

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

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

Redacção, Administração e Oficinas:

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

LISBOA

Telefones: (P. B. X.) 2 0158
Direcção 2 7520



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro)
CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Secretários da Redacção: AMÉRICO F. LAMARES, Publicista, e ENG.º ARMANDO FERREIRA, Secretário Geral da «C.º dos Telefones». — Editor: CARLOS D'ORNELLAS.

Redacção: MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Aleobaça), Engenheiro; AUGUSTO D'ESAGUY, Médico e Escritor; JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR, Escritor; DR. ALFREDO BROCHADO, Advogado; DR. MANUEL MÚRIAS, Director do Arquivo Histórico Colonial; JOSÉ A. DA COSTA PINA; ALEXANDRE SETTAS, Funcionário da Secretaria da Imprensa Nacional de Lisboa.

Colaboradores: JOÃO D'ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército; RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Concelho de Administração da Comp.º dos Caminhos de Ferro Portugueses; CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia na Reserva, e Colonial; JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Engenheiro Inspector das Obras Públicas; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro e Governador Civil substituto, de Setúbal; MARIO D'OLIVEIRA COSTA, Capitão de Engenharia e membro do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Portugueses; D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia; HUMBERTO CRUZ, Capitão-aviador; e ANTÓNIO MONTEZ, funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

ÍNDICE

DOS

Artigos e Secções do 53.º ano—1941

| Pág. | Pág. | Pág. | | | |
|---|------|--|-----|--|-----|
| Actualidades cinematográficas — Vide: Panorama da temporada cinematográfica — por <i>António de Carvalho Nunes</i> , 129-130, 376, 414, 505, 538 e | 594 | Caminho de Ferro de Benguela (O — pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 405 e | 406 | Carruagens da C. P. (Novas | 423 |
| Acumuladores eléctricos na tracção automóvel (O emprêgo dos — Pelo General <i>João de Almeida</i> , 13 e | 14 | Caminho de Ferro do Mondego — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 201, 202 e | 203 | Cartaz de hoje — 73, 92, 115, 129, 146, 191, 210, 268, 299, 377, 400, 415, 446, 505, 538, 560, 577, 594 e | 610 |
| Administração Geral dos Correios e Telégrafos | 557 | Caminho de Ferro do Mondego, Li- nha de Arganil-Coimbra-Lousã e de Lousã a Serpins — A sua exploração pela C. P. (II) — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 219 | 220 | Cartaz da semana — 130, 192, 228, 299, 400, 415, 446, 505, 538, 560, 577, 594, 610, e | 625 |
| Afonso XIII (A morte do último rei de Espanha | 187 | Caminho de Ferro do Mondego (III) — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 243 e | 244 | Cinematográfica (Panorama da temporada (Vide actualidades cinematográficas) | 166 |
| Alemanha, pátria de filósofos — Pelo dr. <i>José R. Magro</i> | 264 | Caminho de Ferro do Mondego (IV) — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 305 e | 306 | Combóios modernos nos E. U. A. (O estilo aerodinâmico dos | 166 |
| Almôço de confraternização — Vi- de: Os Componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Cami- nhos de Ferro Expedicionário a França quando da Grande Guerra, reúniram-se este ano em Lisboa | 259 | Caminho de Ferro e a Nação (O — pelo Eng.º <i>Carlos Manitto Tór- res</i> , | 245 | Comércio de materiais de constru- ção | 368 |
| Ano de vida (Mais um — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 155 e | 156 | Caminhos de Ferro | 262 | Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta | 102 |
| Anos (Há 50 — 32, 89, 113, 131, 142, 187, 207, 228, 249, 263, 282, 283, 284, 311, 356, 389, 415, 431, 446, 494, 495, 530, 557, 575, 588, 605 e | 622 | Caminhos de Ferro (Conselho Su- perior de | 124 | Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, para com os seus accionistas (A — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , — 126 e | 127 |
| Assembleas Gerais | 364 | Caminhos de Ferro (O ciclone e os — pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 157 e | 158 | Idem | 605 |
| Ateneu Ferroviário, 89, 309 e | 310 | Caminhos de Ferro em África (No- vos — pelo coronel de Eng.º <i>Ale- xandre Lopes Galvão</i> , 17, 18, 19, 20 e | 21 | Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — A assistência da C. P. colabora com os Sindicatos Ferroviários — A C. P. e os ferroviários tuberculosos, 497 a | 499 |
| Ateneu Ferroviário (Récita promo- vida pelo Grupo Cénico do — 110 e | 606 | Caminhos de Ferro da Alemanha (A continuidade de progresso nos, 239, 240, 241 e | 242 | Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, 516 e | 573 |
| Através do Atlântico — Economia e prestígio — Pelo eng.º civil <i>Américo Vieira de Castro</i> , 601 e | 602 | Caminhos de Ferro no ano de 1940 (O que se fez em, 83, 84, 85, 86 e | 87 | Companhia Nacional dos Cami- nhos de Ferro, em 1940 — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 421, 422, e | 423 |
| Austrália foi descoberta pelos pi- lotos e geógrafos portugueses João Caetano, em 1524, D. Jaime de Menezes, em 1527, Manuel Godinho Heredia, em 1602, João Lopes Alvim, antes do antecede- nte (A — Pelo coronel de en- genharia <i>Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i> | 169 | Caminhos de Ferro e estradas — pelo capitão de Eng.º <i>Jaime Gallo</i> , 22 e | 23 | Componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França quando da Grande Guerra, reún- iram-se este ano em Lisboa 291 e | 192 |
| Azas de vento... (Veja: O estilo aerodinâmico dos combóios mo- dernos nos E. U. A. | 169 | Caminhos de Ferro (A Guerra e os (De XXVII a XLIII), 27, 28, 112, 143, 205, 206, 246, 260, 296, 307, 308, 392, 393, 411, 412, 428, 439, 492, 493, 534, 535, 548, 572, 590, 591, 608 e | 623 | Comunicações em Trás-os-Montes (Tese apresentada pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> no Segundo Congresso de Trás-os-Montes 461 a | 468 |
| Bairro económico indígena de 3.200 habitantes (Vai ser construído em Luanda um | 548 | Caminhos de Ferro em Inglaterra (Os — pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 273, 274 e | 275 | Congresso Trasmontano, 397 e | 398 |
| Banquete — (Vide: «Os Carlos» | 490 | Caminhos de Ferro e a província de Angola (Os — pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 99, 100 e | 101 | Congresso Trasmontano (O que será o segundo — Pelo Presi- dente da Comissão Executiva <i>Dr. Ferreira Deusdado</i> , 287 a | 290 |
| Banquetes de homenagem, 489 e | 490 | Caminhos de Ferro (O resgate dos — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 586 e | 587 | Congresso de Trás-os-Montes (O segundo, 528, 529, 530 e | 531 |
| Berne, catedral do gótico — Vide: Roteiro dum Reporter, V. | 261 | Caminhos de Ferro da União Sul- -Africana no ano económico de 1939 40 (Os — pelo Eng.º <i>Ale- xandre Lopes Galvão</i> , 236, 237 e | 238 | Congresso Trasmontano (O se- gundo — Programa itinerário, de 6 a 13 de Setembro — 442 e | 443 |
| Bilhetes para famílias numerosas | 502 | Capitais de reserva — O capital de amortização — pelo regente agrí- cola <i>Júlio Prazeres</i> , 279, 280 e | 281 | Congresso Trasmontano de 1941 (Tese apresentada pelo conse- lheiro <i>J. Fernando de Souza</i> — Vide: Comunicações em Trás- os-Montes | 443 |
| Bovril, Limitada | 294 | Capitão aviador Humberto da Cruz Carlos d'Ornellas | 361 | Conquistas da engenharia (As | 103 |
| C. P. em 1940 (A — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 385 e | 386 | Carlos» comemorativo da sua fun- dação. (O VII banquete de «Os — 39, 40, e | 364 | Construtor Civil sr. António Veiga — As obras que tem executado para o Estado e para a Compa- nhia de Caminhos de Ferro Portugueses, 515 e | 516 |
| C. P. fez em caminho de ferro no ano de 1940 (O que a | 261 | Carlos» (O Grupo «Os | 41 | Convénio ferroviário | 295 |
| C. P. na Exposição do Mundo Por- tuguês (A — Por <i>António Mon- tés</i> , 24 e | 25 | Carnaval e a assistência | 573 | Coronel Lopes Galvão (Um livro notável do — Vide: A Engenha- ria Portuguesa na moderna obra da colonização | 516 |
| C. P. (Sinopse histórica da — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 453 a | 455 | Carnaval em Loulé — 109, e | 90 | Crise ferroviária (Aspectos da | 295 |
| C. P. (Conselho de Administração da | 451 | Carnaval | 131 | Crise ferroviária (Aspectos da | 295 |
| Cabo aéreo do mundo (O maior | 110 | | | | |
| Caixas de reformas e pensões da antiga rede da C. P. — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 103, 104 e | 105 | | | | |

| Pág. | Pág. | | | | |
|--|------|--|-----|---|-----|
| Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 217 e | 218 | Estrada marginal e auto-estrada (A — Elemento fundamental da rede da Costa do Sol — pelo Eng.º <i>Paulo de Serpa Pinto Marques</i> , 335 a | 356 | Linhas aéreas — Pelo capitão aviador <i>Humberto da Cruz</i> , 183 e | 184 |
| Crise de papel para a Imprensa (A — Por <i>Raúl Esteves dos Santos</i> , 65 | | Estradas e a acção da Junta Autónoma (As nossas, 44 e | 45 | Linhas estrangeiras, 111, 141, 207, 292, 293, 361, 412, 429, 444, 531, 496, 592 e | 622 |
| Crónica internacional — Por <i>Plínio Banhos</i> , 357, 359, 514, 555 e | 556 | Evolução industrial | 170 | Linhas portuguesas | 425 |
| Curiosidades da ciéncia — Pelo dr. <i>Jarro Gomes</i> — Veja: Legumes secos (Como se fazem. | | Firma Carlos Guerin, L.ª (A, 506 e | 507 | Lisboa não tem uma piscina! — Entrevista com <i>Lopes da Silva</i> | 42 |
| Curiosidades científicas (I e II) — Pelo tenente de eng.º <i>Adalberto Ferreira Pinto</i> , 247, 248, 257, 258 e | 259 | Friburgo — por <i>Jorge Ramos</i> — Vide: Roteiro dum reporter | | Literatura infantil e a sua função educativa (A | 424 |
| Curiosidades ferroviárias — Por <i>Alexandre Settas</i> | 577 | Fundo especial de Caminhos de Ferro (Relatório de 1940) — pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 437 | 438 | Livros novos | 502 |
| Depois da era de 1290 foram os navegadores e viajantes portugueses os primeiros europeus que re-descobriram a China e ali negociaram — Pelo coronel de eng.º <i>Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i> , 526 e | 527 | Funicular de Sintra (O | 592 | Locomotivas do velho e do novo mundo — Pelo Eng.º <i>Américo Vieira de Castro</i> , 521 e | 522 |
| Descobridor da América do Norte foi o grande piloto português <i>João Vaz Corte Real</i> , Algarvio, antes de 1472 (O — Pelo coronel de eng.º <i>Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i> , 33 e | 34 | Gazeta dos Caminhos de Ferro, 111, 141, 142, 168, 225, 249 e | 573 | Madrid — Valência — Barcelona — Por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 523, 524, | 525 |
| Devaneios ou razoáveis previsões? — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 123 | 124 | General Fernando Borges | 306 | Manual do Viajante em Portugal — Algumas apreciações da imprensa, 503, 536, 558, 574. | 589 |
| Direcção Geral dos Transportes de Moçambique (As actividades da — Pelo coronel de eng.º <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 161 a | 165 | Grandes vias de comunicação — por <i>Alexandre Settas</i> — Vide: O Transiraniano, artéria vital da antiga Pérsia, 603, 604 e | 605 | Manuel Ribeiro | 623 |
| Director Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis | 438 | Grupo Tauromáquico «Sector 1» 70, 176, 177, 178, 179, 180, 181 e | 182 | Maquinista ferroviário (Monografia profissional do — Por <i>José Francisco Rodrigues</i> , 349 a | 533 |
| Domínio francês no oriente (O — Vide: A Síria, vista de relance. | | Hamburgo, uma vez, ao sol claro de um Agosto distante — por <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 440 e | 441 | Martins (Henrique da Silva) | 294 |
| Duplo Centenário e as suas grandiosas comemorações (O, 49 a | 60 | História das descobertas (Para a — pelo coronel de Eng.º <i>Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i> — Vide: A Austrália foi descoberta pelos pilotos e geógrafos portugueses <i>João Cae-tano</i> em 1524, <i>D. Jaime de Meneses</i> , em 1527, <i>Manuel Gódinho Heredia</i> , em 1602, <i>João Lopes Alvim</i> , antes do antecedente | | Mendonça e Costa fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» (L. de, | 153 |
| Eclectismo ferroviário — Pelo Eng.º <i>Manitto Tôrres</i> , 9, 10, 11 e | 12 | História das descobertas — Vide: Depois da era de 1290 foram os navegadores e viajantes portugueses os primeiros europeus que re-descobriram a China e ali negociaram | | Miguel Coelho. | 248 |
| Ecos & Comentários — Por <i>Sabel</i> , 106, 188, 221, 222, 297, 398, 410, 429. | 577 | Imortalidade de Portugal e a acção dos nossos Missionários no Oriente (A — por <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 47 e | 48 | Ministro e Sub-Secretário das Obras Públicas (A Acção dos senhores, 15 e | 16 |
| Electrificação dos Caminhos de Ferro em África — Pelo coronel de Eng.º <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 369 a | 373 | Imprensa, 70, 89, 225, 245, 294, 359, 514, 577 e | 589 | Munique, A Atenas Germana — Vide: Roteiro dum reporter | |
| Electrificação dos Caminhos de Ferro de Portugal e a C.P. — Por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 485 e | 486 | Impressões de viagem — Vide: Madrid-Valência-Barcelona | | Museu provincial de José Malhôa | 557 |
| Emprêsa Geral de Transportes, Limitada (A — As suas relações com a C. P. — Bagagens e mercadorias ao domicílio — Sua influência no turismo nacional, 483 e | 484 | Inauguração do Parque das Laranjeiras — Vide: No Jardim Zoológico | | Nau Portugal — Salvamento, libertação e sua condução de Aveiro para Lisboa, pelo Eng.º <i>Salvador de Sá Nogueira</i> , 469 a | 481 |
| Engenharia Portuguesa na moderna obra da colonização (A — pelo Coronel de Eng.º <i>Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i> , 617, 618 e | 619 | Inauguração do túnel da estação do Rossio em 1889 (A. | 513 | Nosso número especial dedicado à linha do Estoril (O — Um agradoimento | 365 |
| Engenheiro Manitto Tôrres — «Eclectismo Ferroviário» — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 139 e | 140 | Indústria dos Transportes Internacionais (A, 500 a | 502 | Nossos Mortos (Os — 147, 294, 556 e | 575 |
| Especáculos — Panorama da temporada teatral — «Críticas», por <i>Miguel Coelho</i> , 71, 72, 73, 91, 92, 114, 115, 128, 129, 145, 146, 189, 190, 191, 209, 210, 226, 227, 228, 251, 252, 267, 298, 299, 313, 374, 375, 376, 399, 400, 413, 414, 430, 431, 445, 504, 537, 538, 559, 560, 576, 593, 609, 610 e | 624 | Indústria de Transportes Internacionais (Uma grande organização da, 487 e | 488 | Nota oficiosa do senhor Presidente do Conselho sobre a soberania portuguesa nos três arquipélagos do Atlântico (Uma | 259 |
| Estados Unidos e os arquipélagos dos Açores e de Cabo Verde (Os, Estilo aerodinâmico dos comboios modernos nos E. U. América | 166 | Jardim Zoológico e os Seus melhores (O | 573 | Uma obra de grande envergadura — Vide: A linha férrea transahariana, espinha dorsal dum novo mundo económico. | |
| Estoril — Sala de visitas de Portugal — Salão de festas da Europa — por <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 366 e | 367 | Jardim Zoológico (No — Por <i>A. Cunha Correia Júnior</i> | 312 | Obras do Setil (As | 532 |
| | | Jardim Zoológico (No, 359 e | 491 | Opúsculo oportuno (Um — Vide: Engenheiro Manitto Tôrres — «Eclectismo Ferroviário». | |
| | | Joaquim Manso (Dr. | 573 | Organização ferroviária na Espanha (A — Pelo Director Geral dos Caminhos de Ferro <i>D. António Faquineto</i> , 159 e | 160 |
| | | José Furtado Leite Júnior | 64 | Parte Oficial, 75, 76, 77, 93, 94, 117, 118, 132, 133, 134, 148, 149, 150, 193, 194, 195, 196, 211, 212, 223, 224, 250, 265, 266, 300, 315, 316, 379, 380, 396, 416, 432, 447, 448, 508, 512, 539, 540, 561, 563, 579, 580, 595, 596, 611, 612, 627 e | 628 |
| | | Juízo do ano?! — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 7 e | 8 | Ponte gigantesca que une a capital da Argentina à província de Buenos Aires (Uma — Vide: As conquistas da engenharia. | |
| | | Juramento de bandeira — Vide: Sapadores de Caminhos de Ferro. | | Portugal e os descobrimentos marítimos — Por <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 171 e | 172 |
| | | Legumes Secos (Como se fazem | 173 | Portugal turístico, 174 e | 175 |
| | | Leopoldo Nunes (Uma homenagem ao jornalista | 589 | Portugueses os primeiros europeus que descobriram o Japão e ali comerciaram (Depois da era de 1300 foram os — Vide: Para a história das descobertas. | |
| | | Linha de Arganil — Coimbra — Lousã e de Lousã a Serpins (A sua exploração pela C. P. — Vide: Caminhos de Ferro do Mondego. | | Preparação moral — Pelo capitão-aviador <i>Humberto da Cruz</i> , 37 e | 38 |
| | | Linha férrea transahariana, espinha dorsal dum novo mundo económico (A, por <i>Alexandre Settas</i> , 549 a | | Problema da Indústria Nacional do Ferro (O — Pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i> , 545 a | 547 |
| | | | | Problemas citadinos — Vide: Lisboa não tem uma piscina! — Entrevista com <i>Lopes da Silva</i> | |

| Pág. | | Pág. | Pág. | | |
|---|-----|--|------|---|-----|
| Problemas de momento — Vide: A crise de papel para a Imprensa. | | Sapadores de Caminhos de Ferro (O Sempre Fixe), 363 e | 364 | Todos devem saber (O que, 170, 203, 238 e | 533 |
| Propulsores nas vias férreas — Pelo Eng.º civil Américo Vieira de Castro, 569 a 571 e | 588 | Schiller e Goethe, ou uma revolução pela cultura — pelo capitão Marino Sanches Pereira, 394 e | 395 | Tráfego de trânsito através de Espanha — Dificuldades vencidas — pelo Eng.º J. Fernando de Souza. | 585 |
| Publicações recebidas, 89, 113, 144, 170, 208, 222, 249, 364, 482, 564, 482, 564, 578 e | 594 | «Sempre Fixe» (O — pelo tenente de Eng.º Adalberto Ferreira Pinto) | 378 | Transcrição, 238 e | 533 |
| «Rápidos» do Pôrto (Os | 252 | «Sempre Fixe» (O — Vide: exercícios finais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro | | Transiraniano, artéria vital da antiga Pérsia (O — por Alexandre Settas, 603 a | 605 |
| «Rápidos» entre Lisboa e Pôrto | 548 | Serviços Postais, Telegráficos e Telefónicos e os importantes melhoramentos introduzidos (A expansão dos, 29, 30 e | 31 | Transportes do ar (Os — pelo capitão aviador Humberto da Cruz | 362 |
| Recordações de viagem — Por António Ferro, 276, 277 e | 278 | Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas | 607 | Transportes Internacionais — Vide: Carlos Guerin, Lt.º (A firma | |
| Regresso de emigrante (O — Conto do Natal, por dr.º Clotilde Júlia da Silva, 66 e | 67 | Síria, vista de relance (A — por Alexandre Settas, 426 e | 427 | Tratamento das doenças pelos meios físicos, 360 e | 361 |
| Regulamento de fiscalização das caldeiras de locomotivas (Novo — 407, 408, 409 e | 410 | Soberania Portuguesa — Vide: Os Estados Unidos e os arquipélagos dos Açores e de Cabo Verde | | Tri-centenário da «Gazeta» (Comemorações do | 621 |
| Resinas sintéticas ou algumas aplicações do aldeido fórmico, pelo tenente de eng.º Adalberto Ferreira Pinto, 458, 459 e | 460 | Sociedade Estoril (A — pelo Eng.º J. Fernando de Souza, 323 a | 327 | Turismo (Uma grande vítima da Guerra) (O — por José da Natividade Gaspar | 43 |
| Roteiro dum Reporter (V), (VI) e (VII) — Por Jorge Ramos, 35, 36, 107, 108, 167 e | 167 | Sociedade Estoril | 588 | Viagens e transportes, 186, 203 e | 527 |
| Roteiro dum reporter (VIII) — por Jorge Ramos, 285 e | 286 | Sociedade de Geografia de Lisboa | 622 | Viagens de turismo para portugueses — por António Montes, 387 e | 388 |
| Sanatório dos Ferroviários da C. P. (O | 446 | Sociedades de Recreio e Desporto, a Salazar (Ecos da manifestação das | 295 | Vida ferroviária, 141, 186, 292 e | 516 |
| Sapadores de Caminhos de Ferro | 147 | Sol de África, sombra de Roma — por Jorge Ramos, 167 e | 168 | Viva Portugal! Viva Salazar! — pelo Eng.º J. Fernando de Souza, 233, 234 e | 235 |
| Sapadores de Caminhos de Ferro (O Batalhão de | 238 | Suíça | 556 | Volta ao Mundo pelos mares glaciais do Norte foi dada por dois pilotos portugueses, João Martins e David Melgueiro, em 1585 e 1660 (A primeira, pelo coronel de Eng.º Carlos Roma Machado de Faria e Maia | 125 |
| Sapadores de Caminhos de Ferro (Os exercícios finais do Batalhão de, 390 e | 391 | Taxas Postais (As novas | 499 | Voz do Operário e as festas comemorativas do seu 58.º aniversário («A — por A. Cunha Correia | 185 |
| Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França, quando da Grande Guerra reuniram-se êste ano em Lisboa (Os componentes do antigo Batalhão de, 291 e | 292 | Temporada Cinematográfica (Panorama da, 73 e | 74 | | |
| | | Teodolito repetidor wild T 1 — Módelo 1940 — pelo Eng.º geógrafo W. K. Bachmann, 61 a | 63 | | |
| | | Teófilo Braga (I) — por Rebelo de Bettencourt, 620 e | 621 | | |

1941 - CALENDÁRIO - 1941

| | JANEIRO | | | | | FEVEREIRO | | | | | MARÇO | | | | | | | |
|----------|---------|----|----|----|----|-----------|---|----|----|----|----------|----|---|----|----|----|----|----|
| Domingo. | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — | 2 | 9 | 16 | 23 | — | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 |
| Segunda. | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — | 3 | 10 | 17 | 24 | — | — | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 |
| Terça... | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | — | 4 | 11 | 18 | E | — | — | 4 | 11 | 18 | 25 | — |
| Quarta.. | F | 8 | 15 | 22 | 29 | — | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — |
| Quinta.. | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — |
| Sexta... | 3 | 10 | 17 | 24 | F | — | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — |
| Sábado.. | 4 | 11 | 18 | 25 | — | — | 1 | 8 | 15 | 22 | — | — | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — |
| | ABRIL | | | | | MAIO | | | | | JUNHO | | | | | | | |
| Domingo. | — | 6 | P | 20 | 27 | — | — | 4 | 11 | 18 | 25 | — | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — |
| Segunda. | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — |
| Terça... | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | 3 | F | 17 | 24 | — | — |
| Quarta.. | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | 4 | 11 | 18 | 25 | — | — |
| Quinta.. | 3 | 10 | 17 | 24 | — | — | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — |
| Sexta... | 4 | 11 | 18 | 25 | — | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — |
| Sábado.. | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — | F | 10 | 17 | 24 | 31 | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | — |
| | JULHO | | | | | AGOSTO | | | | | SETEMBRO | | | | | | | |
| Domingo. | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — |
| Segunda. | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | — | 4 | 11 | 18 | 25 | — | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — |
| Terça... | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — |
| Quarta.. | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | 3 | 10 | 17 | 24 | — | — |
| Quinta.. | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | — | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | 4 | 11 | 18 | 25 | — | — |
| Sexta... | 4 | 11 | 18 | 25 | — | — | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — |
| Sábado.. | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — |
| | OUTUBRO | | | | | NOVEMBRO | | | | | DEZEMBRO | | | | | | | |
| Domingo. | — | F | 12 | 19 | 26 | — | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — |
| Segunda. | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — | 3 | 10 | 17 | 24 | — | F | 8 | 15 | 22 | 29 | — |
| Terça... | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | — | 4 | 11 | 18 | 25 | — | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — |
| Quarta.. | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | — |
| Quinta.. | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | — | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | 4 | 11 | 18 | F | — | — |
| Sexta... | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | — | — | 7 | 14 | 21 | 28 | — | 5 | 12 | 19 | 26 | — | — |
| Sábado.. | 4 | 11 | 18 | 25 | — | — | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | — | 6 | 13 | 20 | 27 | — | — |

Gazeta dos Caminhos de Ferro

ao entrar no seu 53.º ano de publicação deseja aos seus colaboradores, assinantes e anunciantes umas festas felizes e um ano novo próspero



TIPOGRAFIA DA «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

Ao entrar no novo ano deseja aos seus clientes

BOAS FESTAS

ANO NOVO MUITO FELIZ

Viagem

O Director de a VIAGEM deseja aos seus colaboradores e amigos
NATAL FELIZ ANO NOVO PRÓSPERO

EMPREZA DE ANUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja aos seus anunciantes muito BOAS FESTAS
e FELIZ ANO NOVO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

— Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA —

Directores: Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA e CARLOS D'ORNELLAS

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: Antuérpia, 1894; 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 895



1273

Janeiro 1941

: ANO LIII :

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
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 RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.º ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

S U M Á R I O

| | |
|--|----|
| Juízo do ano?!, pelo Eng.º J. Fernando de Souza | 7 |
| Eclectismo Ferroviário, pelo Eng.º Manitto Torres | 9 |
| O emprego dos Acumuladores Eléctricos na Tracção Automóvel, pelo General João de Almeida, Eng.º Civil E. C. G. | 13 |
| A acção dos srs. Ministro e Sub-Secretário das Obras Públicas | 15 |
| Linhas Estrangeiras | 16 |
| Novos Caminhos de Ferro em África, pelo Coronel de Eng.º Alexandre Lopes Galvão | 17 |
| Caminhos de Ferro e Estradas, pelo Capitão de Eng.º Jayme Gallo (B. S. C. F.) | 22 |
| A C. P. na Exposição do Mundo Português, por António Montes | 24 |
| A Guerra e os Caminhos de Ferro | 27 |
| A expansão dos Serviços Postais, Telegráficos e Telefónicos | 29 |
| Há 50 anos — O produto total dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1890 | 32 |
| O Descobridor da América do Norte foi o grande piloto português João Vaz Corte Real, algarvio, antes de 1472, pelo Coronel de Eng.º Carlos Roma Machado de Faria e Maia, presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa | 33 |
| Roteiro dum reporter — Berne, catedral do góticismo, por Jorge Ramos | 35 |
| Preparação Moral, pelo Capitão-Aviador Humberto Cruz | 37 |
| O VIII Banquete de «Os Carlos» Comemorativo da sua Fundação | 39 |
| Problemas citadinos — Lisboa não tem uma piscina!, pelo desportista Lopes da Silva | 42 |
| Uma grande vítima da guerra: O Turismo, por José da Natividade Gaspar | 43 |
| As nossas estradas e a acção da Junta Autónoma | 44 |
| A imortalidade de Portugal e a acção dos nossos missionários no Oriente, por Rebelo de Bettencourt | 47 |
| O Duplo Centenário e as suas grandiosas Comemorações | 49 |
| O Teodolito repetidor Wild T. 1 modelo 1940, por W. K. Bachmann, Engenheiro-geógrafo, Licenciado em Ciências (Lausanne) | 61 |
| A crise de papel para a imprensa, por Raúl Esteves dos Santos | 65 |
| O regresso do emigrante, Conto de Natal pela Dr.ª Clotilde Júlia da Silva | 66 |
| Grupo Taurromáquico - Sector 1 - e Imprensa | 70 |
| Panorama da Temporada Teatral, por Um Espectador | 71 |
| Panorama da Temporada Cinematográfica, por António de Carvalho Nunes | 73 |
| Panorama da Temporada Taurromáquica, por Manhão Gonçalves | 74 |
| Parte Oficial | 75 |

Juízo do ano?!

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

ENCARCERADO, por ordem médica, na única sala da casa que o sol visita e a brazeira torna habitável, sem poder ir revolver livros e papéis no trecho siberiano que me serve de escritório, só por grande esforço me vou entregando a algum trabalho literário.

Para obedecer ao hábito de fazer de Borda de Água ferroviário pelo juízo do novo ano baseado nos factos ocorridos no que vai findar, faltam-me elementos que supram a fraqueza da memória.

Que se passou nos nossos caminhos de ferro em 1940? Nada, que me lembre e está a crónica feita. Alguns trabalhos insignificantes de construção ou reparação aqui e acolá e é tudo.

Há, porém, um facto de alcance único que me acode à memória: a entrada em circulação das excelentes carroagens de origem americana, vindas para a C. P., e às quais fez já a *Gazeta* larga referência.

Entraram em serviço com aplauso do público, o qual apreciou as comodidades que oferecem, o suave rolamento que proporcionam, a marcha mais veloz que permitem.

E como coincidiu com a sua inauguração a entrada em serviço das antigas carroagens transformadas, a melhoria proporcionada tornou-se bastante sensível.

A guerra, que se prolonga e nos faz temer mais graves perturbações, principalmente em matéria de combustíveis, pode originar uma situação mais angustiosa ainda que durante a Grande Guerra.

A tarefa de administrar caminhos de ferro é, portanto, hoje mais difícil de que nunca. Cada vez mais se restringe o campo das previsões e dos abastecimentos.

E preciso que o público se compenetre das dificuldades da hora presente, que por emquanto mal se têm feito sentir.

* * *

Não é esta a hora de prever novas construções. Nem por sombras podem pensar nelas as empresas, que mal podem ocorrer às exigências crescentes da exploração.

E todavia as vicissitudes da nossa combalida economia originarão sucessivas crises de desemprego e falta de trabalho, a que o Estado terá de ocorrer com a execução de obras nem sempre de urgência e algumas até se podem considerar de luxo.

Pois não seria acertado ter de reserva a construção da infraestrutura de alguns troços de caminho de ferro úteis e até necessários, que pouco a pouco seriam levados a efeito?

Assim, por exemplo, continuo, em boa companhia aliás, a considerar elemento essencial da nossa rête a transversal de Trás-os-Montes, do Arco de Baulhe pelas Pedras Salgadas a Valpaços e Mirandela, para ligar as linhas do Tua, do Corgo e do Tamega e prolongar-se até à linha de Guimarãis. Tem incontestável valor militar e valor administrativo essa linha, que corta a parte alta de Trás-os-Montes, liga, entre si, as diversas linhas de via estreita e torna-lhes possível a permuta do material e a afluência dêste a oficinas comuns.

Algumas dezenas de milhar de contos, gastos anualmente, tornariam possível a existência dêste trôço de rête. Seria deficitária na sua exploração, mas as vantagens indirectas que originaria serão muito superiores à utopia do estreitamento da bitola da linha do Douro ou conjunção das duas larguras da via.

Considerações análogas poderiam ser feitas em relação a outros troços da rête, que pouco a pouco se poderiam tornar realidade:

Citarei um apenas: a ligação directa da estação de Aljustrel por Almodovar e Loulé com a linha do Sul, para rectificação da linha do Algarve. Sem ter a importância do primeiro analizado, a sua existência seria útil e exerceria benéfica influência nas relações do Algarve com o resto do país.

Deixemo-nos, porém, de devaneios, peçamos a Deus o pronto advento da paz e repitamos o *Deus super omnia*.

ECLECTISMO FERROVIÁRIO

Pelo Eng.º MANITTO TORRES

O naufrago respira

TENHO para mim como uma verdade axiomática que o engenheiro de caminhos de ferro não pode ser hoje um técnico frio e indiferente, mas um estudioso apaixonado e um defensor fervoroso do seu sistema de transporte.

É certo que há mais quem abandone, do que quem se aguente, em uma posição que começa a tornar-se difícil! É verdade que mostrar fidelidade seja ao que fôr — amor profissional, portanto — é sentimento cada vez mais raro! E parece também demonstrado — pelo menos segundo os oportunistas que buscam sempre a flor mais viçosa — que dedicar-se alguém por actividades que se suspeitam "passadas" é uma coisa puramente lamentável...

Tudo isto é assim. E não serei eu, também, quem negue que a instabilidade humana — esta ânsia insaciável de novidade que espicaça o homem — seja origem dos melhores frutos e esteja na base de todo o progresso.

Mas a verdade, ainda, é que mal iria às mais altas concepções da humanidade — cujo valor está na razão directa da sua permanência e aperfeiçoamento — se as entregássemos apenas às mãos volúveis dos oportunistas...

Claro está que, aqui como em tudo, é necessário não exagerar, nem confundir fidelidade inteligente com lirismo inútil.

Amarrar-se, por exemplo, alguém ao cadáver dum

náufrago pode ser muito romântico, mas quem o faz é insensato e vai para o fundo sem remissão possível.

Por outro lado — cautela! — abandonar o náufrago que braceja e dá sinais de vida é, sobre crime, loucura, se o náufrago arrasta, ao perecer, valores que com êle se perdem e poderiam salvar-se...

Eis porque — sem ofensa do gira-sol oportunista no seu afã rotativo em volta dos astros nascentes — eu declaro aqui a minha fidelidade de sempre ao Caminho de Ferro, não por falso romantismo, aliás descabido nas coisas económicas, mas porque o Caminho de Ferro pertence ao número daqueles náufragos ricos que, ao menos por enquanto, braceja e respira — não muito à vontade, é certo, mas ainda menos mal...

Virtudes e defeitos

A favor da actualidade do Caminho de Ferro, afirmo mesmo, sem hesitar, três coisas: a primeira é que nunca a sua exploração, tendo que lutar e defender-se, pôde e têve de ser mais dinâmica e atractiva; a segunda é que nunca ela estêve tão à beira de transformações irrecusáveis e úteis; a terceira é que nunca foi dada a um engenheiro da exploração melhor oportunidade de brilhar e afirmar-se, uma vez que — merecendo êste tríplice crédito — se lhe dêem confiança, mãos livres e meios de acção.

Com efeito, a extensão do campo explorativo ferroviário; o seu capital de orgânica e experiência,

acumulado durante tanto tempo; a multiplicidade e subtileza das suas faculdades; a sua poderosa capacidade de realizações e de energia potencial, a aplicar em cada momento e nos mais variados sentidos — tudo são preciosíssimos elementos actuais e vivos, que, se bem aproveitados, garantem esmagadora superioridade sobre os meios restritos e fraccionários da concorrência.

Simplesmente, estas vantagens — caras como fogo e, por isso mesmo, contraproducentes se não se fazem valer em toda a sua extensão — têm a contrapartida de defeitos, que as circunstâncias actuais tornaram graves.

O primeiro dentre êles — ironia do destino! — é a sua primeira qualidade de outrora, a facilidade do carril, transformada hoje, perante o progresso combinado da estrada e do motor, em triste e enervante sujeição.

O segundo é o seu perdido monopólio, gérador da descuidosa hegemonia de ontem, responsável do espírito apático e quase inhibitório de hoje.

O terceiro — herança, também, dos tempos da abundância — é uma plethora orgânica, uma exagerada compartimentação de trabalho, bem artificial por vezes e conduzindo a especializações excessivas, exclusivismos estéreis, redundâncias escusadas, quadros sobrepostos, cujo rendimento útil não corresponde à sua pomposa orgânica, nem chega a entrar no quadro dos resultados comerciais.

O quarto — enfim — é este impeditivo peso morto de leis, regulamentos e proibições que por todos os lados oprimem a exploração e quase a reduzem à categoria de múmia egípcia imóvel nas suas faixas mortuárias — posição talvez excelente para museu, mas de todo inaceitável para uma actividade económica que, mais do que nunca, precisa ter os braços soltos e os movimentos livres!...

Erro fundamental

Considere-se que não é o *Caminho-de-Ferro-sistema-de-transporte* que abriu falência ou está, sequer, em perigo.

O *Caminho-de-Ferro-sistema-de-exploração*, êsse sim, é que sem estar em nenhum daqueles casos, requere, todavia, intervenção pronta, desapertando-se-lhe as faixas opressoras, movendo-se-lhe os braços e ministrando-se-lhe cordeais, como se recomenda nos primeiros socorros aos asfixiados. E sendo assim, salva-se.

Salva-se, porque, por graves que sejam os seus defeitos basilares, a que já nos referimos, as qualidades e reservas orgânicas do Caminho de Ferro podem, à larga, dominá-los.

Foi-me dado há bem pouco tempo, ao organizar um serviço conjunto, ter a nítida visão disto e a exemplificação típica da superioridade fácil dos recursos ferroviários sobre os meios de transporte acessórios.

Tratava-se duma excursão colectiva à Exposição

que reuniu milhares de passageiros utilizando o transporte por estrada, caminho de ferro e via fluvial.

Um alto espírito ferroviário chamou-lhe, com muita graça, *"ataque geral ou invasão sobre Lisboa!"*

E, se não foi, pareceu-o; porque, de facto, sem atrazo, sem confusão, sem ruído, quase de surpresa, a uma hora determinada — a hora H — oito mil passageiros caíram simultaneamente sobre Lisboa, com a mesma simplicidade e precisão com que os alemães estimariam cair sobre a Inglaterra!...

Para os nossos meios, *isto é alguma coisa*; e foi-me, naturalmente, necessário estabelecer uma organização minuciosa, transformar em um dia o *"fácie"* do transporte dum dos distritos limitrofes de Lisboa, mobilizar todos os recursos de que pude lançar mão, obter a derrogação momentânea de certas disposições legais impeditivas — usar, em suma, de providências especiais e adequadas.

Mas o que importa verificar (e êste é o fim único da citação) é que, postos de confronto o *autocar*, o *vapor* e o *caminho de ferro*, êste se mostrou — naturalmente sem surpresa para mim, que o conheço bem, mas com êste encanto quase comovente que desperta sempre a confirmação prática das nossas convicções — *"o mais potente, o mais fiel e também o mais pronto, fácil e flexível"* dos transportadores em concorrência, sem prejuízo das qualidades especiais dos restantes, inegavelmente superiores, em alguns pontos, às do Caminho de Ferro.

Tais qualidades há que reconhecê-las com lealdade, e confessar, onde a haja, a inferioridade do carril. *Mas aquela função centrífuga, troncal, basilar do transporte, movendo massas imensas, mas dotada, ao mesmo tempo, duma flexibilidade que se diria incompatível com a sua potência*, essa é que nenhum outro meio de transporte lha contesta ou arrebata, e esta será sempre a razão explicativa da imensa vitalidade do Caminho de Ferro, que lhe tem permitido reagir sobre os seus defeitos constitucionais e sobreviver aos mais graves obstáculos.

E tão obsidianos êles são, que dá vontade de aplicar a seu respeito aquela resposta lapidar que um médico deu ao doente que se lhe queixava de muitos e aflitivos achaques: *"Caramba, Senhor Fulano! Sempre é preciso ter muita saúde para resistir a tanta doença!..."*

O mal do Caminho de Ferro — é evidente — não está em que haja perecido a sua função, que continua a disfrutar das antigas e até de novas razões de vida, desde que queira adaptar-se o mais possível à atmosfera de hoje; o mal tem estado em que, embora a adaptação não seja fácil nem imediata — e até por isso mesmo — *ela não tem sido abordada naquele ritmo gradual e progressivo que seria conveniente*.

Desconhecer voluntariamente os seus defeitos perante as dificuldades da hora presente, quando seria imperativo trazê-los à luz e procurar-lhes solução, dentro das próprias fôrças e com o imprescindível

auxílio de fôrças estranhas — eis o que, em todo o mundo, parece ter sido o êrro fundamental do Caminho de Ferro.

Pesadamente o tem pago.

O pêlo do cão

Diz um antigo prolóquio — com a verdade figurada que os caracteriza a todos — que *"a mordedura do cão se cura com o pêlo do mesmo cão."*

O que naturalmente ocorrerá ao leitor preguntar é o que haverá de comum entre isto do cão e o Caminho de Ferro!...

Mas, perdão, há tudo!...

Pois não ía o Caminho de Ferro sua sonolenta viagem de sempre, que nada perturbava, quando, de repente, o Automóvel lhe salta ao caminho, o acorda do seu torpôr, o lança na confusão, lhe esfrangalha as carnes e delas lhe leva bom bocado, deixando-o exangue e enfraquecido?!

Exactamente o caso do pacífico viandante inopinadamente atacado por embravecido cão!

Ora o que faz o viandante — a dar-se crédito ao vélho prolóquio?

Faz com o pêlo do mordedor mésinha adequada, aplica-a sobre a ferida e aquilo é sagrado: num ápice fica curado e pronto para nova dentada — salvo seja!

A nossa tese é simples: o Caminho de Ferro terá de fazer o mesmo, isto é, curar a dentada do Automóvel com os mesmos processos de que o Automóvel usou para lhe levar a carne.

A Providência — mesmo a ferroviária — tem desígnios sábios e ocultos!

Quanto a nós, o Automóvel não foi posto na senda do Caminho de Ferro só para o prejudicar, mas também para lhe ensinar *como se pode viver sem o ceremonial litúrgico* que o Caminho de Ferro ainda hoje emprega — alheado do mundo frívolo que o rodeia e quase como se estivessemos no primeiro quarto do século desanove, quando Stephenson inaugurou a linha de Stockton a Darlington, entre cavalheiros de chapéu de pêlo e damas com saia de balão!...

Como — diria um velho ferroviário, pondo as mãos na cabeça — *crianças que pagam ou não pagam, que pagam mais ou menos conforme o número, ausência de autos, requisições e depósitos, trocas e compensações de percursos ou carreiras, volumes que transitam sem modelo, bilhetes que são transmissíveis e se revalidam as vezes precisas, voltas a prazo indeterminado, condutores e motoristas que ajudam aos volumes, etc.?!...*

É verdade — tudo isso se faz no Automóvel e muito mais ainda!

E essas facilidades, ainda que provenham, em parte, dum a orgânica rudimentar, dum funcionamento ou dum a fiscalização defeituosos — longe de as proibir, deve o Estado consenti-las, como adjuvantes do tráfego e excelentes elementos de estudo, que são, em tanto que não provoquem a desagregação do transporte ou o mal estar público.

São elas — ainda que uma formação jurídica e pragmática, muito respeitável, as possa supôr exacerandas — que constituem perante o público a primeira razão da sua simpatia.

São elas que, sem suscitar um conflito ou uma reclamação, antes gerando satisfação geral, provam que o transporte actual dispensa leis, regras e garantias — aliás desaparecidas há muito doutras actividades — antes julgadas indispensáveis, hoje verdadeira e odiosa obstrução dum serviço livre e modernizado.

Este campo de prova e este exemplo é preciso vê-lo com olhos de ver — e não lhe perder nem a lição nem a directriz.

Não pode o Caminho de Ferro, transportando em grande, descer a tamanha simplificação como o transporte fraccionário, é certo; mas pode fazer muitíssimo neste caminho e é urgentíssimo que o faça.

O receio das transgressões deve ser tido em conta, certamente; mas o bom transportador não o teme como um fantasma, porque sabe duas coisas: a primeira é que a legislação exagerada é a mais forte causa da transgressão, a segunda é que a transgressão está na razão directa do tráfego e antes tráfego com transgressão do que legalidade no vácuo.

Quanto a nós, a simplificação desejada não estará atingida enquanto não chegar ao seu fim natural, lógico e único: impedir apenas que um passageiro ou uma mercadoria aproveitem um percurso maior do que o que pagou ou vai pagar. Tudo o mais é, hoje, complicação — e complicação inútil, cara e nefasta.

A exploração automóvel é rudimentar e precária a sua orgânica entre nós?

Decerto; mas nem por isso o seu caso deve suscitar sorrisos depreciativos, antes justo interesse e merecido estudo.

Só quando o Caminho de Ferro houver tirado daí toda a simplificação e todo o proveito possível é que poderá dizer-se e que a mordedura do cão foi curada com o pêlo do mesmo cão!

Conclusão lógica

Um olhar retrospectivo sobre o que fica habilitar-nos à considerar, no campo teórico, que o Caminho de Ferro — fortemente abalado por manifesto desencontro entre a sua maneira funcional de ontem e a sua irrecusável função de hoje — resiste às dificuldades em que se debate, menos por adaptação do que por uma íntima "fôrça constitucional", seja pelo domínio das suas admiráveis qualidades estruturais sobre os seus defeitos e inaptidões para a vida moderna.

Se nos voltarmos, depois, ao lado prático, o mesmo golpe de vista nos fará ajuizar que as explorações simplificadas, quase sintéticas, que lhe levaram a palma — mais certamente, por suas atraentes facilidades, do que por sua vantagem material — podem e devem ser, não motivo de fácil desdem, mas antes ubéríssimo campo de estudo, sugestão e exemplo para a "torsão de

métodos" a que o Caminho de Ferro terá de violentar-se, se quiser viver.

Enfim, uma terceira observação, resultante das primeiras e sobre elas apoiada, conduzir-nos-á a concluir que — assegurados os preciosos e incontestáveis progressos da *Via* e da *Tracção*, e os inteligentes e louvabilissímos esforços já realizados na *Exploração*, aos quais nos cumpre prestar a nossa homenagem — o futuro do Caminho de Ferro nem está em perigo forçado, nem depende de coisa alguma a inventar ou a criar de novo!

Ao contrário, tanto quanto nos parece, estamos em frente, não de um trabalho de Hércules mas dum simples e laborioso ôvo de Colombo : *o de observar adaptar e usar.*

Observar como actuam o concorrente e o cliente: o que faz, como faz e porque faz — por vezes com tanta inconsciência como êxito! — o primeiro; o que quere, como quere e porque quere — por vezes não o saberá bem! — o segundo.

Adaptar os recursos ferroviários — tão flexíveis e transformáveis e nenhum deles inteiramente impedido — ao resultado da observação, indo ao ponto de tirar partido de algum mais renitente ou inadaptável, como aos seus defeitos físicos fazem, com tão excelente proveito, as senhoras que sabem maquilhar-se e vestir-se...

Usar o adaptado, com espírito vivo e oportuno, sempre de mão no leme e olho álera, que o mar económico volta de minuto em minuto e o cliente está volvel como um colibri...

Mas isto — dir-se-á — é eclectismo puro!...

Mas é mesmo!

Claro está que Leibniz, quando o capitulou, e com razão, vemo-lo agora, de "uma certa filosofia eterna" — *quaedam perennis philosophia* — não pensava decerto no Caminho de Ferro, ainda então imerso na treva muda das coisas insuspeitadas!

Mas o Caminho de Ferro — se quiser ser do seu tempo — êsse, é que está hoje no seu pleníssimo di-

reito de atirar às malvas, duma vez por todas, esta fria couraça em que tem vivido segregado das realidades, e viver, respirar, tomar contactos, procurar exemplos, servir-se da experiência alheia, aproveitar o melhor.

Eclectismo, de resto, foi — com êste ou outro nome — a razão de ser de todo o progresso da arte, da ciência, da medicina, da sociologia, da indústria, portanto, de todo o progresso humano.

Quem se fecha e confina, entipa-se; e de entaiamento está o Caminho de Ferro farto — e quase asfixiado!! Bem o sabem quantos, conhecendo-o de dentro para fora, igualmente o conhecem de fora para dentro!

Não lhe fará senão bem, que observe o mundo e seja eclectico na prontidão, na solução imediata, na simplificação total, no máximo contacto e interesse público; na estação e no material transparentes, livres, abertos e accessíveis, no horário feito para o público e não no público contrafeito pelo horário, na propaganda tão viva e actual como as restantes; na utilização dessa mina de alto teor que é o turismo; no derruir de modelos, autos, proibições; na mesma contemporização com o frivolismo actual — enfim e em uma palavra — na apropriação de todas as suas altas e riquíssimas faculdades a este fim supremo: *a sua transformação de enfatizado "serviço público" em solícito "servidor do público"!*

É assim que entendemos o seu eclectismo! E tendo-se salvo subjectivamente por êle, será ainda a realidade eclectica que o salvará objectivamente.

Com efeito, o equilíbrio e o progresso humano foram sempre obra essencialmente colectiva, convergente, seleccionada do melhor — eclectica, portanto.

E é em virtude desta regra, imutável através dos tempos, que, uma vez adaptado, o Caminho de Ferro viverá coexistente e concordante com os restantes meios de transporte, porque há no mundo económico um lugar definido e uma posição útil para cada um deles!...



O emprêgo dos Acumuladores Eléctricos na Tracção Automóvel

Pelo General JOÃO DE ALMEIDA

Eng.^o Civil E. C. G.

9 emprêgo da electricidade na viação automóvel por meio de acumuladores eléctricos, permitindo a sua distribuição como a gasolina, teve sempre os seus prosélitos e é até para admirar que o seu emprêgo, pelo menos em certos casos particulares, se não tenha generalizado em grande escala. É até curioso notar que antes da Grande Guerra os motores eléctricos acionados por acumuladores haviam atingido nos veículos automóveis um largo emprêgo. Na Alemanha sobretudo em Bremen e em Hamburgo por exemplo, os automóveis ligeiros de praça assim como os pequenos barcos de passageiros que faziam o serviço nas suas docas eram movidos a electricidade por acumuladores.

Ora actualmente que se constroem acumuladores mais robustos, resistindo melhor às trepidações, de maior capacidade de carga e mais rápido carregamento, e por outro lado tendo-se aumentado a distribuição da energia eléctrica até aos pequenos centros, facilitam enormemente o emprêgo dêste sistema de viação.

Evidentemente que por enquanto não se trata de aplicar o acumulador eléctrico às viaturas de turismo que demandam de grandes velocidades nem aos transportes de grandes cargas, às chamadas viaturas pesadas.

Mas o que é facto é que quando os transportes não exijam grandes velocidades, nem grandes pezinhos e circulando em estradas que não sejam muito acidentadas, como numa viação urbana, a viatura eléctrica por acumuladores é muito mais económica, e incomparavelmente mais prática quando tenha de efectuar paragens constantes, do que a do motor de explosão a gasolina, ou a óleos pezados.

Assim tôdas as experiências que se vêm realizando têm provado que a duração duma viatura eléctrica é dupla da do motor de explosão, atribuindo-se a êste, em trabalho efectivo, uma vida de oito anos.

A carroceria é igual nos dois sistemas de tracção. O motor eléctrico é mais robusto, mais simples, de mais fácil manobra do que o de explosão, e não oferece os perigos dêste. Não precisa de carburador nem de alumage, duas fontes de panes, nem tão pouco de caixa de velocidades, orgãos muito frágeis e delicados.

Por outro lado os acumuladores que hoje se fabricam, são fortes, robustos

tos, evitando bem as trepedições, com uma larga duração desde que se tenham com êles os necessários cuidados. A sua substituição numa viatura não leva muito mais tempo que o necessário a uma tomada de gasolina. Electricidade hoje encontra-se por tôda a parte, até nos mais pequenos centros de população e o seu preço é bem menor que o dos carburantes com a redução ainda inerente ao consumo como fôrça motriz.

As melhores condições do emprêgo dos motores eléctricos por acumuladores são para percursos seguidos que não excedam 100 qm. e uma velocidade máxima de 30 qm..

Ora nestas condições um veículo eléctrico de 750 kg. de carga útil necessita de uma potência de 2,2 kw., enquanto que uma viatura de explosão exige um motor de doze cavalos ou sejam 9 kw. Assim o motor eléctrico para esta carga útil comporta uma bateria de 300 ampéres-hora, com um consumo de 40 kw.-h. Um camion de 4 toneladas precisa de 15 kw. no motor eléctrico, contra 50 cavalos ou sejam 77 kw. no motor a gasolina. É preciso ainda ter em atenção que o rendimento do motor eléctrico é sensivelmente de 50 %, enquanto que o de explosão raramente ultrapassa 20 %.

Por outro lado a manobra do motor eléctrico é simples e de fácil aprendizagem, o arranque e a paragem não são instantâneas, só consumindo energia, não havendo perdas quando em andamento, como nos de explosão e trabalhando a tôdas as temperaturas; apresentam ainda a vantagem dos motores ocuparem um pequeno espaço, ao contrário dos de explosão, permitindo o aproveitamento de tôda a superfície do leito da viatura para o transporte da carga.

Além disso o preço dum motor eléctrico é incomparavelmente inferior ao de explosão.

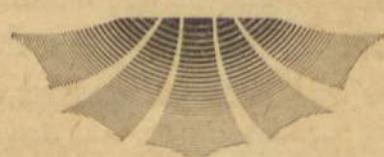
Em conclusão: a tracção eléctrica por meio de acumuladores é de aconselhar sempre que se trate de transportes ligeiros e a pequenas distâncias, que não demandem de grandes velocidades e exijam paragens freqüentes.

Assim podem ter largo emprêgo nas camionetas de passageiros e de recovagens entre as povoações e as estações de caminho de ferro, nas circulações urbanas, nas distribuições a domicílio, de pão, leite, etc. nos carros de limpeza e de água, empregados nas cidades e vilas, na distribuição do correio, etc..

De tôdas estas aplicações se faz hoje um largo emprêgo na Inglaterra, na Itália, e sobretudo na Alemanha, onde há já mais de 60.000 viaturas dêste género em circulação.

Em França apenas se encontram em serviço nos Halls de Paris e das grandes cidades, nos cais de alguns portos, e nas grandes gares de caminho de ferro, para transporte de bagagens, e para manobra das gares de triagem.

Entre nós poderão vir a ter também largo emprêgo.



A acção dos srs. Ministro e Sub-Secretário das Obras Públicas

A política de renovação nacional, iniciada pelo saneamento financeiro feito pelo ilustre chefe do governo sr. dr. Oliveira Salazar, encontrou no sr. engenheiro e professor dr. Duarte Pacheco o homem que a realizasse no campo dos melhoramentos públicos necessários ao fomento e progresso do País.

Graças a esta individualidade, cuja acção tanto se tem posto em elevado destaque, a política de Salazar teve quem a completasse na esfera das obras públicas. E levou-se a cabo uma grande tarefa de empreendimentos, uma obra notável de fomento e progresso.

A actividade do dr. Duarte Pacheco tem sido grande, grandíssima. Não é exagero dizê-lo.

Com talento, inteligência, percepção das circunstâncias, visão do futuro, método, proficiência, saber e autoridade o ilustre Ministro tem abarcado e resolvido os diversíssimos problemas de obras e realizações do País.

Poucas vezes um estadista tem acometido tantos, variados e complexos problemas como o sr. engenheiro dr. Duarte Pacheco. Ha assuntos intrincados, - problemas de longa duração que se tem arrastado durante longo espaço de anos e que o sr. dr. Duarte Pacheco estudou e lhes deu óptima e cabal solução. E o caso da velha e complicada questão das águas de Lisboa. Sem grave aumento de preços, o Ministro conseguiu resolver o problema e Lisboa não mais sentiu a falta de água e terá brevemente um caudal suficiente para uma população a aumentar nos próximos cinqüenta anos,

Estradas, portos, melhoramentos rurais, águas, saneamento, edifícios e monumentos nacionais, assuntos de urbanização, instalações de serviços etc., etc., tudo isso tem merecido a atenção do titular das Obras Públicas que os estuda e resolve com proficiência e decisão.

A acção do Ministro é vasta, vastíssima. De

quando em quando enceta-se uma obra grandiosa que as necessidades de fomento e progresso demandavam mas que dificilmente se realizaria sem o talento e a acção dum grande realizador.

O dr. Duarte Pacheco medira as exigências, vira as possibilidades, estudara o plano e tratara de o fazer executar.

É um ministro que estuda os problemas como os técnicos a quem tenha de confiar o empreendimento de tais assuntos. É um ministro a que nada da pasta é alheio. Estuda os assuntos, vê-lhes a solução e resolve-os.

É um estadista que não só concebe e apresenta programas, mas que realiza. E pode dizer-se que geralmente os seus planos só são conhecidos quando começados a pôr em prática.

As obras da Exposição do Mundo Português fizeram-se num curto espaço de tempo, inacreditável para muitos, merecendo da sua acção prodigiosa.

A passagem do sr. engenheiro e professor dr. Duarte Pacheco pela pasta das Obras Públicas não só revelou, fóra da catedra e da sua profissão, uma alta individualidade, como assinala um homem de estado devotadíssimo ao seu cargo de ministro, desinteressado da sua própria pessoa — saúde, comodidade, interesses — e que teve em vista este lema honroso «Servir o País».

★ ★ ★

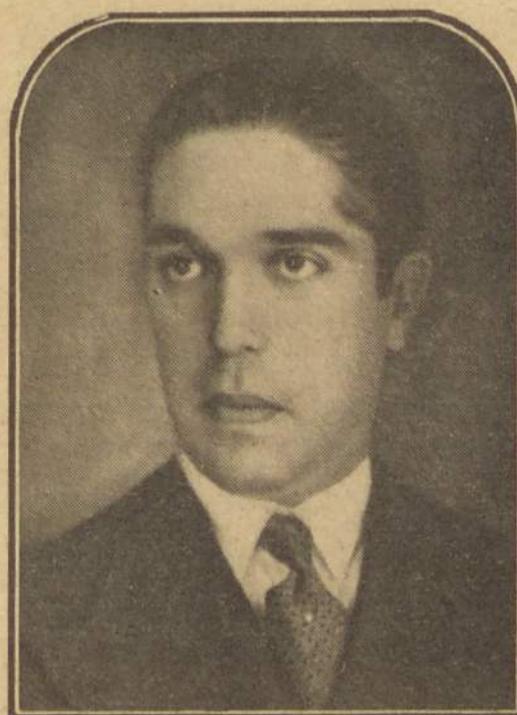
Este ilustre membro do Governo tem um auxiliar notável no sr. engenheiro Roberto Espregueira Mendes.

Identificado com o Ministro o Sub-Secretário das Obras Públicas exerce também larga e inteligente actividade.

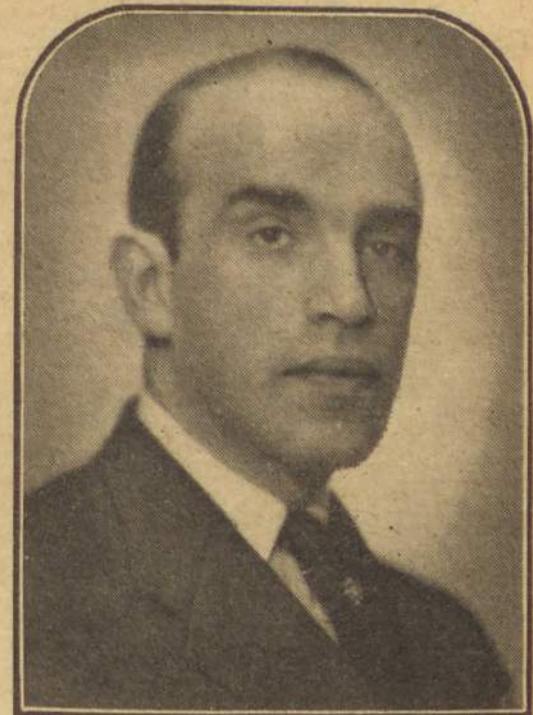
A sua acção é digna de consideração do País.

Depois do Ministro é ele o primeiro funcionário do Ministério na acção plena do termo.

Alheio a interesses e comodidades, mas com o espírito de bem servir o País, semelhantemente ao Ministro, ele no seu gabinete desenvolve os problemas e os assuntos em curso.



DR. DUARTE PACHECO



ENGENHEIRO ESPREGUEIRA
MENDES

ARQUIVO
T. P. M.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

O ministério francês de Obras Públicas e Comunicações apresentou um resumo dos seus projectos de reconstrução da França.

A sua principal preocupação é reparar os prejuízos da guerra, que são elevadíssimos, pois foram destruídas 2.500 obras, entre as quais 1.000 revestem excepcional importância. Os prejuízos foram muito superiores aos sofridos na guerra de 1914 a 1918, que levaram doze anos a reparar. É propósito do ministério efectuar as reparações dos prejuízos desta nova guerra em menos tempo.

Entre as obras projectadas, conta-se a supressão de 200 passagens de nível, ficando eliminadas totalmente nas linhas de cintura das grandes cidades. As obras para reparação das pontes vão exigir uma quantia talvez superior a quatro milhões de francos. Só para a renovação das ruínas da cidade e limpeza dos rios vão ser despendidos um milhão de francos.

HOLANDA

Publicamos nesta página uma gravura que nos dá um aspecto do compartimento das máquinas de uma automotora quintupla, em serviço nos caminhos de ferro holandeses.

Os Caminhos de Ferro Holandeses modificaram, como se sabe, em 1938, os seus processos de exploração, generalizando o sistema de pontos de junção, experimentado, com êxito, desde 1934. Estabeleceram assim um tráfego de comboios directos que circulam num intervalo regular de duas horas em algumas linhas mais freqüentadas.

O novo sistema de exploração exige que o aumento das velocidades coincida com uma regularidade absoluta, pois as correspondências existentes nos pontos de junção são numerosas e alguns deles há baldeação de passageiros, bem como comboios que che-

gam de pontos diferentes, seguindo depois juntos para outro ponto importante.

A utilização da automotora torna-se necessária como medida económica e também para melhorar o transporte ferroviário.

As automotoras eléctricas triplices Diesel, sós ou em conjunto, é que tornaram possível a reforma dos transportes na Holanda.

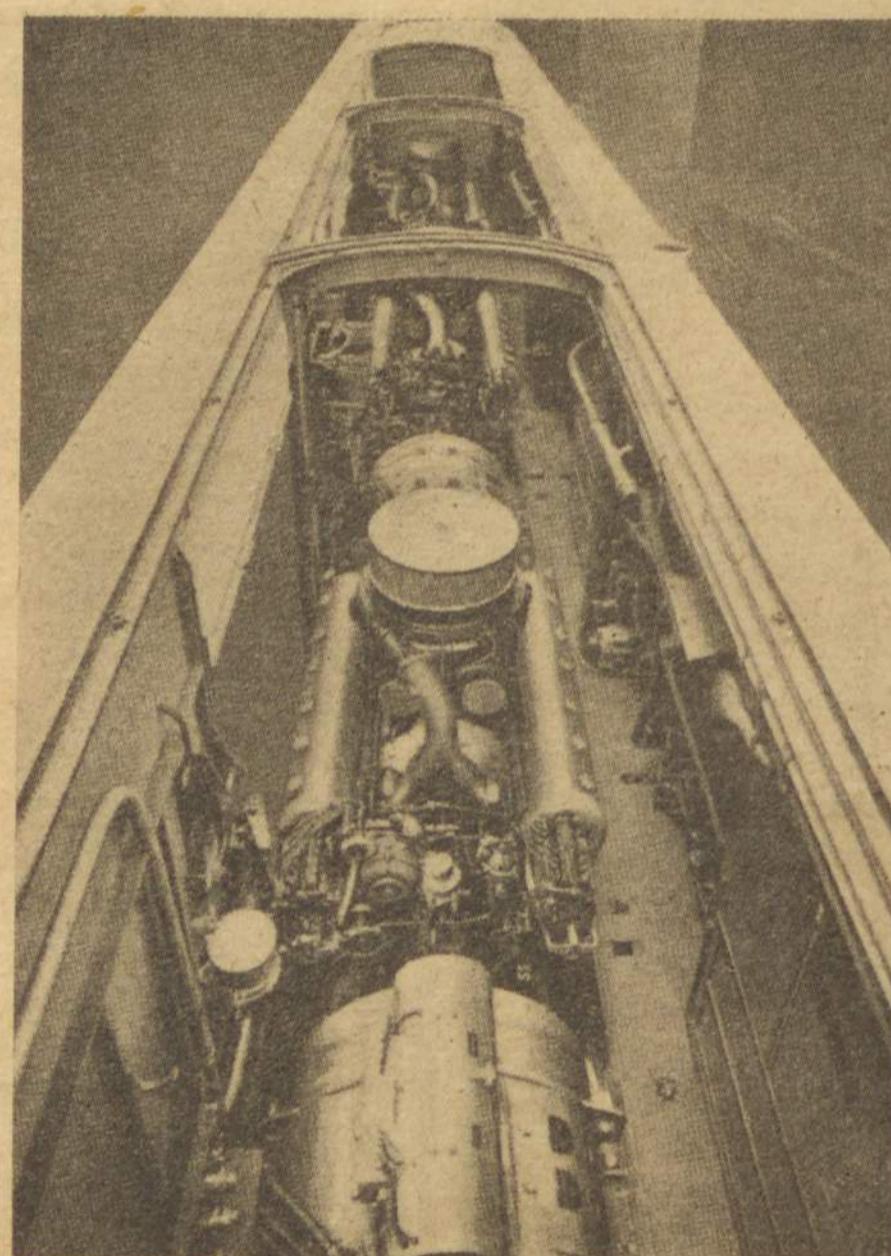
De início, os Caminhos de Ferro Holandeses verificaram que os comboios de três carruagens, equipados com sistema automático, tornam possível a formação de comboios automotores com duas a quatro unidades e prestam-se melhor ao serviço de viajantes, a grande velocidade, tal como hoje é preciso. Os resultados obtidos com os pontos de junção e o aumento considerável do número de viajantes exigiam, em seguida, a aquisição de unidades mais poderosas. Essa exigência levou os Caminhos de Ferro Holandeses a encomendar 20 automotoras quintuplas de 1950 C U com motores Maybach, com que já eram equipadas as 35 automotoras em serviço.

Os primeiros comboios automotores quintuplos foram concluídos em Abril do ano passado e experimentados com excelentes resultados na linha Utrecht-Groningen, tendo atingido no percurso a velocidade máxima de 178 quilómetros à hora.

As automotoras quintuplas são idênticas às automotoras triplices existentes e às quais podem ser ligadas. Compõem-se de cinco carros sobre oito bogios. Os três primeiros carros formam um todo compacto, ligado por bogios à articulação que só contém compartimentos de 3.ª classe. O último carro, o quinto da automotora, repousa sobre duas bogias de dois eixos e é destinado aos viajantes de segunda classe. Entre estas duas partes da automotora reservadas aos viajantes está o carro motor, cujas duas bogias, em virtude do seu elevado peso, repousam sobre três eixos.

A automotora tem cerca de 110 metros de comprimento e pode transportar 376 passageiros, dos quais podem ir 276 sentados.

O peso global da automotora em ordem de marcha é de 238 toneladas.



As máquinas duma automotora quintupla, vistas pela abertura do tecto da respectiva carruagem

Novos caminhos de ferro

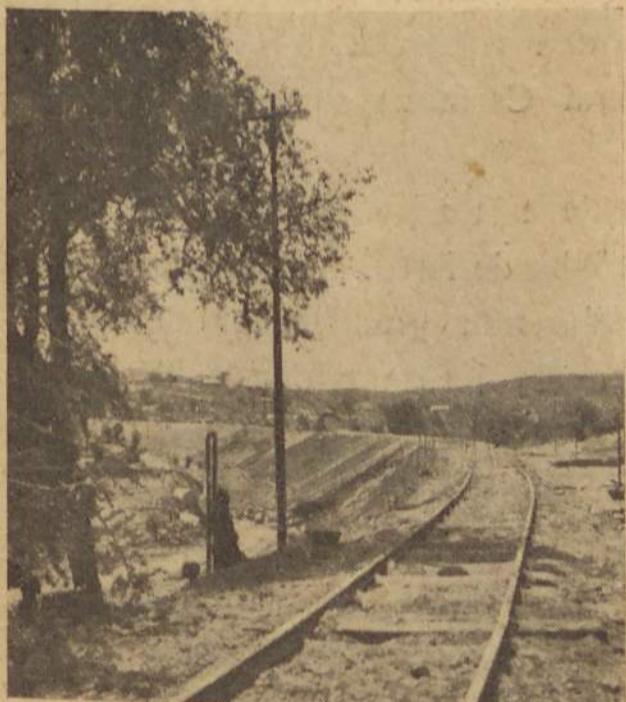
em África

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

SE é verdade que o desenvolvimento, sempre crescente, da camionagem paralisou, quase por completo, a construção de novos caminhos de ferro nos velhos países europeus, com prejuízo, muitas vezes, de ricas regiões que só à custa deles podem manter uma economia equilibrada, também é verdade que nos países novos a

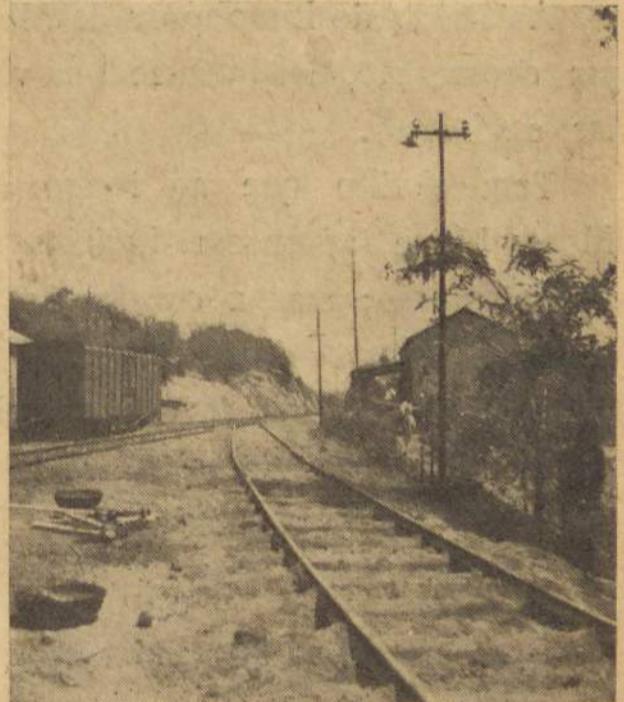
travações ferroviárias da União Sul Africana, segundo o último relatório publicado, envolviam uma verba de 1.279.135 libras, aplicada a novas construções. Ao mesmo tempo grandes somas são dispendidas em melhorar as linhas existentes para que a exploração seja mais económica.

O problema da electrificação dos caminhos de



A esquerda — CAMINHO DE FERRO DE TETE — Grande aterro à saída de D. Ana

A direita — CAMINHO DE FERRO DE TETE — Bifurcação da linha no apeadeiro de D. Ana



abertura de novas linhas férreas tem prosseguido sem desfalecimento, embora tendo em atenção as condições criadas pelo novo meio de transporte acelerado de que ninguém desdenha, mas que todos, nesses países, subordinam a disciplina rigorosa, para não constituir elemento perturbador da sua economia.

Assim, por exemplo, o programa das novas cons-

travações ferroviárias da União Sul Africana, segundo o último relatório publicado, envolviam uma verba de 1.279.135 libras, aplicada a novas construções. Ao mesmo tempo grandes somas são dispendidas em melhorar as linhas existentes para que a exploração seja mais económica.

Olhando para o que se passa no nosso Império Colonial, verifica-se que também nêle as novas construções ferroviárias seguem num ritmo, que podere-

*

* *

*

mos chamar normal, apesar dos calamitosos tempos que se atravessam e até mais acentuado do que nas épocas em que a camionagem ainda não existia.

Em Angola, a construção das grandes variantes do caminho de ferro de Ambaca não foi abandonada e a construção de novas linhas tem prosseguido, embora subordinada aos fracos recursos de que a Colónia dispõe.

O caminho de ferro do Amboim avançou últimamente até N'Gabela; e o ramal de Cassoala ao Dondo está em plena execução. E bem recomendável parece fazer chegar um ou outro destes caminhos de ferro ao coração do Libolo, enquanto ambos se não dão as mãos para estabelecer uma comunicação ferroviária entre o Capital da Colónia e Pôrto Amboim, pelo interior do país.

Em Moçambique, porém, é onde a actividade ferroviária está tomando notável incremento como a Colónia nunca esperou ter.

É de notar que as grandes somas que continuam a ser dispendidas na vizinha União Sul Africana em construções ferroviárias, aplicam-se, sobretudo, às regiões mineiras que movimentam grandes tonelagens que a camionagem não seria capaz de transportar. Os caminhos de ferro necessários ao desenvolvimento agrícola do país ocupam ali ainda lugar secundário.

Em Moçambique, só uma das linhas actualmente em construção tem objectivos mineiros; e êsse mesmo para servir, por agora, pelo menos, o tráfego mineiro mais pobre que existe — o do carvão.

As linhas do Limpopo e de Moçambique, também em construção, destinam-se a servir interesses agrícolas, e só êsses.

Tem-se dito que ao longo da linha férrea de Moçambique aparecem indícios de mineralizações prometedoras; mas a construção da linha prossegue sem que se passe dos indícios.

É pois de momento bem mais para admirar a actividade ferroviária na Colónia de Moçambique do que a da vizinha União.

* * *

A situação dos três caminhos de ferro actualmente em construção é a seguinte:

CAMINHO DE FERRO DO LIMPOPO

Esta linha liga Magude, na margem esquerda do Incomate, com o Limpopo, em frente mesmo do

Guijá. A sua extensão é superior a 100 quilómetros e está já quase toda construída.

A última grande obra de arte dessa linha, a ponte sobre o rio Incomate, foi há pouco aberta à circulação e foi baptizada com o nome de Ponte General Carmona. A cerimónia presidiu Sua Excelência o Governador Geral da Colónia e a fita simbólica foi cortada pelo sr. J. Surrock, ilustre ministro dos caminhos de ferro da União que em Lourenço Marques se encontrava de visita ao Governador da Colónia.

Este ministro teve ocasião de admirar e elogiar a alta competência dos engenheiros portugueses, revelada já em tempos idos no seu próprio país, a quando do estudo do caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretória, feito por êsse grande engenheiro e grande português que se chamou Joaquim José Machado.

A ponte tem 470 metros de extensão e é formada por 14 arcos; é toda construída em cimento armado. Serve para a circulação de comboios e para a viação ordinária: é uma ponte mixta. Para se avaliar da sua importância basta indicar o seu custo que se elevou a 14.000 contos.

A ponte liga as rôdes de estradas de um e outro lado do rio Incomate. Até agora a travessia do rio era assegurada por jangadas que muito prejudicavam a rápida circulação dos veículos automóveis.

Antes dela, a ponte mais importante que tinha a Colónia, e uma das mais importantes em toda a África do Sul, era a do Umbeluzi no caminho de ferro de Swasilândia, a qual mede 360 metros com 6 tramos de 60 metros cada um.

A ponte General Carmona suplanta-a em comprimento.

E não é sómente esta a ponte digna de especial menção neste caminho de ferro. A ponte sobre o rio Chassimbe é também uma grande obra de arte. E muito maior do que ela, é a ponte construída ao quilómetro 133,200 que tem de comprimento 452 metros.

Outra ponte de importância é a construída sobre o rio Masinchopes.

O caminho de ferro do Limpopo é um elo de ligação entre a rede de Lourenço Marques e os caminhos de ferro do Chai-Chai e de Inhambane.

O desvio da sua directriz para o Guijá, motivado pela determinante de servir a construção da barragem que vai ser feita no rio Limpopo, veio dificultar aquela ligação, pois há que construir, para a assegurar, um trajecto de mais de 100 quilómetros até atingir o Chibuto, lugar originariamente escolhido para a travessia do rio.



CAMINHO DE FERRO DE TETE — Ponte de 25^m
ao quilómetro 8,075

Por ora não se impõe a ligação; mas a necessidade há-de vir, porque os três caminhos de ferro, mais cedo ou mais tarde, hão-de ligar-se.

Como é fácil de prever, êste caminho de ferro não tem importância nem influência económica por enquanto: aguarda o início dos trabalhos de irrigação do vale para se valorizar.

O CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Outra construção em plena actividade é a do caminho de ferro de Moçambique. Êste caminho de ferro mede já 450 quilómetros e está prestes a atingir as margens do rio Lurio.

Como já se tem dito, pensou-se em tempos na possibilidade dêle se ligar com a rede ferroviária do Nyassaland, pelo lago Chirua, quando ninguém admitia a possibilidade de se construir uma grande ponte sobre o rio Zambeze, nas alturas em que a ligação com o pôrto da Beira o exigia.

Por outro lado, sobre Quelimane, que até no dizer dos próprios ingleses era o pôrto natural para servir os territórios ao norte do Zambeze, havia caído a maldição dos deuses.

E nessas condições, a ligação com o pôrto de Moçambique era de admitir.

Hoje já o não é.

Por isso o caminho de ferro deve parar nas margens do rio Lurio, [até ao dia em que o desenvolvimento agrícola da salubre região do Niassa justifique a passagem do rio e a ida até lá].

Por ora, a camionagem satisfaz as exigências da região. É o caminho de ferro que mantém uma carreira entre Namecuma e Vila Cabral.

Esta localidade, já tão falada, pelo menos no Minuto de Amisade do Rádio Club de Moçambique, é uma modesta povoação, séde de uma circunscrição, também modesta, chamada *Metonia*.

A população branca de toda a Circunscrição é de 83 europeus apenas, e de 34 mulatos, espalhada por uma área de 15.000 quilómetros quadrados.

E como a população branca se distribue por 4 povoações que são: Vila Cabral, Mandimba, Catur e Massangula, faz-se bem ideia do que poderá caber a cada uma delas.

É de notar ainda que alguns europeus vivem na Missão Católica da Consolata de Massangula.

Os serviços do Estado, instalados em Vila Cabral, absorvem quase um terço dos europeus. É de presumir que muitos dos restantes se dediquem ao comércio e à agricultura.

Êste caminho de ferro de Moçambique a que está reservado um largo futuro, por ora está muito longe de compensar os encargos com que onera as finanças da Colónia.

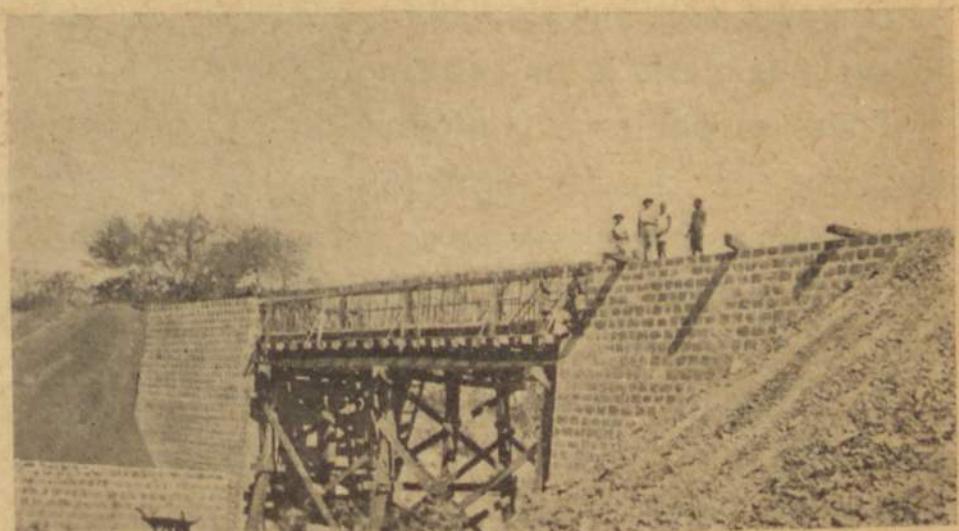
A região não se tem desenvolvido porque a colonização branca se não faz.

No dia em que o problema de colonização for tomado a sério, o caminho de ferro passará a ter uma importância grande.

A região presta-se, como já está verificado, à cultura do algodão. E basta esta cultura para fazer a riqueza e dar pão a milhares de famílias que na Metrópole se debatem com a miséria.

A princípio, as oficinas e os armazéns gerais funcionavam no Lumbo, testa actual do caminho de ferro; agora foram transferidas para a capital da província do Niassa, em Nampula, onde já se construiram também para cima de 40 casas para alojamento do pessoal ferroviário. A direcção do caminho de ferro é que tem feito a vila e tudo o que nela existe, praticamente.

A área do distrito, que o caminho de ferro é destinado a servir, mede 125.000 quilómetros, ou seja, cerca de vez e meia a área do Portugal Continental e o tráfego do caminho de ferro ainda não atingiu



CAMINHO DE FERRO DE TETE — Montagem da Armadura
da ponte ao km^o 21,604

60.000 toneladas anuais! E se é pequeno o tráfego de mercadorias, insignificante é o movimento de passageiros: os pretos não viajam.

CAMINHO DE FERRO DE TETE

NROUIVO
CP
HISTÓRICO

A construção do caminho de ferro de Tete iniciou-se em Abril de 1939 e já no fim do corrente ano devem ter sido entregues à exploração cerca de 50 quilómetros. Comparando esta velocidade de construção com a morosidade com que durante anos e anos avançou o caminho de ferro de Moçambique, é-se levado a bem dizer e a aplaudir, sem reservas, a decisão do Ministro que não hesitou em adjudicar a construção a um empreiteiro experimentado, não obstante a sua proposta, que aliás era a mais baixa, exceder o orçamento elaborado pelas estações oficiais.

Com efeito: assim pode saber-se a data em que a construção termina e o quantitativo que com ela se dispõe.

Pena foi que os empreiteiros portugueses se não abalansassem a concorrer a uma tal empreitada que deve deixar ao adjudicatário lucros enormes, mesmo cumprindo à risca o contrato nos tempos difíceis que atravessamos.

As características essenciais deste caminho de ferro são: rampa máxima integral 20 m/m ; raio mínimo de curva 300 m . Bem podia o raio das curvas descer ao limite de 150 m , perfeitamente aceitável em linhas da bitola deste caminho de ferro que é, como a dos outros, de $1\text{ m},067$. O traçado adaptava-se com mais facilidade ao terreno e a construção por quilómetro podia sair muito mais barata.

Numerosas são as obras de arte que este caminho de ferro contém. Há pontes de maior ou menor importância aos quilómetros: 8, 14, 19, 21, 22, 25, 31, 33, 37, 40, 45, 51, etc. O total das obras de arte anda por 130 nos primeiros 100 quilómetros.

A ponte sobre o rio Goma é a obra de maior importância e está já em construção.

Todas as pontes e pontões são de alvenaria com taboleiros de cimento armado, material altamente recomendável por dispensar as despesas de conservação e de vigilância das construções em ferro. Nesta linha não haverá uma única ponte em ferro.

À medida que os trabalhos de terraplenagens e de construção das obras de arte progridem, vão-se construindo os edifícios indispensáveis à exploração e as casas de alvenaria destinadas ao alojamento do pessoal. Excelente medida.

Na construção trabalham para cima de 4.000 negros.

Pelo desenvolvimento que os trabalhos apresentam, os primeiros 50 quilómetros devem ter sido entregues à exploração, embora provisória, no ano que findou e os restantes 51 serão concluídos antes do fim do ano de 1941, se não faltar o material.

As dificuldades de fornecimento são cada vez maiores. Para obter os carris que faltam, será necessário recorrer à América.

¿ E por que preço ficará em Moçambique o material daquela proveniência ?

O caminho de ferro entronca com o caminho de ferro inglês da Companhia "Chire Highland Railways" em D. Ana, junto à margem esquerda do rio Zambeze pouco adiante da saída da grande ponte que o atravessa.

O local não se presta à construção de uma estação de entroncamento, e a estação mais próxima de caminho de ferro inglês, a estação de Baué, também não serve para o fim indicado.

Por isso houve que construir uma estação de transmissão em Mutarara Velha, onde se encontra área suficiente para todas as construções necessárias a uma estação desta natureza.

O apeadeiro de D. Ana funcionará tão somente como ponto de junção das duas linhas, onde um simples agulheiro envia os comboios para a estação inglesa do Baué ou para a estação portuguesa de Mutarara, consoante as instruções recebidas da estação de comando, que deve ser a de Baué por estar na linha directa.

Há a notar que muitas vezes haverá que fazer comboios mixtos com material das duas administrações. E para isso será necessária uma agulha do lado do Baué para que os comboios de uma estação possam entrar, sem reversão, naquela em que se combine fazer a composição e decomposição dos comboios.

O caminho de ferro de Tete há-de precisar de uns armazéns e de umas oficinas. E uma e outra instalação terá de ser feita, provisoriamente, em Mutarara. Mas aqui somente se devem fazer construções provisórias, ligeiras. As construções definitivas devem ir para o interior, localizando-se numa região reconhecidamente salubre.

Para se chegar com o caminho de ferro às minas de Moatise, primeiro objectivo a atingir, é necessário construir 260 quilómetros de via. E como a empreitada em curso é apenas de 101 quilómetros, torna-se

necessário tratar, desde já, da adjudicação dos 160 quilómetros restantes já projectados.

A empreitada actual deve concluir, como ficou dito antes do fim do ano de 1941. E na altura que esta acabe pode estar já em andamento a que se lhe seguir.

Se ainda não fôr fácil adquirir carris, funcionará a plataforma como estrada.

Sem êste cuidado, os 100 quilómetros construídos ficarão praticamente sem utilização, representando o capital dispendido com êles e que vai além de 60.000 contos, um peso morto na administração.

Por outro lado, o caminho de ferro não pode deixar de ser prolongado até Furankungo, ou mesmo mais além. Exige-o a ocupação económica do distrito e o seu desenvolvimento mineiro.

As minas de ouro, já reconhecidas e em exploração algumas, entrarão logo numa fase de produção intensiva e o caminho de ferro começará a render e constituírá um precioso factor de colonização do distrito.

Os planaltos de Tete são regiões de maravilha; terras de promissão.

A Macanga; a Angonia; a Maravia e a Maganja, são serras colonizáveis que absorverão milhares de famílias quando se tornem facilmente acessíveis. E as explorações do ouro, do cobre, da mica e doutros minérios, cuja existência já foi revelada, e constatada por iniciativas bem sucedidas, serão o atrativo mais eficaz para provocar uma grande corrente migratória.

A exploração do carvão e do ferro, combinada, pode levar e deve levar à montagem da indústria

do ferro, talqualmente como se fez, primeiro, em Vereniging, depois em Pretória, e ultimamente em Bulawayo.

Que futuro de prosperidade se nós o soubermos aproveitar!

Mas não bastam os progressos materiais: é preciso gente, muita gente para os valorizar.

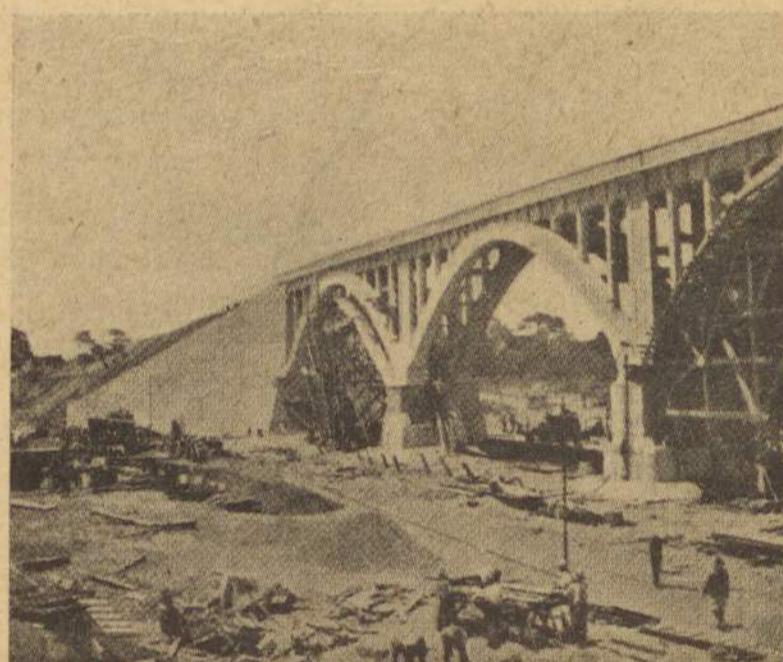
E os trabalhos de construção dos caminhos de ferro podem atrair à Colónia muitos portugueses.

Duma carta há pouco recebida de uma gentil senhora natural de Moçambique e que na Colónia vive, transcrevemos o seguinte interessante período:

“Com a escassez de europeus que há em todo o distrito de Tete, talvez que oferecendo aos componentes das Brigadas do C. de Ferro, em construção, vantagens, êles por cá se prendessem e mandassem vir as famílias, e isso contribuia para o povoamento que tão necessário se torna. Estou noiva de um dos componentes dessas brigadas e se não fosse eu que por cá o prendesse e lhe mostrasse as possibilidades da vida em África, terminado o contrato ir-se-ia embora...”

Que todas as moçambicanas novas façam o que esta senhora fez e a colonização dará um passo notável.

O seu alvitre é de receber. E a sua efectivação representará o primeiro fruto dos grandes empreendimento em marcha.



Ponte General Carmona (em construção)

CAMINHOS DE FERRO

E ESTRADAS

Pelo Capitão de Eng.^a JAYME GALLO

(B. S. C. F.)

Aviação terrestre ocupa, sem dúvida, um lugar primacial entre todas as organizações industriais; de facto, de pouco serviria produzir se os produtos não pudessem ser transportados.

Estradas e caminhos de ferro, são dois órgãos importantes da economia nacional, na sua missão de assegurar as relações entre as regiões diversas dum país e entre êste e os países vizinhos.

Importando aumentar a produção, seria êrro condenar a política do fomento da viação.

Também, estradas e caminhos de ferro, têm incontestável importância na defesa nacional, como na nossa *Gazeta* tem sido demonstrado, tendo em muitos casos de subordinar-se o plano militar ofensivo ou defensivo à rede de comunicações existentes. Por todos êstes motivos, deduz-se lógicamente a necessidade do Estado fazer desenvolver a rede de comunicações do país, aproximando os caminhos de ferro dos centros de população e produção nas ligações das principais linhas, ainda que se alongue o traçado com sacrifício do tráfego de trânsito que aconselharia o traçado mais directo possível, e, levando a rede de estradas onde o caminho de ferro pela exigência das condições técnicas de seu estabelecimento não possa chegar, com elas estabelecendo ligação entre aqueles centros e as estações ferroviárias.



The map illustrates the Alentejo region of Portugal, showing the network of railroads and major cities. Key locations labeled include: Entramonte, Sátur, Mó, V. Norias, C. L., Aspichel, Barrancos, S. Agostinho, Montijo, S. Pedro, S. Vicente, Sines, 48 K, Funcheira, Lagos, 46 K, and N. de M. The map shows the coastline and the inland rail network connecting various towns and coastal cities.

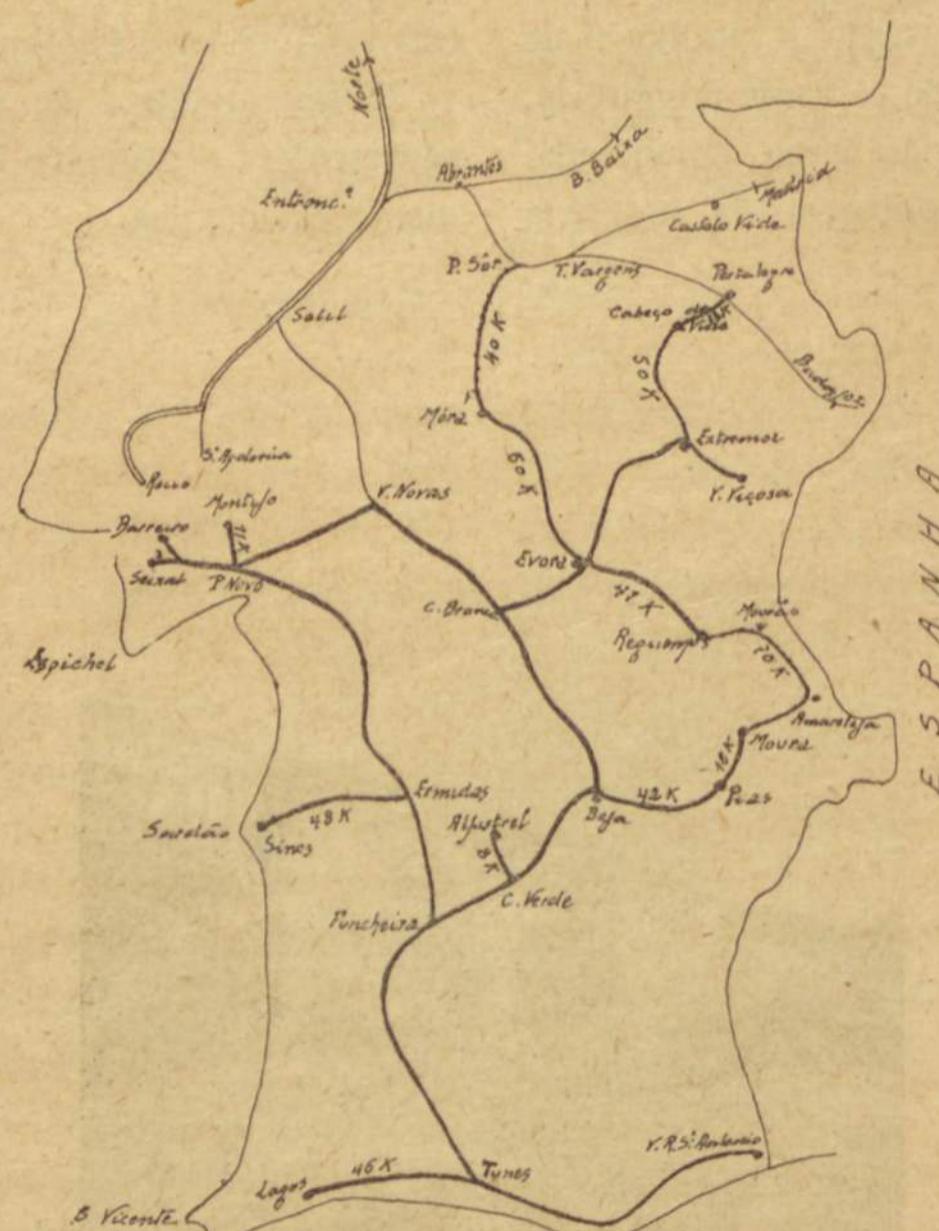
Não tem porém no nosso país a rede ferro-

viária acompanhado o progresso da rôde de estradas que presentemente pode considerar-se completamente renovada e consideravelmente ampliada. A esta rôde de viação tem o Estado dado tôda a preferêcia provendo integralmente à sua construção e ao pesado encargo da sua conservação sem a mínima cooperação de Empresas privadas, ao contrário do que sucede com os caminhos de ferro.

Não se hesitando na construção de estradas e em aceitar os pesados encargos que ela impõe ao Tesouro, tem-se ao mesmo tempo relegado o caminho de ferro para conceito secundário, apesar de sobejamente demonstrado que só as estradas não podem bastar a todas as necessidades de transportes terrestres. Existe o plano da rede ferroviária

do país, mas a verdade é que numa simples observação da nossa carta ferroviária se encontra a nossa rede de caminho de ferro muito incompleta. Muito importando fazer e não sendo possível tudo executar dum a vez, pode contudo estabelecer-se um plano de execução satisfazendo as maiores exigências do momento, quer económicas, quer militares.

Partindo do Sul para o Norte, logo se observa na rede ferroviária do Sul e Sueste, uma série de ramais formando linhas de saco que embaraçam e encarecem extraordinariamente a exploração, ao mesmo tempo que servem mal o público. Assim temos a linha de Móra, que partindo de Évora



A RÊDE DE RAMAIS DO SUL E SUESTE INDICANDO AS LIGAÇÕES MAIS NECESSÁRIAS

forma um saco de 60 quilómetros, com terminus na vila daquele nome. Esteve previsto o prosseguimento desta linha até Ponte de Sôr, o que estabeleceria comunicação rápida do Sul, com as linhas de Leste e da Beira Baixa, mas o plano da rede ferroviária em vigor (decreto n.º 18.190) impediu a construção de 40 quilómetros de linha necessários para ligar Móra a Ponte de Sôr, e retirou-lhe a designação de linha de Ponte de Sôr.

A linha do Guadiana, que a simples observação dum carta da região, indica natural continuação da linha de Moita desde Évora, também é uma linha de saco com 50 quilómetros de extensão, tendo fim na vila de Reguengos de Monsarás; ora, a esta linha seria de toda a vantagem dar continuação por Mourão até Moura, como certamente foi previsto, chegando a denominar-se «linha do Guadiana» ao trôco da linha de Sueste, compreendido entre Pias e Moura; isto é, presentemente estão construídos dois troços da linha do Guadiana, só comunicando um com o outro pelo extenso percurso das linhas de Sueste, Sul e Évora (173 quilómetros) quando a ligação dos dois troços importaria apenas a construção de 70 quilómetros de linha que julgamos já estudada.

A linha de Sines, também forma um extenso saco de 50 quilómetros, porque foi posto de parte o projecto de seu seguimento que a ligaria ao ramal de Lagos.

Em construção lenta desde 1913, está a linha de Extremoz a Portalegre, que ainda não atingiu a linha de leste (estão construídos e em exploração apenas 50 quilómetros de via entre Extremoz e Cabeço de Vide); esta linha projectada por Castelo de Vide até à linha da Beira Baixa, não passará contudo da estação de Portalegre, que dista 11 quilómetros da cidade dêste nome.

Compreende-se que as estradas estejam indicadas para suprir os caminhos de ferro nas transversais em que a camionagem pode bastar ao tráfego da região, estabelecendo ao mesmo tempo conveniente ligação das estações ferroviárias com as povoações e centros de população. Mas, as linhas que apontamos, seriam a um tempo linhas de interesse regional e de trânsito que a camionagem não pode eficientemente substituir.

Também, sob o ponto de vista militar não seria para desprezar a continuidade que essas linhas estabeleceriam para uma deslocação de tropas de norte para sul e vice-versa, tão necessária na guerra de movimento que tenhamos de empreender na defesa do nosso país, posto que para disposição de cobertura guarnecendo fronteira tão extensa como a nossa, não podemos dispôr de pessoal nem de material de guerra suficiente.

Entre o Douro e o Tejo, encontra-se a linha da Louzã, que já prolongada até Serpins, também forma um saco de 35 quilómetros. Estando ante-

riamente projectado o seu natural prolongamento até entroncar com a linha da Beira Baixa, em Covilhã, decidiu-se ultimamente o seu prolongamento em via reduzida até à linha da Beira Alta. Não podendo observar-se como linha de trânsito, substituindo o trajecto pelas linhas do Norte e Beira Alta passando pela Pampilhosa, tem de considerar-se esta linha como de interesse regional. Mas, para tanto não bastaria a camionagem? E, não seria preferível que a linha da Louzã, estabelecesse como linha de interesse regional e de trânsito, a ligação da linha do Norte com a linha da Beira Baixa? Cremos que sim, satisfazendo-se dessa maneira tanto a economia nacional como às condições militares de defesa do país.

Tais prolongamentos de linhas existentes, impõem-se certamente de momento, a par do desenvolvimento imprimido à viação por estrada que já não pode considerar-se ordinária, mas sim acelerada e em concorrência com os caminhos de ferro. Depois seguir-se-ia o que mais se encontra projectado no plano da rede ferroviária do país (decreto n.º 18.190) referente à via larga o que não esperamos ver realizado nos dias da nossa existência: Monção a Melgaço, Cascais ao Guincho, Peniche a Setil por Óbidos, Alcácer do Sal a Casa Branca servindo as minas de carvão de St.ª Suzana, transversal de Sines a Beja por Ferreira do Alentejo e Castro Verde a Loulé que talvez seja dispensável por não muito afastada existir em direção paralela a linha do Sul.

Assim é público e notório, e como já tem sido focado na nossa *Gazeta*, caminhos de ferro e estradas têm lugar próprio marcado no fomento e na defesa do país, não tendo que guerrear-se em concorrência desleal, mas antes cooperarem procurando cada meio de transporte o tráfego correspondente.

Como se sabe, nas concessões de caminhos de ferro, garante-se sempre uma zona de protecção, não sendo permitidos outros caminhos de ferro em situação paralela a uma distância inferior a 50 quilómetros para cada lado, e, em compensação são permitidas todas as linhas transversais ou correntes dentro desta zona por trazerem tráfego afluente ajudando a efectivar a acção da linha ferroviária principal que exige, para equilíbrio de seus orçamentos, um certo volume mínimo de tráfego.

Certamente que o espírito que presidiu a esta protecção ao caminho de ferro teve em vista toda a viação acelerada, citando apenas «outras linhas férreas» porque nesse tempo ainda as estradas não possuíam viação automóvel.

Justo seria pois presentemente tornar extensivo a esta viação tal critério, e, assim se daria ao caminho de ferro a protecção a que tem direito pelos serviços que lhe incumbe prestar à nação tanto em tempo de paz como na guerra.

A C. P. na Exposição do Mundo Português

Por ANTÓNIO MONTÊS

Um dos pavilhões mais interessantes da Exposição do Mundo Português, foi o dos Caminhos de Ferro e Portos, projectado pelo Arquiteto Chefe da Exposição Cotinelli Telmo e organizado e executado pelo Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral da C. P.. O Pavilhão dos Caminhos de Ferro e Portos ficava ao lado do das «Telecomunicações» e em frente do dos «Portugueses no Mundo», estando a fachada posterior ligada com rara felicidade à admirável realização das aldeias portuguesas. Na fachada sobre a Avenida que lhe dá acesso, figuram reproduções das medalhas comemorativas da inauguração do primeiro trôço de caminhos de ferro em Portugal, em 28 de Outubro de 1856, e do Porto de Lisboa, em 31 de Outubro de 1857, fazendo parte da frontaria uma forte pilastra inspirada em sinais ferroviários. O salão principal era dedicado aos melhoramentos realizados pelo Estado Novo nos portos de Portugal, vendo-se a meio a redução dum a locomotiva, primorosamente executada pelos aprendizes das oficinas que a C. P. tem no Barreiro, e que é uma verdadeira joia de mecânica, digna de museu.

Para o lado das aldeias a fachada do Pavilhão tem o aspecto inconfundível das nossas construções tradicionais, não lhe faltando a característica alpendrada que dá acesso a uma carruagem moderna e confortável, recentemente remodelada.

Na fachada que dá para o «Largo da Estação» tinha relógio marca o tempo, e ao lado na moderna «Sala de Informações», uma completa reportagem fotográfica, que mostrava aos visitantes a riqueza turística do nosso país — paisagens, monumentos, costumes, mercados e montanhas.

Na bilheteira o público adquiria por um escudo, o bilhete que lhe permitia realizar uma viagem em Portugal, — sete minutos de surpresas encantadoras, que lhe eram descritas pelo nosso colaborador António Montês, ferroviário que, de há muito, se dedica ao estudo dos problemas de turismo.

Para que se avalie o interesse que o Pavilhão da C. P. despertou nos visitantes da Exposição do Mundo Português, basta dizer-se que, em quatro meses, a viagem à volta de Portugal foi feita por mais de 150.000 pessoas, que não se cansavam de elogiar esse espetáculo magnífico. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», tem a satisfação de proporcionar aos seus leitores o lindíssimo passeio, através da palestra «Vamos vê Portugal», da autoria de António Montês, que era acompanhada com músicas regionais, compiladas pelo compositor Artur Santos.

«Vamos vê Portugal, terra de heróis e de santos, de poetas e artistas, de guerreiros e navegadores.

Portugal é o país das lendas — terra curiosíssima com que o turismo sonha há muito. Terra das caravelas que desvendaram o segredo dos mares, país da arte rendilhada tão formosamente cantada por Camões, Portugal não é só a «Varanda da Europa», mas um rincão de paisagens maravilhosas, tão coloridas e fascinantes, que quem as olhar julga estar mirando num caleidoscópio feiticeiro!

Ao sul o Algarve, a província das chaminés arredondadas, terra de sonho perfumada pela flor das amendoeiras. Visitem a pitoresca vila de Olhão, percorram as ruas de Faro, não se esqueçam da Praia da Rocha, e, em Sagres, recordem a figura gigantesca do In-



Pavilhão dos Caminhos de Ferro e Portos
Cliché da Corporação Industrial do Norte

fante Navegador. Quando o mar se esconde por detrás das serras, aparece o Alentejo, com montados enormes, rebanhos sem conto, trigais com papoilas a brilhar ao longe, e a torre de Menagem de Beja, sóbria e alteaneira, a lembrar nas linhas simples a página heróica da morte do «Lidador».

Visitem Evora, a «Cidade Museu», o que lhes dará três dias de peregrinação agradável numa das mais curiosas terras de Portugal. Subam aos castelos de Arraiolos, Evora-Monte e Extremoz para disfrutarem panoramas vastíssimos, e, em volta de Vila Viçosa, podereis recordar os encontros memoráveis de Ameixial, Atoleiros e Montes-Claros. Vão a Elvas, trepem ao ninho de Aguias de Marvão, não percam a visita a Castelo de Vide, e quando os olhos se fixarem na Serra da Estréla metam pela Beira fóra e deliciem-se com a beleza de lagôas sorridentes.

Visitem Castelo Branco, com o suntuoso Jardim dos Bispos, a laboriosa Covilhã debruçada nas ribeiras que movem as fábricas, Monsanto — a aldeia mais portuguesa de Portugal — e as Penhas Doiradas, cenário empolgante pintado pela mão de Deus. Não deixem de visitar a Sé da Guarda, o lindo Castelo das Cinco Quinas do Sabugal e a monumental cidade de Viseu, onde o Museu Grão Vasco constitue um dos mais preciosos atrativos da nossa terra. Muralhas enegrecidas, campinas verdes, fraguedos imensos, bosques deslumbrantes, capelas, cruzeiros, inscrições, tudo existe na Beira, que lembra «um côro em que todas as formosuras da nossa terra fizessem ouvir os seus acordes». Se subirdes mais alto, chegareis a Traz-os-Montes, província portuguesíssima onde vos atraem as muralhas doiradas de Bragança, a veiga opulenta de Chaves e os miradoiros encantadores de Vila Real.

Barcos rabelos descem mansamente o rio, as encostas povoam-se de vinhedos e milharais, e assim entrareis no Minho — o alegre Minho das romarias. Neste ano de 1940, não deixem de visitar Guimarãis, terra-berço de Portugal, e se tiverem tempo vão ao Bom Jesus do Monte deliciar-se com a linda paisagem minhota.

Utilisando o combóio, podereis subir a Melgaço, recordando na passagem por Monsão a heróica Deu-la-Deu Martins, evocareis em Valença páginas dramáticas, e à beira da água, fresca e ridente, alegre e cantante, Viana do Castelo parece enfeitiçada com o panorama sedutor do Monte de Santa Luzia.

No regresso da viagem, parem umas horas no Pôrto, gosando o pitoresco duma terra de trabalho, não se esquecendo de saborear o famoso Vinho do Pôrto, diplomata de categoria, que vai à mesa dos reis e é o nosso melhor embaixador no estrangeiro.

Ao lado da linha um rosário de praias lindíssimas, leva-nos a Aveiro, onde mulheres formosas apregoam a cantar barricas de ovos moles, e, por entre

montanhas de sal, deslisam os típicos barcos moliceiros.

O Castelo da Feira, nobre e senhoril, recorda-vos serões fidalgos, o Bussaco evoca os feitos brilhantes da Guerra Peninsular, e quando menos esperem, o Mondego canta por entre salgueirais onde chilreiam rouxinois. Então, a paisagem enche-se de cér, um ou outro solar desponta no arvoredo, espalham-se capelinhas nas encostas e, de repente, surge um quadro de rara belêsa, com Coimbra, no alto, a apregoar as tradições gloriosíssimas da vélha Universidade.

Nas ramarias frondosas do Pinhal d'El-Roi, podereis recordar as aventuras galantes do Rei Trovador, e quando passarem pelo castelo de Leiria, hão de lembrar-se da Santa Rainha que transformou o pão em rosas.

Próximo, deveis visitar a Batalha, poema de pedra onde dorme a «cínclita geração», Fátima — onde reza Portugal inteiro — e o Convento de Cristo de Tomar, onde a janela da Casa do Capítulo constitue forte demonstração dum país de navegadores.

Na peregrinação agradável que fizerem na nossa terra, não se esqueçam de visitar a «Real Abadia de Santa Maria de Alcobaça», rico monumento erguido pela vontade firme do nosso primeiro rei, e depois dumas horas na Nazaré e de gozarem à frescura do parque das Caldas da Rainha, parem algum tempo em Óbidos, vila de sonho emoldurada por muralhas evocadoras.

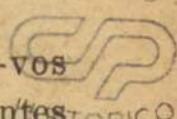
Se o combóio parar em Santarém, cidade onde se escreveram alguns dos melhores capítulos de história, não deixem de visitar as Portas de Sol — e de subir ao Cabaceiro «que se fez para ser olhado do vasto campo de Almeirim, vindo do Vale, vindo de Coruche, de Benavente ou da Barquinha, através dos olivais, das terras de semeadura e das eiras do termo de Santarém, de jaqueta e sapatos de prateleira, montando uma égua de maioral, de cabeçada de esparto, almatrixa de peles e estribos chapeados»...

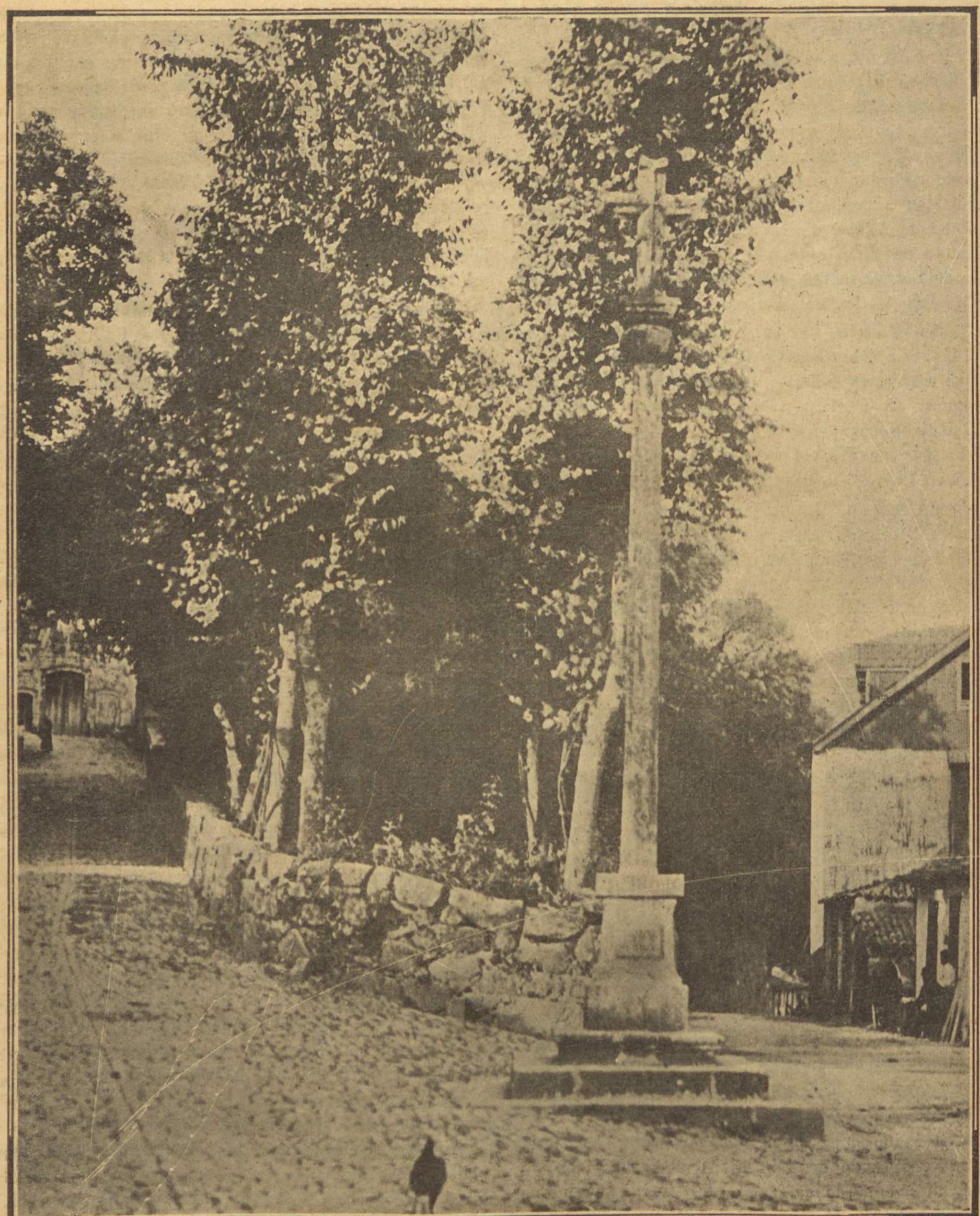
O Tejo, coalhado de fragatas, anima a paisagem ridente, e ao longe, as ameias do castelo de Almourol recordam as vestes brancas dos Templários; Ouvem-se os carrilhões de Mafra. Sintra, no seu trono adamascado, é um milagre de beleza onde apetece ficar para sempre. À beira da água, o Estoril atraí gente de todo o mundo, e mais adiante esfumam-se as alturas da Arrábida, a deliciosa aguarela do Portinho e em volta de Setúbal, os castelos de S. Filipe, Palmela e Sezimbra.

Estamos no fim da viagem.

Lisboa, reclinada nas sete colinas magestosas, espelha-se nas águas do rio, como nos tempos distantes das caravelas. Próximo, a Torre de Belém convida-nos a visitar a Exposição do Mundo Português, afim de completarem a viagem feita em Portugal — terra de herois e de santos, de poetas e artistas, de guerreiros e navegadores.»

ARQUIVO





CALDELAS—O Pelourinho

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXVII

DA IMPRENSA:

Os bombardeiros ingleses, que atacaram os armazéns ferroviários do bairro de Billwarder, lançaram mais de mil bombas incendiárias, além de numerosas bombas de poderoso explosivo.

— Durante os últimos ataques da aviação alemã causaram-se danos na estação de caminhos de ferro e no pôrto de Bexhill. Em dois ataques, foram destruídas as linhas férreas e incendiados vários armazéns nos cais do referido pôrto.

— Voltou a ser atacada Nápoles. Os principais objectivos foram uma refinaria de petróleo, o entroncamento e a estação ferroviária. As bombas incendiárias provocaram seis incêndios perto da refinaria. Do bombardeamento da estação resultou outro grande incêndio.

— No bombardeamento a Turim, levado a efeito pela R. F. A., bombardeamento este que durou mais de meia hora, foram atingidas fábricas de aviões, a estação do caminho de ferro, o cais de mercadorias e o entroncamento de Nordeste.

— Efectuaram-se pela R. F. A. 14 ataques aéreos contra caminhos de ferro alemãis.

— Num dos ataques alemãis à Inglaterra ficaram destruídos alguns caminhos de ferro.

— O general Huntziger, ministro da Guerra e comandante-chefe das fôrças terrestres, acaba de citar, na Ordem do Exército, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses que durante todo o tempo que durou a guerra em França efectuou, a despeito dos ataques inimigos, todos os transportes determinados pelo comando militar.

No decurso das últimas batalhas e a-pesar-de grandes perdas, incluindo mais de 1.000 agentes mortos ou desaparecidos e outros 2.000 feridos, aquela sociedade venceu todas as dificuldades resultantes da deslocação continuada da frente de batalha e de mais de 500 destruições em obras de arte, provocadas pelos ataques em massa da aviação.

— Aviões de bombardeamento ingleses tiveram como objectivos instalações industriais no Ruhr sistemas de comunicações ferroviárias e fluviais

na Alemanha ocidental a base naval de Lorient e aeródromos nos territórios ocupados pelos alemãis.

— A aviação alemã bombardeou a «City» de Londres, portos, vias férreas, fábricas de armas e centros industriais. Uma vaga de aviões atacou a linha dos caminhos de ferro de Chatham e Milton, destruindo as vias.

— O perigo para a navegação mercante alemã, em consequência das minas que os aviões têm lançado, é tão grande que os caminhos de ferro do Estado alemão recusam-se a aceitar mercadorias para embarque, num certo número de portos no Mar Báltico. Uma das vias que conduz às costas dêste mar está paralisada.

— Na costa Sueste da Inglaterra, assim como perto de Lincoln, as instalações ferroviárias foram submetidas a intensos bombardeamentos.

— Uma estação ferroviária de Londres foi sobrevoada a cinco metros de altura. Os aviões alemãis lançaram bombas sobre os combóios de mercadorias ali parados e sobre os armazéns, que foram incendiados.

— Voando audaciosamente em vôo razo, aviões de combate atacaram uma estação de entroncamento no Norte de Londres, atingindo os edifícios e as instalações ferroviárias.

— Os aviões do Reich continuam a alvejar campos de tropas e vias férreas britânicos.

— Próximo de Londres e na Inglaterra meridional, os ataques alemãis em vôo razante dirigiram-se contra linhas de caminhos de ferro e campos de tropas, onde causaram grandes destruições.

— Foram dirigidos pelos alemãis numerosos ataques aéreos contra instalações de portos, fábricas e linhas férreas da Inglaterra meridional e ocidental.

— Adagalia, no caminho de ferro de Djibuti a Diredua, foi bombardeada pelos ingleses. Cairam bombas na via férrea e na extremidade da ponte.

— Foram atacados pelos ingleses objectivos militares em Nápoles. Os resultados do ataque não puderam ser claramente identificados, mas sabe-se que explodiram nove bombas perto de um cruzamento ferroviário.

— As zonas alemãs a atacar pela R. F. A. incluiam a central eléctrica, oficinas navais, quartéis, pistas e instalações ferroviárias. Sobre elas foram lançadas muitas toneladas de bombas pesadas, produzindo incêndios ainda visíveis dos aviões atacantes, quando estes já tinham voado há meia hora, na sua viagem de regresso.

— Formações de bombardeamento britânicas dirigiram, no curso de largas operações, sobre território da Alemanha, os seus ataques contra instalações fabris em Spandau, nos arrabaldes de Berlim, e sobre o entroncamento ferroviário ao Noroeste da capital do Reich. A Real Fôrça Aérea realizou outras operações de bombardeamento sobre

fábricas de petróleo sintético em Leuna e Hamburgo, sobre o pôrto de Duisburg, sobre fábricas nas proximidades de Düsseldorf, sobre entrepostos e entroncamentos ferroviários em Halle e outras instalações em Pretzsch, no rio Elba, e nas proximidades da cidade de Colonia.

— Foram violentamente bombardeados pela R. F. A. a estação do caminho de ferro de Schlesischen e os entrepostos de Gruncionald, na parte central da cidade de Berlim.

— Os aviões alemães conseguiram, aproveitando os pequenos espaços limpos de nuvens, e com ataques efectuados com grande habilidade, atingir fábricas e instalações ferroviárias em toda a região da costa inglesa, com bombas de todos os calibres.

— Os aviões alemães bombardearam, principalmente, aeródromos, instalações ferroviárias e uma fábrica de armas, perto de Birmingham.

— Verificou-se a queda de bombas carregadas com alto explosivo em torno da estação de caminhos de ferro de Schlesischer e nos entrepostos de mercadorias e depósitos de material ferroviário da zona central de Berlim, em Putlitzstrasse, Lehrter, Anhalt e também sobre Tempelhof, onde se verificou o deflagrar de incêndios.

— Em Berlim foram atacados pela R. F. A. os pontos terminais dos caminhos de ferro e depósitos de mercadorias.

— Outra formação da R. F. A. atacou a estação de Schlesischer.

— Uma estação de caminho de ferro inglesa foi atingida por várias bombas alemãs.

— Foram atacadas: a fábrica de motores de aviação de Spandau, na região de Berlim, os depósitos ferroviários a Noroeste da capital alemã e as grandes refinarias de petróleo de Leuna e Hamburgo.

— Uma oficina de material de caminhos de ferro, em Londres, ficou gravemente danificada e incendiada com bombas alemãs, que a atingiram.

— A agência «D. N. B.» acaba de ser informada de que o viaduto de Horaham, Sueste da Inglaterra, foi destruído por um avião de combate alemão, após um ataque a pequena altura. A primeira bomba caíu nas proximidades e a segunda atingiu em cheio o viaduto, assim como a linha férrea Horsham-Chichester.

— Foram bombardeadas as docas e cais de Kiel e Duisburg e os portos de Lorient, Cherburgo, Havre, Dunquerque e Flessing; os entroncamentos

ferroviários de Dantzig, Dessau, Munster, Mannheim e Dresden, assim como catorze aeródromos na Alemanha e nos territórios ocupados pelo inimigo.

— Num dos últimos ataques a Berlim, realizados pela Real Fôrça Aérea, entre os principais objectivos alvejados, contam-se estações de caminhos de ferro, centrais eléctricas e comunicações ferroviárias, as quais foram repetidamente batidas em cheio por bombas de alta potência explosiva. As bombas incendiárias lançadas caiam entre os destroços, dando origem a propagação de alguns incêndios de grandes proporções, os quais ainda eram divisados pelos aparelhos britânicos que abandonaram território alemão, em último lugar.

Foram bombardeados os cais de mercadorias e a estação Schlesische, entre Potsdam e Anhalter, cujas estações são as que ficam mais perto do centro da capital. Estes objectivos foram prontamente localizados, por intermédio de fachos luminosos lançados em pára-quedas.

A primeira salva de bombas, de alta potência explosiva caíu na estação de Schlesische e, depois, este mesmo objectivo foi submetido a bombardeamento contínuo, que se prolongou durante trinta minutos, pelas novas vassas de aparelhos britânicos que iam chegando sobre o local. Foram despejadas muitas toneladas dessas bombas, assim como centenas de engenhos incendiários, só nesse objectivo. Quando o último aparelho descarregou a sua metralha, propagaram-se numerosos incêndios em várias partes da estação.

Entretanto, outra formação britânica localizava, com toda a precisão a estação de Potsdam, tendo lançado uma série de bombas de altos explosivos seguida de uma chuva de projécteis incendiários sobre o objectivo em questão.

— Um aparelho britânico dirigiu o ataque contra os cais ferroviários de Putlitzer, onde bateu com regularidade vias férreas, armazéns, etc. com bombas de altos explosivos.

— O canal de Corinto, assim como o caminho de ferro, ao longo do Golfo, foram atacados com visível êxito, pela aviação italiana.

— Em Larissa, ponto principal de aglomeração dos reservistas gregos, a estação ficou destruída e descarrilou um comboio.

— A R. F. A. atacou algumas vias férreas de Berlim.



Mulheres empregadas nos Caminhos de Ferro Ingleses, substituindo, por patriotismo, os misteres rudes dos homens, enquanto estes se batem contra o inimigo



CTT - ESTAÇÃO DE TORRES NOVAS

A expansão dos Serviços Postais,

Telegráficos e Telefónicos

E OS IMPORTANTES MELHORAMENTOS INTRODUZIDOS

OS Correios são dos melhores serviços públicos. O seu desenvolvimento é notável e tem-se feito sentir na vida nacional, correspondendo sempre às necessidades do público e ao desejo de bem o servir.

Presentemente, atravessam os CTT um período de intensa renovação, sem igual na história dos correios.

Esta obra de renovação e desenvolvimento, porém, só foi possível iniciar-se depois de se ter operado o saneamento financeiro da Administração Geral, levado a cabo sob a superior orientação do sr. engº Duarte Pacheco, ilustre Ministro das O. P. e C., coadjuvado pelo Administrador Geral dos CTT, o distinto engº e professor universitário Couto dos Santos, nomeado para tão alto cargo em 1934.

Logo nesse ano foi possível ordenar a vida finan-

ceira da Administração Geral, mediante uma rigorosa fiscalização das despesas, apuramento de todas as dívidas e seu pronto pagamento por meio de um empréstimo contraído na Caixa Económica Postal, encerramento das contas de gerência atrasadas e a organização da contabilidade industrial, de forma a obtem-se resultados individuais das diferentes explorações — postal, telegráfica e telefónica — facilitando, assim, o emprêgo de medidas salutares para cada uma das explorações.

Obtidos os esperados resultados conseguiu-se em 1935 um saldo de 2.600 contos.

Desde então, mais e mais se foi acentuando o equilíbrio orçamental, encontrando-se hoje a Administração Geral em situação financeira muito favorável, o que lhe permitiu estudar um grande plano de construções telefónicas, telegráficas e de instalações.

Este plano, aprovado pela lei n.º 1959, de 3 de Agosto de 1937, divide-se em três partes: construção de linhas telefónicas e telegráficas, a realizar no prazo de 15 anos, no total de 326.000 contos; construção de 100 novos edifícios, no total de 66.500 contos, a construir no prazo de — 5 anos —; e aquisição de máquinas, automóveis, mobiliário, etc., no total de 21.800 contos, a adquirir no prazo de 5 anos.

É importante e vastíssimo este plano, como se nota.

Uma vez concluído, os serviços dos CTT, além de cobrirem todos os centros populacionais do País, por pequenos que sejam, serão modelares, como já o foram anos atrás, quando eram considerados entre os primeiros do Mundo.

Vai adiantada esta obra grandiosa. As despesas têm sido importantes. No entanto, as tarifas não foram aumentadas. Pelo contrário; algumas sofreram reduções, como as das encomendas postais.

E não se pensa ter de as elevar, mas se de tal houver necessidade, especialmente por causa da guerra europeia, que já fez encarecer os materiais 10, 20, 30 e 40 por cento, de certo o público não deixará de reconhecer a razão que assiste à Administração Geral, por compreender como é grande a obra de renovação e desenvolvimento encetada, e ainda por saber que tudo subiu — ordenados, salários, etc. — desde 1924 para cá, e que, contudo, as tarifas postais são as mesmas de há dezasseis anos.

Consolidada a situação financeira da Administração Geral e iniciados os grandes trabalhos já referidos, impõe-se a resolução do importante problema da reorganização dos serviços, dos seus quadros de pessoal e vencimentos dêste, que se fez em 1938 — decreto-lei n.º 29.225.

“Os serviços passaram a ser divididos e classificados de acordo com as necessidades da técnica moderna; cuidou-se atentamente da preparação profissional dos novos funcionários, revendo os programas e condições de admissão dos executantes, controlando severamente os concursos, enviando ao estrangeiro, junto das administrações congêneres e dos principais construtores de material, algumas missões de estudo; estabeleceu-se uma especialização racional dos executantes e uma rigorosa seleção dos dirigentes”, conforme o preceituado no relatório do decreto.

Os vencimentos foram actualizados de acordo com os princípios informadores do Decreto n.º 26.115, da larga reforma do funcionalismo civil, feita pelo sr. Presidente do Conselho.

* * *

Com o intuito de servir cada vez melhor o público e de o trazer permanentemente informado sobre os vários serviços dos CTT, foram criadas, em 1937, as secções de informações e reclamações e de publicidade e propaganda. Escusado será salientar a vantagem destas secções, exigidas pelo desenvolvimento dos serviços e pelas necessidades do público.

Pelas atribuições que lhes competem se vê a necessidade da sua criação.

A secção de informações e reclamações — refira-se para divulgação — compete prestar ao público tôdas as informações dependentes dos serviços da A. G., registar, estudar e responder a tôdas as reclamações e queixas formuladas a respeito dos serviços ou do pessoal; proceder à leitura diária dos jornais portugueses, registar, estudar e promover a resposta aos artigos, notícias ou locais nêles contidos, e aceitar e dar expediente aos pedidos de reexpedição de correspondência por motivo de mudança de residência dos seus destinatários, etc..

Por sua vez a Secção de Publicidade e Propaganda tem a seu cargo levar ao público o conhecimento exacto de todos os serviços e meios de acção dos CTT, explorar a publicidade comercial colaborando com o comércio e indústria na propaganda das suas actividades e productos, a publicação de toda a legislação e outros trabalhos que respeitam ou interessam à Administração Geral, sua distribuição pelos serviços, sua venda ao público, etc..

* * *

Esta Secção de Publicidade e Propaganda veiu introduzir uma modalidade moderna e prática nos serviços dos CTT. A nossa época exigia-a. Os serviços públicos em toda a parte, tratam de tomar um carácter menos rígido e mais maleável para atender as necessidades e captar a simpatia dos que deles se utilizam.

Caminhos de ferro, telefones e outros transportes e comunicações etc. exercem hoje — mais os estrangeiros do que nós, portugueses — uma intensa propaganda.

E como a publicidade e propaganda é no nosso tempo — lá fora está sobejamente incutido isso — uma das maneiras de desenvolvimento económico, cabe a esta nova secção dos CTT largo âmbito.

Actualmente a Secção de Publicidade e Propaganda exerce útil acção. Além da afixação de anúncios comerciais nos postos telegráficos e telefónicos e

da publicidade feita na correspondência graças às quatorze máquinas de carimbar existentes em diversas estações, e na lista dos Telefones do Estado, vão iniciar os Correios a venda de bilhetes postais ordinários com a inserção de anúncios e de cadernetas portáteis contendo 8 selos de 40 centavos, 4 de vinte e cinco e 4 de quinze sem aumento de preço, isto é, pela importância dos respectivos portes postais.

* * *

Os Telefones são outros serviços que mais tem preocupado a atenção da Administração Geral. O seu desenvolvimento tem continuado sempre.

Tempos antes da guerra actual aprovou-se um largo plano. Deste plano, que não pode ter já a sua realização, devido às actuais contingências, aos estorvos da guerra, faz parte a obra grandiosa da montagem dum cabo subterrâneo do Pôrto a Lisboa e Setúbal, o que permitirá acabar com deficiências insuportáveis antes da sua efectivação. Mediante esta montagem obter-se-há, não só um aumento de linhas, como completa eficiência e notável aperfeiçoamento de comunicações.

Se não fôra a guerra já há um ano teria o País este melhoramento.

Devido também ao mesmo factor encontram-se suspensos ou demoradas as obras doutros melhoramentos estudados e estabelecidos como reforços de centrais e aumentos de traçados.

O plano de construções telefónicas e telegráficas estabelecido orça por 326.000 contos, — como se disse — o que mostra a sua importância.

* * *

Muitos dos melhoramentos de natureza técnica, realizados e a realizar, exigiam instalações próprias e assim a Administração Geral elaborou um largo plano de edificações no montante de 65.500 contos.

Impunha-se a construção de bons edifícios próprios para protecção e conservação do material empregado, tanto mais que o seu custo é elevadíssimo, e mesmo para uma eficiência absoluta do seu funcionamento. As adaptações ficavam caras, caríssimas e muitas vezes não satisfaziam.

Devem-se sobretudo a estas razões os melhoramentos vistos em largo número de localidades do País as quais ostentam entre os seus melhores edifícios o da Estação Postal, Telegráfica e Telefónica.

Não se pode negar a superior vantagem duns e doutros melhoramentos dos CTT.

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO



CTT - ESTAÇÃO DE SANTO TIRSO

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
de 1 de Janeiro de 1891

O producto total dos Caminhos de Ferro Portuguezes
em 1890

Conforme o nosso costume, hoje, á primeira hora novo anno, vamos procurar calcular qual foi producto das linhas ferreas portuguezas durante o anno findo, calculo que teve que ser feito, em parte, por estimativa, como bem se vê do facto de nos ser impossivel saber, n'este momento, qual a receita arrecadada até á ultima hora em todas as estações do paiz, e ainda nas linhas estrangeiras, em relação com as nossas, a parte que a estas pertence.

Das linhas da Companhia Real, pelas quaes começamos por ser a rête mais vasta, temos feita a liquidação das receitas approximativas até 23 de dezembro e, para completar o anno, teremos que juntar-lhe 8 dias, pela media do ultimo mez; e fazemol-o assim e não pela media do anno, não só porque nos ultimos dias do anno civil, os productos do trafego são sempre mais elevados, como porque as difficuldades e até prohibições de transporte n'um largo periodo, provenientes das medidas sanitarias nas fronteiras, affectaram consideravelmente o trafego de toda a rête portugueza.

O rendimento de todas as linhas que constituem esta rête, com excepção da Urbana e da de Cascaes que estão apenas abertas á exploração provisoria, foi, até a data supra indicada de 3:186.000\$000

Para completar o anno procederemos da seguinte fórmula:

Tomaremos as semanas, liquidadas por approximação, desde 1 de dezembro a saber:
2 dias da 48 21.460\$000
a 49 (3 a 9 de dezembro) 68 100\$000
» 50 (10 a 17 ") 74 000\$000
» 51 (18 a 25 ") 87.790\$000

Tomada a media d'estes 23 dias que é de 10.928\$000 calculemos por ella os 8 dias que faltam e acharemos 87.000\$000

Total estimativo de toda a rête em exploração definitiva em 1890, réis 3.273.000\$000
Em 1889 o producto do trafego foi 3.303.000\$000

Representa, pois, uma diminuição de réis 30.000\$000

que encontra explicação no entorpecimento temporario do trafego internacional por motivo das medidas sanitarias, no decrescimento de transportes de vinhos e cereaes, proveniente da crise agricola que affectou o paiz durante uma boa parte do anno, e ainda alguma parte se deve tambem attribuir ao abaixamento de tarifas que principiou em outubro de 1889 e se refletiu em todo o anno findo, sem ter ainda tempo para produzir o natural desenvolvimento do trafego que deve dar-se.

Em relação ao primeiro d'estes motivos tão importante agente de diminuição de productos elle foi que nos mezes de julho a outubro só a diminuição do numero de passageiros entrados pelas fronteiras de Valensia e Badajoz foi de 7:662, e o producto a menos réis 25:000\$000.

Segue-se pela ordem da sua extensão, a rête do Sul e Sueste, cujo rendimento approximado até 18 de novembro foi de réis 604 921\$050

| | |
|---|--------------|
| Juntando-lhe o producto dos 43 dias restantes até 31 de dezembro, pela media da ultima semana | 86.400\$000 |
| encontramos o total de | 691.521\$050 |
| que, para o producto de 1889 | 661.077\$000 |

dá o remanescente de 50:243\$370

| | |
|--|------------|
| O producto kilometrico, porém desceu em 1889 | 1:580\$012 |
| a réis | 1:453\$412 |

ou menos 124\$500

por motivo de que, em 1889 a média explorada foi de 418 kilometros (6 mezes a 361 e 6 a 475) porque só em 1 de julho abriu o troço d'Amoreiras a Faro, enquanto que em 1890 a extensão de 475 kilometros foi explorada todo o anno.

Mais feliz do que a sua collega, na exploração pelo Estado, foi a rête do Minho e Douro, porque, sem augmento da sua kilometragem, apresenta-nos um augmento de producto.

As suas receitas até 2 de dezembro foram:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Na linha do Minho | 396:215\$000 |
| » » Douro | 503:861\$010 |
| Total | 899:976\$010 |

Se o producto diario da ultima semana liquidação foi de réis 3 381.707 e se para o completo do exercicio nos faltam 29 dias, achamos que o rendimento d'esse periodo deve calcular-se em réis 98:069\$800, e o total annual em 998:045\$810 réis.

Juntemos-lhe mais uns 2:000\$000 para liquidações com as 6 companhias vizinhas (Real, Orense a Vigo, Salamanca, Nacional, Guimarães e Povoa) e encontraremos que o total do anno terá sido de 1 000 contos.

A linha da Beira Alta resentiu-se na sua exploração, como é natural, da paralysação do seu trafego internacional, pelas prescripções sanitarias em Villar Formoso.

| | |
|--|--------------|
| A sua diminuição do productos, aliás pequena, deve provir especialmente d'este motivo. | |
| Rendeu esta linha até 17 de áezembro réis | 357:682\$533 |
| Accrescentemos-lhe os dias restantes até 31 de dezembro, pela media da ultima semana, réis | 16:900\$000 |

e teremos um total de 574:582\$533
para no anno anterior 392:852\$999

ou a diferença de 18:270\$466
ou menos de 5 p. c.

Portanto, o rendimento total das linhas ferreas portuguezas de via larga em 1890 pôde estimar-se approximadamente 5:339:000\$000

Da rête de via reduzida não nos ocuparemos. Tão exigua ella é, tão separada em pequenos troços, tão afastada, na sua maior parte, dos principais centros de movimento, que a sua exploração tem que ser, forçadamente pouco remuneradora.

Alarguemol-a completando com ella a rête geral do paiz, como de ha tanto se pensa, e ella produzirá beneficios incalculaveis, não só em si, como no melhor resultado dos productos da rête geral que ella deve alimentar, hoje que tão grande extensão das nossas provincias está falta de commodos e rapidos meios de transporte das suas populações e dos seus productos.

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com ósso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍCILIO

O Descobridor da América do Norte foi o grande piloto português João Vaz Côrte Real, algarvio, antes de 1472

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA

Presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa

Ameado do século de 1400 vivia, em uma das principais cidades do Algarve, um navegador português, de génio autoritário, assomadiço e muito enérgico, chamado João Vaz, que constava possuir vários navios desse tempo, a maior parte por certo de velame latino, podendo navegar à bolina, e com os quais seguia para Lisboa e dela para os portos de Inglaterra e Flandres, no transporte, já então importantíssimo, de vinhos portugueses, como o cronista Fernão Lopes dizia haver, desde o tempo do Rei D. Fernando, em que seguiam para os portos do norte da Europa, 24.000 pipas de vinho anualmente, além das que levavam os navios em segunda carregação no mês de Março, chegando a estar à espera em Lisboa 400 a 500 navios.

Como do que adiante se conta, depreende-se que João Vaz devia ter bastante conhecimento da costa leste da América do Norte, pelo que lhe diriam os pilotos escandinavos que também vinham a Flandres em procura dos vinhos portugueses, e por certo contavam que seus avós os Vikings, cujas rotas se tinham perdido, tinham encontrado na costa ocidental para sul da Groenlândia grandes cardumes de peixes denominados CABELHAUS (Bacalhau) que escalados e salgados eram de grande nutrição e de agradável paladar. Porventura os grandes pilotos de D. Henrique o navegador lhe tinham também contado coisas destas paragens.

Estas sugestões levaram-o um dia a seguir numa das suas caravelas, e procurando a corrente do Gulf-Stream, a subir ao longo

da costa oeste, acompanhado pelos seus companheiros de pilotagem, João Fernandes o Labrador, Alvaro de Dornellas, Pero de Barcellos, e João Martins, atingindo a ilha verde da Terra Nova, ou dos cabilhaus, e as costas da península, que por ter sido vista em primeiro lugar por João Fernandes o Labrador se ficou chamando do Labrador.

De volta dessa viagem, que devia ter sido pelos anos de 1460 regressaram com a corrente que os arrastou aos Açores, onde na Ilha Terceira encontraram uma terra que estava vaga por o seu donatário ter falecido, e chegando a Lisboa João Vaz foi participar a sua descoberta da Terra Nova a El Rey, que por intermédio do Alto donatário dos Açores o Infante D. Fernando Pai de El Rey D. Manuel I, o nomeou seu Porteiro Mór, o que lhe dava direitos de fidalguia, e a quem êle João Vaz pediu a donatariedade da parte da Ilha Terceira que estava vaga, e bem assim a El Rey o poder acrescentar ao seu nome a designação DA CORTE REAL e ficou-se chamando João Vaz Côrte Real, nome que adoptaram todos os seus descendentes (e crê-se mesmo colaterais). Por êsse tempo o Rey da Escandinávia, por certo sabendo que D. João V seu parente, mandara descobrir a Terra Nova e o Labrador, pediu-lhe um piloto prático que pudesse guiar a essas terras o seu almirante Johan Scolvus em 1472 (cartas que consta existentes na Tôrre do Tombo). D. João V mandou-lhe João Vaz, que pilotou a esquadra e de regresso voltou pelos Açores trazendo no seu navio

também Alvaro Martins Homem, com quem dividiu a donataria que tinha alcançado. Mas parece que na Scandinávia deu instruções ao organizador do Globo de Frizius e Mercator, no qual vem indicada a rota da esquadra, (vide Sofus Ruge) e a designação de BAIA DE JOÃO VAZ E TERRAS DE JOÃO VAZ, e outros nomes escritos em português, o que só ele conhecia o que faz pensar que ainda então não lhe era dado o seu apelido de Corte Real.

A história insulana do Padre Cordeiro, menciona que João Vaz voltou com Alvaro Martins Homem à Ilha Terceira onde estavam já os seus pilotos atrás referidos, com os quais teve grandes questões, por ser muito assomadiço que levaram Fernandes Labrador e Pero de Barcellos a seguir em navios seus para Portugal e península do Labrador em 1492, onde ficaram alguns anos dirigindo as pescas do bacalhau, por concessão do Rey de Portugal e acordo do Rey de Inglaterra (Edgard Prestage).

O Dr. Sofus Larsen de Copenhague referindo-se à viagem do Almirante Johan Scolvus, que tocou na Groenlândia, a cujas ordens João Vaz ia, não menciona que alguns navios eram portugueses, e dá a glória do descobrimento aos nórdicos, deixando João Vaz em segundo plano. Mas um dos navios, em que foi, era, sem dúvida, português, pois nele voltou aos Açores, (Padre Ant.º Cordeiro Cap. 3.º Pág. 14). Os mapas antigos que foram expostos em 1931 na Orangerie de Paris, e eu tive ocasião de ver, especialmente o de Vaz Dourado, e o de Lázaro Luiz, mencionam a província do Labrador e as terras de JOÃO VAZ e de CORTE REAL. O Atlas Kretehmer mostra vários mapas datados de 1509 a 1593 treze dos quais designam a Província de LABRADOR e seis a terra de CORTE REAL, a oeste da antecedente.

Foi portanto este Labrador companheiro de João Vaz o primeiro europeu que viveu na América do Norte, desde antes de 1472 e não João Caboto, como os americanos querem, o qual só a atingiu em 1497 segundo Sofus Larsen, e Harisse, isto é 25 anos depois. Os anais marítimos e Coloniais

portugueses, de 1836 a 1841 pág. 279 e seguintes indicam com documentos que a descoberta de João Vaz, é anterior à de Caboto que só foi à Flórida depois de 1500. Jaime Cortesão na viagem de Diogo de Teive com seu piloto galego Pedro Velasques de la Frontera, às ilhas das Flores e Corvo, diz que seguiram COM UM PRÍNCIPE PORTUGUÊS (grande êrro) em 1452 a essas ilhas, e que chegaram a encontrar aparências de mar, temperaturas e correntes que só podiam ser as do banco Terra Nova mas não chegaram a vêr terra. (Ferreira de Serpa repudia esta viagem). Ora em 1452 já de há muito as Flores e Corvo tinham sido descobertas, e doadas ao Duque de Bragança, e segundo Edgard Prestage a ilha do Corvo a D. Maria de Vilhena, e só 40 anos depois desta viagem de Teive é que ela veio a público, por causa do processo dos Pinzons contra os descendentes de Cristobal Colon. (Ferreira de Serpa).

Segundo se depreende de uma nota de Cristobal Colon à margem do seu livro de Ailly «Imagine Mundi» Gaspar e Miguel Corte Real acompanharam seu Pai ao Labrador e Terra Nova em uma das viagens dêste. Ferreira de Serpa diz que lá estiveram mas não assevera que tivessem ido com seu Pai, o que aliás nos parece evidente o terem ido com ele por causa da sua pouca idade então (antes de 1488).

Consta que João Vaz Corte Real e seus herdeiros tinham uma moradia em Lisboa num Palácio junto ao Largo do Corpo Santo, do lado do Arsenal de Marinha à esquina onde se vêm as antigas pedras dêle, e cujas ruínas devem ter sido anteriores ao terremoto de 1755 (vidé *Lisboa Antiga* de Castilho).

Revendo-se os escriptos do Padre António Cordeiro, Eugénio do Canto, Gaspar Fructuoso, Sofus Larsen, Sofus Ruge, anotado por Oliveira Ramos, Ferreira de Serpa e os mais documentos que indico se vê claramente que foi JOÃO VAZ CORTE REAL O PRIMEIRO NAVEGADOR PORTUGUÊS QUE DESCOBRIU ANTES DE 1472 A AMÉRICA DO NORTE.

Roteiro dum reporter

V

Berne, catedral do gótico

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Por JORGE RAMOS

E preciso deambular ao acaso, sem rumo certo como poeta vagabundo, por esta cidade onde as flores por toda a parte acordam dum sonho das mil e uma noites, e a cantiga perene das fontes anda envolvida na vivacidade dum «ritonello», para compreender a alma encantadora da Berne.

A linda capital da Suissa é um precioso museu que em cada rua tem sua galeria, riquíssima de pormenores arquitecturais. O ferro deixa de ser inerme como massa bruta para viver florido num geito de renda, por balcões onde se enfeita duma leveza e duma elegância de ourivesaria, e a pedra espiritualisa-se no recorte dos ornatos, por tantos monumentos dispersos que admiramos. À Idade Média e a Renascença enriqueceram a cidade com esta nobreza artística, esta aristocracia ornamental. O aspecto, um pouco austero da cidade, atenua-se com a nota viva, o saltitante frescor das fontes formosíssimas, entre elas a de Anna Seiler, perto da torre de Käfigturm, — fonte construída em 1591 para que sempre se recorde a piedosa senhora que em 1354 dotou Berne com o primeiro hospital. As torres de Berne são prodigiosas agulhas que teceram um milagre da arte gótica. Levantam ao céu na luz festiva que irrompe na cidade fundada pelos duques de Zähringen, a ladainha que em cada batalha dos relógios encontra o seu salmo. A voz de bronze repercute-se pelo ambiente de tradição dos velhos bairros, quando do alto da Torre do Relógio, velhinha, com quase sete séculos, a alma do tempo, deixa o invisível rastro de seus passos sobrenaturais... Esta torre, edificada em

1255, é um escrínio admirável e nêle se engasta essa joia que é o relógio carrilhão de Gaspar Bruner, obra prima de 1530. Em quanto o carrilhão murmura a caminhada sonorosa do tempo na sua toada fantasmal, um cavaleiro vestido com roupagens douradas anuncia a hora batendo no sino com grandes pancadas.

Também a Grande Catedral despede para a imensidão do azul a flecha da sua torre ali colocada em 1633, setecentos e oitenta e oito anos depois de ter sido construído o sumptuoso edifício néogótico segundo os planos de Mateus Ensiger, filho do notável artista que delineou num rasgo de génio a catedral de Estrasburgo. Côa-se pelos vitrais uma afável claridade de angélico sabor, e no friso do «Julgamento Final», obra prima de Erhard Küng, estremece a dramática visão que nos recorda as gravuras admiráveis do genial Dürer no «Inferno» de Dante e no «Paraíso Perdido» de Milton.



A PRAÇA DE KORNHAUSS, EM BERNE

Na Praça da Catedral o monumento a Rodolfo d'Erlach comemora a vitória de Laupen em 1339 e a Fonte de Moisés é um versículo bíblico que a pedra descreve entre renques de hortênsias dum lilaz de saudosismo hebraico onde um pranto de águas chora a queda de Jerusalém. Na Praça de Kornhauss, a fonte de «L'Ogre» cujo desenho foi traçado nos princípios do século XVI por Hans Geiler, testemunha a elegância incomparável do estilo Renascença, e a Fonte da Justiça é um monumento de graça e singeleza que nos transmite uma sugestão de beleza inesquecível. Seguimos pela Kesslergasse, a «rua dos caldeireiros» uma das artérias mais originais da cidade. A curiosíssima fachada, de airoas janelas góticas, — tesouro medieval de Berne, — que contemplam o típico edifício da velha Câmara da cidade construído em 1406, dá ao pitoresco de Kesslergass singular imponência. Debaixo das arcadas d'este característico edifício, abrigam-se há séculos, as lojas dos artistas e dos negociantes da capital helvética, estabelecimentos que eram construídos de madeira antes do

grande incêndio que devorou parte da cidade em 1405. A igreja de Zähringen domina o rio Aar, no local onde em 1191 o duque Berchtold V fez construir a fortaleza de Nydegg. Penetra-se na outra margem da cidade pela ponte de Kikchenfeld.

O Aar tem a quietação dum espelho. Só de lá em lá roça por ele ligeiríssimo bafo — talvez a alma da brisa que se perfumou na floresta de Dählhölzli. Ao longo do Elfenau, o cenário das ribas do Aar tem um «décor» de sonho. Visitar estes caminhos solitários que percorrem sinuosamente uma das mais belas paisagens do mundo por onde erram, decerto, versos de cõr e de luz vergilianos, é viver instantes inolvidáveis de prazer espiritual.

Trouxémos dessa digressão encantadora todo o êxtase, todo o deslumbramento, tôda a poesia daqueles panoramas como que imaginados pelo mesmo pincel irreal que se apaixonou pela inspiração de crear o «Rosengasten», o mágico jardim onde as rosas sonham com sorrisos de luar madrigais de perfume e violinos legendários...



SUIÇA — Passeio...

Preparação Moral

Pelo Capitão-Aviador HUMBERTO CRU'Z

DIZ-SE:—A força moral e material dum país constituem hoje e sempre a garantia mais eficaz da segurança. Esta verdade insofismável deve constituir a mais firme divisa de educação nacional pela forte realidade que encerra conduzindo a consequências, muito de apetecer, por definirem o sentimento de previdência dos povos que têm a perder ou a ganhar. Os trabalhos políticos e militares molejam sempre numa inconstância cujos limites de oscilação podem atingir as mais surpreendentes amplitudes. A história de qualquer época é sempre depositária de acontecimentos que alteram a monotonia da confiança, robustecendo a dúvida acerca das amizades trazidas em esplendor de boas maneiras pelos artifícios da diplomacia. A chave do relativo socêgo que cada um ambiciona deve sempre acompanhar o interessado. A preparação material trás sempre, mais ou menos criteriosamente, o conjunto de engenhos indispensáveis para a formação de cortina de ferro que protege a vontade de ataque ou defesa. Os canhões e os carros de assalto, os aviões e as matralhadoras, os gases e os explosivos e tudo o mais que a ciência de guerra fornece ao homem para alimento da luta, servem melhor ou pior conforme melhor ou pior fôr tratado o moral dos povos.

A elastecidade do espírito vence sempre a rigidês da matéria.

É sempre necessário ter em conta os factores internos e externos que podem excitar ou anemizar as energias que servem a máquina, para bem assegurar qual o possível poder do seu rendimento.

Uma Nação não é constituída só pelos seus bens materiais, pelos seus territórios, pelo número dos seus

habitantes, pela sua língua, mas sim também e fortemente, pelo seu moral, pela sua mística, pela sua mentalidade.

Os povos sem fé, sem uma alma temperada por sentimentos espirituais que sirvam o seu destino e o seu orgulho de raça, a sua esclarecida personalidade, pouco aproveitam dos prodígios nascidos nos arsenais de guerra ou nos laboratórios.

A máquina e seus artifícios recebem sempre o fluido da alma dos que os servem.

Em 73 batalhas estudadas em detalhe com cuidado rigor, os exércitos menos numerosos ganham 33 vezes, porque era bem formada a sua armadura moral.

Portugal fornece elementos admiráveis que estabilisam em elevação o conceito em que deve ser tida a força moral criada e mantida pela fé. O brilho da sua história é um exemplo. Todos quantos são idealistas, no mais puro sentido espiritual, dão sempre bons soldados em todos os campos de luta, sejam quais forem as condições impostas ao sacrifício da sua vida.

Correndo através das idades, de Oriente a Ocidente, as iluminuras vermelhas do sangue português adornam feitos de heroicidade estoica. Então a educação moral era feita em campos experimentais.

Os povos que vivem tiranizados pela apatia ou pela suavidade aparente das teorias materialistas, sôfregos apenas de bens de fácil conquista, amolecem dia a dia os sentimentos que deviam compôr a sua personalidade e podem atingir limites inferiores de expressão animal.

A matéria simples, despida de apoio moral, reclama a mangedoira, entorpece a carcassa, cria temor ao chicote que produz dôr física sem assômos de reacção

aliva a que os frémitos de espiritualidade podem dar esplendores de beleza.

Há épocas perigosas para a vida das Nações como há dias ameaçadores para a vida dos homens.

A curva que marca o itinerário através da eternidade sobe e desce em caprichosa assimetria conforme a intensidade espiritual que a define.

Nas oscilações da vida dos povos o poder material é sempre uma variável que se apoia no valor da consciência.

O que transparece como forte evidência das figuras grandes do nosso passado, dos actos levados a efeito em terras dispersas do globo, pelos portugueses das conquistas, das descobertas, da colonização?

O vigor da fé, a força moral, a visão duma Pátria!

A noção de Pátria deve viver em todos os corações no mais amplo sentido, sem artimanhas que esmoreçam ambições nobres duma grandeza plena que a todos sirva.

A massa geral facilmente transformável pela inteligência, critério e mestria de quem a dirige, deve incarnar no seu ser uma mística que altivamente imponha o valor real da raça.

As multidões devem poder seguir os chefes confiantes na moralidade dos actos e na firme espiritualidade das suas obras, sem que haja motivos de dúvidas, de receios ou descrenças.

Quando os chefes seguem as multidões em lugar de lhes imporem com dignidade a sua direcção, a decadência, espreitando o turbilhão desordenado da caminhada sem rumo certo, talha a ameaça que castiga sem perdão.

O espírito nacional bem formado é um dos factores de mais destacada grandeza, o mais poderoso índice do valor dum povo.

Feita a preparação espiritual que deve revestir e proteger a vontade da Nação a todos deve ser garantido o amparo moral que anseiam.

Entre nós portugueses há uma divisa, de adopção oficial que chameja com vigoroso esplendor — "A Pátria honrai que a Pátria vos contempla."

A observância total duma tal promessa pode conduzir uma vida, uma alma a cometimentos do mais puro patriotismo.

A sua teorização isoladora dos efeitos que dignamente pretende oferecer fortifica a descrença que ampara o desânimo.

As virtudes também se cultivam, sendo muitas vezes necessário desbravar o mato bravio que as ameaça consumir.

O alheamento, a injustiça ferem e matam ou pelo menos estiolam a vontade de cumprir que, em maior ou menor quantidade, existe em toda a gente.

Ninguém deverá julgar o homem um ser capaz de resistir a todos os agentes desagregadores que o açoitam. Depois de formado o seu espírito e agrupado na colectividade, em lugar próprio, é preciso ampará-lo para que se não perca o esforço empregado na sua preparação.

A gratidão e o estímulo imperam no valor das massas ou do indivíduo ávidos sempre de reconhecimentos pelos actos que praticam.

O sentimento de justiça faz parte da preparação moral das massas.

Lançada a semente à terra, os trabalhos sucedem-se quase continuamente, para que a colheita seja compensadora.

Jámais se poderá pensar em deixar livre ao homem o caminho dos seus ímpetos naturais que o levam em lances sucessivos de atavismo ao estalão da animalidade.

Paul Louis Couchoud escreveu: "A guerra domina o povo como o amor domina o homem."

Um e outro, povo e homem, devem ser preparados para melhor se conduzirem em qualquer das causas que o dominam, hoje, amanhã e sempre, mais do que outrora foi necessário por menos transcendência dos casos que se lhes apresentavam.





Os «Carlos» confraternizam na sua VIII festa

O VIII BANQUETE DE "OS CARLOS"

COMEMORATIVO DA SUA FUNDAÇÃO

REALIZADO EM 4 DE NOVEMBRO—DIA DE S. CARLOS

HÁ doze anos que se fundou em Lisboa uma modesta mas simpática organização denominada "Os Carlos". Na colectividade só podiam ser admitidas pessoas cujo nome próprio fôsse o de Carlos. Juntaram-se em reunião os fundadores — vai por ordem numérica: — Carlos d'Ornelas, Carlos Mendes da Costa, Carlos Leal, Carlos Méga, Carlos Barral Filipe, Carlos Kruss Aflalo, Carlos Rei, Carlos Moniz Pereira, Carlos de Vasconcelos e Sá, Carlos César dos Santos Gonçalves, Carlos Bleck e Carlos Luiz Cardoso. Do grupo fundador faziam parte o Carlos Sepulveda Veloso, o Carlos Chaves Costa e o Carlos Pedroso, director do jornal de Évora, que desapareceram do número dos vivos. Várias reuniões tem havido e, todos os anos, são lembrados os nomes desses homónimos com quem privámos na fundação do Grupo. Hoje, como no início, não tem a organização outra ideia que não seja a de praticar o bem enquanto o mal se pratica por esse mundo fora.

Este ano reúniram-se "Os Carlos" na Pastelaria Marques, para festejar mais um aniversário e em 4 de Novembro — dia de S. Carlos Borromeu — mais de trinta pessoas se juntaram a uma mesa: juízes, médicos, advogados, jornalistas, operários, empregados no comércio, enfim, gente de todas as categorias sociais acamaradaram durante umas quatro horas. A exemplo do que já fez o grupo, um sócio — o Carlos de Vasconcelos — ofereceu-se para apadrinhar, dando enxoval e o mais que puder, o primeiro Carlos nascido em qualquer estabelecimento dependente da Direcção dos Hospitais Civis. Durante o banquete, para o qual foi convidada a imprensa da capital, foi feita uma queite para o fundo de assistência do Grupo, a qual rendeu perto de quatro centos escu-

dos. Um Carlos desempregado foi colocado num estabelecimento comercial; outro também teve destino recebendo mais cem escudos por mês e outro pretende uma colocação compatível com as suas habilitações. Ali, dentro do grupo, tudo se arranjou com o auxílio exclusivo dos "Carlos". O almirante Carlos Viegas de Gago Coutinho, como nos anos anteriores, foi lembrado com adoração. Uma missa houve às 9 horas, nos Mártires, por alma dos falecidos.

Um grupo assim que só pretende e quiere praticar o bem não deve desaparecer nunca. Vivam os Carlos!...

Não podemos deixar de dar uma notícia desenvolvida da festa de 4 de Novembro, que começou por uma missa celebrada pelo respectivo prior, na Igreja dos Mártires, que teve lugar às 9 horas, por alma dos Carlos falecidos.

À noite realizou-se, na Pastelaria Marques, o banquete de confraternização a que compareceu grande número de Carlos pertencentes ao Grupo. Presidiu o sr. dr. Carlos Cília, ladeado pelos srs. Carlos d'Ornelas, Carlos Rei, Carlos Moniz Pereira e Carlos Mendes da Costa.

Decorreu esta interessante festa no maior espírito de camaradagem, usando da palavra, em primeiro lugar, um dos sócios fundadores — Carlos César dos Santos Gonçalves — que leu o interessante discurso que transcrevemos:

«Como já tenho dito, há 3 anos, na altura dos nossos «Espiches» ando há algumas dezenas de anos a organizar um dicionário Biográfico, noticioso e auto-biográfico de todos os Carlos que me vêm parar ao bico da caneta. Peço sempre no dia de hoje aos meus homónimos o favor de me obsequia-

rem com a sua auto-biografia e tenho o prazer de anunciar que todos me prometem mas que só até hoje recebi 3. Vá lá uma por ano, para juntar às 30 mil que já tenho.

E foi neste estudo que há dias fui encontrar a propósito do grande pintor italiano Carlos António Lioni que de 1738 a 1746 realizou importantes trabalhos de pintura em Lisboa na 5.ª igreja do Loreto, uma resenha que continuo a ler e que acho interessante. Não vou fazer a história da Igreja onde está instalada a capela de S. Carlos, mas se as palavras são como as cerejas, aqui vai uma arroba delas e portanto o que não ouvir pode não ser novidade, mas o que lhes garanto é que é colhido dos elementos que as Caixas do "Arquivo do Loreto" nos põem debaixo da vista, do que a Gazeta de Lisboa de 1742 nos diz, do que arqueólogos e mestres lisponenses nos garantem ser fidedigno, indo até ao ponto de ler trechos que alguns como Júlio Castilho, Gustavo de Sequeira, Luiz Pastor de Macedo, — filho do nosso homônimo Carlos Macedo — e outros assinam.

O que é seguro é que os italianos residentes em Lisboa, muitos deles negociantes de trigo, solicitaram, em 1518, a construção de uma igreja sua, pegada ao muro da mesma cidade de Lisboa. O pedido foi aceite pelo Papa Leão X, mas foi Clemente VII quem, em 1521, os autorizou. Em 1535 estava erigida, como filial da Casa Santa ou «Laureta». Em 1551 era paróquia apesar dos protestos do cabido português. Aumentaram os italianos a igreja, mas os seus parcós rendimentos de 1 quarto por cento das mercadorias vindas da sua terra e despatchadas na Alfândega não chegavam, salvando-os um genovês de nome Lucas que lhes abonou a masssa — três mil cruzados de uma só vez e mais 30 de renda por ano.

Mas, em 1651, arde a igreja do tempo de D. João III, sendo avaliadas as perdas em 600.000 cruzados. Foi profunda a desolação dos italianos que resolveram elevar a imposto de 1/4 % para 1/2 % e em dia de N.ª S.ª dos Prazeres começaram as obras para a edificação da Nova Igreja, onde em 1663 já se faziam enterramentos e baptizados, mas só em Setembro de 1676 foi oficialmente aberta a todo o culto. Tinha 4 capelas e aquela a que me vou referir, justamente a última, — era a do Santo do nosso nome — S. Carlos Borromeu, administrada pela Mesa do Loreto. Fôra fundada por Monsenhor Accarombini, Coleitor Apostólico, com poderes de Núncio em Portugal, desde 1614 a Janeiro de 1621, sensibilizado pela pouca devoção que havia em Portugal por tão grande santo e por Santa Francisca Romana, canonizados, pouco antes, por Paulo V.

A capela foi feita à sua custa e inaugurou-se com uma procissão a que concorreram mais de 800.000 pessoas de Espanha e Portugal.

Erigiu-se uma irmandade mediante um «Breve de Roma», para S. Carlos e outra de senhoras para Santa Francisca. Carlos Frederico Borromeu, sobrinho do Santo, ao saber do que se estava passando em Lisboa, enviou ao Coleitor uma casula do uso do Santo que foi reposta, mas tudo desapareceu nesse incêndio de 1651. Os rendimentos de então, nesta capela, são os que mais chamaram a minha atenção e é por este motivo que há alguns minutos estou prendendo fastidiosamente a vossa atenção. Encontro aqui uma certa analogia com a nossa ideia dos almoços e ultimamente «os jantares dos Carlos». É que a esta capela estava ligado um negócio — o da venda dos comestíveis em lojas e na rua. Como? De uma forma simples.

As constituições Sinodais do Bispado de Lisboa proíbiam, em certas horas, a venda dos comestíveis, e o Papa Gregório XIV, em 1631, dispensava da proibição aqueles vendedores que pagassem 50 réis para o culto de S. Carlos. Um Meirinho Geral do Juizo Eclesiástico e de Lisboa, já em 1615, tinha implicado com o privilégio, estabelecendo questão com os vendedores, que durou até 1626, do outro Meirinho do mesmo Juizo, e, em 1705, tornou a implicar, condenando em penas pecuniárias os contraventores dos domingos e dias santos. Uma sentença, de 27 de Janeiro de 1707, tornou a implicar, prescrevendo que só incorreriam nas penas os vendedores ambu-

lantes, estando isentos os que o faziam em casa, tendas ou tabernas. Apelou-se para o Tribunal da Legacia e os oficiais do Loreto obtiveram 3 sentenças favoráveis. O Papa Bento XIII por Bula de 12 das calendas de 1725, nomeou novos juízes para a causa, dando por suspeito o Auditor Geral da Legacia, a favor do Loreto e dos interesses do culto da Capela de S. Carlos, foi de 2 de Maio de 1726.

Afirma-se que a irmandade fornecia refeições aos indigentes e que esse fornecimento se foi alargando até à venda dos manjares, mas a veracidade não se confirma por o citado incêndio tudo ter destruído e as notícias ou relações de aparições guardaram o seu segredo.

Aqui está como éste ano, nesta arroba de cerejas, eu os fiz pensar nas analogias dos nossos repastos anuais com os rendimentos da irmandade de S. Carlos, ligando-os, e pretendendo forçadamente demonstrar que as nossas reuniões gastronómicas têm o seu quê de bem achado e...

Agora acabou-se.

Seguidamente falou outro fundador — Carlos d'Ornelas — que leu:

«Não sei se os «Carlos» se recordam de ter o nosso sócio fundador e número 3, no almôço que teve lugar, faz hoje precisamente 10 anos, comemorativo da fundação deste Grupo, apresentando, num excelente discurso, uma série de «Carlos», que pela história mundial passaram, acabando todos ou quase todos no lago de infelicidade, o que também acontece e com a maior facilidade a todos os que tomam as rédias do poder.

Fez-me espécie o discurso do nosso Leal e confesso que não me convenci de que os «Carlos» citados no seu opúsculo, editado pelos Carlos & Carlos, fossem, como o autor do trabalho afirmou tão cheio de azar, mas de um azar que até faz dó a quem lê tal descrição.

Rabusei as gavetas, preparei a «ferramenta do ofício» e, com licença do nosso Carlos César dos Santos Gonçalves — rapaz estudioso e honrado industrial que coligia mais de trinta milhares de homônimos — vou dizer aos meus amigos que o Carlos Leal tem razão. Conseguí encontrar nas prateleiras alguns livros e neles alguns «Carlos».

Cita o nosso fundador, entre outros, os que vou lembrar, e que consegui descobrir como terminaram a sua vida: Carlos VIII morreu em consequência dum apanhado que deu na cabeça, ao passar por uma porta baixa do Castelo de Amboise; o Carlos VI, rei de França, que na floresta de Monz foi atacado de loucura, quando comandava a expedição contra o duque de Bretanha, morreu furioso; Carlos IX, também rei de França, morreu devorado de remorsos e esgotado por processos físicos depois dum reinado agitadíssimo em guerras civis. Carlos I, de Inglaterra, que, depois dum guerra civil, se refugiou em Escócia, onde o foram buscar, foi condenado à morte e em seguida decapitado em Whitehall; Carlos (o Temerário) foi assassinado em 1477, perto de Nancy, num combate contra René, tendo sido encontrado o seu cadáver nu e semi-devorado pelos lobos.

Acabei aqui os «Carlos» apontados pelo dito Leal.

Mas eu descobri no meu material de livros mais alguns «Carlos» que desejo apresentar aqui a esta briosa academia, que não sendo rotulada de literária, artística, musical ou de pintura, é uma academia onde se cultiva a boa amizade, a boa camaradagem e o patriotismo. É conveniente notar, entre parêntesis, que há bons e maus patriotas.

Mas eu vou dividir estes «Carlos» em três secções: Azarentos, matrelas (que não existem no dicionário) e felizes. Estes últimos, o que se comprehende muito bem, nunca morreram de morte macaca, porque não ambicionam as tais rédeas do poder.

No número dos «Carlos Azarentos» encontram-se o Carlos XII, que, depois de várias batalhas com a Dinamarca, Suíça e Polónia, e depois de ter conquistado uma parte da Noruega, foi assassinado em Frederikshald; Carlos VII, imperador da

Alemunha em 1741, depois de vencido, morreu de desgôsto em Munique; Carlos III, partilhou o trono com Endes em 893, conseguiu ser o único rei da França em 898, e depois foi destronado, morrendo prisioneiro na torre de Perone; Carlos IV, proclamado rei de França em 1322 pela morte de seu irmão, foi o último rei dos capetianos (família dos Capetos). E para fechar a porta dos Carlos Azarentos, citarei o Carlos X que faleceu no exílio, em Goritz.

Agora os «Carlos» desaparafuzados — que também os há. Devo principiar pelo que citei há pouco e que morreu em virtude de uma traulitada na cabeça ao passar uma porta mais baixa que a sua altura; é este o Carlos VIII; segue-se o Carlos VII, cognominado o *Victorioso*, filho de Carlos VI, e a quem mais tarde chamaram o *Indolente*. Foi êle brilhante nas lutas contra os ingleses, nas quais se destacou Joana d'Arc, e, receando ser envenenado por seu filho, deixou-se morrer de fome; D. Carlos, filho de Carlos IV, que tentou apoderar-se da coroa de Espanha, tirando-a a D. Izabel; Carlos X, rei de França, que com a sua linha política e reaccionária conseguiu uma impopularidade de que resultou a revolução de 1830, veio a falecer no exílio, em Goritz, em 1836; Carlos VII, imperador da Alemanha que passou parte do seu reinado a fazer aceitar pela Europa, a troco de importantes concessões, a Pragmática sanção (como diz o Dicionário Prático e Ilustrado), pelo qual garantia a sua filha Maria Teresa a sucessão integral da Áustria; D. Carlos, príncipe espanhol, filho de Filipe II que conspirava contra seu pai que o mandou meter numa prisão, onde morreu; Carlos V, filho de Filipe o *Belo* e de Joana a *Louca*, proclamado imperador da Alemanha, em 1519 e que abdicou em 1555, retirando-se para o mosteiro de Justa, sem poder realizar os seus ambiciosos projectos, e, para finalizar, vai o Carlos que cognominaram de *O Gordo*, imperador da Alemanha e da Itália, em 882, que foi rei de França em 884, sendo deposto em consequência da fraqueza moral que revelou deante dos Normandos, sendo substituído no trono por Endes. Os Carlos felizes somos nós que, como já disse, não ambicionamos senão o nosso bem estar e o da nossa gente, salvo se existe alguém que ambicie a sorte grande sem jogar na lotaria.

Quando se chega a esta altura dos discursos é costume dizer-se: eu estou a maçar V. Ex.^{as} e portanto vou terminar. Mas eu não posso dizer-lo como também não posso terminar esta conversa sem fazer aqui uma referência ao nosso patrono.

Ainda não foi historiada aqui aos Carlos a vida de S. Carlos Borromeu, e, em poucas palavras, eu vou dizer-lhes quem foi o santo Confessor: São Carlos por ter sido um modelo dos Prelados e sacerdotes foi uma das maiores glórias da Igreja. Nascido em Arona em 1538, chegou aos 12 anos e recebeu a sagrada tonsura.

Tendo um seu tio (página 268, 2.º volume da Vida dos

Santos, versão e adaptação de Carlos Alves Vieira) assumido o governo da Igreja, sob o nome de Pio IV, sobre as espáduas do sobrinho acumularam-se as mais elevadas dignidades. Aos 25 anos já era Arcebispo de Milão e cardeal da Santa Igreja, embora só mais tarde recebesse a unção sacerdotal. Trabalhou corajosamente para bem das almas e conforto dos que sofriam, pregando desde Roma a Trento e Milão os bons costumes e a obediência geral. Fundou Seminários e por toda a parte trabalhou na ereção de corporações religiosas. Todas as rendas que recebia das suas propriedades foram distribuídas pelos pobres empregando-as também no socorro a asilos de beneficência para homens e mulheres. Durante uma horrível peste que dizimou a populosa cidade de Milão, onde o Santo foi Arcebispo, andava pela rua com uma soga à garganta e descalço pregando o bem. Contribuiu para a reforma católica, morrendo em 1584, com 46 anos apenas.

Ainda usaram da palavra os srs. Carlos Santos Matos, Carlos Silva, Carlos Queiroga Tavares, Carlos Rei e o dr. Carlos Cilia, presidente da Direcção do Grupo, que foi reeleito por unanimidade. Carlos Rei leu o expediente, e em nome da Imprensa falaram o sr. dr. Carlos Costa e o jornalista Felix Correia, do «Diário de Lisboa», o qual salientou o aspecto social e benemerente que o «Grupo» se propõe realizar.

Finalmente foi eleita numa comissão composta pelos srs. Carlos Silva, Carlos Tavares e Carlos Gonçalves, a qual, irá colaborar com a Direcção, que foi remodelada em virtude de alguns dos seus elementos directivos não terem tempo disponível para ocuparem os lugares que lhe haviam sido designados pela eleição anterior.

Por último, o sócio sr. Carlos de Vasconcelos teve a iniciativa simpática de oferecer para uma criança nascida nos Hospitais Civis ou nas Maternidades de Lisboa, a partir das 0 horas do dia 4 de Novembro passado, e que venha a ter o nome de Carlos, além do enxoval respectivo, o ser seu padrinho e ainda as demais despesas inerentes.

No final foi enviado um telegrama ao presidente de honra do Grupo: o glorioso almirante Carlos Viegas de Gago Coutinho.

Foram recebidos cartas e telegramas de consócios justificando as faltas.



O 1.º Banquete de «Os Carlos» para a fundação do Grupo

PROBLEMAS CITADINOS

Lisboa não tem uma piscina!

Ouvindo o desportista Lopes da Silva



FERNANDO LOPES DA SILVA

Parece um paradoxo, mas não é.

Lisboa, rentinha ao Tejo, não tem uma piscina!

Lisboa, pátria de navegadores, não sabe nadar!

Fernando Lopes da Silva, desportista distinto, que tem o seu nome honrosamente ligado a iniciativas diversas, iniciou, há pouco, uma campanha interessante, digna de aplauso e digna de gratidão, no sentido de que a capital tenha, em breve, uma piscina. E, pois, uma obrigação da parte de nós todos não só aplaudi-lo mas dar-lhe, também, toda a nossa colaboração. E aqui estamos, os da «Gazeta», para lhe enaltecer a ideia e para o auxiliar na sua campanha patriótica.

Fernando Lopes da Silva é um dos rapazes mais viajados que conhecemos e dos poucos que, das suas viagens, trouxeram ensinamentos, exemplos, e o desejo ardente de que, na nossa terra, se faça melhor ou, pelo menos, igual.

Diz-nos Lopes da Silva:

— Na Alemanha, na Hungria, na França, na Itália e na Inglaterra e em vários países, encontram-se, quase em cada bairro, piscinas, construídasumas pelas Câmaras Municipais, outras pelo próprio Estado. Mas foi na Hungria que me foi dado admirar, mais do que em nenhum outro país, o desenvolvimento do desporto da natação. Em Budapeste existem três piscinas municipais de água tépida, e o Estado mandou construir uma outra, destinada principalmente a provas internacionais. Mas não é tudo: no Danúbio, que margina Budapeste, colocaram-se, para banhos gratuitos, dez piscinas flutuantes de madeira, com as suas respectivas cabines.

— E em Portugal, o que se tem feito?

— Graças à boa vontade e espírito desportivo — que significa sempre, que deve significar sempre espírito associativo — do Sport Algés e Dá-

fundo e Clube Desportivo de Pedrouços, construíram-se, com enormes sacrifícios, em Algés e Pedrouços, piscinas descobertas. O Club Nacional de Natação, a que se devem já bons serviços, está construindo também uma piscina na rua de S. Bento.

— Evidentemente que isso não é tudo...

— Com certeza. Lisboa carece de uma piscina pública, próximo do centro da cidade, que no inverno pudesse funcionar com água tépida. É uma obra a que a Câmara Municipal devia meter ombros. Nessa piscina, de amplas dimensões, a população nova da capital devia aprender a nadar.

— E na impossibilidade de a Câmara poder construir essa piscina, não haveria maneira de se resolver o problema com piscinas flutuantes no Tejo, à maneira das que se construiram no Danúbio?

— Entendo eu que sim. Essas piscinas flutuantes, além do seu caráter higiênico e desportivo, teriam também um importante papel social a desempenhar: — o de se evitarem os desastres fatais que se têm registado no Poço do Bispo e em outros locais, sem condições de segurança para os banhistas. Precisamos de piscinas e de escolas de natação. Como se comprehende que a maioria dos nossos pescadores não saiba nadar? As piscinas, como vê, são imprescindíveis na nossa capital. No Tejo existem, felizmente, óptimos locais onde se podiam instalar piscinas flutuantes. Ha que empreender uma campanha enérgica e decisiva nesse sentido. A Câmara Municipal e os massas desportivas podem prestar a Lisboa um grande serviço social.

Assim nos falou Fernando Lopes da Silva, com o seu entusiasmo sempre moço e a sua autoridade desportiva — autoridade feita de experiência e de dedicação.

Uma grande vítima da guerra: O TURISMO

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Um dos meios de cultura e de aproximação mais atingidos pelo cataclismo que está ensanguentando o Mundo é, de-certo, a indústria turística, particularmente a internacional, isso sem deixar naturalmente de ter igualmente afetado, mesmo nos países mais tranquilos no momento presente ou mais afastados do fóco bélico, essa incomparável recreação em que se conjugam, para tornar a vida melhor, o entretenimento dos sentidos, a educação intelectual, a depuração, não apenas pela diversão que o liberta temporariamente da mórbida monotonía da prisão num lugar constante, como também pela oxigenação terapeutica, respirando ares limpos, dos campos, do mar, da montanha, onde o sol exerce a sua benéfica ação antiséptica.

É certo que, graças a Deus, por exemplo, no nosso País, à parte as naturais repercussões de ordem económica e, digamos, também, sentimental, que vai tendo o conflito europeu, e que naturalmente não deixam de reduzir o número daqueles que, em tempos normais, consagram ao turismo as suas disponibilidades, no nosso País — dizíamos — ainda o viajante tem facilmente abertas na sua frente as vias que o conduzem, sem grandes acréscimos de despesa, aos lugares privilegiados do nosso belo Portugal tanto mais que, apesar do acréscimo de encargos presentes, as empresas de transportes ainda não aumentaram as suas tarifas.

Poderá alguém impensadamente observar que já êste verão — a estação turística, por excelência, em Portugal — o movimento dos expressos populares foi mais reduzido do que nos anos precedentes. Justifica-se isso, porém, com a circunstância de a sua quase totalidade ter sião, por motivos óbvios, orientada para Lisboa, onde a saudosa Exposição do Mundo Português centralizou o movimento excursionista do ano.

O turismo estrangeiro está declaradamente muito mais precário do que o português. A guerra tornou irregular ou paralizada a maior parte dos meios de transporte, e os principais centros turísticos da Europa, ou se encontram sob a metralha ou sofrem pesadamente as consequências bélicas, factos estes naturalmente suficientes, se outros também não existissem, para não atrair mesmo aqueles turistas desejosos de emoção e de aventura. Antes da guerra, e abstraindo as preocupações que nos últimos meses de tranquilidade já enegreciam o Mundo, a indústria turística estava relativamente florescente e, por

toda a parte, facilitada com concessões, principalmente de ordem económica, em que o estrangeiro, estacionando, por certo período, que não necessitava ser exagerado, nalguns países, beneficiava de reduções nos transportes, na hotelagem, nos câmbios, na fiscalização de fronteiras, que constituiam uma economia muito apreciável. Assim sucedia em França, na Itália, na Alemanha, em Inglaterra, em muitos países, enfim, onde a canalização do ouro estrangeiro, encontrara, nas facilidades turísticas, a sua mais inteligente e interessante forma de eficiência.

Se, em certos pontos, ultimamente, as primeiras precauções bélicas causavam já um certo mal estar ao estrangeiro, que apenas pensava em recrear o espírito na visita de coisas novas, as facilidades de ordem económica mantiveram-se até à hora em que, atrás do último expresso de passageiros, partiu o primeiro combóio de tropas.

Mas, a verdade foi sempre esta: mesmo nos países já de vida difícil, tentou-se, até à última hora de paz, tratar o estrangeiro com hospitalidade carinho, oferecendo-lhe uma estadia que, em certos casos, lhe saía mais económica do que aos próprios naturais do país. Pessoalmente tive ocasião de verificar, na viagem efectuada nas vésperas do eclodir da guerra, que a média tirada entre o custo total dessa excursão, com todas as despesas incluídas, e a distância percorrida, me deu um preço quilométrico algo inferior a um escudo e muito mais reduzido do que o verificado em viagens efectuadas dentro do nosso País.

Tirem-se desta afirmação, aliás sinceríssima, as conclusões que se quiser. O que não sofre dúvidas é que, não agora, visto que a ocasião não é propícia, mas quando Deus misericordiosamente fizer de novo descer a bonança sobre êste encapelado e infeliz Mundo, o problema do turismo no nosso País tem que ser resolvido em definitivo, e devidamente aproveitado o diamante ainda em bruto das atrações naturais de Portugal.

Agora, nêste ano que começa, não mais animador do que o início do Bissento que se foi, o Turismo é, infelizmente, apenas mais um ferido desta sanguenta guerra, um ferido que só se poderá erguer do seu leito de dôr, para o início duma convalescença ainda demorada, quand o o primeiro expresso de passageiros partir, pelas linhas já reconstruídas, após o regresso do último combóio de tropas...

As nossas estradas e a accção da Junta Autónoma

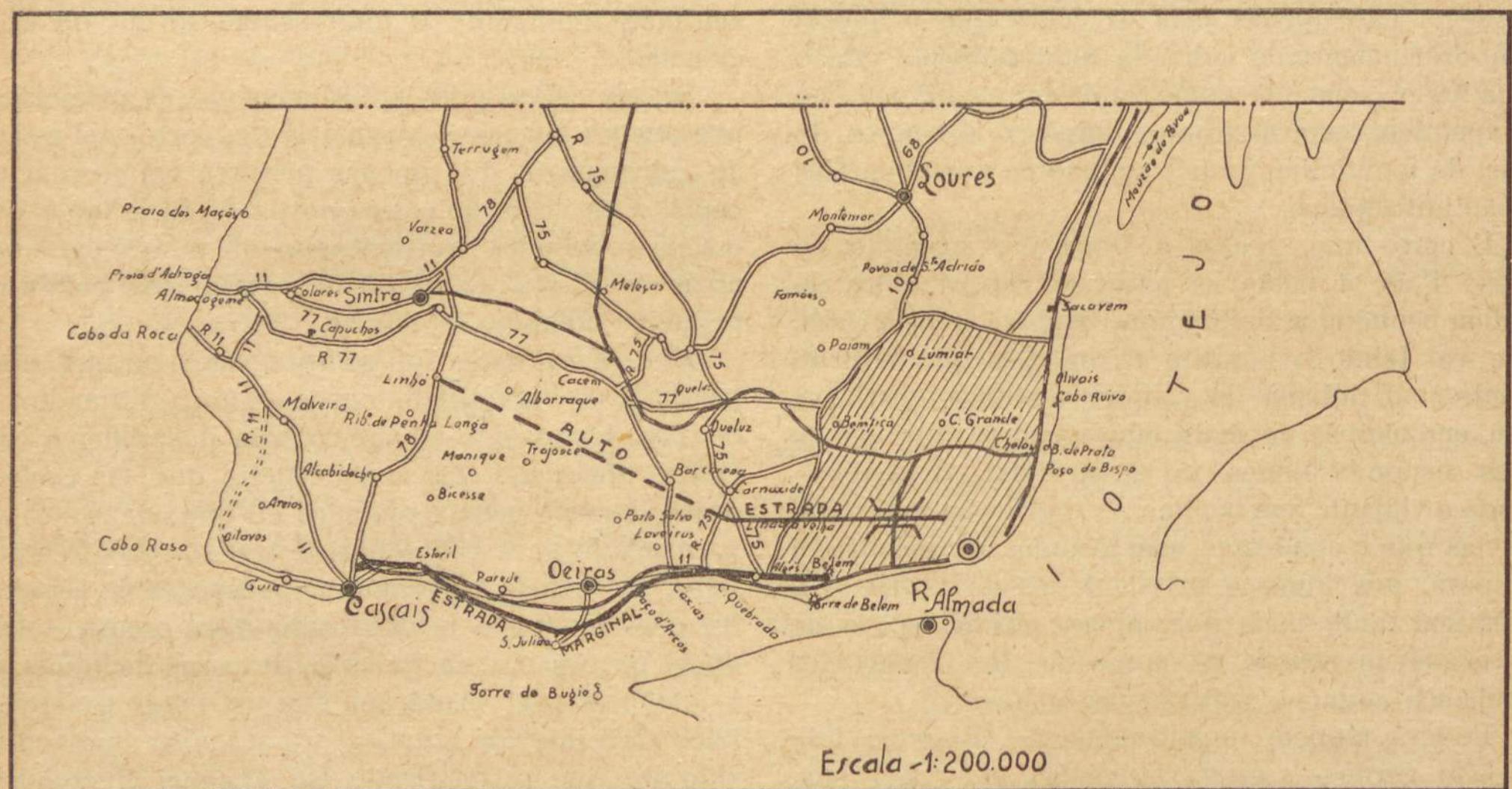
Possuimos actualmente uma boa r  de de estradas não são acêrca da sua extensão e serventia como quanto ao seu plano, ´a constru  o e ao estado de conserva  o.

Fontes dotou o País com uma rête de estradas boa para o tempo, e depois outros estadistas, que passaram pela pasta das Obras Públicas trataram de as desenvolver. Porém, mercê de circunstâncias diversas, desnecessárias de apontar, a conservação dessas estradas caiu numa deplorável incúria que envergonhava o País e sobretudo prejudicava a sua economia e transformava em horror o seu

ciências das suas condições de construção e o plano da rede exigiam um esforço, um dispêndio de largo caudal. Graças à atmosfera criada, em particular entre os técnicos, e à política após o 28 de Maio, criou-se em 1927 a Junta Autónoma das Estradas.

Difícil, penoso foi o problema presente a este organismo: além das exigências da construção de modernas estradas, havia numa rôde de perto de 14.000 quilómetros cerca de 6.000 completamente intransitáveis.

Deram-se à Junta os meios necessários para



trânsito. Era péssimo o estado da maioria das principais das nossas estradas.

Por outro lado a r  de não bastava às necessidades do País, econ  micas e turísticas. Havia que construir novas e boas vias, ligar centros de popula  o e produ  o e de turismo, e ampliar e tornar modernas outras, estabelecendo-se estradas modernas satisfazendo às exigências da nossa 花oca.

Tinhamos de corresponder à evolução das condições do transporte. Com a viação mecânica, que atingiu as proporções que todos vemos, «uma boa rede de estradas é tão necessária a qualquer país civilizado como um perfeito sistema arterial ao corpo humano», no dizer justo de certo ilustre engenheiro.

E parafraseando certas máximas pode estabelecer-se que pelas estradas dum país se conhece o seu grau progressivo, económico e turístico.

O estado lastimoso das nossas estradas, as defi-

enfrentar o problema e começou uma tarefa de larga ação. Seguiu-se um plano de realizações.

E nesta boa política de estradas o actual e ilustre Ministro das Obras Públicas, engenheiro sr. dr. Duarte Pacheco, logo que ocupou, pela primeira vez a pasta, prestou a sua atenção ao problema dando-lhe notável e avantageado incremento.

Pela primeira vez em Portugal o termo «auto-estrada» entrou nas coisas vistas, no vocabulário das palavras de acção, na visão das realidades, no plano das realizações.

Graças à política financeira e económica dos últimos anos e à acção dos governos, designadamente do ilustre ministro sr. dr. Duarte Pacheco, pôde a Junta Autónoma das Estradas realizar um esforço grandioso que «honraria — como disse al-

guém — qualquer povo, mesmo de recursos financeiros mais amplos e dispor de meios de execução muito superiores aos de Portugal».

Assim a Junta conseguiu em relativo curto espaço de tempo transformar os caminhos intransitáveis em que os barrancos haviam convertido as estradas, em vias regulares de trânsito e encetou o plano duma vasta e boa rede.

A sua acção tem sido deveras notável como o demonstram os factos. Desde 1937 foram reconstruídos e reparados cerca de 6.000 quilómetros de estradas dos quais cinco mil com pavimentos aperfeiçoados (betuminosos, calçadas e a betão).

Construiram-se 1.300 quilómetros de estradas completas e fizeram-se perto de 500 quilómetros de terraplanagens devidamente pavimentadas. Construiram-se e repararam-se inúmeras pontes e «fecharam-se itinerários com soluções de continuidade desde sempre», isto é ligarem-se troços interrompidos conseguindo-se assim a necessária continuidade.

A par disto tratou-se duma eficiência absoluta da conservação das estradas.

O plano da rede das estradas estabelecido é tão notável e importante que não só tratou da ligação dos centros económicos como do desenvolvimento e construção de novas vias servindo duplamente regiões, localidades, etc. Em 1927 não era possível, por exemplo, no inverno a ligação por estrada com o Algarve. Pois ao presente dois percursos, absolutamente utilizáveis em qualquer quadra do ano, servem esta província que é das mais ricas do País. E está em construção um terceiro percurso.

Por todo o País a rede das estradas sofreu um incremento rápido e grandioso. Mas o mais avançado dos planos encetou-se recentemente com a construção de estradas modernas, satisfazendo cabalmente às exigências do nosso tempo.

Iniciaram-se estradas de doze metros de faixa de rolagem em dezasseis de largura de plataforma.

Nestas dimensões se conta a estrada marginal de Lisboa a Cascais, quase concluída nos seus pormenores de acabamentos e que serve uma importante zona de povoações.

E de maior perfil transversal e tendo uma placa central ajardinada e duas faixas cada uma de sete metros e meio, além das bermas é a auto estrada em construção também da capital à mesma e importante vila e praia e cuja plataforma atinge vinte e dois metros.

Desta importante estrada, que atravessa uma região interior, e se constroi com grande incremento, está em via de conclusão um grandioso viaduto, vencendo o vale de Alcântara, que dá acesso aos troços construídos já na Serra de Monsanto e aberto e em obras adiantadas na periferia da cidade.

Actualmente pensa-se na construção doutra

auto-estrada que terá a sua primeira realização entre Lisboa e o Carregado e será talvez continuada até Santarém.

Brevemente iniciar-se-á a construção doutra estrada de turismo marginal na Serra da Arrábida.

A Junta Autónoma das Estradas foi natural e lógicamente atribuída em 1932 outra obra: a dos chamados «Melhoramentos Rurais» mediante os quais o «Estado participa com os organismos administrativos na construção e reparação de estradas municipais, caminhos vicinais, cemitérios, fontes, lavadouros, etc.».

Nos mais recônditos lugares de Portugal existem testemunhos destoutra obra, dos Melhoramentos Rurais.

Tem sido, pois, vasta, notável e importantíssima a acção da Junta Autónoma de Estradas. E em resumo a sua actuação pode sintetizar-se por este quadro de realizações cujos números só nos foi possível conhecer até 1939:

| Anos económicos | Construção e grande reparação de estradas e pontes (CONTOS) | Conservação (CONTOS) | Melhoramentos Rurais (CONTOS) |
|-----------------|---|----------------------|-------------------------------|
| 1927-28 | 27.378 | — | — |
| 1928-29 | 72.747 | — | — |
| 1929-30 | 86.521 | 26.612 | — |
| 1930-31 | 70.805 | 30.304 | — |
| 1931-32 | 80.991 | 28.068 | — |
| 1932-33 | 82.374 | 28.040 | 2.248 |
| 1933-34 | 70.738 | 27.737 | 10.551 |
| 1934-35 (3 Sem) | 134.197 | 47.397 | 19.793 |
| 1936 | 93.015 | 33.054 | 9.520 |
| 1937 | 62.025 | 30.970 | 12.769 |
| 1938 | 44.195 | 37.609 | 11.177 |
| 1939 | 103.445 | 41.489 | 11.415 |

Estes números, sobremaneira elucidativos, mostram o esforço e a acção da Junta Autónoma das Estradas, organismo em boa hora criado, e presidido primitivamente pelo saudoso general engenheiro Teófilo da Trindade e na actualidade pelo ilustre Presidente da Ordem dos Engenheiros, o sr. brigadeiro Silveira e Castro, e a que os srs. Ministro das Obras Públicas e Sub-secretário de Estado da mesma pasta tem prestado toda a sua atenção realizando uma política económica de evidente progresso e nacionalismo.

Mercê desta política de desenvolvimento económico, baseada no saneamento financeiro do ilustre estadista sr. dr. Oliveira Salazar, e que tem encontrado no sr. Duarte Pacheco, um dos mais notáveis ministros das Obras Públicas, o seu grande realizador, foram transformadas as estradas intransitáveis de há quinze anos e estabelecida uma rede de comunicações fáceis e esplêndidas não só pelas reparações e reconstruções feitas como pela construção de novas e modernas vias satisfazendo ao trânsito actual e às necessidades do nosso tempo.



VISEU

Um trecho das trazeiras da Sé

A imortalidade de Portugal

e a accção dos nossos missionários no Oriente

Por REBELO DE BETTENCOURT

A imortalidade de Portugal não é apenas o nosso território que a confere, asseguram-na, de igual modo, espiritualmente, as outras nações do mundo. Por toda a parte a presença de Portugal é, com efeito, uma realidade glorirosa.

Quem visitou a "Exposição do Mundo Português" não só fez uma viagem à roda do nosso país e seus domínios, deu, também, uma volta ao globo, sempre na peugada da passagem e da influência dos homens de Portugal.

A Europa, as duas Américas, a África e o Oriente muito devem ao nosso esforço. Com os descobrimentos marítimos revolucionámos, por completo, a política económica da Europa, e criámos, em seguida, novas civilizações. Pátria de marinheiros e de lavradores, Portugal não se afirmou exclusivamente com as suas navegações e as suas conquistas militares mas, também, pelo seu espírito e pela irradiação da sua cultura.

Esta faixa ocidental da península hispânica tem sido o berço de alguns dos mais nobres espíritos de que a inteligência humana se pode orgulhar. Não me refiro exclusivamente aos seus mais altos Poetas, englobado no número desses espíritos bem nascidos os sábios, os pedagogos e os missionários católicos que, tendo levado para longes terras a Cruz e a palavra de Cristo, para lá transplantaram, ao mesmo tempo, o génio lusíada. Com esse espírito prolongaram e engrandeceram êles Portugal.

A cultura portuguesa tem os seus pergaminhos e orgulha-se de uma brilhante e longa tradição. Se é certo que na nossa literatura e nas nossas construções políticas temos sofrido, por vezes, a influência estrangeira, também nós, por nossa parte e contra-partida, temos sido, em países longínquos, os portadores da cultura europeia e do espírito latino.

Teófilo Braga, esse mesmo Teófilo tão mal estudado e já tão injustamente esquecido, e que foi, quer o queiram quer não, um dos mais ardentes arautos do nosso orgulho nacionalista, escreveu uma vez:

— No século em que os navegadores portugueses

assombravam a Europa, os humanistas portugueses também ocupavam os principais lugares nas Universidades de Paris, Bolonha, Salamanca e Louvain, e os espíritos superiores que mais actuaram no século XVI, como Rabelais, Montaigne, Inácio de Loiola e Calvinho, deveram aos pedagogos a sua direcção mental."

E quem foram êsses pedagogos?

Não devemos esquecer e ignorar os seus nomes, principalmente os de André de Gouveia, Diogo de Teive e Francisco Sanches, médico e filósofo. Mas não foi só na Europa que Portugal, por intermédio dos seus mestres mais insignes, abriu sulcos profundos com a sua influência cultural. Também no Oriente a projecção portuguesa deixou rastro luminoso e duradouro. Dois missionários, por exemplo, Francisco Furtado e Inácio da Costa, ambos açoreanos, da Ilha do Faial, realizaram na China, um em fins do século XVI e outro em princípios do século XVII, uma notável obra católica e cultural. O primeiro deu ali a conhecer a obra de Aristóteles e a "Lógica e Metafísica" do Curso Coninbricense; o segundo estudou e vulgarisou, em livros escritos em chinês, a doutrina e o pensamento de Confúcio.

O sr. dr. Xavier Fernandes, no seu recente e valioso livro — "Estudos de linguística", escreve, a páginas 15:

"Verdadeiramente formidável foi a expansão da nossa língua pela Ásia nos séculos idos! Ela chegou a falar-se, mais ou menos pura, por toda a Índia, na Malásia, Pegú, Bramá, Sião, Tonquim, Conchinchina, China, etc., onde se fazia ouvir da boca de povos etnicamente diversos e diversos também pelas respectivas religiões professadas."

Na sua notável comunicação ao 3.º Congresso Internacional da História das Ciências — "De l'Influence Portugaise au Japon", o ilustre médico e cientista, meu querido amigo, Dr. Arlindo Camilo Monteiro, fala-nos da influência que exercemos não só no Império Nipónico mas também na Índia. Na verdade, foi deveras notável a acção dos nossos missionários

em Meliapor, Negapatão e Cochim, onde instituiram vários Hospitais e Misericórdias.

Não menos notável foi o sulco que os nossos missionários traçaram na China. Nesse misterioso país, êles não limitaram a sua acção ao ensino da doutrina de Cristo, pois exerceiram também, com superioridade, os cargos de mestres de astronomia e matemática.

O Dr. Arlindo Monteiro cita alguns nomes desses ilustres e beneméritos missionários, como o Padre Tomaz Pereira, matemático eminentíssimo, que chegou à China aí por volta de 1673 e traduziu em chinês um método de música prática e especulativa", posto, em seguida, em língua tártara, por ordem do Imperador; o padre Manuel Dias, que traduziu também em chinês um tratado sobre a Esfera e, finalmente, o padre André Pereira, natural do Pôrto, que beneficiou das honras de reitor do Colégio de Pekim.

Inteligentes, portadores de opulenta bagagem científica e filosófica, os jesuítas deviam distinguir-se pelo seu trato insinuante, pois foram quase sempre rodeados de amizades preciosas e altas considerações. O padre Tomaz Pereira conquistou por seus méritos pessoais e científicos os favores e a amizade do Imperador da China, que o nomeou Presidente das Matemáticas em Pekim; o padre José Bernardo de Almeida, que chegou ao Império Celeste em 1759, exerceu o cargo de Astrónomo da Corte; o padre Simões Rodrigues, professor de matemática, nessa mesma Corte, recusou, por modéstia, as honras do mandarinato.

Aos missionários, como se vê, devem os portugueses e o mundo inestimáveis serviços de carácter científico. Efectivamente, êles trouxeram novos ele-

mentos e conhecimentos com que enriqueceram a história, a geografia, as ciências naturais, a etnografia e a medicina.

Na "História do Japão", redigida pelo padre Luís Flores, encontra-se documentada a influência que os portugueses exerceiram naquele império. De diversos modos e em diversos sectores ela se manifestou: no comércio, na indústria, na economia, na própria arte da guerra, fazendo-se também sentir nos costumes, na legislação e na literatura. Até a língua japonesa se encontra acrescentada com a adopção e a nacionalização de termos de origem portuguesa.

Digna igualmente de menção é a influência que, sob o ponto de vista social, os missionários portugueses exerceiram no Japão. Organizaram modelamente a assistência médica aos pobres e à infância, votada, então, ao abandono, pois, nesse tempo, o infanticídio era praticado com freqüência, com indiferença, como uma coisa natural da vida. Sabe-se também que alguns médicos japoneses, convertidos ao cristianismo, se baptizaram com nomes de origem portuguesa, como Paulo Senior e Paulo Júnior.

Em toda a parte, como se vê, o sêlo da influência portuguesa encontra-se apostado, por todos os séculos, em desafio glorioso às próprias leis da morte.

Portugal, que nasceu à beira do Atlântico, quando abriu, no século XV, as velas amplas das suas caravelas para o mistério e os perigos dos oceanos, rasgou para a humanidade novos horizontes e conquistou para si a imortalidade. Com efeito, o nome e a glória de Portugal estão em toda a parte, e se um dia um poeta escrever uma fábula sobre o mar — a fábula só será bela, verdadeira e eterna, se as águas falarem, como nós, a língua portuguesa, doce e heróica!





TRIBUNA DO CORPO DIPLOMÁTICO E CONVIDADOS NO MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS

O Duplo Centenário

e as suas grandiosas Comemorações

O início das festas

EM 2 de Junho de 1940, iniciaram-se as comemorações centenárias em todo o Mundo Português. Celebrámos oito séculos de História, bela e grandiosa. A nossa história tem vastas tradições. Oito séculos ! Portugal é eterno.

Uma raça, como a portuguesa, não desaparece ; às vezes dorme, porém desperta...

Mas façamos a evocação.

A abrir as festas realizou-se a reabertura com benção solene da Sé Patriarcal por S. E. o Senhor Cardinal Patriarca de Lisboa. E celebrou-se solene "Te Deum", em acção de graças pela Fundação da Nacionalidade. Às 11 horas foram disparadas salvas, pelos navios de guerra surtos no Tejo e por baterias de artilharia postadas nos pontos altos da Cidade. Também os sinos repicaram festivamente: Foram simultâneas estas cerimónias em todo o Império Português. Solenemente, no terraço da galilé da Sé, surgiu a figura do Chefe da Igreja Nacional, que se fazia acompanhar dum diácono, trazendo a Cruz de D. San-

cho I e por um homem de armas, empunhando a espada de Afonso Henriques ; junto dêste, um guerreiro com o estandarte da Fundação. A multidão ficou silenciosa. Doze charameleiros do Século XII entoaram a marcha de guerra da Fundação, após o que falou S. Eminência. Fê-lo com elevada unção religiosa, sentimento pátrio e grande eloqüência.

"Portugueses de àquem e além-mar, clamou S. Eminência, vós todos que trazeis, onde quer que estejais, Portugal no coração, os da Metrópole, onde a Mão de Deus pôs o berço da Nacionalidade ; os que continentes e mares separam dêle sem os desunir da Pátria, habitantes dêsses pedaços dela que são a sua imagem reflectida noutros continentes e entre outros povos ; e os que andais espalhados por tôdas as partes do Mundo que nossos antepassados aumentaram e alargaram devassando o mistério dos mares tenebrosos (que a tantos dêles amortalharam no imenso lençol das suas águas profundas), e restituindo à terra e a Deus as opulentas terras longínquas ignoradas ou inacessíveis : — e vós brasileiros, nossos irmãos, que aqui no "solar da raça", como lhe chamou um dos vossos, não sois

estrangeiros, pois a nossa História é apenas o prefácio da vossa, e aí, sob a luz brilhante do Cruzeiro do Sul, continuais, na mesma língua, na mesma Fé, no mesmo sangue, uma epopeia que quizestes escrever só por vossas mãos: — portugueses, brasileiros, ouvi! ouvi! ouvi! ouvi!»

E o ilustre príncipe da Igreja após eloquentes e calorosas palavras finalizou:

«Portugueses brasileiros, com os corações ao alto, nesta data do Natal da Nação portuguesa, que pode dizer, para quase todas as outras ainda as maiores ao contar os seus oito séculos de história, como Heródoto conta que lhe disseram os sacerdotes egípcios: «vós outros sois crianças! gritemos como era usança antiga (e certamente muitas vezes foi dito desse mesmo terraço) todos à uma, tão alto que nos oiça o Mundo inteiro! — «Arraial, arraial, arraial, por Portugal!»

E o público repetiu com calor e portuguesismo e certa comoção:

«Arraial, arraial, arraial, por Portugal».

Mons. Pereira dos Reis leu depois a Bula do Papa Alexandre III, «Manifestis Probatum», confirmado a constituição de Portugal.

Neste ambiente de emoção e patriotismo chegou o Chefe do Estado, que foi recebido, no pórtico, por S. Eminência e outras autoridades da Igreja, e muitas altas individualidades. Dirigiu-se para a Capela Mór o sr. General Carmona e tomou lugar num cadeiral, ao lado do Evangelho, à direita do Trono em que se sentou S. Eminência.

Na sessão da Câmara Municipal de Lisboa, realizada com singular brilho e importância, foi declarada a inauguração do Ciclo das Comemorações. Presidiu o Chefe do Estado, que chegou aos Paços do Concelho em cortejo que se revestiu também de grande solenidade e brilho.

Um esquadrão de cavalaria 2 iniciava-o, após o que seguiam automóveis com os srs. presidentes da Assemblea Nacional e da Câmara Corporativa, membros da Casa Civil e Militar da Presidência e por fim um automóvel com os srs. Presidentes da República e do Conselho. À estribeira cavalgavam os comandantes Militar de Lisboa e da brigada de Cavalaria.

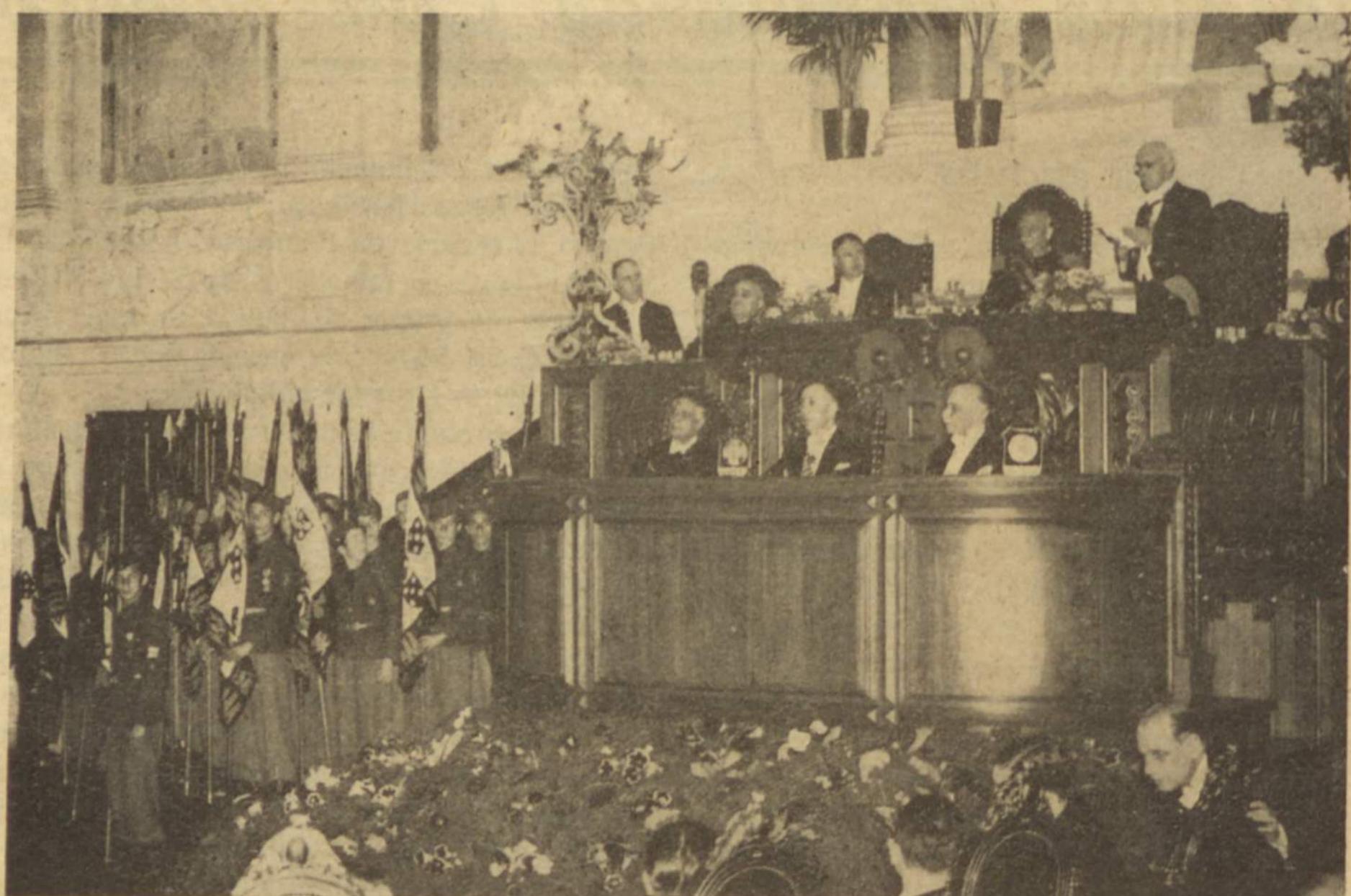
Pelo percurso formavam as unidades da Guarda, Mocidade Portuguesa, Legião, etc., e na Praça do Município as Escolas Naval e do Exército.

Imenso povo aglomerava-se pelas ruas do trajecto ovacionando, à passagem, o Chefe do Estado.

Também defronte da Câmara foi o sr. Presidente da República ovacionado pela multidão estacionada.

Após a recepção ao venerando Chefe do Estado realizou-se a sessão. À direita do sr. General Carmona sentaram-se os srs. Presidentes do Conselho e da Câmara Corporativa e à esquerda os srs. presidentes da Assemblea Nacional e da Câmara Municipal de Lisboa. Noutros lugares encontravam-se os restantes membros do governo, o sr. Cardeal Patriarca, general Francisco José Pinto, embaixador especial do Brasil às Comemorações Centenárias e outras individualidades de destaque.

Em nome da cidade, o sr. Engº Rodrigues de Carvalho saudou o Chefe do Estado. Depois o sr. General



SESSÃO INAUGURAL DO CONGRESSO DO MUNDO PORTUGUÊS,
NA SALA DA ASSEMBLEA NACIONAL



O CHEFE DO ESTADO É RECEBIDO PELO SR. PRESIDENTE DO CONSELHO
À ENTRADA DO PAVILHÃO DE HONRA DA EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

Carmona pronunciou solene e notável discurso que foi retransmitido pela Emissora Nacional:

"Senhores: Inicia-se hoje o ciclo das Comemorações Centenárias, e cabe-me como Chefe do Estado o encargo de o abrir; mas este encargo é para mim honra e ventura e tão grande que fixo o momento e me detengo um pouco para o medir e agradecer à Providência o alto destino da minha vida.

Celebramos dois centenários, mas em verdade esta comemoração abrange toda a vida da Nação através de oito séculos bem cheios e intensamente vividos. Há oito séculos que a Nação existe; nenhuma outra na Europa, pode dizer-se, tem mais antigo brasão, nem definiu mais cedo os seus limites geográficos e criou um espírito nacional, uma individualidade inconfundível. E se esta afinidade é bastante para lhe dar nobreza velha, a sua origem é ainda mais antiga, porque a reconquista é a restituuição aos que, com fisionomia própria, já muitos séculos antes ocupavam o território.

E S. Excelência terminou:

"Recordemos todos os que viveram antes de nós, evoquemos a sua memória, admiremos o sulco que deixaram na terra, inclinemo-nos ante a sua obra e rectifiquemos a promessa que elas tantas vezes fizeram de permanecer fieis à sua fé patriótica; e juntando a nossa aspiração viva à sua aspiração já agora espiritual, ergamos as orações para Deus, e solicitemos para a terra portuguesa a sua eterna proteção."

Aclamações colorosas sublinharam o discurso de Sua Excelência, após o qual assomou à varanda do Município, acompanhado do sr. dr. Oliveira Salazar. Da praça romperam os vivas e palmas, numa vibração grandiosa.

* * *

Na mesma data foi inaugurada a I Exposição Nacional de Floricultura pelo Chefe do Estado, e em suplemento ao *Diário do Governo*, publicou-se uma ampla amnistia.

A sessão na Assemblea Nacional

A sessão na Assemblea Nacional revestiu-se dum brilhantismo e duma grandeza excepcional.

O sr. dr. José Alberto dos Reis, em nome do Chefe do Estado, abriu a sessão, falando a seguir o sr. dr. Júlio Dantas, presidente da Comissão Executiva das Comemorações Centenárias. Outros oradores lhe sucederam: os srs. dr. Deniz da Fonseca, em nome da Assemblea Nacional; professor dr. Abel de Andrade, em nome da Câmara Corporativa; e o ministro Edmundo Pinto em nome da embaixada especial do Brasil. Todos os oradores foram muito aplaudidos, particularmente o delegado brasileiro, sr. dr. Edmundo Luiz Pinto, cujo discurso foi uma notabilíssima oração que agradou

não só pela eloquência como pela emotividade das referências a Portugal.

As festas de Guimarãis e doutras terras de Portugal

Em 4 de Junho realizaram-se as comemorações do Centenário da Fundação da Nacionalidade em Guimarãis que tiveram grande brilho e imponência.

Presidiu o Chefe do Estado e assistiu o governo com o sr. Presidente do Conselho.

Houve missa campal junto do histórico castelo, onde pela primeira vez se alçou a insígnia da nacionalidade, cortejo de flores depositas por raparigas do campo, representação do "Auto da Fundação" iluminações, etc..

No dia seguinte em Braga celebraram-se também várias festas comemorativas presididas pelo sr. Ministro das Obras Públicas, e em 6 do mês foi a inauguração do padrão comemorativo do recontro do chamado Campo da Matança, primeira batalha de portugueses com os galego-leoneses, na vila dos Arcos de Val-de-Vez.

Seguiram-se em 7 as comemorações no Pôrto evocando a concessão do foral do bispo D. Hugo, a criação da 1.ª bolsa comercial por D. Diniz e a sua reorganização por D. João III, e no dia 8 em Coimbra com cerimónias em Santa Cruz perante os túmulos de Afonso Henriques e D. Sancho I e na sala dos Capelos comemorando a fundação da Universidade.

Depois foi o Acto Medieval em Lisboa com romagem à Sé e ao Castelo de S. Jorge e representação de uma alegoria histórica-dramática.

Nos dias 12 e 13 foram as festas populares do Santo António realizadas este ano com marcado brilho e acrescidas da representação de um auto do glorioso dramaturgo.

Outras festas se foram realizando. Comemorou-se a Batalha de Ourique e no Algarve celebraram-se festas pela tomada de Faro e elevação a cidade da capital algarvia, e em Lagos e Sagres comemorando o ciclo henriquino das navegações.

Em Tomar inaugurou-se o monumento a Guadim Pais, em Leiria e Alcobaça respectivamente as comemorações das primeiras cōrtes e da batalha de Aljubarrota, em Obidos, nas Caldas com uma larga e interessante exposição, e em Santarém comemorando datas e feitos gloriosos.

E em Évora comemorou-se, com a participação da representação da Espanha, a batalha do Salado.

Inauguração da Exposição Histórica do Mundo Português e Cortejo

Em 16 de Junho foi inaugurada com grande brilho e solenidade a Exposição Histórica do Mundo Português que foi um grandioso e monumental certame evocando não só o nosso glorioso passado como pondo em destaque as notáveis qualidades da raça

portuguesa, o seu presente marcado não já por esta exposição que foi milagre de realisação, como por documentário do nosso valor cultural económico e da riqueza do nosso vasto império ultramarino.

Presidiu o Chefe do Estado, assistiram o Governo, embaixadores extraordinários e os membros do Corpo Diplomático, altos funcionários, representantes dos municípios, etc., e grande multidão.

Entre outros pavilhões a que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se tem referido nos seus números, mereceu destaque o Pavilhão do Brazil que largamente contribuiu para o brilho da Exposição.

* * *

O Cortejo Histórico do Mundo Português foi um dos números mais imponentes e majestosos das Comemorações do Duplo-Centenário, e levou a Belém uma multidão de gente como poucas vezes se tem juntado.

Alguns milhares de figurantes tomaram parte neste grandioso cortejo que abrangia os vários ciclos da História Pátria e terminava pelo documentário completo de tipos, costumes e trajes das nossas províncias metropolitanas e ultramarinas.

Em sete épocas se dividiu a evocação de figuras e factos históricos a que se seguiu a parte representativa da etnografia de hoje de Portugal de à quem e àlém Mar.

Abriu o cortejo, lógicamente, com bandeiras da Fundação, de D. João I, das batalhas da Restauração, da Guerra Peninsular e da Grande Guerra, trofeus gloriosos a assinalar feitos históricos e por um carro evocando a antiga, distante Lusitânia, germen de Portugal.

E o cortejo começava a desenvolver a evocação



D. JOÃO I E D. FILIPA DE LENCASTRE,
EM FRENTE DOS PAVILHÕES DE HONRA E DE LISBOA



O ELEFANTE DA ÍNDIA, NA EVOCAÇÃO
DA EMBAIXADA DE D. MANUEL I A ROMA

dos tempos dêstes feitos, a desenrolar as várias épocas gloriosas da História Pátria.

A primeira época, a da Fundação, verde no traje, divisa "Liberdade, Esperança", destacava a conquista de Lisboa evocando a entrada solene de D. Afonso Henriques e das suas hostes, após a rendição, da velha Olissipo. Fôrças montadas, trombeteiros, cavaleiros, o cruciferário, o Arcebispo de Braga rodeado pelos bispos do Pôrto, Vizeu e Lamego, o alferes Pero Pires conduzindo o estandarte real, el-rei Afonso Henriques e os seus oficiais maiorais, os mestres dos Templos e da Ordem do Hospital com seus escudeiros, alferes com as signas dos condeis, capitães de cinco a dez cavaleiros, comendadores das ordens militares, pendões, alferes com signas diversas, adais, cavaleiros vilões e do concelho de Coimbra, etc., a que se seguiam a pé o almocadém ou caudilho da peonagem, arqueiros, besteiros, fundibulários, etc., acompanhados por grande engenho de guerra.

E vinha depois a evocação da 2.ª época — «Consolidação» do reino — vermelho dos trajes sob a divisa "Valor". Evocava a gloriosa batalha de Aljubarrota. Na vanguarda das tropas vinha Diogo Gil, alferes de Nun'Alvares com a bandeira dêste, a figura gloriosa do Condestável acompanhada de escudeiros, a valorosa Ala dos Namorados — Alvaro Enes de Sernache empunhando a bandeira, Mem Rodrigues de Vasconcelos e cerca de dusentos cavaleiros.

A época da Consolidação seguia-se a da «Paz», com indumentária branca, alva, correspondendo à evocação e à divisa "Candura, Simplicidade".

São os tempos em que o Mestre de Aviz, cingida a coroa real e casado com a inglesa D. Filipa de Lencastre, consolida o reino.

Após as figuras dos reis, surge D. Leonor mon-

tada numa mula ajaezada e coberta de brocados, às rédeas e às estribeiras irmãos de D. Duarte e um fidalgo de sangue real sustentando o sobre-cruz, cavaleiros, notáveis, escudeiros, burgueses, mercadores, judeus e mouros etc..

A 4.^a época é a "Expansão" simbolizada na cõr pela púrpura e na divisa por "Poder". São o comêço das conquistas de àlem Mar e Descobrimentos. Abriu o trôço por um leão conduzido por mareantes simbolizando o primeiro que veio de África. Depois o glorioso Infante — D. Henrique, o navegador — D. Afonso V, o Príncipe Perfeito, seu filho, rodeados por cavaleiros cobertos de glórias, uma grande peça de cerca de vinte mil quilos de peso tomada em Diu por 1537 ao sultão de Cambaia, os vice-reis e capitães da India sob umbelas orientais; Vasco da Gama, Pedro Alvarés Cabral, D. Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque, D. João de Castro, etc..

São os tempos dum vasto domínio português.

E assim a 5.^a época evoca o "Império" — divisa "Soberania", vestes azuis. E como representativa da nossa riqueza e domínio figurava-se a solene e imponente entrada em Roma no ano de 1314 de Tristão da Cunha, embaixador de el-rei D. Manuel. Grandeza, espectáculo, glórias.

Marchavam os trombeteiros, os charameleiros, os caçadores de orbu e onça, um elefante da India, Nicolau de Faria, estribeiro de el-rei, Garcia de Resende como secretário da embaixada, um rei de armas anunciando o embaixador e Tristão da Cunha com os drs. Diogo Pacheco e João de Faria, seus acessores.

"Colonização" era a época seguinte evocada. Divisa "Ciência e Sacrifício", cõr negra. Um carro triunfal conduzia D. João III, um sabio, um colono e um missionário, a que se seguiam largo número de personagens representativas da nossa colonização e conquista por África, Ásia, América e Oceania, as quatro partes do mundo por onde fomos senhores.

A época seguinte é de "Esplendor", a do Rei Magnânimo que tem por divisa "Riquesa e Prestígio", e vestes cõr de ouro. Representa-se pela embaixada que D. João V mandou a Clemente XI. E surge majestosa a embaixada: Alas de palfreneiros e lacaios, o coche com o embaixador Marquês de Fontes, ladeado por oito pagens, o decano e o sub-decano tornejando a carruagem, o estribeiro, o mestre da cavalaria, quatro lacaios, etc., etc., desfilando pela velha Roma dos papas.

E terminavam as sete épocas notáveis da nossa História para dar lugar à representação do Portugal do presente, através tipos e figuras do povo da metrópole e do Ultramar. E abria esta última parte do cortejo pelo Minho. Zés-Pereiras "atroando com seus tambores os ares", lavradeiras e lavradores de Viana do Castelo, gente de Carreço, Afife, Mealhada e de Santa Marta, elas nos seus trajes garridos e peculiares — sargaceiros de Espoende e da Apulia, mulheres de Barcelos, carro do trabalho e grupo de Braga.

E vinham depois Trás-os-Montes e Alto Douro com os pauliteiros de Miranda, barqueiros, etc., a que se seguia o Douro Litoral com mulheres de Avintes, grupos da Madalena e Gulpilhares, — elas com uns chapelinhos curiosos — pescadores da Póvoa de Varzim e carros do trabalho de Amarante e da vila da Feira.

A Beira Alta era representada por capuchas da Charneca, grupos de Malpica, Monsanto, Paul, Casal da Serra da Estréla, dança dos homens e dança das Virgens, romeiros, etc.

E surgia a Beira Litoral com as suas lindas e elegantes varinas, mulheres de Ovar, da Murtosa, de Mira, da Gandara, etc., tricanas de Ilhavo — a terra classificada como das mais bonitas portuguesas — e de Aveiro, salineiros e salineiras, grupo de Sever de Vouga, capuchas de Gois e de Arganil, moleiros da Lousã, monadeiras dos campos de Coimbra, barqueiros do Mondego, mulheres de Lorvão e Leiria, o rancho da Tôrre Vera e o rancho de Coimbra.

Depois o Ribatejo com os campinos de Vila Franca e da Borda de Água, os tabuleiros de Tomar, pescadores e marítimos fluviais, rancho de Almeirim, etc.

A Extremadura representava-se por pescadores da Nazaré, lavadeiras de Caneças, saloios, rancho da Madragôa, carro da Fera de Santa Suzana, etc.

E o Alto Alentejo por azeitoneiras de S. Bento, ceifeiras e ceifeiros de S. Romão, ranchos da Orada e Castelo de Vide, grupos de Niza e carros alentejanos.

Por sua vez o Baixo Alentejo apresentava os seus campinos de Alcacer do Sal, as mondeiras, ceifeiros, pastores, azeitoneiras, carros, etc., e do Algarve almoçaves, quicos de Monte Gordo, vendedores de peixe, pescadores, montanheiros, grupo de Alte e carro do trabalho.

As Ilhas eram evocadas pelos vilões, vendedeiras de flores e carros de bois da Madeira, homens de carapuça e mulheres de capote, casais de aldeões, foliões com bandeiras, ferrinhos e pandeiros e o carro da regional festa do Espírito Santo dos Açores.

E o cortejo terminava por um grupo numeroso de indígenas do Ultramar: um grupo folclórico de Cabo Verde, cavaleiros fulas, família da mesma tribo, mandingas e bijagozes da Guiné, nativos de S. Tomé, o Rei do Congo e a sua consorte e seus ministros, quipungos e bochimanes de Angola, marimbeiros, pichopes, macondes e outros indígenas de Moçambique, naturais da nossa Índia, dois "rickshaws" com passageiros, dragão, e gente de Macau e uma família indígena da distante Timor.

Por fim um carro alegórico, da Mocidade Portuguesa simbolizando o "Portugal de amanhã".

E assim terminava o majestoso, imponente e grandioso Cortejo Histórico do Mundo Português que foi uma das mais notáveis e admiradas comemorações do Duplo Centenário, dêsse centenário da nacionalidade que o País festejou.



O DESFILE DO CORTEJO EM FRENTE DO PAVILHÃO DOS PORTUGUESES
NO MUNDO

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO



ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

O CARRO EVOCATIVO DA LUSITANIA

* * *

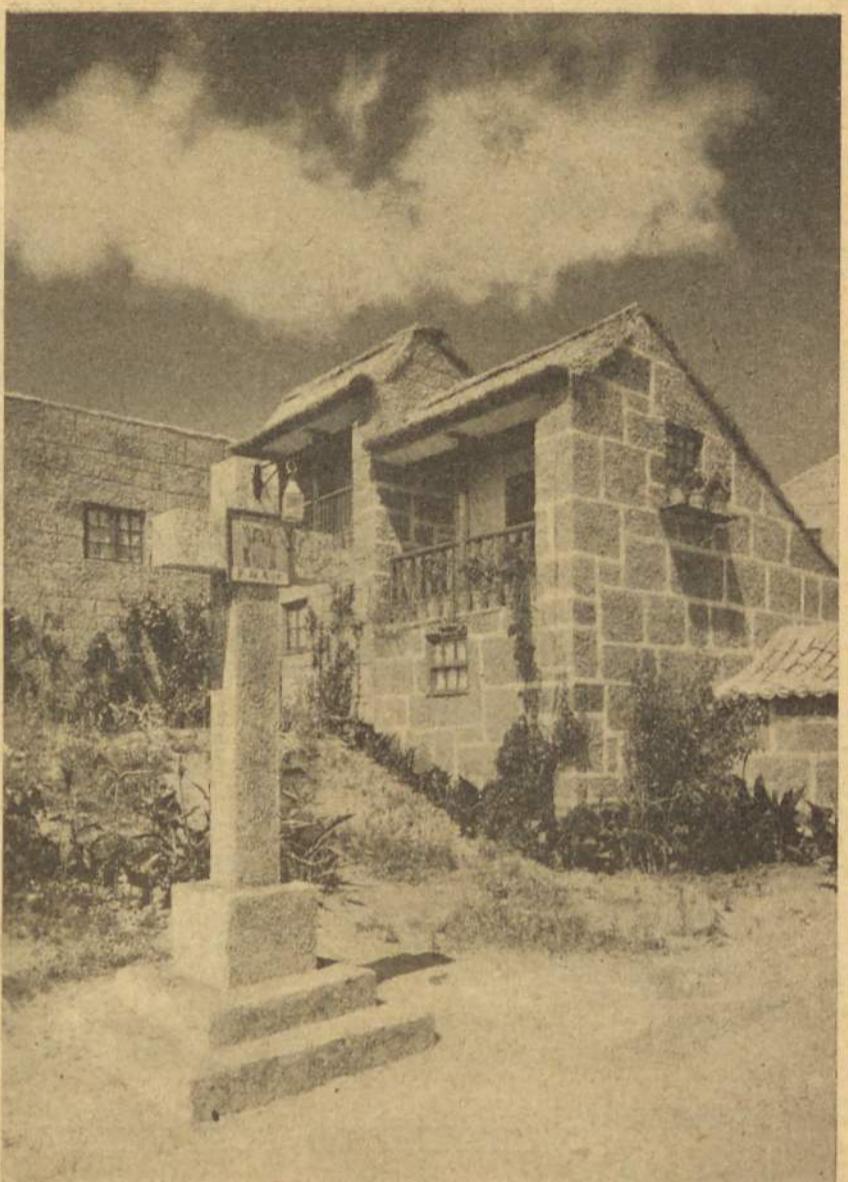
Com grande —, numerosíssima afluência de visitantes — e neste caso teremos de aludir à C. P. que realizou por dia dezenas de comboios especiais e à Carris que manteve sempre um esplêndido serviço de eléctricos acrescido pelo de autocarros — manteve-se a Exposição Histórica do Mundo Português que foi aumentada com novos pavilhões, números, etc.

Entre outros números conta-se o da Nau *Portugal*, ideada pelo falecido e erudito oficial de marinha e historiador comandante Quirino da Fonseca, e que representa o tipo das embarcações gloriosas de outras eras. Fundeu na doca privativa da Exposição e foi muito visitada. Nele se realizaram alguns banquetes de homenagem.

As embaixadas extraordinárias

Largo número de países se fizeram representar especialmente nas comemorações do Duplo Centenário, enviando alguns embaixadas extraordinárias e outros considerando como tal os seus representantes aqui acreditados.

Entre as embaixadas tem sobremaneira destaque as de Inglaterra, Brasil e Espanha. A Grã-Bretanha e S. M. o rei Jorge VI fizeram-se representar por S. Alteza o Duque de Kent, assistido de militares e diplomatas. A do Brasil que era numerosa, veio presidida pelo ilustre general sr. Francisco José Pinto e constituída por um grupo numeroso de individualidades de destaque nos meios oficiais e culturais. E a de Espanha



CRUZEIRO NUMA ALDEIA TRANSMONTANA

foi presidida pelo embaixador D. Nicolau Franco e oficiais generais e diplomatas.

Entre as representações às festas devemos ainda mencionar a Infanta S. Alteza a Snr.^a D. Filipa Maria, representante da Casa de Bragança.

Congressos e diversas exposições

Entretanto foram inauguradas várias exposições e efectuados diversos congressos.

No Museu das Janelas Verdes, cujo novo corpo do edifício foi inaugurado, abriu uma numerosa e interessantíssima exposição dos Primitivos Portugueses, assim designada — abrangendo um "século de pintura" e algumas obras e artistas que trabalharam já em adiantada época do século XVI e marcam as escolas de Moro e espanhola.

E numa das dependências dos Jerónimos, graças a uma aquiescência honrosa e amável do Governo Espanhol, realizou-se uma "Exposição artística de recordações portuguesas em Espanha". Nela figuravam retratos de nossos reis e príncipes desde o século XVI ao século XIX, obras de arte de artistas portugueses ou oriundos de Portugal, entre os quais quatro admiráveis estátuas de Manuel Pereira, a armadura do nosso rei D. Sebastião, rica e notável peça, as celebradas tapeçarias de Pastrana, bem como outros, trabalhos de lavantaria, exemplares de cartografia e livraria.

O público culto admirou extraordinariamente esta exposição, na qual, com intuito de divulgação, figu-



CENA ALDEÃ



ASPECTO DA PARTE FOLCLÓRICA DO CORTEJO, VENDO-SE À DIREITA
OS SARGACEIROS DE ESPOSENDE

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO



O COCHE DA EMBAIXADA DE D. JOÃO V AO PAPA CLEMENTE XI

ravam dois quadros de Greco, mostrando o seu conceito estético e a sua técnica artística.

Também nas Janelas Verdes abriu uma exposição de primitivos peninsulares que apesar do número reduzido das suas obras, mereceu justa e encomiasta admiração.

No Pôrto efectuou-se uma Exposição de obras do escultor Soares dos Reis e no Museu Machado de Castro de Coimbra uma Exposição de Ouriversaria.

Bibliográficas realizaram-se também algumas exposições em Coimbra, na Assemblea Nacional a de manuscritos e outros documentos das Cortes do Reino e na Biblioteca Nacional a comemorativa da Restauração de Portugal.

Os Congressos foram vários em Lisboa, Pôrto e Coimbra: da população, luso-brasileiro, colonial, etc..

Alguns destes congressos foram precedidos e encerrados com sessões solenes que marcaram pelo seu brilho. Entre estas destacaremos a realizada na Academia das Ciências de Lisboa.

As festas da Restauração

Findaram as comemorações do Duplo-Centenário com as festas da Restauração.

No último domingo de Novembro realizou-se o acto da entrega solene do histórico edifício dos Condes de Almada, comprado e doado pela nossa Colónia do Brasil ao Estado.

No histórico palácio ficaram instaladas a Mocidade Portuguesa e a Sociedade Histórica da Independência que vai nêle organizar um museu comemorativo da Restauração.

No dia 1 de Dezembro as festas tiveram invulgar brilho. Houve "Te-Deum" na Sé pontificado por S. Eminência o sr. Cardeal Patriarca e com a assistência de S. Ex.^a o sr. Presidente da República, Governo, Corpo Diplomático, etc., e depois um desfile de bandeiras da restauração dos Municípios e outras Corporações junto do Monumento dos Restauradores.

A fé patriótica vibrou entusiasticamente neste dia.

As lições do Primeiro de Dezembro

Foi deveras notável o discurso pronunciado pelo ilustre Professor Universitário sr. dr. Marcelo Caetano, presidente da Mocidade. E porque este discurso não só é deveras notável como sintetiza o feito do 1.^º de Dezembro e resume o ânimo patriótico sugerido pelas comemorações com prazer o publicamos na íntegra:

Faz hoje trezentos anos que Portugal retomou a liberdade de traçar e reger os seus destinos alcando ao trono um rei português.

Quantas lições se depreendem dos factos evocados por esta gloria data!

A Primeira Lição é a de que Portugal nunca perdeu a sua individualidade nacional, nem sequer a per-

sonalidade política como Estado juridicamente independente.

No momento em que um rei espanhol pela primeira vez cingiu a coroa portuguesa éramos uma Nação definida com tanta nitidez que a nenhum poder humano seria possível tentar desvanecer-lhe o carácter.

Quasi cinco séculos haviam decorrido já sobre a fundação da Monarquia e nesse espaço tínhamos aberto bem fundo o sulco das nossas fronteiras continentais, criado a unidade interna, afeiçado uma linguagem, afirmado uma vontade e vivido a mais bela epopeia da História moderna: todo o Oceano conhecia o rumor das nossas náus, o Mundo tomara, pela nossa mão, consciência da sua grandeza e os gentios mais distantes ouviam pela nossa voz a boa nova da revelação cristã.

Eramos nós, bem nós: não poderíamos já ser outros.

E a evidência desta individualidade impunha-se de tal modo que, de início, ninguém se atreveu a negá-la.

A união com a Espanha respeitou a nossa qualidade de Estado: havia um só rei, mas governando dois reinos. As leis feitas para Espanha não obrigavam em Portugal. Eram diversas as moedas, diferentes os governos, distintos os Impérios. A aclamação do monarca em Madrid não o dispensava de vir a Lisboa jurar perante as cortes o respeito da nossa constituição.

Segundo o direito, Portugal continuava a ser um Estado independente. Mas de facto... não era assim.

E não era assim porque, naqueles tempos, o rei, sendo senhor absoluto, orientava pessoalmente os negócios governativos, inspirado pelos seus Ministros e apoiado nos seus Conselhos. Ora, como havia de pensar e de sentir portuguêsmente o rei nascido em Castela e vivendo em Madrid, rodeado de espanhóis e quasi só a espanhóis ouvindo?

A breve trecho sucediam-se as violações dos nossos direitos, crescia o número de funcionários estrangeiros na nossa Pátria, e teimava-se em impôr-nos uma política contrária aos nossos interesses legítimos.

Estamos perante a Segunda Lição do dia: Portugal e a Espanha, enquanto governados separadamente, praticaram grandes feitos em proveito da Humanidade; mas depois de unidos sob o mesmo rei nada mais fizeram senão sofrer a própria ruína.

Se há ainda quem tenha dúvidas de que Portugal e a Espanha estão destinados por Deus a seguir separadamente as rotas dos seus tão diversos génios — desengane-se à vista dos resultados desta prova real da História!

A associação do nosso País aos interesses da Espanha, segundo o arbítrio do rei estrangeiro, teve como efeitos imediatos o empobrecimento da Nação, a perda da supremacia naval, a inimizade de potências com cuja colaboração contávamos, a ruína do comércio do Oriente, e o assalto francês, inglês e

holandês às nossas possessões ultramarinas então em grande parte abandonadas.

Separados, fomos os navegadores de todos os mares, os descobridores de todos os continentes, os conquistadores de todos os sertões, os escaladores de todos os céus.

Unidos, não fomos senão presa de tôdas as rapiñas, joguete de tôdas as cubiças, despojos de tôdas as combinações.

Que concluir daqui senão a necessidade de manter ciosamente a independência *total* dos dois Estados peninsulares, para ser possível a colaboração entre ambos no desempenho da missão que receberam de conduzir a mensagem latina e a palavra cristã a tôdas as paragens e a todos os povos?

Portugal e a Espanha devem entender-se fraternalmente: mas como dois irmãos, que um no outro respeitam a personalidade, que um e outro se reconhecem caracteres diversos, que um e outro seguem trajectórias próprias.

Como diz o nosso querido Correia de Oliveira:

Naquela sebe de rosas
Que devem ser as fronteiras
Ninguém bula nas raízes...
Mas abracem-se as roseiras.

A união de Portugal e de Espanha foi, portanto, prejudicial a ambos os povos: e a Nação portuguesa sentindo-se lesada nos seus interesses sacrosantos e oprimida nas suas liberdades tradições ansiava por desfazer uma ligação que era, evidentemente, contra a Natureza e a História.

Mas para que o povo pudesse afirmar o seu unânime sentimento e executar a sua consciente vontade — precisava de chefes.

Terceira Lição do dia: *um povo nada vale sem chefes que o conduzam.*

De uma a outra ponta de Portugal, no meio dos sofrimentos da opressão, gemia-se na raiva da revolta contida: — Ah, que se tivéssemos um chefe!

E sonhava-se então com a vinda do bergantim doirado onde regressaria, numa incerta manhã de bruma, o Rei cavaleiro, o Rei heróico, o Rei português, o Desejado que daria corpo ao ideal nacional.

Quando se desejava, com a esperança ardente e viva que a fé transforma em mito, era um Chefe: e o Chefe um dia chegou. Trouxe-o a energia combativa e a intrépida vontade dos mais esclarecidos e dos mais corajosos portugueses, dignos da nobreza que haviam herdado de seus avós.

Quarenta fidalgos se reúnem para enquadrar quantos quizessem participar da revolução: são quarenta dirigentes, prontos a obedecer a uma cabeça, mas também a assumir tôdas as responsabilidades, arrostar com todos os perigos e a perder a vida.

Nem todos jovens, mas todos moços: e que a mocidade está na alma, conhece-se pelo arrôjo dos pro-

jectos, pela persistência dos propósitos e pela ousadia dos actos.

Já têm Chefe supremo: o Duque de Bragança entrou na conjura e está com êles. São poucos? Representam a Nação inteira. Faltam armas? Sobejam corações. Não há dinheiro? Sobra generosidade.

Oh que imprudência magnífica a dêstes quarenta homens que assim se lançam contra o inimigo da Pátria, fiados apenas na sua resolução e lealdade, e contando acima de tudo com a Nação e com Deus!

Preparam o seu gesto durante meses com tal segredo e cautela que nada transpirou a denunciá-los. E chegada a hora da acção — surgiram todos, sem faltar um, procurando suprir com a valentia a pequenez do número e remediar com prodígios a deficiência de meios.

O fogo do amor da Pátria acendeu neles coragem de gigantes. O aspectáculo da tirania estrangeira fez-lhes esquecer o apêgo à vida. Era bem o ímpeto heróico da mocidade a cumprir o destino traçado pelo poeta:

Por terra, a túnica em pedaços,
Agonizando a Pátria está.
Ó mocidade, oiço os teus passos!
Beija-a na fronte, ergue-a nos braços,
Não morrerá!

• • • • •
Já desfalece, já descora,
já balbucia... é morta já...
Não! Mocidade, sem demora!
Dá-lhe o teu sangue ébrio d'aurora,
Não morrerá!

Rasga o teu peito sem cautela,
Dá-lhe o teu sangue todo, vá!
Ó Mocidade heróica e bela,
Morre a cantar!... morre... porque ela,
Reviverá!

E foi assim que Portugal, em 1 de Dezembro de 1640, reviveu por obra e graça duma mocidade forte, audaz e decidida, ardente de fé patriótica.

Será essa a última lição a aprender neste dia: a de que *a vida de um homem, tão breve e frágil, nada vale quando se trata de evitar infortúnios à Pátria ou de redimir sofrimentos colectivos.*

Foi o sacrifício a que se prestaram os heróis de 1640 que permitiu a Portugal prosseguir na sua missão divina, e ser ainda hoje a nossa terra — nosso amparo, nosso orgulho, nossa Mãe.

Bendigamos os nomes dos que nos permitiram viver agora num País independente, corajosamente disposto a enfrentar o Futuro.

E afirmemos o nosso propósito de manter as tradições gloriosas que êles nos deixaram, sacrificando tôdas as comodidades e interesses, a própria vida se preciso fôr, à existência e à grandeza da Pátria.

* * *

À noite efectuou-se com grande brilho a reabertura do Teatro S. Carlos, após o acabamento das obras que o melhoraram extraordinariamente.

Representou-se a ópera "1640" expressamente composta pelo ilustre maestro Rui Coelho. Assistiram o Chefe do Estado, Governo, Corpo Diplomático, etc. Compositor e interpretes, foram aclamados.

Encerramento do Ciclo Centenário

No dia 2, declarado êste ano feriado, foi o encerramento da Exposição Histórica do Mundo Português com uma sessão solene no Pavilhão de Honra presidida pelo Chefe do Estado e a que assistiram o Governo, Corpo Diplomático, etc.

À noite o encerramento da Exposição, cuja entrada nesse dia foi gratuita, e teve uma multidão a assistir, fez-se com a execução da Portuguesa por dez bandas de música — Emissora, Guarda Republicana, Marinha, etc., — sob a regência do Maestro Freitas Branco, salvas de bombardas da Nau Portugal e de artilharia, e um luzido e numeroso fôgo de artifício.

* * *

Pelos seus serviços prestados na Exposição foram agraciados pelo Chefe do Estado os seguintes srs.:

Eng. Sá e Melo e arquitecto Cottinelli Telmo, grande-cruz da Ordem de Cristo.

António Ferro, grande oficialato de Sant'Iago.

Leitão de Barros, grande oficialato de Cristo, capitão Arrochela Lobo, comendador de Cristo; eng. Branco Cabral, idem.

Capitão Henrique Galvão, Afonso Dornelas Matos Sequeira, Roque da Fonseca, Júlio Caiola, Norberto de Araujo, Pastor de Macedo e Francisco Laje, comenda da Ordem de Cristo.

Arquitecto Cristino da Silva, escultor Leopoldo de Almeida, eng. Jorge Amorim, pintor Martins Barata e arquitectos Veloso Reis e Vasco Regaleira, comenda da Ordem de Sant'Iago.

Eng. Carlos Santos, grande oficial da Ordem de Mérito Industrial; eng. Mário da Fonseca, comenda de Cristo; António Pinto Machado, oficialato de Cristo.

Arquitecto Raul Lino, comenda de Cristo; arqui-

tecto Jorge Segurado, Caeiro do Amaral e Carlos Ramos, oficiais de Sant'Iago; arquitectos António Lino, Paulo Cunha e Rodrigues Lima, oficiais da Ordem de Cristo.

Engenheiros Jaime Martins, Melo e Castro e Manuel Bivar, oficialato de Sant'Iago; Carlos Burgos e Paulo de Almeida Freitas, oficialato da Ordem de Cristo.

Escultores António Duarte, Danto da Maia e Barata Feio, oficialato de Sant'Iago; Raúl Xavier e Manuel de Oliveira, oficialato de Cristo.

A mesma condecoração para os pintores Severo Portela, Frederico George, Manuel Lapa e Roberto de Araújo Pereira.

Decoradores Bernardo Marques e Fred Kradolfer, oficialato de Sant'Iago; Tomaz de Melo, José Rocha, Carlos Botelho e Emmérico Nunes, oficialato de Cristo.

Professor Jaime Silva (Filho); Sebastião Magalhães Lima, oficialato da mesma Ordem; Raul da Silveira Carvalho, oficialato da Ordem de Mérito Industrial.

Modeladores António Pinto Meira, João Rocha, Franklin Ramos Pereira, Carlos Costa e Abraão de Carvalho, cavaleiro de Sant'Iago; João Fragoso e Paulo Ferreira, oficialato da Ordem de Cristo.

Construtores eng. Ricardo Duarte e Manuel Maria Mónica, oficialato da Ordem de Cristo, Osório Soeiro, Domingos Souto, Manuel Nunes Tiago, Diamantino Tojal, António Pereira da Silva e Benjamim Mónica, oficialato de Mérito Industrial.

A mesma ordem e o mesmo grau aos empregados dos vários serviços: Francisco Pinto (trabalhos de fundições); Manuel Lopes, Miguel Ribas, José Alves, João de Oliveira e José Ramos (construção civil); Rui Martins e Ramiro Marques (construções metálicas) Fernando do Vale e António Lopes (electricistas); Joaquim Ferreira (jardins); José Matias Relvas, Isidoro Francisco, Amadeu dos Santos e José Couto (fiscais).

Com o grau de Cavaleiro de Mérito Industrial os operários: Justino Pereira, Jerónimo de Oliveira, Cupertino de Oliveira, Américo dos Santos Nascimento, Alfredo Teixeira, Herculano Baptista, José Luiz da Silva, António Gonçalves, António da Costa, José Martins, José Vieira, Fernando Henrique, Arlindo Rosado, Augusto dos Santos, Joaquim do Rio, Francisco Malveira, José Paiva, Júlio Vieira, António Pinto e Manuel Pires.



O Teodolito repetidor WILD T 1

MODÉLO 1940

Por W. K. BACHMANN, Engenheiro-geógrafo, Licenciado em Ciências (Lausanne)

AS fábricas WILD de Heerbrugg (Suíça) acabam de apresentar um novo teodolito repetidor. Visto que este instrumento apresenta melhoramentos consideráveis em relação aos construídos anteriormente, desejo dar a seguir alguns esclarecimentos de ordem técnica a este respeito. É interessante constatar que o construtor não descurou o mínimo detalhe e teve em atenção todos os votos dos práticos. Nunca será demais dar apreço a estas inovações, pois a precisão das medidas depende, acima de tudo, do instrumento utilizado e da disposição dos seus órgãos, tais como parafusos, oculares, níveis, etc..

1. Leitura dos ângulos

O teodolito T 1 é destinado aos trabalhos topográficos. Por consequência, os ângulos devem em qualquer caso ser medidos com a precisão de 1 minuto. O T 1 permite ler directamente os grados (ou graus) e os minutos, e por estimativa os décimos de minuto ($10''$ ou $6''$). A fig. 1 mostra-nos dois exemplos de leituras dos dois limbos.

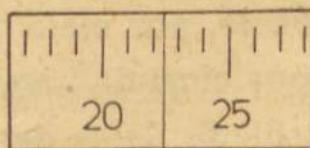
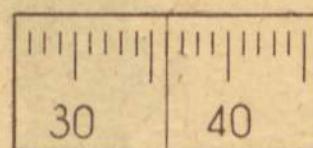
De acordo com o princípio introduzido pelas fábricas WILD de Heerbrugg, a leitura dos dois limbos efectua-se por uma ocular única que se encontra ao lado da ocular do óculo. Esta disposição tem a vantagem de permitir ao operador fazer pontaria

para o objecto visado e proceder à leitura dos limbos sem que seja necessário andar em volta do teodolito ou de se deslocar de qualquer forma, o que aumenta a precisão e a rapidez das medidas.

As imagens dos limbos horizontal e vertical, assim como a da escala micrométrica, formam-se no mesmo campo visual. A iluminação efectua-se por um único espelho colocado no montante esquerdo do instrumento. Esta iluminação única apresenta vantagens consideráveis, visto que basta orientar um só espelho para iluminar simultaneamente as três imagens. O facto deste espelho ter sido colocado sobre o montante esquerdo tem, além disso, a vantagem de ele não ser tapado por qualquer movimento do operador, nomeadamente quando manobra o micrómetro óptico, cujo botão recartilhado está no montante direito do aparelho.

Para efectuar a leitura de qualquer dos limbos, o botão do micrómetro óptico é rodado até que o traço de divisão do limbo correspondente, que se encontra cerca do meio do campo visual, apareça exactamente entre os dois traços negros de referência (ver fig. 1). Os grados (ou os graus) são lidos sobre a imagem do limbo escolhido, e a escala micrométrica, visível na parte superior do campo visual, dá os minutos e, por estimativa, os décimos de minuto.

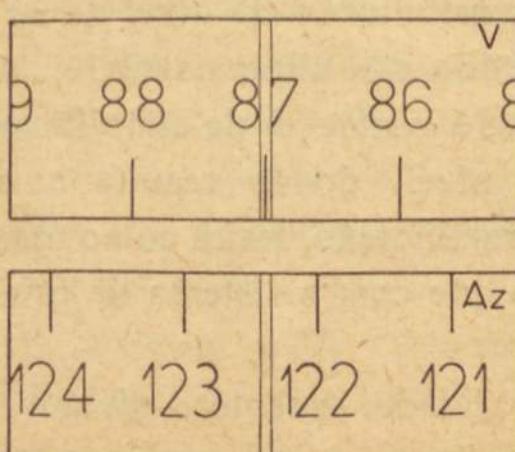
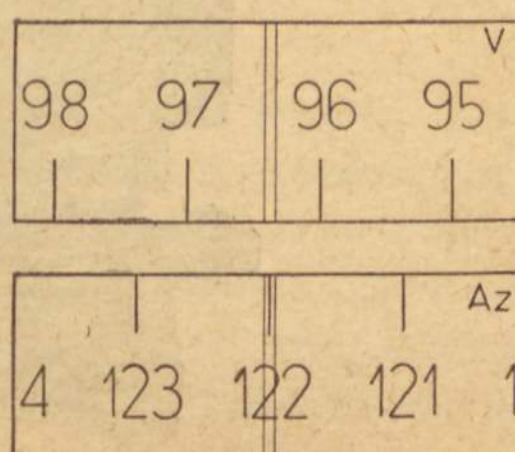
Notemos de passagem que é observada uma só



400 gr

LIMBO HORIZONTAL

122 gr 36',0



360°

LIMBO VERTICAL

87° 22',4

Fig. 1 — Leitura dos limbos

região de cada limbo e não, como habitualmente, duas regiões diametralmente opostas. O construtor pôde permitir-se esta simplificação, pois os erros de divisão e de excentricidade são tão pequenos que são praticamente desprezáveis. Sabemos, de resto, que os últimos podem ser completamente eliminados observando o ponto visado nas duas posições do oculo.

Duas vantagens resultam desta disposição:

- leitura simplificada dos limbos;
- simplificação das peças ópticas que servem para as leituras, donde resulta maior estabilidade na regulação do instrumento.

2. A alidade vertical

A alidade vertical difere em vários pontos das construções habituais. O diâmetro do limbo vertical é de 70 mm., enquanto que o do horizontal é de 78 mm. À primeira vista, o diâmetro do limbo vertical parece exagerado para a finalidade do instrumento. Contudo, a sua dimensão justifica-se de sobra se tivermos em conta o facto de o construtor conseguir assim eliminar completamente a influência do erro de excentricidade e, por conseguinte, aumentar de maneira apreciável a precisão de medida dos ângulos verticais. A prática mostrou-nos, com efeito, que estes ângulos devem em todos os casos ser medidos com a precisão de $1'$ para as poligonais ordinárias, num trabalho conscientioso.

O nível de colimação e os seus órgãos foram simplificados no teodolito T 1. Com efeito, um sistema de prismas, permitindo a coincidência de duas imagens da bôlha, é geralmente adoptado. No teodolito T 1, este dispositivo foi suprimido e substituído por uma simples divisão gravada directamente sobre o tubo do nível. Esta divisão pode ser observada, a partir da ocular do óculo, por meio de um espelho orientável, colocado por cima do nível, sem que o operador tenha necessidade de se deslocar. Com efeito, sendo a sensibilidade do nível de $30''$ por 2 mm., o erro cometido não ultrapassará $10''$. A disposição escolhida tem a vantagem de simplificar os órgãos anexos ao nível, donde resulta uma grande estabilidade da rectificação, assim como uma calagem mais rápida do que com o sistema de prismas.

Todos os órgãos da alidade, excepto o nível e o espelho, estão inteiramente encerrados no montante

esquerdo do aparelho e portanto protegidos da poeira e dos choques.

3. Base

O teodolito T 1 comporta, na sua parte inferior, uma placa de apoio solidária com o sistema do eixo vertical. Esta placa pode ser fixada à base por intermédio duma pinça especial, accionada por um parafuso de cabeça recartilhada e de eixo horizontal (ver fig. 2). Temos assim possibilidade de separar o instrumento propriamente dito do tripé e substituí-lo por um sinal de centralização (marcas triangulares), sem mudar a posição da base. A centralização permanece imutável durante esta operação, o que aumenta grandemente a precisão das medidas de ângulos.

Este modo de operar é sobretudo apreciado para as poligonais de precisão, a céu aberto ou em trabalhos subterrâneos, nas quais se utilizam com vantagem três bases e três tripés. Daqui resulta economia de tempo considerável, pelo facto de os ajudantes poderem centrar os tripés que levam as bases, limitando-se o operador a verificar esse trabalho por meio do prumo óptico adaptado ao teodolito. A ocular deste último dispositivo acha-se directamente sob a ocular do óculo, o que facilita a observação.

4. Medição óptica das distâncias

Com o fim de permitir a todos os operadores utilizar o método de medição de distâncias que mais

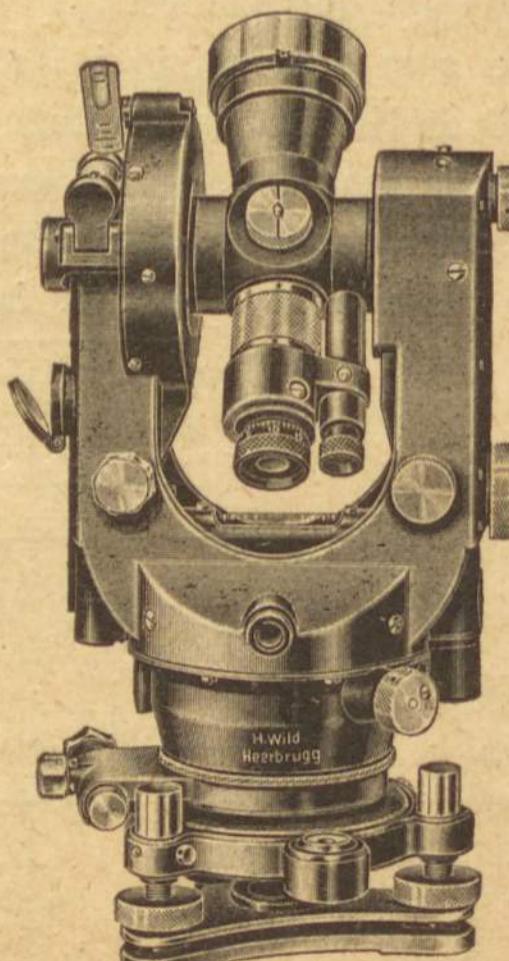


Fig. 2 — T 1, modelo 1940

Ihes convém, dois dispositivos distintos podem ser adaptados ao teodolito T 1. Como êstes dispositivos são bem conhecidos, visto existirem já nas construções anteriores da casa WILD, limitar-me hei a dar apenas algumas indicações sobre o assunto. Notemos, de passagem, que o óculo é munido de fios estadimétricos que permitem a medição de distâncias por meio de mira vertical, segundo o método bem conhecido. A constante de multiplicação é 100 e a constante aditiva é nula.

a) *Medição das distâncias com prisma estadimétrico amovível.*

Um prisma estadimétrico amovível pode ser colocado à frente da parte central da objectiva. Este prisma desvia uma parte dos raios centrais que entram na objectiva, ao passo que os outros raios não são desviados. Obtemos assim uma imagem dupla que serve precisamente para a medição de distâncias. A leitura efectua-se sobre uma mira horizontal munida de nónio. A precisão é de 2-3 cm. para uma distância de 100 m.

b) *Medição de distâncias com o duplicador taqueométrico de micrómetro óptico.*

Este acessório, que dá uma imagem dupla da mira horizontal, é provido de micrómetro óptico. Em boas condições, a precisão é de 1/5000 da distância medida.

Notemos que o instrumento dá as distâncias inclinadas segundo a linha de pontaria; para obter as distâncias horizontais, as leituras devem ser multiplicadas pelo coseno do ângulo de inclinação. Se as distâncias forem medidas por meio dos fios estadimétricos, então a redução ao horizonte efectua-se aplicando as fórmulas bem conhecidas.

5. Iluminação eléctrica

A iluminação eléctrica é muito simples. Uma pequena caixa de material isolante, contendo duas pilhas e uma lâmpada eléctrica, é fixada no orifício correspondente ao espelho de iluminação. Esta caixa é completamente protegida contra o grisú. A lâmpada ilumina ao mesmo tempo os dois limbos e a escala do micrómetro, assim como o retículo.

6. Acessórios

Nas minas muito húmidas ou nos países tropicais, sucede, por vezes, que as partes ópticas se embaciam por condensação da água contida no ar. Para evitar tal inconveniente, emprega-se os grãos higroscópicos conhecidos com o nome de «silica-gel». Estes grãos, que podem ser fornecidos por encomenda à casa WILD, são encerrados em pequenas caixas metálicas que se roscam no corpo do instrumento. A regeneração dos grãos saturados efectua-se, muito simplesmente, aquecendo as caixas que os contêm. A cor dos grãos permite reconhecer quando se torna necessária a regeneração.

Com o intuito de adaptar este teodolito a qualquer trabalho topográfico, pode êle ser completado com diversos acessórios; citemos, entre outros, as bússolas tubular e circular, assim como a ocular em cotovelo para pontarias muito inclinadas. Sem querer dar detalhes mais amplos a este respeito, permito-me chamar a atenção do leitor para a construção notável dos sinais, utilizados principalmente para as medições poligonais de alta precisão. Para estas medições, emprega-se com vantagem três trípés; os sinais são colocados sobre dois deles, que suportam a base de parafusos nivelantes. Cada sinal possuí um nível de precisão, que permite colocar o seu eixo vertical; além disso, é munido dum prumo óptico análogo ao do teodolito. Devido à disposição judiciosa das marcas triangulares brancas, a pontaria em azimute e em altura é efectuada com grande precisão. A iluminação eléctrica, adaptada aos sinais, permite igualmente o trabalho na obscuridade.

Durante o transporte, o teodolito T 1 é protegido por uma campânula metálica; este estojo hermético, que já deu as suas provas nas construções anteriores da casa WILD, protege o instrumento contra os choques, as variações de temperatura e a humidade.

7. Conclusões

O novo teodolito T 1 comporta certo número de inovações que facilitarão particularmente o trabalho do operador. Graças à construção inteiramente nova da alidade vertical, à iluminação por um espelho único e à disposição verdadeiramente judiciosa de todos os botões recartilhados, é fácil atingir com êste aparelho grande precisão e grande rapidez de trabalho. Por estas razões, não posso deixar de o recomendar a todos os operadores práticos.

AS GRANDES ACTIVIDADES COMERCIAIS



JOSÉ FURTADO LEITE

JOSÉ FURTADO LEITE, L.^{DA}

Um estabelecimento de primeira ordem, que dispõe de alicerces sólidos e mantém inalteráveis as suas honrosas tradições sobre as quais se firma a sua grande popularidade

Ao entrar no ano de 1941 a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não podia deixar de arquivar nestas colunas o esforço honesto, o trabalho digno da firma José Furtado Leite, L.^{da}, cujos escritórios se encontram instalados na rua da Junqueira, 26 (a Santo Amaro), em Lisboa. Bem conhecido é o nome desta importante casa, que dispõe de estabelecimentos e armazéns, nos seguintes locais da praça de Lisboa:

Rua da Junqueira, 26 — Telefone 81-402.
 Rua de Sapadores, 13 a 17 — Telefone 47-312.
 Rua Maria Pia, 14 — Telefone 63-596.
 Estrada das Amoreiras (Quinta Séca) — Telefone 45-494.
 Em Odivelas — Telefone Odivelas-24 (Quinta do Espírito Santo).

Uma visita a qualquer destas casas é um tempo que nunca se perde. Movimento, constante dinamismo, vida intensa e febril.

Há dias proporcionou-se-nos o ensejo de irmos a Alcântara e não resistimos à tentação de entrar na rua da Junqueira, 26, onde fomos encontrar, como sempre, o nosso querido amigo e trabalhador incansável sr. José Furtado Leite, desenvolvendo a sua enorme actividade. Fala conosco e, ao mesmo tempo, lá vai trocando impressões ou deliberando assuntos diversos com os seus sócios, a fim de não perder nem um momento.

Além de cereais, que vende em larga escala, a casa José Furtado Leite, L.^{da} negoceia também em chá e gado dos Açores, há largos anos, podendo considerar-se, sem dúvida, um dos nossos primeiros estabelecimentos do género. Possuindo tudo quanto corresponde a um organismo de primeira ordem, cujo nome é popularmente conhecido tanto em Lisboa como na província e nas ilhas, é uma organização completa, dotada de elementos de primeira ordem, desde o seu pessoal aos seus armazéns e fi-

liais. Trata-se, pois, duma casa de grande importância, valioso elemento de trabalho que honra a actividade nacional, ocupando um lugar proeminente.

Com uma organização notável, alicerçada nas bases sólidas que um conhecimento profundo do assunto lhe confere, a casa José Furtado Leite, L.^{da} é, de facto, uma grandiosa sociedade com uma larga rede de transacções e uma clientela numerosíssima. A probidade que define a sua actividade incansável e a inexcedível correção com que abre e fecha negócios são bem conhecidas e apreciadas.

O ramo do comércio de géneros alimentícios é do mais difícil e perigoso, porque o público está dia a dia em contacto com o produto e com o comerciante. Para se ser, pois, negociante neste ramo, é necessário um conjunto de qualidades de trabalho, de sensatez, de amabilidade e, sobretudo, a noção exacta da missão a cumprir, quer dizer, vender géneros de absoluta confiança, da melhor qualidade.

Está neste caso José Furtado Leite, homem de ação, que do trabalho tem feito desde há muitos anos um verdadeiro sacerdócio, a cujo espírito de iniciativa e qualidades de carácter invulgares prestamos devida homenagem no nosso número de hoje.

A casa José Furtado Leite, L.^{da} fornece dezenas, centenas mesmo, de estabelecimentos e, por esse motivo, a firma tornou-se bem conhecida no meio comercial, onde disfruta de invejável situação de crédito e da mais digna e honrosa reputação. A rectidão das suas transacções criaram-lhe fama, fizeram ainda mais aumentar o seu prestígio e apontaram-na como uma das mais destacadas firmas da activa e laboriosa classe comercial da praça de Lisboa.

Se o sr. José Furtado Leite não tivesse já afirmado a sua excepcional competência e as suas excepcionais faculdades de trabalho, o seu nome de comerciante ficava, agora, definitivamente consagrado.

Problemas do momento

A crise de papel para a imprensa

Por RAUL ESTEVEZ DOS SANTOS

A divulgação de cultura atravessa no momento presente uma das suas maiores crises. Essa crise, que tem a sua origem na falta do chamado papel de impressão, constitue um problema deveras preocupante para todos os que, por função de trabalho ou por exigência do espírito, têm necessidade do livro ou do jornal.

Esta falta, motivada pela guerra, provocou dois males profundos: o racionamento já decretado em alguns países e a alta sempre crescente do seu preço, factores estes que muito se poderão vir reflectir nas artes gráficas, afectadas já por outros males, entre os quais avulta a situação económica que travessamos.

Mas, se de facto o problema do papel, no seu aspecto genérico, é um problema difícil, no que diz respeito ao papel para a imprensa, o caso apresenta aspectos de uma maior complexidade, que importa considerar.

O aumento do preço dessa classe de papel, cujo consumo sobe hoje a números ciclópicos, pode vir a impôr uma subida no preço do jornal, mas as condições da vida presente não dão margem à possibilidade de um aumento, que poderia trazer, como é de supor, uma forte baixa na sua tiragem e consequente expansão.

Necessariamente que as grandes empresas jornalísticas poderão, umas pela sua posição desafogada, outras pela circunstância de lhes ser fácil alcançarem financiamento, fazer face à crise, até que uma melhoria de preço ou de condições de vida lhes permitam fazer face ao desequilíbrio produzido pela guerra. Mas, as pequenas indústrias e a imprensa chamada regionalista, essas é que terão de sofrer um profundo golpe.

* * *

*

Se fôsse possível fazer uma regular análise do assunto, teríamos de inquirir da situação da indústria produtora de papel, no Mundo, antes da Guerra Mundial. E seríamos forçados a observar que, apesar de os fabricantes virem lutando com as dificuldades resultantes da cotação baixa dos seus pro-

dutos, a produção mundial do papel de impressão, no período em que a guerra ainda se não avizinhava, aumentou sensivelmente.

A maneira como essa produção se encontrava dividida pelos vários países pode ver-se no seguinte mapa, onde se indicam os números referentes à produção mundial em 1929, 1934 e 1935, em 1:000 toneladas de 970,18 quilos:

| PAÍSES | Ano de 1929 | Ano de 1934 | Ano de 1935 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Canadá | 2:729 | 2:599 | 2:753 |
| Inglaterra | 637 | 940 | 970 |
| Estados Unidos | 1:392 | 975 | 912 |
| Alemanha | 623 | 446 | 464 |
| Japão | 286 | 344 | 368 |
| França | 210 | 353 | 358 |
| Terra Nova | 256 | 216 | 386 |
| Finlândia | 217 | 316 | 329 |
| Suécia | 275 | 272 | 298 |
| Rússia | 48 | 190 | 193 |
| Noruega | 189 | 155 | 182 |
| Diversos | 457 | 454 | 465 |
| Totais | 7:319 | 7:342 | 7:628 |

Estes números, entre outras vantagens, têm o especial significado de nos revelarem a posição de cada país produtor de papel de impressão antes do alvorecer da Guerra que dilacera o Mundo, e assim verifica-se que, embora a Alemanha tenha já aglutinado algumas nações, os grandes produtores continuam a ser o Canadá, a Inglaterra e os Estados Unidos, cuja produção atingiu cerca de 60% da produção total.

O Canadá atingiu em 1935, 36% da produção geral; a Inglaterra deslocou os Estados Unidos e foi ocupar o segundo lugar; a Rússia, em três anos, assegurou um forte progresso, pois de 48:000 toneladas, em 1929, subiu, em 1934, a 190 e, em 1935, a 193.

Dos três maiores produtores foram unicamente os Estados Unidos que, em 1935, acusam um declínio de 5% relativamente a 1934 e de 35% em relação a 1929. Fenómeno que pode atribuir-se à vizinhança do Canadá, onde a matéria prima desta especialidade estava a preços ínfimos.

O regresso do emigrante

CONTO DE NATAL

Pela DR.ª CLOTILDE JÚLIA DA SILVA

DESCERA no apeadeiro de Valedegarça com o sol a esmorecer nas últimas faulhas da tarde. E quando se encontrou, pouco depois, em plena estrada, sentiu uma tristeza, a um tempo áspera e suave que sua alma, não sabia porquê, lhe dizia ter a imensidade duma solidão. Pôs-se a caminho, que a maleta não era pesada e a noite só ameaçava com um prenúncio de sombras os cocorutos dos montes. Havia tempo de chegar a Moliças e deitar um pulo a casa do abade. Recordava-se vaga e diluída mente de certo vinho de idade patriarcal que o reverendo acautelava na adega farta. Adoçou-se com tal lembrança a sua melancolia, e apressou o passo desta vez tocada de contentamento quase infantil a sua melancolia. Julgou até que o adeus do sol borrifava de oiro tôdas as coisas que seu olhar agora namorava numa recordação. Dir-se-ia que travo a travo bebia a volúpia amarescente da saudade.

Sentia o milagre de renascer. A cada passo encontrava qualquer coisa que lhe falava ao espírito e as árvores perdidas na visão cismática da paisagem, já a sumir-se na meia sombra, pareciam chamar na voz do vento pelo seu nome. Lá ao longe descortinava ainda o contorno débil da serra de Montargil. Não lhe eram estranhos os casais que teimavam em branquejar na névoa do crepúsculo — pouco a pouco dum violeta merencóreo, cuja poesia voltava a encher-lhe o coração de veladas relembranças de saudade. Era, afinal, ainda longe — a terra natal. Pressentia que se deixara iludir por uma miragem enganadora que lhe atraíçoara a memória. Já não reconhecia o que, de comêço, lhe parecera familiar, — que a estrada torcicolaava um pouco e ao passar a curva apertada, estacou de súbito como a ver se apanhava no fundo de qualquer visão do passado aquele quadro dos pinheirais, mancha a carvão que já a noite alagava e destingia na confusão. Era decerto da treva, a indecisão não só das coisas que o circundavam como a de seu espírito. A escuridão que se fazia à sua volta, enchendo os caminhos, transbordava também na sua alma. Não estava tão perto, como supusera, a terriola onde cresceria e garotara no assalto aos ninhos de volta da escola.

Como devia estar velha a "senhora professora"!

Entre ele e a aldeia materna havia a Distância do homem que abala numa manhã luminosa em cata do oiro dos Brazis e regressa, senão desiludido, mais cansado do que velho, trazendo na volta com certo peso de remorso, uma noite de indisível saudade — tão igual àquela noite escura, fria e agreste de Dezembro.

Muitos Dezembros passara inteiramente esquecido da sua terra, que sua era aquela — dissera tantas vezes! — onde grangeava com o suor do rosto o pão de cada dia. E agora... Recomeçou a caminhada. Ráio de frio!

Até as estrélas que começaram a conversar lá em cima nas suas misteriosas falas do Natal, pareciam de aço — algidas talvez como a humidade que o regelava.

A sombra que a trinta passos divisou na estrada, ao passar-lhe à mão, saudou-o numa voz de mendigo. E inquieto parou de novo:

— Vou bem p'ra Moliças, tiosinho?

— Ih! louvado seja Cristo! É um bom palmilhar que bota a duas léguas das puxadas. Mal vai se não adrega de topar a carriola do Anastário por volta das oito.

Reteve-o ainda sua nesga de curiosidade:

— O padre Lemos?

— O caminheiro tirou o chaperrão.

— Finou-se há um rôr de anos. Vai agora fazer vinte Natais. E afastou-se após um "Deus o leve" que lhe soou como sobre a finados.

Duas léguas das puxadas — esticão que a carripana a que o velho aludira podia vencer por uns tostões bem dados. Mas quedar-se ali — apertava mais a frialdade da inverneira — era geito de tolo. E alargou as passadas aspirando a fundo o olor de resina que o vento trazia dos pinheiros bravos. Mágua de desespêro, a que não queria segredar a íntima penitência que tanto roía a sua alma, trazia-lhe ainda ao suplício da evocação, a ideia daquele pinheiro enorme, que antes de ser brazeiro, no lar que a aventura do seu sonho afagara, se fazia luz doce, na doçura da noite de Natal, coberta a mesa de pinho com bolinhos da Marianinhas e canjerões de verdasco. O pinheiro fazia as honras da casa, e tudo se parecia animar em suas ramagens, farfalhantes de tanto enfeito, quando a vélha Carlota, agora a dormir na lousa do campo santo de Viamonte, sorria à porta, com a travessa do perú loiro e cheirando que era tentação de louvar a Deus! Que saudade! Provavelmente os rapazes do seu tempo se haviam feito de abalada, e longe, em terras de outro sol, recordassem, como ele, a serra de Montargil, por estas alturas do ano, caiada de neve como uma amendoeira carregadinha de flor. Muitos talvez tivessem desaparecido para sempre.

Esta ideia impressionou-o vivamente ao passar quase rente ao portão do cemitério. Reconheceu Sarrapaços, o lugarejo onde viera tanta vez à romaria da Senhora dos Aflitos. Por momentos viveu na melancolia do emigrante o alarido dum arraial. Porém, logo o milagre da lembrança se escureceu passando como relâmpago. Havia por aqui algures uma fonte. Talvez poussasse onde agora se mostrava um renque de casas. A estrada ia por ali. Fôra, quem sabe, para encurtar caminho e evitar desvios de atalhos. Tão apegado ia a êstes restos da mocidade que vinham desfolhar-se na sua lembrança, que só de muito perto, se apercebeu do "raque-raque" da traquitana, cuja lanterna punha a dançar uma luz sorna e lívida no caminho. Gritou ao da boleia, o carro fez uma pausa no guisalhar das mulas e como, na verdade, levava rumo a Moliças, subiu e acomodou-se entre os que nêle seguiam enquanto o rapazote que ia ao pé do condutor lhe tomava conta da maleta deitando olho a um "tome lá"

que lhe desse copo bem cheio no tasco do Gaspar. Ninguém reconheceria no cabisbaixo e soturno que se afoitara, como peregrino dos caminhos, por estrada quase erma, exposta ao fustigo do vento cortante, o moço despreocupado que outrora fôra a cigarra estouvada de quantas festas chamavam povoléu pelas redondezas da região, dênde Lalruços a Vale de Cabra. A princípio, calados pela presença do novo companheiro de viagem, mas breve recomeçaram o palreio. Um mercadejara na feira de Cortes um chale de felpa, para presentear a que devia estar agora a animar com canela as filhoses, chilreando na certa a gulodice dos catraios. O outro, a propósito, trouxera para a miudagem que agravava o casebre,—nem sempre brôa, que dianho!—tremendos nacos dum pão de ló de Ourelos capaz de fazer crescer água na boca aos três Reis Magos. E o mais chalaceador, meio tocado por um moscatel de Riba de Anços, mercara harmônico novo para a desgarrada alegre à sobremesa da ceia e não esquecera de pendurar ao alto do carro o pequeno pinheiro derrubado na "fazenda" de compadre André. Todos aqueles humildes da terra que calejavam as mãos no amanho das herdades, tinham, nessa noite de Natal, alguém que os esperava, acesa a lareira, posta a mesa, alindado o lar. As couves da horta — pequena propriedade que ele não tinha — ferviam nos panelos para abrir o jantarão bem regado. O harem dos galos vira desaparecer naquela tarde muitas favoritas para a arrozada salpicada de lasquinhas de presunto. E lá estaria, a presidir à festança, o sorridente pinheiro que nessa noite tinha dom.

Que seria feito da cachopa que namorara em Martingança pelo S. João? Teve um sorriso amargo. Ia a preguntar qualquer coisa quando tal desejo se ficou suspenso.

Lépidas as mulas tinham chegado à aldeia. E ao pegar de novo na maleta vendo desaparecer os do carro, tomou por guia o moço,— com uma profunda tristeza a boiar na sua alma de águas mortas.

— Não era aqui o paçal do cura?

— As Adiças inda moravam na Quinta de Baixo?

— Onde corria aquele muro não fôra a courela do Perdigão?

E a enfeada da preguntas tornava espantados os olhos do rapaz. A meio caminho, depois de algum silêncio, êste volveu:

— É para o Casal de Pedro que vocemecê quere ir? Olhe, é além. Temos que cortar por êste atalho. Tá uma frieira danada!

Quiz ir só. Gorgeteou-o, despedindo-o com um "boas-noites" quase seco. E ao cabo de alguns minutos com um alvorôço no coração estava deante da casa.

Nenhuma luz. Contudo ia a bater... Mas um remorso pungente deteve-o. Há bem três anos que todo entregue à voragem da sua ambição, nem duas linhas escrevera à velhota. Que surpresa ela não teria ao abraçá-lo, de regresso à casa singela onde viram decorrer tantas noites de Natal. Que surpresa ela não teria! — pensara. Mas o peso daquele esquecimento vinha quebrar-lhe agora as fôrças, imobilizava-o, dava-lhe um ar perplexo, esmagava-o e atordoava-o... Nenhuma luz na casa que dir-se-ia abandonada.

Sôsinha, fôra-se talvez a passar a noite de Natal, onde a solidão não a entristecesse com a saudade do filho ingrato e ausente. O rosnar dum cão fez-lhe voltar a cabeça e reconheceu — ah! via gente conhecida enfim! — a mendiga cega de Moliças que desde o clarinar dos galos à hora dos pastores recolherem, pendinava por casais com seu saco de buchas. Era ela, a pobre de Cristo. Mas tão branca, que as farripas que espreitavam do lenço, pareciam fendas de linho. Quinze anos de ausência! Como a Andresa envelhecerá!

— Não estará em casa a... mae do Pedro?

— Não, não está — murmurou a cega em estranha voz. Aproximou-se. O cão farejava-o. Depois uivou sinistramente.

— Cala-te, "Rufo"!

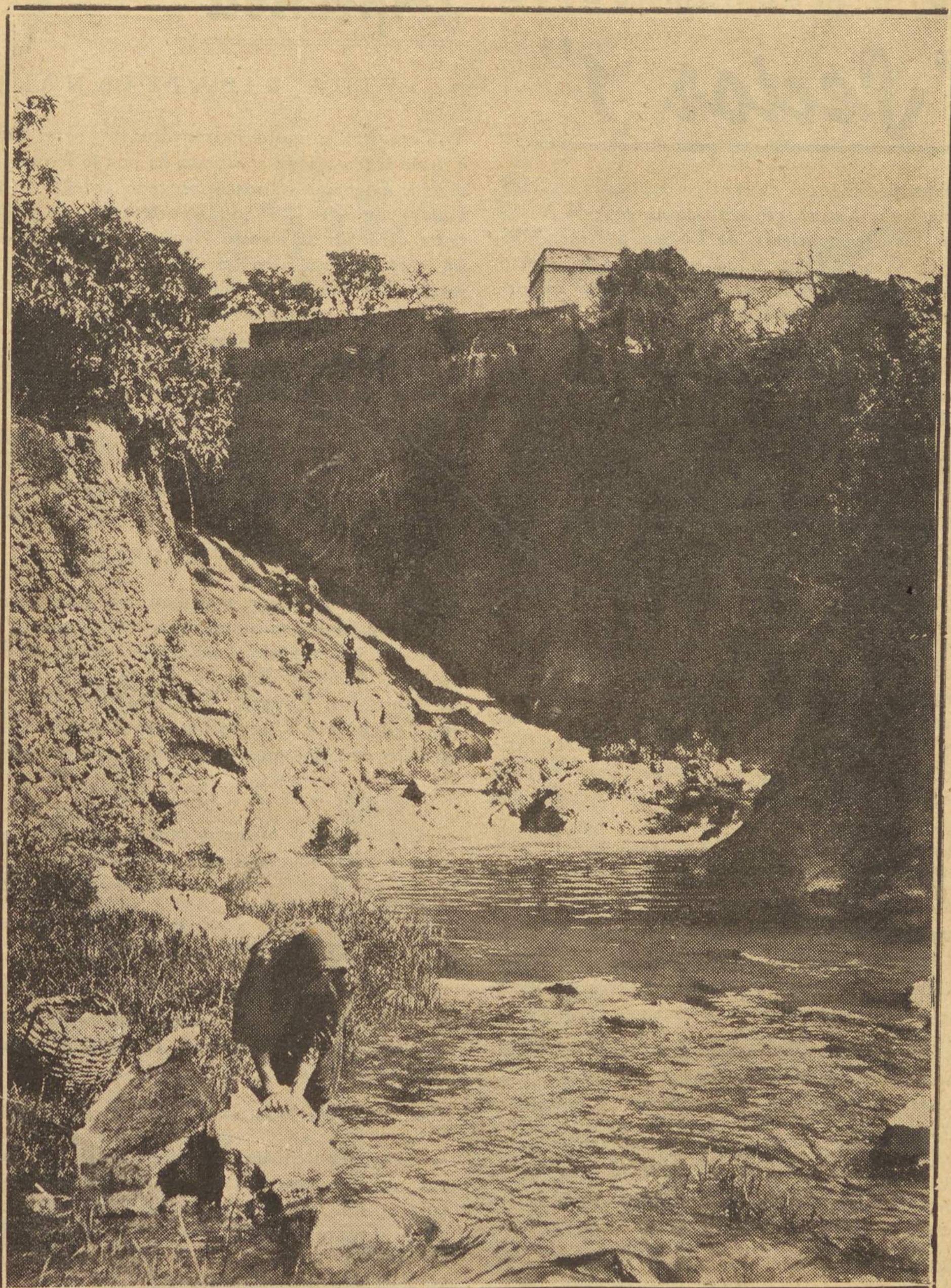
E repetiu ainda, rouquejante:

— Não... Não está! Há quatro dias que se foi... Está lá em cima no cemitério de Viamonte. Finou-se na quinta-feira. Agora tem a paz do Senhor. Não dá uma esmolinha à cega, não dá? O filho esqueceu-a. Anda por êsse mundo, lá longe. Socegou, a pobre. Está lá em cima, a repousar. Ande, meu senhor, uma esmolinha à cega. Seja pelas alminhas de quem lá tem...



Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço, e ainda pelo atraso com que sai este número devido à grande afluência de trabalho, somos forçados a retirar imensa colaboração que publicaremos no próximo número.



ALGARVE, (ALTE) — *Fonte Grande*

GRUPO TAUROMÁQUICO

“Sector 1”

Sob a presidência do antigo deputado sr. Manuel de Jesus Serras, realizou-se na séde da Associação dos Prestamistas de Lisboa, a Assemblea Geral do Grupo Tauromáquico «Sector 1», com o fim de remodelar os seus estatutos e eleger os corpos gerentes para o ano de 1941.

Foram tratados vários assuntos de interesse associativo, e informados os sócios de determinadas vantagens obtidas para a sua organização em virtude da intervenção dos delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio, srs. Dr. Américo Marinho e António Borges, que conseguiram durante o Congresso Nacional das Colectividades a inclusão da «Tauromaquia» nos estatutos futuros da S. R.

Depois do Presidente ler o expediente, informou os sócios que estava organizando uns novos estatutos. Vários sócios insurgiram-se, porque os estatutos não necessitavam ser totalmente reformados, mas sim modificados, em parte, os já existentes, dando este facto origem a que fossem nomeados os srs. dr. Américo Marinho, Niza da Silva, Henrique Barreto, Estevam Gonçalves, António Pereira Alves e João António Barbosa para proceder à sua revisão apóz a organização dos mesmos pelo sr. Manuel Serras.

Às 11 horas foi suspensa a sessão para a elaboração de listas para a eleição dos corpos gerentes para 1941, que deu o seguinte resultado:

Assemblea Geral — Presidente — Manuel Serras; Vice-Presidente — Dr. Amável Simões da Silva; 1.º Secretário — António Pereira Alves; 2.º Secretário — Francisco Mauhin Gonçalves.

Direcção — Presidente — Professor Américo Marinho; Vice-Presidente — Carlos d'Ornellas; 1.º Secretário — António J. Borges; 2.º Secretário — João dos Santos Abrantes; Tesoureiro — José Mayer; 1.º Vogal — Júlio Pontes; 2.º Vogal — Alvaro Santos; 1.º Suplente — Manuel dos Anjos Nunes Gomes; 2.º Suplente — António Pina Júnior.

Conselho Fiscal — Presidente — João António Barbosa; Secretário — Tomaz dos Santos; Relator — José Francisco Boto; Suplente — Gustavo d'Almeida.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo — António J. Borges; Suplente — João dos Santos Abrantes.

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Com um número extraordinário, sem dúvida o mais interessante e valioso da sua já longa existência, celebrou o nosso prezado colega de Vila Franca de Xira — «Vida Ribatejana», da competente direcção de Fausto Nunes Dias, que possue, na verdade, um alto sentido jornalístico, a data festiva do Natal. A colaboração é magnífica e magnífica e sugestiva é a série de gravuras que ilustram o texto. A propaganda turística de Vila Franca de Xira, Cartaxo, Santarém e Alenquer é admiravelmente servida neste número extraordinário do Natal da «Vida Ribatejana».

Ao nosso querido amigo e distinto jornalista Fausto Nunes Dias endereçamos os nossos cumprimentos pelo êxito do número extraordinário da «Vida Ribatejana».

«O CASTANHEIRENSE»

Este nosso colega publicou um número especial de 16 páginas, impresso a cores, comemorando o seu V aniversário. Insere colaboração de Jorge Ramos, Reinaldo Ferreira, Nuno Beja, Francisco de Noronha, Eduardo Garrido, Jean Valandier, etc. Felicitamos o simpático jornal de Castanheira de Pêra, um dos mais bem feitos da província.

«O BEJENSE»

Recebemos o número especial do Natal deste interessante semanário com magnífico aspecto gráfico e colaboração de Artur Inês, Jorge Ramos, Florbela Espanca, etc.

«REVISTA MINHOTA»

Agradecemos a este mensário a transcrição que fez do nosso artigo *Os transportes ferroviários de mercadorias* e as palavras amáveis que acompanham essa transcrição.

«O REGIONAL» — de S. João da Madeira

Este nosso colega publicou no dia 1 de Janeiro um número especial, comemorativo do seu 20.º aniversário. Impresso em papel «couché», este número vem esplêndido, inserindo colaboração do dr. Serafim Leite, António Gil, Ruy de Faria e outros escritores e jornalistas.

Destacamos neste número o curiosíssimo artigo «As indústrias pesadas e a guerra».

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

CP Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão de Museu Ferroviário (CEMF)

Panorama da Temporada

TEATRAL

Antigamente as companhias de teatro deslocavam-se apenas na época de verão, às principais cidades do país, praias e termas. Actualmente, atendendo à enorme crise por que estão atravessando os elementos teatrais, essa deslocação é quase permanente, havendo grupos, grupinhos e grupelhos, formados «ad hoc» e que sómente servem para prejudicar as companhias bem organizadas.

Bem sei que todos têm direito à vida e que portanto todos precisam ganhar o pão de cada dia, sem se importarem com a «Arte», mas simplesmente com o órgão estomacal. Ora isto é que não pode ser nem deve continuar assim.

A má orientação das coisas teatrais, devida principalmente ao monopólio que acombarcou os teatros, faz com que certos e determinados artistas estejam sempre contratados, enquanto que outros com valor, passam dias e dias a pensar no dia de amanhã, sem obterem uma colocação compatível com os seus merecimentos artísticos.

Temos, como todos sabem, actores e actrizes de valor incontestável. Veja-se, por exemplo, o que sucede com Adelina Abranches, uma relíquia do teatro, que devia estar a descançar, com uma subvenção suficiente para poder viver com decência. Dizem que já está exgotada e por isso ela vê-se na necessidade de percorrer com sua filha, a distinta actriz Aura Abranches, a província de vez-a-vez, em tournées, que poderão dar para pagar as despesas de hospedagem e deslocação, mas, com certeza, não chegam para mais nada.

E, no entanto, Adelina e sua filha Aura, são duas grandes artistas. O público de todo o país conhece-as perfeitamente e por isso dispensamo-nos de adjetivos.

Outro caso, no mesmo género. O grande actor Alves da Cunha não tem estabilidade, visto que não há um teatro onde possa, durante larga temporada, exibir toda a sua arte. Passam-se meses e meses sem o vermos

trabalhar. Ou anda pela província, espalhando «bom teatro», ou não trabalha, pouco tempo se demorando em Lisboa.

Estas duas tournées a que me refiro, levam a «Arte», com A maiúsculo, a todos os recantos do país, assim como algumas feitas por companhias formadas. Mas aquelas cujos elementos heterogéneos se compõem unicamente para «desacreditar» o teatro, para essas é que é preciso pôr em guarda os emprezários portugueses espalhados por este cantinho da Europa.

Também a *Gazeta* porá os leitores ao facto do que se passa nos teatros de Lisboa, e assim, quando aparecerem no repertório peças a que já nos tenhamos referido, imparcialmente como é nosso lema, já estarão aptos a permitir ou proibir a sua exibição nos palcos da província. E se não o fizerem, não é porque não estejam prevenidos.

Homem prevenido, vale por dois.

Vamos, pois, entrar no assunto :

D. MARIA II

Em 4 de Janeiro de 1799 nasceu no Pôrto o homem a quem mais deve o teatro português. Chamou-se João Baptista da Silva Leitão de Almeida Garrett. É da sua autoria a «Sobrinha do Marquês», peça que a Companhia Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro está exibindo.

Discordando em absoluto dos cenários sintéticos, impossível é admiti-los no teatro antigo e principalmente histórico. Será muito bonito para os olhos, mas não o é para a Arte.

Passa-se a peça no tempo do Marquês de Pombal. Este conseguiu expulsar os jesuítas, tirar-lhes a roupeta, mas não pôde exterminar-lhes a inteligência e a manha. É este o caso focado na peça mencionada.

Desempenho primoroso por parte da Companhia. Vilaret, grande artista, soube convencer-nos no jesuíta Inácio. Raúl de Carvalho, outro magnífico actor, compôz muito bem a figura do grande Marquês, dando-lhe a audácia necessária.

Amarante, Pedro Lemos, Vital dos Santos, Henrique Santos, Augusto Figueiredo, completaram o naípe masculino. Achei no entanto Augusto Figueiredo bastante efeminado, no fidalgo decaído. Maria Clementina,



ADELINA ABRANCHES

grande actriz portuguesa da actualidade
... e relíquia da cena nacional ...

muito bem e merecia uma salva de palmas, pelo seu trabalho superior. Maria Lalande, galante na sua personagem.

APOLO

Neste teatro está a representar-se a opereta «Colete Encarnado» da autoria de Alberto Barbosa, José Galhardo, Vasco Santana e Amadeu do Vale. Trata-se de uma opereta, com todas as qualidades para agradar. Lindíssima música de Raúl Ferrão, com concertantes de Wenceslau Pinto. Apesar de duas vozes: Alberto Ribeiro, bom cantor, mas, por enquanto, mau actor, e Zulmira Miranda, mal aproveitada. Os restantes meteram a letra na música, é certo, mas, como não são cantores, não pertencem ao género opereta.

No entanto é um espectáculo digno de ser visto, tanto mais que a Companhia é formada por elementos de categoria.

Mirita está magnífica no papel principal. Foram aproveitadas todas as suas qualidades histriónicas; Vasco Santana, bem cómico, não está à vontade, como de costume. Falta-lhe um «parceiro» que o ajude a fazer rir. Joaquim Prata bem. Assis Pacheco, grande artista na «arte de dizer» está deslocado, mas, como os emprezários não lhe abriram as portas dos teatros, ele viu-se na necessidade de se acolher à emprêsa do Apolo que lhe abriu os braços, incondicionalmente, como se se tratasse de «um irmão».

Maria Cristina, Filomena Lima, Abilio Alves que endaiou o poema, o grupo coral, tudo concorre para o êxito que tem tido o «Colete Encarnado» a que não falta o «fogo de artifício» para remate final.

Há outros artistas, mas pouco ou nada têm que fazer.

VARIEDADES

A peça «Para Inglês Ver» que actualmente se representa neste teatro é daquelas cujo intuito é fazer rir. É claro que se trata de uma farsa, escrita por Munoz Sêca, e representada em Espanha, quando ali andaram as lutas entre os marxistas e os nacionalistas. De maneira que, nessa ocasião, qualquer coisa servia para divertir, por peor que fosse, visto que os espíritos andavam exaltados. Os adaptadores Fernando Santos e Fernando do Amaral, arrastados pelo êxito, apresentaram-na ao público de Lisboa, que riu aqui e ali, mas sem espalhafato.

Admira-me que artistas da categoria de Maria Matos, António Silva, eivado dos vícios da revista, Barroso Lopes, Alberto Ghira, Margarida de Almeida, Seixas Pereira e Maria Helena, se prestassem a interpretar uma peça dêste quilate.

MARIA VITÓRIA

Estreou-se outra revista, que é, nem mais nem menos, um amontoado de números cómicos, dramáticos, patrióticos e sentimentais, sem ligação de espécie alguma, que sómente servem para distrair um pouco o público amador dêste género de teatro.

São autores da «Ribeira Nova» António Macedo, Aníbal Nazaré, Xavier de Magalhães, Amadeu do Vale e quatro maestros. Emfim, mais de sete alfaiates para matar uma aranha.

A excepção do número «Maluco das Avenidas» em que Costinha nos faz rir e Irene Isidro nos faz vibrar no número patriótico «Voz do Povo», o resto serve de pretexto para exibição de vários artistas, encadernados em várias «toilettes», mais ou menos vistosas, mais ou menos ricas.

Luiza Durão, Hermínia Silva, cantadeira elevada à categoria de actriz, não sei porquê, Maria Luiza, dansando muito bem, mas representando muito mal, Zéca Fernandes, artista insignificante, mas boa figura, Zita Trindade, Lina Tavares, Carlos Baptista, excelente cómico, uma senhora Maria Luiza, que não sei onde a foram descobrir, e as girls, sempre bem disciplinadas, chefiadas por Mafalda que já está um pouco «pesadinha», são os restantes intervenientes na revista, que Álvaro Pereira chefia com graça.

Aquele bailado de Mafalda e girls, ensaiadas por Piero, sobre o motivo do fado Ruy Coelho, é do peorzinho que tenho visto.

Isto não quere dizer que «Ribeira Nova» não seja um espetáculo para ser visto, desde que os artistas saibam os papéis e as cenas sejam cortadas.

Também achei graça, apesar de não ser novidade, o quadro de comédia do segundo acto.

AVENIDA

Os jesuitas, que foram expulsos pelo Marquês de Pombal, do teatro D. Maria II, onde se representa, como atraímos, a «Sobrinha do Marquez» foram estabelecer arraiais no teatro Avenida, desempenhando a peça «A Primeira Legião», obra muito curiosa da autoria de Emmet Lavery.

A obra é cheia de filosofia, mas a Companhia que ali actua, à parte dois ou três elementos (Clemente Pinto, Sacramento e o petiz Victor Manuel), os restantes não sentiram nada do que disseram, de maneira que a plateia esteve fria, excepto a claque que se fartou de «puxar», mas não conseguiu arrastar o público.

A primeira coisa que se devia ter feito era escolher um ensaiador, António Pinheiro ou Carlos Santos, com plenos poderes para excluir os artistas que não servissem, e aproveitar os que fossem bons. Como assim se não procedeu, por isso assistiu-se a uma representação arrastada, sem interesse de espécie alguma, e até mais; houve ocasiões em que o público sorriu quando viu entrar «Ribeirinho», artista magnífico de comédia, a fazer de sacerdote, com os hábitos talares.

Bem sei que os artistas cómicos podem abalar o teatro dramático, mas, para isso, é necessário que se imponham, pelo seu talento, saber e não por ademanes e esgares, que muito os prejudicam. E «Ribeirinho» é um magnífico actor de farsa e comédia, até mesmo de revista, mas não serve para teatro de alta envergadura dramática. Nem ele, nem Gil Ferreira, nem Erico Braga, nem Álvaro de Almeida, apenas se aproveitando Alves da Costa, José Gambôa, Carlos Viana e o pequeno chamado «Victor Manuel», que é muito bonzinho como artista pequeno. Não valia a pena ter «corrido» com Alves da Cunha e a Companhia.

* * *

Atraz fica a resenha dos espetáculos que actualmente se realizam na Capital, e a opinião sincera e desassombrada de

UM ESPECTADOR

Á ÚLTIMA HORA

Os Teatros VARIEDADES e AVENIDA substituíram os seus cartazes pelas peças «As Belezas de Sintra» e «Grades Floridas», dois autênticos êxitos, aos quais me referirei no próximo número, visto que esta página não pôde ser alterada por já estar composta.

UM ESPECTADOR

Panorama da Temporada**CINEMATOGRÁFICA**

Quando a luta em que se degladiavam as chamadas «grandes potências» tomou a feição de conflito armado, houve o natural receio de que os exibidores de cinema se vissem inibidos de ministrar aquela dose de alegria, de otimismo, de que o público carece.

A mais dum ano do início das hostilidades, havemos de reconhecer quanto o receio era infundado, ou melhor, que circunstâncias propícias e enormes esforços permitiram que o cinéfilo pudesse continuar a viver «habitualmente»...

Por amável ironia do destino, a presente época tem até excedido em brilhantismo as anteriores, como se depreende da breve resenha que segue.

Dando a primazia às obras de imaginação — campo de infinitas possibilidades, na expressão cinematográfica — começamos por citar três produções de diversas características:

PINOCCHIO, de Walt Disney — cujo lápis mágico não se esgotou ao traçar o verdadeiro poema em imagens que é a *Branca de Neve*. Entre os dois filmes difícil se torna indicar uma preferência, como sucede sempre que se quere estabelecer paralelo entre duas obras de exceção.

O deslumbrante **FEITICEIRO DE OZ**, imaginado por Frank Baum e realizado por Victor Fleming. Se os bonecos do Disney se comportam como gente, os personagens vivos do Feiticeiro tornam-se em deliciosos bonecos movidos por saborosa fantasia.

E, finalmente, o **PASSARO AZUL**, com a categoria que lhe dá o facto de ter sido extraído da obra de Maeterlinch. A encantadora Shirley Temple tem aqui talvez a sua derradeira criação de artista infantil.

De entre os melhores filmes musicais:

DE BRAÇO DADO, que acaba de ser recebido pelo público com desusado calor, mostra-nos Mickey Rooney e Gudy Garland — duas ascensões vertiginosas ao céu de Hollywood; dois nomes depressa decorados pelos cinéfilos — em dois papéis que lhes permitem estadejar as suas excepcionais qualidades.

A GATA BORRALHEIRA, em que se faz ouvir a voz maviosa de Deanna Durbin — favorita das raparigas portuguesas, talvez por encontrarem nela a suavidade, a docura e o recato que lhes são próprios.

IDÍLIO MUSICAL, com o rei e a raínha do sapateado: Fred Astaire e Elleonor Powell. Ritmo U. S. A.

As imagens dos dois dançarinos de-certo ilustrarão mais tarde o estudo que se faça sobre o discutido bailado americano.

Uma mão-cheia de boas comédias:

NINOTCHKA, trabalho admirável do subtil Lubitch e novo rumo da «divina» Garbo. Teve entre nós um êxito tão excepcional como merecido: 5 semanas no *São Luiz*. Greta Garbo é na comédia a mesma grande artista que vimos em *Margarida Gauthier*.

MULHERES, sátira cruel que levantou celeuma, servida por uma trindade de esplêndidas actrizes: Norma Shearer, Rusalind Russel e Paulette Godard das quais é muito justo destacar ainda Norma Shearer.

SOMBRAIS DA RUA, comédia dramática, com a encantadora Ginger Rogers. Do realismo pungente ao lirismo mais delicado.

A COMÉDIA DO AMOR, eterno motivo, desta vez interpretado por Leslie Howard, cujo trabalho evidencia a conhecida inteligência com que o actor trata os seus papéis.

BIGAMIA, com Jean Arthur e Melvyn Douglas, e **MINHA MULHER FAVORITA**, com Irene Dunne e Cary Grant, focam o mesmo tema, mas de ângulos opostos...

O NOVO AMOR DE HARDY apresenta-nos mais um quadro da simpática Família Hardy de que Andy — Mickey Rooney — é o mais irrequieto ornamento.

NICK & ESPOSA DETECTIVES marca o regresso de William Powell ao cinema. Como sempre, Myrna Loy acompanha-o deliciosamente.

Os amadores dos filmes de aventuras têm a ver duas belas produções:

ROBIN DOS BOSQUES, em que Errol Flynn suporta bem a comparação com Douglas Fairbanks, que foi o protagonista da versão muda. Todo o encanto da época medieval.

O REGRESSO DE FRANK JAMES, realizado por Fritz Lang. Continua o grande êxito de *A Justiça de Jessie James*.

Na presente temporada, isto é, desde o comêço do Outono, não tivemos o gosto de ver estrear-se um filme português.

Consola-nos a idea de que em breve teremos **O PORTO DE ABRIGO**, realizado por Adolfo Coelho, e de que possivelmente antes do fim da época será apresentado **LOBOS DA SERRA**, de Bruno do Canto.

Recebidas com simpatia, passaram na tela **ACTUALIDADES** portuguesas, algumas dedicadas às Festas dos Centenários. O «momento» de Guimarãis fica assim perpetuado.

O desastre da Nau «Portugal» constitue uma impressionante reportagem focada com tal oportunidade e boa visão que espanta e difficilmente poderá ser ultrapassada em filmes de Actualidades estrangeiros.

Não queremos terminar sem dar a boa notícia de que a Exposição do Mundo Português se encontra filmada em todos os seus aspectos, dos grandes conjuntos aos mais pequenos pormenores.

ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

CARTAZ DE HOJE**TEATROS**

NACIONAL — 21,30 — «A Sobrinha do Marquês».

APOLÔ — 20,45 e 23 — «O Colete Encarnado».

VARIEDADES — 20,45 e 23 — «As “belezas” de Sintra».

AVENIDA — Às 21,45 — «Grades Floridas».

MARIA VITÓRIA — Às 20,45 e às 23 — A revista «Ribeira Nova».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Marinheiros à força», com Bucha e Estica.

POLITEAMA — Filmes de grande agrado.

TIVOLI — Estupendos programas.

SÃO LUIZ — Filmes de categoria.

CAPITÓLIO — Parque Mayer.

ODÉON — Programas de bom agrado.

PALÁCIO — Programas de grande classe.

CONDES — Filmes sensacionais.

OLÍMPIA — Desde às 14,30 — Sessões continuas.

LYS — Programas variados com filmes escolhidos.

CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Panorama da Temporada

TAUROMÁQUICA

Há pouco mais de dois meses que terminou a temporada de 1940. É, portanto, ocasião de apreciarmos como ela decorreu no Campo Pequeno.

Sob o ponto de vista comercial deve ter deixado satisfeitos os emprezários, pois registaram boas casas, algumas vezes com organizações baratas. Porém às empresas apenas interessa o êxito material por pior que seja o resultado artístico do espectáculo, não admirando que assim suceda, visto tratar-se de um negócio, onde se arriscam, por vezes, capitais elevados sem a certeza de os reembolsar por nunca se poder prevêr quando acorre o público além de se depender das condições atmosféricas.

Mas aos aficionados, que perdem sempre a importância do bilhete, interessa, unicamente, o êxito artístico. E, sob este aspecto, a temporada de 1940, como as duas anteriores, foi inferior, podendo dizer-se que pelas mesmas causas.

Foram elas: a ausência de figuras categorizadas do toureio a pé, quer da Espanha quer do México, que a terem aparecido despertariam, certamente, o interesse do público, como sucedeu em Julho de 1939 quando apareceu a inesquecível parelha «Carnicerito de México-Silvério Perez»;

as repetidas faltas e substituições de toureiros espanhóis, donde resultou o retraimento, bem justificado, do público que deixou de acreditar nos grandes cartazes, que ou não se cumpriram ou foram modificados, várias vezes, antes dos espectáculos.

A tal ponto chegou a desconfiança do público que a Empresa teve de anunciar a chegada a Lisboa dos toureiros espanhóis e quase exibi-los nas ruas, para que houvesse a certeza de que não faltavam. Com estas palavras não pretendemos atribuir culpas a qualquer pessoa ou entidade, mas, sómente, vincar bem uma das causas que provocaram a desconfiança do público e o afastaram, muitas vezes, da praça do Campo Pequeno.

Registe-se, ainda, como nas épocas anteriores, a repetida apresentação de touros (?) sem condições para a lide pela

falta de peso, tamanho, idade e poder. E, muitos deles, foram lidados a cavalo!

Lidando-se, a cavalo, touros embolados, o perigo é reduzido, com prejuízo para o espectáculo pela ausência de emoção que só pode existir, digam o que disserem, na lide completa de touros desembolados, tal como na Espanha se usa. E desde que se lidam touros embolados é absolutamente necessário que aos cavaleiros só sejam largados touros puros, grande se de poder, porque, continuando como até agora, a lide a cavalo deixará de interessar o público que nem se preocupa com os frequentíssimos encontros que os cavalos apanham, por saber quão inofensivos são os animais anunciamos como «bravíssimos e corpulentos», etc.

A atitude do público na última corrida formal da temporada deve ter convencido bem aqueles que ainda tivessem dúvidas, do interesse que desperta o toureio a cavalo quando aparecem no redondel miniaturas de touros embora lidados por grandes figuras, como nesta corrida.

Quanto a qualidade, também, algumas vezes, se foram buscar «bois» a ganadarias que nenhuma garantia de bravura ofereciam. E, no entanto, há ganaderos acreditados que há vários anos não alugam um único touro para a primeira praça do país.

Junta-se, a estas causas, uma elevada percentagem de más actuações dos artistas apresentados, uns em má forma, outros entrando, talvez, no declínio e não poderemos deixar de concluir que a época a ninguém deixou saudades.

Seria injustiça ao apreciar a temporada não mencionar a praça de Vila Franca de Xira, terra de aficionados entusiastas, onde durante a Feira de Outubro, tão conhecida pelas «esperas de touros», se realizou uma série de corridas, excelentemente organizadas, em que se apresentou, pela primeira vez em Portugal, uma figura de destaque do toureio espanhol: Paquito Casado.

Na próxima época a Praça do Campo Pequeno deve ter uma nova Empresa. Fazemos votos para que tanto as pessoas que a venham a compôr, como todas as outras que ali organizem corridas queiram very bem o problema e principiem por cuidar que sómente sejam apresentados touros de lide de ganadarias acreditadas, visto que com touros mansos e pequenos nunca poderemos sair satisfeitos duma praça de touros por melhores que sejam os artistas que actuem.

MAUHIN GONÇALVES



P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 275, II série, de 26 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por portaria de 12 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 19:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 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 1929, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Luiz Maria Rebêlo, chefe de secção — 749\$36.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Teodoro Pereira, ajudante de encarregados da oficina de creosotagem, actualmente contínuo de 2.ª classe da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais — 296\$73.

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

O «Diário do Governo», n.º 282, II série, de 5 de Dezembro, publica o seguinte:

Por despacho de 27 do corrente:

António Bergano Fialho Prego, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 286, II série, de 10 de Dezembro, publica o seguinte:

Por portaria de 26 de Novembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 30:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º e 26.º a 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, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Francisco João, condutor de 1.ª classe — 696\$96. Alfredo Baptista Violas, condutor de 2.ª classe — 537\$54. Gonçalo Joaquim Rodrigues, contramestre de 2.ª classe — 565\$74.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

José Pinto Lourenço, guarda-freio de 1.ª classe — 436\$17. Lourenço Guedes, guarda-freio de 1.ª classe — 438\$51. João Martins, ajudante — 646\$71.

Artur José Branco, maquinista de 1.ª classe — 1.002\$32. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 4 do corrente:

Caetano Augusto de Matos, segundo oficial do quadro permanente — concedidos dez dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por portaria de 26 de Novembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 5 do corrente:

Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente desta Direcção Geral — nomeada, precedendo concurso, escriturário de 2.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 1.º e da parte final do § 1.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para condutores de exploração de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 121, 2.ª série, de 27 de Maio de 1938:

1 — Pompílio dos Santos Varanda; 2 — José Pinto Ramos; 3 — Carlos Diniz Nunes da Palma; 4 — Clarimundo João Sá Viana Cardoso; 5 — António Pacheco de Almada; 6 — Luiz Esteves de Matos Proença; 7 — António Barbosa dos Santos; 8 — Rui Guilherme Santos da Fonseca; 9 — José Henriques de Oliveira.

Este concurso é válido para o preenchimento das vagas existentes e das que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117,

A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

| Horas | Ondas Curtas | Postos |
|----------------------|---|------------|
| 17,45 às 18,00 . . . | 49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . . | DJC e DJD |
| 20,45 às 21,00 . . . | 49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . . | DJC e DJD |
| 23,00 às 23,15 . . . | 29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . . | DZC e DJQu |
| 1,00 à 1,15 . . . | 29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . . | DZC e DJQu |

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias uteis)

| Horas | Ondas Curtas | Postos |
|-------------|---|------------|
| 22,30 . . . | 29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . . | DZC e DJQu |
| 1,15 . . . | 29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . . | DZC e DJQu |

de 25 de Novembro de 1935, a contar da data da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 288, II série, de 12 de Dezembro, publica o seguinte:

Por despacho de 9 do corrente:

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, segundo oficial do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 277, II série, de 28 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e de harmonia com o despacho ministerial de 5 do corrente, foi aprovado por esta Direcção Geral, por despacho de 22 do mês em decurso, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, tornando extensiva a esta Companhia a isenção de responsabilidades por incêndios, nas condições já aprovadas para outras empresas e para as mesmas mercadorias.

O «Diário do Governo», n.º 288, II série, de 12 de Dezembro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 7 do corrente desta Direcção Geral o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estabelecendo distâncias próprias ao apeadeiro de Vila Nova de Anços, situado ao quilómetro 191,385 da linha do Norte, entre as estações de Soure e Alfarelos.

O «Diário do Governo» n.º 280, II série, de 3 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a

superfície de 156 metros quadrados, à direita da linha férrea de cintura do Pôrto, entre os quilómetros 14,310.00 e 14,343.10, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, não devendo porém ser autorizadas nesse terreno construções que alterem as condições de visibilidade da passagem de nível adjacente.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Araújo, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto, e confronta ao norte com António Francisco dos Santos, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com a estrada nacional, n.º 1º de 1.ª classe, e ao poente com António Francisco dos Santos.

Em conformidade com o disposto nos artigos 4.º e 5.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, a parcela de terreno em referência está sujeita a reversão, por haver sido expropriada em 12 de Fevereiro de 1931.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 88 metros quadrados, à esquerda da linha de Guimarãis, entre os quilómetros 4,202.90 e 4,223.40, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Estação, freguesia da Senhora da Hora, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto, e confronta ao norte com a estrada nacional, ao sul com a Avenida Fabril do Norte, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Avenida Fabril do Norte.

Esta parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Matozinhos em harmonia com o disposto no artigo 5.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 281, II série, de 4 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes quatro parcelas de terreno com as superfícies respectivamente de 511^{m²}, 71, 127^{m²}, 62, 74^{m²}, 30 e 119^{m²}, 37, as duas primeiras à esquerda da linha férrea de Guimarãis, entre os quilómetros 3,415.65 a 3,625.40 e 4,175.40 a 4,202.90, e as restantes à direita da mesma linha, entre os quilómetros 3,375.40 a 3,402.40 e 3,425.90 a 3,519.60, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar

TAPETES E CARPETES
 BEIRIZ / ARRAIOLOS são duas marcas consagradas
 A Casa Quintão apresenta a maior colecção
 32, RUA IVENS

Quereis dinheiro?
 JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA
 Sempre Sortes Grandes!

da Estação, freguesia da Senhora da Hora, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto, e confrontam a primeira ao norte, sul e poente com a Avenida Fabril do Norte e ao nascente com o caminho de ferro, a segunda ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com a Avenida Fabril do Norte, a terceira ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com a Rua da Igreja e Avenida Fabril do Norte e a quarta ao norte e nascente com a Avenida Fabril do Norte e ao sul e poente com o caminho de ferro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 22:986 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Sado, próximo do quilómetro 73,091.55, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Vale dos Reis, concelho de Alcácer do Sal, distrito de Setúbal, e confronta ao norte com herdeiros de José Posser de Andrade, ao sul e nascente com Joaquim Núncio e ao poente com esteiro do rio Sado.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 284, II série, de 7 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o processo de expropriação de duas parcelas de terreno com as áreas respectivamente de 305 e 234 metros quadrados entre os quilómetros 10,157.00 e 10,242.00 da linha férrea de cintura do Pôrto, para o prolongamento de uma linha de saco e a construção de desvio de um caminho.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 1.:881, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno com as superfícies respectivamente de 145^{m²},95 e 77^{m²},25 à direita da linha férrea de Oeste, junto da estação de Martingança, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Patais, concelho de Alcobaça e distrito de Leiria, e confrontam a primeira ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul o nascente com o caminho público, e a segunda ao norte com o caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com o caminho público.

As duas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o

parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 3^{m²},44 à esquerda da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 45,794.87 e 45,805.79, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Chapre, freguesia de Midões concelho de Barcelos e distrito de Braga e confronta ao norte e sul com Palmira Figueiredo Mendes do Vale, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Palmira Figueiredo Mendes do Vale.

O «Diário do Governo», n.º 275, III série, de 25 de Novembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Cipriano Costa, agulheiro de 3.ª classe, reformado n.º 1:738, residente em Runa, falecido em 18 de Outubro de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Lucrécia das Dôres Castro Costa, viúva.

Findo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada de liberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1927, em que o falecide estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 279, III série, de 30 de Novembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida à falecida pensionista do Minho e Douro, Eva de Jesus Bessa Monteiro Sequeira, provenientes de pensão de sobrevivência, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Isabel Bessa Monteiro, irmã da aludida pensionista.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

COMPANHIA "CIMENTO TEJO"

FÁBRICA EM ALHANDRA

Cimento Portland Artificial

Ferro para Fundição

S E D E

RUA DA VITÓRIA, 88, 2.º

L I S B O A



F I L I A L

AV. DOS ALIADOS, 20, 3.º

P O R T O

Telefones: P. B. X. 2 8082, 2 8083 e 2 8084

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra
para máquinas, coque de fundição e antracites

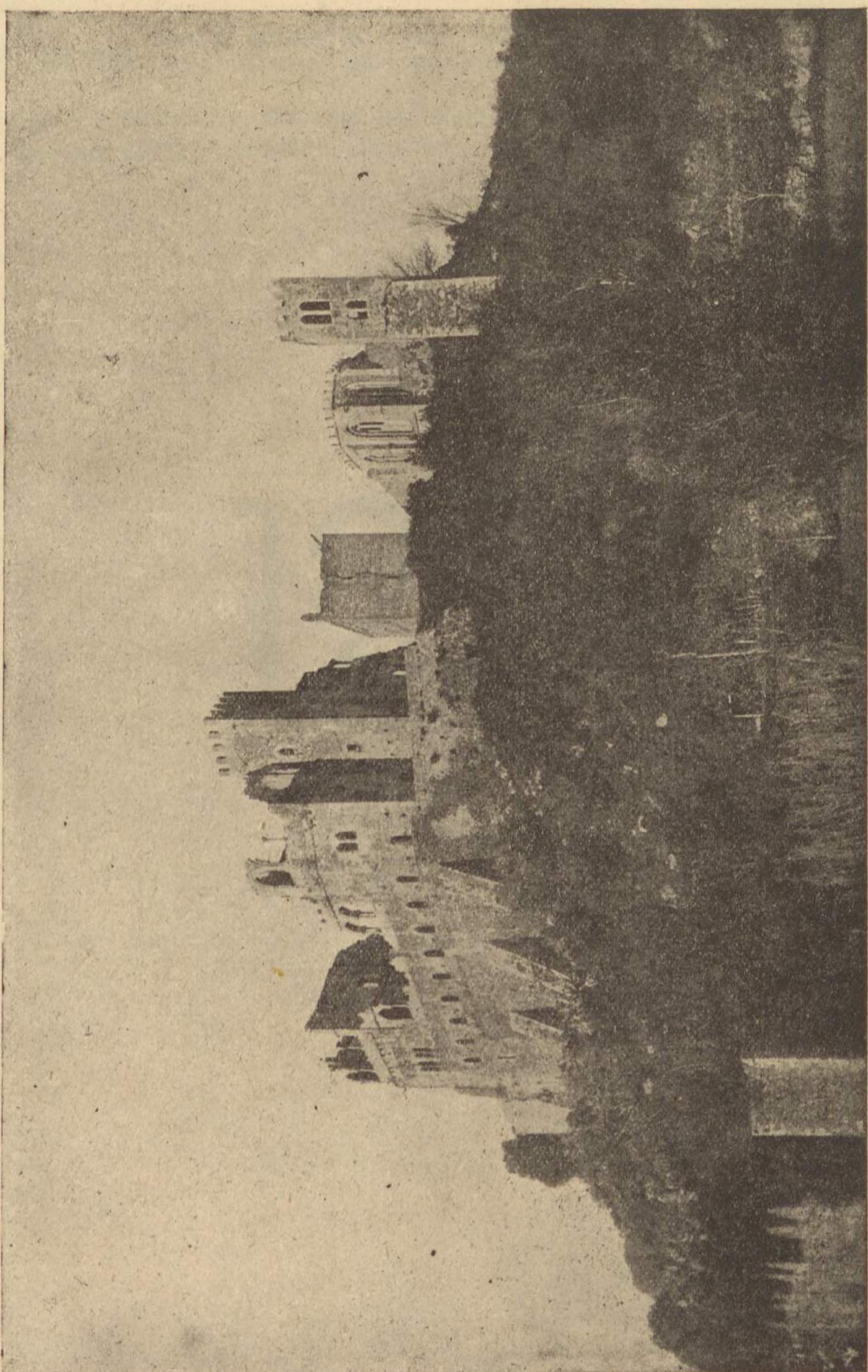
ESCRITÓRIO

139, Rua dos Bacalhoeiros

L I S B O A

ARMAZÉM

Doca de Alcântara



CASTELO DE LEIRIA