

7.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Junho de 1959

Número 1716

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA
FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 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 Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20458—LISBOA

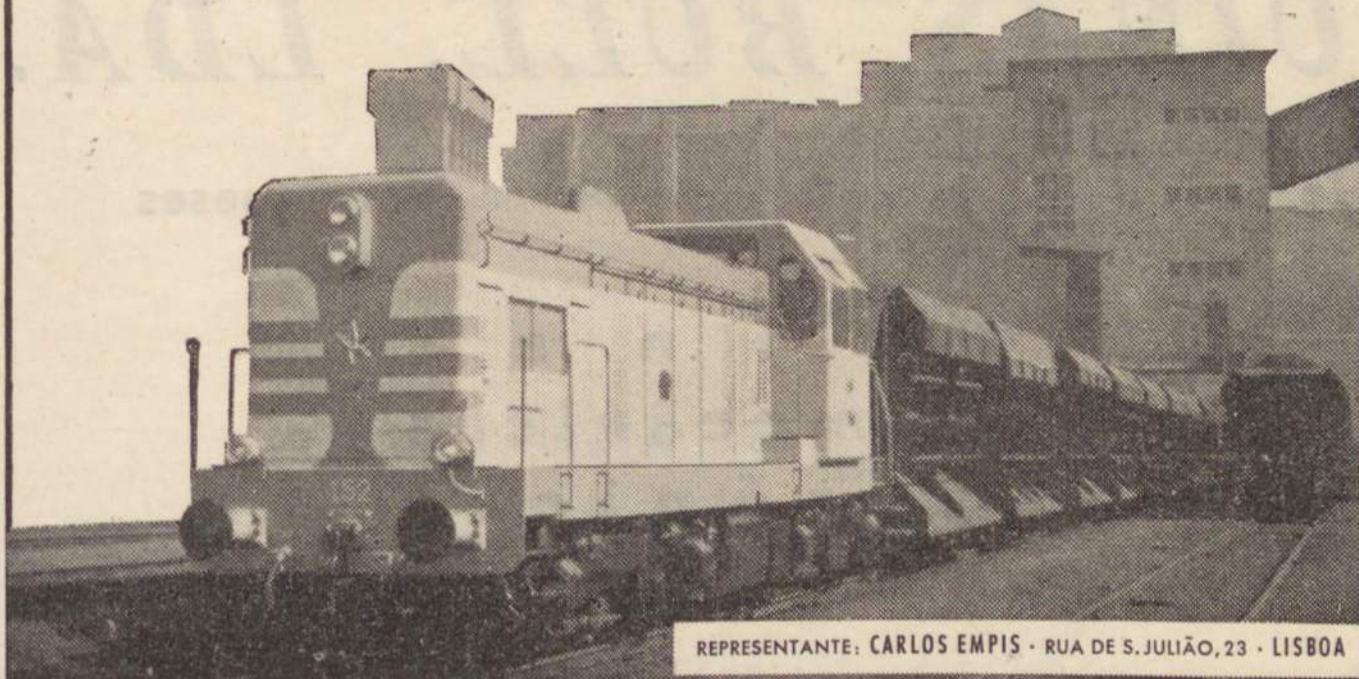
HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

Há uma e só uma!

FORMICA
REGD
MATERIAL DE REVESTIMENTO

- * NOVOS PADRÕES
- * NOVOS PREÇOS
- * MESMA GARANTIA DE QUALIDADE

FORMICA Resiste ao desgaste. Revestimento excepcional para mesas, balcões, etc.

FORMICA Resiste ao tempo. Mantém o colorido da primeira hora.

FORMICA Resiste aos ácidos, álcool, gorduras, detergentes, etc.

FORMICA Resiste ao calor. Suporta temperaturas até 130° C.

FORMICA É higiénica. Basta limpá-la com um pano húmido.

FORMICA É decorativa. Variedade de padrões e cores para todos os ambientes.



Não compre gato por lebre!

Existe apenas uma verdadeira FORMICA, material para revestimento único, preferido em todo o mundo. Só aceite as verdadeiras chapas marcadas FORMICA FORMICA-FORMICA. O material eterno incomparável. Ouça a opinião de um amigo que já tenha empregado FORMICA.

PARA MAIS INFORMAÇÕES DIRIJA-SE AO REPRESENTANTE EXCLUSIVO.

CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA S.A.R.L

Distribuidores no Porto: SOMANOR — Sociedade de Materiais Eléctricos do Norte, Lda. — Praça Carlos Alberto, 128-A — PORTO

Distribuidores em Coimbra: ARMAZENS DO ARNADO, LDA. Largo do Arnado 5 a 7 — COIMBRA



R. D. JOÃO V, 2—LISBOA
TELEF. 680007—8-9-0

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade

RUA RODRIGO DA FONSECA, 82, 1.º - E.

TELEFONE 4244-2

LISBOA

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 - 2 — 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

1716

16 — JUNHO — 1959

ANO LXXII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

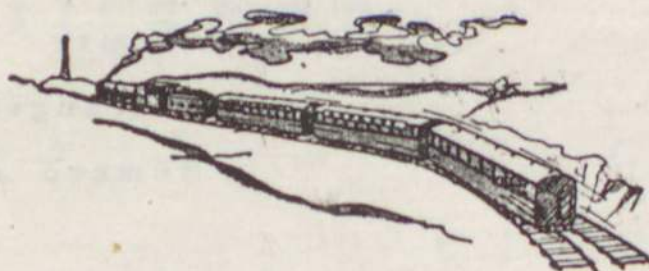
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	233
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	236
Caminhos de Ferro Ultramarinos	238
Curiosidades e distracções da Gazeta, por <i>C. MENDES DA COSTA</i>	239
Linhas Estrangeiras	241
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	242
Recortes sem comentários	243
Publicações recebidas	244
Vida Ferroviária	244
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	244



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Pois pouco tempo passado, já a companhia solicitava alterações ao contrato, que acabara de assinar, sendo o ponto essencial que a subvenção concedida que era, como se disse, de 18.000\$000 réis por quilómetro, fosse substituída pela garantia de um mínimo de produto quilométrico bruto, compromisso que o Estado assumiria contra o pagamento, pela concessionária, de 1.008.000\$000 réis, preço pelo qual lhe haviam sido vendidas as linhas do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setúbal, e restituição da quantia de 1.970.688\$000 réis, importância das subvenções que o governo já pagara, além da desistência das futuras subvenções relativas às linhas iniciadas de Évora para Estremoz e de Beja para Sueste e para o Algarve.

Na ideia, certamente, de remover, com a mais benevolente boa vontade, todas as dificuldades que impedissem de singrar a empresa a quem se confiara o encargo de continuar a nossa rede ao sul do Tejo, o governo apresentou à Câmara, em 7 de Novembro de 1865, um projecto de lei que garantia à companhia, durante cinquenta anos, o rendimento bruto quilométrico de 3.000\$000 réis, a conceder imediatamente, só em relação aos quilómetros explorados com seis meses de antecedência, que já se encontrassem nessas condições, ou de 3.600\$000 réis, a contar seis meses depois de 1 de Julho de 1869 de estarem terminadas as linhas em construção.

Era um expediente puramente financeiro — escreve Frederico Pimentel ⁽⁴⁾ — o que resultava desta proposta de lei, consistindo em adiar para mais tarde, e até para a geração futura, os encargos da construção das linhas férreas do Sul e Sueste.

O facto, porém, é que assim o consignou o contrato de 14 de Outubro de 1865 que, depois de acesa discussão, se converteu na lei de 25 de Janeiro de 66, à qual alguém chamou «memorável exemplo das ilusões que podem obcecar os poderes públicos». ⁽¹¹⁾

Desse contrato, que modificava essencialmente os anteriores, aprovados pelas leis de 29 de Maio

de 1860 e 23 de Maio de 64, se transcrevem os seguintes trechos:

«Aos 14 dias do mês de Outubro do ano de 1865, neste ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, e gabinete do Ill.^{mo} e Ex.^{mo} sr. conde de Castro, ministro e secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, compareci eu, António Augusto de Melo Archer, servindo interinamente o lugar de secretário do mesmo ministério, e aí estavam presentes, de uma parte, os Ill.^{mos} e Ex.^{mos} srs. António Maria Fontes Pereira de Melo, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda, e conde de Castro, ministro e secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, como primeiros outorgantes em nome do governo, e da outra parte, Julius Beer, como segundo outorgante, na qualidade de procurador da Companhia do Caminho de Ferro do Sueste de Portugal como mostrou pelos documentos em devida forma, que ficam arquivados em meu poder; assistiu também a este acto o bacharel António Cardoso Avelino, Ajudante do Procurador geral da Coroa junto a este ministério. Pelos outorgantes foi dito, na minha presença e das testemunhas abaixo nomeadas e assinadas, que entre si tinham eles ajustado e concordado no seguinte contrato para alteração do contrato aprovado pela carta de lei de 29 de Maio de 1860, e do contrato aprovado pela carta de lei de 23 de Maio de 1864, e se obrigavam em nome das pessoas a quem representavam a cumprir todas as cláusulas e condições seguintes:

«Artigo 1.^o A subvenção que o Estado pagou à Companhia do Caminho de Ferro de Sueste pela construção das linhas das Vendas Novas a Évora e Beja em virtude do artigo 27.^o do contrato de 29 de Maio de 1860, e a subvenção que o Estado é obrigado a pagar à mesma companhia pela construção das linhas de Évora ao Crato, e de Beja à fronteira de Espanha e ao Algarve, em virtude do artigo 8.^o do contrato de 23 de Maio

de 1860, ficam substituídas pela garantia de um produto bruto fixado em réis 3.600\$000 por quilómetro, a que o governo se obriga nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados nas diversas condições deste contrato.

Artigo 2.º A responsabilidade do governo pela garantia estipulada no artigo antecedente unicamente começa no dia 1 de Julho de 1869, se se verificarem ambas as seguintes condições:

1.ª Que no dia 1 de Julho do ano de 1869 estejam completamente acabadas e definitivamente recebidas pelo governo as linhas de Évora ao Crato, de Beja à margem direita do Guadiana, e de Beja a Faro.

2.ª Que no referido dia 1 de Julho de 1869 tenham decorrido seis meses completos de exploração em todas as linhas mencionadas na condição 1.ª deste artigo.

«§ 1.º Se no dia 1 de Julho de 1869 as linhas férreas referidas na condição 1.ª não estiverem completamente acabadas, o governo unicamente garante o produto bruto quilométrico de 3.000\$000 réis, e só com relação aos quilómetros explorados com seis meses de antecipação.

«§ 2.º Concluída a construção de todas as linhas e exploradas por seis meses, começará depois destes o produto garantido a ser de 3.600\$000 réis.

«§ 3.º A garantia do governo durará por espaço de 50 anos, a contar de 1 de Julho de 1869.

«§ 4.º O disposto no § 1.º deste artigo não isenta a companhia das penas em que incorrer por não concluir as obras nos prazos estipulados nos contratos de 29 de Maio de 1860 e 23 de Maio de 1864.

«Artigo 4.º A companhia obriga-se a pagar ao governo:

«1.º A quantia de 1.970.688\$000 réis, importância da subvenção de 16.000\$000 réis por quilómetro que a companhia recebeu em virtude do contrato de 29 de Maio de 1860.

«2.º A quantia de 1.008.000\$000 réis, importância do preço por que o governo vendeu à companhia o caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas com o ramal de Setúbal, em virtude do contrato de 23 de Maio de 1864.

«§ 1.º O pagamento destas duas verbas, na importância de 2.978.688\$000 réis, será feito em letras a três, seis e nove meses, por um terço cada letra da importância referida, adicionado com o juro respectivo na razão de seis por cento ao ano.

«Artigo 5.º A companhia desiste e cede a favor do Estado a subvenção de 18.000\$000 réis

por quilómetro estipulada no artigo 8.º do contrato de 23 de Maio de 1864.

«Artigo 6.º

«2.º

«§ 1.º Se as Cortes não aprovarem este contrato, o governo imediatamente autorizará o levantamento dos 90.000\$000 réis, a que se refere o n.º 1 deste artigo, e pagará a quantia retida, em virtude do estipulado no n.º 2.

«§ 2.º Se as Cortes aprovarem este contrato e a companhia não entregar as letras no prazo fixado no § 2.º do artigo 4.º, perderá ela a favor do Estado as duas quantias dadas em caução, em virtude dos n.ºs 1. e 2.º deste artigo.

«Art.º 7.º A garantia, a que o Estado se obriga por este contrato, é extensiva à linha do Barreiro às Vendas Novas e a Setúbal nos termos do artigo 2.º, suas condições e parágrafos; e do mesmo modo é extensiva à linha que a companhia construir da margem direita do Guadiana à fronteira de Espanha nos termos e prazos fixados no § 2.º, artigo 5.º do contrato de 23 de Maio de 1864.

«Art.º 8.º No caso de que, durante os cinquenta anos fixados no § 3.º do artigo 2.º, o produto bruto quilométrico exceda 3.600\$000 réis, obriga-se a companhia a pagar ao governo 20 por cento do excesso até ao completo embolso das somas que o governo tiver pago em virtude deste contrato, e em caso nenhum por mais tempo que os cinquenta anos fixados no citado § 3.º do artigo 2.º.

«Art.º 9.º O governo e a companhia reciprocamente desistem do direito consignado no artigo adicional ao contrato de 29 de Maio de 1860.

«Artigo 10.º Fica subsistindo o artigo 26.º do citado contrato de 29 de Maio de 1860, com as seguintes declarações:

«1.ª O governo unicamente poderá usar do direito de remissão depois de terminados os primeiros trinta anos de exploração;

«2.ª Se as linhas renderem 3.600\$000 réis, ou mais, por quilómetro, o preço da remissão será determinado pelo modo estabelecido no referido artigo 26.º;

«3.ª Se o produto quilométrico das linhas for menor do que 3.600\$000 réis, o preço da remissão será determinado de modo que, pelo tempo que faltar para perfazer os cinquenta anos, a anuidade seja calculada sobre os 3.600\$000 réis garantidos neste contrato, e, para os anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, a anuidade será liquidada como prescreve o artigo 26.º;

«Art.º 11.º Se, nos termos dos contratos de

29 de Maio de 1860 e 23 de Maio de 1864 e por aplicação das penas neles mencionadas, os mesmos contratos forem rescindidos, serão devidamente avaliadas as linhas que forem objecto desses contratos, e adjudicadas em hasta pública, com todas as suas cláusulas e condições, à empresa que oferecer propostas mais vantajosas. Os credores da companhia exercerão os seus direitos sobre o produto da adjudicação, e o governo se for credor será equiparado aos credores mais privilegiados da mesma companhia. A empresa adjudicatária das linhas será obrigada a embolsar o governo pelo modo prescrito no artigo 8.º das somas que o mesmo governo tiver pago à actual companhia, e esta não tenha podido satisfazer por não ter havido o excesso do produto bruto quilométrico previsto no citado artigo 8.º.

«Art.º 12.º Pelos artigos do presente contrato ficam respectivamente alterados, modificados, declarados ou substituídos os artigos 26.º e 27.º, a 2.ª parte do § 2.º do artigo 62.º, e artigo adicional do contrato de 29 de Maio de 1860, e no artigo 8.º e § 3.º do artigo 15.º do contrato de 23 de Maio de 1864. Todos os outros artigos destes dois contratos com as suas cláusulas e condições, vantagens, penas e encargos ficam em pleno vigor, como se neste contrato fossem inseridos e estipulados.

«Art.º 14.º Este contrato fica dependente da aprovação das Cortes e será definitivo logo que as mesmas Cortes o aprovem e seja convertido em lei.

«E com esta declaração deram por findo este contrato — António Maria de Fontes Pereira de Melo — Conde de Castro — Julius Beer —. Fui presente, António Cardoso Avelino — João Palha de Faria Lacerda — Pedro Roberto Dias da Silva — António Augusto Melo Archer».

*

Da discussão, que originou, — «das mais reñhidas dos nossos anais parlamentares» —, dão ideia alguns trechos do Eng.º Frederico Pimentel ⁽⁴⁾:

«Diz o relatório que não é justo nem equitativo que a geração, que lançou a semente à terra, faça tantos sacrifícios como aquelas que lhe colhem os frutos, devendo impor-se a cada um pagar e satisfazer os encargos das comodidades e vantagens que desfrutar.»

E, como consequência deste princípio, que nos parece tão lógico e até moral, mas que muitos anos depois se nos afigura não ter aceitação, o relatório daquela proposta de lei considera vantajosas as condições do contrato, logo que o caminho de ferro render, por quilómetro, a quantia de 1.967\$615 réis, que toma como fácil de alcançar

por comparação com o rendimento de outras linhas, não só estrangeiras, mas mesmo os nacionais do Norte e Leste.

As comissões de Obras Públicas e Fazenda, por sua vez, aduziram também argumentos e cálculos para demonstrarem que a garantia do rendimento bruto de 3.000\$000 réis por quilómetro não é encargo para o Estado, porque «o rendimento das linhas do Sul, já construídas e seus prolongamentos, dava quantia superior à acima citada». Argumentavam para isso com «a variada e abundante riqueza agrícola do Alentejo», com a das minas de S. Domingos, de Aljustrel e outras da região, cuja exploração se desenvolveria com a rede ferroviária, os mármore de Estremoz, Borba e Viana do Alentejo e a densidade da população algarvia.

Mas sustentavam os que impugnavam as bases da proposta que «é pura fantasia comparar os rendimentos dos caminhos de ferro dos grandes centros de civilização e indústria, quer em passageiros quer em mercadorias, com os da região transtagana, erma da população e com larga superfície de inculta e intratável charneca. Que por forma alguma se podiam encontrar analogias entre os rendimentos das linhas do Norte e Leste, sobretudo daquela que, além de atravessar uma região populosa e agricultada, servia muitos e importantes centros e unia as duas principais cidades do país, cortando-o nas direcções de maior movimento».

Ripostaram os defensores com vários argumentos, entre os quais «a grande produtividade do terreno alentejano e a possibilidade, se não a certeza, da transformação das charnecas em terras de cultivo e arborizadas, como já se deixara presagiar nas conquistas feitas entre Pinhal Novo e Vendas Novas.»

E, quanto a movimento de passageiros, baseavam-se, não só na vida e actividade internas do país, mas também nos passageiros, e mesmo mercadorias que, «para evitarem as dificuldades da passagem do cabo de S. Vicente, procurariam, os que viessem de Cádiz, da Berberia e do Oriente, os portos do Algarve para virem pela linha férrea para Lisboa, e vice-versa, para os que viessem de Bordeus e St. Nazaire com destino a Sevilha e Andaluzia» e, no seu admirável optimismo, afirmaram, com ênfase, que «Lisboa não era só a capital do país, mas também o cais ocidental da Europa.»

Mas todo esse optimismo não era, afinal, senão entusiasmo e boa vontade, pelo menos em grande parte, entusiasmo que muito vinha do papel fortemente aglutinador e civilizador que se reconhecia ao caminho de ferro, mas nem sempre com a serena e crítica visão das realidades.

(Continua)

AS FESTAS EM PORTUGAL**Inauguração do Caminho
de Ferro da Beira Alta****Viagem da Família Real
Notas e recordações de viagem**

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XV

A Cavalgada de Honra

A brilhante cavalgada, que tinha servido de escolta de honra ao rei e à rainha à sua entrada no Porto, compunha-se das senhoras seguintes: D. Camila Malheiro-Ratzenstein, D. Guilhermina Cândida Ferreira Machado de Lima, D. Laura Vilar Cardoso de Castro, D. Maria Augusta Pereira Machado, D. Margarida R. de Pereira Machado, D. Helena Bredereode, D. Ana Guedes da Costa, D. Maria Augusta Guedes da Costa, D. Emília Resende, D. Benedita Resende; e os senhores Conde de Corvo, Delfim de Lima, J. Martins de Queirós, Conde de Pereira Machado, Eduardo de Castro, António de Albuquerque, António B. Ferreira Júnior, Manuel Garrido, João Santiago, Dinis Santiago, António Girão, Francisco Brandão, Cristiano Wanzeller, Luís Woodhouse, António Mamede, Alfredo de Castro, Simão Lopes Ferreira, José Lopes Ferreira, Afonso Henriques Moreira, Alberto Catalão, Ramiro Magalhães, Avelino da Fonseca, Guilherme Sandeman, Luís de Magalhães, José Estêvão de Magalhães, Joaquim Viana, José Novais da Cunha, Duarte Borges Pacheco, João Borges Pacheco, Álvaro Alão, Roberto Lima Barreto da Gama, Joaquim de Araújo, Augusto Ferreira Veloso, e de muitos outros de que me foi impossível conhecer os nomes.

Os Cinco Dias no Porto

Tendo chegado ao Porto a 8 de Agosto, o rei conservou-se até 14, ao meio-dia.

Cada bairro da cidade tinha nomeado uma comissão de festas. Daí uma grande emulação. Era ver quem ultrapassava o seu vizinho e dava à festa maior brilho e animação.

Tinha também cada bairro a sua banda de música, que tocavam nas diferentes praças da cidade. A população entregava-se a danças alegres. Estes divertimentos prolongavam-se até muito tarde.

No fim da noite, fogos de Bengala de diversas cores lançados do cimo da gigantesca torre dos Clérigos projectaram sobre a cidade luzes multicores que não foram a menor atracção da noite.

A 9, de tarde, uma recepção muito brilhante se efectuou no palácio real. O desfile das pessoas para cumprimentar o rei, durou muitas horas.

À noite, o Teatro Príncipe Real deu uma representação de gala a que assistiu a família real. Quando esta atravessou a Rua das Flores uma encantadora jovem rapariga, escolhida pela comissão de festas dessa rua, recitou versos à rainha e ofereceu-lhe um ramo de flores. A multidão aplaudiu, e as senhoras agitaram os lenços das janelas das casas vizinhas. Quando a família real chegou à sala do teatro, a orquestra tocou o hino. Toda a gente estava de pé.

Durante o entreacto um jovem poeta português leu os versos seguintes em honra de Sua Majestade:

AO REI!

*Mentira! Não é verdade
Essa revolta daqui!
O Porto, a heróica cidade,
Em que eu, orgulho! nasci,
— Embora alguns não concordem
E outros protestem, direi,
Que tem por símbolo a Ordem
E tem por brasão a Lei!*

*Não é verdade que o povo
Honrado, honesto e leal,
Semeasse um credo novo,
Que não medra em Portugal!
— Sempre firme numa crença,
Esse eterno lutador,
Só tem por aurora imensa
Da Liberdade o fulgor!*

*Não é verdade que o Porto,
Cidade de um sangue azul,
Disse ao passado: és morto!
E a lama de esse paul
A arremessasse em despeito,
Na passagem triunfal
De quem tem jus ao respeito
Do verbo mais liberal!*

*E os boatos que eu desminto,
Desmete-os todo o País,
Sentindo, assim, como eu sinto,
A consolação feliz
De ver levantado e claro,
Ainda mais uma vez,
O brio sincero e raro
Do bom povo português!*

*O povo, — Rei que me escutas!
O povo respeita as leis,
E despreza altivo as lutas
Das almas menos fiéis,
O povo, Senhor, não dorme,
Deixá-los assim dizer:
— Essa consciência enorme,
Nunca pode adormecer!*

*Neto desse Rei-Soldado
Que legou o coração
A este povo abençoado,
Há uma religião
Naquelas cinzas tão frias,
Mas ainda sagrado pó:
São as nossas simpatias
Ao neto de um tal avô!*

*Não venho vibrar insultos
A qualquer partido ou grei:
Esses que miram ocultos,
Nem podem fitar o rei;
Mas digo neste momento
Ousadamente febril,
Que não aplaudo o talento
Enlameado, incivil!...*

*Já viste Senhor, portanto,
Do quadro a risonha cor,
Júbilo que chega ao pranto,
E pranto que diz amor:
Eis, pois, a nota sincera
Desta cidade leal,
Que ama o trono, — a Primavera
Eterna de Portugal.*

*Mas, apesar disso tudo,
O teu destino é de fel!
Quantas vezes ao veludo
Preferirás o burel,
Que é difícil e penosa
Essa missão de reinar:
— Ante uma guerra acintosa
Jamais poder protestar!*

*Sai-me do íntimo um brado:
Ouvi-o todos ouvi,
Pois deixo assim levantado
Este Porto em que eu nasci!
Ante um povo assim tão grande
Convictamente erguerei,
De minha alma que se expande
Nesta festa, um — Viva ao Rei!*

Porto, 9 de Agosto de 1882

Raul Didier

A Revista e o Banquete

No dia seguinte, 10 de Agosto, efectuou-se a parada das tropas de guarnição na Praça de D. Pedro IV, onde se tinham erguido elegantes tribunas.

À noite, um grande banquete de mais de 200 talheres foi oferecido ao rei pelo Município. O palácio onde se realizou, encontrava-se elegantemente decorado. Notava-se sobretudo a escada ornada com grandes espelhos, estátuas de bronze com candelabros e vasos cheios de flores. De cada lado erguiam-se troféus. Quando se atravessa a galeria onde se encontram os retratos dos últimos reis e a espada de D. Pedro IV, chega-se a uma pequena sala que termina num grande salão ricamente mobi-

lado. As paredes almofadadas estão forradas de cetim branco salpicado de estrelas prateadas.

Deste grande salão passa-se a um outro compartimento, que conduz ao toucador da rainha. Este último está forrado de cor de rosa de um efeito encantador: o serviço de toucador era de prata.

A sala de jantar estava ricamente ornamentada e com gosto. Continha três mesas: a do fundo, de 14 talheres, tinha a forma duma ferradura. Era a mesa destinada à família real. A baixela era muito rica e toda de ouro e de prata.

As mesas para os convidados estavam guarnecidas com candelabros de prata de trabalho artístico de um grande mérito.

No meio do banquete o presidente do Município, Sr. Correia de Barros, dirigiu ao rei um discurso que foi muito aplaudido. Posso dar apenas um curto resumo. O Sr. Correia de Barros disse que o povo português tem pela dinastia de Bragança a maior veneração, porque a essa dinastia se ligam duas datas memoráveis, a de 1640 em que D. João IV quebrou as algemas da nação portuguesa, e a de 1834 em que o Duque de Bragança criou a liberdade.

O entusiasmo da população, continuou o Sr. Correia de Barros, é justificado quando se vê à sua frente um rei tão liberal como justo, e quando ao lado deste está uma princesa à qual o povo encontrou qualidades tão nobres para lhe dar o nome de «Anjo da Caridade».

O rei respondeu:

«O Sr. Presidente do Município lembrou de uma forma muito amável alguns feitos dos meus antepassados. É um justo tributo à sua memória. É verdade que meu avô deu a liberdade a Portugal, mas uma grande parte dos seus triunfos não pertencem à cidade heróica que tinha a seu lado?»

«Para mim», disse ainda Sua Majestade, a liberdade é um Credo, e são também um Credo os deveres de um rei constitucional; é por isso que os sigo com uma fé integral».

«Felizes dos monarcas», acrescentou Sua Majestade, «que podem andar sem receio entre as massas populares» — fazendo alusão a um passeio a pé de toda a família real entre a população — «O único ceptro dos reis é o coração dos povos».

«É melhor depor o ceptro do que governar contra a vontade nacional».

Estas palavras do rei foram acolhidas por prolongados e frenéticos aplausos. As expressões que emprego aqui nada têm absolutamente de exagerado, apenas descrevem os factos.

O delegado dos veteranos da liberdade, Sr. Manuel Martins, ergueu em seguida um brinde ao rei.

Depois do banquete Sua Majestade abraçou aquele veterano das guerras da liberdade.

No banquete, a rainha trajava um rico vestido de

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

No dia 1 de Janeiro de 1959 completaram-se dez anos que o porto da Beira passou para a directa administração do Estado Português, integrado na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique.

O trabalho desenvolvido desde então, os melhoramentos e inovações introduzidas, vieram consagrar a capacidade de organização e competência profissional dos técnicos e dos ferroviários portugueses.

Recordam-se, a propósito, as palavras que o Ministro dos Transportes e Minas da Rodésia pronunciou quando era apenas volvido um ano sobre a integração do porto da Beira nos Caminhos de Ferro de Moçambique:

«A Beira — afirmou o Ministro — será sempre o porto natural e mais próximo da Rodésia, e por isso continuará sempre a ser o seu porto principal enquanto os portugueses mantiverem a eficiência e interesse que têm agora. É nosso desejo ver progredir este porto e ansiamos pelo dia em que navios maiores o possam escalar com qualquer maré. Com o porto da Beira nas vossas mãos, nós, na Rodésia, nenhum receio poderemos ter quanto ao futuro».

Presentemente, a fim de melhorar as condições do porto, estão em vias de ser construídos dois novos cais, além de outros planos que hão-de assegurar, no futuro, a continuidade de uma obra que constitui um justo título de orgulho dos portugueses do nosso ultramar.

MOÇAMBIQUE

Foi nomeado Adjunto Comercial da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, o Inspector Comercial, sr. Manuel Alves Brum, que interinamente vinha exercendo o cargo desde a passagem à situação de aposentado do sr. Major Azinhais Mendes, que durante alguns anos desempenhou aquelas funções.

— A Agência Comercial dos Caminhos de Ferro de Moçambique, em Pretória, inaugurou novas instalações, tendo o seu director, sr. Vasco Palmeirim, convidado para um Porto de Honra diversas individualidades, entre as quais o sr. Dr. J. H. Botha, dos Caminhos de Ferro e Portos da União da África do Sul.

Aquela Agência, além das funções comerciais, para que foi inicialmente criada, desempenha também um importante intercâmbio turístico e cultural, entre Moçambique e a União da África do Sul.

cetim branco guarnecido de rendas, um colar de diamantes e de esmeraldas, e na cabeça estrelas com pedras preciosas. Sua Majestade levava a medalha da Sociedade Real Humanitária.



Por C. MENDES DA COSTA

Precauções nas viagens ferroviárias de Chefes de Estado

As medidas de segurança que antigamente eram tomadas por ocasião das viagens dos chefes do Estado, ainda não caíram em desuso e, como podemos verificar, são hoje idênticas. Uma curiosa notícia nos é dada pela «Enciclopédia das Famílias» do ano de 1898 e que transcrevemos a seguir:

«São raros os países onde os comboios, destinados a transportar soberanos ou altos personagens, não estejam sujeitos a determinadas condições de conforto, luxo e segurança. Entre as nações onde tal uso atinge as raias de todas as precauções possíveis e imagináveis, deve citar-se em primeiro lugar a Inglaterra.

O comboio da rainha Victória é, talvez, depois do *time is money*, a coisa que mais preocupa o espírito dos nossos fiéis aliados. Assim, dias antes da data fixada para a viagem de Sua Graciosa Majestade (Her Gracious Majesty), remete-se uma circular impressa a todos os chefes de gare, agulheiros, guarda-barreiras, etc., e nesta circular indica-se-lhes a hora em que o trem real deve passar em todas as estações, ou seguir esta ou aquela linha; igualmente a mesma circular é endereçada aos maquinistas e fogueiros de todos os comboios que tenham de circular, no dia da viagem régia, sobre a linha por onde a rainha deve seguir, informando-os que tomem todas as precauções que precisas forem a fim de não ser estorvado no seu percurso o comboio de Sua Majestade. Cada chefe de gare, com o pessoal respectivo, deve achar-se no cais da estação antes da passagem da rainha, afim de cuidadosamente examinar todos os cruzamentos de carris e todas as agulhas; chega o requinte da precaução a prender estas com cadeados para as defender de qualquer mal intencionado ou evitar imprudências que poderiam retardar alguns minutos a viagem da soberana.

O trem real tem por obrigação não percorrer numa hora mais que 56 quilómetros, compreendidos os de paragens. Escolhe-se uma excelente locomotiva e um maquinista distinto, a quem se dão as

honras de dirigir o comboio. Além deste empregado, um inspector, um engenheiro geral da tracção, dois altos funcionários da companhia, à qual pertence a linha, tomam também lugar no trem real e por último um outro empregado especialmente encarregado de verificar a exactidão com que se cumpre o horário combinado. Ainda como nova medida de precaução extraordinária, uma locomotiva isolada, a que chamam locomotiva-piloto, precede o trem real com 15 minutos de intervalo, para experimentar a via e proibir todo o movimento de comboios, no tempo que decorre da sua passagem, até o momento em que a outra locomotiva chega.

Ao subir para o vagão, Sua Majestade recebe um horário da viagem, impresso a tinta violeta sobre um magnífico papel bristol, esquadrado a filetes dourados, que no topo da folha fecham pelas armas reais: este horário dá informações sobre as distâncias parciais do percurso, hora de chegada e partida, tempo de paragem, tudo isto fixado segundo os desejos da soberana. O mais curioso, ainda, é que o serviço está por tal forma montado, que todos os despachos, cartas, ofícios, enfim a correspondência que respeita aos negócios públicos do país, segue-a na viagem, de modo que, nas estações, a rainha recebe tudo e tudo lê.

Uma última prevenção, e talvez a mais curiosa, é que, durante todo o trajecto, um empregado vai sempre no primeiro vagão contíguo à locomotiva, e ali, a cabeça sempre fora da janela, espreita o mínimo sinal que qualquer dos criados do séquito da rainha lhe faça, por ordem desta, para retardar, acelerar ou parar. Estes sinais, é claro, são imediatamente transmitidos ao maquinista, que cumpre à risca os apêtes régios. Como se vê, nada mais cómodo que viajar pela Inglaterra. O caso é ser rei.»

Quem era o inventor da locomotiva

Uma das figuras mais interessantes da história dos caminhos de ferro, é, sem dúvida, a de George Stephenson, considerado, muito justamente, o inventor da locomotiva.

Do jornal «A Voz», de 15 de Abril de 1956,

transcrevemos, com a devida vénia, a sua breve biografia:

1 — George Stephenson era filho dum pobre mineiro inglês. Desde criança que se interessou pelas máquinas. O seu maior desejo era estudar mecânica, mas não podia frequentar a escola para aprender a ler e escrever, pois tinha de ajudar o pai na mina. Aos 17 anos comprou uma cartilha. O mestre-escola ensinou-o e George estudava à noite. Nos poucos momentos que tinha livres consertava as botas aos companheiros. Conseguia assim ganhar algum dinheiro, que gastava em livros.

2 — Alguns anos mais tarde George já era um bom mecânico. Poupava dinheiro para comprar os apetrechos duma oficina. Aí trabalhava satisfeito e, entre outras coisas, tentava inventar uma locomotiva prática. Naquele tempo só existiam 2 ou 3 locomotivas no Mundo, mas não eram grande coisa. Em 1829 realizou-se um concurso e Stephenson ganhou-o, vencendo outros concorrentes. O seu «Foguete» era duas vezes mais veloz que o exigido pelo concurso. Mais tarde construiu o primeiro caminho de ferro inglês. Viajou muito e em França, Bélgica, Itália e Egipto construiu caminhos de ferro. George Stephenson preocupava-se muito com os trabalhadores que empregava nas obras. Abriu escolas, livrarias e estabeleceu assistência nos casos de doença. «Devem procurar obter o maior número possível de conhecimentos, se quiserem abrir caminho no Mundo», disse ele numa conferência e provou bem que é verdade e dá resultado.

A primeira locomotiva

Ao mesmo tempo, nos começos do século passado, vários inventores procuravam a solução da tracção mecânica. Assim, Cugnot criou a carruagem automóvel e Trevithick teve a ideia de colocar uma carruagem movida a vapor sobre carris.

E, em 24 de Dezembro de 1809 Trevithick e Vivian apresentaram, na estrada de Camboral a Tchidy, uma máquina que rebocava, a uma velocidade de 8 quilómetros por hora, 10 toneladas e 70 passageiros. Mas, 20 quilómetros percorridos, este engenho partiu-se... deixando a Stephenson, possivelmente, a inspiração que havia de torná-lo célebre nos fastos ferroviários.

O alumínio — matéria prima para fabrico de bilhetes de caminho de ferro

A extraordinária leveza do alumínio inspirou à Companhia Kalamazoo, de Michigan, nos primeiros anos deste século, a aplicação deste metal a bilhetes de passagem.

De feitio amoedado e com as designações das estações correspondentes, eram vendidos ao público, por séries, a fim de evitar que os passageiros perdessem tempo nas bilheteiras, evitando ainda os embaraços ocasionados pelos trocos.

Há cem anos... dias; hoje... poucas horas

As demoras ocasionadas por qualquer acidente ferroviário, há cem anos, eram verdadeiros bicos de obra para se resolverem. Actualmente, com o progresso da técnica, os efeitos de qualquer desses acidentes estão muito atenuados com a prontidão dos socorros e imediato envio de brigadas de trabalho.

Por curiosidade transcrevemos uma notícia publicada nos jornais de Setembro de 1858:

«Por terem descarrilado duas carruagens do comboio do Carregado, que atravancaram a via nos dois sentidos, na estação de Vila Franca, a circulação esteve suspensa dois dias. Para acudir ao trânsito, entre aquela estação e as restantes do Norte, foi estabelecido um serviço com duas carreiras diárias, de *Char-à-bancs*».

Viajar... Em 1840

À rapidez e comodidade de uma viagem antes do estabelecimento dos caminhos de ferro no nosso País, já a «Gazeta» se tem referido por várias vezes e, ainda, não há muito tempo, na obra que temos vindo a publicar da autoria do Sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão — «Caminhos de Ferro Portugueses — Subsídios para a sua História».

A viagem era feita em berlinda, ou liteira, em 7 etapas que demoravam outros tantos dias para percorrer as 50 léguas do percurso — certamente, daquelas boas léguas das antigas com mais de 6 quilómetros cada uma — dando tempo para se gozar a paisagem, e até com possibilidades de se sofrerem fortes emoções com as surpresas que pudessem surgir, entre elas o ataque de salteadores que aliviavam dos seus haveres, sem piedade, os viajantes.

Quem partisse do Porto para visitar a capital teria o seguinte itinerário:

1.º dia — Do Porto aos Carvalhos, 2 léguas; a Grijó, 1; a Souto Redondo, 1; a S. João da Madeira, 1; a Oliveira de Azeméis, 1; a Pinheiro da Bemposta, 1 — Total, 7 léguas.

2.º dia — A Albergaria-a-Nova, 1; a Albergaria-a-Velha, 1; a Vouga, 1; a Sardão, 1; a Aguada, 1; a Avelans, 1; a Pedreira, 1; a Mealhada, 1 — 8 léguas.

3.º dia — A Carqueja, 1; a Fornos, 1; a Coimbra, 1 — 3 léguas.

4.º dia — A Venda de Cego, 1; a Condeixa, 1; a Preza, 1; a Venda Nova, 1; a Redinha, 1; a Venda da Cruz, 1; a Pombal, 1 — 7 léguas.

5.º dia — A Travassos, 1; a Peste, 1; a Casal dos Ovos, 1; a Machados, 1; a Leiria, 1; a Boitaca, 1; a S. Jorge, 1; a Carvalhos, 1 — 8 léguas.

6.º dia — A Molianos, 1; a Volta da Vinha, 1; a Candeeiros, 1; a Venda das Raparigas, 1; a Rio Maior, 1; a Alcoentre (Ameixoeira), 2 — 7 léguas.

7.º dia — A Moinho do Cubo (sem povoado), 2;

Linhas Estrangeiras

Os Caminhos de Ferro Ingleses, com **GRÃ-BRETANHA** a colaboração da Radar Decca, fizeram a experiência de um sistema de televisão em circuito fechado, com o fim de melhorar os serviços de informação aos passageiros.

Este sistema, que se designa para «Deccafix», foi instalado, experimentalmente, na estação de Kings Cross.

O sistema de informação aos passageiros sobre o movimento das outras estações é transmitido telefonicamente à passagem dos comboios por elas. A estação que recebe a comunicação regista-a num quadro para comodidade dos passageiros, que desta maneira sabem exactamente como circula o comboio que lhes convém tomar.

Pelo sistema «Deccafix» desaparecem as possibilidades de erro na transmissão telefónica e não se perde tempo porque o passageiro vê num quadro de um televisor a passagem dos comboios nas estações anteriores.

Nas linhas ferroviárias é a primeira vez que se utiliza o sistema «Deccafix», semelhante ao sistema que se emprega nos aeródromos ingleses para controlar o movimento dos aviões.

a Portas de Ferro, 1; a Castanheira, 1; a Vila Franca de Xira, 4 1/2 léguas.

De Vila Franca a Lisboa, pelo Tejo, 5 1/2 Total — 50.

Por alturas de Ameixoeira e Pinhal da Azambuja, este de bem célebre memória, os viajantes eram aguardados por forças de cavalaria que policiavam aquelas regiões infestadas de bandoleiros; cada liteira, ou berlinda, era escoltada por quatro soldados; enquanto dois destes batiam os terrenos marginais dos caminhos, os dois restantes cavalgavam à estribeira, de armas aperradas, até que a zona perigosa fosse completamente atravessada.

Cada soldado recebia por este serviço 1 pinto, ou sejam \$480 réis, e o custo da viagem andava por 90\$000 réis.

Os tempos são outros: hoje vamos, ou vimos do Porto em pouco mais de quatro horas, cómodamente instalados, sem perigos e com higiene, pois com a modernização dos transportes nem as inconvenientes poeiras temos de sofrer.

E não se diga que o custo é excessivo se atendermos à desvalorização da moeda, desde 1840 até hoje. É claro que a verba, para quem tenha de deslocar-se, é importante em relação ao nível actual de vida... mas naquela época as viagens eram só para gente rica e... valente!

HOLANDA As estatísticas dos caminhos de ferro holandeses referentes a 1958, acusam uma baixa económica. O número de passageiros/Km. diminuiu em 2 por cento e o volume de transporte de mercadorias em 8 por cento comparado com 1957. As receitas dos passageiros foram quase iguais e as de mercadorias 7 por cento mais baixas. Aproximadamente 77 por cento de passageiros/Km. transportados em 1958 foram-no por tracção eléctrica e 23 por cento por tracção diesel.

Nos fins de 1958 a extensão total da rede era de 3227 quilómetros (1660 Km. de via única e 1567 de via dupla) dos quais 1624 (50,3 por cento) electricificados (167 Km. de via única e 1457 de via dupla).

O parque de vagões de mercadorias constava, em Dezembro de 1958, de 21 427 unidades.

Foram executadas numerosas obras para melhorar as condições de segurança nas passagens de nível.

SUIÇA Foi no dia 1 de Maio de 1909 — precisamente há meio século — que o primeiro comboio dos Caminhos de Ferro Federais rolou sobre o carril do São-Gothard. Era o último acto da nacionalização das grandes companhias ferroviárias decidida em 1898 pelo povo suíço.

As primeiras companhias a passar para o novo regime tinham sido, em 1902 e 1903, os Caminhos de Ferro suíços reunidos, o Nordeste suíço, o Central suíço e o Jura-Simplon completados por algumas outras pequenas linhas. O resgate do Caminho de Ferro do São-Gothard não podia então efectuar-se, nos termos da concessão, senão ao cabo de trinta anos, a contar de 1879. A sua nacionalização deu-se, por consequência, em 1909.

O melhoramento técnico mais importante que se introduziu nesta linha foi a duplicação de via. Em 1909, apenas os troços Immensee-Brunen e Flüeler-Giubiasco eram de duas vias. Os Caminhos de Ferro Federais colocaram a segunda via de 1912 a 1915 no percurso Lugano-Melide e Maroggia-Chiasso. Em seguida, em duas etapas (1922-1934) procedeu-se à dispendiosa duplicação da linha Ceneri, entre Giubiasco e Rivera-Bironico. Apesar de uma tremenda carência de materiais, conseguiu-se durante a segunda Guerra mundial fazer-se a junção em via dupla de Riviera-Bironico e de Lugano. De 1944 a 1948 nada menos de 29 milhões de francos foram despendidos na construção da segunda via entre Brunen e Flüeler, na quase totalidade em túnel, através de rocha. Finalmente, viaja-se já em dupla via entre Giubiasco e Cadenazzo a partir de 1952, e entre Maroggia e Chiasso, desde 1956.

Entre 1920 e 1922 electricificou-se a linha de São-Gothard, de que resultou terem-se posto de parte as célebres locomotivas a vapor A3/5 e C4/5 construídas por Maffei por conta da antiga Companhia São-Gothard.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

António Saúde, um pintor que não morreu

Amanhã, 17 deste quente e florido mês de Junho, inaugura-se, na Sociedade Nacional de Belas Artes, uma grande exposição de pintura. Com essa exposição, que constituirá um grande acontecimento, presta-se homenagem à memória de Mestre António Saúde, que tivemos a honra de conhecer pessoalmente, desde o longínquo ano em que o Grupo «Ar Livre», presidido pelo saudoso Carlos Reis, inaugurou, no velho e desaparecido Salão Bobone, uma série de notáveis exposições. António Saúde, Alves Cardoso, Falcão Trigoso, Frederico Ayres e seu filho João Reis, faziam parte desse Grupo que, mais tarde, passou a denominar-se de Silva Porto.

Deve-se a Silva Porto, a Carlos Reis e seus discípulos um grande culto pela maravilhosa paisagem portuguesa. Todos eles tiveram por ambição não simplesmente pintar a paisagem mas interpretá-la no que ela contém de mais lírico e humano.

Falcão Trigoso, nas Memórias que dedicou a seu neto João, fala com gratidão de Carlos Reis.

«Completei o meu curso de Pintura em 1916 — escreveu Falcão Trigoso — tendo sido discípulo, entre outros, do escultor e insigne professor Simões d'Almeida, Veloso Salgado e finalmente, em pintura, desse génio admirável que foi Carlos Reis a quem devo todo o espírito de que pôde impregnar o seu modesto discípulo. À orientação desse talentoso mestre devo, portanto, os momentos mais espirituais da minha longa vida de artista e este amor entranhado à natureza; ao pleno ar livre e puro desta nossa adorável terra portuguesa.»

Foi também com entranhado amor à adorável terra portuguesa que António Saúde pintou, à espátula — e com que talento e mestria o fazia! — os poéticos encantos da nossa paisagem. As suas telas têm vida; palpitam de emoção; uma aragem fina como que faz estremecer as ervas e as folhas das árvores; por vezes, senão quase sempre, temos a impressão — tal a força da sua poesia — de que as próprias águas dos açudes e dos ribeiros entoam, confidencialmente, uma canção de maravilhosos ritmos.

Os grandes pintores, como os grandes poetas, não morrem. Deus concedeu-lhes, com o amor da arte, o dom da imortalidade.

António Saúde não morreu de todo. Está vivo, maravilhosamente vivo, na sua pintura.

Os nossos artistas



CAMÉLIAS

Aquarela de Maria do Rosário Redondo (Charo)



AS VOLTAS DO BAILARICO

*Enganar o coração
com ventura já perdida,
é prender sombras na mão
supondo agarrar a vida.*

*O passado é coisa morta,
teve pressa de fugir...
quando o tempo fecha a porta
ninguém mais a pode abrir.*

*Aquela lembrança escura
já de há muito a abandonei;
fiquei só com a ventura
que me deste e que eu guardei.*

*Não tem jeito este penar
a que não posso pôr fim;
quanto mais te ando a lembrar,
menos me lembro de mim.*

*Manhã sem sol, triste, agreste,
que importa que esteja assim?
Se todo o sol que me deste
o trago dentro de mim!*

AUGUSTO RICARDO

Recortes sem comentários

A reforma dos jornalistas em Portugal

Efectuou-se hoje, na Casa do Alentejo, a reunião semanal do Rotary Clube de Lisboa.

Presidiu o sr. dr. Henrique Moutinho, rodeado pelos srs. drs. Mário da Anunciação Gomes e Wenceslau Sarmento que apresentou os rotários visitantes e convidados.

O nosso prezado camarada de redacção, Félix Correia, fez uma palestra, intitulada: «Breves notas de uma longa vida de jornalista». Começou por fazer a sua apresentação: 57 anos de idade, 41 de jornalista profissional e 37, consecutivos, no «Diário de Lisboa». E disse:

— A missão fundamental do jornalista é a crítica. Quanto a mim, ela deve ser construtiva. Mas um jornalista que não for crítico traiçoa, em qualquer caso, a sua função. Começarei, por isso, por duas apreciações críticas.

Apontou o facto paradoxal de a reforma dos jornalistas em Portugal só ser concedida aos 70 anos — e apenas com parte do ordenado —, quando é raríssimo um profissional da Imprensa atingir aquela idade. Basta lembrar os cinco saudosos camaradas tombados nestes últimos meses: Artur Portela, Armando Boaventura, Tavares da Silva, Luís Ferreira e Pinto Monteiro. Três estavam na casa dos cinquenta e tal, e só dois tinham mais de 60! E a caixa tem dezenas de milhares de contos! Acentuou que, de tal anomalia, não têm culpa as empresas, e que, pelo menos algumas das mais categorizadas figuras do actual Governo a censuram: e, com palavras de entusiástico elogio ao Presidente Kubitschek de Oliveira, salientou a circunstância de ele ter firmado, há poucos dias, um decreto, concedendo a reforma a todos os jornalistas que tenham completado 30 anos de profissão. — A outra crítica que vou fazer — disse — não é a qualquer coisa existente, mas a vagos e nefelibáticos planos da criação de uma Escola de Jornalistas. O general Milan Astray, o glorioso mutilado que criou «La Legion», de cuja primeira bandeira foi comandante o capitão

Francisco Franco, que havia de ser o Caudilho e o Chefe de Estado da Espanha, disse numa das suas arengas aos homens do Tercio, durante a guerra que ensanguentou o país vizinho, válvula de segurança de toda a Europa e de todo o Ocidente: «El soldado no se hace. Nace». Assim é o jornalista. Nasce-se jornalista, como se nasce soldado, missionário, marinheiro, ou santo.

Evocou os seus encontros, durante 41 anos, com gente de todas as classes e de todas as ideias. Chefes de Estado, pretendentes a tronos existentes e não existentes, dirigentes políticos, artistas, criminosos, etc.

Durante o almoço, foi exibido um filme do casamento do príncipe imperial do Japão com a filha do industrial, sócio do Rotary Clube de Tóquio, emprestado por aquela agremiação.

(Do «Diário de Lisboa», de 9 de Junho)

Reparo

Um dos mais belos edifícios de que Beja dispõe, é, sem contestação possível, a arcaria que foi em tempos a Igreja da Misericórdia.

Assim o entendeu a Direcção dos Monumentos Nacionais, tendo-o reparado carinhosamente e valorizado com a iluminação indirecta que dá realce às suas elegantes linhas internas.

Como se entende que, justamente em frente do monumento — tão visitado por nacionais e estrangeiros — estacionem automóveis que tapam e desfeiam a bela perspectiva que ele nos oferece, visto do centro da Praça?

Em volta das placas centrais e junto aos passeios do largo, há sempre lugar disponível para esse estacionamento.

Assim, por que se não poupa ao formoso monumento que é uma das melhores atracções para o turista, aquela companhia quase permanente?

Uma placa de «Estacionamento proibido» resolveria este simplicíssimo problema.

(Do «Diário do Alentejo»)

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

Publicações recebidas

Mundo Financeiro

Desta nova revista, de que é director, proprietário e editor o sr. Rui Neves, recebemos o segundo número, que, como o anterior, contém interessante colaboração de autores nacionais e estrangeiros.

No sumário do número presente salientam-se os seguintes artigos: «Ampliação do Aeroporto de Lisboa», «A Indústria ao serviço do Desporto», «Perspectivas do Mercado Mundial do Café», «A Feira das Indústrias Portuguesas».

A redacção desta revista é em Lisboa, no Largo do Andaluz, 15-6.º Dt.º, Apartamento 5.

Medidas para estimular a formação de capitais privados no Império Português. Possibilidades de fazer economias e métodos de financiamento nos países economicamente pouco desenvolvidos
— *Pelo Dr. Ralph von Gersdorff*

De Hamburgo foi-nos enviado um livro, em alemão, do Dr. Ralph von Gersdorff, perito para os países economicamente pouco desenvolvidos nos Arquivos Hamburgueses da Economia Mundial, cujo título é, em português: «Medidas para estimular a formação de capitais privados no Império Português. Possibilidades de fazer economias e métodos de financiamento nos países economicamente pouco desenvolvidos».

Este livro merece leitura atenta e interessada tanto mais que inclui dois capítulos sobre Transportes e Turismo em Portugal e na África Portuguesa.

Este livro não deixará de ser lido não só por aqueles que se interessam pelas possibilidades dos países pouco desenvolvidos, mas também pelos homens de negócios e os teóricos, que desejam informar-se em geral acerca dos seguintes assuntos: política do governo de Salazar, métodos de formação de capitais, bancos, uniões cooperativas ou sindicatos, sistemas fiscais, produção de vinho do Porto, etc.

Uma bibliografia muito completa (incluídos nela numerosos autores portugueses) fecha o volume.

Agência de Publicações «Ela»

A Agência de Publicações «Ela», com redacção e administração na Avenida Almirante Reis, 133, 2.º, Lisboa, iniciou, recentemente, a edição de duas interessantes publicações, que o grande público feminino muito tem apreciado e distinguido com a sua preferência: uma intitulada *Ela*, com lindos e originais desenhos de bordados, e a segunda *Bordados à máquina*, com modelos muito curiosos.

A direcção destas duas magníficas publicações foi entregue à sr.ª D. Maria Ermelinda dos Reis Gouveia e Borrelho.

Vida Ferroviária

Almoço de confraternização, em Pampilhosa, de 80 ferroviários aposentados da antiga Companhia da Beira Alta

Nada mais nada menos de oitenta ferroviários reformados da antiga Companhia da Beira Alta se reuniram, no domingo, 7 do corrente, numa grande festa de confraternização, no restaurante da estação de Pampilhosa. Foram oitenta os convivas, e o número podia ter sido maior, se alguns ferroviários fossem dotados de um maior espírito de compreensão e de camaradagem.

Antes do almoço, foi rezada uma missa de sufrágio por alma dos camaradas falecidos.

Almoço de camaradagem e confraternização de ferroviários que se encontram de tempos a tempos, seria uma refeição triste, forçadamente protocolar, se alguns dos convivas não fizessem o uso da palavra para se saudarem, para alvitrar e defender ideias, para enaltecer uma iniciativa e para estabelecer um programa de vida e acção. O almoço em Pampilhosa decorreu animado. Era de esperar.

A série dos brindes foi iniciada pelo sr. Luís Afonso Simões, chefe da estação, seguindo-se-lhe os srs. David da Fonseca Matos, Manuel Lopes, António de Oliveira Lopes, José dos Santos e António da Silva Biscaia, que propôs, com aprovação unânime, o envio de três telegramas às seguintes individualidades, a quem, com respeitosos cumprimentos, solicitaram a atenção para a situação em que se encontram os reformados, por falta de reajustamento das suas pensões: Presidente do Conselho de Ministros, Ministro das Corporações e Professor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P..

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

A revista de transportes e turismo «Rodoviária», da distinta direcção do sr. M. Oliveira Santos, noticiou, na sua edição de Maio, o 71.º aniversário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nos seguintes termos, que muito agradecemos:

«71 anos de vida, sempre a cuidar dos mais caros interesses e das evoluções do caminho de ferro em Portugal, atingiu esta conceituada revista, tendo comemorado o facto, bem digno de ser festivamente assinalado, com um número especial, no qual não faltaram nem a colaboração prestimosa nem a publicidade.»

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém:

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º - LISBOA
Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO, DE
SACAVÉM

OURO - PRATAS ARTÍSTICAS - RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIRO



65, Rua Aurea, 67 - LISBOA
PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS - JÓIAS - PEDRAS PRECIOSAS

BUSCH

A MÁQUINA DE
TRICOTAR
INDISPENSÁVEL
NO LAR

DE MANEJO MUITO SIMPLES
SEM UTILIZAÇÃO DE PESOS
NEM PENTES SUPLEMENTARES

UMA VERDADEIRA
REVOLUÇÃO NA ARTE
DE TRICOTAR

PREÇO:

A DINHEIRO: ESC. 2.500\$00
A PRESTAÇÕES: ESC. 140\$00 DE
ENTRADA E 24 MENSALIDADES
DE ESC. 115\$00

APRENDIZAGEM GRÁTIS



BUSCH

NUNCA DEIXA CAIR MALHAS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA

Avenida Fontes Pereira de Melo, 45 - Telef. 59181-2-3 - LISBOA

AÇOS  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins

STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 - Rua de S. Paulo - 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 - Rua de Ceuta - 33

Telefones 25045-46

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972



End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no Porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

**POSTES DE
CIMENTO
ARMADO**



**ALTA E
BAIXA
TENSÃO**

Cavan

R.D. ESTEFANIA, 42 - TEL. 47812
LISBOA

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 58 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

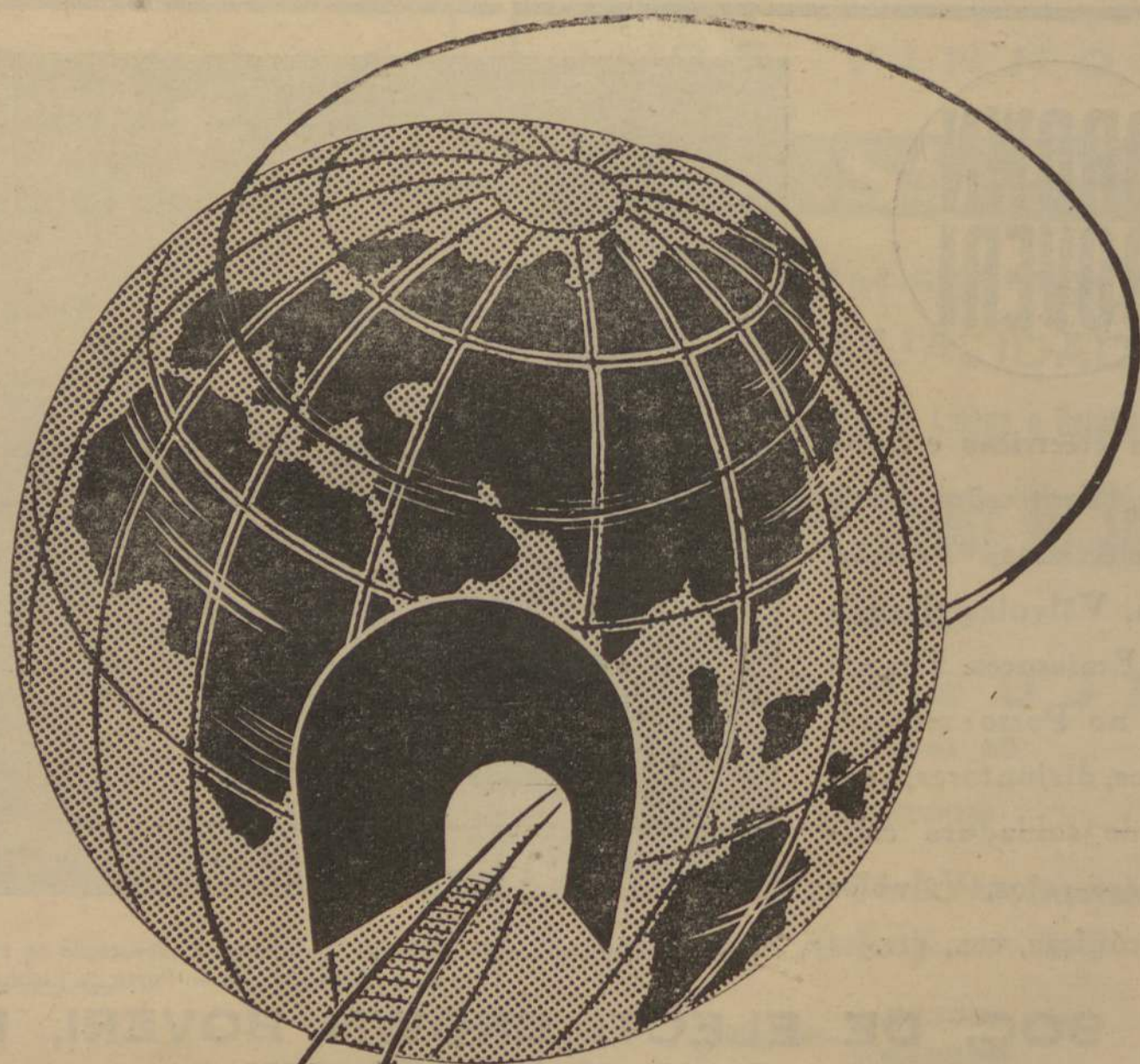
Pequenas casas e quartos mobilados,
— de aluguer, para famílias —

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º - telef. 31311



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE