

13.º do 64.º

Lisboa, 16 de Setembro de 1951

Número 1530

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

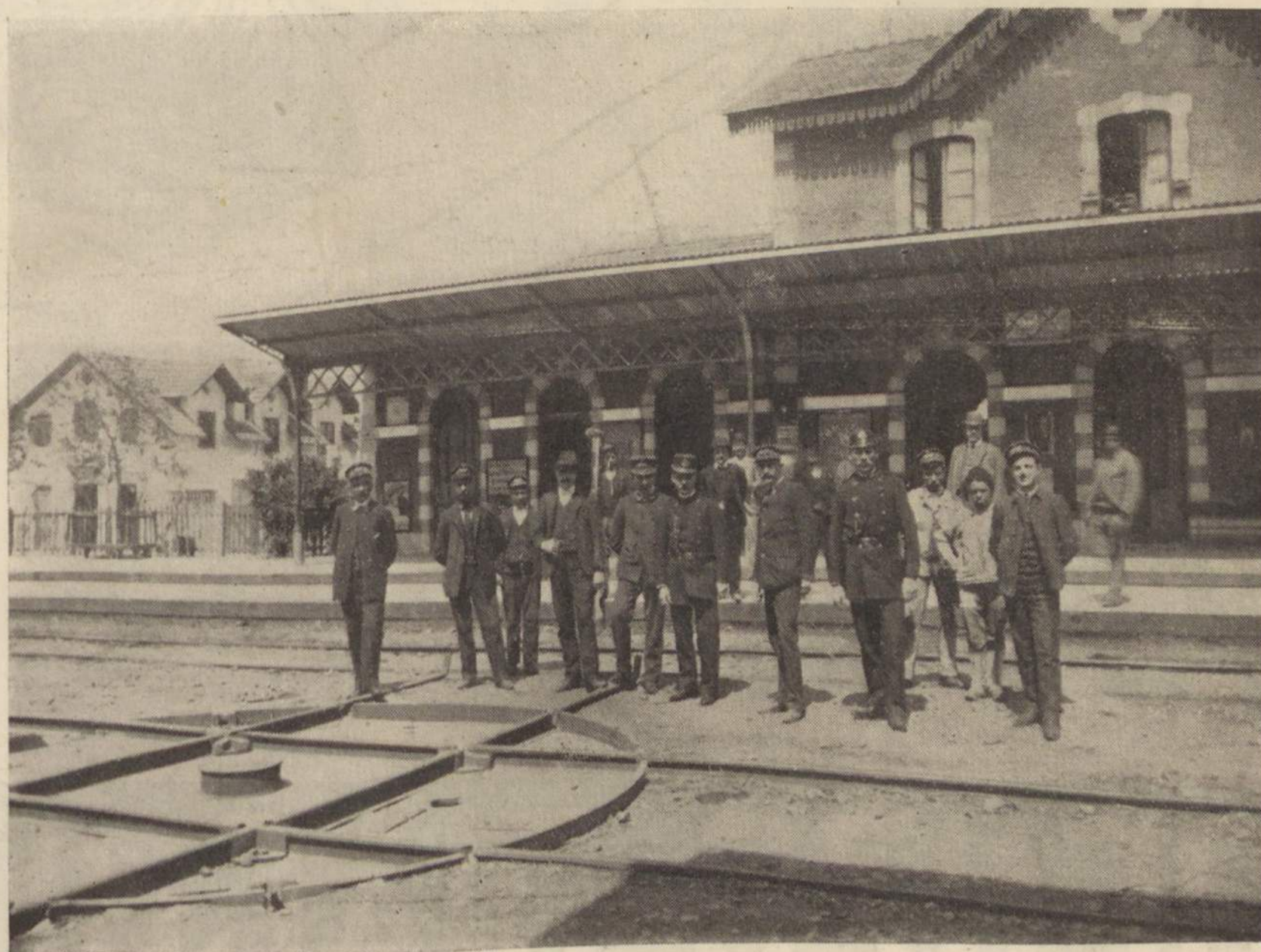
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



O pessoal da estação de Sintra no começo do século XX



Tosse ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROE

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 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1530



16 — SETEMBRO — 1951



ANO LXIV

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

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.^a 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 MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

Lisboa e os seus transportes.	287
Novas directivas do turismo Europeu e Americano, por GUERRA MAIO.	289
Há 50 anos	291
Espectáculos.	291
Linhas Estrangeiras.	291
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS.	292
O problema dos Caminhos de Ferro.	293
Linhas Portuguesas	293
Caminhos de Ferro Coloniais	293
Os nossos mortos	293
O ascensor do Carmo	294
Um concurso utilitário do «Boletim da C. P.»	295
União Internacional dos Caminhos de Ferro	295
A Exploração dos Caminhos de Ferro em Portugal, por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS	296
A Romagem dos Combatentes Portugueses a França	298
Recortes sem comentários.	299

Lisboa e os seus transportes

As primeiras viagens dos «eléctricos» realizaram-se no dia 31 de Agosto de 1901

A «Carris» esteve em festa no dia 31 de Agosto. Nesse dia completou-se o cinquentenário da inauguração do serviço de carros eléctricos entre o Cais do Sodré e Algés, e do lançamento da ponte do elevador de Santa Justa.

Com a inauguração do serviço dos «eléctricos» Lisboa realizou um grande melhoramento, trazendo ao problema dos transportes colectivos uma solução que a colocou a par das mais adiantadas capitais europeias.

Escusado será dizer que houve que romper com a rotina, com a crendice de alguns lisboetas, que viam nesse novo sistema de transportes a influência de Satanaz, e que muitas pessoas houve que juraram jamais pôr os pés e muito menos sentar-se nesses carros. Alguns cumpriram a promessa, mantendo-se fiéis aos «choras», mas os outros, convencidos, afinal, de que não havia perigo na sua utilização, tornaram-se os maiores, os mais entusiásticos propagandistas de tal meio de locomoção.

A primeira viagem dos «eléctricos» realizou-se às 6 horas da manhã do dia 31 de Agosto de 1901, entre o Cais do Sodré e Algés. O percurso fez-se em pouco mais de 20 minutos. Nesse mesmo dia mais dezasseis outros carros começaram a circular na cidade, perante a curiosidade da população.

No dia 15 de Setembro inaugurou-se a carreira entre o alto da Avenida da Liberdade e Algés e em 29 do mesmo mês inaugurou-se a linha de Santa Apolónia.

Em 50 anos a Carris alargou consideravelmente a rede das suas linhas, acompanhando o crescimento da capital. E onde não chegaram os «eléctricos» chegaram, prestando óptimos serviços, os cómodos autocarros.

Lisboa pode orgulhar-se de possuir hoje um óptimo serviço de transportes colectivos, que nada tem a invejar ao que existe nas outras capitais europeias.

Na estação de Santo Amaro descerrou-se uma lápida comemorativa da inauguração do serviço dos carros eléctricos, oferecida ao conselho de administração pelo pessoal da Carris.

Como nota curiosa, fecharemos esta notícia com a transcrição de parte dum artigo em que Mendonça e Costa, director e fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, se referiu, em 1 de Outubro de 1901, à inauguração dos serviços dos carros eléctricos.

Descrevendo os carros, disse:

«Os carros são de uma fábrica americana, a mesma que já fornecera à companhia os de tracção animal que fazem ainda o serviço de Bemfica e Lumiar, isto é, os mais elegantes e espaçosos em largura e altura que tem havido em Lisboa, e como regularmente os há em toda a parte, excepto uns de Madrid, cinzentos, que são feíssimos e os de Cannes (França), que são muito deselegantes.

Superiores à média dos nossos e dos de-

mais de todas as cidades que conhecemos, só temos visto os que fazem serviço entre Hamburgo e Altona, que são elegantíssimos, belos nos seus ornatos e mesmo luxuosos».

Não deixa de ser interessante também a seguinte observação:

«No novo serviço a companhia atendeu um pouco ao asseio do pessoal, dando-lhe novos uniformes e obrigando-o a apresentar-se barbeado e limpo.

Deve também exigir a camisa branca e a gravata preta, porque empregados de camisa de chita e lenço encarnado no pescoço não vão bem em serviço decente».

Nesse mesmo número, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* escrevia o seguinte:

«Fomos hoje procurados por uma comissão de cavalheiros pedindo a nossa adesão para que haja tranvias eléctricos pelo Chiado.»

No número seguinte noticiou ainda a *Gazeta*:

«Fala-se muito nos protestos e contra-protestos dos moradores e não moradores deste bairro sobre a passagem dos carros eléctricos pelo Chiado.»

Felizmente, o bom senso triunfou du-

rante meio século de todas as sugestões e razões apresentadas em favor da passagem dos eléctricos pelas ruas Garrett, Carmo ou Nova do Almada, que já naquele tempo registavam um grande movimento.

Pode-se considerar feliz a solução de ter feito passar, com destino à Baixa, os carros descendentes pela rua António Maria Cardoso e os ascendentes pela rua Paiva de Andrada, ruas essas que nascem no Chiado.

A «Carris» no cinema

Amanhã, 17 de Setembro, realiza-se, no Teatro da Trindade, pelas 18,30, uma sessão de cinema, com a primeira exibição do filme «As rodas de Lisboa» comemorativo de cinquentenário da electrificação das linhas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Não se trata de um filme vulgar. Executado nos Laboratórios da «Tobis Portuguesa», com registo de som da «Lisboa Filme», sob a direcção e montagem de António Lopes Ribeiro e Francisco Ribeiro, dois nomes ligados, brilhantemente, ao cinema e ao Teatro, o filme, para seu maior interesse, teve a colaboração musical da excelente Banda dos Empregados da Companhia, sob a direcção do maestro Joaquim Alberto Cordeiro.

A locução é de Fernando Pessa.



O cais do Sodrê, tal como é hoje, e de onde, há cinquenta anos, saiu o primeiro carro eléctrico para Algés

Novas directivas do turismo EUROPEU E AMERICANO

P o r G U E R R A M A I O

O turismo em toda a Europa evoluciona nitidamente para as classes médias. Professores de instrução primária, pequenos proprietários, logistas, funcionários, etc., os quais, até há pouco, tinham, apenas, o direito de ficar em casa ou fazer excursões na sua província e pouco mais, ou por melhor gastar as férias em pequenas excursões. Eu disse *gastar as férias*, pois jámais pude compreender a razão de no nosso País se dizer *gosar as férias*. Em França, na Inglaterra e noutros países chama-se *gastar* ou *passar as férias*, nós, *gosâmo-las*, o que, na verdade, nem sempre acontece.

Vamos, porém, adiante. O turismo, até há pouco privilégio dos ricos, deslocou-se, como disse, para as classes médias, as quais atravessam províncias, países, ou continentes, digamos mesmo mares além, com a curiosidade justificada do desconhecido.

Os vapores construídos depois de 1930 alargaram, consideravelmente, a sua capacidade de alojamento, criando mesmo a classe *turística*, que os americanos inventaram, e que, no seu início, era uma classe intermediária, isto é, entre a segunda e a terceira. O sucesso foi tal, que estas duas classes desapareceram totalmente das carreiras Europa-Estados Unidos. Primeiro rotulou-se a 2.ª classe de *turística* e agora mandam-se fazer navios, quase só com esta categoria de alojamento, como o paquete holandês «*Ryndam*» da *Holland-América-Line*, que acabo de visitar no Havre, por ocasião da sua primeira viagem à América do Norte. A impressão causada a todos os visitantes foi assombrosa, pois conseguiu-se meter no excelente barco, de 15.015 toneladas brutas apenas, 850 passageiros da classe *turística* e 39 de 1.ª classe, em confortáveis e vastas instalações, o que era difícil de prever. Os 850 passageiros da classe *turística*, são alojados em confortáveis camarotes, 60 % dos quais para duas pessoas e em que nada falta:—água corrente, quente e fria, mesa para escrever, guarda-fato, cadeira de vime, ar condicionado e não sei que mais. Pois bem, as passagens nesses camarotes esplêndidos custam, pa Europa à América do Norte, apenas 165 dola-

res, ou seja 4.850\$ da nossa moeda, preço inferior ao da 3.ª classe de Lisboa e de Génova para o Brasil!

Os passageiros desta categoria têm uma vasta sala de jantar, com 400 lugares, salão de festas, botequim, biblioteca, piscina, jardim de inverno, etc. Um conjunto de comodidades que deixa a perder de vista as que os vapores do tipo comercial ou colonial, construídos há 15 ou 20 anos, ofereciam aos seus passageiros de 1.ª classe. A *Holland-América-Line* tem outro navio em construção, igual ao «*Ryndam*» e ao «*Maasadam*», os quais, no próximo ano, farão, durante a época de afluência, viagens todos os 15 dias entre Rotterdam, Havre, Southampton e Nova York, e na morta estação cruzeiros de turismo, com início na América do Norte, às Antilhas, Mediterrâneo, Spischeberg, etc. É claro que estando ali, a convite da Companhia, não deixei de lembrar aos seus directores a inclusão de Ponta Delgada, Funchal e Lisboa, nos seus cruzeiros de turismo, o que eles prometeram estudar com interesse.

A América do Norte é uma fonte inesgotável de turistas e de... dólares, mas que esses dólares beneficiem os países que os pretendem é necessário transportar os passageiros com comodidades e por preços acessíveis. Foi o que fez a Holanda, dentro daquele espírito prático e de bom senso que lhe são peculiares, digamos mesmo tradicionais.

Faço ardentes votos por que os vapores da carreira de navegação portuguesa, que o Sr. Comandante Américo Tomás, ministro da Marinha, pretende lançar entre Lisboa e Nova York, sejam modelados no «*Ryndam*», os quais poderão canalizar uma interessante corrente de turismo para o nosso País, cujos resultados benéficos é inútil encarecer.

Em Janeiro próximo entra em serviço na carreira do Brasil o novo e excelente paquete «*Vera Cruz*», da Companhia Colonial de Navegação, de 20.000 toneladas brutas, marcha de 20 milhas à hora e com alojamento para 1.250 passageiros de 1.ª *turística* e 3.ª classe; e um ano depois o seu irmão gémeo o «*Santa Maria*», os quais podem fazer viagens de três em três semanas entre Anvers,

Boulogne ou Havre, Vigo, Lisboa, Madeira, Rio, Santos e Rio da Prata. É possível que, nessa data, esteja eminente a realização da carreira Lisboa-Nova York, a que acima me referi. A carreira do Brasil, pode-nos trazer do centro da Europa em cada viagem, algumas centenas de passageiros, se a Companhia lhes fizer uma tarifa especial, como é natural, pela utilização dos camarotes que forem ocupados em Lisboa ou na Madeira, pelos passageiros com destino à América do Sul. A carreira de Nova York, será, sem dúvida, um colector interessante de turistas americanos, os quais encontrarão em Portugal um país novo para eles e digamos mesmo a Espanha. Isto à parte aqueles que, graças à nova carreira, escolherão o nosso País, como ponto de passagem de ou para os Estados Unidos, ou seja um trajecto diferente àquele a que estão habituados. Assim o entenderam a Noruega, a Suécia e em breve a Dinamarca, com as suas novas carreiras de Navegação para a América do Norte, cujos vapores vão directamente da Escandinávia a Nova York sem escalarem outros portos europeus.

Para isso, a Noruega está construindo três grandes hotéis, em Oslo, Berguen e Oslofjord e a Suécia, a Dinamarca e a Holanda estão igualmente aumentando a sua capacidade hoteleira, com o fim lógico de participarem do turismo norte-americano.

O que teremos nós realizado, quando a linha do Brasil for feita com o «Vera Cruz» e o «Santa Maria» e quando a da América do Norte seja um facto? Provavelmente, legislado. Ora legislar é fácil e necessário, mas melhor é realizar. E nós em matéria hoteleira pouco mais temos feito que regulamentos e projectos de lei. Precisamos entrar no campo das realizações. Onde estão os hotéis e as vastas pensões para alojarmos a massa de turistas que nos pode vir dum momento para o outro? É bom não perder de vista que o nosso País se presta à maravilha para pequenas curas de repouso de viajantes americanos, cuja estadia pode ser entre duas viagens, duns 15 ou 30 dias, outro tanto acontecendo aos que o «Vera Cruz» e o «Santa Maria» nos trouxerem do centro da Europa. Nem todos os turistas que nos visitarem se limitarão, certamente, a Lisboa e ao Estoril, muitos dos quais já talvez conheçam. Hão-de querer jornadaear pelo País e por isso é necessário dotar as nossas províncias de bons hotéis, embora modestos, mas onde se respire aquele mínimo de conforto que a vida moderna exige.

O que aí está feito em matéria de alojamento é tão pouco que nem merece referência. O pior ainda é que não tendo nós criado uma indústria hoteleira, os hotéis que se fizeram na província foram apenas a consequência dum bairrismo muito louvável, mas, na sua maior parte, sem um estudo prévio e sem ter o apoio duma indústria que não está organizada e por isso alguns, por não dizer muitos,

desses hotéis caminham irremediavelmente para a falência. O que nós precisávamos era de pequenos hotéis, confortáveis e não de *palaces*; estes seriam a consequência daqueles. Nós temos a mania de principiar pelo fim, o que equivale a dizer, fazer uma casa, começando-a pelo telhado e não pelos alicerces.

Até há pouco tínhamos duas bem registadas negações, a indústria hoteleira e seus derivados e a marinha mercante. Esta, graças à atitude do Sr. Ministro da Marinha, está em pleno desenvolvimento e em prodigiosa prosperidade. Mas que série de dificuldades não houve que vencer, que coragem não foi necessária para interessar o País na marinha de comércio, pasto sempre crescente do clássico derrotismo nacional? A vitória foi, porém, completa. Na indústria hoteleira há que fazer o mesmo.

Onde estão as escolas hoteleiras? Agora mais necessárias do que nunca, pois o que há é de floração espontânea — o que acontece muitas vezes em vários ramos da nossa actividade — pois há no País uma classe laboriosa e digna de registo, a do pessoal hoteleiro, seja da mesa, da porta, da cozinha ou dos quartos, até há pouco constituída classe exclusivamente da emigração estrangeira. E por quê? Por que se reconheceu que o mister era rendoso e em nada aviltante como se supunha. Mas, como toda a cultura, que aparece nos campos apenas pela graça de Deus, encontra-se muitas vezes, entre os bravos servidores da indústria hoteleira, enormes e lamentáveis deficiências, o que não aconteceria, se, como nos outros países, escolas técnicas se encarregassem da sua preparação.

Mas, apesar da boa vontade dos «carolas» da indústria hoteleira e artes correlativas, o negócio vai de mal a pior. A frequência dos nossos restaurantes, por exemplo, é cada vez menor. Em muitos desses estabelecimentos, onde, até há dois ou três anos, à hora do almoço se obtinha lugar com dificuldade, estão agora às moscas e alguns têm fechado por falta de freguesia. E por quê? Os seus preços, na maioria dos casos, não estão em relação à ementa nem à bolsa dos clientes. São caros de mais, e não se procura barateá-los para que a clientela volte. A moral talvez seja esta — e de que a França está já sofrendo as terríveis consequências — os clientes são poucos, mas os que vêm hão-de pagar pelos que faltam, ou então, reduzindo os preços, tinha-se mais freguesia, mas ganhava-se o mesmo. Informaram-me há pouco que os nossos hotéis e restaurantes são caros pelo exagero dos encargos que têm que suportar. Se assim é, aliviem-se esses encargos, tanto mais que não há leis nem regulamentos que obriguem o cliente a gastar mais do que a sua bolsa permite.

Noutro artigo me ocuparei do *Turismo 1951 ou continental*.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1901)

Linhas portuguesas

Barreiro a Cacilhas. — O sr. Ministro das Obras Publicas assignou uma portaria mandando adjudicar á firma Ferry & C.^a a construcção do primeiro troço do prolongamento da linha ferrea entre Barreiro e Cacilhas, por 24:990\$000 réis.

Caminhos de ferro do Estado. — Consta que por uma nova reforma de engenharia será extinto o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, crendo-se uma direcção geral de caminhos de ferro, e sendo as linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro dirigidas por chefes de exploração.

Madrid-Porto. — Somos informados de que a companhia hespanhola, em vista do resultado obtido com o comboio especial Madrid-Lisboa, com faculdade de se visitar Cintra e Cascaes, chegado ha pouco á capital com os 369 excursionistas que conduziu, dos quaes 173 eram de 2.^a classe e 196 de 3.^a, vae fazer, ainda este mez, outro comboio especial, com destino ao Porto, com a faculdade do passageiro visitar a Granja e Espinho, praias de mar tão concorridas por diferentes familias hespanholas.

O comboio compôr-se-ha tambem de carruagens de 2.^a e 3.^a classe.

Para o anno esta mesma companhia, segundo consta, promoverá diversas excursões, tambem em comboios expressos de Hespanha a Portugal, em condições vantajosissimas para os excursionistas.

Cintra-Cascaes. — Tem-se falado muito, nestes ultimos dias, da projectada construcção de uma linha entre Cascaes e Cintra. «Não pode haver duvida, diz o nosso collega *O Dia*, que um qualquer estimulo entre Cintra e Cascaes tem demorado essa ligação ferroviaria».

Essa rivalidade de terras, muito vulgar nas nossas provincias, especialmente no norte, é de indesculpavel puerilidade, entre dois concelhos limitrophes de Lisboa, que devem participar da vida de uma capital, isenta de todas essas pequeninas paixões. Acresce que Cintra é por excellencia uma estação de *verão*, e Cascaes, ou mais propriamente o Estoril, uma estação de *inverno*.

Visitantes que vão ao Estoril no decurso de um anno, não deixarão de ir a Cintra, e com mais probabilidade irão se tiverem uma communicacão directa pelo caminho de ferro.

As correntes de população fluctuante que animam estas estancias de recreio mais facilmente serão engrossadas com a affluencia aos comboios que circulem na curta distancia entre Cintra e Cascaes, e assim o progresso de uma e outra se conjugaria.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 22 — Os melhores filmes mundiais.

EDEN — Às 21,30 — «A Justiça de Billy».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Reposição de grandes filmes.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

Linhas Estrangeiras

AFRICA DO SUL

Na provincia do Cabo, inaugurou-se a nova estação dos caminhos de ferro de Uitenbage. Ao inaugurá-la, o Ministro dos Transportes, sr. Paul O. Sauer, revelou que a Administração dos Caminhos de Ferro da Africa do Sul encerrou a sua conta de gerência e de exercício de 1950-51, findo em 31 de Março deste anno, com o saldo positivo de 8.300.000 libras. O aumento das tarifas contribuiu para o saldo favorável — disse o Ministro — mas o maior grau de eficiência e de economia, que se atingiu no funcionamento dos caminhos de ferro, também foi importante.

FRANÇA

O Ministro das Obras Públicas e Transportes autorizou um aumento de 5,127 por cento nas tarifas ferroviárias para mercadorias, entrando em vigor em 1 de Agosto.

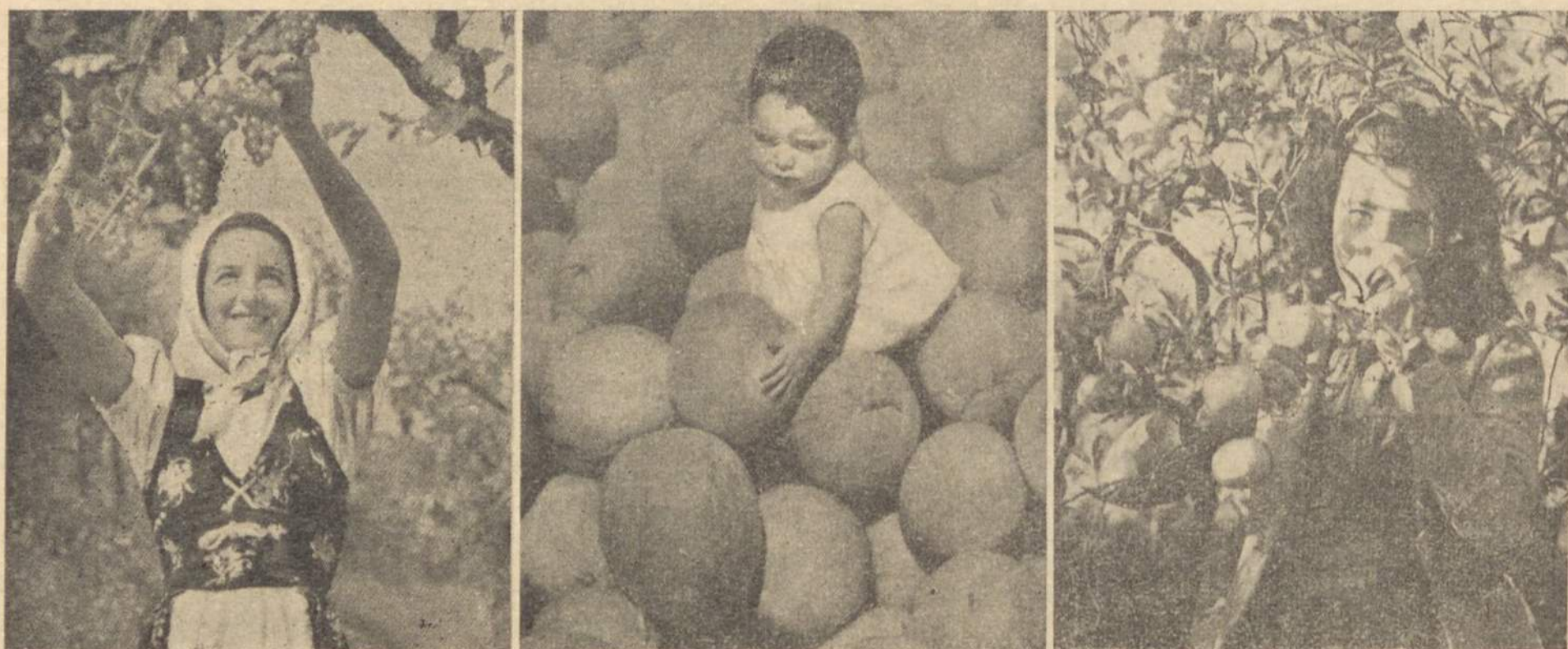
Esta decisão não se applica, no entanto, ao carvão destinado à área de Paris, para o qual o aumento será limitado a 2,531%.

HOLANDA

Na secção ferroviária da Federação Internacional de Transportes, cuja reunião se realizou, recentemente, em Utrecht, foi adoptada uma moção sobre a coordenação de transportes. A moção condena a concorrência anti-económica e inefficiente entre o transporte ferroviário e rodoviário e diz que aos caminhos de ferro devia competir a manutenção dos transportes rodoviários. E acrescenta: «A conferência acentua a importância de uma política comum dos países europeus na coordenação dos transportes». Pede o estabelecimento de organismos internacionais apropriados, especialmente a formação de uma comissão continental de transportes da Comissão Económica Europeia.

A conferência também aprovou uma moção recomendando que o pessoal ferroviário possa intervir na direcção dos caminhos de ferro. Os delegados decidiram ainda protestar junto do Governo indiano contra a «restrição da liberdade democratica dos ferroviários se organizarem nesse país». Vai ser enviada uma mensagem de solidariedade aos ferroviários indianos.

Para a nova Comissão Executiva foram eleitos G. Deveaux, da Bélgica, H. John, da Alemanha, R. Degris, da França, H. Duby, da Suíça, R. Freund, da Austria, H. Blomgrem, da Suécia, e J. B. Figgins, da Grã-Bretenha.



Frutas: uma das grandes riquezas do solo italiano

CRÔNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

XIV (Conclusão)

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

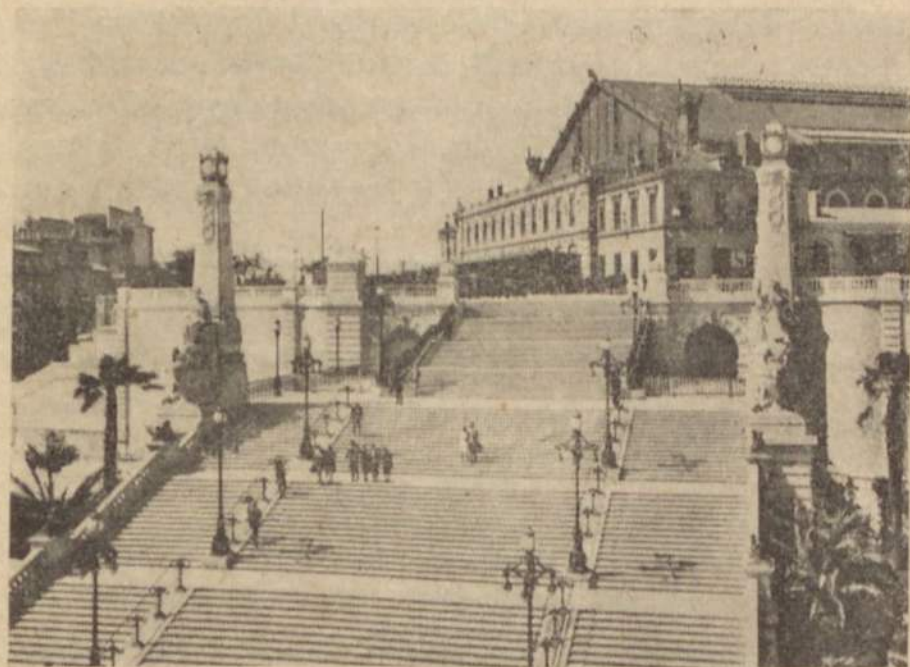
ENTRETANTO duas coisas recordamos: em Itália os vendedores de jornais são pessoas discretas e apumadas, que, com seu fato limpo, gravata, e bem calçados, exercem a simpática profissão; em França não se vê uma única pessoa esmolando ou explorando a caridade pública.

Depois de percorridos 252 quilómetros, chegámos a Marselha e uma vez na bela estação francesa hospedamo-nos no seu magnífico Hotel Términos. Descemos a escadaria monumental e após uns trezentos metros entrámos na parte central, que, apesar de não ter ainda normalizada a sua vida comercial e industrial, é uma cidade de bastante movimento e de extraordinária animação, com um tráfego marítimo considerável, o que imprime ao seu porto um aspecto deslumbrante. Bons estabelecimentos, muitos restaurantes, abundando os de terceira categoria e, em quase todos, vimos vender, por elevado preço, o nosso vinho do Porto, em respeitável quantidade.

Visitámos a sua Catedral, de estilo pesado; observámos a Câmara do Comércio; percorremos uma

parte do seu porto, e foi tudo quanto se pôde ver em menos de 24 horas.

Marselha tem uma história acidentada e, a título de curiosidade, diremos que ela sofreu bem os reveses dos movimentos revolucionários da sua ca-



MARSELHA — Escada monumental que conduz à estação ferroviária

pital. Mas, em 1720, contando a cidade então 90.000 habitantes, sofreu um grande golpe, perdendo 40.000 devido a uma peste que por pouco não a dizimou por completo.

E, nas magníficas carruagens dos caminhos de ferro franceses seguimos para Toulouse, percorrendo os 425 quilómetros que separam as duas cidades.

Nunca havíamos visto Toulouse, cuja fundação é anterior a Roma, cidade que se fez notar no decurso da Guerra dos Cem Anos pela sua fidelidade à Realidade. Durante as guerras da Religião, Monluc veio restabelecer a ordem trágicamente perturbada pelos huguenotos, pois o massacre de S. Bartolomeu teve ali uma sinistra repetição. Depois sucederam-se outros incidentes na sua história; foi o processo da execução do marechal Montmorency, em 1632, mandado decapitar pelo Cardeal Richelieu, que foi ministro de Luís XIII e fundador da Academia Francesa, por ele se revoltar contra o governo. Este caso apaixonou bastante o Povo que chegou a pedir aos jui-



TOULOUSE — A estação ferroviária Matabiau

zes para que a morte não fosse aplicada a um dos marechais mais heróicos na defesa da França. Seguiu-se a invasão inglesa em 1814; a Batalha dada por Soult ao exército inglês de Wellington; o terror branco marcado pelo assassinio do General Ramel; em 1875 uma terrível inundação do rio Garonne causou-lhe grande número de vítimas.

Terminou esta viagem com a totalidade de 6711 quilómetros percorridos, e, passado um ano, venho cumprir a promessa que fiz homenageando a Itália e dizer da minha justiça sobre o seu valor comercial e industrial.

No que diz respeito a arte, é este o país onde a pintura, a escultura, a cerâmica, a arquitetura e a decoração têm lugar primacial.

É muito grande esta Itália que me deixou preso pelas belezas que encerra, pela enorme riqueza da sua arte, sector que suplanta o que eu tinha visto por toda a Europa que já percorri.

