

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados 54 — Telefone 893

1401

1 — MAIO — 1946

ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



—S U M Á R I O—

História dos Caminhos de Ferro da África Austral, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	299
D. Juan Cabrera . . . . .	300
Pela Figueira da Foz, por <i>Coelho d'Almeida</i> . . . . .	301
Jardim Zoológico de Lisboa, por <i>A. S.</i> . . . . .	303
E beijou as mãos de Sua Alteza, pelo <i>Dr. Urbano de Mendonça Dias</i> . . . . .	304
Linhas Estrangeiras . . . . .	306
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i> . . . . .	307
Linhas Portuguesas . . . . .	308
Há 50 anos . . . . .	309
Espectáculos . . . . .	309
Publicações recebidas . . . . .	310
O que todos devem saber. . . . .	311
Imprensa . . . . .	311
Parte Oficial . . . . .	311
Recortes sem Comentários . . . . .	312

# História dos Caminhos de Ferro

## da África Austral

por CARLOS BIVAR

### I

**N**O Cabo da Boa Esperança que, como se sabe, foi descoberto por Bartolomeu Dias e dobrado em 1497-98 por Vasco da Gama, na sua viagem à India, foi fundada, em 1650-52, pela Companhia Holandesa das Indias Orientais uma feitoria para refresco dos seus navios em viagens no Oceano Indico.

Mais tarde, após as guerras religiosas sustentadas na Europa, umas duas ou pouco mais centenas de emigrados abordaram as praias da baia do Cabo da Boa Esperança, onde se refugiaram juntando-se à população holandesa até à ocupação da colónia, em 1795, pelas forças britânicas. Estas duas populações, compostas por franceses e holandeses originaram o povo Bôer que não querendo viver como colonos diferentes, se internou pelo interior do Continente indo formar as Repúblicas do Transvaal e do Estado Livre de Orange.

A encorpação da Colónia do Cabo na Coroa Britânica data de 1814, quando a Holanda fora, por Napoleão, anexada ao Império Francês.

O Natal, cedido pelo rei dos Zulos em 1845, e por fim os seus próprios territórios, a Zululandia, em 1897.

Em 1900 as repúblicas

do Transvaal e do Estado Livre do Orange foram anexadas e a sua junção com as colónias do Cabo e do Natal passou a constituir a actual União Sul Africana.

Além destes territórios existem ainda, nesta parte do Continente, fora da União, outros tais como: a Colónia da Basutolândia, datando de 1868 e os Protectorados da Bequanalândia e da Suazilândia anexados, respectivamente, em 1885 e 1900.

Mas, sem embargo de todos os acontecimentos políticos desenrolados após a cedência feita pela Holanda, do território do Cabo da Boa Esperança, já ocupado pelas forças britânicas, com assentimento do Príncipe de Orange, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Cabo, constituída em 1853 e a Companhia das Docas, haviam iniciado dez anos mais tarde a construção de um troço que partindo da cidade do Cabo iria terminar em Wellington, linha que depois se estendeu a Worcester e a Beanfort, alcançando, em 1884, o Rio Orange (Orange River).

Em 1885 foi concedida autorização para se continuar esta linha, até Kimberley, nos territórios diamantíferos.

Em 1888, nova autorização permitiu a extensão da linha até Yryburgo a qual, seis anos depois alcançava Mafeking. Três anos mais tarde, em 1897,



a linha chegava a Mochudi e Ramaquabane, para, por fim, atingir a fronteira da Rhodesia do Sul, entrando a locomotiva embandeirada em Bularvayo<sup>(1)</sup> num percurso, desde a cidade do Cabo, de 1362 milhas.

A linha de Port Elizabeth prolongou-se até Colesberg, formando, em Aar, um entroncamento com a linha principal Cabo-Kimberley.

A linha de East London tornou-se extensiva a Burghersdoorp. A linha do Natal completou-se até Ladysmith e servindo Johannesburg e Pretoria, no Transvaal desde Kimberley; vai ligar-se em Komati-poort, ao Caminho de Ferro Português de Lourenço Marques.

Este porto em ligação directa com Pretoria e Johannesburg está também ligado aos portos da Africa Austral, às seguintes distâncias:

De Lourenço Marques a Johannesburg, 365 milhas.

De Durban a Johannesburg, 483 milhas.

De East London a Johannesburg, 664 milhas.

De Port Elisabeth a Johannesburg, 713 milhas.

Do Cabo (Cape Town) a Johannesburg, 957 milhas.

Após o colapso alemão da grande guerra, ficou confiado, em 1920, à União Sul

<sup>(1)</sup> O nome desta cidade aparece escrito, umas vezes Buluwayo, e outras vezes Bularvayo. Adoptamos o último, conforme os textos oficiais.

Africana o mandato da antiga colónia Sudoeste Alemão (Damaralândia e Namaqualândia).

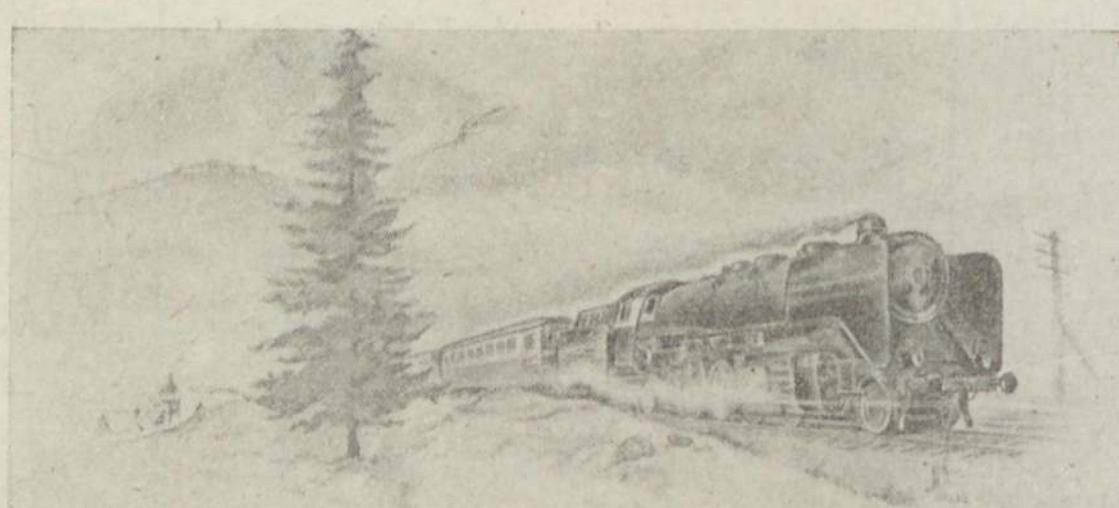
A extensão total da rede governamental das linhas de caminho de ferro da União Sul Africana alcançava, no ano de 1937, a totalidade de 13,213 milhas assim distribuídas: Cabo, 5251; Orange, 1633; Transvaal, 3356; Natal, 1511 e Sudoeste, 1462.

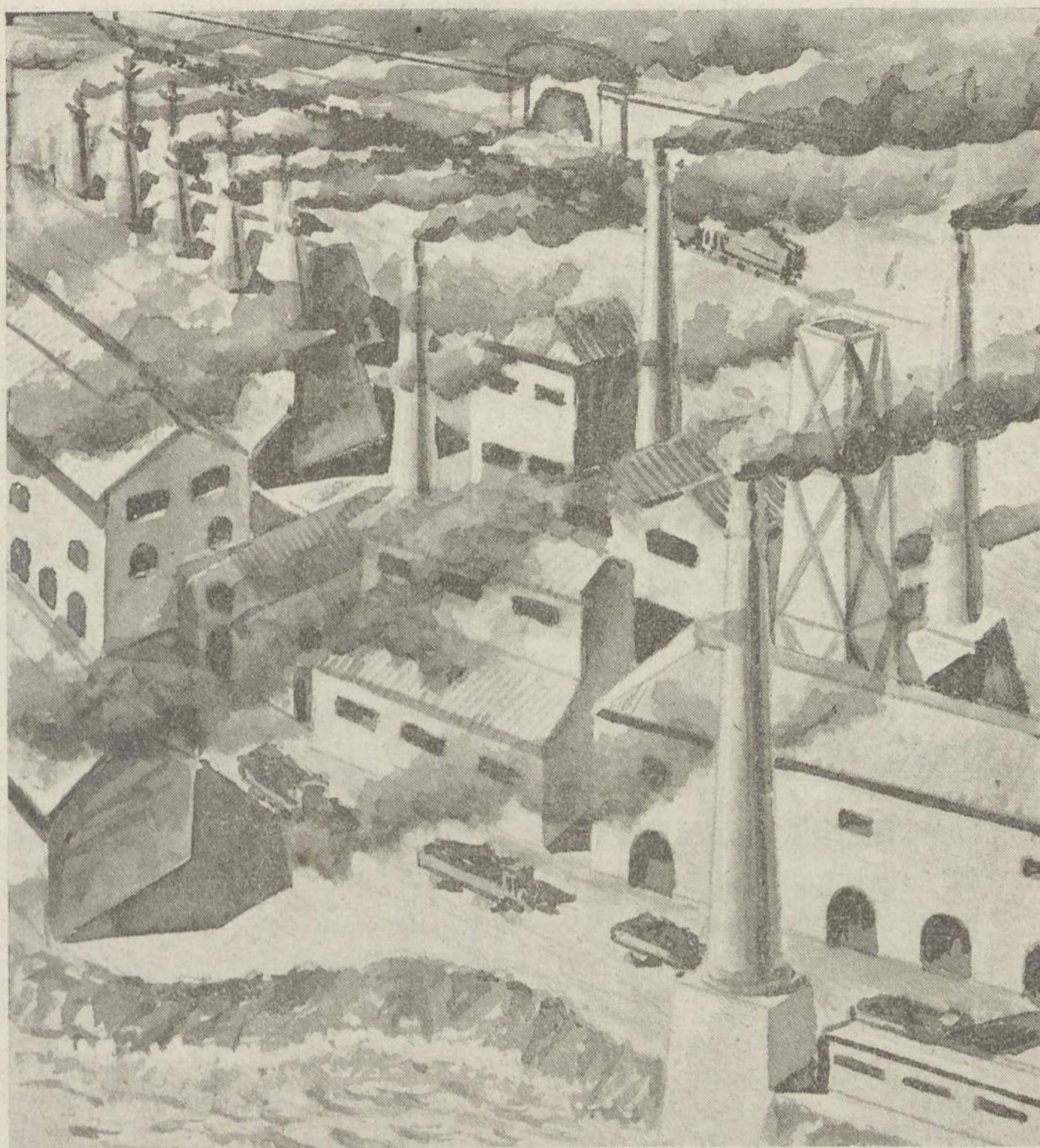
Verifica-se, portanto, que dado o primeiro impulso, em menos de quarenta anos o dinamismo empregado na construção dos caminhos de ferro na Africa do Sul, foi tal que permitiu a conclusão de uma rede apta a servir as necessidades sempre crescentes impostas pelo desenvolvimento da colónia e respectivos territórios limitrofes, progresso que, naturalmente, se ha de acen-tuar visto que ultimamente, o trans-zambeiano, veio ligar, pela linha da Beira, a Mashonalândia e o Nyassa com a União Sul Africana.

## D. JUAN CABRERA

Acompanhado de sua esposa e filho visitou-nos recentemente o distinto escritor e nosso prezado delegado em Madrid sr. Juan B. Cabrera, funcionário superior do Turismo de Espanha e director do Guia de Ferrocarriles.

Juan Cabrera que visitou Sintra, Estoril, Coimbra e Porto, retirou para Madrid pelo nosso Minho em direcção a Vigo.





## PELA FIGUEIRA DA FOZ

# As minas de carvão no Cabo Mondego e as restantes indústrias em plena expansão

Por COELHO D'ALMEIDA

O Cabo Mondego situado na extremo sul da Serra da Boa Viagem, que entra pelo mar dentro, não é apenas um lugar pitoresco cheio de panoramas imprevistos que o turista muito admira, como é ainda, um dos mais belos arredores da linda praia da Figueira da Foz. É mais alguma coisa: — é um centro de trabalho fecundo onde a mão do homem criou e desenvolveu uma indústria da qual extraí do solo ubérrimo em riquezas minerais a matéria prima para o fabrico de produtos

necessários ao desenvolvimento de indústrias progressivas.

As suas minas de carvão exploradas há mais de um século e as fábricas de cal hidráulica em plena laboração, os seus produtos são drenados por todo o país por intermédio das linhas férreas da Beira Alta, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e ainda pelos transportes marítimos saídos da nosso porto.

Tratando-se de uma das mais ricas e florescentes indústrias desta cidade, quise-

mos colher alguns dados e informações que nos habilitaram a fazer esta breve notícia discreta do que é e do que vão ser no futuro as minas de Cabo Mondego, sobre o ponto de vista industrial e social.

Além dos seus produtos que em grande escala saiem daquela empresa industrial diariamente, carvão, cal hidráulica mecanicamente trabalhada—a melhor do país—, fábrica de briquetes, etc., vai tomar um maior incremento no futuro com a montagem possivelmente das novas fábricas de cimento e de vidros, já superiormente autorizadas, as quais se desenvolverão em moldes modernos, para o que, para tal efeito, regressaram da América e outros centros da Europa, os srs. Costa Lima, administrador Delegada da Empresa; engenheiro Joaquim Torquato Ribeiro, seu director técnico e engenheiro Canto e Castro, que com a demora de alguns meses, ali adquiriram os indispensáveis maquinismos e os ensinamentos necessários para o seu maior desenvolvimento e cujas realizações se traduzem em benefícios incalculáveis para a economia local.

Do plano grandioso de realizações que esta empresa projecta levar a efeito,—cujos melhoramentos traduzem altos benefícios à economia da Figueira e seu concelho,—destaca-se também a construção de uma linha férrea, que partindo do Cabo Mondego, através das abas da Serra da

Boa Viagem, Tavarede, etc., segue até à estação do Caminho de ferro da cidade.

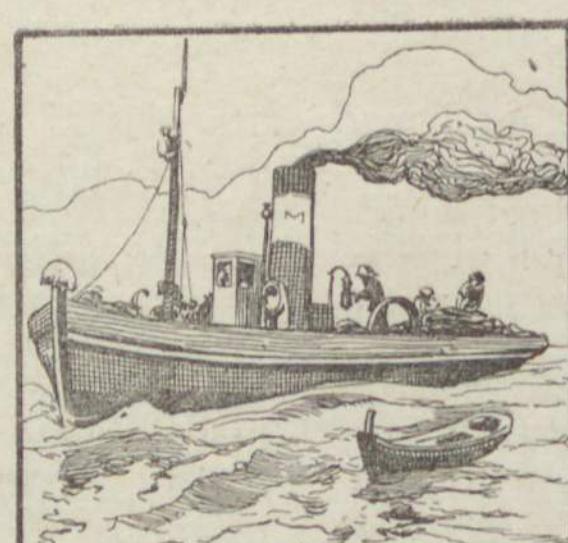
Quem conheceu estas indústrias em outras épocas e quem as conhece hoje numa vida laboriosa e produtiva em pleno resfalar de trabalho intenso, sente a consoladora e agradável impressão de verificar o seu constante progresso e o seu engrandecimento de dia para dia.

Ali o capital não é avaramente aferrolhado e tornado inútil, antes se vai proveitosamente aplicando ao desenvolvimento da indústria, a aperfeiçoá-la pelo emprego de processos novos e a promover a expansão até outros ramos inter-dependentes da mesma indústria.

Referindo-nos por agora neste pequeno resumo à acção industrial, resta-nos falar também na obra, no campo social.

Neste capital, há que destacar a fundação de uma cooperativa que abastece todas as famílias dos 700 operários que ali trabalham e ainda a criação das Caixas de Abano de Família e de Previdência, esta, que tem por fim auxiliá-los na doença, na velhice e na invalides.

É em resumo a grande obra que se observa nas importantes indústrias do «Couto Mineiro» do Cabo Mondego, que os figueirenses devem olhar com simpatia e das quais, em momento oportuno, nos ocuparemos mais detalhadamente.



# Jardim Zoológico de Lisboa

**A**nossa cidade deve justamente orgulhar-se de possuir, entre os seus atractivos de noite, um parque encantador, mimoso e convidativo, onde não só se apresentam curiosos exemplares de uma fauna tropical, como ainda muitas outras: esplêndidas espécies zoológicas de variadíssimas regiões do globo, motivo pelo qual, desde há muito, se lhe atribui notável fama, dada a sua incontestável importância no género.

Tal facto, que o faz ser considerado como um dos mais belos e categorizados parques de aclimação do Mundo, garantindo-lhe entre os congéneres um lugar primacial, é a demonstração visível dum longo somatório de bem equilibradas energias, distribuídas em ampla concordância de vistas pelos múltiplos sectores desse simpático organismo.

Superiormente orientado na sua prova administração pelo espírito de grande envergadura que é o seu digno Presidente do Conselho de Administração, o nosso querido amigo e ilustre Professor, sr. dr. Fernando Emídio da Silva, o Jardim Zoológico de Lisboa, vem, cada vez mais, radicando maiores simpatias pelo extraordinário desenvolvimento das suas magníficas instalações.

No Parque das Laranjeiras nada envelhece. Tudo ali se modifica de bem para melhor, numa ância constante de prodigalizar aos inúmeros visitantes que ali acorrem a maior soma possível de atractivos e bem estar.

Aumentada a área primitiva, até perfazer 260:000<sup>m²</sup> de superfície, abriram-se novos arruamentos para facilitar o acesso aos pontos mais afastados; fizeram-se obras de grande vulto, com gosto distinto aliado a arte incontrovertida; criaram-se novas recreações para especial gáudio dos seus pequeninos visitantes; e, tantas teem sido as manifestações de bom gosto ao cuidar desveladamente de aformozear essa magistral obra, que muito haveria a dizer-se da maravilha que é o Jardim Zoológico se não fora a tirântica circunstância da falta de espaço nos coartar as intenções.

No entanto não nos furtaremos ao prazer de referir o que nos foi dado observar quando a convite da direcção do Jardim fomos em função jornalística dar uma volta ao parque antes do gentilmente nos ser servido uma chicara de chá no Restaurante do Lago, onde o Sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, nos disse, com elegância de frases e fino recorte literário, tudo o que os poderes públicos teem feito em prol dos progressos do Jardim, dos melhoramentos efectuados através duma administração inteligente e dedicada, dos projectos em vias de realização e também da sua gratidão para com a Imprensa que, no seu dizer, nunca regateou o devido destaque a tudo o que se relacionasse com o Jardim Zoológico — o que seria injustiça, visto que essa obra, aliás, por si próprio se impõe —.

Da visita realizada deixou-nos excelente impres-

são a Estufa Fria, aprazível local, florido e aliciante pelos naturais encantos da sua apresentação o qual está situado num dos pontos mais elevados do Jardim; o estado de adiantamento do grande miradouro das Laranjeiras, de onde se disfruta ampla vista; a nova instalação da Casa da Girafa, de estrutura elegante, um verdadeiro palácio, em estilo árabe, já em adiantado estado de construção.

No Jardim dos Pequeninos achamos um verdadeiro mimo de graça a nova loja dos brinquedos, o lago dos Pequeninos, a Leitaria onde se vende puríssimo leite de vaca, dos estábulos privativos, onde existem bons exemplares de pura raça e até uma minúscula farmácia para atender os seus pequeninos clientes.

Ainda no decorrer deste ano possivelmente no verão, serão inauguradas mais as seguintes instalações:

Escola de navegação, para macacos, onde haverá permanente gáudio de crianças e adultos; a arca de Noé que há de constituir uma interessante novidade; um canil-hospedaria, onde mediante uma pequena taxa de locação os animais cujos donos tenham de se ausentar de casa, ficam bem entregues aos cuidados de tratadores experimentados e ainda o lago das focas, a casa do rinoceronte e a grande reparação da ponte do lago.

Depois, mais tarde, talvez no inverno, proceder-se-á à construção da estufa para os crocodilos e de um sanatório para os chimpanzés que, como é natural, não se dão bem com os rigores do inverno.

Na Mata das Águas Boas, agora repleta de flores, reabrirá o restaurante popular com atractivos económicos, dansas e jogos populares.

E, para coroar todos estes cometimentos de vulto com outros ainda de maior alcance na essência filantrópica da sua efectivação há a registar, para o seu pessoal, que ascende a mais de 100 indivíduos, os novos dormitórios, a transformação da cantina, as novas instalações sanitárias, a cargo do distinto clínico Ex.<sup>mo</sup> Dr. Manuel Magno, a enfermaria, a nova cozinha, o refeitório, onde por 8\$00 escudos são servidas duas refeições diárias, a escola privativa para crianças dos empregados, onde gratuitamente lhes servem pão, leite, mel, óleo de fígado de bacalhau e cálcio orgânico.

Muitos são já os benefícios dispensados ao seu pessoal mas o Dr. Fernando Emídio da Silva pretende ainda, como idealiza, criar um bairro para os homens do Zoo, seus modestos auxiliares.

Que bem haja, pois, quem sabe prosseguir tão nobremente nas peugadas dum homem de férrea vontade, bondoso e de bem arreigada dedicação pela importante obra nacional, como o foi o bem-quisto e nunca esquecido Manuel Emídio da Silva.

A. S.

# *E beijou as mãos de Sua Alteza*

Pelo DR. URBANO DE MENDONÇA DIAS

Quando El-Rei o sr. D. João III, de sua vontade própria e sem que ninguém lho pedisse, estando em Almeirim, elevou a Cidade a vila de Ponta Delgada, Gaspar do Rêgo Baldaia, que então estava na Corte, foi beijar as mãos de Sua Alteza, pela graça que havia concedido à sua terra.

O Baldaia não tinha nascido em S. Miguel, mas veio em rapaz para esta Ilha com o pai, Gaspar do Rêgo, e os irmãos, depois da morte da mãe, a Senhora Maria Baldaia, gente nobre, fidalgos, que haviam tido seu assento na Cidade do Porto; e ele identificou-se à terra, aos usos, aos costumes dela, e fez-se micaelense.

Mas quando chegou à idade de servir a Pátria, como nobre que era à feição dos fidalgos da época com quem acamaradava, alistou-se no Batalhão de voluntários que iam para além-mar, e partiu para África na ânsia de cumprir aquela obrigação tão honrosa. E por lá andou de combate em combate, em serviço de Deus, de Sua Majestade e do Bem Comum.

O Dr. Gaspar Frutuoso fala dele nas suas «Saudades da Terra», ao contar o levantamento do povo da vila de Ponta Delgada, contra o capitão da Ilha, Rui Gonçalves da Câmara, 2.º de nome, por haver mandado pôr no Largo do Poço, em Rosto do Cão uma bandeira, a impedir a passagem para além, tendo já uma, defronte do porto dos Carneiros, quando grassou apestes nesta Ilha, em especial em Ponta Delgada.

Gaspar do Rêgo Baldaia era então Oficial da Câmara, Vereador, como hoje se diz, e com os outros do seu pelouro Fernão de Quental e Pero de Teve, tomaram como afronta quela ordem do Capitão e, com muito povo reunido e cavaleiros, fizeram frente ao determinado, e foram assim até junto dele, que estava na sua quinta de Cabouco, a protestarem.

Pero de Teve foi quem falou; era homem pequeno de corpo, mas parece que grande de espírito e coragem, e disse-lhe assim:

— «Sabeis o que se passa, sr. Capitão, nós não somos mouros, para nos pordes duas bandeiras; mandai concertar vossas Posturas, senão tomarei esta gente toda que vem nesta companhia, e romperei esse lugar, porque a mais honrada Vila que tendes na vossa Ilha é a de Ponta Delgada, e não nos haveis de tratar desta maneira, com duas bandeiras.»

E o sr. Capitão acedeu logo, e mandou que ficasse uma só bandeira, como dantes, a do porto dos Carneiros; e com isto se aquietaram os Vereadores e o povo que os acompanhava.

O Dr. Gaspar Frutuoso, ao relatar este acontecimento, no seu Liv. IV, Vol. 2.º, a pág. 164 e 165, diz ainda:

«Gaspar do Rêgo Baldaia era então mancebo e grande cavaleiro, que andando nas partes de além, em África, fora pagem do Conde de Linhares, e trouxera lá o seu guião.»

Este Conde de Linhares era uma alta personagem, filho do Marquês de Vila Real, Alcaide-mor em Linhares, Escrivão da Puridade (Ministro) de D. Manuel e D. João III, e serviu na guerra contra os mouros, governou Ceuta, e foi agraciado com o título de Conde em 1532, morrendo aos 87 anos, no primeiro de Março de 1551.

Pois o Baldaia andou com ele em África, foi seu pagem e, pela grande confiança que o Conde tinha nele, fê-lo seu Porta-bandeira, o que levava, nessas contendas em que estavam sempre envolvidos os que andavam além mar, o «Guiaõ», a impor naqueles sertões a sua autoridade, marcando alto o domínio e senhorio de Portugal.

Foi então depois destas contendas que o Baldaia voltou á Ilha e andou na governança da terra, sendo Oficial da Câmara, e casou a primeira vez com Margarida Pires, de quem teve um filho, João do Rêgo Beliago, que faleceu solteiro, na Corte, servindo El-Rei, e segunda vez com Margarida de Sá, de quem teve um só filho, Francisco do Rêgo Sá, o Grão Capitão.

Foi El-Rei que assim o cognominou, pelos muitos e bons serviços que lhe vinha prestando, defendendo as Ilhas contra os corsários, armando navios para isso, à sua custa, e defendendo as naus que vinham da Índia, carregados de ricas mercadorias, por muitas e repetidas vezes, e diz-nos o Dr. Gaspar Frutuoso:

«Esta é a causa e origem deste apelido de «Grão Capitão», de Francisco do Rêgo Sá, por lho chamar assim El-Rei D. Sebastião, pelos serviços que naquele tempo lhe fizera.»

Mas o pai, o Gaspar do Rêgo Baldaia, que beijou as mãos de El-Rei, serviu a terra no mesmo entusiasmo que o filho, e auxiliava-o e dava-lhe coragem: e conta o nosso historiador que ten-

do-se perdido, num grande temporal, nas costas desta Ilha de S. Miguel, uma nau do Grão Capitão, carregada de mantimentos, que ia seguir para o Reino em Serviço da Pátria, a pedido de El-Rei, «seu pai Gaspar do Rêgo Baldaia, vendo isto lhe fez logo prestes uma caravela, fornecendo-a de mantimentos, artilharia e muitos soldados, e lhe mandou ao Reino para com ela servir El-Rei».

O Baldaia era um homem rico. O Dr. Gaspar Frutuoso, no Liv. IV, Vol. 2.º, a pág. 6, avalia-lhe os bens, dizendo:

«Chegou a ter 360 moios de renda e foros, muitos dizem que teve 366 moios, quantos dias há no ano, e outros afirmam que chegou a 400 moios», de trigo, cada ano.

El-Rei trazia na memória este Baldaia, desde o tempo em que ele fora o Porta-bandeira do Conde de Linhares, seu Ministro, e um dia, a querer dar-lhe a maior prova de consideração, pelos seus actos, manda lavrar o Alvará de 23 de Maio de Maio de 1551, pondo-o fora e acima da jurisdição do Capitão da Ilha de S. Miguel, onde vivia:

«Eu, El-Rei, faço saber a quantos este meu Alvará virem, que por alguns justos respeitos que me a isso movem, hei por bem e me apraz que Manuel da Câmara, do meu Conselho e Capitão da Ilha de S. Miguel, nem o seu Ouvidor da dita Ilha que ora é e ao diante for, não entenda em coisa alguma de justiça que tocar a Gaspar do Rêgo Baldaia, Cavaleiro da Ordem de Nosso Senhor Jesus Cristo, nem a seus irmãos, nem filhos, nem a seus criados que com ele viverem, nem aos irmãos das mulheres do dito Gaspar do Rêgo e de seus irmãos, dos quais cousas de justiça, que aos sobreditos ou a cada um deles tocar, conhecerá como Ouvidor da dita Ilha o Corregedor das Ilhas dos Açores, que tomará delas conhecimento, e ouvidas as partes as determinará como for justiça, dando apelação e agravo nos casos em que couber assim como o havia de fazer o dito Ouvidor do Capitão...».

Gaspar do Rêgo ia então amiudadas vezes ao Reino, em negócios seus e da terra, e andava na Corte, na classe a que pertencia a sua posição social, devendo muito, certamente, ao seu antigo chefe, o Conde de Linhares, Ministro de El-Rei.

Ele estava na Corte quando El-Rei se dignou elevar a Cidade a vila de Ponta Delgada, aspiração de todos os micaelenses, para gravar e valorizar mais rijamente a posição da terra; Angra já era cidade de há muito, e Ponta Delgada de há muito que o devia ser.

O Baldaia não devia ser estranho a esta graça de El-Rei, ainda que se diga que Sua Alteza a fez de moto-próprio, por intermédio do Conde de Linhares, e, mal teve conhecimento da concessão, manifestou o seu reconhecimento a El-Rei.

O Dr. Gaspar Frutuoso, no Liv. IV, Vol. I, no § 2, a pág. 304, conta isto assim:

«A vila de Ponta Delgada que El-Rei D. João III de nome, fez cidade, de motu-próprio, a 2 dias do mês de Abril da era de 1546, estando em Almeirim, e Gaspar do Rêgo Baldaia na Corte, que por esta mercê lhe foi beijar as mãos e de lá mandou o Alvará, no ano em que cairam a festa de Corpus Christi e a de S. João, ambas no mesmo dia».

E Gaspar do Rego Baldaia beijou as mãos de Sua Alteza, recebeu o Alvará e enviou-o para Ponta Delgada, à terra onde vivia e se criara, tão sua como se nela tivesse nascido e onde quis morrer e enterrar-se, como o diz em seu testamento lavrado aos 9 de Março de 1572.

«Mando que quando a Nossa Senhor aprouver levar-me da presente vida, meu corpo seja sepultado na Igreja do mártir S. Sebastião, em sepultura que meu testamenteiro ordenar, até ser feita a capela que na dita Igreja mando fazer, para depois passarem a ela a minha ossada».

Quis assim vincar-se à terra que o criara, eternamente, e por isso ainda dispõe no aludido testamento:

«Quero que dos rendimentos da dita terça me façam uma capela de orago de Nossa Senhora da Glória, a qual se fará na Igreja Matriz de S. Sebastião, da banda do sul, junto da capela de Jerónimo Jorje, no lugar que já tenho com licença da Câmara desta cidade, a qual capela será do grandor da capela que fez Barão de Jácóme, no Mosteiro desta cidade, e será de abóbada, com um arco de muito boa obra e toda de pedra da ribeira Grande e lajeada de pedra de Vila Franca e farão na dita capela, meus administradores, um retábulo que seja conforme à dita capela, e assim mais na sepultura lhe porão uma campa com suas armas de pedra lioz, de Portugal.»

E assim se fez, mas passados já quase quatro séculos ninguém se lembra mais do Baldaia, que certamente muito teria influido na Corte para que a Ponta Delgada, com toda a razão e direito, fosse dado o título de cidade, capital desta, por muitos motivos, sempre querida e lembrada Ilha de São Miguel.



# Linhas Estrangeiras

**BRASIL**

O engenheiro Ernani Cotrin reuniu no seu gabinete os representantes dos jornais ali acreditados com os quais palestrou longamente sobre as atividades da Central.

Aludindo aos trabalhos de construção da ligação Monte Claro-Monte Azul lembrou que os referidos serviços sob a orientação do engenheiro Demostenes Bockert, apesar das dificuldades apresentadas pela falta de água em certos períodos e pelo paludismo em outros tem sido conduzidos com eficiência, encontrando-se bastante adiantados.

A ligação das linhas da Leste-Brasileiro, que se desenvolvem da Baia, com as da Central e, assim, com todos os sistemas ferroviários do centro e sul do país, far-se-á através Contendas—Montes Claros com a extensão total de 566 quilómetros.

Durante a guerra, com o bloqueio da nossa costa marítima pela campanha submarina teuto-italiana, foi duramente evidenciada a necessidade dessa ligação, como elo ferroviário imprescindível para a segurança nacional, e o governo de então determinou, com acerto, a sua construção intensiva.

Foram assim os 596 kms. divididos em duas secções: Contendas—Monte Azul, com 358 kms. e Montes Claros—Monte Azul, com 239 kms.

Prosseguindo, disse o director da Central que os recursos materiais de equipamento e os técnicos especializados foram nelas concentrados e hoje já estão em tráfego 150 kms. até à estação de..., existindo ainda mais 15 kms. de trilhos assentados e 40 kms. de leito pronto para recebê-los, sendo provável a sua conclusão até o fim de 1946.

Já adiantou a Central do Brasil, de sua receita geral, para essa construção de objectivo político estratégico Cr\$ 131.000.000.00 e ainda serão necessários, até sua conclusão, cerca de Cr\$ 40.000.000.00.

Todas as outras ligações estratégicas foram atendidas com recursos fornecidos pela receita geral do país, inclusivel o trecho dessa ligação a cargo do departamento Nacional de Estradas de Ferro e, certamente o governo, no momento oportuno e de acordo com as possibilidades, indemnizará a Central desse vultoso adiantamento que ela fez por ordem do mesmo governo e para atender, rapidamente, a uma necessidade vital do país, embora com sacrifício do aparelhamento que poderia ter, com essa importância, adquirido para as suas linhas de grande densidade de tráfego. Sendo a estrada de ferro a principal interessada na criação de fontes de tráfego, deverá ser a promotora activa do aproveitamento intensivo e extensivo, pela agri-

cultura, das terras dessa região. A pecuária, não fornecendo carga compensadora, só deverá utilizar as terras que não forem próprias nos trabalhos de lavoura.

Se a colonização do Sul do Brasil, abandonada a si própria, sem meios convenientes de transporte, sem assistência de espécie alguma, fez a prosperidade desses Estados bem se pode avaliar o quanto esse serviço traria de benefícios para essas regiões novas e para a estrada.

O problema se apresenta — concluiu o engenheiro Ernani Cotrin — com uma oportunidade gritante para o encaminhamento das grandes correntes emigratórias das infelizes regiões da Europa arruinada.

— Considerando que é uma necessidade imediata a aquisição de 30 locomotivas do tipo Diesel Eléctricas para as redes Viação Cearense e Leste Brasileiro, o sr. Ministro da Viação pediu autorização ao Presidente da República para promover a compra das referidas locomotivas, mediante colecta de preços, para pagamento em três anos correndo a despesa de 45.000.000 de cruzeiros por conta do Plano de Obras e Equipamentos nos anos de 1949, 1947 e 1948. A sugestão foi aprovada pela Presidência da República.

**ESTADOS UNIDOS**

De acordo com uma disposição ditada pela Comissão Federal de Comunicações dos Estados Unidos, todos os trens desse país devem ter aparelhos de rádio, a partir de 1 de Janeiro último.

Desde algum tempo que se vêm realizando experiências que confirmam as grandes vantagens que tais aparelhos proporcionam no serviço ferroviário, especialmente nos linhas que se estendem por comarcas pouco habitadas ou de topografia acidentada. Um trem provido de rádio poderá avisar rapidamente e a toda a hora qualquer acidente ou dificuldade que se registe, o que não se podia fazer dantes, contando unicamente com as instalações telegráficas e telefónicas.

Pelas vantagens que essa medida tem, acredita-se que ela seja muito em breve adotada por muitos outros países, entre eles os da América Latina, nos quais, em geral, os comboios atravessam regiões montanhosas onde as comunicações terrestres, são a miude interrompidas pelas condições do tempo e outros motivos.

— Uma locomotiva eléctrica de 1 milhão de libras, a mais poderosa dos Estados Unidos — e quiçá do mundo — está sendo construída pela General Electric Company. Terá 143 pés de comprimento e poderá transportar 100.000 libras a mais do que qualquer outra locomotiva eléctrica presentemente em utilização nos Estados Unidos.

Faz parte um grupo de quatro, encomendadas pela Virginia Railway Co. de Norfork, Virginia.

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Bernardo d'Oliveira

QUEM estas linhas escreve conheceu o Fernando d'Oliveira por volta do ano de 1919, numa curta cavaqueira no antigo «Chave d'Ouro». Casualmente levantou-se ali um incidente com um conhecido desordeiro, já falecido — o Manuel de Matos, o «pintor» — homem político que chefou um dos grupos políticos da Brasileira do Rocio e foi ao Ministério do Interior conseguindo derrubar o Governo presidido por Fernandes Costa, em 15 de Janeiro de 1920. Quando o caso tomou maiores proporções Fernando d'Oliveira, depois de defender o amigo que admoestara o «pintor», levantou-se e disse: — Eu cá não gosto disto e por causa destas coisas é que eu não venho aos cafés da baixa.

Saímos do café, demos a volta à Rua Primeiro de Dezembro e recolheu cada um a sua casa.

Anos passados, o Fernandinho, como eu o chamava, foi levado para o «Sector 1», já então na Rua do Salitre, onde se fez sócio pela primeira vez. Foi então aqui que o conhecemos bem, que lhe apreciamos as qualidades de carácter e de lealdade.

E para o «Sector 1» levamos em seguida a «Tertulia», que reunia às sextas-feiras.

Com muito jeito — pois o Fernando d'Oliveira esquivava-se a exibicionismos — conseguimos guindá-lo à Presidencia da «Tertulia» que passou a denominar-se «Os Marialvas», em sua homenagem pessoal e ao seu traje de cavaleiro audaz. E nas tertulias defende-se o toiro de morte; fala-se nos cavaleiros portugueses, que Fernando d'Oliveira não deixa beliscar nem mesmo ao de leve; e a discussão atinge o auge, finalizando com as deliciosas guitarradas do Armandinho e com os sentimentais fados da Maria Carmen. E o companheiro do carro com o Gouveia, o Pestana, o Mayer e o Machado, é dos últimos a sair para continuar na sua tarefa de bom comerciante e industrial.

O nosso último almoço de 12 de Abril, um tanto ou quanto agitado pela apatia notória dos que não sabem guardar as conveniências de uma colectividade, teve larga concorrência, e no dia seguinte houve a reunião habitual da Rua do Alecrim, em casa de um bom amigo nosso, para homenagear o Mapril Gouveia.

O Fernando d'Oliveira preparou o almoço — última reunião dos seus amigos da «Tertulia», que recordaram o brinde feito, no dia do seu aniversário — 62 anos, — às senhoras presentes: — Para que vivam meus amigos e minhas Senhoras.

Tudo estava preparado para um passeio a Sevilha, Barcelona e Madrid, quando, numa visita familiar, o

Fernandinho foi acometido de doença. Um automóvel ainda tentou conduzi-lo ao hospital, mas, quando a sua dedicada e querida companheira lhe desabotoa o colarinho o médico amigo que os acompanhava verifica que já não tinhamos o companheiro, que já não ouviamos a sua voz amiga nem o seu riso alegre e comunicativo.

E esse homem que toda a Lisboa conheceu, com uma elegância moral digna de admiração de todos os portugueses, morre como ele tanto desejava, pois por mais de uma vez nos dissera que não queria sofrer nem fazer sofrer os outros.

E assim terminou a vida esse janota, cavaleiro amigo de boémios e artistas, e aficionado da festa de toros tanto à portuguesa como à espanhola.

E no dia 15 os seus companheiros da «Tertulia Marialvas» composta por Carlos Mega, José Mayer, Mariano Costa, Vitor Pestana, Henrique Ramos, Aguiar Severino, Henrique Barbosa, Calçada Bastos, Mapril Gouveia, Eduardo Nascimento, Alexandre Saez e Ornelas, prestaram-lhe a ultima homenagem, num turno comovedor.

\* \* \*

Da Rua dos Lusíadas, 8, realizou-se o funeral no qual se encorporaram mais de 2000 pessoas de todos os ramos sociais.

Sobre o feretro foram depositados numerosos ramos de flores artificiais e naturais, incluindo um de cravos com a legenda: «Ao seu querido companheiro da Tertulia dos Marialvas».

Até ao cemitério dos Prazeres, onde o corpo ficou sepultado, o carro funerário seguiu ladeado por crianças das escolas da Sociedade Promotora de Educação Popular, de Alcântara, e do Rio Sêco Sport Clube, indo depois, também a pé, mais de 1.000 pessoas, e, por último, um longo cortejo de automóveis.

Entre muitas outras pessoas de maior representação que tomaram parte no funeral, ou apresentaram pesames à família enlutada, tomámos nota dos srs. general Domingos de Oliveira; vice-almirante Sousa Dias; brigadeiro Tamagnini Barbosa; comandante Nuno de Brion, governador Civil de Lisboa; coronel Freire Temudo, director da Fábrica da Pólvora de Chelas; Joaquim Roque da Fonseca, presidente da Associação Comercial de Lisboa; arquitetos Amílcar Pinto, Luís Cunha e Pardal Monteiro, por si e pela Associação Industrial Portuguesa; desembargador Henrique Ferreira; drs. Aguiar Severino, Emílio Infante da Câmara, José Pontes, Assis de Brito, Fernando Batista da Silva, Leite Duarte, Xavier da Silva, Barbosa de Carvalho e Rudolfo Lavrador; eng.º Emílio Abrantes e Arnaldo Simões; conde de Figueira; viscondes de Assentis e Ribatamega; Carlos d'Ornellas, que dirigiu o funeral; Henri Chatelanag; Roque de Arriaga; Joaquim Narciso; Artur Tavares de Melo; Angelo Pereira; Eduardo Maria Rodrigues; José Mayer; Carlos Mega; Mariano Costa; Vitor Pestana; Henrique Ramos; Henrique Barbosa; Calçada Bastos; Mapril Gouveia; Diamantino Tojal; Eduardo Nascimento; Alexandre Saez (Alé); Alvaro Figueiredo Almeida; tenente Lopes Dias; Vítilio Reis; Carlos Malhôa; Fernando Gualberto; Carlos José de Oliveira; Manuel Gonçalves da Silva; Manuel Dias; José André; Carlos Pardal Cardoso; Carlos Otero; Alfredo Moreira; Carlos Rocha; capitão Marécos; Joaquim Sampayo; dr. Almeida Ribeiro; Hugo Connell; Carlos Leal; Saul Saragga; Fernando Marques de Sousa, por si e pelo Grupo Onomástico «Os Fernandos»; René Pourymayon; Frederico Dégean; Ernesto Costa, representando o cavaleiro Simão da Veiga; tenente Favita; António

Montez; Alexandre Colarinha; José Botto, representante da firma Senna, Botto & Leitão; Sociedade de Adubos Reis, Lda.; Black, Lda.; Duarte & Reis, Lda.; João Alexandre, Lda.; Alfredo Vieira Pinto, do Conselho de Administração da «Renascença Gráfica», proprietária do *Diário de Lisboa*; muitos artistas e jornalistas, entre os quais Leopoldo Nunes, representando o sr. João Pereira da Rosa, director de *O Século*; Matos Sequeira; Rogério Perez; «Rodriguito»; Rocha Martins; Norberto de Araujo, que representava o Grupo «Amigos de Lisboa»; Carlos Gonçalves, representando o Grupo «Os Carlos», etc.

Fizeram-se representar: o Automóvel Clube de Portugal, pelo sr. Alberto Toste; a Sociedade da Matinha; o Clube dos «100 à Hora»; a Sociedade «Sonap»; Banco Borges & Irmão; o Grupo Tauromáquico «Sector 1»; a Sociedade de Navegação Oceanica; o Sindicato Nacional dos Toureiros, pelo antigo toureiro Manuel dos Santos, etc.

Na residência do falecido foram recebidos centenas de telegramas de condolências.

## A pilha atómica

**A**bomba atómica, que subjugou o Japão orgulhoso, tem servido de ponto de partida para investigação de outras aplicações de utilidade e de benefício para a espécie humana. Mas sempre o homem se deve servir da sua inteligência e do seu génio científico para se destruir a si próprio.

Lê-se agora nas revistas estrangeiras que um quilo de urânio pode produzir tanto calor como 3 mil toneladas de carvão.

Já está, pois, descoberta a «pilha atómica».

Expliquemos, primeiro do que tudo, o que vem a ser o urânio. Trata-se de um metal formado por átomos de duas naturezas misturados em proporções desiguais. Um pequeno número desses átomos tem o peso atómico 235; outros, que existem em maior quantidade, o peso 238. Na fabricação da bomba atómica utilizaram-se os primeiros, aos quais se deu a designação de U 235. E verificou-se que, quando um neutrão — ou seja uma partícula material sem carga eléctrica — chocava com o núcleo do átomo U 235, este fracionava-se em dois átomos mais leves, libertando ao mesmo tempo uma energia prodigiosa. O calor produzido pela dissociação de um átomo é cinquenta milhões de vezes maior do que o resultante da combustão de um átomo de carbono.

Vejamos agora o funcionamento da pilha. Imaginemos agora uma série de cilindros de urânio rodeados por uma substância amortecedora — pode ser a grafite ou a «água pesada». Se num desses cilindros um neutrão chocar com um átomo U 235, este fraciona-se. Ao dar-se esta dissociação, libertam-se dois neutrões que são projectados a alta velocidade. Ora o U 235 é especialmente vulnerável aos neutrões que se deslocam lentamente. É então que entra em ação a substância amortecedora.

Todavia a aplicação desta pilha não é, por enquanto, viável. Em primeiro lugar não é económica. Em segundo lugar, libera perigosas emanações radioactivas que podem ter consequências funestas para a vida humana quando o

## Linhas portuguesas

O consumo de combustíveis pelos caminhos de ferro portugueses em 1944 atingiu 949.476 toneladas: 103.912 de carvão nacional; 159.616 de carvão estrangeiro; 675.396 de lenha; e 10.552 de óleos combustíveis.

Em 1943 o consumo total de combustíveis foi superior 1.015.345 toneladas. Consumiu-se mais lenha, 844.403 toneladas de carvão nacional e 86.318 de carvão estrangeiro.

A C. P. consumiu 815.475 toneladas de combustíveis em 1944 e 884.164 em 1943.

A Companhia da Beira Alta consumiu 40.469 toneladas de lenha e 5.946 de carvão em 1944.

A Companhia do Vale do Vouga consumiu 31.193 toneladas de combustíveis em 1944, mais 1.891 do que em 1943 e quase exclusivamente lenha 30.905 toneladas. As 188 toneladas de carvão consumido, eram 6 de carvão nacional e as 282 restantes de carvão estrangeiro.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal consumiu 19.607 toneladas de combustíveis sendo 10.118 de carvão nacional, 21 de carvão estrangeiro, 21 de carvão estrangeiro e 9.468 de lenha.

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro não consumiu carvão nacional nem em 1944 nem em 1943. O consumo registado foi de 1.284 toneladas de carvão estrangeiro e 35.481 de lenha, em 1944.

Finalmente, a Sociedade Estoril acusa um consumo em 1943 de 21 toneladas de carvão, sendo 10 nacionais. A energia eléctrica de tracção consumida foi de 4.046.130 kwn.

isolamento não seja perfeito. Além disso há ainda dificuldades técnicas que não foi possível resolver.

Os sábios não consideram insolúveis essas dificuldades. Em breve, as locomotivas, os grandes paquetes e as centrais térmicas de electricidades serão accionadas por pilhas atómicas de pequenas dimensões e enorme rendimento.

De aí em diante, as empresas ferroviárias nunca mais se preocuparão com a falta de combustível.

**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Maio de 1896)

## Sello nos bilhetes de passageiros

Passou hoje na camara dos pares o projecto de modificação da lei do sello em que se inclue a nova verba de imposto nos bilhetes de passageiros, restringindo-se o sello aos de custo não inferior a 400 réis. Já dissémos o que tinhamos a dizer sobre este assumpto.

Em breve, pois, será um facto consumado este novo imposto que — enfim — não ficou tão cruel e desarrazoadamente como na primitiva fôra proposto. Do mal o menos.

Resta saber como se cobra este imposto, quem o cobra e como se fiscaliza, ponto que nos fará voltar ao assumpto.

Os passes continuam a ser isentos, a bem da girata publica... e particular.

## O viaducto do ascensor Municipio-Bibliotheca

Só quem não conhece as lides da imprensa pôde admirar-se dos verdadeiros disparates que sucedem a quem anda n'esta faina.

Como foi que, tendo esta *Gazeta* a maior sympathy pela obra do ascensor Municipio-Bibliotheca, tendo dado aqui as primicias de todas as descripções d'esse e de todos os novos ascensores de Lisboa que a cidade deve agradecer ao espírito irrequieto e inventivo do nosso querido amigo Raul Mesnier; como foi que levando este a sua amizade e dedicação pelo nosso jornal e pelo seu director ao ponto de vir pessoal e expressamente convidá-lo a sua casa, para que não deixasse de assistir ao correr do taboleiro da ponte, e sendo aceito esse convite com todo o entusiasmo que temos por todos os arrojados trabalhos do nosso sollicito e activo redactor; como foi que esta *Gazeta* não dedicou uma linha seques, no seu numero passado, a respeito d'esse notável facto da construcção d'esse ascensor a que até nos liga a razão de lhe termos dado o nome?

Não se explica!

Pois o caso não é menos verdadeiro, por isso.

Escapou!

A' força de ser indiscutivel que dariamos uma larga noticia a esse respeito... a noticia deixou de aparecer, e só depois de impresso o jornal o notámos! Pasmoso!

O trabalho realizou-se no dia 8 d'abril, começando ás 3 horas e 20 minutos da tarde a mover-se o pesado taboleiro que estava no jardim do sr. visconde de Coruche e devia ligar este ponto com a torre que se eleva do Largo do Pelourinho.

Gozaram d'esse interessante espectáculo centenares de pessoas, tanto no jardim do sr. visconde, como na calçada de S. Francisco e janellas de todos os predios vizinhos

Dois valentes cabos movidos por guinchos sustinham e faziam avançar o taboleiro, que mede 16 metros, e ficou assente no seu lugar ás 4 e meia em ponto.

Uma cousa surprehendeu todos que presenciam esta obra; a faina fez-se quasi sem falas por parte de quem a dirigia como de quem a executava; o socego, a boa ordem, presidiam ao lançamento; não havia ordens e contraordens como é costume no nosso paiz, confusões e quisílias; tudo deslizava tão suavemente como a propria massa de ferro que se debruçava sobre a calçada, bem confiada de que a

pericia e competencia dos seus constructores não a deixariam desviar uma linha do seu caminho.

Raul Mesnier, assim como a Empresa Industrial Portugueza, onde foi feita toda a obra de ferro, foram muito felicitados por todos os presentes quando o extremo da ponte chegou ao seu destino.

A primeira pessoa que passou por sobre os ferros, ainda não posto o pavimento central, foi um filho do nosso amigo sr. conselheiro Guilhermino de Barros; depois o taboleiro foi coberto de madeira e por elle passaram todos os convidados, indo á varanda da torre admirar o bellissimo panorama da cidade que, vista d'aquelle ponto, nos apresenta um aspecto a que não estamos acostumados.

E' essa uma das vantagens que terá este ascensor; ninguém que venha de fóra deixará de subir ali para gozar a esplendida vista — uma especie de torre Eiffel em Lisboa, dez vezes menor que a de Paris, porque tem só 30 metros de altura. Imagine-se como será apreciavel, sob este ponto de vista, o outro ascensor que o sr. Mesnier vae construir na rua Aurea.

Não assistiu á festa, por se achar em viagem na Andaluzia, o sr. dr. Ayres de Campos, a quem a cidade deve, em grande parte, tão notável melhoramento.

A ponte levadiça, como lhe chamou *Diario de Notícias* (!), é elegante e solida.

Espera-se que a inauguração ao serviço publico se realize ainda em maio, para o que se trabalha activamente.

## Os passaportes

Afinal o governo teimou em pôr em vigor o decreto sobre passaportes, apesar de se dizer n'elle que esse documento poderá ser exigido, consta-nos que foram dadas ordens para que essa exigência comece hoje.

Não temos já espaço para nos ocuparmos n'este numero d'esta monstruosidade que produzirá os maiores prejuizos ao nosso paiz

Falaremos no proximo numero.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Horas de tormenta».

OLIMPIA — Ás 14,15 e 21 — «Fugi à Gestapo».

COLISEU — Reabertura no dia 20, Companhia de Opera.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

## A D U B O S

Para todas as culturas — Todos os terrenos —  
Todas as Regiões — Sempre as melhores formulações — Aos melhores preços

Farinhas para alimentação de animais — Drogas e Produtos Químicos  
Insecticidas «EIRAL»

Sociedade de Adubos Reis, L.<sup>da</sup>

Rossio, 102 — Telef. 29231/2/3 — LISBOA

E nas suas filiais de

PORTO — Rua dos Clerigos, 44, 2.<sup>o</sup>  
e PAMPILHOSA DO BOTÃO

## Publicações recebidas

### O arquitecto da Batalha, por Cruz Cerqueira

O antigo jornalista sr. Cruz Cerqueira, que na crítica de arte se evidenciou com alguns trabalhos que tiveram larga projecção especialmente pelo desassombro revelado na contestação de ideias feitas quanto a problemas artísticos, acaba de publicar, em separata do «Arquivo do Alto Minho», um seu curioso estudo relacionado com o problema da identificação do verdadeiro arquitecto da Batalha.

É sabido que a consagração de Afonso Domingos, como autor da traça de tão notável monumento da nossa grandeza histórica, ainda que lisonjeira para o brio nacional, não obteve a unanimidade de opiniões, continuando, portanto, por resolver o problema de identificação indiscutível do verdadeiro arquitecto. Quiseram alguns que fosse francês e outros inclinaram-se para a hipótese de ser antes inglês, apresentando cada qual dos polemistas argumentos que, embora não absolutamente concludentes, tinham, contudo, aspectos que puderam impressionar tanto como complicar ainda mais o problema.

Cruz Cerqueira, no seu interessante trabalho, apresenta, agora, uma nova hipótese — aliás rodeada de toda a cautela, como não podia deixar de ser — segundo a qual o autor do plano do histórico mosteiro poderá identificar-se com um inglês que teve residência em Viana do Castelo. Os argumentos aduzidos pelo autor deste interessante trabalho, se não possuem o peso das verdades indiscutíveis nem são de si evidentes, revelam, contudo, que a hipótese de Cruz Cerqueira é formulada na base de depoimentos dignos de certo crédito, embora, por outro lado, seja discutível a sua interpretação em ordem à solução do problema.

Não resta dúvida, porém, que o sr. Cruz Cerqueira, com a sua pronunciada paixão pelo esclarecimento dos problemas artísticos, logrou agitar e tornar actual um dos que pareciam esquecidos e definitivamente arrumados. E fá-lo em termos que tornam o seu trabalho digno de leitura, por substancial e bem informado, ao mesmo tempo que evocador da beleza de uma obra de arte que fulgura em Portugal. E só por isso seria o autor deste estudo criador do respeito dos que se interessam por tudo quanto contribua para exaltação do belo e consagração do génio.

### Horário Guia de Ferrocarrilles

Recebemos o n.º 80 do «Horário Guia da Ferrocarrilles» referente a Fevereiro, interessante publicação espanhola que é um valioso repositório

de indicações muito uteis, indispensáveis a quem viage nos caminhos de ferro do país vizinho. Trata-se dum guia muito completo que há oito anos vem sendo editado e se encontra espalhado por todas as estações de Espanha.

Contém informações que muito interessam e que abrangem a extensa rede ferroviária daquele país, — horários e mapas, preços das viagens, etc.. Em separata publica uma sugestiva descrição da linha Madrid-Lisboa por Valência de Alcântara, itinerário que oferece grande número de pormenores bastante elucidativos sobre este trajecto que une as duas capitais. Incluído nos roteiros ferroviários mais pitorescos das linhas espanholas, este itinerário, oferece, além de elementos utilíssimos de ordem técnica e informativa, o panorama narrativo duma das mais belas viagens a que não falta pitoresco.

O *Horário Guia de Ferrocarrilles* insere numerosas notas sobre localidades e instalações ferroviárias, bem como esclarecimentos detalhados acerca do movimento nas diversas linhas.

É uma publicação oficial, editada pelo Sindicato de Iniciativas e de Turismo de Madrid, elaborado com um método criterioso.

### Aspectos e problemas do urbanismo

por Fernando Falcão Machado

Do *Boletim da Sociedade Portuguesa de Ciências* e nomeadamente do número que insere as actas do I Congresso Nacional de Ciências Naturais (Vol. XIII — Supl. II), acaba de ser publicada em separata a tese apresentada no referido Congresso pelo sr. dr. Fernando Falcão Machado, relativa a «Aspectos e Problemas do Urbanismo».

O seu autor foca com interesse e desenvolvidamente tão magno problema, de grande actualidade no nosso país, apreciando-o sob os seus mais variados aspectos e de maneira que o seu trabalho se impõe desde logo à nossa atenção. A boa documentação da parte histórica juntam-se a elegância do estilo e a clareza da exposição, o que torna desde logo agradável a leitura de um trabalho desta natureza, fundamentalmente destinado a um congresso científico.

O critério seguido na ordenação dos vários assuntos permite ao leitor acompanhar com crescente interesse a exposição da tese, que deve considerar-se, sem favor, valiosa contribuição para o esclarecimento de um problema que preocupa, hoje os mais importantes sectores do país. Estuda o autor, em especial, dentro da generalidade do problema, os aspectos das correntes migratórias dos campos para as cidades, da organização da cidade moderna e das cidades, na sua génese e evolução, apresentando ao mesmo tempo valiosos ele-

# O que todos devem saber

## O Governo vai contrair um empréstimo interno de 500.000 contos

O Governo foi autorizado a contrair um empréstimo interno, amortizável, na importância nominal de 500.000.000\$00, denominado amortizável de 2 1/2 por cento, obrigações do Tesouro 1946, e a emitir, desde já, a respectiva obrigação geral.

Este empréstimo será representado em títulos de 10 obrigações, no valor nominal de 1.000\$00 cada uma, e obrigatoriamente amortizável ao par, em 25 anuidades iguais. A primeira amortização verificar-se-á em 15 de Abril de 1952. Os juros das obrigações deste empréstimo serão de 2 1/2 por cento, ao ano, pagáveis aos trimestres, respectivamente, em 15 de Janeiro, 15 de Abril, 15 de Julho e 15 de Outubro.

O primeiro juro vencer-se-á a 15 de Julho do corrente ano.

# Imprensa

## «DIÁRIO DOS AÇORES»

O artigo «E beijou as mãos de Sua Alteza», da autoria do nosso prezado amigo e distinto escritor Dr. Urbano de Mendonça Dias, que noutro lugar publicamos, é transscrito do brilhante *Diário dos Açores*, que se publica em Ponta Delgada.

## 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 84, II série, de 11 de Abril, 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, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de ripagem de linhas e construção de uma plataforma na estação de Darque, na linha férrea do Minho.

mentos de informação, que são de per si apreciáveis achegas para o esclarecimento do assunto.

A natureza e boa elaboração do estudo do sr. dr. Fernando Falcão Machado justificam plenamente a iniciativa da sua publicação em separata, para que assim possa ser divulgado um trabalho sério e simultaneamente aprazível, que estaria de outra forma condenado a perder-se no limbo dos arquivos.

# GLYCOL

## O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.  
O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.  
O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.  
O GLYCOL evita o cieiro.  
O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.  
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

#### DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em sêlos do correio, nome e morada



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS  
BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFF SET E  
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

# Recortes sem Comentários

## A morte de Fernando de Oliveira

Fernando de Oliveira era uma das figuras curiosas e queridas de Lisboa tradicionalista, que vê desaparecer mais um dos tipos representativos de uma geração que se vai extinguindo, sem deixar continuadores. Não era velho Fernando de Oliveira, pois contava 62 anos. De uma dinastia de industriais e comerciantes de bom nome, activo, leal, bondoso, cavaqueador admirável, simples de trato, o extinto tinha uma personalidade vincada, quer nos meios de touros e de feiras ribatejanas, nas tertulias da velha guarda, nos centros onde se cultiva, com gosto e aprumo, os costumes da velha Lisboa «marialva», quer recebendo como um fidalgo no seu palacete, que é um museu de arte, ou passeando a cavalo com boa mão de redea e donaire antigo, ou assistindo, sem afectação, a todas as «premières», dos teatros, ou girando os seus negócios com singular correcção.

Janota no trajar, à maneira do «fim do século» — que viu S. Carlos, o Chiado, o Campo de Santana, as esperas de touros —, calça estreita sem exagero, bota afiambrada, chapeu de aba direita, este Fernando de Oliveira, de linha varonil que muitos rapazes invejariam, pertencia àquele grupo de que fazem parte ainda mestre Vicente Esteves, mantenedor de galhardias alfacinhas, Pato e Silva, Pereira Caldas, e poucos mais, depois que se foi da vida o pitoresco mestre José Baudoin. De todos — foi o mais alegre. Não perdia uma excursão em Espanha e até nas Américas, onde manteve com orgulho o seu castiço trajar, e a sua fisionomia expressiva e aliciante. Era um «gourmet» de grande estilo, elegante na mesa, para as quais possuia «receitas» como Bulhão Pato e Ramalho Ortigão, e ninguém como ele — descascava uma laranja, como se desfolhasse um rosa.

Fernando de Oliveira ontem, à noite, cerca das 22 horas, ao chegar a casa, foi acometido de crise fulminante, não lhe podendo valer o dr. Vergílio Paula que, por eventualidade estava a seu lado; coisa alguma fazia prever este desfecho, e tinha as suas coisas preparadas para seguir para Sevilha na próxima semana.

Fernando António de Oliveira, alfacinha da gema, nascido em Alcantara, foi filho do velho industrial e comerciante José Vicente de Oliveira, falecido há um quarto de século, e era irmão dos srs. Francisco Henrique de Oliveira, gerente da casa F. H. de Olivera; de José Vicente de Oliveira Junior, também industrial, e das sr.<sup>as</sup> D. Maximiana Rosa, D. Beatriz Rosa e D. Georgina Rosa de Oliveira, e tio do nosso amigo sr. Francisco de Oliveira, comerciante e industrial, do sr. António Leitão de Oliveira, ausente na Argentina, e das sr.<sup>as</sup> D. Fernanda de Oliveira Costa Pina e D. Maria Julia de Oliveira Quina Ribeiro. Deixa viúva a sr.<sup>a</sup> D. Celeste Resende de Oliveira. Era sócio de inúmeras firmas comerciais e industriais, entre elas aquela que mantém o nome de seu pai.

O funeral realiza-se amanhã, às 11 horas, da rua dos Lusíadas, n.º 8, para os Prazeres. A família enlutada, e especialmente a sua viúva, a seu irmão e a seus sobrinhos, ambos Francisco H. de Oliveira, enviamos sentimentos.

(Do Diário de Lisboa)

## Um boato sem o mínimo fundamento

Depois de ter passado por Lisboa um contingente de tropas estrangeiras, vindo dos campos de batalha da Itália,

começou a correr, com insistência, o boato de se haverem dado alguns casos de doença contagiosa invulgar e de graves consequências. Embora sobre eles não se registasse qualquer indicação fundamentada, o certo é que nos últimos dias esse boato assumiu proporções de tal ordem, que muitas pessoas se alarmaram, visto chegar a dizer-se que alguns contagiados, incuráveis, estariam já internados e sujeitos a intervenções clínicas de emergência.

Para sossego dos facilmente sugestionáveis, tornamos público por isso nos ser afirmado por quem de direito, que esse alarme é absolutamente injustificado, pois em nenhum dos hospitais da capital deu entrada qualquer indivíduo portador de semelhante doença, nem ao departamento do Estado que superintende em tais assuntos foi feita, como a lei determina, por médicos de clínica particular, a mínima indicação nesse sentido.

Trata-se, sem dúvida alguma, de uma brincadeira de mau gosto, e que, postas as coisas nestes devidos termos, por ninguém deve ser acreditada.

(Do Diário de Notícias)

## Infantilidade trágica

Perto de Ovar, ocorreu no passado domingo uma impressionante fragédia, provocada pela irreflexão dum garoto de 5 anos.

Na quinta da Cova do Frade brincavam os menores António da Silva Correia e António Pego, filho dos caseiros,

A certa altura o António Correia, de 5 anos, aproximou-se de Maria do Céu Pinho, de 2 anos, arrancou-lhe os brincos, rasgando-lhe as orelhas. Como a pequenita começasse a gritar, o rapazito teve medo de ser castigado e para evitar que acudisse gente lançou-se ao pescoco de Maria do Céu derrubando-a. E como visse que ela estava enanimada abriu uma cova e enterrou-a.

Só mais tarde, quando o desaparecimento da infeliz inocente causou estranheza, provocando pesquisas, foi encontrado o cadáver.

A autópsia revelou que a pequenita havia sido enterrada ainda com vida.

(Do Diário do Alentejo)

## Direito e dever de todos

A Assembleia Nacional, no uso das suas atribuições de ratificação e emenda, alterou parcialmente a Lei Eleitoral, estabelecendo que passam também a ter voto os cidadãos portugueses do sexo feminino que, sendo casados, saibam ler e escrever português e cuja contribuição predial própria ou do casal não seja inferior a 200\$00.

Não se deixando, por um lado, arrastar por sufragismos criticáveis e não querendo, por outro lado, desfunção familiar, o Governo português adoptou aquele aquitativo critério que se identifica perfeitamente com os princípios constitucionais e com o largo âmbito que quer dar aos futuros actos eleitorais.

Foi igualmente alterado o prazo de recenseamento que só terminará, quanto à entrega de requerimentos, um mês depois de publicado no «Diário do Governo» o diploma de alterações.

(Do Correio do Vouga)