

BOLETIM DA C.P.

EXPLORAÇÃO
Serviço de Instrução Profissional
Partição de Expediente e Arquivo



LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás assim o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: **ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES**

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: **ANTÓNIO MONTÊS**

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

Saudação

QUANDO, por dever do cargo que exerço na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, assumi a direcção do «Boletim da C. P.», foi-me transmitido o desejo dos ferroviários da «Sociedade Estoril» assinarem esta publicação, facto que, como não podia deixar de ser, me causou satisfação especial, pois demonstra o espírito de camaradagem que une todos os ferroviários portugueses.

Desde o Sub-Director da «Sociedade Estoril», Engenheiro António Bual, ao mais modesto agente da importante empresa, todos se inscreveram como assinantes do «Boletim da C. P.», que assim ficará sendo o órgão de todos os que trabalham nos caminhos de ferro de Portugal.

O presente número é dedicado aos camaradas que trabalham na «Sociedade Estoril», cuja linha serve a privilegiada zona de turismo conhecida por «Costa do Sol».

Pretende-se, por esta forma, estreitar ainda mais os laços de amizade e camaradagem que unem o pessoal das duas emprêsas ferroviárias, dando-se assim, público testemunho do nosso apreço e simpatia.

Para todos, vão as nossas melhores saudações, com o reconhecimento do «Boletim da C. P.» pela colaboração prestada à nossa revista, cujas páginas ficam à disposição dos novos assinantes.

ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

Director do «Boletim da C. P.»

4 valiosos prémios para o Concurso de Fotografias

No nosso último número, noticiámos a realização de um «Concurso de Fotografias», ao qual podem concorrer unicamente os leitores do «Boletim da C. P.».

As condições do Concurso foram já publicadas e, apesar do concurso se encerrar a 30 de Novembro, várias adesões nos têm chegado, prova de que o assunto despertou interesse nos nossos leitores.

Não é a primeira vez que o «Boletim da C. P.» organiza um concurso de fotografias artísticas, mas é a vez primeira que os prémios a atribuir são constituídos por material fotográfico de certa importância, graças à generosidade de algumas firmas da especialidade e da pessoa que, ao entregar-nos uma máquina fotográfica de boa marca, tomou, por assim dizer, a iniciativa deste concurso.

Os prémios, em número de quatro, são os seguintes:

1.º PRÉMIO — Uma máquina fotográfica de boa marca, com tripé, acompanhada de material fotográfico em óptimo estado.

Este prémio, foi oferecido por um antigo assinante do «Boletim da C. P.», individualidade de grande relêvo na sociedade portuguesa que deseja conservar-se no anonimato.

2.º PRÉMIO — Uma máquina fotográfica da marca «Ensign», novo modelo Ful-Vue, fabricação inglesa da firma Barnet Ensign, Ltd.

A máquina fotográfica «Ensign Ful-Vue» distingue-se pelo seu aspecto único e elegante,

pelo seu grande e eficiente visor brilhante e pela simplicidade de manejo.

Esta máquina, que foi gentilmente oferecida pela acreditada firma «J. C. Alvarez, L.^{da}», com estabelecimento na Rua Augusta, 205, Lisboa, é um instrumento científico corrigido tècnicamente em todos os pormenores, proporcionando por isso mesmo as melhores fotografias.

3.º PRÉMIO — Um aparelho fotográfico «Faultless», tipo «miniature», 16 fotos 3×4 sobre rôlo 4×6, com estôjo, oferta da conhecida firma «Instanta» — Rua Nova do Almada, 55, Lisboa, casa especializada em trabalhos fotográficos para amadores.

4.º PRÉMIO — Um album para fotografias, delicado presente para qualquer amador, que nos foi oferecido pela «Casa Carrasco», Rua Nova do Almada, 83, Lisboa, firma conhecida de todos os amadores fotográficos.

* * *

Está aberto até 30 de Novembro, o «Concurso de Fotografias» do «Boletim da C. P.», fotografias artísticas que depois ilustrarão as páginas da nossa publicação.

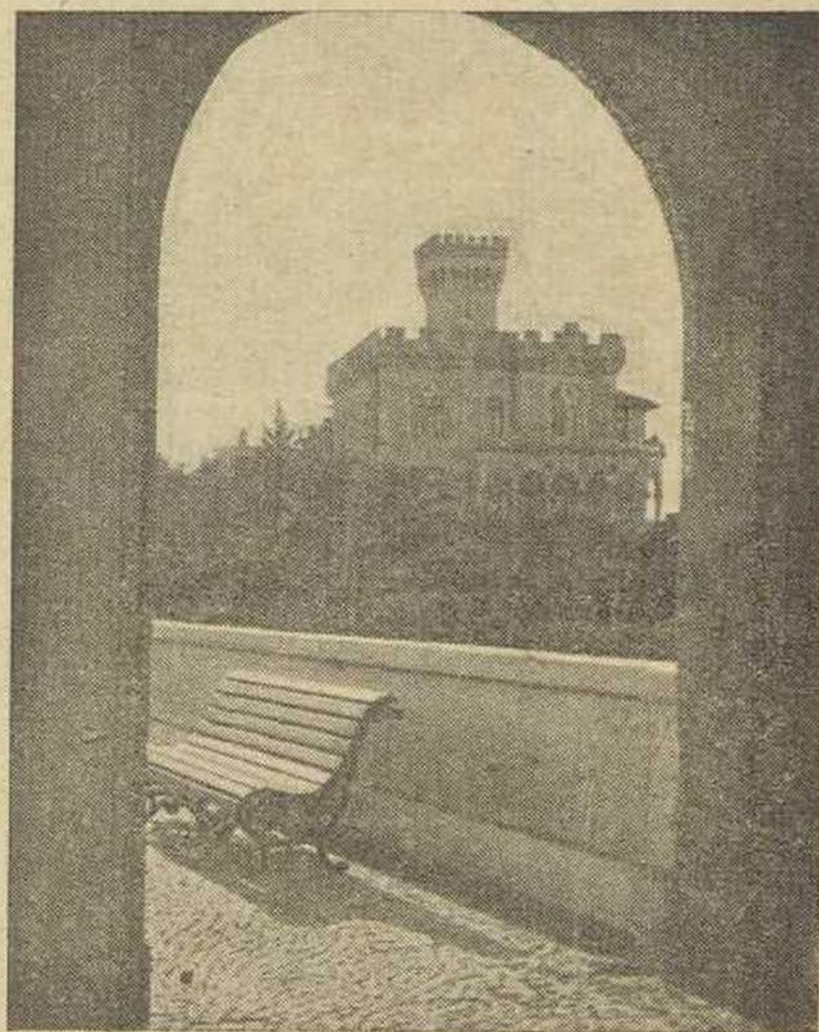
O «Boletim da C. P.», ao agradecer, mais uma vez, os prémios que lhe foram oferecidos, agradece também a colaboração dos seus assinantes para esta iniciativa que, estamos certos, constituirá um êxito no nosso meio artístico.

A Sociedade Estoril

base da mais importante

zona de Turismo

de Portugal



Estoril

Foto de A. Leite Pinto

«Se quiseses dar, leitor amigo, o mais belo dos passeios permitidos ao habitante de Lisboa, faze o que eu ontem fiz.

Levanta-te às 5 horas da manhã, num domingo, veste-te à luz do candeeiro, porque em Setembro ainda não é bem dia; a essa hora, pega na tua bengala e no teu binóculo e vai à ponte dos vapores do Cais do Sodré.

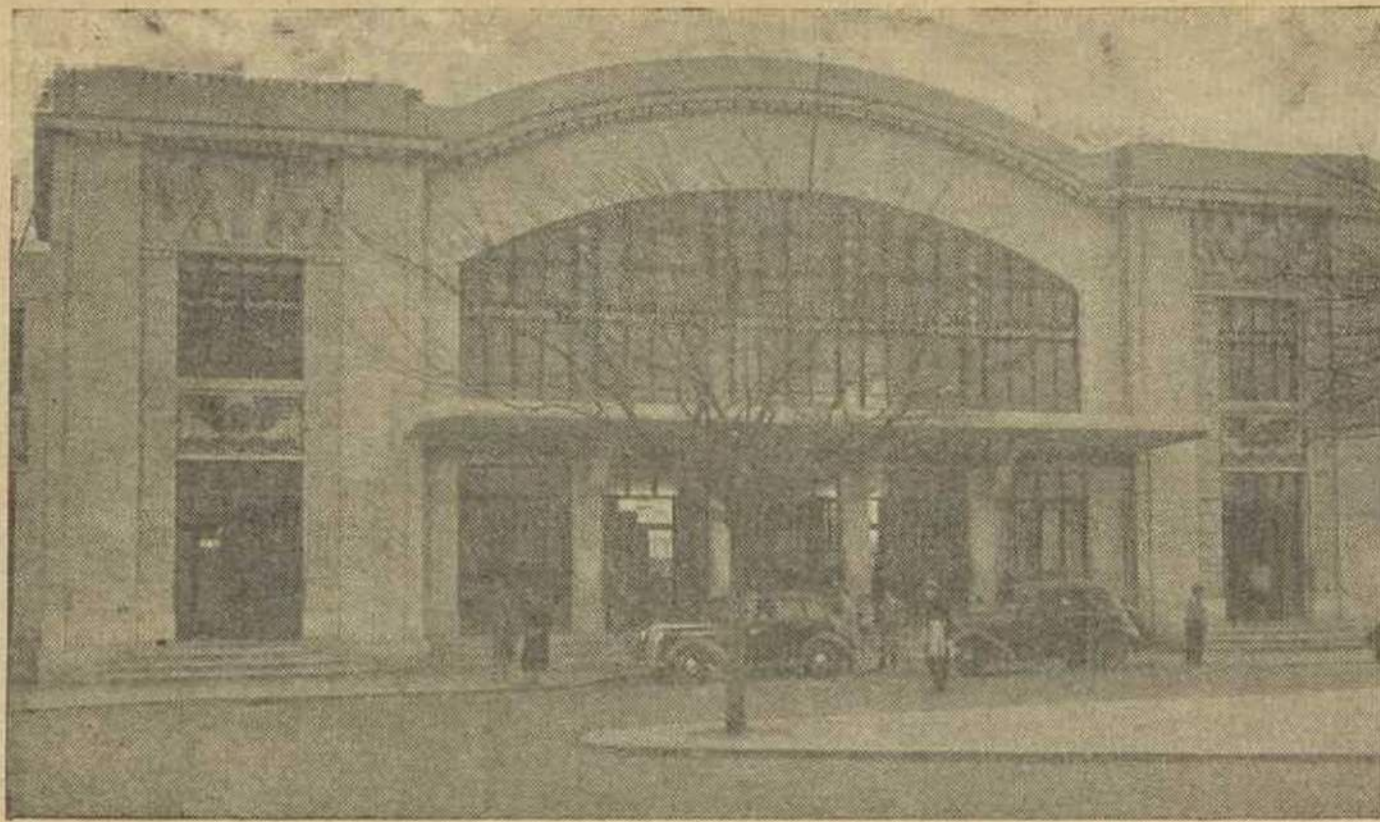
Tomamos um bilhete de ida e volta, no vapor de Cascais, por dez tostões. Entramos no *Café Grego* e fazemo-nos servir uma chávena de leite ou chá preto. Embarcamos, acendemos

um charuto, subimos à ponte do vapor. Magnífico espectáculo!».

Escreveu estas palavras, em 1876, Ramalho Ortigão. Hoje, não temos Ramalho. Por isso nos falta quem, numa pincelada clara, despreziosa, sincera e de bom gosto, nos resuma, deste modo, a beleza e o encanto da viagem de Lisboa a Cascais ao longo da linha fér-

Monte Estoril





Estação da Sociedade Estoril, no Cais do Sodré

rea marginal, entre flores e o rio e depois o mar.

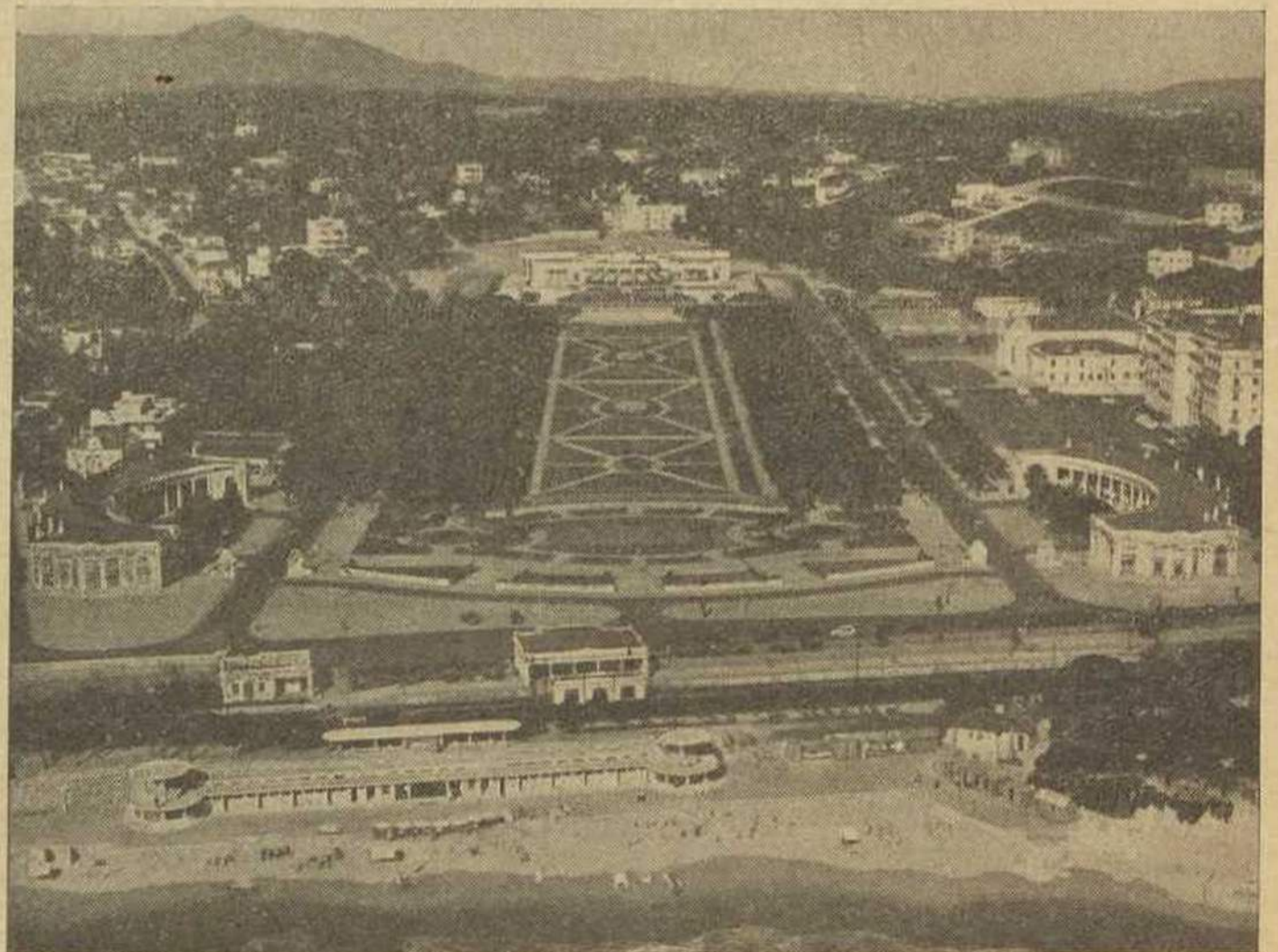
Mas, ao tempo de Ramalho, a linha não existia. Há cinquenta anos—escreveram Branca de Gonta Colaço e Maria Archer—ainda se não viam, na margem direita do Tejo, nem linha férrea, nem «povoados janotas», nem «jardins multicores», nem estradas de turismo, nem o arvoredado da Costa do Sol. As cinco léguas entre Lisboa e Cascais, «eram, então, em grande parte, um ermo selvático e estéril». «E entre as praias solitárias e as ribas penhascosas, o Tejo seguia a sua rota milenária para o Oceano, tendo como únicas atalaias o rosário de fortins construídos desde tempos remotos para defesa da capital».

Em todo o percurso, «uma escassa dúzia de aldeolas saloias, quase todas de costas viradas ao rio, além duns lugarejos de pescadores, negriscos e pobres». E, no Estoril, «alastavam as manchas duns

pinhais bravios irrompendo com dificuldade do terreno arenoso e salgado pelo vento do mar».

Há um século, mesmo há meio, buscava-se a beira de água «como remédio não por prazer». Ramalho Ortigão era um literato; Garrett, que tomava banhos em Algés, um poeta elegante; D. Luís, que fora marinheiro, amava o «ar salgado e as vistas infinitas do Oceano...» Casos de

excepção. Que a maioria, sim, aproximava-se do mar com a relutância de quem engole uma droga amarga, dava três mergulhos, sofria o choque de sete ondas, saltava levemente para o enxuto da areia «pingando, com o fato colado ao corpo»: eles e os pequenos, de longos *maillots* às riscas horizontais, brancas e negras, os cotovelos e joelhos cobertos, e elas, pela mão do banheiro, aos gritinhos, vestidas de castorina escura, avivada



Vista aérea do Estoril



Dr. António Augusto Amaral Figueiredo — Presidente do Conselho de Administração

a nastro branco, ou de alpaca preta bordada a *soutache* de seda, arrastando pesadas caudas. E era de bom tom tirar, ao sair da água!

Depois, claro, o que apenas fora terapêutica pegou de moda. Moda é sinónimo de elegância. E os elegantes, furtando-se logo às primeiras canículas do Estio, refugiavam-se à beira de água.

A grande praia de então não foi o Estoril: foi Pedrouços. Ia-se para Pedrouços com todo o espalhafato



Eng.º Augusto Canceia d'Abreu — Antigo Director

espectacular de uma viagem a Nice, a Biarritz, a Ostende... Alvorço, *toilettes*, despedidas, azáfama do fazer das malas... Era uma alegre, uma excitante aventura. Cobria-se o percurso, entre poeiras sufocantes, aos solavancos, suando bicas, na diligência de Cascais, no carrão de Oeiras, no *char-à-bancs* de Caxias...

Nos jornais de 1854, surgiram as primeiras notícias sobre a existência de um projecto de construção de li-



1.º Tenente — João Maria Pereira Braga — Administrador

nha férrea para Cascais. Mas, ainda por muitos e bons anos, o carrão chorou, pela estrada poeirenta e bravia, com a sua carga de gente «chic»...