O problema dos Caminhos de Ferro

Com este título, publicámos no nosso número de 1 de Setembro um notável artigo de Charles Boyaux, ilustre Director Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, nome este que, por lapso de revisão, saiu lamentavelmente errado. Onde está, pois, Charles Boyer, leia-se Charles Boyaux.

Linhas Portuguesas

Estação da Guarda

O sr. engenheiro sr. Sousa Gomes, da C. P., esteve recentemente na Guarda afim de estudar as alterações a introduzir nas actuais instalações da estação do caminho de ferro, de harmonia com o seu crescente tráfego e com os planos da urbanização da futura freguesia de S. Miguel.

A afluência crescente de estrangeiros que utilizam aquela estação vinha impondo esses melhoramentos.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Pela Direcção dos Caminhos de Ferro, Divisão da Exploração de Moçambique, foi aumentado, em cem por cento, o custo de bilhetes de 3.ª classe de comboio, automotora e camionagem.

Os nossos mortos

Coronel Américo Bivar

Na casa da sua residência, Rua dos Ferreiros, à Estrêla, 73, 1.º-Dt.º, faleceu, em 15 de Agosto, o coronel de infantaria, na situação de Reserva, sr. Américo Maria Bivar de Sousa Dore, oficial com larga folha de serviços prestados em Africa, quer como governador de distritos, quer durante as operações da primeira Grande Guerra.

Na Metrópole serviu em vários regimentos, foi comandante da Carreira de Tiro de Pedrouços e lente da Escola de Officiais em Caxias.

Completava 70 anos em Dezembro do corrente ano e era irmão do nosso distinto colaborador, sr. Carlos Bivar.

À família enlutada a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidos pêsames.

O ascensor do Carmo

Há cinquenta anos realizou-se o lançamento do elevador do Carmo, notável obra de Raúl Mesnier, que foi amigo e colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

N O dia 31 de Agosto, de 1901, precisamente no mesmo dia em que se inaugurou, na capital, o serviço de carros eléctricos, procedeu-se ao lançamento da ponte do elevador do Carmo, um notável melhoramento que a população de Lisboa ficou a dever à iniciativa de Raul Mesnier, amigo pessoal de L. Mendonça e Costa, fundador e primeiro director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e que nesta revista colaborou brilhantemente, por largo tempo.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro daquele ano, referindo-se ao acontecimento, escreveu o seguinte:

Realizou-se ontem, com feliz êxito, o lançamento da ponte do novo elevador do Carmo, um belo melhoramento que Lisboa deve à iniciativa, sempre entusiástica, do nosso amigo e distinto colaborador sr. Raul Mesnier. A operação começou às 2 horas da tarde, com a assistência de muitos convidados, e demorou até às 6 horas, sem nenhum empeno ou obstáculo que se tornasse necessário remover.

Depois de dizer que, em tempo, publicara a completa descrição do ascensor, a *Gazeta* passou a dar uma ideia de modo por que foi feito o lançamento.

Por a acharmos muito interessante, reproduzimos, a seguir, na íntegra, a descrição do referido lançamento da ponte:

Quem, ainda ontem, passasse pela rua do Carmo, poderia ver, ao cimo das escadinhas de Santa Justa, uma grande peça de ferro inclinada para as torres do elevador.

Essa peça era o pilar articulado do viaduto que devia servir de elemento principal ao método de lançamento adoptado.

Levantadas as torres nas escadinhas de Santa Justa com a sua estação inferior ao nível da rua Aurea, a estação superior, cujo nível está a 32 metros da inferior, dista 25 metros do terraço construído em substituição do telhado no prédio do ex.^{mo} sr. conde de Tomar, donde, pelo chamado jardim do Carmo, os passageiros transportados pelo elevador saíam para o Largo do Carmo.

Esta distância de 25 metros tinha de ser servida por linha de comunicação, necessitando por isso dum viaduto cujo tipo podia ser escolhido entre os numerosos conhecidos e de resultados práticos garantidos. Porém, uma das condições a que devia satisfazer o viaduto era não utilizar as paredes da casa do ex.^{mo} sr. conde de Tomar como ponto de apoio dum extremo, e ainda mais era necessário evitar a

construção de andaimes pesados com ponte de serviço e acessórios de montagem obstruindo a rua do Carmo, podendo ocasionar desastres pela queda de peças de construção ou ferramentas, etc., exigindo além disso, no capítulo da economia, dispêndios consideráveis relativamente à obra em questão; por outro lado era necessário um sólido apoio para montar o viaduto em troços sucessivos e bem assim o pilar correspondente, circunscrevendo o recinto destas operações no menor espaço possível, não exigindo mais do que o já provisoriamente ocupado pelo tapume que envolve as obras do elevador; e por fim levar em conta o lançamento que deveria ser o quanto permite a previsão humana, o mais rápido, correcto, e despidido de qualquer perigo. Foi então que nasceu a ideia de projectar o viaduto articulado pelo meio do extremo do seu pilar, ficando o extremo do viaduto, do lado das torres, articulado também nestas, o outro extremo, do lado e ao nível do terraço, sem apoio, figurando uma grande consola ou cachorro a partir do meio do viaduto; isto, bem entendido, supostas as coisas em posição definitiva.

Tomando as torres como ponto de apoio, fixaram-se contra elas sucessivamente os troços do viaduto, fazendo-se comodamente a cravação sucessiva duns troços aos outros. Terminada esta operação, ficou, para assim dizer, o viaduto *chapado* contra as torres pelo lado que mais tarde será o piso, ficando voltado para a rua do Carmo o meio do viaduto com as respectivas chumaceiras de articulação cravadas definitivamente, o eixo geométrico das mesmas bem em linha recta, e tudo perfeitamente desempenado. A altura em que este eixo de articulação ficou colocado foi com muita exactidão determinada com as distâncias ao eixo de articulação do pilar no solo.

Passou-se em seguida à muito cuidadosa montagem do pilar oscilante: para isso, sobre uma larga base de beton pertencente a um forte bloco enterrado no solo assentaram-se, alinharam-se e nivelaram-se provisoriamente e o melhor possível os formidáveis calços para as chumaceiras do eixo de articulação da base do pilar (isto tudo dentro do tapume das obras do elevador), construiu-se em seguida um ligeiro andaime inclinado tendo sempre como apoio as torres, sendo o leito do plano inclinado para deitar sucessivamente o pilar oscilante partindo da sua articulação do viaduto.

A operação correu com a mesma facilidade como para o viaduto; cravaram-se sucessivamente os troços do pilar oscilante e tão bem se tinha havido na exactidão das suas medidas o chefe montador, que veio a chumaceira de articulação do extremo superior do pilar coincidir exactamente com o eixo do viaduto.

Passaram-se nos eixos de articulação os cavilhões, completaram-se todos os resguardos para garantir a estabilidade das peças e o sistema ficou pronto para ser lançado à sua definitiva posição.

Pelo que fica exposto, julgamos ter definido bem a situação dos elementos do sistema no início da operação do

UM CONCURSO UTILITARIO DO "BOLETIM DA C. P."

O "Boletim da C. P.", magnífica revista dos ferroviários e à qual os ferroviários devem iniciativas louváveis e de grande interesse, como algumas viagens ao estrangeiro, por preços excessivamente módicos, organizou também um concurso utilitário com a colaboração das Oficinas Metalúrgicas "Oliva", de S. João da Madeira, que despertou, como é natural, na família dos trabalhadores da grande Empresa, o maior interesse, tendo ascendido a cerca de 7.000 o número de concorrentes.

O sorteio, a que se procedeu recentemente, teve os seguintes resultados:

1.º prémio: n.º 3443 — Uma máquina de costura "Oliva" ao factor de 3.ª Joaquim da Silva — Ovar.

2.º prémio: n.º 9836 — Um fogão de cozinha "Primoliva" ao fiel de 2.ª Francisco Lopes Lameira — Lisboa-P.

3.º prémio: n.º 5968 — Um ferro de engomar "Oliva" ao chefe de Distrito João Dionísio — Abrantes.

4.º prémio: n.º 4815 — Um ferro de engomar "Oliva" ao factor de 1.ª António Marques Clara — Telhada.

5.º prémio: n.º 3359 — Um ferro de engomar "Oliva" ao limpador Joaquim Matos — Campolide.

6.º prémio: n.º 3033 — Um ferro de engomar "Oliva" ao factor de 2.ª João Chambre — Setil.

7.º prémio: n.º 1401 — Um ferro de engomar "Oliva" ao carregador José Machado Ferreira — Torre das Vargens.

8.º prémio: n.º 5508 — Um ferro de engomar "Oliva" ao factor de 2.ª Manuel António Costa — Borba.

lançamento e, assim, as manobras que ontem se executaram facilmente serão compreendidas.

E' claro que o pilar só podia descrever um arco de círculo em volta da circulação do seu extremo no solo, com um raio igual à distância entre esta extremidade e a outra articulação com o viaduto; a parte deste deste que vem a ser o mesmo eixo era pois obrigado a mover-se no mesmo arco de círculo, e não tinha outra trajectória.

Posto isto, é claro que, liberto o viaduto das suas prisões com a torre, e obrigado o seu extremo inferior a mover-se constantemente apoiado às torres, o sistema moveu-se, modificando-se sucessivamente o ângulo formado pelo eixo do pilar com o eixo do piso do viaduto até o valor de 90 graus, limite que fixa a posição definitiva do viaduto, ficando este com o piso horizontal e o eixo do pilar em posição vertical.

O extremo do viaduto que acabou de correr ao longo dos montantes das torres fixou-se aos mesmos, por terceiros eixos de articulação passados em chumaceiras cravadas umas no extremo do viaduto, e outras invariavelmente fixas aos montantes das torres.

Vamos dizer como se realizou esta operação.

Sobre as carlingas da parte superior das torres fixaram-se 4 aparelhos diferenciais de 8.000 quilos cada um, transmitindo, por meio de correntes, os seus esforços ao topo inferior do viaduto.

UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Por cedência amável da Câmara Municipal de Sintra, iniciaram-se no Palácio de Valenças, no dia 11 do corrente, as reuniões, de carácter técnico, das Subcomissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro, em que estão representados diversos países.

As representações são as seguintes:

Dr. Bruno Kepnik, Áustria; engs. Long, Marchand e Tougue, França; engs. Palmieri, Cirilo e Fazio, Itália; engs. Dietschi, O. Hager e A. Lambert, pela Suíça; engs. Svenson e Boath, pela Suécia; professor Dobmaier, pela Alemanha.

Os caminhos de ferro portugueses estiveram representados pelos srs. engenheiros Azevedo Nazaré, Ferreira de Almeida, Vaz Sintra e Abreu Ferreira.

O sr. engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., inaugurou os trabalhos com uma alocução em que apresentou, em nome da Companhia, cumprimentos aos delegados.

Constituíram-se, em seguida, duas subcomissões, uma presidida por Portugal, outra pela Alemanha Ocidental, encarregadas de estudar os problemas técnicos referentes, respectivamente, à exploração de linhas férreas secundárias e ligações de serviço.

Os delegados, durante a sua estadia em Portugal, visitaram Évora e Tomar, de onde seguiram para o castelo do Bode.

As sessões da conferência demoraram até ao fim da semana transacta.

No dia do encerramento dos trabalhos, foi oferecido um banquete a todos os delegados.

A acção combinada e bem repartida destes aparelhos foi levantando-o com vagar, sempre encostado às torres, ao mesmo tempo que o pilar experimentava o maior esforço de flexão, e os aparelhos aguentavam o maior esforço da tracção.

Esses aparelhos bastaram para toda a manobra, e, movendo-se o viaduto, todo o sistema foi obrigado a descrever as trajectórias que lhes foram assinadas.

Foi porém aliviado, em parte, o trabalho dos aparelhos pela ajuda de 2 guinchos e cadernais que, situados no último andar do prédio do sr. conde de Tomar, iam prender-se ao extremo superior do pilar e solicitavam-o no sentido próprio da sua rotação.

No momento em que a ponte tocou o terraço do Carmo, perfeitamente ajustada, uma vibrante salva de palmas rompeu da multidão que se detivera na rua, enchia as janelas dos prédios vizinhos, e se aglomerava sobre a casa do sr. conde de Tomar.

Raul Mesnier foi alvo de uma vibrante manifestação de simpatia. Antes de mais ninguém, nesse momento, e ao lado dele sobre a ponte, pudemos estreitá-lo num caloroso abraço, contentes do seu justo orgulho e justamente orgulhosos, do seu contentamento — porque não estimamos Mesnier só como nosso colaborador, mas como nosso bom amigo, e bom amigo da Gazeta.

A Exploração dos Caminhos de Ferro em Portugal

Segundo as Bases da Concessão Única a que se refere a Lei n.º 2008

Por JOSÉ LÚCAS COELHO DOS REIS

II

SEGUNDO o contrato de concessão única assinado entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o Senhor Ministro das Comunicações, que representava o Governo, em 14 de Junho último, para a exploração de todas as linhas férreas do País, quase se pode dizer que as aspirações e esperanças dos accionistas particulares, consistem apenas na justa remuneração do seu capital, em harmonia com as disposições da Base XVII do indicado contrato — e, neste ponto, estou plenamente certo que as referidas aspirações e esperanças facilmente se conseguirão, desde que se comece desde já a pôr em execução as vantagens consignadas em algumas das Bases constantes do Decreto n.º 38.246 de 9 de Maio último, os incitamentos e recomendações exaradas no Relatório que o antecede, e ainda as disposições dos Decretos n.ºs 38.247 e 38.248.

Devemos também ter presente que, pelo n.º 3.º da Base III, a Companhia é obrigada a fazer a exploração de toda a rede concedida, segundo os métodos de empresa industrial privada, conforme os progressos técnicos e comerciais, o que a obriga a procurar realizar a referida exploração com o menor número de despesas e o maior volume possível de receitas.

No Relatório que antecede o Decreto n.º 38.246, numa das passagens do n.º 15 do referido Relatório, diz-se:

«Para debelar esta situação, será necessário adoptar várias medidas, embora escalonadas no tempo, tanto mais que umas só podem efectivar-se com grandes investimentos de capital, outras exigem tempo para a preparação técnica de pessoal. Impõe-se sobretudo a redução gradual do número de empregados, a simplificação dos serviços e a

substituição do material cansado e antieconómico, em especial o da tracção.»

Verifica-se pela citada passagem: «Impõe-se sobretudo a redução gradual do número de empregados, a simplificação dos serviços e a substituição do material cansado, antieconómico, em especial o da tracção» — a importância que o Governo do País lhe dedica — e, de facto, ela é tão importante, que merece ser bem posta em evidência.

Mais adiante, e ainda do mesmo número 15 do Relatório, é interessante transcrever-se também a seguinte importante passagem:

«Novas aquisições de material moderno e económico, completadas com a oportuna electrificação das linhas e ramais que o tráfego justifique, aliadas a uma severa e esclarecida administração da Companhia, hão-de permittir, quer-se crer, o seu completo equilíbrio económico, que se traduzirá numa melhoria muito importante de um serviço público, no enriquecimento da economia nacional, através da valorização desse serviço.»

E para completar o pensamento e desejo do Governo, transcreve-se mais uma pequena passagem da última parte do número 18 do indicado Relatório, que diz:

«Julga-se que com uma administração diligente, etc.»

O Decreto n.º 38.247 que extinguiu as Direcções Gerais dos Serviços de Viação e dos Caminhos de Ferro, substituindo-as pelo novo organismo denominado «Direcção Geral de Transportes Terrestres», tem igualmente muita importância para a exploração dos caminhos de ferro.

Verifica-se pelo referido Decreto, que foi redu-

zido consideravelmente o número de funcionários que existiam nas duas Direcções Gerais, como se demonstra pelo respectivo quadro da Direcção Geral de Transportes Terrestres —ficando, porém, os que passaram para fora do quadro, por excederem o número a prestarem serviço na Nova Direcção Geral de Transportes Terrestres, até que se deem vagas nas respectivas categorias e classes, ou que sejam colocados em outros serviços do mesmo ou de outros Ministérios. Apenas foi dispensado do Serviço o pessoal que não fazia parte dos quadros efectivos e assalariados, a quem se deu, contudo, uma indemnização, respectivamente de três meses de vencimento para os primeiros e de um mês para os assalariados, os quais gosarão do direito de preferência absoluta no primeiro preenchimento de vacaturas.

A unificação das Direcções Gerais de Caminhos Ferro e dos Serviços de Viação numa única Direcção Geral, com a designação de Direcção Geral de Transportes Terrestres, indica claramente ser desejo do Governo que o exemplo se siga na C. P. —que é um dos mais importantes serviços de interesse público que o País possui—fazendo-se para isso a simplificação dos serviços e a redução gradual do número de empregados, como se indica numa das passagens do n.º 15 do Relatório que antecede o Decreto n.º 38.246, a que já neste artigo se fez alusão.

