

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1904
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Vista parcial de Lisboa, no alto o antigo Castelo de S. Jorge. — Ecos & Comentários, por SABEL.
— O esforço da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. — Linhas Estrangeiras.
— Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS.
— Vida Ferroviária. — Caminhos de Ferro. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Coimbra e os seus poetas. — Teatros e Cinemas, por REBELO DE BETTENCOURT. — «Os Carlos». — Linha férrea do Algarve. — Os Nossos Mortos. — Um monumento a D. Nuno Álvares Pereira, em Abrantes. — Livros Novos. — Casamento elegante. Há Quarenta Anos. — Imprensa. — Parte Oficial.

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE NOVEMBRO

NÚMERO 1246

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	2\$50
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

O Canário Fadista

*L*I nos periódicos, em notícia do correspondente de Viana do Castelo, que continua a despertar a maior hilaridade, mas suscitando verdadeira admiração do público, o canário alemão pertencente ao alferes miliciano sr. Marçal Leite, em exposição num dos estabelecimentos comerciais da Praça da República, e que canta com pasmosa correcção e arte o «fado corrido», pacientemente instruído pelo seu proprietário.

Éste lindo pássaro conirostro, cuja plumagem tem sido também o encanto do povo de Viana, não possui só o predicado do canto melodioso; tem licença do seu dono para ir aos domingos das 3 às 5 cantar para a estação do caminho de ferro esperando sempre a chegada do comboio 607. Às quintas e domingos trabalha a táxi no cinema local, tocando na «ouverture» a Marcha da Aida, no qual é exímio, fechando com alguns trechos do Parcifal.

O sr. Leite que nunca teve durante toda a sua vida uma tão grande leiteira de cumprimentos e felicitações, acaba de ler no Século a notícia de outro canário belga que, para o fazer arreliar, canta a «Marselhesa» sem a falta de uma única nota musical. Éste canário também canta o fado português, que aprendeu por meio de guitarra e o hino francês por assobio.

Em virtude dos sucessos que a pardalada está obtendo sobre a arte musical sabemos que as emissoras se estão preparando para o assalto aos passaros, que serão contratados por dez anos, e depois vão vocalências ouvir os fados da Maria Alice e de todos os cantadores e cantadeiras portugueses que vão ficar sem trabalho, acontecendo o mesmo aos músicos e artistas de canto do país.

A hora é do Pardal.

Vinha

*H*Á tempos, em *L'Illustration*, fez-se um inquérito acerca do delicioso líquido — o vinho. Tratava-se de inquirir se se devia ou não observar a abstinência dessa preciosidade. Como era de calcular, isto dentro da lógica e conseqüentemente do bom pensar, os resultados foram desastrosos para os abstémios. De 160 médicos consultados, cem foram de opinião favorável ao uso do vinho; quarenta e seis, disseram que se não fizer bem, mal também não fará e... só 14 foram contrários! Minoria, quasi que ridícula.

Éste resultado fez-nos lembrar um caso passado com determinado indivíduo, o qual tendo sido nomeado para explicar o uso e vantagens da água o fez nos seguintes termos: «a água emprega-se em lavagens, serve para movimentar indústrias e... há também quem a use para beber...». Arreigado defensor das teorias de Baco! Salvé!

O ensino primário

O problema do ensino primário no nosso país, continua difficilmente a traçar a sua carreira, pelo caminho da solução. Com frequência os jornais concelhios, órgãos que mais de perto lidam com as necessidades do aldeão, referem-se nas suas colunas ao crónico mal, dando cada um o seu parecer para solucionar tão importante problema, o qual, já vem de há longos anos. Era até um dos «cartazes de propaganda», dos políticos de outrora; fazia parte do «cartaz», do bacalhau a pataco... Porém, continua a ser preocupação nacional o ensino primário, que diga-se de passagem, embora vá lentamente, tem progredido no nosso país.

Nos princípios da GuerraO esforço da Sociedade
Nacional dos Caminhos
de Ferro Franceses

U M dos problemas essenciais postos pela guerra é o dos transportes: transportes militares para assegurar a mobilização e transportes das populações civis evacuadas das zonas ameaçadas. Os caminhos de ferro representam papel capital e não devem cumprir a sua missão senão mediante organização minuciosamente prevista em tempo de paz e pessoal preparado para a sua tarefa e cónscio das suas responsabilidades.

Em tempo de guerra as necessidades do Exército passam para o primeiro plano. Por isso a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, apenas declarada a mobilização geral, deve pôr à disposição do Governo todos os seus recursos de pessoal e material.

A fim de realizar por modo estreito a ligação indispensável entre o Exército, cujas necessidades é preciso satisfazer, e o caminho de ferro, encarregado da execução, os postos de comando são confiados, nos diversos ramos, a organismos mixtos que abranjam comissões militares, representantes da Autoridade Militar, que tenham categoria para vigiar a execução dos transportes e tomar todas as decisões exigidas pelas circunstâncias, e comissões técnicas representantes da Sociedade Nacional, únicas adequadas à tradução, em ordens de execução, das decisões tomadas.

A êsses transportes massivos de tropas e material militar vem juntar-se os transportes das populações civis, que é preciso afastar das zonas de operações e dos centros urbanos ameaçados de bombardeamento.

De tudo isso resulta um tráfego ferroviário muito superior ao dos maiores altos do serviço comercial e além disso uma desorganização completa das correntes normais de transportes. A maior parte dos transportes militares servem-se, com efeito, de itinerários inteiramente diferentes dos dos transportes comerciais do tempo de paz. O tráfego de certas artérias passou de 7 a 75 combóios por dia. Imagina-se facilmente o esforço de adaptação necessário para poder lançar circulações

muito numerosas sobre certas linhas, que permaneciam secundárias em tempo de paz.

Para atender a êsse duplo movimento de fluxo militar para a frente e de refluxo civil para a retaguarda, os Caminhos de Ferro Franceses tiveram, durante o primeiro mês de guerra, em Setembro de 1939, que fazer um esforço excepcional, que os números mostram melhor que as palavras.

O percurso diário do conjunto dos combóios excedeu o triplo do normal dos combóios de mercadorias. Certas secções de linhas viram suceder-se em 24 horas 145 combóios no mesmo sentido, isto é, um combóio, em média, em cada 10 minutos.

A circulação noutras linhas passou de 30 a 100 combóios por dia.

Durante o mesmo tempo 1.500 combóios traziam para o interior as populações dos departamentos fronteiriços.

À partida de Paris, só uma estação assegurou, em certos dias do princípio de Setembro, a saída de mais de 70.000 passageiros para grande distância e de 200 toneladas de bagagem, isto é, proximamente 2 1/2 vezes o tráfego do dia mais carregado em tempo de paz.

Para realizar tal movimento, um grupo numeroso de locomotivas, não utilizadas em período normal mas conservadas em estado de marcha, foram acesas para reforçar o efectivo das máquinas em serviço. Um depósito importante registou só num dia 400 entradas e saídas de máquinas (1/3 mais que durante uma ponta de tráfego ordinário). Outro depósito carregou 600 toneladas de carvão nos tenders de locomotivas, em vez de 400 em serviço normal.

Apesar da importância da tarefa que lhe era imposta para assegurar simultaneamente os transportes de tropas e das populações civis evacuadas, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, cónscia da importância do seu papel para a conservação da vida económica do país, esforçou-se por limitar ao estrito mínimo as restrições a que se via obrigada nos transportes nacionais.

Todos os transportes chamados de *interêsse nacional*, relativos quer à Defesa Nacional, quer ao abastecimento do país, nunca foram suspensos. Os outros transportes comerciais foram restabelecidos gradualmente, apenas foi materialmente possível fazê-lo: desde 5 de Setembro para as encomendas postais, agrícolas e géneros alimentícios e desde 25 de Setembro para as recovagens e remessas de pequena velocidade por vagão completo.

Desde 2 de Outubro, o tráfego de mercadorias está praticamente assegurado salvo numa parte Leste do território.

O tráfego de passageiros foi igualmente melhorado. Durante os primeiros dias da mobilização, a Sociedade Nacional só pôde pôr em circulação combóios omnibus de velocidade comercial extre-

mamente reduzida, mas desde 8 de Setembro foram restabelecidos combóios expressos nas principais artérias e desde 2 de Outubro entrou em aplicação novo serviço, que restitui aos usadores próxima-mente 2/3 das facilidades de que dispunham em tempo de paz.

A fim de acentuar melhor o esforço efectuado e os progressos realizados, lembraremos que durante a guerra precedente o tráfego comercial só voltou sensivelmente à normalidade em Novembro de 1914, isto é, depois de três meses de guerra.

Tais resultados só se poderiam obter mercê de uma organização notável que dispuzesse de pessoal experimentado e de material suficiente. Realizaram-se em todos os domínios progressos técnicos muito importantes: progressos do próprio material e dos métodos da sua conservação e utilização.

Ainda no tempo de paz a Sociedade Nacional previu a preparação minuciosa dos seus serviços para o tempo de guerra, preparação que abrangeu simultaneamente o estabelecimento de planos e transportes muito minuciosos e a instrução dos agentes com uma parte teórica e exercícios práticos efectuados em condições comparáveis às do tempo de guerra.

Essa preparação não teria grande valor, se não se lhe não juntassem a dedicação e a alta consciência profissional dos ferroviários, que se entregaram por inteiro ao desempenho da pesada tarefa que lhes incumbia durante o período dos grandes transportes. Muito numerosos foram os agentes que ficaram no seu posto vários dias e noites, tomando apenas alguns instantes de repouso quando as circunstâncias lho permitiam. No que respeita mais particularmente aos agentes de condução dos combóios, revezavam-se na mesma máquina duas tripulações, uma das quais descansava num furgão, enquanto esperava o momento de ir render outra no trabalho.

Emfim, êsse rendimento excepcional do pessoal e do material foi obtido graças também e sobretudo à unidade de mando realizada pela criação da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses. Além das vantagens inestimáveis que dela resultam em tempo de paz pela procura do melhor serviço pelo menor preço, a sua importância em tempo de guerra é capital. Só com ela é possível obter o melhor rendimento da rede nacional, pondo em comum todos os recursos de pessoal, de máquinas e de material circulante. Só essa unidade permite emfim utilizar e coordenar melhor os itinerários de direcção, de efectuar o transporte nas melhores condições e organizar rapidamente os desvios exigidos por incidentes.

O Presidente do Conselho e o Ministro das Obras Públicas prestaram pública homenagem aos resultados obtidos durante o primeiro mês de

Linhas Estrangeiras

ESTADOS UNIDOS Na estatística total das locomotivas em tráfego no mundo, cabe aos Estados Unidos o primeiro lugar com 50.000 máquinas.

ITÁLIA Na Europa, o país que possui maior número de vias férreas electrificadas, é a Itália com 3.871 quilómetros.

—A partir de 28 de Outubro foi aumentada a velocidade nos combóios eléctricos das linhas Roma-Nápoles e Milão-Bolonha, os quais atingem velocidades de 123 a 125 quilómetros. Dêste modo, a viagem de Milão a Nápoles é efectuada em 7 horas e 26 minutos.

Também entram em serviço combóios eléctricos de mercadorias, os quais fazem o percurso da Sicília à fronteira germânica em 50 horas. Primeiramente êste percurso era feito em 105 horas.

BRASIL Ficou assente com a Bolívia, mediante troca de notas, a construção do ramal Geujarro-Pôrto Suarre pelos fundos previstos pelos tratados de 15 de Fevereiro de 1938.

—Foi inaugurado o ramal Ladario, com seis quilómetros de extensão.

ESPAÑHA O orçamento para a nova linha de caminho de ferro directo, entre Barcelona e Bilbao, é de 664 milhões de pesetas. Servirá Igualada, Barbastro, Huesca, Pamplona, Vergara e Rurango. O seu traçado é paralelo à fronteira dos Pirineus, dando-lhe assim um importante papel estratégico e compreende, 540 quilómetros de tracção eléctrica em dupla via. Terá locomotivas de enorme poder e velocidade.

guerra pelos Caminhos de Ferro, que se mostraram à altura da pesada tarefa que lhes incumbia.

O próprio público soube prestar múltiplas homenagens anónimas a todos êsses ferroviários, que de cima abaixo da escala cumpriram todos modestamente o seu dever sem desfalecimento. A Sociedade Nacional, plenamente cônica da sua tarefa de interesse nacional, não parará nos seus esforços para se aperfeiçoar e desempenhar nas melhores condições o serviço público de importância capital que lhe foi confiado.

N. da R. — Devemos o presente artigo, que traduzimos, à amabilidade de Mr. Marcel Dany, encarregado dos serviços de imprensa da Legação de França.

Crônica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

Guilherme II, a quem, ainda há meses, os jornais, à falta de melhor assunto, faziam várias referências, preocupando-se com as coisas da sua vida e os seus pensamentos políticos, tornou-se agora, com a nova guerra, numa figura esquecida. Cercada de simpatias e de iguais ódios, essa figura do passado era de vez em quando ressuscitada. Havia mesmo, entre os alemães mais fieis, a esperança de que o deflagrador da guerra de 1914 voltaria a ocupar na Alemanha e na vida europeia a sua antiga posição de comando.

Com os seus 80 anos, no seu exílio de Dorn, na pacífica Holanda, êle, igualmente embalado pelas mesmas ilusões, gostava de ostentar todos os seus títulos, que são, entre outros, entre os mais importantes, os seguintes:

«Guilherme II, imperador da Alemanha, rei da Prússia, margrave de Brandeburgo, burgrave de Nüremberg, conde de Hoenzollern, primeiro duque e soberano da Silésia e do condado de Glatto, grão duque do Baixo Reno e da Posarania, duque de Saxe, de Vestifália, de Eugerna, de Casoubes, príncipe de Orange, conde príncipe de Heuneberg, senhor de Francfort, de Rilgou da Frisa Oriental, de Paderborn e de Pymout, de Münster, de Minden, de Königsberg, etc., etc..

E ostentando os seus títulos, Guilherme II sentia-se de novo no poder, no supremo poder da Europa...

O que pensará agora, neste momento de angústia, o venerando octogenário, que a clara Lisboa do tempo de D. Carlos viu passar, ao lado do nosso grande Rei, pelas nossas principais ruas?

Conhecem-se, no entanto, algumas das suas opiniões antigas sobre a Itália e sobre outros países, que vale a pena recordar e reproduzir. Ao ser entrevistado, há tempos, por um escritor polaco, referindo-se à Itália, repetiu o seu conhecido estribilho: «A Alemanha nunca esquecerá!». Desenvolvendo depois o seu pensamento, acrescentou:

«As duas civilizações ocidentais podem coexistir facilmente na vizinhança uma da outra, mas não devem misturar-se. Cada uma deve guardar os

seus caracteres específicos e a sua individualidade, sem o que resultará a maior desgraça: a sua destruição. Sempre que a civilização feminina ocidental, representada pela França, se misturou com a civilização alemã, oriental e masculina, esta foi profundamente abalada. Temos três exemplos históricos: O primeiro data de Frederico, o Grande, que chamou Voltaire para junto de si. O imperador enganou-se no que se refere a este seu amigo, embora isso não lhe acarretasse grande prejuízo. O mesmo não sucedeu ao seu povo, visto que o espírito francês o amoleceu e fez degenerar. O resultado foi a batalha de 1806. Um outro exemplo: a aceitação do sistema constitucional ocidental em 1848, cujas últimas conseqüências deram o 1918».

Falando ainda da Itália, e com o maior desdém pelo eixo Roma-Berlim, disse Guilherme II estas palavras violentas e desconcertantes: «A Itália, sob o ponto de vista rácico, é a principal inimiga da Alemanha!»

E quem eram para o exilado os orientais e os ocidentais? E é êle quem nos vai responder ainda.

«Nós, os alemães, somos orientais até ao fundo de nós mesmos, como igualmente o são os húngaros, os holandeses, os búlgaros, os russos e os escandinavos. Os ocidentais são especialmente os ingleses, os franceses e os povos do Mediterrâneo».

O que é curioso é que Guilherme II, apesar de todo o seu germanismo, nunca odiou e perseguiu os judeus. Enquanto imperou na Alemanha, viveu sempre rodeado de ricos industriais e importantes banqueiros israelitas. Também é verdade que o imperador não perseguiu igualmente os católicos...

Para êle, a luta não era de ideias religiosas, mas de germanos contra latinos, de orientais contra ocidentais.

O tempo, os acontecimentos, as surpresas, darão valor ou não às palavras de Guilherme II. Por enquanto, vemos a Rússia, pelo menos na aparência, exclusivamente em luta pelo domínio do Báltico. Até que ponto o ex-imperador foi profeta? Quais serão os vaticínios que ficarão de pé?

O tempo se encarregará de nos responder, cedo ou tarde.

Vida Ferroviária

Orfanato dos Ferroviários da C. D.

Com a eleição da mesa da Assembleia Geral e Conselho Fiscal, ocorrida em 23 de Outubro passado, ficaram completos os primeiros corpos gerentes desta prestimosa instituição de assistência dos ferroviários da C. P., cuja direcção ficou constituída conforme notícia publicada no nosso último número.

O Conselho Fiscal ficou assim eleito: Mário Diniz, Vitor Afonso e António C. Coimbra. E a Assembleia Geral: Alfredo Júlio dos Santos, Leopoldo Torres, Aduindo Carlos Quintas, José Maria Pereira Gomes, Diamantino Dias e António Nunes Almeida.

Antes da ordem dos trabalhos, o secretário da Direcção, sr. Filipe Furtado de Mendonça, pronunciou o seguinte discurso:

Antes de entrarmos na ordem dos trabalhos para que esta assembleia foi expressamente convocada, seja-me permitido testemunhar publicamente, como sócio d'este Orfanato, a minha mais profunda admiração e reconhecimento àquêles que teimosamente deram provas insofismáveis dos ricos sentimentos de solidariedade que os animavam ao idealizarem e porem em prática os indispensáveis trabalhos para a organização desta tão prestante instituição de beneficência da classe ferroviária.

Ao darem expansão aos seus mais queridos anseios, eles não desejavam mais do que conseguir, pela sua acção a todos os títulos humanitária, que os orfãos dos seus infelizes camaradas de trabalho, desprovidos do amparo material e moral dos seus progenitores, não viessem a ser elementos perniciosos à sociedade. Antes, eles os queriam fortes de corpo e alma, capazes de afrontarem todos os revezes da vida, como honradamente seus pais já o haviam feito.

Pode dizer-se que excederam tudo quanto haviam previsto se atendermos a que logo de começo, êsses verdadeiros beneméritos conseguiram prestar assistência a 17 orfãos, sem mais capital do que o proveniente da limitada contribuição dos primeiros sócios, que comungando nos mesmos sentimentos de solidariedade acorreram ao seu apêlo, e do produto de sorteios e festas que por fortuna lhes proporcionou o bonito pecúlio de 200 contos apròximadamente!

Injusto seria se não salientasse aqui as importantes facilidades concedidas pelas entidades superiores da Companhia.

Mas quantos desgostos e canseiras não tiveram de suportar, que foram até à fácil e baixa calúnia partida como sempre dos inaptos e despeitados e que nunca poupa aqueles que alguma vez conseguiram impôr-se pelas suas virtudes!

A-pesar de tudo venceram, e neste momento a que se procede à transmissão de poderes, podem sertir-se orgulhosos e felizes por nos terem legado a mais simpática obra alguma vez levada a efeito por ferroviários da C. P., a qual jâmais ruirá, porque estamos decididamente empenhados em que se engrandeça para que termine de vez o espectáculo horrível de vermos estender a mão à caridade pública, filhos de antigos camaradas nossos que ao partirem para as regiões do infinito, nada mais lhes poderam legar do que o seu nome nobilitado pelo trabalho honrado.

Uma classe que se prese, nunca poderá consentir que tais quadros se nos deparem à vista!

E ao verificar que a nossa numerosa classe tem tôdas as condições para os evitar, o meu coração aperta-se de angústia por tanto egoísmo e tanta falta de altruismo!

Se todos nós contribuíssemos com a insignificante cota mensal de \$50 teríamos posto a coberto de todas as negras contingências as desgraçadas crianças que pouco depois de despertarem para a Vida, foram lançadas na miséria, por falta de arrimo forte e carinhoso de seus pais, ao mesmo tempo que asseguraríamos o futuro dos nossos próprios filhos.

E, meus senhores, se alguns daqueles a quem a dôr alheia é indiferente consultassem o «dossier» em que se encontram arquivados os numerosos e impressionantes pedidos de internamento de pupilos, a que não tem sido possível atender, e que mais não são do que gritos de alma de mãis dilaceradas pela dôr de verem perecer à fome os seus filhos queridos, decerto veriam os seus sentimentos de piedade dispersos e então reconheceriam a necessidade imperiosa de tornar grande esta obra em que estamos empenhados — verdadeira Cruzada do Bem!

Para atingir a sua alta finalidade, nunca a Comissão Organizadora se poupou a esforços. Assim é que com prazer, vos anuncio que o «déficit» permanente provocado pela insuficiência da cotização, há alguns meses deixou de existir pela acertada aquisição de 6 moradias para rendimento, com o qual foi possível extingui-lo.

Presentemente, ainda temos em depósito, constituindo fundo de reserva, cêrca de 60 contos, que esperamos seja aumentado.

Eis a traços largos o que tem sido a actividade de todos os bem intencionados que têm passado pela gerência do Orfanato dos Ferroviários da C. P..

Ao dirigir-vos a palavra, outro fim não tive do que fazer-lhes sentir tôda a minha admiração pelo seu admirável esforço, ao mesmo tempo que faço ardentes votos para que o seu nobre exemplo seja seguido com fervor por aqueles que agora são chamados a compartilhar das responsabilidades de gerência, — de perto apoiados pela classe ferroviária!

É com satisfação que esta Revista vê firmar-se mais esta instituição de assistência daquela simpática e laboriosa classe, a cujos corpos gerentes desejamos as maiores facilidades no desempenho da sua humanitária missão.

CAMINHOS DE FERRO

Um ofício da C. P. à Associação Comercial do Porto, sobre o serviço de combóios Porto-Lisboa

«Ex.^{mo} Sr.—Em seguimento ao ofício de V. Ex.^a datado de 2 do corrente, tenho a honra de informar que as circunstâncias actuais, originadas como é do conhecimento de V. Ex.^a, pela guerra, obrigaram esta Companhia a reduzir o número de combóios em circulação. Esta redução foi porém tão limitada quanto as condições de exploração o permitiam, a-fim de evitar os transtornos que tal medida não deixaria de trazer para o público.

Já em 1914 e após a declaração da Grande Guerra, esta Companhia se viu compelida a proceder de forma idêntica, mas, então, a redução foi mais profunda do que agora, atingindo não só combóios de serviço interno, mas, também combóios de serviço internacional.

O nosso objectivo é diminuir o consumo do carvão, com intuito de evitar o emprêgo da lenha como combustível, ou, pelo menos, adiá-lo para tão tarde quanto possível, a fim de evitar os graves inconvenientes que a sua utilização traria para o serviço.

A experiência da outra guerra, em que tivemos de recorrer a êste combustível, mostrou-nos a impossibilidade de manter um serviço regular. Com lenha, umas vezes verde, outras vezes molhada, não havia meio de manter as marchas dos combóios, que, por êsse motivo, chegavam a circular com bastantes horas de atraso.

Até 2 do corrente, data em que as reduções tiveram lugar entre Lisboa e Porto circulavam dois combóios rápidos em cada sentido: os combóios números 51 e 55 de Lisboa para o Porto e os números 52 e 56 no sentido inverso.

Destes, o n.º 51 permite as ligações directas de Lisboa para todas as principais regiões do Centro e do Norte do País e nomeadamente para a Beira Alta e, através desta, para Espanha pela fronteira de Vilar Formoso, para o Douro, para o Minho e através desta ainda para Espanha pela fronteira de Valença do Minho. O n.º 56 corresponde ao anterior, no sentido inverso. Estes dois combóios tiveram sempre um bom aproveitamento devido à preferência que o público sempre lhes deu.

O combóio n.º 52, pelo Contrário, sempre tem tido um aproveitamento muito diminuto. Há dias em que circula, à saída de Campanhã, com menos de uma dezena de passageiros de 1.^a classe e de 3 a 4 dezenas de passageiros de 2.^a classe, isto é, no total, um número de passageiros inferior a lotação duma única carruagem.

O n.º 55, conquanto um pouco melhor aproveitado do que o anterior, só aos sábados tinha movimento que o justificasse. Por isso de 1932 a 1937 (com excepção do período da Exposição Colonial do Porto) nunca a sua circulação foi diária, fazendo-se, conforme as vicissitudes das épocas, ou 3, ou 2 ou 1 vez por semana. Devo chamar a atenção de V. Ex.^a ainda para o facto de a situação actual destes combóios números 52 e 55 ser a mesma que existia depois de declarada a Guerra Civil espanhola. Também em 1914, por ocasião da Grande Guerra, a medida adoptada, no que respeita aos combóios rápidos, foi idêntica; mantiveram-se, pelas mesmas razões, os combóios números 51 e 56 e suprimiram-se os combóios números 52 e 55.

Muito lamenta esta Companhia a impossibilidade em que se encontra de, como é seu desejo, poder satisfazer o pedido da Associação de que V. Ex.^a é muito ilustre presidente, mas, como acabo de expôr, se não o faz é unicamente, por as circunstâncias, superiores à nossa vontade não lho permitirem.

Para atenuar, porém, a falta dos combóios a que estamos fazendo referência, vai ser atrelada uma carruagem mista de 1.^a e 2.^a classes, ao combóio Sud-Express de Lisboa a Pampilhosa, podendo nesta estação os passageiros passar para o combóio n.º 3 que segue para o Porto pouco depois da chegada do combóio Sud-Express. Fica assim assegurada uma viagem com partida de Lisboa às 13,55 pelo combóio n.º 53 e chegada a Porto-S. Bento, às 19,57, pelo combóio n.º 3.

No sentido inverso não é possível garantir uma viagem com a mesma regularidade em virtude de, freqüentemente, o combóio Sud-Express, vindo de Espanha chegar a Pampilhosa com grandes atrasos. Contudo, aquela carruagem será atrelada em Pampilhosa a êste combóio podendo os passageiros tomar no Porto o combóio n.º 22 que dali parte às 11,25 e em Pampilhosa passar à carruagem que será atrelada ao Sud-Express; mas neste sentido — Porto-Lisboa — faço desde já todas as reservas pela freqüência de atrasos, às vezes muito grandes, do Sud descendente.

A Bem da Nação.

Lisboa, 23 de Outubro de 1939. Ex.^{mo} sr. presidente da Associação Comercial do Porto. — O Director Geral da Companhia (a) *Álvaro de Lima Henriques*.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

VI

DA IMPRENSA:

Resultaram 18 passageiros mortos e 16 gravemente feridos do descarrilamento do «expresso» Viena-Munique, ocorrido na Alta Austria. O comboio marchava à velocidade de 60 milhas à hora na região de São Valentim, perto de Linz, quando se deu o desastre. Há suspeitas de sabotagem. Diz-se que o atentado foi dirigido contra os oficiais do Estado Maior alemães que viajavam no «expresso». Foram presos vários ferroviários.

— Os primeiros comboios-ambulâncias de guerra chegaram, esta noite, a uma pequena estação da província, perto de Londres. Os feridos e doentes foram transportados para um hospital vizinho. Durante a última guerra, havia sempre grande multidão que presenciava a chegada destes comboios, mas, desta vez, só alguns curiosos assistiram à chegada dos comboios. Estes compunham-se de vinte carruagens cada.

— Foram restabelecidas as comunicações ferroviárias regulares entre Basileia e Francfort. Em certos pontos, a linha férrea passa entre as linhas Siegfried e Maginot, em território germânico, de modo que os viajantes podem ver comodamente as fortificações alemãs, de um lado, e as francesas, do outro.

— Recomeçou o tráfego na linha férrea, de grande importância estratégica, entre Kummíng — capital da província de Yunsan — e Hanoi.

— Os sapadores alemães têm trabalhado com ardor na reparação das pontes e linhas férreas destruídas pelos polacos. A obra realizada foi descrita pelo dr. Dorp Mueller, Ministro das Comunicações, numa entrevista concedida à imprensa. Já foram reconstruídas 600 pontes, entre elas 11 de grande extensão sobre o Vistula, assim como muitas centenas de quilómetros de linhas férreas. Devido a este trabalho recomeçou o tráfego ferroviário — uma parte com linhas simples e outra parte com linhas duplas — na maioria das vias férreas da antiga Polónia. Dentro de poucos meses estará restabelecida a normalidade em todos os caminhos de ferro. Foi restabelecida a ligação entre o Reich e a Prússia Oriental, depois da reconstrução da ponte sobre o Vistula, em Dirschau. Em Fevereiro ficará construída outra linha entre

a Prússia Oriental e o resto da Alemanha, passando por Posen, Thorn, Dehtsch Eylau e Allenstein. Está a ser construída uma ponte sobre o Vistula, em Thorn. Vai também ser construída uma linha férrea chamada «Magistrale», entre a região hulheira da Alta Silésia e o porto de Gotenhafen.

— De fonte autorizada sabe-se que os governos aliados autorizaram a passagem da Alemanha para Santiago do Chile de um carregamento de carris, destinados à Companhia dos Caminhos de Ferro Chilenos, no valor de vinte milhões de pesos.

— Depois de ter tomado parte nas comemorações de 8 e 9 de Novembro, Hitler partiu de Munique em comboio especial.

— Diz-se que Hitler procedeu ao estudo do apêlo belga-holandês durante a viagem de comboio para Munique onde foi assistir às cerimónias do aniversário do «putsch» nazi.

— Os trabalhos do caminho de ferro Gijón-Ferrol vão continuar, pois deseja-se criar uma nova via férrea estratégica. Este caminho de ferro dá duas comunicações para o mar.

— Em todo o território belga nota-se enorme movimento de comboios carregados de tropas e de material de guerra.

— Hitler chegou a Berlim em comboio especial. Na estação de Anhalt encontrava-se uma importante força de polícia. Acudiram ali milhares de pessoas, que ao mesmo tempo que aclamavam o Führer, protestavam contra o atentado de Munique.

Hitler deixou a estação, na companhia de Goering e de Himmler. O chanceler tomou imediatamente o seu automóvel e dirigiu-se para a Chancelaria.

A notícia da explosão fôra-lhe comunicada quando o comboio passava em Reuchtlinger.

— Informações recebidas em Londres indicam a presença de cavalaria alemã perto da fronteira holandesa e movimentos de vagões-cisternas, com gasolina, pela via férrea, na mesma direcção.

— As principais personalidades que seguiram Hitler já tinham abandonado o edifício e encontravam-se na estação de caminho de ferro a assistir à partida do chanceler.

— Hitler dirigiu-se imediatamente para a estação do caminho de ferro, onde o aguardava um comboio especial, que partiu sem demora em direcção a Berlim.

Foi precisamente quando o comboio se punha em marcha, que se ouviu a explosão denunciadora do atentado.

— O movimento de tropas em todo o território holandês dificulta enormemente o tráfego de comboios de passageiros e mercadorias. A maior parte dos serviços ferroviários foi já requisitada militarmente, o que originou enorme redução no serviço normal de passageiros e mercadorias.

Coimbra e os seus poetas

António Nobre

tem um monumento

na

Penedo da Saúde

A velha Coimbra é uma cidade eterna e sempre moça, porque é a pátria dos estudantes e dos poetas — que não envelhecem nunca. Camões foi estudante de Coimbra e celebrou-a sentidamente, para todo o sempre, nos «Lusíadas», naquelas sublimes oitavas compostas à memória de Inez de Castro. Por Coimbra andou também João de Deus e quási todos os grandes poetas de Portugal educaram a sua alma perante as suas paisagens. E de entre os poetas mais próximos da nossa época, o que permanece mais vivo na geração nova é António Nobre. Morreu jovem, com pouco mais de 30 anos, e é ainda com a sua capa e batina que o vemos na nossa imaginação ou que lemos comovidamente os seus versos de ritmo diferente e original. .

No Penedo da Saúde António Nobre tem desde 30 de Outubro um belo monumento, por iniciativa de outro poeta ilustre, o sr. dr. Alberto de Oliveira.

À cerimónia da sua inauguração vieram alguns dos maiores poetas de Portugal e António Correia de Oliveira enviou uma «Carta de Saúde», em formosas quintilhas, que foi lida pelo estudante Álvaro Fijó, lendo outro estudante uma eloquente «Mensagem» de Afonso Lopes Vieira.

Ao encerrar-se a sessão, o dr. Alberto de Oliveira disse que António Nobre em parte alguma está mais no seu lugar, no lugar de honra, no lu-



ESTUDANTES DE COIMBRA

gar de honra e glória que lhe cabe do que naquele remanso coimbrão onde ficou colocado.

O evocador da paisagem coimbrã, fica bem entre estudantes, entre os seus jovens camaradas, êle que foi dos poucos poetas portugueses que não morreu de velho. Poeta puro, dos seus poemas desprende-se ainda, com a exuberância e a pureza de sempre, o perfume da terra amorosa de Portugal,

Teatros e Cinemas

O teatro português e a sua crise

Recentemente, Leitão de Barros, em *O Século* e Augusto da Costa, no *Diário da Manhã*, estudaram alguns aspectos da crise do teatro português.

O teatro português vive, com efeito, uma das suas horas más, uma das suas piores e mais tristes horas. Para a sua crise concorreram, não só o cinema, mas também alguns empresários, principalmente aqueles que puzeram o negócio acima da arte, e ainda a maioria dos actores e de certas actrizes, que deram à profissão o character de emprêgo como qualquer outro e não se entregaram à carreira artística, de corpo e alma, como a um verdadeiro sacerdócio.

Estamos numa época de renovação mental e moral, e há que proteger e desenvolver o nosso teatro, como manifestação superior do nosso grau de civilização e cultura.

Como reabilitar o teatro português? Dando ao artista uma noção mais profunda e mais ampla da nobreza da sua profissão e permitindo, sem dificuldades burocráticas, a revelação de novos valores.

A exibição de filmes estrangeiros poz-nos na intimidade e no conhecimento dos grandes artistas europeus e norte-americanos e criou, por essa circunstância, em todos nós exigências e preferências a que os nossos artistas de modo algum podem corresponder.

Ora nós não podemos estar exclusivamente à mercê dos filmes estrangeiros. Precisamos, portanto, de teatro português, na nossa língua, teatro que nos ponha em contacto com o pensamento e com a alma humana, teatro em que a nossa língua maravilhosa seja respeitada e amada, teatro que revele à nossa admiração e ao nosso orgulho artistas nossos.

Disse que devia ser permitida, sem dificuldades burocráticas, a revelação de novos valores do teatro. Para que se impõe, como condição de artista profissional, o Curso da Escola da Arte de Representar, se esta, só de vinte em vinte anos, nos dá um actor de categoria?

Augusto Rosa, João Rosa, Eduardo Brazão, Ferreira da Silva não se sentaram em bancos de escolas da arte de representar. Do Conservatório também não saíram Amélia Rey Colaço, Ilda Stichini, Alves da Cunha e Aura Abranches.

Com penetrante inteligência Augusto da Costa escreveu no *Diário da Manhã*:

«Em matéria de «revelações», sou dos que entendem que o carro não pode andar adiante dos

bois, e ainda há poucos dias tive ocasião de o dizer ao próprio director do Conservatório. A legislação precisa efectivamente de ser modificada no sentido de permitir que se revele no teatro quem tiver condições natas de artista, pois não são as Escolas da Arte de Representar que criam os artistas; simplesmente eu imporia como condição, se tivesse voto na matéria, que o artista, uma vez «revelado» e querendo fazer carreira profissional pela Arte, fôsse obrigado a tirar certo número de cadeiras da Escola para aperfeiçoar a sua vocação, para se cultivar, para completar, enfim, o quadro das suas aptidões naturais. Viria assim a Escola em auxílio da vocação, em vez de lhe pedir que revele vocações.»

O problema do teatro em Portugal não é de hoje. Já Eça de Queiroz, na sua mocidade, em «As Farpas», ao lado de Ramalho Ortigão, procurava soluções inteligentes para resolver a crise da arte de representar, no seu tempo.

Se é certo que ao Estado, como se faz na França, como se fez na Alemanha e como o Brasil está actualmente fazendo, compete proteger o teatro e o artista, não é menos certo que os artistas, no seu próprio interesse, procurem dignificar a sua nobre profissão.

O teatro é a literatura falada, viva. O actor carece, por isso, de possuir uma cultura cada vez maior para servir essa literatura — expressão da consciência dum povo.

REBELO DE BETTENCOURT

Rafael Marques

Surpreendeu-nos dolorosamente a notícia do falecimento do distinto actor Rafael Marques. Na pujança da vida, pois contava apenas 54 anos, e em plena posse de todas as suas esplendidas faculdades, com a sua morte desaparece uma das mais interessantes e completas figuras do teatro português de hoje.

Rafael Marques que trabalhou ao lado dos Rosas e Brazão, conheceu noites de glória e fortuna. Ainda hoje, apesar da indisciplina e da desagregação de todos os valores da cena, o artista marcava superiormentē a sua personalidade.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — Variedades.

VARIEDADES — 20,15 e 22,15 — «O padre Piedade».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Convite á felicidade».

OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — Sessões continuas.

TIVOLI — Sempre estreias.

CONDES — Programas de fino agrado.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

"Os Carlos"

O IX aniversário da sua fundação

No dia 4 festejou-se mais um aniversário da fundação do Grupo «Os Carlos».

Às 9,30 teve lugar na Igreja do Loreto e no altar do santo do mesmo nome uma missa por alma de todos os Carlos falecidos.

Às 20 horas realizou-se na Pastelaria Marques o jantar de confraternização, no qual tomaram parte 36 convivas a saber:

Carlos Leal, Carlos Moniz Pereira, Carlos Silva, Carlos Eugénio Bandeira de Melo, Carlos Kruss Aflalo, Carlos Guimarães, Carlos Coelho, Carlos Sá Viana, Carlos Vasconcelos e Sá, Carlos Castanha Dias Costa, Carlos Gama da Silva, Carlos Semedo dos Santos, Carlos Costa, Carlos Palmela, Carlos Mendes da Costa, Carlos d'Ornellas, Carlos Rei, Carlos Macedo, Carlos Queiroga Tavares, Carlos Pinto Coelho, Carlos Barral Filipe, Carlos Brito Leal, Carlos Manuel da Costa, Carlos Costa Branco, Carlos César Gonçalves, Carlos Martins, Carlos António Cardoso, Carlos Moura Cardoso, Carlos Oliveira Belo, Carlos Francisco Méga, Carlos Cília, Carlos Miguel Antunes Ferreira Gonçalves, Carlos Neves, Carlos Luiz Cardoso, Carlos Júlio Ferreira da Rocha e Carlos Fragoso de Vasconcelos.

Durante o repasto que decorreu com viva animação foram lidos telegramas e cartas de felicitações entre estas uma do Almirante Carlos Viegas de Gago Coutinho.

Usaram da palavra os srs.: Dr. Carlos Cília, Carlos Tavares, Carlos Silva, Carlos Méga, Carlos Rei, Carlos Leal, Carlos Aflalo e Carlos d'Ornellas.

No final foi distribuído uma plaquete de Carlos Leal, edição correcta e aumentada do discurso que o ilustre artista fez, quando do I almôço de «Os Carlos» em 4 de Novembro de 1930, que transcrevemos:

MEUS senhores, — não sei, se depois do bahu cheio, tereis paciência para escutar algumas palavras de homenagem ao santo do nosso nome, homenagem que elevo a quem teve a original ideia d'este alegre repasto.

Isto dizia eu há precisamente bons nove anos; e a homenagem referia-se, como não podia deixar de ser, a Carlos d'Ornellas, generoso creador do já felizmente consolidado «Grupo dos Carlos». E prosseguia, de que pelas responsabilidades que me envolviam, seria talvez deselegante calar-me,—por

consequência, quem tivesse afazeres que se puzesse a mexer, porque dali é que eu não saía sem impingir a prosódia que não pouco trabalho me dera...

Como na célebre ceia cardeanilácia, disse:—«Eu começo, Eminências...»

Schiller, famoso poeta e declamador alemão, e entre nós o erudito historiador Rocha Martins, meu velho e querido amigo de outros melhores tempos... escreveram páginas sublimes sobre os seus reis «Don Carlos». E realizaram-no estupendamente. Ao nosso desventurado e grande monarca brigantino, já a História se prolonga numa justa homenagem de saúdade às suas excelsas qualidades de diplomata, de patriota e de liberal.

O nosso encrencado nome, que vem sendo uma babilónia de martiriologia desde a dinastia dos Plantagenetas, é um formidável nome de fetiche.

O poeta Ernesto Reynaud escreveu numa revista parisiense um artigo, no qual emite o princípio de exercerem os nomes positiva influência, venturosa ou infortunada, na vida das pessoas; e que se tomasse por exemplo o nome de Carlos.

Todos os poetas assim baptisados foram desditosos. E citava: Carlos d'Orleans, Carlos Guerin e Carlos Baudelaire. Respondeu-lhe a este ponto numa crónica, Sebastien Charles Leconte:—«Esqueceu-se, meu caro amigo, de Leconte de Lisle, que se chamava Carlos».

Outros, porém, têm seguido a tese de Reynaud, sustentando-se contudo a afirmação de que nenhum outro nome tem sido mais fatalista do que o de Carlos.

Vejamos:

Com este nome muitos monarcas teve a Suécia, a Alemanha, a França, a Inglaterra, a Itália e a Espanha; e a não ser Carlos Magno, rei de França e Imperador do Ocidente, Carlos VIII, o vitorioso, filho de Carlos VI, o bem amado, e Carlos Emanuel, I.º Grão Duque de Savoia; a não ser estes, salvo qualquer erudição competente em investigações históricas,—são tudo um exército real de desastrosos, de infelizes, envolvidos por toda a série de fatalidades. Prisoneiros ou abdicando de mal seguras corôas; outros massacrados e até devorados por lobos, como sucedeu a Carlos o Temerário, príncipe belicoso e violento, e Carlos IX pelos remorsos. Carlos I de Inglaterra foi decapitado, e outros infelizes do mesmo nome teve a sobranceira nossa aliadinha. E porque falo na Grã-Bretanha, em guerra neste curso afflictivo do final de 1939, aliada à França para defenderem os direitos da liberdade dos Povos,—para aqui traslado um capítulo que reputo precioso de uma «plaquète» sobre uma conferência em que há quatro anos eu assim visionava a guerra:

«A guerra, inevitável entre as potências, resolverá o grande problema económico internacional.» E depois de vários considerandos em que a minha musa um tanto rebelde de literato barato se espraíava de um certo modo—certo—terminava:—«os que possam ficar no burgo terão que descer às caves para resguardarem o escasso corpo, da chuva de metralha! E atentem, meus senhores, porque isto há-de ser tal qual assim. Depois a transição, a nova transição—com os homens naturalmente—os que restem do dilúvio—a saberem outra vez beber vinho como homens e não como a actual geração, que só bebe leite dosado com *chichi*. Revigorar-se-há a raça, esta nossa hercúlea raça de Viriatos, de cavaleiros e santos empu-

nhando adagas — esta raça estóica de émulo, que se formou a combater serracenos e a pegar toiros!»

Nessa mesma época distante, eu citava ainda o nome de Winston Churchill, a propósito de um seu notável discurso em Chingford Essex, num veemente repto para que se tornassem mais sólidos os elos de afeição e amizade que unem a democracia britânica.

Deu-se o inevitável; mas felizmente os nossos *jeune-fils* podem continuar tranqüilos a gosar o aroma das praias afrodisíacas...

E voltemos aos Carlos, porque mais e muitos mais há: — Carlos IV de Castela, enganado por Manuel Godoy, príncipe a quem chamaram da Paz — percursor dos Srs. Kellog e Briand, e agora do Sr. Mussolini, que antes se preparava para entrar no *banquete* com uma *macarronada-fascista*!

Aquele infeliz Carlos Alberto rei, que esticou na Invicta, legando-lhe um palácio de *cristal* de argamassa e ferro-envidraçado! Opolento porém nas suas elegantes linhas.

Carlos de Austria, baqueado pobremente na nossa formosa Ilha da Madeira. Carlos de Bourbon, que envelheceu à espera de se poder sentar no manco trono do Palácio do Oriente, e tantos outros descoroados pelo estuporado nome que as meninas langorosas encontram a miúdo nos romances alambicados. Vivos e mortos, isto vai a oito... sempre Carlos; aquele que só assinava Paulo de Kok... e era Carlos; sendo um Carlos, o pai de Napoleão de Bonaparte.

Diz-se que foi um Carlos que introduziu a batata na Europa, e outro foi o inventor do telégrafo. Ainda outro de Mascarenhas com Don, que D. Pedro V fez morrer por causa de um passeio mais longo, ao tempo em que não havia os cursos de educação física do nosso Zé Pontes, nem os *Globs-Trotters*.

Infeliz o notável Carlos Lobo d'Avila. E Carlyle, nome maçã do desventurado Conde de Avranches da República, percursor dos Fuehrer's e Mussolinis.

Disse também Camile Monclair, que em busca de nós próprios caminhamos através a vida, desde a infância. Foi o que aconteceu ao nosso Carlyle; encontrou-se e perdeu-se, como se perderam, no *front* da tragédia, Carlos Cândido dos Reis e Carlos da Maia, — Danton da Lusitânea.

Mas eu estou-me quasi perdendo por atalhos, a massá-los com uma discurseira que já vai redundando em conferência. Tranqüilizem-se que já estamos no entroncamento da jornada Carlista. Caminho a cem quilómetros à hora, meus caros *Xarás!* *Xará*, chama-se, no Brasil, às pessoas que têm o mesmo nome. E prosigo: — Eram propriedade de Carlos Manuel Peçanha, os terrenos onde se edificou o Mosteiro do Carmo. Era Carlos e nascido no Pôrto, o creador da Agência Havas.

Carlos Ficalho, denodado, mas infeliz na defeza de uma causa perdida. Carlos Rates, antigo orientador do proletário, — e que se alguma ventura teve na vida, foi a de ter por fim condenado a fórmula marxista, (Carlos Marx) pronunciando-se ainda contra a libertária.

Entre Edimburgo e Londres, há uma estação chamada Carlisle.

E o simpático Carol II da Roménia, bom rei patriota, mas que tantos desgostos deu aos seus austeros progenitores?... O senhores, — pois se até o santo do nome para algo ser desastrado, é

São Carlos Borromeu! Burro dêle, santíssimo padroeiro!

O nosso primeiro *raid* de aviação civil ao Atlântico-Sul, capotou ao arranco do que seria uma gloriosa *performance*. Podera, era um Carlos!

O maestro brasileiro Carlos Gomes, autor da imortal ópera *Guarany*; e Carlos Macedo Soares que ocupou, com notável elegância diplomática, a chancelaria do histórico Palácio do Itamaraty, no deslumbrante Rio de Janeiro.

Carlos Ellet, inventor da ponte pensil. Carlos Rademaker, granda prégador e apóstolo da instrução, e Carlos Reichebacc, insigne naturalista e descobridor da parafina. Acaba de nos dar um interessantíssimo filme, o inventor do telefone Carlos Wheatstone. Carlos Weber, grande músico alemão, e Carlos Sain-Sens, não menos ilustre músico francês.

E o erário não pára: — Carlos Wrangel, célebre general sueco do século XVII; e em 1855, o exército português tinha no seu activo 55 oficiais com o nome de Carlos, 50 portugueses e 5 estrangeiros. Esta nota curiosa, é verídica.

Já não existem o Carlos da *Parteira*, e Carlos Magalhães Ferraz, que foram colegas nas escaramuças revolucionárias, com Carlos Simões Tôres.

Carlos Sáraça, estalionatário de *pinamiquices*, e Carlos Bacelar, Rocambole alfacinha, defendido habilmente pela formidável eloquência de Alexandre Braga.

Carlos Melo Barreto, infeliz no *saléro* da diplomacia, Carlos Cavaco, com quem se encavacou por cá... e Carlos Parente numa redovia de impropérios... Uff! Que até já me vai faltando o fôlego! — Carlos Calderon, maestro *gramofónico*, e Carlos Malheiro Dias, talento encrustado em oiro e que tão batido tem sido pelo infortúnio.

Carlos Borges & Carlos Borges; o primeiro fez dois ministros, seu filho Vasco, e o conselheiro Elvino de Brito; e o segundo é deputado à Assembleia Nacional, e afável chanceler de Santarém... Voto simpatia a êste cidadão.

Carlos Arniches, comediógrafo espanhol de renome; e o nosso Carlos Amaro, autor do «São João Subiu ao Trono», peça que chega para consagrar um dramaturgo.

E vejam que até a feminilidade do nome, nos trouxe para a alcôva real a Senhora Dona Carlota Joaquina, princesa Carlos, filha de um príncipe sem corôa; e a nossa simpática bailarina Maria Carlos, conhecida nos meios artísticos pela «Carlitos».

No teatro, desde que de mim ainda não me esqueci... lembro-me de Carlos Rocha, que me diziam que era um tanto ruim, e que nunca cheguei a ver representar. Ao tempo eu iniciava-me na profissão, hoje tão decadente pelas circunstâncias da evolução e pelos tratos de polé que lhe estão dando aqueles que mais podiam engrandecê-la. Contracenei com Carlos Bayard que já não existe, e guardo a excelente camaradagem de Carlos Santos, cultíssimo professor da Arte de representar, e de Carlos Alves, Carlos Baptista, Carlos Barros e Carlos Dubini, êste feito hoje agente teatral de variedades várias.

Carlos d'Oliveira que tinha uma voz previliada para declamar, morreu estupidamente num camarim do Teatro Avenida, quando gosava o elogio da sua magistral interpretação num filme nacional.

Tendo ganho pequenas fortunas sem nunca ter conseguido amealhar um centavo, encontro-me simplesmente com a personalidade creada e sofrendo as sequências da emergência que adoenta o desmantelado teatro onde alguns que me seguem a maneira... são bem honorisados. Bem hajam. A azougada vedeta Beatriz Costa, que eu reputo a psicologia do teatro português no actual momento; — chamavam-lhe no seu prometedor noviciado, o *Carlos Leal de saias!* De resto, apraz-me aqui incluir que dela possuo uma fotografia com a seguinte dedicatória: — «Para o grande camarada Carlos Leal, o *Vasco da Gama* da Beatriz Costa».

Admiro a centelha e a vivacidade desta simpática rapariga.

Num original concurso em Nova-York para premiar quem melhor imitasse o celebrado *Charlot*, — este, apesar de concorrente, — perdeu!... É que o estupendo artista chama-se Charles, e ainda por cima é Chaplin!

E que pequenino de corpo é o nosso bailarino Charles! um náco de gente feito pião!

Quero terminar, — mas logo me salta na retina o Carlos Marques das barbas, que teve uma tabacaria na rua do Ouro despojada pela população em *Auto de Fé*; o Carlos «varino»; o capitão Carlos Sepulveda, da Monarquia, e o aviador Carlos Leão Braga Espinheira, que ha bons vinte anos, andou com a espinha torcida pela mania que lhe deu de ter inventado a estabilidade dos aviões!

Carlos Trilho que pontificou no «Mundo» com França Borges, e Carlos Olavo do secretariado geral do Governo Civil. Carlos Afonso dos Santos, ilustre autor da linda peça «Entre Giestas», conhecemo-lo e admiramo-lo pelo nome de Carlos *Selvagem!* E tantos, tantos outros, cuja lista de infortúnio e de pitoresco é infindável.

Quero ainda citar como nota curiosa, a passagem de uma carta do meu saudável colega Carlos Abreu, que honra também as páginas rebeldes de um dos meus modestos volumes de memórias:

— «É infeliz o nome de «Carlos» ou são infelizes os «Carlos». Pelo menos os que conheço. Há porém, em torno do nome, uma auréola de romance»...

E depois de referenciar um episódio curiosíssimo da sua vida através o nome, (adquiram o volume «demolindo» — Memórias panfletárias, de Carlos Leal, na Livraria Rodrigues, da R. Aurea) — diz-me: — «E já reparaste, meu caro Carlos, que o nosso nome ainda está por aparecer e revestir qualquer tórvo personagem de uma peça?... Em onze anos de teatro, na infinidade de Albertos e Pedros e Álvaros e Robertos e Antónios e Filipes que tenho interpretado, ainda não me caiu nas mãos Carlos algum que não fôsse bom. Acredita que não há autor dramático que dê o nome de Carlos a tipo mau».

Por fim Carlos Abreu termina que somos sim infelizes, mas sempre bons espíritos, ruidosos, românticos, alacres mas muito boas coisas... E — que generosidade sua! — eu era uma jóia! — E se assim é — ó suprema consolação para quem nos baptizou — nós todos somos umas preciosas jóias, diamantinas e do melhor quilate, — apesar das sinistras almas reles que não poucas vezes nos farandolam e acotevelam nesta misteriosa *energumenolândia*, neste tremendo precipício, sempre a empurrar-nos para a vala aberta do ódio e das malquerenças. Do ódio que só os vãos de inteli-

Linha férrea do Algarve

ESTÁ EM ESTUDO, UMA MODIFICAÇÃO NO SEU TRAÇADO À SAÍDA DE BEJA

Esteve em Beja o mês passado, uma comissão composta pelos srs. engenheiros Alberto da Cruz Jorge Ribeiro e Albino Machado da Encarnação, funcionários da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, com o fim de estudar a possibilidade duma inversão na linha do Algarve, pois, quem viaja de Lisboa para o Algarve, por Beja, tem a impressão; ao abandonar Beja, que volta para traz, isto porque as duas linhas seguem paralelas até ao sítio denominado «Coitos». É o resultado de, quando da edificação primitiva da estação, ter sido marcado, para esse fim, um local situado a dois quilómetros da cidade, o que originou grandes protestos dos políticos da época, conseguindo o então Governador Civil, que a estação fôsse erguida onde hoje se encontra. Este facto, tem acarretado e acarreta, perdas de tempo; principalmente, no serviço de combóios «rápidos», nos quais é necessário inverter a direcção à máquina.

Segundo o parecer das entidades superiores dos caminhos de ferro, este mal poderá ser remediado, com o traçado paralelo à linha de Moura, até à altura da «Fonte Santa», a sueste de Beja, descrevendo depois uma curva para passar por baixo da Quinta da Abóbada e Campo da Feiteira. Atravessará seguidamente, a estrada de Mertola, alcançando assim a antiga linha, próximo das herdades das Lobeiras.

gência não vêem. O ódio, que é, depois da *borla* para ir ao teatro, — a maior enfermidade nacional! Pois se até é vulgar vermos um fabiano entrar numa farmácia e pedir: — um frasco de tintura d'ódio!...

Após o nosso primeiro repasto há nove anos idos, no «Coq d'Or», uma simpática tertúlia-bar-restaurant que o Faustino Alfredo, deixou fenece... enviavamos ao glorioso almirante Carlos Viegas Gago Coutinho, o seguinte telegrama:

«Os vários Carlos de Lisboa reunidos em almôço de confraternização para festejar o nome, no restaurante «Coq d'Or», saudam em Vossa Excelência o seu glorioso e definitivo santo padroeiro, rácico Gama dos nossos dias, o maior de todos os Carlos da História da Coragem e da Ciência».

a) Carlos & Carlos

Temos por consequência o grande português como presidente de Honra do nosso grupo, hoje uma colectividade de ordem e de beneficência que tem um governo de que é Chefe o nosso queridíssimo Carlos d'Ornellas, tendo como seu auxiliar assistente e subsecretário o não menos querido Carlos Rey e o solicitadíssimo Carlos Mega, e idem-idem às pas-às pas com o Dr. Carlos Cília, na directoria do Comissariado.

E perdoai, meus caros *xarás*, se melhor não galvanizei o nosso celeberrimo nome. Mas quem dá o que tem ou o que pode e sabe...

Penso, sonhei ou li algures, que o verdadeiro nome de Cristo, era Carlos.

Tenho dito.

Os nossos mortos

JOSÉ LORJO TAVARES

Na Casa de Repouso da Eguaria, em Colares, faleceu no dia 2 do corrente, vitimado por um ataque cardíaco, o escritor teatral e jornalista, Lorjo Tavares, decano dos autores dramáticos do nosso país.

Figura elegante de Lisboa, José Bernardo Camilo Lorjo Tavares, era um excelente conversador e dotado de espírito de bem fazer.

Nascido em Faro, a 21 de Dezembro de 1852, veio para Lisboa, onde realizou os seus primeiros estudos, ingressando depois no jornalismo, deixando brilhante e numerosa colaboração. Cronista magnífico, foi onze anos redactor do «Correio do Norte», colaborando no «Correio Português», «Ocidente», «Ilustração Portuguesa», «Comércio Português», «Diário Nacional», «Correio da Manhã» e em tantas outras revistas e jornais da sua época.

Com seu cunhado, Jaime Vitor e com Ernesto Bartolomeu, já falecidos, foi proprietário dos «Perfis Contemporâneos».

A sua estreia, como autor dramático, foi em 1891, no Teatro da Trindade, Teatro este a que ficam ligados alguns factos interessantes da sua vida, como, a cena de pugilato tida com o então técnico teatral, Matoso da Câmara, a propósito da sua ópera-cómica «João da Ermida», que, afinal, não foi representada. Foi autor da ópera-cómica «Moirá de Silves», com que debutou na cena, «Segredo da Confissão», «Uma aposta», traduzindo do espanhol «Cabotinos», comédia de Paillerout.

Volvida longa ausência, Lorjo Tavares, reapareceu no teatro, com a comédia «Ingleses», que se manteve bastante tempo no Teatro Nacional, sendo a sua última peça «Divórcios», que com assinalado êxito se exibiu no mesmo teatro.

Eis assim a traços mal esboçados, a figura elegante e saudável de José Bernardo Camilo Lorjo Tavares. Paz à sua alma!

JOSÉ SARMENTO

De novo o jornalismo está de luto. Faleceu José Sarmento, jornalista brilhante, activo e escritor de nomeada. Após uma doença que não fazia prever tal desfecho, finou-se em sua casa, na Avenida Visconde Valmor, 38, 1.º.

Era de Coimbra e contava a idade de 70 anos, e grande parte desta existência foi consagrada ao jornalismo e teatro, colaborando em todas as revistas e jornais, destacando-se entre estes, «Diário de Notícias», «Jornal da Noite», «Novidades», «Dia», «Século», «Diário», «Capital», «Domingo

Monumento a D. Nuno Álvares

Dereira, em Abrantes

A Câmara Municipal de Abrantes tem recebido de todo o País as maiores provas de incitamento à sua patriótica iniciativa de construir nesta cidade um monumento a Nuno Álvares.

Desde as classes modestas como as praças da Guarda Nacional Republicana, entidades como as Juntas de Freguesia, professores primários e outras, até às entidades mais categorizadas, todos têm demonstrado a melhor boa vontade em auxiliar tão justa homenagem. Das quantias subscritas destacamos algumas, como as da Junta Provincial do Ribatejo, 15.000\$00, da Câmara Municipal de Santarém 7.500\$00, da Federação Nacional dos Produtores de Trigo 1.000\$00, do Grémio dos Industriais de Panificação 500\$00, do Sindicato dos Caixeiros 100\$00 e da Escola Prática de Engenharia 500\$00.

É avultado o número de quantias subscritas por Sindicatos, Juntas de Freguesia, professores, etc., e outras prometidas.

As Juntas Provinciais e Câmaras Municipais que não tinham verbas orçadas vão incluí-las no orçamento a elaborar agora.

O monumento será um facto, porque Portugal inteiro está de alma e coração com esta ideia.

E consolador, pelo sentimento patriótico que reflete, verificar ao lado da boa vontade demonstrada pelas promessas e entregas já feitas o interesse e espontaneidade de todos, sejam grandes ou gente humilde de Portugal, em querer ligar o seu nome a esta obra de gratidão e justiça.

Ilustrado», «Notícias Ilustrado», «Manhã», «A Victória», «Primeiro de Janeiro» e tantos outros.

A sua crítica literária e teatral era magnífica, realizando belos trabalhos de tradução, o último dos quais, «Vida de Jesus», de Mauriac, apareceu à meses nos livreiros. Para o teatro, traduziu igualmente muitas peças, como, «Miquete et sa mère», de Flers et Cavaillet; «Mãe Colibri», de Henri Bataille; «Banco», de Alfred Savoir; «L'Amour Défendu», de Pierre Wolf; «Le Comedienne», de Duvernois; «La Flame», de Charles Méré; «Idílio num quinto andar», «Virtudes de Germana» e «Para fazer-se amar loucamente».

Foi amigo íntimo de Melo Barreto, tendo sido seu chefe de gabinete, quando ele sobraçava a pasta dos Negócios Estrangeiros. Colaborou com os vultos maiores da nossa literatura e política, tendo sido com Eça de Queiroz, o organizador do «Almanaque Enciclopédico».

Na C. P. foi durante muitos anos, inspector de publicidade, sendo ultimamente funcionário aposentado. Como prémios da sua profícua e brilhante actividade, possui algumas condecorações nacionais e estrangeiras.

À família enlutada a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta o seu cartão de condolências.

Liuras Novas

FUMO DO LAR — poemas de *Francisco Beliz*

No jornalismo de ideias e no movimento nacionalista, de que foram, ao tempo, os mais animados mentores António Sardinha e Alberto de Monsaraz, Francisco Beliz ocupou, também, com galhardia e talento, o seu lugar. Mas o môço ardoroso daquê tempo era mais artista do que jornalista — e, como artista, se, em trechos admiráveis, nos cativava pela sua prosa harmoniosa, ao gosto clássico, era sobretudo como poeta que êle ascendia em mais altos e largos vôos. Era um poeta de sensibilidade — de delicada e rara sensibilidade, que sabia comunicar a versos portuguesíssimos a sua alma cristã e lusíada.

Francisco Beliz formou-se em direito e as exigências da vida prática afastaram-no de Lisboa e do convívio intelectual. Mas nunca se apagou nêle a chama ardente do seu sonho interior, pois para alegria de quantos o admiram e estimam o poeta reuniu agora em formoso volume uma magnífica série de poemas a que poz o título «Fumo do lar».

Há duas espécies de poetas: os poetas, que o são pelo sentimento e pela forma, e outros que o são exclusivamente pela forma. A esta classe de poetas

dá-se geralmente o nome de escritores de versos. Francisco Beliz que possui o sentido da língua portuguesa e que ao escrevê-la faz de cada palavra um ser vivo, humano, pertence à primeira categoria.

Com efeito, Francisco Beliz é um poeta na vibração interior, na pulsação quente que empresta à frase, — e na elegância, na simplicidade, no encanto com que compõe os seus versos.

A poesia interior do poeta completa-se com a poesia das palavras. «Fumo do lar» é um livro de coração e de saudades, é um livro de amor e um série de imagens afectuosas, em que os mortos, como António Sardinha e Correia Dias, confraternizam, através da sensibilidade do poeta, com os vivos, como Hipólito Raposo e Manuel Múrias.

Da poesia — «Velho alpendre», transcrevemos estas duas quadras:

«Naquela casa que nós dois sonhámos,
Ergue-se em linhas do mais lindo aprumo,
O alpendre gentil onde encontrámos
Um índice do lar, um seu resumo.

É todo um longo poema ali rimado,
Êsse alto varandim de sonho e lenda,
Num ar de graça, tão perfeito e alado,
Que não sei de ninguém que o não entenda.»

Ao admirável poeta agradecemos a oferta do seu livro. Fazemos votos por que todos os portugueses o compreendam.

Casamento elegante

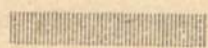
Na paroquial da Igreja dos Anjos, celebrou-se, a 2 de Outubro, o casamento da Sr.^a D. Maria dos Anjos Galvão, gentil filha da Sr.^a D. Amália Barata Galvão e do nosso presado amigo e colaborador Sr. Coronel João Alexandre Lopes Galvão, com o sr. Dr. José da Costa Proença, filho da Sr.^a D. Brígida Proença e do Sr. Dr. José Boleiros Proença, já falecido.

Foram padrinhos do noivo, sua mãe e irmão, sr. Luiz Proença; e da noiva a Sr.^a D. Maria José Pereira Monteiro e seu marido o sr. Comendador Pereira Monteiro.



HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Novembro de 1899



Caminhos de Ferro do Estado

Por O. SALAZAR

Dissemos já que uma das medidas de maior utilidade tomadas pelo sr. ministro das obras publicas tinha sido a que se refere á autonomia administrativa dos caminhos de ferro do estado.

Sendo certo tambem que as melhores organizações se atrophiam e fallecem quando o seu funcionamento se entrega a quem não possui os requisitos proprios, ou por incompetencia, ou por falta de actividade e iniciativa ou por inopia da justa comprehensão do fim que deve ter-se em vista; foi ainda feliz o ministro na escolha que fez das pessoas que constituem o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, em que ha funcionarios com uma prestante carreira feita em trabalhos ferro-viarios e cava-lheiros cujo nome garante o zelo, a competencia e até a auctoridade.

Uma machina assim estabelecida, e assim servida, tem de funcionar bem se lhe não faltarem com o essencial no seu trabalho.

Os factos vão-no provando.

Pouco depois de organizado, o conselho publica o seu regulamento que foi approved por decreto de 2 do corrente mez.

Alguns dias passados apresenta as instrucções para a arrematação e adjudicação de obras e fornecimentos, e suas respectivas liquidações nos caminhos de ferro do estado; instrucções approvedas por portaria de 10 do corrente e publicadas em 13. Os trabalhos continuam, devendo seguir-se brevemente outras providencias.

Vão ser regulamentados, por exemplo, os serviços do expediente e da contabilidade que se não ultimaram ainda por se esperar primeiramente a reforma da secretaria d'estado dos negocios das obras publicas commercio e industria, a fazer, em virtude da auctorisação dada ao governo pela carta de lei de 26 de Julho ultimo.

Tratará do regulamento acerca de nomeações, promoções, licenças, reformas, premios e castigos do pessoal; do regulamento dos serviços das direcções; do regulamento para o transporte de passageiros e materiaes do estado; do regulamento dos armazens. Vasta tarefa de organização, necessaria para que todas as rodas ou engrenagens se ajustem bem no novo estado de cousas que derivou da presente organização!

Dos diplomas publicados se deduz já qual a orientação que preside ás deliberações do conselho e o pensamento do governo — simplificação do serviço sem prejuizo da fiscalisação.

Permitte-se a aquisição directa de materiaes nos casos urgentes, até a importancia de 2 contos, por iniciativa do conselho; d'ahi para cima com previa auctorisação do ministro.

O serviço da arrecadação das receitas e pagamento de despesa ficou estabelecido d'uma fórmula commercial. As receitas do trafego e de fóra do trafego recolhem-se nas thesourarias das direcções das vias ferreas e são depositadas diariamente em conta corrente no Banco de Portugal ou na sua filial.

As despesas auctorisadas pagam-se por meio de cheques do conselho de administração levantados pelo pagador das direcções.

Por transferencia de fundos se vai cobrando as quantias consideradas receitas do estado — 750 contos, e o producto integral do imposto de transito e sello.

As receitas que constituem o *fundo especial* são depositadas na «Caixa geral dos depositos».

Nas arrematações fez-se uma graduação das formalidades exigidas, segundo o valor das obras, fornecimentos, trabalhos ou serviços. Até á importancia de réis 100\$000, as obras ou fornecimentos podem ser contractados particularmente pelos engenheiros directores sem auctorisação superior.

E' uma salutar descentralisação. Achamos realmente pouco lisonjeiro que haja uma continuada desconfiança official, no exercicio de cargos para que se escolhe funcionario de confiança. Alem de que está provado que o systema de arrematações, pelo menos as minusculas, custa bem mais caro do que o dos contractos feitos á escolha de quem dirige o serviço e responde por elle.

A este regulamento das arrematações, apesar da gradação que estabelece, ainda lhe achamos a pecha de ter formalismo demasiado.

Emfim, vae-se estabelecendo o novo regimen das vias ferreas do Estado. Oxalá elle dê tão bons resultados que faça perder o desejo de os vender ou arrendar para que esta riqueza nacional, riqueza productiva, vá compensar as minguas do thesouro sumindo-se na mesma voragem que leva o excesso dos impostos, que de há largos annos vão subindo sempre.

Linhas Portuguezas

Linhas de S. Thomé. — Segundo refere o *Economista*, os estudos da rede ferro-viaria, na ilha de S. Thomé tem prosseguido com regularidade, devendo adeantar-se ainda mais, logo que, com o pessoal para alli enviado, se possa dar-lhes maior desenvolvimento.

Por emquanto estão organisadas duas brigadas, uma dirigida pelo engenheiro Ezequiel de Campos e outra pelo engenheiro Telles de Vasconcellos.

A primeira tem procedido aos trabalhos a partir da cidade para o interior; a segunda só começou os seus trabalhos em 9 de Setembro, e procede aos estudos entre a Trindade e a Magdalena, tendo começado por fazer um reconhecimento barometrico minucioso, que attingiu 500 metros do cruzeiro da Trindade, atravessando a roça Cangá.

≡ ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ≡
≡ PELA COMISSÃO DE CENSURA ≡

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Imprensa

« A CHARADA »

No dia 22 de Outubro passado, reuniram-se, em animada festa de confraternização, numerosos amigos do nosso presado colega *A Charada*, que assim quizeram comemorar o 5.º aniversário daquele periódico. Festa de amigos que, em parte, se não conheciam a não ser de nome ou de pseudónimo através das suas produções charadísticas, decorreu este almôço num ambiente de ruidosa, franca e saudável alegria que manifestou bem nitidamente a ligação e a cortezia existentes entre todos os «confrades» ali reunidos. E a par disto não faltou, neste grupo de «élite», como afinal já era de esperar, aquele espírito de justiça, que é apanágio das sociedades que se compreendem e sabem viver, entre si, no ambiente belo das suas realizações, o ideal a que se votaram de alma e coração, e que teve fiel interpretação no motivo da quella festa. E assim se deu o seu a seu dono.

A assistência era numerosa. Algumas senhoras, também distintas charadistas, emprestaram à festa o brilho da sua presença e da sua graça, sempre indispensável e sempre querida. Velhos e novos, todos se abraçam no mesmo affecto, na mesma camaradagem e no mesmo bom humor.

Começa o almôço e com êle começam os brindes e as palmas. Só então notámos que se não trata apenas de um interessante almôço de confraternização, como quizeram rotular aquella festa, mas de uma autêntica homenagem ao sr. Manuel Portugal Mendes (Mirones), director de *A Charada* e nosso presado amigo. Com effeito, desde o presidente da mesa ao Grupo «Águias de Ouro» e dêste a vários «confrades», isoladamente, todos se levantam em palavras de verdade e justiça, no elogio magnífico e sincero ao trabalho honesto e profícuo do director de *A Charada*.

Os charadistas do Norte, mórmente do Pôrto, fizeram-se representar largamente. E foi dêles que partiu a homenagem mais justa que se prestou a «Mirones» na sua festa. Fizeram-no titular de uma artística taça, que será disputada entre os charadistas productores e decifradores, e ofereceram-lhe uma luxuosa pasta que continha uma mensagem de honra e parabens.

O Grupo «Águias de Ouro» honrou o sr. Portugal Mendes com uma chapa de prata magistralmente gravada e trabalhada, em estojo.

Charadista que se levanta para falar é charadista que vai dizer a verdade, é cidadão que vai prestar uma homenagem, é «confrade» que vai dizer o que sente. Por isso, de todos os lados se levanta uma voz a dizer algo de «Mirones» e a fazer calar nos nossos corações a simpatia e a amizade por um homem que «depois do seu dia de trabalho fatigante e honesto vai entreter o seu espírito na divulgação do charadismo, em vez de tomar o repouso devido». Quási todos falam, quási todos são oradores. E mesmo os que nada dizem, recolhem no seu coração o que os outros falam para em silêncio prestarem homenagem a «Mirones».

Depois... o almôço continua. Tiram-se fotografias. Conversa-se. Come-se e bebe-se. E quando se chega ao café, que figura no fim da ementa, são 8 horas da noite.

O sr. Portugal Mendes, muito sensibilizado, agradece aquella homenagem que na sua modéstia reputa de imerecida e de exagerada, mas que nós consideramos muito justa, e como não encontra termos que digam o que sente, abraça todos os assistentes, que o felicitam cordealmente.

Cumprimentando o director de *A Charada*, sr. Portugal Mendes, agradecemos as palavras com que na sua festa se referiu à nossa Revista e ao nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, bem como o convite que nos dirigiu.

CUNHA CORREIA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Govêrno» n.º 214, II série, de 13 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Manuel Martins, encarregado de obras de 2.ª classe, adido nos termos do decreto n.º 26:504—concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 9 do corrente:

Júlio José dos Santos, engenheiro civil de 1.ª classe, do quadro permanente—concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Francisco Pessoa Júnior, escriturário de 2.ª classe, idem.

Para os devidos effeitos se publica que José Luiz Correia, que à data do arrendamento das linhas férreas do Estado à C. P. tinha a categoria de artífice de 2.ª classe da rêde do Sul e Sueste e que se encontra ao serviço da referida Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15 do respectivo contrato de arrendamento, foi, pela mesma Companhia, promovido a serralheiro de 1.ª classe em 11 de Maio de 1927 e a motorista em 1 de Janeiro do corrente ano.

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica que apenas foi admitido ao concurso para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no *Diário do Govêrno* n.º 141, 2.ª série, de 20 de Junho findo, o candidato Albertino Pires Antunes.

Para reclamações é dado o prazo de dez dias, contados da data desta publicação no *Diário do Govêrno*.

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

Por portaria de 7 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 13:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos funcionários dos mesmos caminhos de ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rêde do Sul e Sueste

Maximiano Namorados Malacriz, inspector — 1.034\$35.

José Soares Lamy, pagador do quadro de pagadores de 3.ª classe de obras públicas — 654\$93.

Da rêde do Minho e Douro

Álvaro Gonçalves Pereira, inspector — 997\$55.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257.

Por despacho de 13 do corrente:

José Maria da Silva Pereira, adjunto de inspecção de exploração do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Moreno Lagarto Júnior, fiscal de exploração, via e obras — idem, idem, idem.

Para os devidos efeitos se publica que pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi promovido, em 5 de Junho findo, a serralheiro de 5.ª classe o de 6.ª da rede do Sul e Sueste, dos Caminhos de Ferro do Estado, António Lourenço Júnior, que se encontra ao serviço da referida Companhia nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927.

O «Diário do Governo» n.º 221, II série, de 21 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 15 do corrente mês:

Luiz Gonzaga van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — autorizado a desistir da concessão que lhe foi feita por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 12 de Agosto findo, constante do *Diário do Governo* n.º 195, 2.ª série, de 22 do mesmo mês, para se ausentar da metrópole durante três meses, em comissão gratuita de serviço público a Angola e Moçambique, em viagem de estudo aos caminhos de ferro de Benguela e Lourenço Marques. (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Por despacho de 15 do corrente:

Alberto Dias Póvoas, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 222, II série, de 22 de Setembro, publica o seguinte:

Por contrato de 12 do corrente mês, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 15 também do corrente mês e visado pelo Tribunal de Contas em:

Libânio Valleré Gomes — nomeado, precedendo concurso, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, dactilógrafo do quadro permanente desta Direcção Geral. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Para os devidos efeitos se publica que José Guilherme Bravo, que à data do arrendamento dos linhas férreas do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tinha a categoria de operário de 1.ª classe da rede do Sul e Sueste, e que se encontra ao serviço da referida Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do respectivo contrato de arrendamento, passou às categorias abaixo indicadas nas datas a seguir designadas:

A serralheiro de 3.ª classe, em 11 de Maio de 1927.

A operário de 2.ª classe (serralheiro), em 1 de Janeiro de 1938.

A operário de 2.ª classe (electricista), em 21 de Agosto de 1939.

O «Diário do Governo» n.º 223, II série, de 23 de Setembro, publica o seguinte:

Setembro 9

Manuel Tavares, maquinista, adido, dos Caminhos de Ferro

do Estado, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos vinte dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 232, II série, de 4 de Outubro, publica o seguinte:

Por despacho de 29 do corrente:

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos treze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos admitidos ao concurso documental para engenheiros civis de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 141, 2.ª série, de 20 de Junho do corrente ano:

Engenheiros civis de 3.ª classe:

Flávio José da Costa Borges;
Joaquim de Araújo Franqueira;
Cornélio Fogaça Guimarães.

A V I S O

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e decreto n.º 27:695, de 13 de Maio de 1937, se faz público que está aberto concurso de provas práticas, durante o prazo de trinta dias, contados da data da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, para preenchimento das vagas de escriturários de 2.ª classe, do quadro permanente, que ocorrerem durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do citado decreto n.º 27:236.

Os requerimentos dos candidatos, dirigidos ao engenheiro director geral de caminhos de ferro, serão entregues na Repartição dos Serviços Gerais, desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência, número e data do respectivo bilhete de identidade, e serão instruídos com os seguintes documentos:

a) Bilhete de identidade ou a certidão narrativa do mesmo bilhete;

b) Certidão de idade, pela qual prove ser cidadão português com mais de dezóito anos de idade e menos de trinta e cinco, excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é de quarenta anos, ou ser já funcionário público, pois que neste caso não está sujeito a tal limite;

c) Documento comprovativo de ter satisfeito os preceitos de recrutamento da legislação militar em vigor;

d) Documento comprovativo de possuir o 2.º ciclo dos liceus ou habilitação legal equivalente;

e) Declaração de honra a que se refere a lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935, nos termos da portaria n.º 8:127, de 5 de Junho do mesmo ano (modelo n.º 3), devendo a assinatura do candidato ser feita sobre um selo fiscal de 2\$50 e reconhecida pelo notário;

f) Declaração a que se refere o decreto n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, feita em papel selado, e reconhecida pelo notário a assinatura;

g) Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo júri.

Os candidatos deverão possuir a necessária robustez física para o exercício do referido lugar e ter bom comportamento moral e civil, o que comprovarão por documento a apresentar oportunamente, no caso de lhes caber a nomeação.

As provas práticas realizar-se-ão em dia, hora e local a anunciar no *Diário do Governo* e versarão sobre o programa publicado no *Diário do Governo* n.º 222, 1.ª série, de 21 de Setembro de 1936.



COVILHÃ — Monumento aos mortos da Grande Guerra