

2.º do 63.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1951

Número 1514

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, 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
C A M I N H O S D E F E R R O

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

A estação internacional de Fuentes de Oñara



A vizinha Espanha melhora as suas instalações ferroviárias. A fachada e o corredor da nova estação internacional, recentemente inaugurada



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

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 BX 20158; Direcção: 2752.

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1514

16—JANEIRO—1951

ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAI



—S U M A R I O—

O Ensino Técnico valorizador do Progresso Nacional, pelo Engenheiro Auxiliar MACHADO DE CARVALHO	495
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	498
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	499
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS	500
Em Madrid, Exposição de fotografias de assuntos ferroviários	503
Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS	504
Há 50 anos	505
Linhas Estrangeiras	505
Parte Oficial	506
Recortes sem comentários	507
Segunda Exposição do «Container» em Marselha	508
Boas Festas	508
Brindes e Calendários	508

O Ensino Técnico

VALORIZADOR DO PROGRESSO NACIONAL

Pelo Engenheiro Auxiliar MACHADO DE CARVALHO

NÃO nos recorda agora quem afirmou ser a Escola, em qualquer país, um índice do seu progresso. Na verdade, as características da Escola, isto é a maneira como nela se exerce o ensino, o conteúdo deste, a sua actuação educativa e, enfim, tudo o que define os seus objectivos, marca o nível atingido pelo agregado nacional detentor da Escola.

Esta, além disso, reflecte os caracteres próprios do país. Assim, por exemplo, verifica-se nos países de agricultura avançada a existência de um desenvolvido ensino agrícola, e que, nos de maior produção industrial, o ensino teórico, de uma maneira geral, e o ensino de engenharia, em particular, acompanham paralelamente o progresso da ciência e da técnica.

E isto é assim, porque o Estado, ou as forças vivas de uma nação, ao fundar e manter a Escola, o faz ao promover o seu aperfeiçoamento, procuram um fim utilitarista, inegavelmente elevado, porque visa directamente os superiores interesses nacionais ou os das actividades fomentadoras da riqueza nacional. No caso das escolas técnicas, por exemplo, o objectivo superior que determina «a sua criação e desenvolvimento é o de prover o país de técnicos competentes» de acordo com o seu nível industrial e com a necessidade de melhorá-lo.

Este objectivo do Estado encontra concordância na ambição natural dos indivíduos em condições de frequentar as escolas, ambição de criar para si melhores meios de vida, de adquirir conhecimentos que lhes permitam exercer uma profissão rendosa.

Fámos de concordância e não de identidade. Evidentemente, aquela ambição concorda com a finalidade superior que o Estado procura para o ensino, mas não se identifica com ela. É verdade que o Estado também se interessa por melhorar o nível da vida dos cidadãos mas não cria nem mantém escolas porque elas vão dar possibilida-

des de maiores proventos aos indivíduos que através delas adquiriram uma profissão. Ao Estado preocupa-o o aproveitamento das riquezas materiais e espirituais do país e usa das escolas técnicas, por exemplo, como um dos meios de realizá-lo e assim permitir à comunidade nacional uma vida melhor. Por seu turno quem cursa nas escolas, salvo muito raras excepções, pensa exclusivamente em si, tão somente em adquirir valiosa moeda de troco, embora muitas vezes, «queda» profissional.

O pior é que muitas pessoas esquecem com facilidade aquele objectivo superior da escola e, com não menor facilidade, identificam os interesses ligados no seu diploma de curso com os interesses da nação. Por consequência, entendem que o Estado, ao pôr à sua disposição professores, laboratórios, etc.; que lhes forneceram conhecimentos científicos e técnicos, e custaram àquele uma fortuna, não fez o suficiente: acham que tem uma mais importante obrigação a cumprir, e que é a de assegurar privilégios aos diplomados pelas suas escolas, privilégios muito maiores quanto maior for a classificação do curso.

Para estas pessoas, portanto, o Estado não se deve limitar a manter e a aperfeiçoar as escolas. Deve também proteger os profissionais nelas formados, defendendo os da concorrência dos indivíduos sem curso ou com cursos menores. Aquelas pessoas pensam que a escola é um estabelecimento de ensino onde simultaneamente se compra um título e privilégios.

Estas idéas não cabem no interesse do Estado, mesmo quando este impede que certas profissões liberais sejam exercidas por indivíduos sem curso, ele não o faz com a preocupação de proteger as pessoas com diploma, mas sim de assegurar as vidas e os bens dos cidadãos.

Assim, por exemplo, o Estado, porque não pode fiscalizar se a medicamentação ministrada ou aconselhada a um doente é acertada, não tem outro meio

de defender a saúde dos seus nacionais, senão vigiando por que o exercício da medicina só possa ser efectuado por médicos.

Mas quando se trata de profissões cuja actividade pode ser controlada por ele mesmo Estado, é através dos seus órgãos de fiscalização que se protege a vida e os bens dos cidadãos. Um curso, sem dúvida, implica responsabilidade profissional, mas isto não significa que um indivíduo com um curso, por maior e melhor que seja, tenha forçosamente idoneidade profissional e suficiente, consciência das suas responsabilidades. É por consequência evidente que sempre que se possa exercer eficazmente a acção fiscalizadora do Estado, esta é o meio mais seguro de defender os interesses nacionais.

É o caso, por exemplo, das obras de construção e das instalações industriais. Os órgãos técnicos de fiscalização, de que o Estado dispõe, examinando os projectos e vigiando a sua execução, de acordo com as leis e regulamentos estabelecidos desempenham o seu papel protector das vidas e dos bens dos indivíduos, de modo muito mais eficaz do que o fazia a simples responsabilidade moral ligada a um diploma de curso.

Não se quer afirmar contudo não ser útil, e até imprescindível, nas circunstâncias onde a fiscalização do Estado se não pode exercer de maneira contínua e pronta, que seja exigida a responsabilidade de quem já prestou as suas provas profissionais. Mas o que não está, de maneira alguma, no interesse do Estado, é impedir que os indivíduos com conhecimentos técnicos, embora sem cursos universitários, estudos e com verdadeira vocação profissional, possam prestar bons serviços ao país. Mais contrário ainda ao interesse do Estado é impedir que classes profissionais formadas em escolas que o Estado criou, mantém e fiscaliza exerçam livremente a sua profissão, só porque se entende de obrigação proteger os cursos superiores.

Não nos é possível compreender que o Estado tenha maiores obrigações para com um indivíduo possuidor, por exemplo, de um curso universitário de engenharia, do que para com um outro que se diplomou em qualquer dos Institutos Industriais. Certamente não é por o curso do primeiro ser monetariamente mais pesado ao Estado do que o do último.

Também não estamos de acordo com as pessoas que entendem ser dever do Estado obrigar a indústria nacional a acolher e a sustentar os técnicos formados nas escolas oficiais. Evidentemente que a indústria nacional necessita de técnicos, porque destes depende, em grande parte, o seu progresso. Este assunto merece até muita consideração e muito estudo, mas não é nosso objectivo tratar dele aqui. Limitamo-nos a emitir o parecer de que os técnicos não devem ser atirados para a indústria

nacional como um imposto que esta deva suportar contra vontade.

É certo que ao Estado não compete só prover as escolas de professores e de material didático, e vigiar por que nelas se curse com elevação e objectividade, de acordo com os interesses da Nação. Cumpre-lhe também agir no sentido de ser aproveitada ao máximo a capacidade produtiva de cada cidadão. Mas este dever tanto deve incidir nos diplomados pelas suas escolas, qualquer que seja a categoria destes, como nos indivíduos sem curso.

É evidente que o valor de um indivíduo não se mede só pela categoria do seu curso e que as suas qualidades intrínsecas desempenham papel decisivo na sua capacidade profissional.

Os profissionais formados nas escolas, portanto, em vez de reclamarem uma protecção do Estado, invocando a razão do seu diploma, devem antes provar com o seu trabalho que são imprescindíveis, ou pelo menos úteis. As suas vantagens sobre os indivíduos sem curso ou com cursos inferiores deriva directamente da maior soma de conhecimentos que devem possuir e que lhes permitirá afirmarem progressivamente uma capacidade profissional superior.

Estas considerações foram-nos sugeridas pelo último decreto da Reforma dos Institutos que nos traz uma nova organização para o Ensino Técnico. A parte que se refere aos Institutos Industriais prendeu-nos, por motivos comprehensíveis, especialmente a atenção.

Em concordância com o que dissemos atrás, o Estado, ao dar nova orgânica aos Institutos Industriais, teve em vista o superior interesse nacional. É inegável que o desejo dos legisladores se traduz por um desenvolvimento de nível científico do ensino e pela sua actualização, de acordo com as modernas necessidades da técnica. Os legisladores procuram fazer integrar os Institutos Industriais no seu verdadeiro papel de formar engenheiros de nível idêntico aos «ingénieurs techniciens» da Bélgica ou aos «ingénieurs d'Arts et Métiers» da França. Teremos assim em vista a função que cabe aos Institutos Industriais dentro do fomento nacional.

Sob este aspecto — desenvolvimento e aperfeiçoamento do ensino — a nova orgânica tem, pois, o inteiro aplauso.

Simplesmente a nova orgânica não vem mudar em nada a situação deprimente em que se encontram os actuais diplomados pelos Institutos Industriais, e em que se encontraram aqueles que dos mesmos institutos foram saindo com a sua carta de curso.

Não podemos deixar de recordar, a propósito, as medidas de protecção aos cursos universitários de engenharia, que impossibilitam os diplomados

pelos Institutos Industriais de exercerem a profissão para que os mesmos institutos os habilitam.

Cada vez é mais injusto e incompreensível, do ponto de vista do próprio Estado, que este procure, por um lado, ministrar nos Institutos Industriais um curso de engenharia e, por outro, impeça os diplomados por estas escolas de executarem projectos ou dirigirem determinadas obras de engenharia. E' injusto e incompreensível por quanto as medidas restrictivas, que envolvem os engenheiros formados nos Institutos Industriais, não cabem nos interesses do Estado e tem únicamente o pobre objectivo de defender da concorrência os engenheiros das nossas universidades e, até mesmo, os oriundos de escolas estrangeiras.

A nova orgânica, por outro lado, repõe a designação de «agente técnico de engenharia» para os diplomados pelos Institutos Industriais, designação que não agrada a estes, por nada significar e por não estar de acordo com o seu nível técnico, além de que não os equipara aos seus colegas estrangeiros, os quais usam a designação de engenheiros e podem exercer livremente esta profissão, e ainda por ser mais um meio de proteger contra os interesses do Estado, os cursos universitários de engenharia.

Em todo o país, de Norte a Sul, muita gente mais ou menos ligada à técnica e à indústria, sabe que o «agente técnico de engenharia» é um engenheiro, mas o facto de a lei negar e de esconder esta evidência, e de limitar a actividade profissional correspondente, faz enormes prejuizos para

quem cursou com aproveitamento os Institutos Industriais. Negar a estes a designação de engenheiros está evidentemente em contradição com o carácter dos cursos e com a idéia elevada de desenvolvimento que o legislador demonstra com a actual Reforma, além de que não beneficia nem o Estado, nem a Indústria particular, só lhes causando o prejuízo de não poderem aproveitar plenamente um punhado de técnicos ávidos de prestar bons serviços.

Os diplomados pelos Institutos Industriais não podem que se obrigue a indústria nacional a resolver, à custa dela, a situação difícil que atravessam. A sua grande aspiração é a de poderem trabalhar livremente, livremente submeterem os seus estudos e os seus projectos à apreciação dos engenheiros das Repartições de Obras Públicas e Camarárias, e, ainda, os libertem de uma alcunha que os avulta e que os envolve de desconfiança, os não inferiorizem com títulos profissionais, equivalentes, no estrangeiro, a operários especializados.

Esta aspiração, justa e nobre, não está de maneira alguma em contradição com os interesses do Estado. É de esperar, pois, que o espírito do aludido decreto que criou nova orgânica para os Institutos Industriais e que, vê-se, quer remediar os erros da Reforma de 1931, seja um dia devidamente apoiado por outros que eliminem todas as disposições que impedem a nação e o particular de aproveitarem com toda a plenitude a capacidade produtiva dos engenheiros criados pelos Institutos Industriais.



Panorama Ferroviário Internacional

Na Argentina há um seguro para passageiros

Desde o 1.º de Setembro último, ao mesmo tempo que nas bilheteiras das estações, na Argentina, se vendem as passagens para os determinados pontos do país, vai incluso na tarifa do bilhete um insignificante acréscimo que se destina ao seguro de acidentes de cada passageiro nos caminhos de ferro. Assim cada sinistrado terá direito a uma indemnização calculada em relação ao dano recebido.

Novo comboio ultrarrápido em Itália

Para a primavera de 1951 espera-se a entrada ao serviço dum comboio eléctrico, entre Roma e Milão, do qual se diz será uma obra prima da engenharia italiana.

O novo comboio constará de sete unidades, quatro para passageiros, com cadeiras móveis e toda a classe de comodidades, uma para restaurante e bar, outra para cozinha e a última vestiário, lavabos e serviço.

Este moderníssimo comboio eléctrico possuirá dois motores, na cabeça e na cauda, instalados em cabinas com grande visibilidade. As suas linhas são completamente aerodinâmicas e diz-se que pelas suas características técnicas e suas instalações, supera os mais modernos e velozes comboios americanos.

A sua velocidade é de 140—160 quilómetros horários, mas pode alcançar um máximo de 210 quilómetros. Com ele espera-se bater o recorde de 1939, Milão a Roma, em 6 horas. O trajecto ferroviário entre as duas grandes capitais italianas oferece boas condições para que os comboios, assim, possam fazer concorrência à aviação.

Aumento das velocidades em França

Vem na *Ferrocarriles y Tranvias* que, com a entrada em vigor, em 8 de Outubro passado, dos novos horários de inverno, foram elevadas as velocidades de muitos serviços. Electrificado o trajecto Paris-Dijon (312 quilómetros), a maioria dos comboios farão este percurso em três horas; alguns em duas horas e trinta e dois minutos. De futuro, Paris não distará de Marselha mais que oito horas e cinquenta e seis minutos.

Assim, tanto o avião como o caminho de ferro, vão encurtando o mapa de França.

Desde há cem anos, os caminhos de ferro de

vários países disputam encarniçadamente o «Ruban Bleu» (o recorde azul) do caminho de ferro, que de 1839 a 1939 passou de 95 a 202 quilómetros por hora. Os diferentes recordes de velocidade têm sido batidos sucessivamente por locomotivas que não rebocam quaisquer comboios.

Em 1845, a Inglaterra alcançou os 100 quilómetros. O último recorde do século XIX foi batido pelos caminhos de ferro americanos em 1893 (165 quilómetros).

Com a vinda do século XX tornou-se mais activa a competição: 172 quilómetros (Estados Unidos em 1907); 174 quilómetros (França-Norte em 1934); 181 quilómetros (Inglaterra em 1935); 193 quilómetros (Estados Unidos entre Chicago e Milwaukee em 1935); 196 quilómetros (Alemanha, Berlim-Hamburgo em 1935). Em 1938 alcançaram-se os 200 quilómetros por hora; locomotiva 232 Berlim-Hamburgo; no mesmo ano bate o recorde a Inglaterra com 202 quilómetros.

Importante redução nos bilhetes de domingo e feriado na S. N. C. F.

Na Assembléia Nacional de França, o Ministro de Obras Públicas e Turismo anunciou que a S. N. C. F. poria em vigor muito em breve novas facilidades de transporte para a população dos grandes centros e, especialmente, na região parisiense, cuja população deseja aproveitar o domingo para se entregar às diversões e descanso ao ar livre.

Estas facilidades consistirão num aumento na quantidade dos bilhetes «Bon Dimanche» que levam uma redução de 40% e no restabelecimento dos bilhetes de fim de semana, cuja redução será de 30%.

Normalização da bitola da via na Austrália

Mr. Mclea, Ministro federal de Transportes, que fez uma visita de inspecção pelo território do Norte de Austrália, anunciou que iam iniciar-se imediatamente os trabalhos da primeira secção dum plano de normalização da largura da via férrea em toda a Austrália. Esta secção, desde Porto Augusta até Telfor, pela qual se dá saída ao carvão de Leigh Creek, ficará convertida, de 106,68 cms que agora tem, em 143,50 cms, o que supõe um gasto de vários milhões de libras.

Todavia, a importância do plano justifica a despesa a fazer.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Victor Câmara, pintor açoriano

VICTOR Câmara, jovem pintor açoriano, acaba de aparecer pela primeira vez ao público de Lisboa, com 4 trabalhos no «Salão de Inverno» da Sociedade Nacional de Belas Artes, e perto de cem na exposição individual que realizou de 3 a 10 de Janeiro, no Palácio daquela mesma Sociedade, à rua Barata Salgueiro. Autodidacta, mas dotado de extraordinária intuição artística, começou a desenhar aos quatro anos. Como aprendeu ele, então, a fazer aquelas caricaturas tão engraçadas, aquelas aguarelas de tintas tão frescas, aqueles retratos que, além da semelhança física, revelam observação psicológica? Aos quatro anos inventa-se ou copia-se, mas aos vinte observa-se, trabalha-se, emenda-se, inutiliza-se por completo, torna-se a fazer de novo. Foi assim, com a sua intuição, com um trabalho intenso e absorvente, que Victor Câmara se fez artista.

Para mostrar que, — além das coisas sérias, também, fora da caricatura, sabia compor quadros invulgares e extravagantes, Victor Câmara trouxe à sua exposição perto de uma vintena de trabalhos surrealistas, que despertaram curiosidade. Mas o surrealismo não deve pertencer exclusivamente à literatura ou à filosofia? Claro que Victor Câmara expõe quadros surrealistas colocou ao lado deles coisas sérias, de muito talento, que os surrealistas da metrópole são incapazes de fazer.

Deliciosas as suas aguarelas, pintadas em S. Miguel, Faial e em Lisboa. Dos retratos, é justo mencionar os de José Mayer, Carlos d'Ornellas e Jorge de Lemos e Figueiredo, e os Venilde Duarte Pacheco e Conchita Pires Coelho.

Victor Câmara é um pintor de largo futuro. A sua primeira exposição foi mais do que uma promessa.

Uma criada que teve Dom

FALECEU há semanas, com avançada idade, uma senhora de humilde condição, mas cuja vida de correu sempre num ambiente de arte: o Paço de Vila Viçosa. Chamava-se D. Luzia Amaro Fevereiro e era filha de antigos servidores do Paço Ducal de Vila Viçosa. Conheceu de perto os últimos reis de Portugal, quando iam ali repousar das fadigas da corte e realizar caçadas. Teve, desde pequenina, a proteção e o carinho dos Braganças.

Sabia de cor vida do Paço. Com admirável luci-

dez recordava episódios curiosos, que davam a medida da bondade de D. Carlos e da gentileza da Senhora D. Amélia, que tratavam sempre com amizade os seus servidores, por mais humildes que fossem. A sr.ª D. Luzia Amaro Fevereiro nunca se esqueceu dos senhores Reis, nem dos príncipes. Conversar com ela era o mesmo que folhear um livro de saudades e memórias.

Quando, há poucos anos, a Rainha Senhora D. Amélia veio a Portugal, lembrou-se de toda a gente que aqui havia deixado, numa hora das mais tristes da história da casa de Bragança. Não se esqueceu, até, dos nomes das pessoas que a haviam rodeado e estimado. Se a sua memória era prodigiosa, o seu coração mostrava grandeza e pureza de afectos. D. Luzia Amaro Fevereiro foi também lembrada com saudade e carinho. E a humilde servidora do Paço, a quem cabia, em tempos felizes, a responsabilidade das roupas, correu, alvorocadamente, a Lisboa, a beijar as mãos da sua real senhora. Devia ter sido emocionante o encontro da Rainha, que era generosa, e da servidora, que possuía sentimentos nobres. O peso dos anos alquebrara-as, a neve da velhice cairia sobre as cabeças de ambas. Deviam ter chorado. A recordação dos tempos idos havia de pesar-lhes como chumbo.

Morreu, há dias, a humilde servidora do Paço Ducal de Vila Viçosa. Os jornais deram a notícia e deram dom à extinta. Pelas suas virtudes, pela fidelidade às suas amizades ela bem merecia que os jornais a tratassesem, como efectivamente trataram, por D. Luzia Amaro Fevereiro.

Dois mortos ilustres

EM Dezembro a morte ceifou duas figuras ilustres: o pintor e desenhador João Saavedra Machado e o escritor Gomes Monteiro. Saavedra-Machado tem o seu nome ligado à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e à revista «Viagem», como colaborador artístico. Gomes Monteiro, que nunca colaborou nestas duas publicações, era, no entanto, uma pessoa estimada e admirada nesta casa, onde tinha sinceros camaradas,

Foram, na verdade, dois vultos admiráveis que desapareceram do nosso convívio. Saavedra Machado deixou discípulos e uma obra artística de raro valor. Gomes Monteiro, por sua vez, ligou o seu nome a livros de reconhecido merecimento, como o que escreveu sobre Bocage.

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

I

Por CARLOS D'ORNELLAS

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro proporcionou-nos uma deliciosa e inolvidável viagem a Roma, para assistirmos, ali, a convite honroso da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, à XV sessão. Como, na devida altura, os leitores foram informados, essa Sessão, que reuniu centenas de ferroviários de diversos países, realizou-se na Cidade Eterna de 25 de Setembro a 4 de Outubro de 1950.

Em dois números da «Gazeta» publicámos uma desenvolvida reportagem àcerca desse acontecimento que a Itália, muito inteligentemente, aproveitou para fazer também a propaganda dos seus extraordinários recursos turísticos. Não vimos repeti-la agora e muito menos desenvolvê-la. Propomo-nos, apenas, apresentar umas modestas notas de viagem.

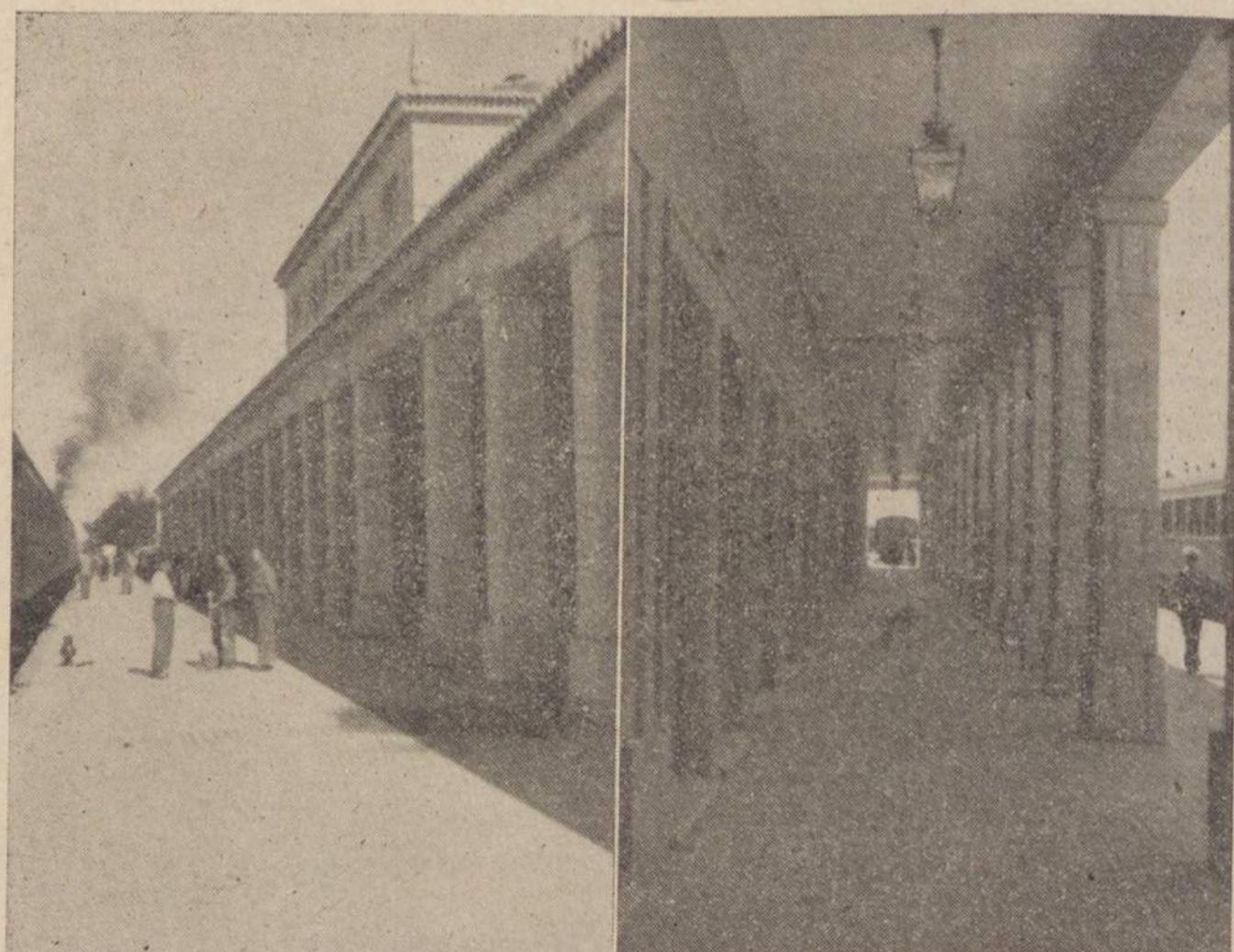
Saimos de Lisboa com certa antecedência, a 10 de Setembro, no «Sud», que, às 11,45, avançou para uma boa e rápida viagem. Parece-nos que somos os primeiros portugueses a partir, pois reservámos as nossas férias para esta viagem, com o intuito de conhecer todas ou, pelo menos, quase todas as cidades italianas.

O comboio fez a sua primeira paragem no Entroncamento e, de novo em marcha, notá-

mos a entrada de um elemento estranho que atravessa o salão-restaurantes de chapéu na cabeça. Detém-se por uns momentos a meio da carruagem. Veste fato cinzento, trás o chapéu desabado e fuma de boquilha. De novo enfrenta os passageiros. Quem será? A sua presença não deixa de intrigar. Deve ser pessoa estranha ao caminho de ferro, pois os empregados não o conhecem. Depois de atravessar a carruagem e de regresso das camas volta a aparecer na carruagem. Mantém ainda o maldito chapéu na cabeça. Hábito? Esquecimento? Falta de cortezia? Ou trata-se de uma pessoa extravagante, para quem a indelicadeza é um sinal de superioridade?

Sem qualquer atraso, chegámos à estação de Vilar Formoso. Sem prejuízo dos seus deveres profissionais, a polícia e a alfandega deixaram-nos encantados com a sua visita, que foi amável e rápida. Não é com exigências e demoras irritantes que se faz turismo.

Entramos em Fuentes de Oñoro, primeira estação da linha espanhola. Para instalar todos os seus serviços, está a acabar de construir-se um novo edifício, de aspecto majestoso, elegante, dotado de todas as comodidades modernas, a que não falta aquecimento central nas suas numerosas dependências, enfim



Dois aspectos da nova estação de Fuentes de Oñoro

uma estação moderna com noventa e seis metros de comprimento. Nesta estação destacam-se as dependências reservadas à Alfandega, Polícia International, Banco de Espanha, Turismo, Restaurante, magnífica e confortável sala de espera, etc..

Se ficámos encantados com os serviços da polícia e alfândega, em trânsito, até Vilar Formoso, outrossim devemos dizer dos serviços aduaneiros e policiais do país vizinho, que primaram, devemos confessá-lo muito sinceramente, pela sua excelente apresentação e delicadeza. Após as declarações da moeda que levamos connosco, tudo fica regularizado até Irun.

No trajecto até Salamanca a linha férrea não nos deixa dormir sossegadamente, agravada de mais a mais a viagem com constantes paragens, em virtude de um descarrilamento perto de Avila, descarrilamento esse que motivou vários atrasos de comboios, entre estes o do «Sud», que vinha para Lisboa.

Na manhã de 11 já acordámos na linha vasca, onde, felizmente, a diferença de via já se faz notar para melhor. Esta linha, electrificada, tem a valorizá-la um surpreendente panorama até San Sebastian. Seguimos, depois, para Irun, e, uma vez na estação, temos de tomar o nosso café dentro da carruagem, pois não é possível sair antes de chegarem as autoridades policiais e alfandegárias, que não se fazem demorar.

Em Hendaya, para onde partimos em seguida, uma chuva miúda e impertinente impede-nos de apreciar mais uma vez o belo material ferroviário francês, desde as excelentes carroagens de terceira classe, que são estofadas, até às luxuosas «Pulman», que tem o suplemento de vinte por cento sobre o preço da primeira classe.

O nosso trajecto faz-se até Bordeus, onde chegámos às 16 horas. Bordeus, que possui uma população superior a trezentos mil habitantes, é uma cidade em linha directa a Paris. Centro comercial e marítimo de grande importância, nas suas principais artérias e praças vemos monumentos de valor, de muito interesse artístico.

Às 20 horas, já noite, tomámos o comboio directo a Roma com entrada por Vintimilia, o qual é repleto de peregrinos que se dirigiam à Cidade Santa.

Depois de termos passado Marselha, chegámos a Nice. Era um dia de verdadeiro sol.

Tinhamos grande interesse em ver a cidade onde afluem estrangeiros de todas as partes do globo. É uma cidade moderna, que os turistas movimentam extraordinariamente e onde se observa uma série infinita de «toiletes» do mais variado gosto. Uma grande maioria de senhoras — e isto dá logo nas vistas — abandonaram as sedas e as chitas cobrindo-se apenas com vinte centímetros de qualquer tecido garrido que chama a atenção do que gosta de observar de perto estátuas vivas.

Cidade animada e encantadora, Nice é embele-

zada e valorizada pelo Alpes, onde se refugiam os doentes que procuram alívios para o catarro, asma, ou outras doenças, incluindo as do coração. Há também quem ali procure o sossego, umas férias de absoluto repouso, e os arredores de Nice proporcionam tudo isso e até motivos de inspiração aos que se dedicam a trabalhos intelectuais.

A chegada a Nice, cidade onde há ainda características néo-góticas, dispõe-nos bem, a principiar pelo asseio em que se encontra a gare e onde tudo está no seu lugar. A cem metros, hotéis de boa classe e a preços relativamente módicos que, a qualquer hora, chegue o turista durante o dia ou pela noite, tem sempre à sua espera um delicioso e confortável banho de água quente ou fria. À esquerda da gare, que tem o seu nome na curta avenida, vamos logo encontrar, a seguir, dois passeios, ambos arborizados e com um movimento extraordinário de transeuntes. A sua vida comercial é também intensa. Poucas obras de arte, porém o Casino Municipal; o Jardim Público, a sua linda praia com dois quilómetros de extensão, são, sem dúvida, os maiores atractivos de Nice. Ao longo da praia debruçam-se dezenas de hotéis e magníficos edifícios.

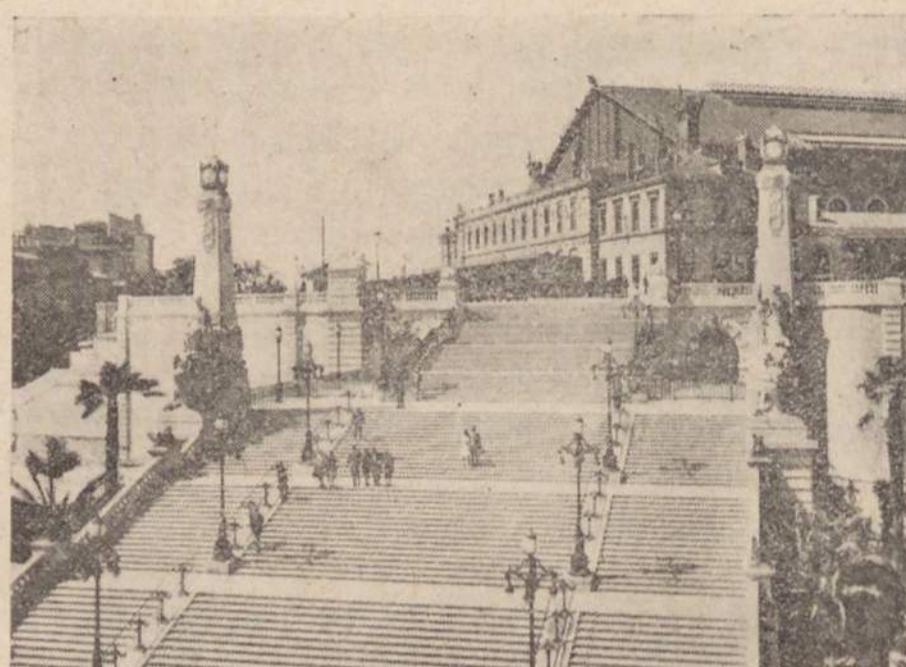
Para se respirar um pouco de ar do mar, tomámos o passeio dos Inglêses, assim chamado porque ali, durante os anos de 1822 a 1824, se forneceu trabalho a indigentes da colónia britânica.

Nice fez do Carnaval o seu grande cartaz turístico. Os folguedos e o cortejo atraem milhares de estrangeiros, e, no último ano, ou seja em 1949 o tema escolhido foi o Carnaval no ano de dois mil, que motivou o emprego de artífices, pintores, marceneiros, estucadores, e outras actividades que, durante meio ano, construiram carros que desmancharam depois para aproveitar os materiais. Dezanove milhões de francos foram gastos com os folguedos que se dividiram em carros, cavalgadas, grupos, cabeçudos e máscaras diversas, iluminadas por 100 projectores e vinte e seis mil ampolas multicolores.

As origens do carnaval em Nice remontam aos primeiros tempos da civilização. Até 1873, as festas nicensem eram regidas por Abades, chefes dos divertimentos, eleitos todos os anos pela juventude da cidade. Os arquivos dessa época desapareceram, mas há testemunhas que atestam a vitalidade dos antepassados dos actuais carnavais.

Alphonse Karr nota, em um número das «Guêpes», de 1859, que «atiram uns aos outros bôbons, feijões, flores, sarcasmos e ovos cheios de gesso ou de fuligem». O historiador Gioffredo conta que, em 1294, Carlos II, rei de Nápoles e conde da Provença, de passagem em Nice com o seu Senescal, ali viveu os mais alegres dias do Carnaval.

A Imperatriz da Rússia em 1856, Meyerbeer, Liszt, Déjazet, Alexandre Dumas, Théodore de Bainville, o rei Victor Manuel II em 1858, Gambetta, Victorien Sardou em 1872, Rachel em 1876, Clem-



MARSELHA — Escada monumental que dá para a estação que se vê ao cimo

ceau em 1892 realçaram o brilho do Carnaval de Nice. Em 1889, o Carnaval desembarcava no porto do seu yacht «Raviulino». O Príncipe de Galles, futuro Rei Eduardo VII, recebeu-o e acendeu pessoalmente o fogo de artifício.

Em 1910, o carro «Chantecler», puxado por três porcos gordos, foi enviado aos Londrinos a seu pedido e obteve na City um notável êxito. Em 1912, os carros «A Lenda da Rascassse» e «Os bandidos de Pégomas» foram enviados a Paris e desfilaram nos Grandes Boulevards e no Bairro Latino. Mas foi em 1873, com a criação da Comissão das Festas de Nice, que o Carnaval tomou foros de soberano sob o título de Carnaval I. Interrompido sómente de 1914 a 1918 e de 1939 a 1945, o Carnaval ressuscitou em 1946.

Nice possui um excelente serviço de excursões em autocarro, e tanto para os passeios da manhã como para os da tarde é de toda a conveniência adquirir bilhete na véspera. A preços módicos o turista pode maravilhar os seus olhos com o encanto da paisagem e dos atractivos da «Côte d'Azur». As excursões de meio dia, à escolha do turista, regulam por quatrocentos francos. Um dos melhores passeios que nos foi dado realizar foi o de Menton, junto à fronteira italiana. Subindo até às montanhas, que dominam, em anfiteatro, a cidade de Nice estamos



NICE — Estação de Caminho de Ferro

em frente de uma das mais lindas paisagens da França. De passagem por Vilafranca, passámos a chamada estrada para Mónaco, aberta à exploração em 1881, e, logo a seguir, Monte-Carlo. Uma vez chegados a Menton, observámos que as autoridades francesas e italianas exigiam sómente, a documentação dos que pretendiam atravessar a fronteira.

Regressámos a Nice por uma belíssima estrada, repleta de curvas, e dirigimo-nos a Monte-Carlo, situado no rochedo da cidade de Mónaco. Visitámos o seu monumental casino e depois fomos ver o vasto estabelecimento de banhos, e o seu magnífico hotel, com vários salões, restaurante, café, sala de hidroterapia, etc. Mas é o casino o edifício que domina e se impõe, sem dúvida, o mais célebre do universo. Tendo sido teatro de algumas tragédias em que foram protagonistas os estrangeiros, tem também



Máscaras do carnaval em Nice

sumptuosas salas de leitura e de conversação, sendo uma delas decorada no estilo oriental. A mais moderna de todas foi decorada por Charles Garnier, que encheu as paredes com notáveis pinturas que representam os diferentes desportos. Possui também um salão que comporta mais de mil pessoas e os seus jardins e terraços são uma maravilha.

De novo em marcha, cabe a vez de uma visita a Mónaco, pequeno principado da Europa, localizado no Ocidente, e que ocupando uma extensão territorial de três quilómetros e meio, por pouco mais de um quilómetro de largo, possui uma população de dois mil e quinhentos habitantes. A sua história é muito curiosa, pois já nos primeiros séculos do cristianismo Mónaco tinha o nome glorioso de *Portus Herculis*, em virtude de uma velha tradição. (Continua)

EM MADRID

Exposição de fotografias

de assuntos ferroviários

A esta exposição, que se realizará na próxima Primavera, podem e devem concorrer os amadores portugueses

Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro está organizando um Concurso de fotografias de assuntos ferroviários ou relacionados com o caminho de ferro, o qual será levado a efeito em Madrid, na Primavera de 1951, nas seguintes bases:

1.º Poderão concorrer a este certame os amadores nacionais ou estrangeiros, residentes ou não em Espanha, que apresentem exclusivamente obras executadas pelos interessados, as quais terão por base temas relacionados com o caminho de ferro (Material, estações, paisagens, pormenores, peças desmontadas, conjuntos, tipos, objectos, etc. etc.).

2.º O tamanho mínimo das fotografias será de 18 por 24 cms. e o máximo de 30 por 40, excluída a montagem. As obras procedentes de Espanha devem apresentar-se montadas em cartolina branca ou creme, cujo tamanho exacto exterior terá de ser de 40 por 50 cms. sem moldura nem vidro. As procedentes do estrangeiro, sem montagem de qualquer espécie.

3.º Admite-se a execução de qualquer classe de positivos, excepto o colorido por meio de aguarela, óleo, etc.

4.º Nas costas da fotografia deverá constar, bem claro, o título, o lema, o processo empregado, nome e apelidos do autor e direcção completa.

5.º Os expositores residentes fora de Madrid remeterão as suas fotografias por meio do transporte mais adequado, mas tendo sempre consignado à sede da Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro, rua de Zurbano, 13, Madrid, livre de qualquer despesa, não tomando em conta os encargos de aquelas remessas que ocasionam despesas de porto, alfândegas, etc.

6.º Os expositores, remeterão, a título de quota de apresentação, a quantia de 15 pesetas os que

residirem em Espanha e 25 pesetas ou o seu equivalente em divisas os que viverem no estrangeiro por via postal ou cheque bancário. Nenhum concorrente terá direito à devolução da quota, mesmo no caso de não serem admitidas as suas fotografias.

7.º São exceptuados do pagamento da quota os membros da Associação dos Amigos de Caminhos de Ferro.

8.º Não é limitado o número de obras, mas a Comissão terá a faculdade de só aceitar aquelas que em seu parecer merecem ser admitidas.

9.º Tanto as remessas como a correspondência, sempre endereçadas à sede da Associação, deverão levar no sobreescrito ou no invólucro, em lugar bem visível, a menção «Exposição de fotografias.»

10.º O prazo de admissão das obras será encerrado no dia 20 de Março de 1951, sendo admitidas as que chegarem passada a referida data, se se provar que foram expedidas antes da mesma. A devolução das obras, encerrado o certame, ficará a cargo da Associação dos Amigos dos Caminhos de Ferro.

11.º A remissão do boletim correspondente, que será enviada a quem a solicitar, implica a absoluta concordância com estas bases.

12.º As remessas procedentes do estrangeiro deverão ser consignadas com *etiqueta verde* e acompanhadas de um cupão — resposta internacional.

São estas as condições estabelecidas para o concurso que se vai realizar em Madrid, na próxima primavera, e é de esperar que os nossos amadores de fotografia — e há-os, numerosos, entre os nossos ferroviários — se façam representar, brilhantemente, na capital espanhola.

Pelo mundo fora . . .

Por JORGE RAMOS

Antologia

NA ESTAÇÃO

*Menina nova na estação
de lenços brancos sujos nos cabelos
e tranças abandonadas
e olhos com lágrimas
e só pesar no coração!*

*Menina nova que chora,
menina feia que tem saudades,
menina futura — abandonada
de quem nunca ninguém se irá despedir...
Menina que nunca será amada...*

*Menina,
— não chore!*

Manuel Filipe

Curiosidades

Mais de metade da rede ferroviária do Canadá pertence ou é explorada pelo Governo Federal e o restante por companhias incorporadas. Em 1942 a extensão das vias férreas oficiais estava assim distribuída: Domínio, 22.586 milhas; províncias, 922 milhas; municípios, 83 milhas.

O número de passageiros transportados em 1943, confrontado com o de 1939, regista um aumento de 116 por cento. Em 1946 foram instalados «vagons cafés» com lugares para oitenta passageiros sentados, a fim de facilitar o serviço nos vagons-restaurantes nos comboios muito cheios.

— Em 1905, Paulo Cossonnet publicou uma obra volumosa sobre a Alemanha, documentário muito completo com o título «En Allemagne». Dêle reproduzimos:

«Berlim possui grande número de estações de caminho de ferro. As mais importantes são: ao sul da cidade, a *Anhaltischer* (Franckfort-sobre-o-Meno, Dresden, Leipzig, Viena) e a *Postdamer* (Postdmam, Magdeburgo, Colonia); ao norte da cidade a *Stettiner* (Rostock, Dinamarca) e a *Lehrter* (Hamburgo, Hanover). O caminho de ferro metropolitano (*Stadtbarhn*) atravessa a cidade de Este a Oeste, ligando a maior parte das estações entre si, excepto *Anhaltischer*. Os grandes expressos chegam e partem quase todos da estação de *Friedrichstrasse*. O metropolitano do sul de Berlim vai do Oeste do Jardim Zoológico à estação de *Warchauer Strasse*.

— A primeira linha férrea da Bélgica foi inaugurada em 5 de Maio de 1835: de Bruxelas a Malines. Em 1845 o total de linhas atingia 578 quilómetros. Nessa época, um ministro dos trabalhos públicos, considerava já excessivo um tal desenvolvimento, e declarava, segundo refere Henry Chariant no seu livro *La Belgique* (editado em 1910) que a obra dos caminhos de ferro podia considerar-se concluída na Bélgica?

De 1835 a 1911 o desenvolvimento dos caminhos de ferro belgas pode avaliar-se pela diferença que vai de 36 quilómetros, da primeira linha inaugurada, a 4.593.

Há quarenta anos os caminhos de ferro belgas consumiram a média de 2 milhões de toneladas de carvão por ano (30 milhões de francos).

— Em 1939 existiam no Japão 370 companhias particulares de caminhos de ferro, (9.235 quilómetros de linhas). Os caminhos de ferro do Governo compreendiam uma rede com 17.980 quilómetros. A Manchuria possuia 1.125 quilómetros de linha e esplêndido material circulante, entre ele o luxuoso expresso «Asia» de linhas aéro-dinâmicas, que assegurava o serviço entre Dairen e Harbine.

Revista de Imprensa

Poucas vezes enorme multidão enche uma estação de caminho de ferro, como há pouco se verificou na de Toronto. Passava ali um comboio onde em três carruagens seguiam cerca de cem mulheres da seita *Dukobor*, grupo de fanáticos de origem eslava, que habitam no Canadá e praticam o nudismo integral para protestar contra as leis promulgadas pelos homens. Como era de esperar, o facto provocou um movimento geral de curiosidade, por seguirem nuas e a cantar hinos religiosos. Iam de prisões da Colúmbia Britânica, transferidas para a penitenciária de «Collins Bay» em Ontário.

(de *Today's Health*)

— A estação ferroviária mais infútil do mundo é a de Camberra, na Austrália. A cidade — nova capital — foi construída para receber 50 mil habitantes. Construiu-se uma linha férrea que a liga a Sidney, casas, ruas, esgoto, electricidade, tudo... menos habitantes! Os raros australianos que se estabeleceram em Camberra fizeram as malas e foram-se embora. Em breve Camberra, a mais nova capital do nosso planeta, será uma cidade fantasma, com uma estação sem passageiros.

(de *Settimo Giorno* — Roma)

— Nos vagons-camas dos grandes expressos americanos adoptou-se recentemente o «olho eléctrico» nos lavabos; um aparelho que à aproximação da mão abre automaticamente o envase de sabão líquido e da água. O dispositivo baseia-se numa célula foto-eléctrica, que tendo os raios luminosos interceptados pela mão, abre automaticamente os distribuidores a que está ligado.

(de *El Estandarte* — Iquitos)

— O movimento turístico-ferroviário em Inglaterra representa actualmente um rendimento de 16 milhões de libras, dos quais dois são gastos na Escócia. O total do rendimento de turismo é de 58 milhões de libras, cabendo à Escócia treze.

(de *Images du Monde* — Paris)

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Janeiro de 1901)

Os embargos da Companhia Real

Foram já distribuídos no Tribunal da Relação dois agravos que se prendem com a questão do embargo, requerido pela Companhia Real ás obras de assentamento dos rails para tracção electrica, feitas pela companhia Carris de ferro e Lisbon Electric Tramway, aceito pelo juiz da 6.ª vara.

Suspensas as obras, como desforço d'esta medida, na sessão da Camara Municipal, a solicita protectora da companhia Carris, surgiu a ideia de retirar á Companhia Real a faculdade de atravessar com as suas linhas os terrenos municipaes de Alcantara e Entre-Campos, deliberação que, levada a effeito, produziria a suspensão do serviço das linhas de Cascais e Norte e Lestê, ou pelo menos a dificuldade e demora do movimento.

A camara foi mais além, dando ordem para que de noite se levantassem os rails d'aquellas passagens de nível, o que constando ao sr. juiz de instrucção criminal, este magistrado, promoveu que pelo commando da polícia fossem expedidas ordens ás esquadras competentes a fim de se não permitir que levasse por deante aquella inconcebivel resolução da Camara.

Em seguida á imposição do embargo a companhia Carris de Ferro requereu o seu levantamento allegando não ter sido praticado com as formalidades legaes.

Pelo juiz da 6.ª vara foi igualmente deferido este pedido e do seu deferimento provém agora um dos agravos, de que é relator o sr. dr. Alvares de Mello, e que é interposto pela Companhia Real, fundando-se no seu direito de defesa contra novas linhas paralellas dentro da zona de 40 kilometros das suas linhas do norte e leste e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, area onde a Lisbon Electric Tramway pretende assentar umas e transformar outras das suas linhas.

A companhia Carris, por sua parte, allega que as obras são municipaes, e como taes não sujeitas a embargo, o que não é verdadeiro por o embargo ter sido restricto sómente a assentamento dos rails, obra particular, e não ao calcamento do pavimento das ruas, obras genuinamente municipaes.

D'este agravo é relator d'aquelle tribunal superior o sr. dr. Ramos Nogueira, que por muitos annos exerceu o cargo de juiz de direito da 4.ª vara cível de Lisboa.

Informaremos da decisão proferida pelo venerando tribunal, que é esperada com bastante anciedade.

São advogados: por parte da Companhia Real o sr. dr. Vicente Monteiro; por parte da campanhia Carris de ferro o sr. dr. Lopes Vieira, e por parte da Camara Municipal o sr. dr. Motta Veiga.

Linhos Estrangeiros

AFRICA DO SUL

A receita dos Caminhos de Ferro da Africa do Sul, provenientes do tráfego de mercadorias, atingiu um novo recorde de receitas, representado por 1.203.577 libras durante a semana finda em 21 de Outubro de 1950. O máximo semanal anterior, no montante de libras 1.202.566, fora estabelecido durante o mês de Setembro. A receita derivada do tráfego de gado, também ultrapassou o recorde anterior, registado na semana finda em 3 de Julho de 1950, no total de 37.680 libras, cifrando-se agora em 27.853 libras.

CANADÁ

A Canadian Pacific e a Canadian National vão pedir autorização para aumentarem as tarifas do transporte de mercadorias para ocorrer à despesa de perto de 100 milhões de dólares, que implicará o aumento dos salários concedido aos ferroviários.

ESTADOS UNIDOS

Encontra-se actualmente em experiência, nos Estados Unidos da América do Norte, vagões ligeiros de mercadorias, construídos em contraplacado e em matérias plásticas.

VENEZUELA

Com a The La Guayra and Caracas Railway Co. Ltd. e The Bolivar Railway Co. Ltd. firmou o governo da Venezuela um contrato pelo qual aquelas empresas cedem, a título gratuito, as concessões outorgadas por 99 annos em 1873, 1875, 1876 e 1888. As linhas exploradas pelas referidas companhias passam para o património do Estado, com inclusão do material fixo e rolante dos caminhos de ferro de La Guayra-Caracas, Valencia-Puerto Cabello, e Palma-Barquisimeto. Os bens móveis e imóveis das empresas são também nacionalizados. Entre eles, figuram áreas de terreno que, pela sua situação especial, são requisitados para diversos serviços públicos.

NORTON & C.º LTD.

No anúncio desta conhecida e conceituada firma, publicado no nosso n.º de 1 do corrente, indicou-se por lapso que ela representava as casas "Ferranti" e "Cook & Fergusson, Ltd.", quando estas já não são representadas por Norton & C.º Ltd.

Entre as principais grandes empresas e reputadas marcas de que a firma Norton & C.º Ltd. é agente exclusivo no nosso país, citaremos Brown & Wade Ltd., Petbow, Vent-Axia e Enfield Cables, nomes estes de inconfundível prestígio nos meios industriais britânicos.

Casa Gama Lda
LOTARIAS
RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 24000 — LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 289, II série, de 11 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de aumidade (juros e amortização da linha férrea de Boavista á Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1950 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a importância de 605.812\$.

O «Diário do Governo», n.º 298, II série, de 26 de Dezembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no § 2.º da base 16.ª do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo Decreto n.º 13:260, de 9 de Março de 1927, e em harmonia com o artigo 10.º do regulamento anexo ao Decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, nomeio para fazerem parte da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado no ano de 1951 os chefes das 3.ª e 4.ª Repartições desta Direcção-Geral, engenheiros Eugénio de Campos Amaral e José Chedas Bogarim.

O «Diário do Governo», n.º 291, III, série, de 16 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamentos aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste e aos quadros de via normal relativos à atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Vale do Guiso, bem como à inclusão dos apeadeiros de Balancho, Dalda, Fernando Pó, Vale Formoso e Venda do Alcaide.

O «Diário do Governo», n.º 298, III série, de 26 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a estabelecer preços especiais para os transportes de adubos procedentes das estações de Póvoa e de Sacavém e das que servem a cidade de Lisboa e destinadas às estações da linha de Oeste além do Cacém.

O «Diário do Governo», n.º 299, III série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 2, grande velocidade, relativa a pequenos volumes com seguimento de urgência, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas as disposições do artigo 4.º da mesma tarifa, no sentido de se facilitar o levantamento dos volumes na estação de destino.

O «Diário do Governo», n.º 302, III série, de 30 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 23 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos preços especiais para o transporte, em pequena velocidade, de conservas alimentícias procedentes de quaisquer das estações situadas desde a de Vila Real de Santo António até à de Lagos e destinadas à de Barreiro-Mar e a quaisquer das estações da mesma Companhia que servem a cidade de Lisboa.

O «Diário do Governo», n.º 296, II série, de 22 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão de revisão aprovo o projecto de substituição do pontão situado ao quilómetro 232,946 da linha do Norte.

O «Diário do Governo», n.º 302, II série, de 30 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 13m²,90 localizada entre os quilómetros 2,319 e 2,326,50 da linha da Lousã, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

Esta parcela de terreno está situada na freguesia da Sé Nova, do concelho e distrito de Coimbra, e confronta a norte com António Tavares Pinto, a sul com o caminho de ferro, a nascente com Júlio Guedes e a poente com Gabriel Veloso.

A venda deste terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 1, III série, de 2 de Janeiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 26 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a estabelecer preços especiais para o transporte de remessas de criação e de ovos.

Recortes sem comentários

O monumento a Mousinho

No dia 21 de Dezembro de 1935, fez há pouco quinze anos, publicou o «Diário do Governo» n.º 298, II série, uma Portaria, nunca assaz louvada, do teor seguinte:

«Considerando que à série dos monumentos a D. Afonso Henriques (século XII), rei fundador da nacionalidade, e ao Infante D. Henrique (século XV), que em Sagres planeou a expansão ultramarina de Portugal — figuras e factos estes que não são, na nossa História, apenas gloriosos episódios, porque representam mais do que isso: um, ponto partida; outro, um ponto de imprevisto e original desenvolvimento da Nação —, lógicamente se ajustará aquele que memorar a consolidação da soberania portuguesa em África, operada no quadro do século XIX, em lutas contra a resistência das grandes raças indígenas e os efeitos da infiltração de outros povos europeus concorrentes ao continente negro;

Considerando que pelos seus feitos — desde a tomada de Chaimite até à pacificação do Namarral — e pelas suas concepções em matéria de governo colonial, de uma visão tão profunda que ultrapassam o momento em que os problemas de Moçambique se encontravam ainda numa fase incipiente e subsistem como princípios da arte de administrar colónias, a que as novas circunstâncias posteriormente advindas, não alteram em nada o valor, Mousinho de Albuquerque é a figura naturalmente indicada para perpetuar o ciclo da ocupação militar africana, que foi, sem dúvida, um dos acontecimentos mais importantes e de mais largas repercussões produzidos no século passado;

Considerando que a ideia desse monumento à sua memória em Lisboa, cabeça do Império, tem sido alimentada por muitos dos mais selectos espíritos e que deste modo qualquer comissão destinada a estudar e a conduzi-la do projecto à realização artística não poderá nem deverá ser outra coisa senão a reunião dos que for possível trazer ao estudo do empreendimento com o valor do seu critério ou o seu precioso testemunho, sendo este o caso dos companheiros de Mousinho:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, que, sob a Presidência de Honra de Sua Ex.ª o Presidente da República e a presidência do Ministro, seja constituída uma Comissão para dar execução à ideia do monumento destinado a perpetuar a memória de Mousinho de Albuquerque, composta pelos seguintes cidadãos:

General Daniel de Sousa, Vice-Presidente, Conde de Penha Garcia, João de Azevedo Coutinho, General Ernesto Maria Vieira da Rocha, Coronel Alfredo Baptista Coelho, Júlio Caiola, Agente Geral das Colónias, interino.

Ministério das Colónias, 18 de Dezembro de 1935. — O Ministro das Colónias, José Silvestre Ferreira Bossa».

A iniciativa, prestigiosa não só para quem a concebeu, mas também para os encarregados de lhe darem execução, foi aplaudida por gregos e troianos e constituiu, acima de tudo — e isto é que se torna mister acentuar — uma homenagem verdadeiramente nacional, um preito da mais elementar justiça à memória egrégia de Mousinho, cujas gloriosas acções militares da ocupação africana de modo algum ofuscaram, e antes enalteceram, as soluções assombrosamente lúcidas e penetrantes por ele preconizadas para

complexos e melindrosos problemas administrativos da nossa Província de Moçambique.

Simplesmente... simplesmente, a Portaria, saída, num instante feliz, do «limbo» das mais legítimas aspirações patrióticas, em breve se estiolou, faleceu, e regressou ao local de origem — mercê de contingências que não interessa agora enunciar — tornada letra morta e envolta num es-presso e sombrio sudário de conformismo e brumas.

Entretanto... entretanto, as notas de vinte escudos com a efígie do herói foram retiradas da circulação, sem que — até à data — houvessem sido substituídas por outras, recordando à gente de Portugal, o nome, as feições e a obra do «cavaleiro, letrado e gentilhomem tão fidalgo e tão próximo do povo» (no dizer de Afonso Lopes Vieira), que soube aliar à «espada relumbrante (...) feita de Espírito», o «claro juízo» da sua mente de Governador!

Ao evocarmos hoje o feito, entre todos valoroso, de Chaimite, apelamos para o Governo da Nação no sentido de que seja ressuscitada e cumprida, com as necessárias actualizações mas sem novos impecilhos ou atrazos, a saudosa Portaria de 1935, inglória tombada após uma vida tão inútil quanto efémera.

A bem da memória de Mousinho, à qual muito devemos, nós outros, portugueses!

JOSÉ DE CAMPOS E SOUSA

(Do Jornal do Comércio)

O quê?

Do nosso colega «Ecos de Cacia», recortámos, sobre os fabricantes de papel cujos pretendem um aumento de 20 ou 30 por cento, o seguinte:

Diz o mesmo periódico:

«Aumentar o preço do papel, que já custa os olhos da cara!»

E o mesmo jornal pede que tal não seja autorizado, esperando, até, que a grande imprensa proteste contra esta absurda pretensão, esperando que tal não seja autorizado.

E acrescenta: «Mas quem poderá suportar tal aumento? Qual o jornal da pequena imprensa que poderá fazer face a tão grande subida do papel?» Pede, por fim, ao Governo da Nação, que tal não seja autorizado.

E agora falamos nós:

— Como se há-de resolver o facto de muitos assinantes do nosso jornal, que já têm paga a sua assinatura, se o aumento fôr autorizado?

«A Voz do Paiva» também protesta contra tal aumento.

(De A Voz do Paiva)

Um sub-título infeliz...

A propósito de cinema e de Santa Maria Goretti «O Século Ilustrado» encabeça uma crónica com estas palavras: *Uma rapariga que se mata para salvar a sua honra!!*

Escrevendo-se isto não se poderá concluir que a Igreja canoniza suicidas? O que vale é que o texto da crónica em parte inutiliza o título; no entanto... é um título infeliz.

(Do Correio do Vouga)