No número 4.º do artigo 23.º do Decreto n.º 38.247 aparece uma interessante inovação, que bem merece ser posta em evidência, pelos benefícios que dela hão de resultar para o caminho de ferro e ao mesmo tempo para o País.

Determina-se nesse número 4.º do artigo 23.º do mencionado Decreto, que o Fundo Especial de Transportes Terrestres será também aplicado a

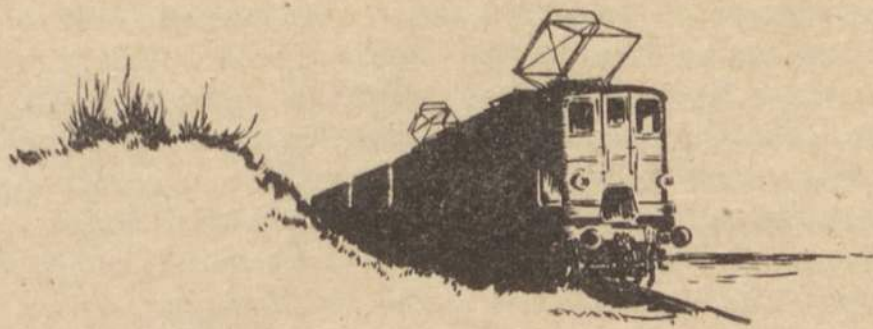
subsidiar a construção e reparação das estradas de acesso às estações de caminhos de ferro, até 10 quilómetros das mesmas.

Esta disposição é de uma extraordinária importância, porque vem resolver a maneira de se reparar um grande número de importantes estradas de acesso às estações na sua maioria municipais e outras simples carreiras—e ainda a possibilidade de se proceder à construção de pequenos ramais, com o leito aproximado do das estradas Nacionais, para servirem também de acesso a determinadas estações. Algumas conheço eu, porque tenho estudado o assunto, que reparadas umas e construídas outras, farão por certo afluir ao caminho de ferro grande parte do tráfego que dele anda desviado, principalmente de mercadorias em determinadas regiões industriais, pelo grande encurtamento das distâncias que essas reparações e construções provocam.

Para este efeito, deve-se desde já determinar aos Inspectores da Companhia,—porque não há tempo a perder—que em colaboração com os chefes das estações procedam ao necessário estudo das estradas que a cada estação dão acesso até 10 quilómetros das mesmas que necessitem serem reparadas, e as que pela sua importância se justifique a sua construção, o que tudo deve constar de relatórios bem fundamentados.

Finalmente por hoje referir-me-ei ao que o Decreto n.º 38.248 estabelece.

Por este Decreto espera-se conseguir-se em grande parte o equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos Transportes Terrestres, no que diz respeito ao transporte de mercadorias por viaturas automóveis a distâncias superiores a 50 quilómetros.



A Romagem dos Combatentes Portugueses a França

CARTA DE UM ANTIGO COMBATENTE

Do nosso prezado amigo, sr. Pedro de Freitas, do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, em 1917, recebemos, a propósito da romagem, realizada em Maio do corrente ano, aos cemitérios portugueses de La Couture, a carta que, a seguir, publicamos na íntegra.

Nessa carta, para a qual chamamos a atenção dos nossos leitores, o sr. Pedro de Freitas Branco, autor do livro de memórias Em França, trinta anos depois, esclarece devidamente que a ideia de uma peregrinação aos cemitérios portugueses de La Couture já fora por ele defendida em Julho de 1935.

Eis a carta:

Acerca da recente romagem dos combatentes portugueses a *La Couture*, tive eu, há dias, o prazer espiritual de, na Sociedade de Geografia, ouvir a voz do glorioso general sr. Ferreira Martins referir-se, sucintamente, a essa encantadora jornada de amor Pátrio e de saudosa irmandade amalgamada nas vicissitudes de uma guerra, a sete lustres de distância.

Estranhei que a lição do ilustre general não fosse dada na *Casa dos Combatentes*. Tratando-se de um caso geral dos homens da guerra, tudo nos levava a crer que melhor do que em casa alheia, na *nossa*, os assuntos que nos dizem respeito mais concordantemente podiam ser expostos. Tanto mais que, nela, há comodidade, ambiente e até melhor disposição para a nossa qualidade de irmãos de armas da velha guerra.

Ouvi, fiquei ciente, e em mim nasceu uma certa mágua por lembrar-me da ideia que há dezasseis anos proclamei e defendi, mas que, mercê de falta de gosto ou de interesse de terceiros, não foi possível consumir-se: também uma excursão de saudade aos antigos campos de batalha da França.

Em 1935 dei eu início às simpáticas festas de confraternização anual do B. S. C. F. Realizadas indistintamente entre antigos oficiais, sargentos e soldados, logo nesse ano, no Casino de Cascais, proferi as seguintes palavras: «...entre as confraternizações anuais deste sistema, uma outra se deve realizar: em excursão à França, aos campos dos nossos martírios, o Batalhão da Paz deve ir cumprir um dever igual ao que muitos camaradas de outras Nações já o têm feito — visitar na paz aquilo que na Guerra tantos sacrifícios lhe custou...». Estas palavras mereceram ao *Diário de Notícias* e ao *Século* de 4-5-1935, o seguinte registo, respectivamente: «Pedro de Freitas propõe que se intensifique a propaganda da excursão que deve levar a França os combatentes»; «Pedro de Freitas propôs que no próximo ano os antigos combatentes do Batalhão vão a França visitar os campos de batalha e as sepulturas dos mortos da unidade...».

E em conformidade, logo numa circular distribuída aos combatentes do Batalhão, de Julho de 1935, eu escrevia: «...elaborar um programa sobre a excursão que se pretende fazer a terras de França e estudar a possibilidade de organizar a mesma o mais rapidamente possível e dentro das posses mais viáveis».

Ora, se ao meu Batalhão «nada era impossível» — assim o seu Comandante o crismou num momento particularmente difícil quão heróico da sua vida de guerra nos campos de batalha — eu rejubilava com a ideia fixa de tudo se agregar e vencer. Mas... oh! peregrina ideia! A frase célebre desta vez saíra parafraseada — *tudo era impossível!*

Falhada, então, a intenção colectiva da romagem, eu, como homem que facilmente não esmorece dos seus propósitos, em 1948 tomo essa peregrinação por minha conta. Vou a França, recordo, revivo, e, a *La Couture* vou cumprir perante os irmãos mortos o meu sacrossanto dever.

Desta curiosa e sentidíssima viagem dei a público um livro sob o título — *Em França, trinta anos depois*, obra que, se duma maneira geral tem despertado interesse, mereceu já de um ilustre historiador português: «...é, sem favor, o mais expressivo e sentimental romance luso, do *post-guerra* de 1914-1918, nascido no próprio seio do conflito e nele vivido».

Satisfeito, sem dúvida, fico por esse dever cumprido; e, congratulando-me pela maneira afável como era ainda lembrado o nome de Portugal e dos portugueses que pelejaram na velha guerra por essas regiões além onde fora a antiga zona do C. E. P., mais se me renovou a ideia de tornar a defender a colectiva romagem a França. Assim, a 29 de Novembro de 1948 — um mês após o meu regresso da viagem aos campos da Flandres — e depois de aplanar com o meu antigo Comandante a vantagem que havia em que fosse a nossa unidade mais uma vez a dar o nobre exemplo da boa união e da patriótica disciplina entre portugueses que jogaram a vida em obediência aos deveres que a Pátria lhes impôs, novamente lanço a ideia da romagem e faço distribuir umas circulares com o itinerário da excursão. À minha volta consigo a adesão de dois ilustres amigos — os srs. major Rosa Bastos e Carlos d'Ornellas — e assim fica constituída a Comissão que subscrive a circular. Esta é distribuída, a imprensa faz-lhe a devida publicidade, e cerca de uma dúzia e meia de inscrições ainda se recebem. Mas quanto à realização prática da romagem, tudo foi impossível por falta de coesão de certas entidades que eram indispensáveis em tão grande empresa.

Se não tive o prazer de ver — ainda desta vez — coroada de êxito a minha própria acção, contudo sinto-me satisfeito por verificar que outros camaradas foram mais felizes do que eu, pois a ideia, agora tão comprovadamente benéfica, resultou, e deu corpo e alma a futuras romagens a França, justificando, plenamente, de quanto era proveitosa para a causa dos combatentes portugueses a minha proclamação de há dezasseis anos a esta parte.

Se os velhos combatentes portugueses — à falta já de idades moças para serem irradiados em cruzeiros às Áfricas ou ao estrangeiro a expensas alheias — puderem, mesmo à sua custa, anualmente, promoverem a sua romagem de saudade aos cemitérios portugueses em França, poder-se-á dizer patrioticamente que, embora as suas cãs, hoje, sejam olhadas de soslaio, afirmarão, mais outra vez, a sua fé inquebrantável no cumprimento de um religioso dever e revigorarão mais e melhor o nome imperecível do nosso velho Portugal.

Deste modo fica feita, desde já, a minha inscrição para a futura romagem dos combatentes portugueses a França.

Recortes sem comentários

Devoluções

De uma ilustre Senhora, que se oculta sob o pseudónimo de «Uma pobre Condessa», recebemos a seguinte carta que gostosamente publicamos:

«Senhor:

«Sendo meu marido assinante e eu assídua leitora de «O Debate», foi com certa mágua que li em «Ao longo da semana» a solta «Pecado já velho», embora o «Mas...» o suavise um pouco.

Venho pois pedir piedade para os pobres Condes, Viscondes e Marquesses.

Tem muita razão Manuel Anselmo de se queixar, mas acho que deveria primeiro considerar nos seguintes pontos:

1.º — Hoje, usar um título não obriga a despesas isto é não custa dinheiro, nem tão pouco a possuir uma fortuna. Já lá vai o tempo que quando se era Conde tinha-se um Condado.

2.º — O que por aí vai de jornais e revistas que somos obrigados a assinar.

São os jornais e revistas católicas como: *Stela, Aleluia, Flama, Voz de Fátima, Voz da Verdade, O Semeador, A Messe do Senhor, A Cruzada do Rosário, As Rosas de Santa Terezi-nha*, vários folhetos das Missões, etc..

Os jornais católicos, monárquicos e de Obras Sociais como: *O Debate, A Voz, As Novidades, O Gaiato, O Catraio, O Ardina, O Brado, Gil Vicente, Cidade Nova* e agora os *Cadernos de Manuel Anselmo*.

E' necessário ainda, evidentemente, um jornal noticioso do dia.

Isto tudo sem contar com as rifas para as várias Igrejas em construção ou reparação, as do sr. Prior de Aveleda, das Freiras de Galizes, das Dominicanas de Fátima e até de uns bombeiros não sei de onde.

E ainda as quotas de escolas, da Protecção às raparigas, de Orfanatos, Patronatos, etc., etc.

Pondo de parte rifas e quotas, falando apenas de jornais e revistas, não nos será lícito bramar contra o pouco interesse da maior parte?

Folheando há dias uma revista deparei com a genealogia de Camilo de Castelo Branco.

Pergunto: que interesse histórico ou heráldico tem esse estudo? Que interesse pode ter para a nobreza e para os católicos a genealogia de um escritor que, pelo menos em parte, da sua obra só disse mal, e meteu a rídiculo os fidalgos e o clero?

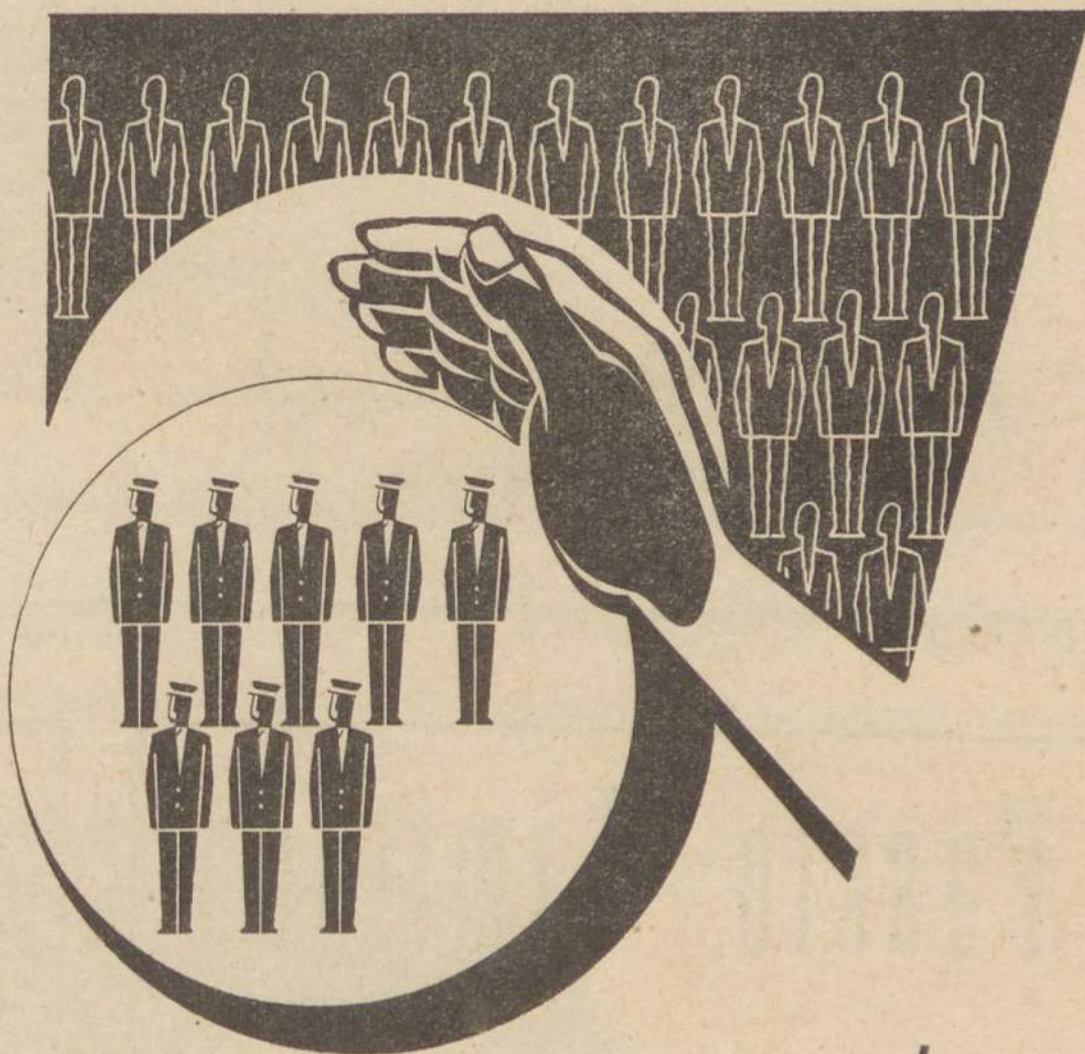
E se eu devolvesse essa revista entraria na

«a qualidade dos que devolvem!» como diz a *Cidade Nova* e dizia Augusto da Costa?

Acabo como comecei, pedindo piedade e também um pouco mais de justiça e um julgamento menos sumário.»

De *O Debate*

Seleccionar antes de...



... especializar

A habilidade que cada indivíduo possui para desempenhar diferentes ocupações ou ofícios pode ser convenientemente «medida» para melhor se avaliar o seu grau de possibilidades.

Graças a um cuidadoso programa de «testes» mentais, baseado nos princípios estabelecidos por Binet e Simon, e seguindo a aplicação prática de Philip Ballard, a selecção de pessoal para o Serviço do Movimento da Companhia Carris, que desde 1939 vem sendo feita em rigorosa obediência a estas doutrinas, apresenta já resultados que se podem considerar satisfatórios.

Estes e outros cuidados que a Companhia observa em todos os pormenores da sua organização, nomeadamente a educação mental e moral do seu pessoal, completam-se entre si, para tornar possível um serviço de transportes cada vez mais perfeito

«AO SERVIÇO DE LISBOA»

6

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

Fassio, Limitada

TRACTORES

MÁQUINAS AGRÍCOLAS
— E INDUSTRIAIS —

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4

FINALMENTE

CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA

The Red Hand Compositions Co - Londres

*Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas*

*Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira*



RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA

Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS, 5

End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 21868

Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção