHO — 1944



ANO LVI

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

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO :

MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

COLABORADOR ARTÍSTICO :

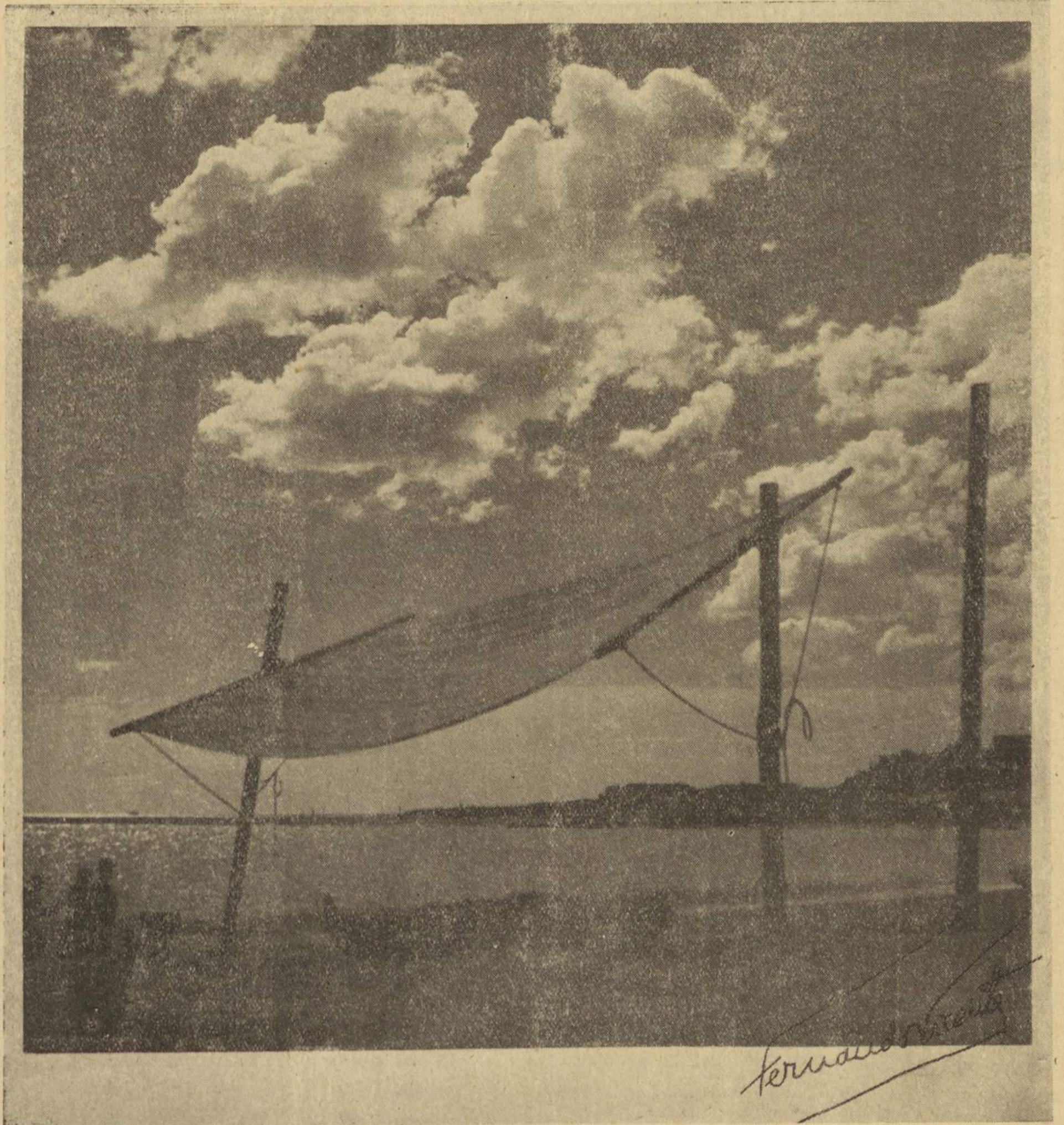
STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Uma manhã linda de verão na praia de Caxias . . . . .	247
Abrantes e o ensino técnico, por <i>Rebello de Bettencourt</i> . . . . .	249
Conselho Superior de Obras Públicas . . . . .	251
Há 50 anos . . . . .	258
Um pedido à Sociedade do Estoril, por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .	258
Vida Ferroviária . . . . .	259
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	259
«Revista Militar» . . . . .	259
Os nossos mortos . . . . .	259
Repositório de assuntos referentes a teatro e cinema, por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .	260
Viagens e Transportes . . . . .	260





UMA MANHÃ LINDA DE VERÃO NA PRAIA DE CAXIAS



# Abrantes e o ensino técnico

---

## Uma antiga e justa aspiração

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, durante a sua longa existência, tem agitado alguns problemas que não são particularmente de interesse ferroviário mas que dizem igualmente respeito a outros sectores da actividade nacional. Não vamos, porque isso seria prolixo e ocupar-nos-ia demasiado espaço, enumerar e relembrar as questões que temos vindo apresentando e defendendo nas colunas desta publicação. Apenas, ao tornarmo-nos eco de uma antiga aspiração de Abrantes — a criação de uma escola técnica — recordaremos que, há três ou quatro anos, nos interessámos também por uma idêntica aspiração da cidade de Santarém.

Mas, ao passo que a capital do Ribatejo, por iniciativa louvável da sua Associação Comercial, solucionou, em parte, o problema de uma escola técnica com a instituição das aulas do Ateneu, sob a direcção do illustre professor liceal, sr. dr. José Barata, Abrantes — a pesar de todos os esforços e campanhas de alguns abrantinos ilustres, há mais de meio século, nada mais, nada menos, que aguarda a resolução de uma aspiração justíssima, agora mais do que nunca, não só de benefício directo para a cidade mas, até, de vantagens para a sua região — que não é apenas agrícola e comercial, pelo motivo de ser também um centro industrial.

No *Jornal de Abrantes*, um dos semanários mais bem feitos da província e de melhor sentido regionalista, lemos que, efectivamente, os jornais locais de há cincoenta anos se haviam interessado pelo assunto. Os homens que, nesses recuados tempos, alvitram o estabelecimento de uma escola técnica, ao mesmo tempo que compreendiam as realidades do presente, previam com admirável lucidez as necessidades do futuro. Tinha-se entrado francamente no período industrial, no nosso país. E o país não podia resumir-se a Lisboa e Porto.

Os caminhos de ferro, atravessando Portugal de Norte a Sul, penetrando no coração de todas as províncias, ligando as cidades e vilas do interior, vieram abrir novos e mais amplos horizontes ao trabalho e às iniciativas do homem. As distâncias encurtaram-se notavelmente. Podia-se almoçar numa província e jantar, no mesmo dia, noutra província. Começaram a surgir empreendimentos que, poucos anos antes, seriam tomados como temerários. Algumas aldeias insignificantes tornaram-se, em poucos anos, vilas industriais importantíssimas.

Próximo de Abrantes, quasi em sua frente, na margem esquerda do Tejo, encontra-se a freguesia do Tramagal. Se não existisse o caminho de ferro, teria sido pos-



sível fazer dessa terra um dos maiores senão o maior centro metalúrgico do país? Evidentemente que não. Mas Abrantes não tem apenas o Tramagal como centro metalúrgico. A indústria do ferro é exercida também no Rossio do Sul do Tejo, com grande número de operários.

Região agrícola, que produz excelentes azeites, Abrantes é também um centro industrial importantíssimo. Agricultura e indústria teem sempre como auxiliares o comércio. Por isso, os homens que, há cinquenta anos, se interessaram pelo estabelecimento de uma escola técnica em Abrantes, exigiam uma coisa legítima e perfeitamente justificável.

Mais tarde, os falecidos abrantinos Egidio Salgueiro e dr. Solano de Abreu — dois nomes de que ninguém, na região, se poderá esquecer — empregaram também as suas deligências no sentido de que essa velha aspiração se convertesse em realidade.

O problema não pertence ao número das coisas esquecidas e postas definitivamente de parte porque, em Agôsto de 1942,

o sr. Engenheiro Melo e Castro, director da Escola Industrial Campos e Melo, da Covilhã, visitou Abrantes, na qualidade de membro da Comissão de reforma do ensino técnico, com o objectivo de proceder a um inquérito sobre a possibilidade do estabelecimento, naquela formosa e populosa cidade, de uma escola técnica.

Não foram dadas ainda a público as impressões e as conclusões a que chegou o sr. Engenheiro Campos e Melo. Esperam contudo os abrantinos que elas sejam as melhores e de modo a provocar, nas repartições competentes, um interesse grande.

Nas terras onde o ensino técnico vem exercendo a sua acção, as indústrias teem progredido notavelmente. O trabalho dignificou-se também. E com a dignificação do trabalho, ennobreceu-se, valorizou-se também o operário português.

A criação de uma escola técnica em Abrantes abrirá novas e mais amplas perspectivas à economia e ao progresso desse importante concelho ribatejano.

REBELO DE BETTENCOURT







A mesa de honra presidida pelo sr. Subsecretário das Obras Públicas, que tem à sua direita o sr. eng.º Abecassis e à esquerda o sr. eng.º Couvreur, lendo o seu discurso

# Conselho Superior de Obras Públicas

## *O ENGENHEIRO RAÚL DA COSTA COUVREUR TOMOU POSSE DO ALTO CARGO DE PRESIDENTE*

**N**O salão nobre do C. S. O. P., tomou posse, no passado dia 7, do lugar de presidente do Conselho Superior de Obras Públicas o sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e um dos engenheiros mais distintos do nosso país, que foi nomeado para aquêlê cargo em substituição do não menos ilustre engenheiro, sr. coronel Vicente Ferreira, atingido pelo limite de idade.

Assumiu a presidência o sr. Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, que tinha à sua direita o empossado e à esquerda o sr. engenheiro Duarte Abecassis, secretário geral do Ministério.

Entre os Engenheiros Inspectores de Obras Públicas estavam os srs. Homem de Mello, Afonso Zuzarte de Mendonça, Manuel de Sá e Melo, António de Oliveira Valença, Eduardo Rodrigues de Carvalho, Henrique Fernandes Ruas, Vasco

José Taborda Ferreira, Camossa Pinto, Jácome de Castro, Comandante Carvalho Lopes e Tenente-Coronel Celso Mendes de Magalhães, respectivamente representantes dos Ministérios da Marinha e da Guerra no Conselho Superior de Obras Públicas. Assistiram ainda os srs. Engenheiros Álvaro de Sousa Rego, antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro, António Trigo de Moraes, Presidente da Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola, José Mateus de Almeida de Mendia, Director Geral dos Serviços Florestais, Brigadeiro Silveira e Castro, Presidente da Junta Autónoma das Estradas, Engenheiro Chaves de Carvalho, Director do Instituto Português de Combustíveis, eng.ºs José da Rocha Ferreira, Noronha de Andrade Perestrelo e Botelho (êste representando o Sindicato Nacional dos Engenheiros Geógrafos), eng. Sá Nogueira, administrador do Porto de Lisboa, Eng. Carlos Alves, director do mesmo Porto e ainda os eng.ºs João Pedro da Costa, Raúl Ressano



Garcia, Tito Sousa Lopes, e architecto Cristino da Silva — além de outros colegas do empossado, de Lisboa e do Porto.

Lido o auto de posse, falou, em primeiro lugar, o sr. engenheiro Espregueira Mendes, que declarou:

Se outras razões não houvesse — e não é certamente o elogio da pessoa escolhida pelo senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações para o desempenho de tal cargo razão predominante, pois êsse, mais que em palavras, está feito numa já longa vida de funcionário e de engenheiro tôda votada ao amor do serviço e da sua profissão — dizia eu, se outras razões não houvesse, a circunstância de presidir, pela primeira vez, a uma sessão dêste douto organismo seria bastante para que não pudesse calar o meu contentamento.

Sobretudo para quem se honra de possuir o título de engenheiro, ocupar, ainda que imerecidamente, e por breves instantes, em tão importante acto, o mais alto lugar do mais alto corpo da técnica portuguesa em matéria de obras públicas, é motivo de orgulho e deveras me sensibiliza.

Relevar-me-ão, por isso, senhores vogais do Conselho que a estas palavras, e não ás saudações que muito vivamente desejo endereçar a todos, eu tenha dado a primazia.

O Conselho Superior de Obras Públicas tem quasi um século de existência.

Nascido num período em que o País descansava, em merecida paz, das lutas que lhe tinham sido impostas, enfraquecendo-o, e da guerra civil em que se envolvera com evidente prejuízo da sua grandeza; criado, quando, por virtude de novas ideias e do próprio facto das lutas, as preocupações de ordem económica e social e a necessidade de renovação material da Nação dominavam já o espírito dos governantes, foi desde logo chamado a desempenhar importante papel na vida pública portuguesa.

É Fontes Pereira de Melo quem, com larga visão e como condição necessária à realização da sua grande obra de fomento nacional, o institue por decreto de 29 de Agosto, de 1852, então com a designação de Conselho Geral de Obras Públicas.

Desde essa data até hoje, não mais deixou de se ouvir, na apreciação e revisão dos grandes projectos e planos de obras públicas, a voz dêste Organismo.

Cheia de melindre e de responsabilidades, portanto, é a vossa missão, senhores vogais dêste Conselho.

Realmente, criado com a função principal — que ainda hoje mantém — de corpo consultivo do Governo em matéria de obras públicas, o Conselho Superior de Obras Públicas foi sofrendo pelo tempo fora diversas transformações; mas, é curioso notar, aquelas que mais fundamente interessaram a sua própria estrutura coincidem com épocas salientes da vida política do País.

Com efeito, passada a época de Fontes, e excluída uma ou outra tentativa, que, por breves, fracassaram, o País, apesar das situações políticas que sucedem e dos governos que se substituem, por vezes com uma rapidez que impressiona e revela um sintoma, entra num período de marasmo, de verdadeira estagnação em matéria de fomento.

Para onde quer que se olhasse, o mesmo desleixo, a mesma falta de iniciativa, um abandono que confrangia e perturbava; eram as comunicações, insuficientes e más, ou elas fôsem postais, telegráficas e telefónicas ou por estrada, por caminhos de ferro ou por via fluvial ou marítima; os monumentos nacionais arruinados; os edifícios que não se reparavam nem outros se construíam; a água que não se aproveitava para a irrigação dos campos ou para a produção da energia eléctrica; os problemas da urbanização que nem sequer se estudavam; e a-par de tudo isto, vícios pro-

fundos na escolha dos funcionários, na remuneração do seu serviço, na própria constituição dos seus quadros.

Mas, numa manhã de Maio de há 18 anos, o Exército intervinha na vida da Nação. Assegurada a ordem pública; enunciados, mais tarde, por Salazar, os princípios fundamentais da nossa política e resolvida a situação financeira, encara-se, com vigor e com decisão, o problema do fomento material do País.

O Conselho sofre, então, a reorganização de 1931, operada pelo Decreto n.º 19880.

Pouco tempo volvido, porém, a pasta das Obras Públicas e Comunicações encontra para a gerir um homem raro — o engenheiro Duarte Pacheco.

O Ministro sabe perfeitamente que para satisfazer as necessidades do País e as suas legítimas aspirações tem de meter ombros a uma empresa grandiosa; em tudo era preciso mexer, criando ou reformando. Melhor que ninguém, êle sabe ainda e no entanto que para a levar a cabo impu- nha-se possuir um organismo técnico e consultivo que pela eficiência dos seus processos de trabalho e pela competência e experiência dos seus membros pudesse criticar os grandes projectos e planos, estudar e orientar os próprios métodos de execução.

Entrava-se, assim, numa época de grandes realizações — época que, a par de imensos sacrifícios (tantos que mais tarde haviam de consumir a vida do próprio Ministro), exigia novos métodos de trabalho e profundas transformações nos Serviços.

O Conselho Superior de Obras Públicas é então objecto de nova reorganização, esta operada pelo decreto-lei n.º 23398, de 23 de Dezembro de 1933.

O fim da reforma é adaptar o Conselho ás suas novas funções e obter a sua maior especialização.

Como função principal, no entanto, mantem-se a de «coadjuvar o Governo na resolução dos problemas relativos a obras públicas, emitindo pareceres fundamentados sobre todos os projectos ou assuntos que, por virtude da lei ou por determinação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, lhe sejam cometidos».

Tal função dá-nos, por si só, idéia precisa da importância dêste organismo e das qualidades e méritos a exigir das pessoas que a êle hão-de ascender.

Em todos, a par da competência técnica, da larga experiência, da inteligência esclarecida, exige-se ainda, para o cabal desempenho daquela função, sólida cultura, grande dedicação, absoluta isenção e independência.

Mas, na pessoa do Presidente, terão de concorrer ainda superiores qualidades de direcção e orientação e noção exacta da acção disciplinar, sobretudo se um dia, em campo que já não seja exclusivamente técnico, vierem a alargar-se e definir-se precisamente as funções de inspecção do Conselho.

### Elogio do empossado

Sem hesitação, posso afirmar que na pessoa do novo Presidente do Conselho Superior das Obras Públicas, engenheiro Inspector Superior, Raúl da Costa Couvreur, concorrem aquelas qualidades e méritos indispensáveis ao perfeito desempenho de tão alto cargo.

Na verdade, com uma longa vida de funcionário, de engenheiro e de professor tendo desempenhado com brilho funções em diversos serviços dêste Ministério — na Administração Geral dos Correios e Telégrafos, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e como secretário geral; presidente de algumas Comissões Administrativas de Obras; delegado de Portugal nos Congressos de Caminhos de Ferro de Roma, em 1922, de Londres, em 1925, e de Madrid, em 1930; representante de Portugal na Comissão Permanente da Associação dos Congressos dos Caminhos de Ferro; com diversos relatórios publicados sobre assuntos técnicos; lou-

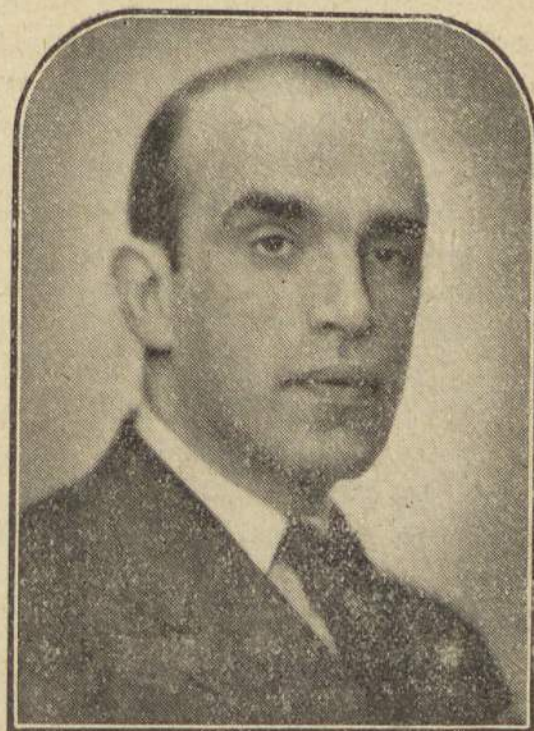




General António Maria Fontes  
Pereira de Melo



O malgrado Ministro das Obras  
Públicas e Comunicações  
Engenheiro Duarte Pacheco



Engenheiro Espregueira Mendes  
Subsecretário das Obras Públicas  
e Comunicações



Engenheiro Raúl da Costa Cuvreur



vado por diversas vezes em razão da forma como se houve no desempenho de importantes e arriscados lugares, o novo engenheiro presidente dêste Conselho Superior garante, com o seu passado, a feliz escolha do Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

É difícil, cheia de responsabilidades — repito — a missão de V. Ex.<sup>a</sup>, senhor engenheiro presidente Couvreur; tanto mais difícil quanto é certo que acaba de abandonar a presidência dêste Conselho um engenheiro distintíssimo e eminente professor — o engenheiro Vicente Ferreira.

Mas, pelas razões já expostas, é com justificada esperança que entrego nas mãos de V. Ex.<sup>a</sup> a presidência do Conselho Superior de Obras Públicas.

### O agradecimento do Engenheiro

#### Raúl da Costa Couvreur

O sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, que se seguiu no uso da palavra, depois de apresentar os seus cumprimentos e os do Conselho ao sr. engenheiro Espregueira Mendes, leu o seguinte:

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações: Ao iniciar as palavras com que me vou permitir abusar da complacência de V. Ex.<sup>a</sup>, com a expressão das minhas respeitadas saudações, queira V. Ex.<sup>a</sup> aceitar os protestos do meu maior reconhecimento pela atenção que para mim representa, ter-se V. Ex.<sup>a</sup> dignado comparecer numa sessão, mandada convocar com a finalidade desta, a que juntarei ainda os dos meus agradecimentos pelas palavras com que V. Ex.<sup>a</sup> me quis distinguir. A presença de V. Ex.<sup>a</sup> neste Conselho, confirmando, mais uma vez a deferência com que os Ex.<sup>mos</sup> Titulares das Obras Públicas se têm dignado marcar actos análogos a êste, não é porém apenas uma honra que me é concedida, pois que constitue sempre a manifestação que muito o penhora de uma especial constância de consideração por êste Organismo.

E assim, aos cumprimentos que em seu nome me cabe o dever de apresentar a V. Ex.<sup>a</sup>, eu juntarei igualmente a afirmação do seu elevado aprêço pelo significado que a vossa presença reveste.

Perfazem-se hoje exactamente 6 anos que V. Ex.<sup>a</sup> foi nomeado para o alto cargo de Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, que com notável brilho ocupa e se já predica largamente afirmados de trabalho e de saber distinguem V. Ex.<sup>a</sup>, êles foram em 1938 realizados não apenas pelo facto da escolha para tão elevadas funções, mas principalmente por V. Ex.<sup>a</sup> ter sido escolhido para as desempenhar, junto de uns Homens em que a associação das suas qualidades de trabalhador incansável e de técnico conhecedor dos vários assuntos de Engenharia não encontrara ainda par.

A colaboração de V. Ex.<sup>a</sup> para S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro deve ser preciosa, porque ao facto de V. Ex.<sup>a</sup> ter sido dedicado colaborador do ilustre Ministro Eng.<sup>o</sup> Duarte Pacheco, alia V. Ex.<sup>a</sup> um conjunto de qualidades de inteligência e de trato, que bem justificam, não só os sentimentos de devido ascendente, mas também os de respeitosa simpatia, de que V. Ex.<sup>a</sup> goza junto de todos os seus subordinados.

E assim, permita-me V. Ex.<sup>a</sup> que às saudações que tive a honra de lhe dirigir eu junte, em meu nome e no de todos os Vogais dêste Conselho, as nossas felicitações pela data que hoje passa.

Sobraça S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Finanças, pela primeira vez a pasta das Obras Públicas, mas o reconhecimento do alto valor de S. Ex.<sup>a</sup>, afirmado na sua já longa permanência no Governo, o conhecimento que tal facto lhe provém dos

assuntos que por êste Ministério interessam ao País, e principalmente a brilhante actuação, com que S. Ex.<sup>a</sup> tem continuado a notável obra do seu ilustre antecessor, exuberantemente justificam que S. Ex.<sup>a</sup> tivesse sido escolhido para ocupar, ainda que temporariamente, o lugar de um seu malogrado colega, num Ministério da importância do das Obras Públicas.

Com o pedido de transmissão dos respeitosos cumprimentos, meus e dêste Conselho, a S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro, eu peço a V. Ex.<sup>a</sup> que não queira ver nas palavras que acabo de pronunciar, apenas uma protocolar saudação a dois ilustres membros do Governo, mas, muito em especial, a expressão da nossa homenagem pessoal a V. Ex.<sup>as</sup>.

Não passou ainda o tempo bastante para que apenas a contemplação da sua vasta obra recorde a personalidade de alguém, cujos traços estão ainda bem vivos na retina de todos nós.

De alguém, que devido à sua elevada inteligência, que graças à sua infatigabilidade no Trabalho e que mercê da sua integração completa no espírito do Ressurgimento Nacional deixam marcados de modo indelevel, nas múltiplas realizações portuguesas da nossa época em que desdobrou a sua pasmosa actividade, com a sua assinatura em letras de aço a nota do seu alto valor, a garra do seu espírito sempre insatisfeito, e a afirmação da sua dedicação absoluta e entusiástica à obra de transformação que em Portugal se tem vindo realizando.

Essa obra se é certo que encontrou no Eng.<sup>o</sup> Duarte Pacheco na Pasta das Obras Públicas um espírito dotado de uma visão de conjunto e de uma apreensão de todos os assuntos, ainda mesmo dos estranhos à sua profissão e à formação do seu espírito, fora do vulgar, justo é acentuá-lo, (ainda que por demais sabido), só se tornou possível neste, e em todos os sectores da Administração Pública, pela sua conjunção com a acção de outro Homem também de invulgares qualidades, que a Providência quis que, no momento preciso, pudesse com o seu claro e determinado propósito e com a sua férrea e indomável energia, deter a marcha para o abismo para que a Nação caminhava.

À memória do primeiro que distinguiu sempre, não só com a sua consideração oficial, mas mais, com a sua amizade pessoal e á alta individualidade do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. António de Oliveira Salazar presto igualmente, nesta ocasião, as minhas mais saudosas e mais respeitadas homenagens.

Por uma imposição legal, deixou o lugar de Presidente dêste Conselho o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro António Vicente Ferreira, uma das nossas mais brilhantes inteligências e uma das mais representativas figuras da nossa Engenharia.

Abandonou o Sr. Eng.<sup>o</sup> Vicente Ferreira o serviço activo, na absoluta plenitude daquelas altas faculdades que, escolhido para o desempenho de elevadas funções, no Governo da Nação, no Parlamento, nas Colónias, no Professorado, nos Caminhos de Ferro e neste Conselho, lhe permitiram sempre deixar assinalada a sua passagem por tais lugares, pelo seu superior patriotismo, pelo seu absoluto domínio dos assuntos em que tinha de intervir, pelos seus sólidos, vastos e sempre actualizados conhecimentos, pela sua muita reconhecida competência não só teórica como prática, e pelo seu espírito sempre môço, concretizando assim aquêle conjunto de qualidades que, no dizer de Dautry, constituem os 100 % absolutamente necessários que se congreguem no perfeito Engenheiro.

A mágoa que todos os vogais dêste Conselho experimentam por se verem privados da superior direcção do Sr. Eng.<sup>o</sup> Vicente Ferreira, que na sua presidência foi investido por uma excepcionalmente honrosa escolha, feita por quem conhecia os homens do seu Ministério, um por um, é temperada pela satisfação que lhes dá o reconhecimento de que tal se deve apenas à inexorabilidade de uma disposição de ordem geral e pela convicção de que muito pode ainda



esperar o País da sua conhecida actividade, do seu superior valor e nós todos do sábio ensinamento com que a sua sempre justificada autoridade nunca faltou aos que ao seu conselho recorriam.

Para o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Eng.<sup>o</sup> António Vicente Ferreira vai pois, com a afirmação da nossa mais elevada consideração pessoal, a expressão do maior pesar de todo o Conselho por ter deixado de ser o nosso ilustre Presidente.

Ascendo ao lugar vago, somente porque V. Ex.<sup>a</sup> e S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Ministro, por mais uma deferência das muitas que me honro de ter recebido na minha já longa carreira pública; quizeram, na sua boa escolha, dar primazia apenas á antiguidade que colocando-me na testa da lista dos Inspectores Superiores de Obras Públicas, favoreceu o acaso de que para este lugar elevado da hierarquia do seu Ministério, se dignarem V. Ex.<sup>as</sup> escolher de entre os meus colegas neste Conselho, o que de menor valia se considera.

As saudações que tive a honra de apresentar, permitam-me V. Ex.<sup>a</sup> que eu junte os meus agradecimentos pela atenção que no limiar da minha vida activa, S. Ex.<sup>a</sup> o ministro e V. Ex.<sup>a</sup> me quizeram dispensar, nomeando-me para a Presidência deste Conselho e que tão benevolmente V. Ex.<sup>a</sup> quis sublinhar dignando-se presidir ao acto da minha posse em tal cargo.

É de velha usança, em emergências como a presente, o empossado num cargo assegurar que porá no seu desempenho toda a sua boa vontade de bem servir e que conta para tal com a leal cooperação daquêles com quem vai trabalhar.

Quanto à primeira afirmação, parecendo pressupor que o próprio, de si próprio receiando, se apressa a tranquilizar quem o honrou com a colocação no lugar para que o nomeou, sinto, Excelência, que o meu passado, não de brilhantismo, reconheço-o, sem falsa modestia, mas de inalterável dedicação pelos serviços de que tenho estado encarregado, através por vezes de circunstâncias de ocasião bem difíceis e bem desanimadoras, mantendo tranqüila a minha consciência, me permitem sem receio assegurar a V. Ex.<sup>a</sup>, conservando-me no agrado do Ministro, se motivos houver, nos poucos anos que a vida me possa ainda reservar, ou que a lei ainda me faculte, pelos quais eu reconheça que me não é possível corresponder ao que o lugar de mim peça serei eu o primeiro a solicitar escusa de nêle continuar, honrando o compromisso de bem servir que agora, mais uma vez, perante V. Ex.<sup>a</sup> reitero.

A segunda proposição, seria mais que impertinência, sequer ainda que de leve a ela aludir, não só, e principalmente pela categoria dos vogais deste Conselho, mas pela igualdade de funções de todos seus membros, que se podem dizer apenas acrescidas, quanto ao Presidente, nas de ordem burocrática.

E de mim, eu tão somente poderei desde já assegurar também a V. Ex.<sup>a</sup>, que se falta houver na harmonia do conjunto, ela provirá, apenas, de V. Ex.<sup>a</sup> se terem equivocado dignando-se nomear-me para este lugar.

Excelência: Numa brilhante oração proferida não há muito, dizia o erudito Professor e nosso antigo Presidente que a Sociedade actual está dominada pela técnica.

Com efeito, é inegável que o artificioso empirismo, que a inerte rotina e que as obsoletas tradições cedem a sua preponderância afugentadas pelas conquistas da Ciência, e pelos progressos da Técnica, nas diferentes modalidades daquela, das diversas manifestações da segunda.

Estava-se então numa Escola de Engenharia, e à Técnica e papel dos futuros Engenheiros das várias especialidades, em particular se referia e punha em destaque, o nosso ilustre colega.

Aqui também, num Colégio de Técnicos, ainda que de várias especialidades, mas em que, pela sua função, predominam os de Engenharia, sem desconhecer, ou melhor, reco-

nhecendo o enorme progresso de outras Técnicas, eu estou no entanto certo que é inegável, que têm sido realmente os progressos realizados no campo da Engenharia, pela Electricidade, pela Mecânica, pela Resistência, e por outras Ciências, mercê das suas aplicações na aparelhagem de efectivação industrial, ou na de investigação científica, e as possibilidades que êsses progressos têm permitido na técnica da Construção, que têm facultado que certas outras Técnicas tenham atingido o grau de elevação a que têm chegado, que tenham progredido como é conhecido.

Sem melindres, porém, para quem quer que seja, eu penso no entanto que, ao contrário do que acabo de dizer, têm sido, e brilhantemente, por inúmeras vezes, mas em outras Ciências aplicadas que não a Engenharia, que a contribuição científica portuguesa pela investigação mais se tem distinguido, bem como não posso igualmente deixar de reconhecer na generalidade da nossa profissão, até não há muito, as realizações levadas a efeito na parte da Engenharia que se refere a efectivações industriais de qualquer finalidade, não sobressaíam igualmente.

Depois de Pombal, que, na relatividade do seu Tempo, tentara lutar, em determinadas indústrias, contra a inércia que Methwen, a educação, a rotina, e a cêrência de recursos cultivaram e mantiveram entre nós, têm sido ultimamente, à parte um ou outro caso isolado, quasi apenas as grandes convulsões internacionais, pelas necessidades que ocasionam e pelas oportunidades que permitem, que estimulando o nosso desenvolvimento industrial dos últimos tempos, têm permitido que hoje já, felizmente, se distingam os técnicos portugueses nessa modalidade de Engenharia.

Escapa, porém, á acção actual do Ministério de que V. Ex.<sup>a</sup> é muito ilustre titular, a disciplina e o desenvolvimento dos trabalhos de Engenharia em Portugal sob este último aspecto.

Mas se efectivamente assim é, cabe-lhe no entanto desde o seu início a de outro — o da Construção de interesse público — modalidade em que a Engenharia entre nós, com finalidades e sob realizações diferentes conforme as épocas, não deixam de sempre mostrar o seu valôr afirmado por manifestações materiais da sua vitalidade e pelos nomes que nos ficaram na História, estruturalmente de eras mais remotas, integrados outros na generalidade das realizações de épocas mais próximas.

Em séculos não só recuados, mas noutros mais recentes, na exteriorização da nossa fé pela construção dos sóbrios ou rendilhados templos, do românico ao gótico e ao classicismo da renascença, em que se imortalizou o vínculo da nacionalidade ás terras que os guerreiros do século XII conquistaram, e que os navegadores do de Quinhentos aumentaram, na edificação daquelas clausuras em que além da crença se albergou a Ciência, e na afirmação da nossa nacionalidade, e do nosso Império, pelo levantamento daquêles alterosos e isolados castelos, ou da cinta de abaluartadas fortalezas que aqui, e em longíquas paragens, de começo, consolidaram, uma e outro e mais tarde mantiveram a primeira e nos conservaram dispersos por todo o mundo restos, imensos ainda, da enormidade do segundo.

E nada mais, ou a pouco mais se resumia o interesse público em tais eras.

Nos tempos faustosos do Magnânimo, e nos calamitosos do começo do segundo quartel do século XVIII, já a par de efectivações onde se continuam traduzindo os nossos ancestrais sentimentos de fé e de independência, se evoluíram porém para realizações diferentes em obras de outro interesse público de maior generalidade.

De uns, e de outros dêsses tempos, surgem de entre a massa dos primeiros construtores Mestres de pedraria ou Mestres de obras dos tempos mais longíquos, e da série dos Architectos civis e militares, e dos Officiais com ofício de Engenheiro das épocas mais recentes, os nomes clássicos na



História da Construção entre nós, de Afonso Domingues, de Mateus Fernandes, de Álvaro Afonso, de João de Castilho, de Duarte Darmas, de Aires do Quental, da dinastia dos Arrudas, de João Gomes Tinoco, de Manuel de Azevedo Fortes, de Bartolomeu da Costa, de Manuel da Maia, de Carlos Mardel, de Eugénio dos Santos e Carvalho, de Elias Sebastião Pope, de António Carlos Andreis, etc., de envolta com os dos estrangeiros ao serviço de Portugal tais os de Huguet, de Roytae, de João e Jerónimo de Ruão, de Felipe Tersio de Pascasio Cosmandes, de Nicolau de Langres, de Lasard, de Gilot, de Chermout, de João Frederico Ludovic etc., que todos deixaram os seus nomes vincados na Construção, Civil ou Militar, em Portugal, em fábricas que muitas perduram, grandiosas algumas, como recordação que não deixa de muito nos honrar das suas respectivas épocas e da Engenharia de construção em Portugal.

Obras, todavia, excepto as de defesa, desconexas, sem que á concepção da sua maioria presidisse sempre uma ideia de seqüência, sem que a sua efectivação se subordinasse a um critério de extensão, sem que a sua apreciação se submetesse a mais, que á vontade de um Rei, ou á omnipotência de um Ministro.

Esfumados já na névoa de passados distantes êsses períodos, só porém efectivamente, quando mal reposta ainda a Pátria das dilacerações de 1808 a 14 e das lutas de 1828 a 46, no meado do século passado, em 1852, um môço estadista, António Maria Fontes Pereira de Melo, arrancou dos Conselhos da Corôa a Autonomia de um novo Ministério, pôde pela primeira vez ser enfrentado com espírito de continuidade no espaço e de seqüência no tempo o problema do progresso material do País pelas Obras Públicas, senão na sua mais ampla generalidade pelo menos em finalidades do mais elevado interesse público pelo estudo de planos, elaboração de projectos e execução de obras de fomento e de carácter social como sejam as de vias de comunicação ordinária e acelerada, a adaptação de vários daquêles inúmeros edifícios, de que em 1834 Joaquim António de Aguiar se apossára pela extinção das Ordens Religiosas, e, finalmente, mais tarde, principalmente pela importantíssima obra da marginação portuária de Lisboa.

E se, inegavelmente, às primeiras e últimas obras se deve grande impulso no desenvolvimento económico do País, justo é não esquecer também, que se não fôsem as adaptações que dos segundos se fizeram, continuaria sendo pouco mais que nada o pouco, e hoje considerado mau, mas de que por largo tempo quasi que unicamente dispuzemos, para abrigo de serviços culturais e para instalação de outros, de carácter social ou de defesa nacional.

Á luz de hoje, poderá (encarado superficialmente), parecer pouco o que neste último período a Engenharia em Portugal levou a efeito, mas a extensão dos Trabalhos para a época, possibilidades financeiras e relativamente a outras anteriores, não deve em boa verdade deixar de se reconhecer que extraordinário foi.

E dêste período que eu chamarei de Ontem, igualmente a Engenharia deixou obras e nomes notáveis, êstes hoje desconhecidos da grande maioria dos nossos colegas mais modernos, nomes a que no entanto estão ligados de modo brilhante, o estudo, a apreciação e a efectivação de trabalhos devidos ás iniciativas do primeiro Ministro das Obras Públicas, e de outros que se lhe seguiram, que só 90 anos mais tarde viriam a ser excedidas. Tais, entre outros, os nomes de João Joaquim de Matos, de Adolfo Loureiro, de Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, de Joaquim Pires de Sousa Gomes, de João Tomaz da Costa, de Silvério Pereira da Silva, de João Pedro Tavares Trigueiros, de Augusto César Justino Teixeira, de João Evangelista de Abreu, de António Lourenço da Silveira, de Manuel de Sousa Brandão, de José Emílio Santana Castelo Branco, de Pedro Ignácio Lopes, de Manuel Afonso de Espregueira, de

Pedro Victor da Costa Sequeira, de Cândido Celestino Xavier Cordeiro, de José Victorino Damásio, de João Veríssimo Mendes Guerreiro, de Eusébio Marcelly Pereira, de Miguel Pais, de Raimundo Valadas, etc., a maior parte dos quais tiveram assento neste Conselho, e a que justo é acrescentar os nomes além de Fontes, de Elvino de Brito, de Emigdio Navarro e, mais modernamente, do Conde de Paçô Vieira, como titulares do nosso Ministério.

Finalmente, a um lapso de tempo em que, mercê de várias circunstâncias, de ordem económica umas, de causa política outras, a actividade do Ministério, e de Construção de um modo geral se reduziu, succede com a Revolução Nacional o período actual em que as Obras de tôda a natureza, sob as suas mais modernas expressões e por todo o País, foi dada a largueza e o impulso extraordinário que todos conhecemos, nunca até então excedida nem mesmo igualada, devido, nas do Estado, como no período anterior, ao dinamismo e á inteligência igualmente de um môço estadista, o malogrado Engenheiro, Ministro das Obras Públicas, Duarte Pacheco, á situação de ordem, de desafôgo económico conseguidas e á evolução do nosso ensino técnico, e nas particulares, a estas mesmas últimas causas e á confiança que elas inspiram, que têm permitido além do incremento das obras de Engenharia civil sob todos os seus aspectos, senão a completa emancipação industrial do País, pelo menos o seu desenvolvimento sob várias finalidades pondo mais uma vez á prova a competência dos que nas realizações, quer do Estado quer a êle alheias, intervêm, desde a concepção á execução, desde os técnicos em tôdas as suas categorias, aos operários em tôdas as suas especialidades.

Não vejam V. Ex.<sup>as</sup> nas palavras com que da vossa benevolência me tenho permitido abusar, nem o estulto propósito de, ainda que em breve síntese, traçar o panorama da evolução da Engenharia Civil entre nós, nem o pretencioso intuito de alardear resultados de investigações próprias. Tudo o que disse, demais sei que é do conhecimento geral.

Pretendo, apenas, confirmar as afirmações próprias ou alheias que do começo fiz e evocando a memória de alguns dos muitos que tendo-se tornado notáveis ao longo da nossa História no aspecto considerado, marcaram na modalidade da Engenharia a que me honro de pertencer, não como titular mas como profissional, destacar em especial os nomes daquêles que sob o impulso de 52 pela sua particular intervenção na então chamada regeneração, foram verdadeiramente, sob o aspecto em causa, os fundadores, os brilhantes precursores, no quadro do seu tempo, da moderna Engenharia Civil Portuguesa.

Nomes, cuja memória parece que últimamente se tem pretendido fazer esquecer, porquanto por motivos certamente julgados mais atendíveis, do que os que pensamos se deveriam atribuir á sua conservação, o seu rasto foi infelizmente apagado de onde por largos anos foi honra mantê-lo, como homenagem e como exemplo. Engenharia, cujo valor, dia a dia, se tem firmado em múltiplas realizações, uma das quais, não há muito, vimos notavelmente realçá-lo, pela concepção e especialmente pelas dificuldades vencidas.

Iniciada a metodização e disciplinamento dos trabalhos de interesse público a executar, coincide, como também é conhecido, com a alvorada daquêle período marcado pelo ano de 1852 e como complemento das medidas ou providências então tomadas, a existência de um Organismo Superior de Apreciação, cuja missão coerente com essa evolução, e também com a dos Tempos, foi sempre, a de, por uma última análise, fundamentar a resolução superior sobre os problemas mais importantes da Obra Pública, que se pretendam levar a efeito.

Por êsse Organismo, denominado sucessivamente, Conselho Geral de Obras Públicas e Conselho de Obras Públicas depois, por Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas e por Comissão Técnica de Obras Públicas e finalmente de



que hoje em sucessão ininterrupta é herdeiro este Conselho, sob o nome de Conselho Superior de Obras Públicas, passaram alguns dos nomes mais ilustres da nossa Engenharia oficial, que citei, nomes que nos mais importantes trabalhos levados a efeito deixaram memória das suas intervenções.

Constituído inicialmente, como transição de época, principalmente por Engenheiros Militares teve, mais tarde, na reforma de Elvino de Brito, uma composição mais numerosa e em que predominava já o elemento civil, englobando na sua esfera de acção, os assuntos confiados por Fontes ao já extinto Conselho Geral do Comércio, Agricultura e das Manufaturas.

A presciência que Fontes teria tido da conveniência do Organismo que instituiu, que a sua conservação, apenas sob nomes diferentes, confirma reconhecida por Elvino de Brito no alargamento da sua composição, para a mais completa apreciação dos problemas sob objectividades diferentes, veio a conduzir à actual, a mais extensa de toda a sua centenária existência, desde além da Engenharia nas suas diversas modalidades e sob as suas mais competentes expressões, têm assento os mais categorizados representantes do Professorado Técnico, do Exército, da Armada, da Arquitectura, da Saúde Pública, da Silvicultura, e da Jurisprudência, cujas exigências e cujas Técnicas são por vezes interferentes com a Engenharia nos problemas em estudo.

A todos esses ilustres representantes presto gostosamente também as minhas homenagens, e asseguro que não lhes faltarei com a minha colaboração nos seus esforços, para aumentar o consolidado prestígio deste Conselho.

Desaparecidos, ou reduzidos na sua actividade e funções organismos criados igualmente em 1852 e mesmo posteriormente, e aumentados pelo contrário os deste Conselho, se, como na Biologia, este órgão não morreu, nem se atrofiou, mas ao longo de todas as vicissitudes que tem experimentado a Política Portuguesa, muito pelo contrário, se adaptou sempre às funções cada vez mais diversas a desempenhar, se se ampliou sucessivamente, se se tem mantido ininterruptamente durante 92 anos, é porque evidentemente a sua existência foi sempre reconhecida como confirmando a conveniência, que Fontes antevira.

Mas, mais e principalmente, se além de sobreviverem em todas as remodelações que a Orgânica do Ministério tem sofrido, se manteve na mais funda, a que em 1936 fez o Engenheiro Duarte Pacheco, em que atribuições, disseminação de acção, recrutamento e promoção de pessoal, distribuição de verbas, etc., experimentaram completa modificação, este Conselho não só foi conservado, mas na sua composição e funcionamento se tornou ainda mais complexo, é porque a sua intervenção não foi apenas considerado como

conveniente na vida do Ministério mas porque foi reconhecida como necessária; porque, Duarte Pacheco, no seu egotismo, apenas se furtando a ouvir aqueles em quem não depositava confiança, sentia bem que podia tê-la neste Conselho e tal bem o declarou na posse do meu ilustre antecessor, cujos pareceres não ignorava, que por honrosa tradição refletiram, desde sempre, uma apreciação conhecedora, livre da natural e muito devida paixão dos que concebem, ou de qualquer forma intervêm, na efectivação dos processos, actualmente, o seu exame sob pontos de vista diferentes e finalmente porque Duarte Pacheco não obstante o seu espírito mouro e irrequieto não desdenhara de quaisquer outras cousas que, além do saber, não perdem nunca nem a oportunidade nem o valor e que apenas se adquirem na Escola da Vida — a experiência e a ponderação.

E os seus despachos, em importantes pareceres deste Conselho, se traduziam sempre o seu conhecimento profundo dos assuntos, e por vezes da sua técnica, se por acaso se tinham de amoldar a considerações alheias ao conhecimento do Conselho, não velavam no entanto, nunca, nos seus termos, a consideração que eles lhe mereciam.

S. Excelência, se é certo que a intervenção de vários antigos membros deste Conselho figuram entre os que há pouco indiquei, e de outros que por mais recentes omiti na apreciação de variadíssimos problemas que lhes foram e têm sido postos, está marcada em Pareceres que constituem documentos de que nos podemos e devemos orgulhar, pela isenção que revelam e pelo saber que traduzem, o conhecimento que a minha já longa permanência nos Serviços Públicos, e também já há bastantes anos neste Conselho, me dá dos seus actuais ilustres vogais, é garantia segura para todos de que essas tradições se não perderão, bem justificando aquela consideração a que de começo me referi, e muito pelo contrário, de que a sua colaboração continuará sendo como desde o seu início, a mais levantada, a mais imparcial, e a mais profícua, para o progresso material do País, no desejo que a todos nos deve sempre animar, e anima, de bem o servir e que tem, em todos os tempos, sido timbre deste Organismo, e honra da Engenharia Portuguesa.

Renovando as minhas respeitadas saudações a V. Ex.<sup>a</sup>, e pedindo para se dignar relevar o tempo que a V. Ex.<sup>a</sup> fiz perder, permita-me V. Ex.<sup>a</sup> que eu apresente também os meus agradecimentos aos Srs. Vogais do Conselho, que com a sua assistência me quiseram prestar a homenagem da sua consideração e, ainda aos bons amigos que, aproveitando esta oportunidade, quiseram também com a sua presença dar-me mais um testemunho da sua estima, que eu tanto mais aprecio, quanto é certo que, dia a dia, mais espaços vão clareando nas fileiras dos do meu tempo.





# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1894)

## Supressão das medidas sanitarias em Hespanha

Estão finalmente terminadas as precauções sanitarias que a Hespanha, com toda a razão, entendeu dever adoptar contra a phantasiada epidemia que os nossos sabios tiveram a imprudencia de proclamar como existente no nosso paiz. Desde 14 do corrente a Hespanha declarou limpas todas as procedencias de Portugal, e o serviço de comboios mixtos entre Elvas e Badajoz ficou restabelecido.

Resta que outros paizes sigam o exemplo da Hespanha, se, entretanto, não houver n'esta nossa terra quem de novo se lembre de inventar outro processo para mais prejudicar o nosso pobre Portugal.

Que nós temos cá uma certa epidemia, isso temos; microbio de estulticia que se propaga prodigiosamente e nos tem arrastado á ruina.

## Commissão de estudo de tarifas

Reuniu no dia 9 esta comissão, sendo a sessão presidida pelo sr. engenheiro Mattos, por impedimento do sr. conselheiro Mariano de Carvalho.

Foi presente a representação da Associação Commercial do Porto (a que em artigo especial nos referimos), a qual o governo mandou á comissão para sobre ella dar parecer. Para este fim foi nomeada uma sub-comissão composta dos srs. Mattos, Tavares Trigueiros e Pedro Lopes, devendo o parecer ser discutido antes de apresentado ao governo.

Continuou a discussão do artigo 1.º do projecto de regulamento do sr. Eça fallando sobre elle os srs. Espregueira, Perfeito de Magalhães e Miguel Queriol, e ficando ainda pendente a discussão para a sessão seguinte.

O sr. Queriol apresentou um relatório — *Esboço historico das origens e bases do systema tariffario em Portugal*, trabalho muito interessante em que o antigo chefe do trafego da companhia real compendia a historia evolutiva das tarifas d'aquella companhia, desde o seu principio até hoje, apresentando factos demonstrativos do desenvolvimento que a criação d'essas tarifas conseguiu para o movimento das linhas.

Ninguém melhor podia desempenhar-se d'esse trabalho do que s. ex.ª, que acompanhou e dirigiu durante tantos annos a marcha commercial d'aquella companhia, conhecendo, portanto, uma a uma as origens e razões de varias tarifas correntes de trafego e fontes de receita das linhas por ella exploradas, e se na subida da média do produto por kilometro explorado, de 2:912\$287 reis no periodo de 1868 a 1877 até 5:487\$557 reis em 1888, se pode attribuir uma boa parte ao natural desenvolvimento do movimento commercial do paiz, não é menos certo que bom quinhão cabe ao prudente criterio com que foram creadas tarifas especiais adaptadas ás circumstancias e exigencias de uma boa exploração.

A proxima sessão é no dia 23, continuando a discussão encetada.

# Um pedido à Sociedade do Estoril

Tôda a gente que se preza, viaja na linha de Cascaes, pelo menos uma vez por semana, isto é, ao domingo, dia de descanso.

Os combóios vão sempre repletos de passageiros, tal é a affluência; no entanto a Sociedade do Estoril faz o possivel para contentar «gregos» e «troianos», aumentando o número de combóios, acrescentando carruagens, mas, mesmo assim, a-pesar-de tôda a boa vontade, os passageiros veem apertados, mas não se queixam, no que fazem sòmente bem, pois reconhecem que, por maiores que sejam os combóios, ha sempre gente para êles.

Mas, o que não está certo é que na estação do Cais do Sodré, ponto de partida de todos os combóios da linha de Cascaes, haja passageiros que se permitam marcar lugares, com embrulhos, jornais, etc., guardando-os assim para pessoas retardatárias ou que entrem em estações intermediárias.

Aqui há tempos, entrei com minha espôsa numa carruagem de 2.ª classe, com bilhete para o Estoril. A-pesar-de não ser retardatário, pois esperei um quarto de hora, dentro da carruagem, para a partida do combóio, encontrei os lugares quasi todos tomados. Reparei, no entanto, que havia uns dois ou três assentos, completamente vazios, apenas com uns jornais a marcar êsses lugares.

Como minha espôsa não tivesse lugar sentado, deixei que o combóio se puzesse em andamento, e a seguir, pedindo licença á senhora que tinha marcado o lugar, perguntei-lhe onde estava a pessoa que o devia ocupar. Respondeu-me que só entraria em Algés. Em vista disso tirei os jornais, mesmo sem esperar pela licença da marcadora, sentei lá minha espôsa e fiz o mesmo a outro lugar que ia marcado nas mesmas condições.

Os passageiros barafustaram, zangaram-se, disseram mil impropérios, e eu para evitar questões, levantei-me e disse á minha mulher que fizesse o mesmo.

Chegou o revisor e perguntei-lhe se se podia marcar lugar no combóio, com um simples jornal ou embrulho, respondeu-me negativamente e então disse-lhe o que se tinha passado. Em vista disso este funcionário, zeloso e compridor das suas obrigações, disse-me para nos sentarmos, tirando a marcação feita com jornais.

Os passageiros ficaram com «cara de caso», e eu fui sentado comodamente, assim como minha mulher.

Várias pessoas, com receio de serem amesquinhas, chamemos-lhe assim, não têm a coragem de fazer o que eu fiz, e, de aí, irem em pé, havendo lugares sentados, mas, sem passageiros para os ocupar.

Era para isso que eu me permito chamar a atenção esclarecida da illustre direcção da Companhia do Estoril.

Não custava muito mandar pôr nas carruagens um aviso, informando que era proibido marcar lugares com jornais, embrulhos ou qualquer volume, desde que o passageiro não esteja próximo.

E assim evitar-se-iam sensaborias e más disposições.

MIGUEL COELHO

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# Vida Ferroviária

**Sindicato Nacional dos Ferroviários dos Serviços Centrais. Festa comemorativa do 9.º aniversário da sua fundação**

Na noite de 1 do corrente realizou-se na sede do Ateneu Ferroviário uma sessão solene para comemorar o 9.º aniversário do Sindicato Nacional dos Ferroviários dos Serviços Centrais.

Presidiu à mesa de honra o sr. dr. Braz Mimoso, em representação do sr. Subsecretário das Corporações, ladeado pelos srs. engenheiro Branco Cabral, em nome do Conselho de Administração da C. P.; José Simões, pela Sociedade Estoril, Mário Deniz, membro da direcção do Ateneu; Pinto Mesquita, procurador à Câmara Corporativa; Mateus Gregório da Cruz e Vitor Afonso, respectivamente, dos Sindicatos do Sul, Barreiro e do Centro de Movimento.

Vários oradores, escutados pela assistência com o maior interesse, falaram do significado da festa e resumiram a actividade do Sindicato desde a sua fundação até hoje. O sr. Abel Romero, que foi quem abriu a série dos discursos, agradeceu em nome do Sindicato a presença do representante do Governo e referiu-se em seguida ao significado da data que ali se estava a celebrar e aos trabalhos que aquêlê organismo tem levado a efeito durante o decorrer dos seus nove anos de existência. O sr. dr. António Durão Ferreira, assistente do I. N. T. fez depois uma interessante conferência sobre a grandeza e miséria do ferroviário.

O sr. engenheiro Branco Cabral, que também fez uso da palavra, começou por saudar os trabalhadores ferroviários e, entrando no assunto principal da sua palestra, referiu-se ao problema de revisão jurídica, administração e técnica dos serviços. Finalmente, o sr. dr. Braz Mimoso, num breve discurso, exaltou a data que estava a festejar-se.

A segunda parte da sessão foi preenchida por vários elementos artísticos do Ateneu, que foram muito aplaudidos.

## Caminhos de Ferro Coloniais

Por despacho publicado no «Diário do Governo» foi nomeado comissário do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro do Amboim o sr. dr. Rodolfo Lavrador, antigo adjunto da P. I. C.

### MOÇAMBIQUE

Foi concedida licença ilimitada ao engenheiro chefe do serviço de via e obras da Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, sr. Anibal de Ascensão Valente.

## «REVISTA MILITAR»



GENERAL TEIXEIRA BOTELHO

Uma homenagem ao  
seu ilustre  
Presidente  
da Direcção,  
sr. General

José Teixeira Botelho

No dia 12, os srs. vice-presidente e vogais da Direcção da *Revista Militar* comemoraram o aniversário natalício do seu ilustre e venerando Presidente, sr. general José Teixeira Botelho, alta figura do Exército.

As salas da redacção e direcção desta notável revista tornaram-se pequenas para conter os numerosos admiradores de S. Ex.<sup>a</sup>. Foi lida uma mensagem congratulatória, que foi assinada por todos os presentes.

Muitas pessoas, que não puderam comparecer, associaram-se por cartas e telegramas a esta justa homenagem.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* envia ao venerando homenageado os seus mais respeitosos cumprimentos.

## Os nossos mortos

### GENERAL OLIVEIRA SIMÕES

Desapareceu do número do vivos, no dia 18 de Maio, uma das mais prestigiosas figuras não só do Exército mas também da sociedade, pela sua distinção, pela sua cultura e pelos serviços que, em diversos cargos públicos, desempenhou com brilho e rara competência. Com efeito, o general José Maria de Oliveira Simões, engenheiro civil, prestou ao país uma larga folha de serviços.

Natural de Leiria, por várias vezes foi eleito deputado pela sua terra natal, tendo aproveitado o facto para revelar o seu interesse pelos problemas e aspirações da sua região. Como intelectual, mereceu as honras de membro do Instituto de Coimbra e de sócio efectivo da Academia das Ciências de Lisboa. Deixou vários livros importantes e colaborou em vários jornais e revistas. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* orgulha-se também de arquivar a sua colaboração ilustre.

A tãda a sua Família esta publicação apresenta sentidos pêsames.



# REPOSITÓRIO

## de assuntos referentes a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

### «O Violino de João»

Como se trata de uma fita portuguesa, fica bem nesta página falar um pouco dela.

O dizer mal, muitas vezes, é contraproducente e serve como que de reclamo, despertando a curiosidade e obrigando as pessoas a ir ver o que tão censurado é.

Braz Alves, criatura desempoeirada, não pertencendo a «panelinhas» nem a «grupinhos» resolveu, *sósinho*, fazer uma fita. Não foi procurar quem lhe desse a mão, nem quem o industriasse. Resolveu e acabou-se. E, vá daí, toca a atirarem-se ao seu trabalho, como o gato se atira ao bofe, esquecendo-se que tem aparecido películas estrangeiras muitíssimo peores, mas que têm sido recebidas com grandes pompas, porque são estrangeiras.

«O Violino de João» é passado entre gente de circo, com vida errante e arriscada, sofrendo desgostos e tristezas, que não são apreciadas pelo público que não se interessa por eles, pois quem vai ao espectáculo é para ver e divertir-se. Não há nesta película «o pé descalço» tanto do agrado de certas camadas sociais, nem as pobreza de uma capital, nem tão pouco a «festejada canção nacional». Foi talvez isso que não agradou aos que disseram mal.

Braz Alves, completamente só e com uma corrente enorme e desfavorável, arranjou um trabalho onde poz todo o seu entusiasmo, e se não triunfou por completo, no entanto mostrou ter coragem e valor.

A fita tem uma bonita música de Jaime Mendes, que não é um desconhecido (vide música do Zé do Telhado); guarda roupa apropriado, de Paiva e Pinto de Campos; bailados bem marcados por Charles. Apenas a gravação é que é muito deficiente, excepção feita aos solos de violino que saem nítidos.

Braz Alves, produtor, realizador, autor, teve apenas uma má escolha. Foi a de Ada Luftman. Esta artista que trabalhou nos nossos teatros como corista bailarina, e que, em seus tempos, foi distinta cavaleira, não tem expressão nem jôgo fisionómico. Bem sei que nunca foi actriz e como o cinema reclama verdade e não ficção, por isso estaria talhada para o papel se não tivesse uma expressão tão dura e nada ductil. Por isso Ada Luftman foi o que na vida real é. Uma bailarina-écuyère. E mesmo assim, além dos bailados na pista, primeiro sózinha e depois com o grupo coral, de resto pouco trabalhou a cavalo, a não ser no final da fita, em que obrigava o cavalo a fazer uns pinos originários presumidos da sua morte.

É claro que em vista da falta de predicados desta artista, Igrejas Caeiro não pôde ou não soube sentir o papel, tendo uma actuação inferior. Já não tinha gostado de o ver no «Amor de Perdição» e agora confirmou-se a minha opinião: de que precisa de um papel feito à sua imagem para o poder interpretar. Caso contrário, não o senta nem está à vontade.

Vilaret, o grande artista do nosso teatro, que tem um talento maleável, a ponto de passar de um género para outro, com uma facilidade extraordinária, interpretou bem a sua personagem, principalmente o final da película, quando leva a filha nos braços a caminho do hospital.

Erico Braga e Emilia de Oliveira muito certos nas suas personagens de curta intervenção. Também Anténio Rosa, modestíssimo actor, encarnou a figura de um môço de cavalariça, dando-lhe um cunho verdadeiro. Sofia Santos, José

Celestino, Maria de Lourdes, Maria da Conceição e Maria Elsa, fizeram o que puderam e certo.

Os solos de violino são muito bem executados por Silva Pereira e o baritono Anténio Coutinho tem bonita voz, mas não articula e, portanto, pouco se percebe o que diz, não sendo isto defeito da gravação.

Não tenho interêsses ligados ao filme, nem tão pouco pertença ao ramo de «cinema», pois tenho-me dedicado ao «teatro». Mas gosto de ver fitas e é raro aquela a que não assista. Tenho visto as películas portuguesas, e, francamente, não acho que esta estrague o «ramalhete».

Seria conveniente acabar com os monopólios. Bem bastam aquêles de que não nos podemos livrar, quanto mais atuarmos o monopólio dos autores e dos realizadores.

Como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* vai viajar pelo país fora e como certamente o «Violino de João» também irá por essas terras de Portugal, aqui fica a minha modesta opinião, sem rancôres nem favores.

Justiça apenas e... nada mais.

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Doze luas de mel», com Milu e Anténio Casal.

OLIMPIA — Das 14 às 24 — «Piratas dos prados».

COLISEU — Às 21,45 — Bailados «Verde Gaio», com Francis e Ruth.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

## Viagens e Transportes

A C. P. estabeleceu novas tarifas para o aluguer de salões e carruagens de luxo, para lugares de luxo individuais e utilização de lugares simples de 1.ª e de 2.ª classes nas carruagens mixtas da Companhia Internacional das Carruagens-Camas. Igualmente foi modificada a tarifa de marcação antecipada de lugares e de taxa de velocidade. Estas novas disposições entraram em vigor no dia 10 d'este mês.

## GLYCOL

### O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

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

G  
L  
Y  
C  
O  
L

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

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

**Ventura d'Almeida & Pena**

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **3\$50** em selos do correio, nome e morada



## EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA—D'ALVA—VILAR FORMOSO  
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 2 9374/78

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

Manual do Viajante  
em PortugalPedidos à Gazeta dos Cami-  
nhos de Ferro ou ao seu  
autor Carlos d'Ornellas, Rua  
da Horta Sêca, 7 — LISBOA

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

## DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE  
FRANCÊSPróximo da Estação do Caminho de Ferro  
e do mar. — Todos os confortos e comodida-  
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-  
sitas. — Casa de banho em todos os andares.  
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a  
tous os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES.

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

## SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

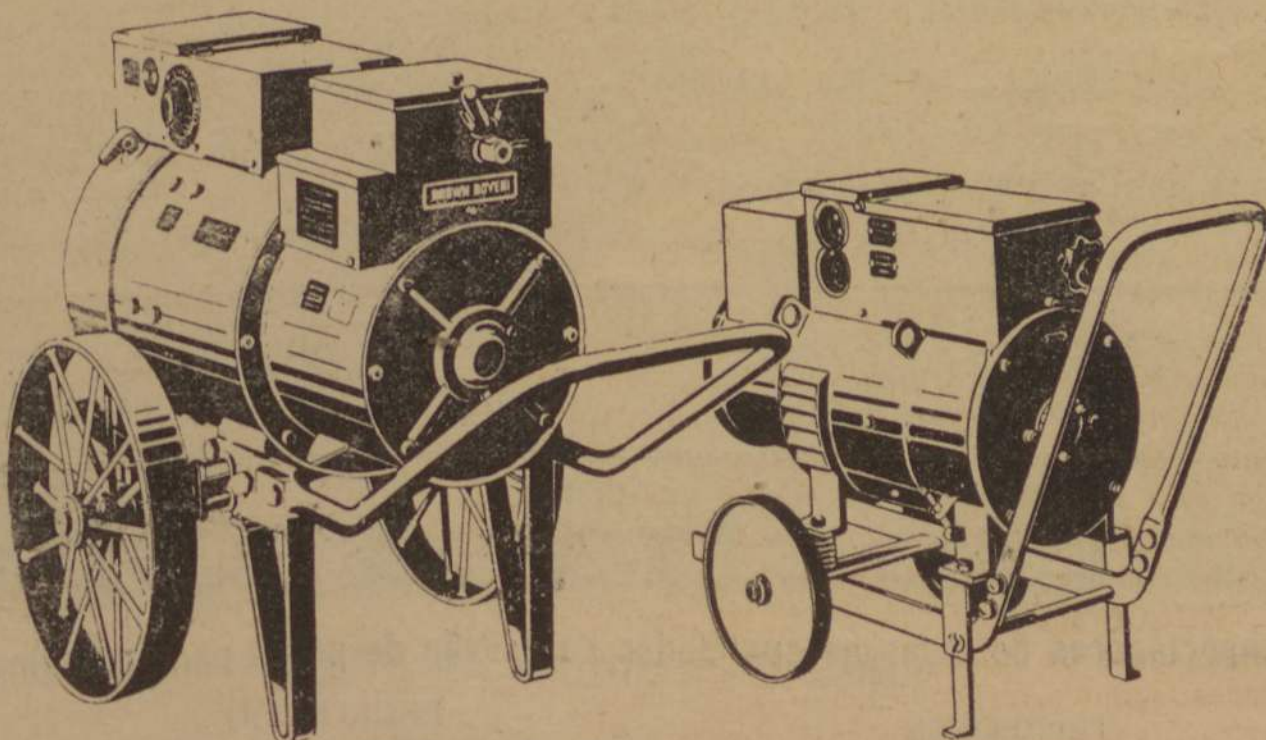
## BADEN—SUISSA

A firma que instalou o maior  
número de kilowatts nas Centrais  
Eléctricas Portuguesas—A firma  
que montou o maior número de  
turbinas a vapor em Portugal.Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO

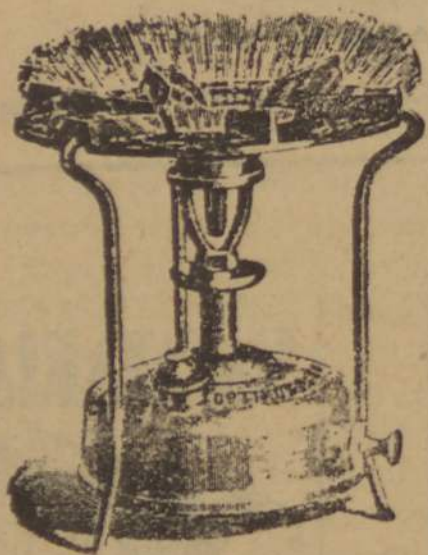
Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco  
:-:- em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :-:-



Quereis dinheiro?

JOGAI NO*Lama*Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

**"A NOVA****LOJA DE****CANDEIROS"**

Vende ao preço da tabela:  
Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigos da  
**VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO  
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE  
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-  
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS  
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

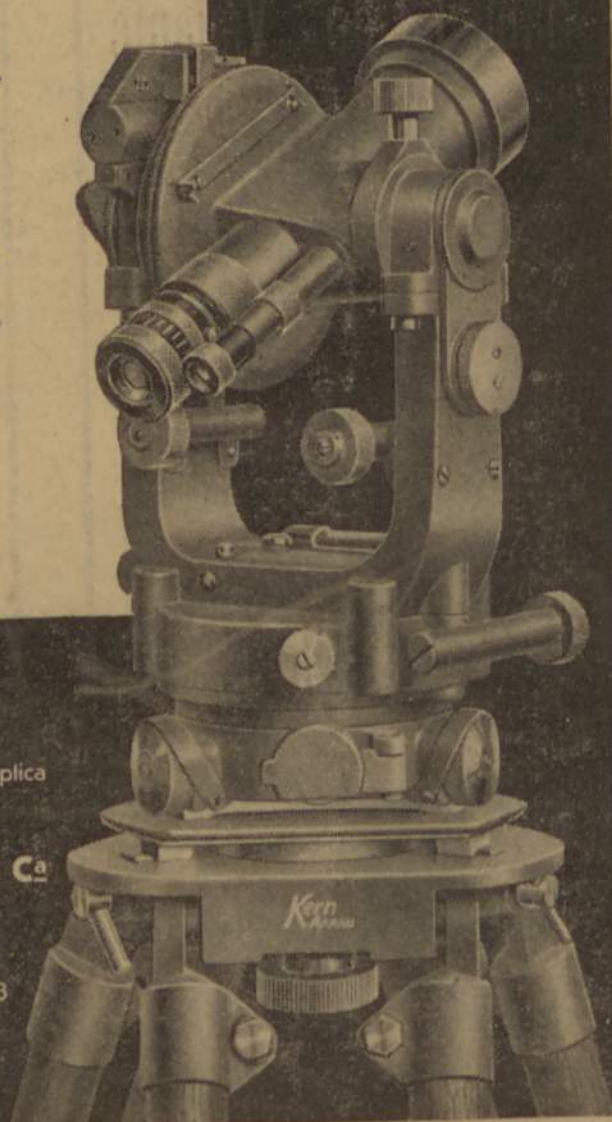
Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942

Os novos  
**Teodolitos de  
circulo duplo**

**Kern**  
AARAU  
(Suíça)

DK

permitem obter  
os melhores  
resultados em  
medições, com  
mais facilidade,  
mais rapidez  
e com menor  
esforço



KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

**CARLOS GOMES & Ca**  
Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

**Livraria Escolar**

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS  
ESCOLARES

**RUA DOS ANJOS, 12-E**  
LISBOA

**T. S. F.**

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS  
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º LISBOA

**Rocha & Oliveira**

Importadores de tôdas 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