A Costa do Sol (que, então, ainda não tinha nome tão sugestivo) foi, primeiro, remédio; depois, parada de *snoobs*; enfim, tornou-se hábito, necessidade, prazer autêntico. Reparou-se em que o céu e o mar tinham, bem pertinho de Lisboa, uma cor incomparável. E que, sobre a língua de areia, rosada e



Virgílio Figueiredo — Administrador

fina, e adelgada entre o azul das águas e os pinhais verdejantes, alastravam rendas de espuma... Mais que um hábito, que uma necessidade, que um prazer, a Costa do Sol transformou-se na sedução dos lisboetas que, em número cada vez maior, invadiam as praias nos meses de calmaria...

A Imprensa insistiu na exploração turística do litoral, no caminho de ferro entre Lisboa e Cascais. A opinião pública aplaudiu. E fundou-se a «Companhia do



Eng.º António Bual — Subdirector



José Simão — Secretário



Willy Woss — Inspector de Traction, que fez a instalação das linhas aéreas



Carlos Raposo — Chefe de Serviço de Via e Obras, recentemente falecido

Monte Estoril», com 225 contos nos Bancos e um sonho imenso a concretizar: a urbanização da Costa do Sol. El-Rei D. Luiz protegia e encorajava a empresa audaciosa. Enfim, a 30 de Setembro de 1889, era inaugurado o modesto «ramal» entre Pedrouços e Cascais (até Pedrouços viajava-se de barco...).

Hoje, que se faz o mesmo percurso no mais luxuoso comboio português, já poucos se recordarão dos tempos antigos em que a máquina era movida a carvão e a velocidade média não ultrapassava a «vertigem» dos 14 quilómetros por hora, com gemidos, arrancos, silvos, estertores da locomotiva e uma fumarada negra e espessa que encardia as roupas (era preciso a gente afogar-se num guarda-pó!), enfarruscava a pele,

sufocava e punha os olhos a chorar...

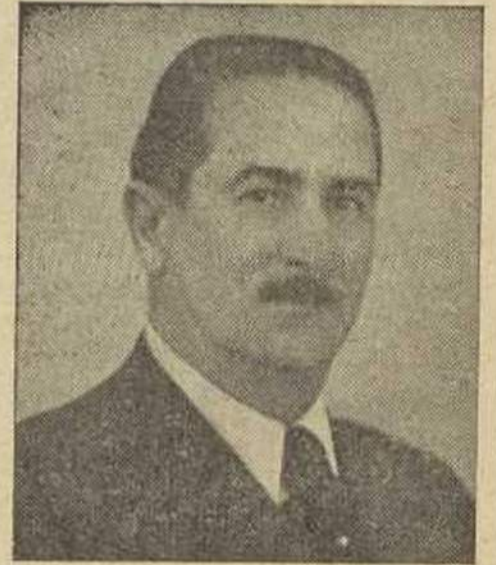
Em Dezembro de 90, a linha foi prolongada até Alcântara, para onde se viajava de «americano» ou, desde o Cais do Sodré, em vapores. De aí a menos de dois anos, inaugurou-se a via dupla, em toda a extensão. E, pouco a pouco, multiplicaram-se as moradias de veraneantes e residências apalaçadas, muraram-se quintas, «plantaram-se cedros, olmos,

ciprestes, castanheiros da Índia, faias, buxos decorativos, exóticos tamarindos, enfim, enquadrou-se em verdura o recorte doirado das praias e esmaltou-se o chão de jardins...».

Apesar de ser a viagem «morosa, poeirenta, fatigante, sacudida de solavancos», o comboio de Cascais agradou, em cheio, ao lisboeta.

E a Costa do Sol fez-se, prosperou, encontrou homens inteligentes, empreendedores (um nome, acima de todos: Fausto de Figueiredo) e em breve se tornou a Côte d'Azur portuguesa, a Riviera nacional e, lá fora, tão célebre como a Riviera francesa, como a Riviera italiana.

Portugal progrediu. E a Costa do Sol também. Fausto de Figueiredo e a Sociedade «Estoril» fizeram da Linha Lisboa-Cascais o coração do turismo nacional. Orientou-se a propaganda para além-fronteiras. Os comboios, os paquetes e, mais tarde, os aviões, passaram a lançar avalanchas de turistas em Portugal, e que a Portugal vinham, apenas, atraídos pela fama das belezas, do clima e da luminosidade da Costa do Sol, do Estoril. Claro que certo tipo de



Manuel Francisco Baptista Morgado — Chefe dos Serviços de Exploração



Júlio Noronha de Oliveira — Inspector do Movimento



Mário Monteiro — Subinspector



Na inauguração do edifício de passageiros de Cascais o Sr. Presidente da República cortando a fita simbólica

vida antiga, simbolizado por Cascais, foi apagado pela sedução cosmopolita do Tamariz e do Casino. O palacianismo e a Corte, com todos os seus encantos, tinham dado a Cascais situação insubstituível... Apenas, os tempos eram já outros. A época da "parada" morrera. A nova juventude criara-se noutros hábitos, obedecia a outras regras, adorava outros mitos. Melhores, piores, não se discute. Fausto de Figueiredo teve a visão — digamos a palavra justa — genial do seu tempo e dos tempos que viriam, Lisboa necessitava de um escoadouro como o Estoril mas o Estoril devia, também, ser algo mais que o escoadouro de Lisboa: um cartaz internacional susceptível de atrair o habitante exigente das capitais modernas.

Mas teria sido impossível tal empreendimento com um comboio que viajava a 14 quilómetros à hora! O facto de poderem os passageiros tomá-lo, já, em plena cidade (aliás numa estação abarracada) não constituía título suficiente de comodidade para se apregoar aos quatro ventos... Antes pelo contrário.

Em resumo, com muita coragem, com larga visão de autêntico precursor do moderno turismo, com muitos sacrifícios de toda a espécie — foi planeada e realizada a obra, a grande obra que faria da Costa do Sol uma estância das mais notáveis da Europa...

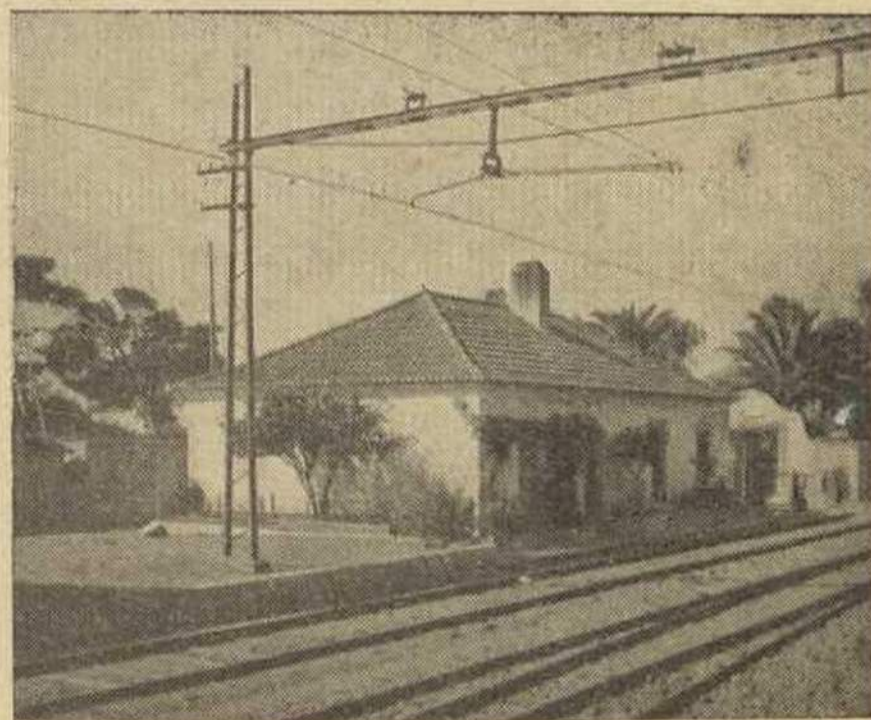
Assim, no dia 15 de Agosto de 1926, às onze horas e meia da manhã, saía da estação

do Cais do Sodré o comboio que inaugurava a exploração eléctrica da linha...

Entre os passageiros, convidados da Sociedade "Estoril", havia membros do Governo, representantes de municípios e de organismos económicos, representações oficiais, homens de letras e jornalistas, altas personalidades do comércio e da indústria. Em suma, seguiram no primeiro comboio eléctrico numerosos dos homens que exerciam funções destacadas na vida económica e política do país ou "que afirmavam a sua actividade criadora nas esferas do trabalho e da inteligência".

Do Cais do Sodré a Cascais, ao longo de toda a linha, juntaram-se milhares e milhares de pessoas que aclamaram o comboio. Nas estações do percurso, acumulavam-se multidões e autoridades locais. Estoiravam girândolas de morteiros e de foguetes. Choviam, sobre as carruagens, *confetti* e as mais belas flores dos jardins da Costa do Sol...

Sòmente em Algés — contou Fausto de Figueiredo, vinte anos mais tarde — "uma voz discordante se levantou. Entre as aclamações e o entusiasmo dos assistentes, um homem enfurecido ergueu os punhos para o comboio e gritou:



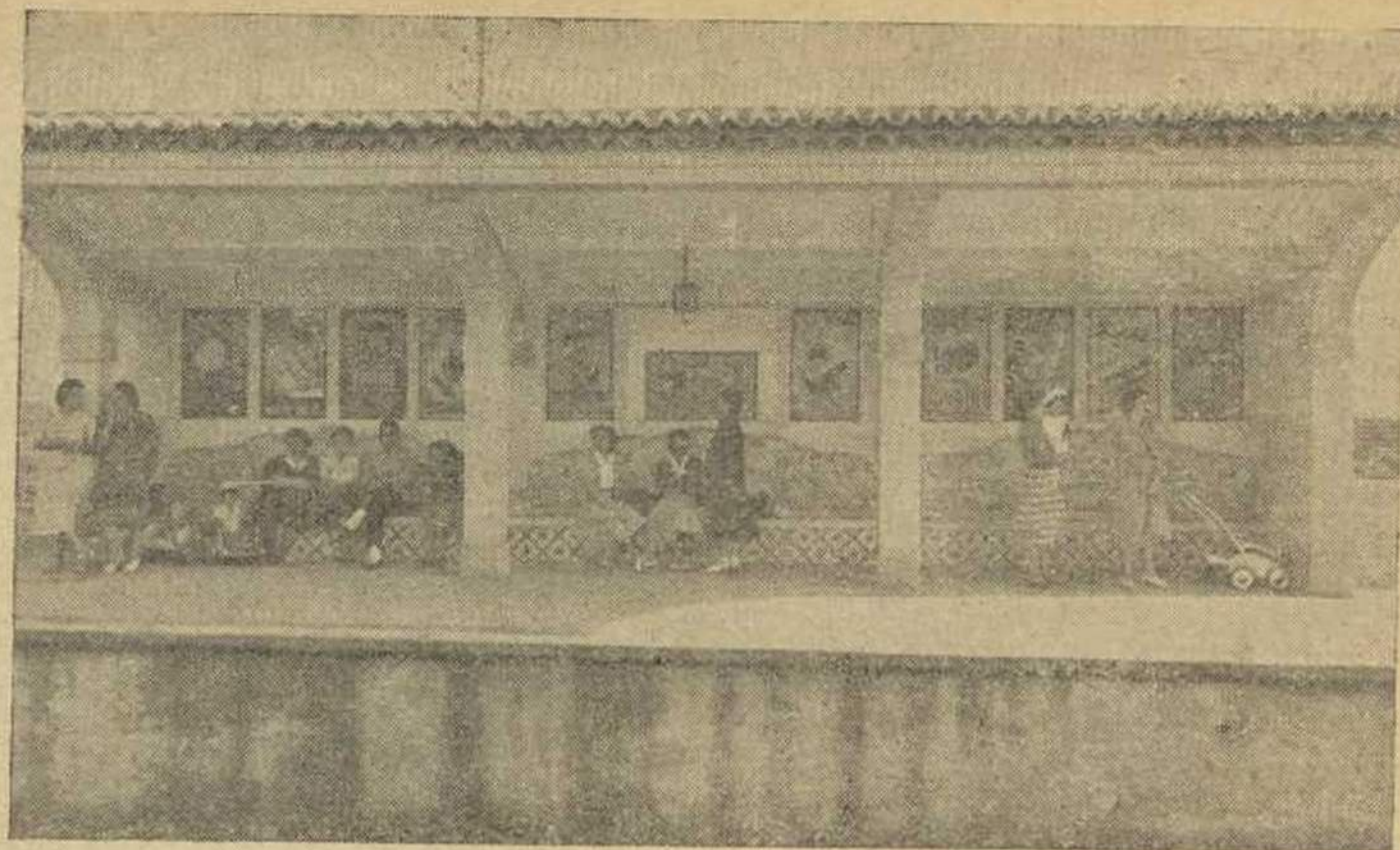
Casa da guarda da linha do Estoril

(Foto de A. Lette Pinto)

— Oxalá tudo isto descarrilasse!

Mas o comboio não descarrilou. As aclamações prosseguiram, mais calorosas. O comboio chegou ao seu destino».

Esse descontente era, porventura, uma revivescência deformada do Velho do Restelo... Fausto de Figueiredo acrescentou: «Aquele homem era um símbolo. Ele traduzia o ódio, a inveja, a impotência desederada de quantos, incapazes de realizar obra útil, se sentem angustiados e oprimidos com as realizações dos outros. Antes daquele dia, eu já tinha encontrado, a tentarem embargar-me o caminho *outros homens de Algés*. Também os encontrei depois. A justiça de Deus, porém, não dorme».



Abrigo do apeadeiro de Santo Amaro de Oeiras

Mais de vinte anos passaram, dia a dia, sobre a hora em que arrancou do Cais do Sodré, sem rangidos incómodos, sem fumaradas, o comboio inaugural da electrificação da linha. Dir-se-ia que essa inauguração marcava o termo de uma obra, mas, pelo contrário, foi uma obra que principiou...

Eléctricar a linha não bastava. Cumpria elevá-la toda, quanto mais depressa possível, ao nível em que a colocara esse primeiro passo. Em 15 de Agosto de 1926, ainda a estação do Cais do Sodré era, somente, um barracão, de frente do qual havia quiosques, canastras de peixe, gigas e lugares de hortaliça, uma vizinhança que se tornava indispensável eliminar. E essa foi a nova batalha da Sociedade «Estoril». Limpou-se toda a área, foi demolido o velho barracão, e, em seu lugar, surgiu um amplo edifício de linhas arquitectónicas modernas, em condições de satisfazer, plenamente, as exigências do serviço e a comodidade do público.

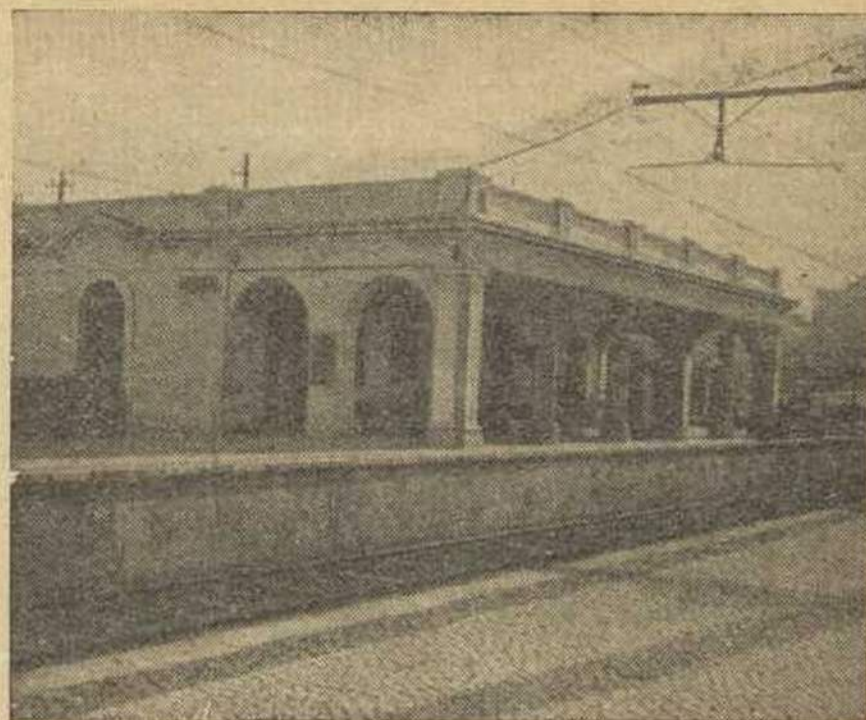
Depois, as estações do percurso foram quase todas substituídas de acordo com a modernização e embelezamento da linha. E onde se não construíram novos edifícios modifica-

ram-se e melhoraram-se os antigos. E altearam-se as plataformas, instalaram-se oficinas de reparação de material, procedeu-se a inúmeras remodelações e inovações que se torna desnecessário enumerar mas, entre as quais, se não deve esquecer a criação de um escol de pessoal que, sem menosprezo para os restantes elementos da classe, pode ser apontado como modelo de ferroviários.

Em Outubro de 1946, foi inaugurado o último grande melhoramento da linha: a nova estação de Cascais. Se, folheando os jornais da época, lermos o discurso que, nessa altura, proferiu perante o Chefe do Estado e os Ministros, o presidente da Sociedade Estoril, ficaremos com uma ideia sucinta, porém nítida, do largo caminho percorrido até à conclusão desse edifício. Recordaremos agora, apenas, a parte final do discurso, aquela, precisamente, em que foi historiada a construção do melhoramento. Foi, o orador, desassombrado na exposição do problema. Disse que não concordava com a obra realizada e justificou porquê. E, depois, declarou que o anteprojecto apresentado pelos organismos oficiais e inspirado pelo Ministro Duarte Pacheco, que o integrava no plano geral da urbanização de Cascais, excedia em muito, os encargos previstos pela Sociedade «Estoril», embora esta sempre se prestasse a colaborar nas rasgadas iniciativas do Estadista. A Sociedade formulou objecção à

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e o Engenheiro Duarte Pacheco autorizou a participação do Fundo Especial e do Fundo do Desemprego nas despesas de construção, determinando também que, na elaboração do projecto definitivo, se fizessem simplificações de character construtivo e architectónico tendentes a limitar o custo das obras. Por fim, a Sociedade «Estoril» declarou conformar-se com os desejos do Ministro que, aliás, na medida do possível, se conformara, também, com os da Sociedade «Estoril», deste modo prestando homenagem à ponderação dos seus argumentos... Contudo, a Sociedade «Estoril» aceitou um encargo muito superior ao que as necessidades ferroviárias lhe impunham e participou, largamente, segundo frisou o sr. Fausto de Figueiredo, «num traçado de embelezamento urbano que, de facto, não lhe diz respeito».

Mais adiante, afirmou: «Quando as obras começaram, já se tinham verificado, porém, consideráveis agravamentos no preço dos materiais e no custo da mão-de-obra. Seria justo que a participação do Estado fosse aumentada na proporção em que se verificava o agravamento das estimativas feitas. Mas não sucedeu assim. E a Sociedade «Estoril», que tinha aceitado elevar para 1.750 contos uma despesa inicialmente calculada entre 500 a 600, viu-se obrigada, afinal, a satisfazer todos os encargos que excediam o orçamento previsto, suportando um dispêndio que se aproxima de 4.500 contos.»



Estação do Estoril

(Foto de A. Leite Pinto)

Ainda no mesmo discurso, o orador teve palavras de gratidão para a memória do «Engenheiro Manuel Belo, que assinalou, de modo notável, a sua acção como director da Sociedade «Estoril»». Engenheiro muito distinto, conhecendo, profundamente, em todas as minúcias, a técnica dos problemas ferroviários, coube-lhe projectar a electrificação da linha e resolver muitas das dificuldades que surgiram na execução dos trabalhos e nos primeiros tempos da nova exploração. Fê-lo com rara competência e com a honestidade, zelo e dedicação que consagrou sempre ao exercício do do seu cargo. Foi substituído pelo sr. Engenheiro Cancela de Abreu.»

Perdoe-nos, o leitor, termos descido a minúcias na referência à inauguração da estação de Cascais. Mas fizemo-lo intencionalmente. De facto, através deste documento autêntico, ficámos conhecendo, um pouco melhor, o homem — Fausto de Figueiredo, — a sua obra — a Sociedade «Estoril» — e a acção desta em benefício da linha Lisboa-Cascais cujo progresso está intimamente ligado ao da Costa do Sol. E a propósito diremos que, se, por um lado, a electrificação da linha resultou de exigências criadas pelo incremento que as povoações entre a capital e Cascais tomaram, entre 1889 e 1926, por outro lado, tão



Cabines para banhistas por baixo da plataforma sul da estação do Estoril

ousado melhoramento (ousado para o meio e para o tempo) lançou os alicerces de uma gigantesca Lisboa que vai alastrando para os lados de Cascais e que é, já hoje, o paraíso dos que mourejam no coração da cidade e o refúgio àvidamente procurado por milhares de turistas de todas as latitudes.

Estamos longe, muito longe da época em que se vestia guarda-pó para viajar até Cascais e em que o comboio a vapor dificilmente rompia, por entre agrestes pedreiras, outeiros escavados ou cobertos de pinhais...

Hoje, na bela estação do Cais do Sodré, moderna, com ar e luz a jorro, estação que é já uma promessa para a viagem que vamos encetar, tomamos o comboio eléctrico, o comboio mais luxuoso, mais rápido e mais cómodo de Portugal.

O comboio arranca, veloz, mas suave. Fica-nos à direita o Aterro, e, à esquerda, ao longo do rio, barracões, armazéns, estaleiros, mastros embandeirados, chaminés de fábricas e chaminés de navios, fumegando, numa poderosa sugestão de largada para o mar e para terras desconhecidas...

Santos. Primeira paragem: casario pintalgado de cores, até à Madragoa, onde bamboleiam varinas e pescadores, até à Lapa de casas fidalgas, e o zimbório da Estrela a recortar-se no azul do céu, a refulgir ao Sol...

Vem logo a Rocha do Conde de Óbidos, em que avulta o bloco do Museu a sugerir-nos Nuno Gonçalves e a Custódia de Mestre Gil — monumento de ouro da raça portuguesa. E depois, sobre ondulações em que o casario já rareia, os palácios reais das Necessidades e da Ajuda, evocando mundos mortos, grandezas de outras eras...

Alcântara. A nova estação marítima. E à medida que o comboio corre, libertamo-nos da floresta dos mastros e das chaminés, oferece-se, aos nossos olhos, o curso largo e manso do Tejo, e invade-nos a sensação de caminhar para o mar. Vislumbram-se, fugidamente, os jardins, os palácios, as casas solarengas da Junqueira. Perpassam, na nossa imaginação, os fantasmas dos Távoras. E surge Belém, com o rendilhado manuelino dos Jerónimos, e julgamos que chegam ainda aos nossos ouvidos os últimos ecos do torneio

medieval, ali reconstituído, há anos, por entre acordes de Wagner... E aquela fachada, testemunha monumental da largada das naus da Índia, e o velho do Restelo, antepassado poético do «homem de Algés» a que aludiu Fausto de Figueiredo. Não podemos deixar de sorrir à lembrança do «homem de Algés». O comboio cá vai seguindo, desafiando todos os «homens de Algés»...

Torre de Belém, joia manuelina de Lisboa. Quando lhe darão a moldura que merece? As primeiras ondas vêm beijar a areia, gaivotas esvoaçam alto, acompanhando a marcha do comboio...

Pedrouços, que foi praia elegante e, onde principiava a linha de Cascais que matou o carrão e o *char-à-bancs*... Algés... Que é dele o «homem de Algés»? Em seu lugar, vemos uma multidão que sai ou entra, com a alegria de um domingo à beira de água reflectida nas pupilas... Do outro lado do Tejo, a Trafaria e os areais que se estendem até à Caparica, e, a meio, a Torre do Bugio desafiando a vaga.

Adiante, o Dafundo, e, transposto o rio Jamor, que nos anuncia a proximidade do Estádio, detemo-nos, breves instantes, na Cruz Quebrada, uma das praias mais populares dos arredores. À direita, vai a estrada; à esquerda, segue o rio; e a linha descreve uma curva pronunciada de onde se avista, ao longe, o recorte ameado da Torre de Belém, sentinela do Tejo.

Estamos em Caxias: um pequenino forte, à beira de água, e o oceano em frente.

Outra praia neste rosário sem fim da costa portuguesa: Paço de Arcos, terra do Patrão Joaquim Lopes, que levou a vida a salvar vidas arrastadas pelo mar — seu velho amigo de infância que sempre o respeitou e porventura temeu. E aproxima-se Oeiras, com o palácio vermelho de José Sebastião, marquês de Pombal, palácio cuja traça foi delineada por Carlos Mardel, arquitecto do Aqueduto das Águas Livres. Brazões, pinturas e azulejos. Fontes e cascatas emolduradas por parques e jardins. Abre-se a praia de Santo Amaro diante da fortaleza de S. Julião da Barra, *personagem* importante das lutas liberais. Ao longe, à direita, recorta-se o perfil incomparável da Serra de Sintra de onde D. Fernando amava contemplar o mar distante.

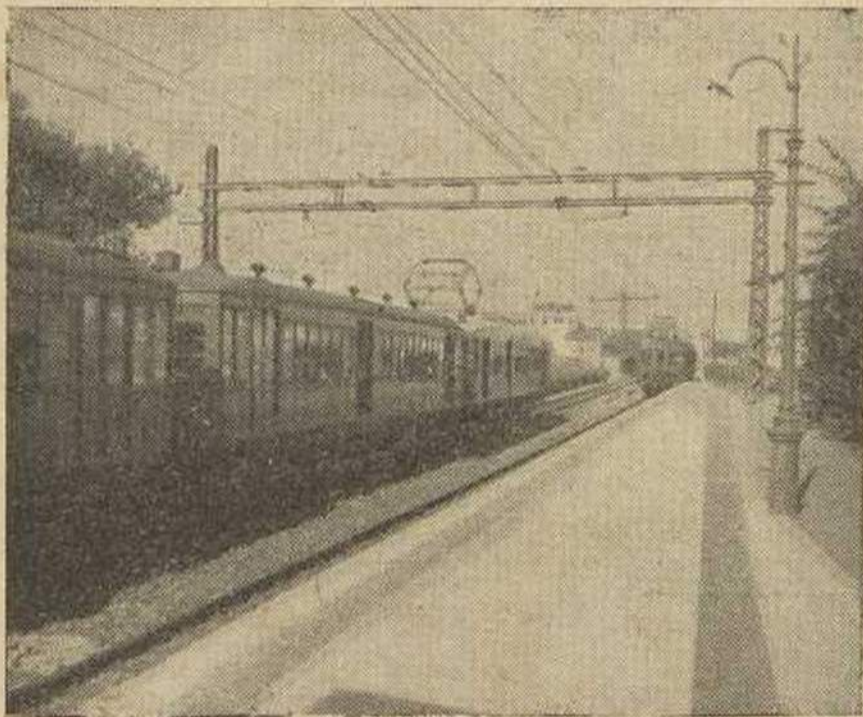
Carcavelos, já no Atlântico, praia preferida

pelos ingleses. E, até Parede, sucedem-se os sanatórios e casas de repouso. Por toda a parte, moradias de bom gosto, jardins floridos...

De aí a minutos é o Estoril, estância moderna, civilizada, cortada de avenidas e abraçada por pinhais. Excelentes hotéis, magníficos passeios e campos de jogos. E flores, flores por toda a parte, como se, no Estoril, a Primavera durasse o ano inteiro! Quem não louvou o céu e o mar do Estoril? Como o céu do Estoril não há outro na Europa senão o da Itália. Quanto ao mar, é bonançoso, e a areia fina. Seus parques e jardins constituem mancha polícroma, vibrante. E, por entre as ramadas verdes dos pinheiros, solares e vivendas como não há outras por esse país fóra, e todas parece que disputam o melhor lugar para oferecerem a fachada ao sol, às brisas e ao oceano.

E, enfim, Cascais alastrando até às águas azuis da baía. Praia de Pescadores que foi praia de Reis. Redes e barcos pintados garridamente. Contraste singular com os solares e

antes de nos despedirmos de Cascais, lancemos a tudo que nos rodeia, através de uma página admirável de Malheiro Dias, um adeus melancólico de despedida. Escreveu o grande prosador: "Os panoramas de colorido violento, com céus anis e mares verdes, empalidecem, e têm agora a suavidade das aguarelas. É neste tempo que a estrada mundana do pinhal da Guia, entre Santa Marta e a Boca do inferno, desdobra as suas cenografias mais surpreendentes,



Um comboio na estação de Santo Amaro de Oeiras
(Foto de A. Leite Pinto)

palácios que sobem até à Cidadela onde morreu D. Luís, penúltimo soberano de Portugal, apaixonado do mar...

Cascais... povoação mais antiga que a própria nacionalidade, baluarte da História, refúgio e repouso dos últimos monarcas, terra de aristocratas que a marcha inexorável do tempo converteu em terra de saudades para os sobreviventes de antigamente...

Chegámos ao termo da nossa viagem. Mas,

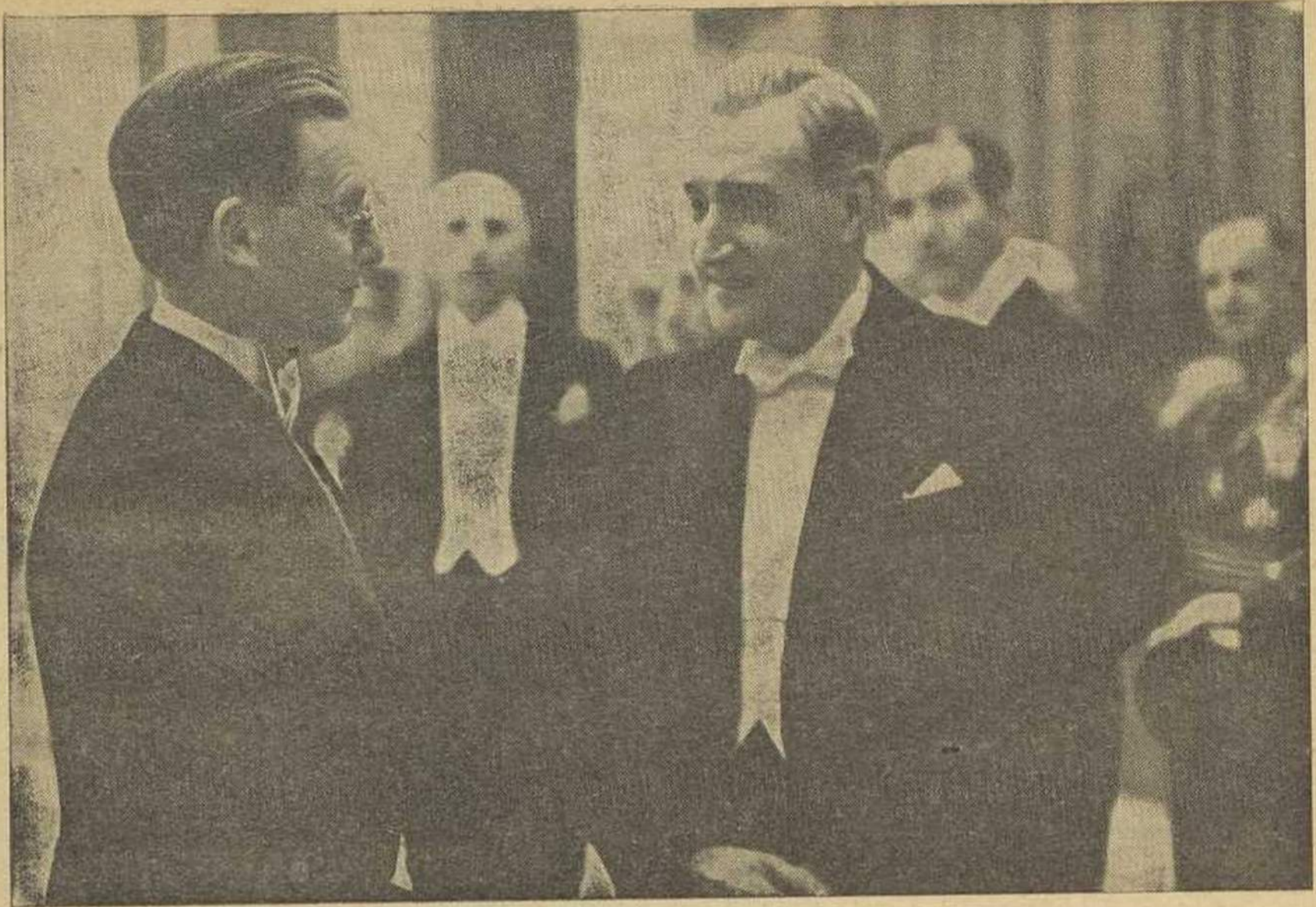


Tamariz visto da linha
(Foto de A. Leite Pinto)

com a vastíssima toalha de águas que se agita e tremeluz até aos confins do horizonte, as serras da Arrábida e de Palmela desenhadas à esquerda, no céu claro, o areal do Cabo Espichel cintilando de espumas, e as gaivotas brancas cirandando no ar com a elegância de vôos lentos. Para a direita, é a mole granítica de Sintra, caminhando para o Cabo da Roca, elevando para as nuvens as suas denticuladas arquitecturas de penedia, com a renda das ameias do castelo dos mouros e as cúpulas e as torres da Pena, surgindo de entre véus flutuantes de bruma".

Sim, despedimo-nos de Cascais contemplando esta aguarela. Para vê-la e a tudo o mais que existe, ao longo dos vinte e seis quilómetros da linha, valeu a pena este passeio, no confortável comboio eléctrico, desde o Cais do Sodré, numa luminosa manhã de verão.

Para a viagem de volta, recomendamos o melhor tema de meditação: Fausto de Figueiredo, a Sociedade "Estoril" e o "homem de Algés"...



O Architecto Cottinelli Telmo troca impressões com Sua Ex.^a o Sr. Presidente do Conselho de Ministros por ocasião do Congresso de Architectura e Exposição de Obras Públicas de 1948

(Fotografia gentilmente cedida pelo Ex.^{mo} Sr. *Ferreira da Cunha*)

Arquitecto Cottinelli Telmo

Quem conhecesse Cottinelli Telmo não se podia furtar à influência de irradiante simpatia que a sua personalidade de excepção espalhava onde quer que se encontrasse. Com um pouco de convivência a simpatia transformava-se em calorosa admiração e breve estes sentimentos faziam nascer funda amizade que não raro se exteriorizava por íntima camaradagem, pois a sua afeabilidade, espírito comunicativo, generosidade e fino trato eram proverbiais.

Há 25 anos que ingressara na Companhia e pode dizer-se que em cada ferroviário tinha um admirador e amigo. Foi por

tal motivo geral entre os ferroviários o sentimento de espantoso desgosto que no domingo, 19 de Setembro, todos os seus amigos tiveram ao lerem nos jornais ou ouvirem pela Emissora Nacional o relato do trágico desastre que infelizmente o vitimou exuberante de vida, no auge do seu génio criador e no ponto mais elevado da sua brilhante carreira profissional e social, embora não tivesse ainda atingido a posição que a sua vastíssima cultura, preclaros dotes e virtudes sem dúvida nenhuma lhe reservavam em breve futuro.

Cottinelli Telmo era a personificação da

Arte na sua mais alta e pura acepção e temos a convicção de que fez Escola. Como architecto deixa obra vastíssima e de personalidade inconfundível, nimbada pelos mais nobres idealismos. Recorde-se a maravilhosa *Exposição do Mundo Português* em 1940, e admirem-se os inúmeros edifícios ferroviários, desde as habitações, E. P., oficinas, dormitórios, A. V., dispensatórios, até ao belo sanatório da Covilhã, os liceus, as fábricas e tantos outros monumentos que ficam a atestar aos vindouros o seu talento e altíssimo valor.

Como primoroso desenhador, lúcido escritor e mimoso poeta arquivam-se nas páginas do *Boletim da C. P.* trabalhos dignos dos maiores encómios. Mas não colaborou como escritor e artista só no *Boletim da C. P.*, pois honrou com a sua prosa viva e cintilante muitas publicações como o *Panorama*, *Arquitectura*, *Acção*, etc. e dirigiu a revista do Sindicato dos *Arquitectos* dum luxo de apresentação que ficou até hoje caso único em Portugal pois sofria vitoriosamente comparação com as melhores do género lá de fora.

Telmo foi também realizador cinematográfico de viva imaginação, fulgurante humorismo e rara sensibilidade, como se pode provar com as fitas *Máquinas e Maquinistas*, *Gente da Via*, *Obras de Arte* e sobretudo com a graciosíssima *Canção de Lisboa*, o primeiro filme sonoro produzido em Portugal, que, por estranha coincidência, estava novamente em exibição nos cinemas de Lisboa, quando se deu o tristíssimo acontecimento a que nos referimos.

Cottinelli Telmo era poliglota notável, pois falava corrente e fluentemente com a maior perfeição espanhol, francês, italiano, inglês e conhecia alemão e até russo!

Discursava de improviso com grande facilidade e fluência interessando todos os auditórios pelo primor da dicção, formosas imagens literárias e elevados conceitos.

Grande entusiasta pela música, que cultivava com notável perícia, tocando todos os instrumentos, chegou a dirigir orquestras e compunha com inspiração; certamente todos se recordarão do hino da Legião Portuguesa da sua autoria, de riqueza de orquestração digna de consumado maestro.

Foi actor, autor teatral e escultor. Pois se ele até era estenógrafo!

Era atrevido mas seguro volante e ultimamente queria dedicar-se, com a desenvoltura que usava em tudo que fazia, ao desporto da pesca que, infelizmente, foi a causa do desastre que o implacável destino escolheu para fazer cessar naquele trágico momento tão preciosa vida.

A homem assim possuidor de qualidades tão excepcionais, quis Deus dar morte também de excepção! Paz à sua alma!

* * *

José Angelo Cottinelli Telmo nasceu na freguesia de S. Pedro de Alcântara em Lisboa no dia 13 de Novembro de 1897 e foram seus pais Cristiano da Luz Telmo, já falecido, e D. Cecília Cottinelli Telmo. Depois de fazer o curso dos liceus matriculou-se na Escola de Belas Artes de Lisboa onde concluiu, em 1920, com distinção, o curso de Architecto.

Foi professor de desenho do liceu de Passos Manuel, colaborou na revista *A B C*, ingressou na C. P. em 1 de Abril de 1923 como architecto contratado da extinta Divisão de Construção, tendo transitado para a Divisão da Via e Obras, onde veio a ocupar lugar do respectivo quadro, sendo ultimamente architecto adjunto à Divisão.

Foi nomeado pelo Estado para numerosas comissões de serviço das quais nos recorda a do Conservatório de Lisboa, Plano Geral de Obras de Cadeias Civis da Nação, Museu de Arte Moderna, *Exposição do Mundo Português*, Urbanização de Fátima, Urbanização da Encosta da Ajuda, Praça do Império e Imediações da Torre de Belém, Cidade Universitária de Coimbra, *Exposição de Obras Públicas*, Congresso de Architectura, etc..

O govêrno da Nação e a C. P. também o encarregaram algumas vezes de delicadas missões de serviço no estrangeiro, onde a sua superior inteligência e cultura honraram Portugal.

Era presidente do Sindicato dos Architectos e Procurador à Câmara Corporativa.

Pela sua sempre nobre e elevadíssima actuação foi muitas vezes louvado pelo Con-

selho de Administração da C. P. e o Governo condecorou-o com as grã-cruzes das Ordens de Cristo e Santiago.

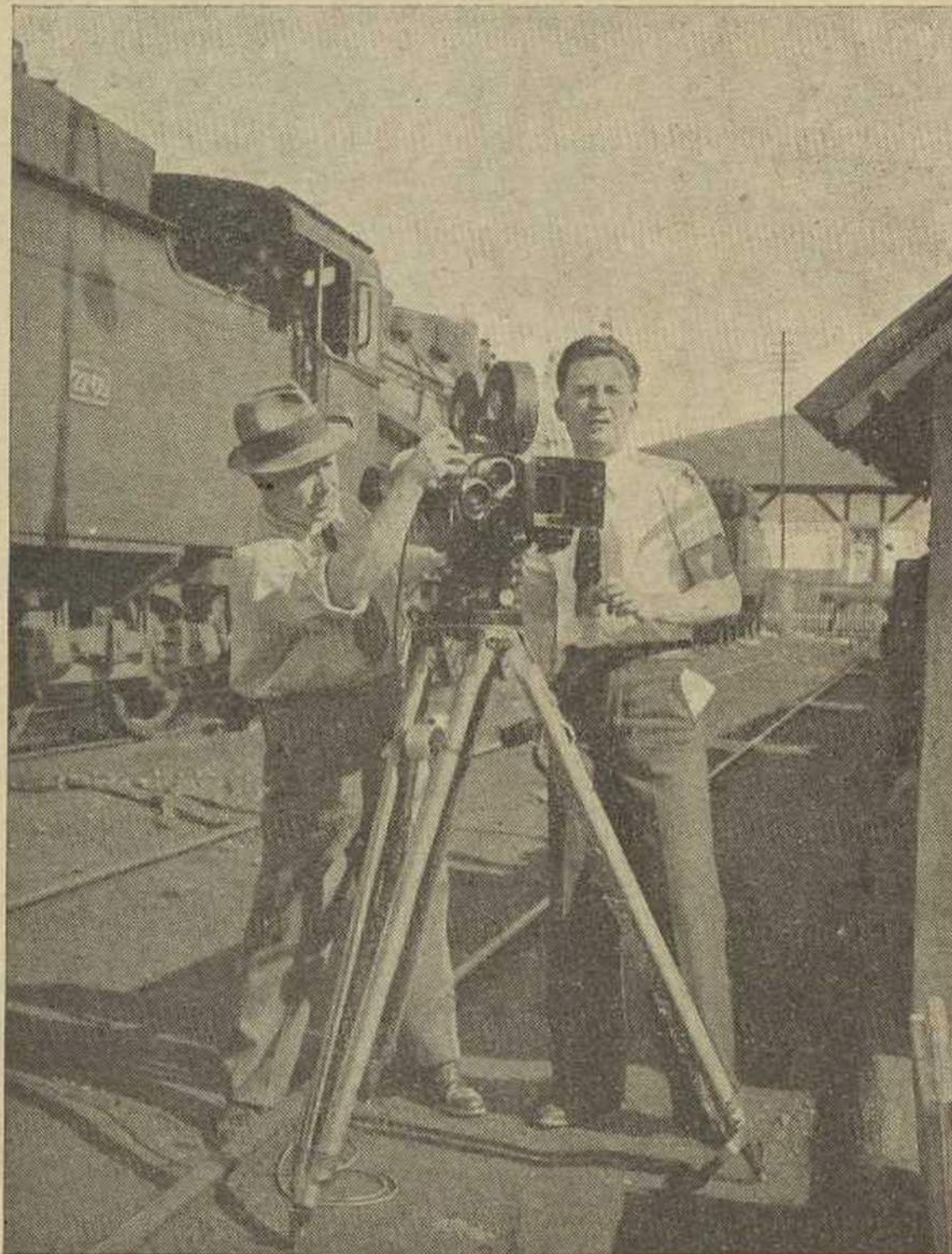
O funeral do mais insigne Arquitecto e entusiasta colaborador da Renovação de Portugal saiu da Sociedade Nacional de Belas Artes, a que pertencia, para o Cemitério dos Prazeres, onde a urna que continha o seu corpo ficou depositada no artístico jazigo da sua autoria, pertencente à Família do Pintor Roque Gameiro.

Este acto constituiu invulgar manifestação de pesar pela impressionante grandeza do enorme acompanhamento pois nele se incorporaram pessoas de todas as camadas sociais e a que dava especial relevo a honrosa presença do Governo da Nação representado pelos ilustres Ministros do Interior, Obras

Públicas, Instrução, Subsecretários de Estado e os mais altos cargos dos vários departamentos da governação.

Da C. P. compareceram os Ex.^{mos} Administradores, Director Geral, Subdirectores, Chefes de Divisão, de Serviço e empregados de todas as categorias entre os quais se faziam notar os dedicados colaboradores de tantos anos, verdadeiros discípulos do querido Mestre, que não escondiam a sua dolorosa emoção.

O *Boletim da C. P.* apresenta as mais sentidas condolências a toda a família do ilustre extinto e em especial a sua Ex.^{ma} Mãe a Senhora D. Cecília Cottinelli Telmo, a sua Ex.^{ma} Esposa D. Maria Luisa Leitão de Barros C. Telmo e a suas duas filhinhas D. Isabel e D. Maria Teresa Cottinelli Telmo.



Telmo e Bobone em plena acção de filmagem cinematográfica na estação de Campolide («Máquinas e Maquinistas»)

(Foto de Sousa Nunes)

Quatro locomotivas «Diesel-Eléctricas» e quatro automotoras «Nohab»

no valor de 25.000 contos
encomendadas pela C. P. já se
encontram em Santa Apolónia

CHEGARAM a Lisboa e foram desembarcados no dia 11 de Setembro, 25.000 contos de material, constituído por quatro automotoras e quatro locomotivas, para a C. P., a juntar a 700 toneladas de carris (2.250 de 12 metros), vindos do Luxemburgo, que se destinam ás linhas de via estreita, devendo ser aplicados até ao fim do ano, o que permite melhorar a circulação dos comboios.

A C. P. cumpre assim o programa, traçado há mais de um ano, de se apetrechar de forma a melhorar as marchas e as condições de segurança dos comboios, e a poder satisfazer as exigências do tráfego e da economia nacional.

O vapor «Titania», chegado ao Tejo no dia 11 de Setembro, trouxe quatro automotoras «Nohab», de fabrico suéco, que, uma vez descarregadas, seguiram para as oficinas de Santa Apolónia, onde estão a ser montadas. Como as recebidas anteriormente, estas automotoras destinam-se às linhas de menor movimento, podendo cada uma transportar 107 passageiros e, ainda, um atrelado de vinte mil quilos.

Também o «Moçâmedes» transportou material circulante para a C. P., quatro locomotivas «Diesel», eléctricas, fabricadas pela American Locomotive Company, sendo todo o equipamento eléctrico e a aparelhagem do controle fabricados pela General Electric. Cada uma destas locomotivas tem o pêsso de 104 toneladas e a potência de 1.500 cavalos, podendo atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora. Estas locomotivas são as primeiras do seu género que vão circular em Portugal, de uma

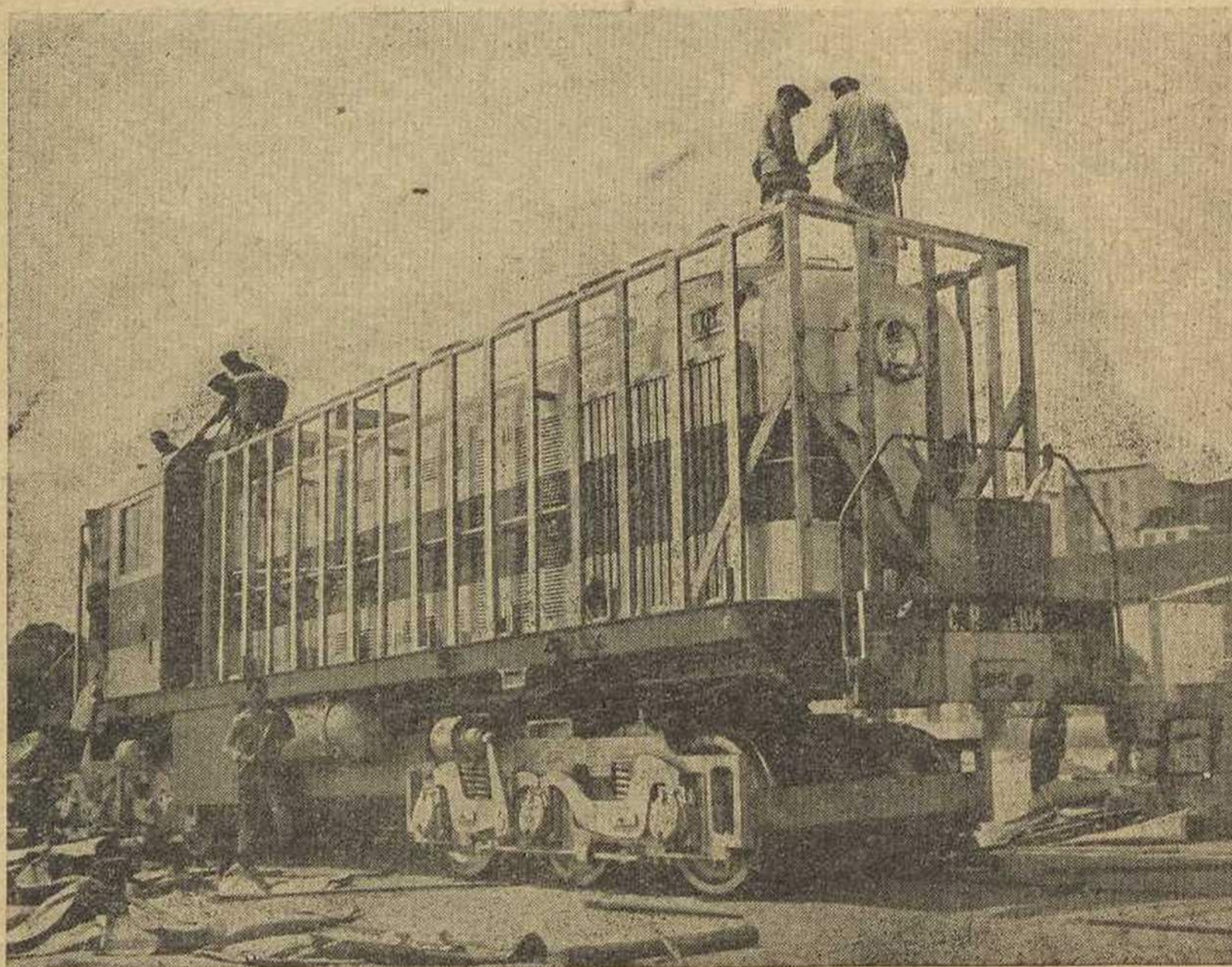
encomenda de doze, das quais, seis, foram encomendadas pelo Estado. São do mesmo tipo das que circulam nas grandes linhas americanas, tendo a vantagem de não produzirem fumo e de proporcionarem maior comodidade no transporte de passageiros.

Contudo, trata-se dum material de maior precisão e que necessita dum cuidado também maior. Basta que se diga que se faz diariamente a revisão dos óleos, quer de combustão, quer lubrificantes, e que devem preservar-se, o mais possível, estas máquinas, dos fumos e das poeiras. Estas 4 máquinas devem ficar montadas dentro de duas semanas, seguindo-se as primeiras experiências; depois serão aplicadas, sucessivamente, só com pessoal, para instrução, em comboios de mercadorias, e, em fins de Outubro, já devem andar no serviço de passageiros, nas linhas principais, donde serão depois, retiradas para as outras, á medida que a do Norte e a dos arredores de Lisboa e Porto forem electrificadas. Mais 4 destas locomotivas chegaram no «Amarante», e no «São Tomé» chegam as restantes 4 desta série de 12. Como 6 delas foram adquiridas pelo Estado, é natural que estas sejam, por agora, empregadas nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

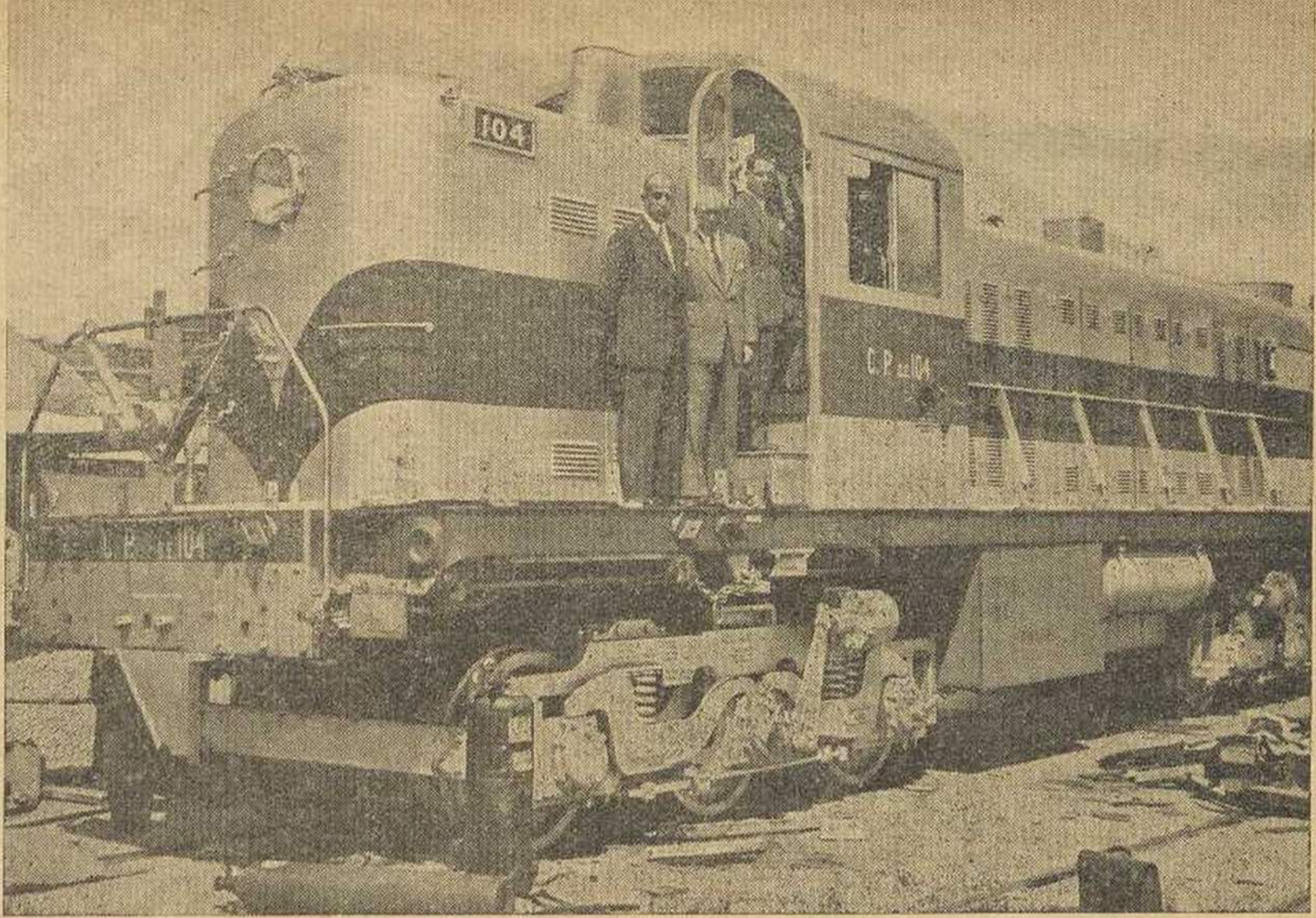
Devido a tratar-se dum material novo para nós, a C. P. enviou aos Estados Unidos, para fiscalizar o fabrico, frequentarem cursos de especialização, visitarem as oficinas ferroviárias e montarem em Portugal o respectivo serviço, os srs. engenheiros João Monteiro e António Fragoso, inspector Mendes da Silva e contramestres Castanheira Barreiros e



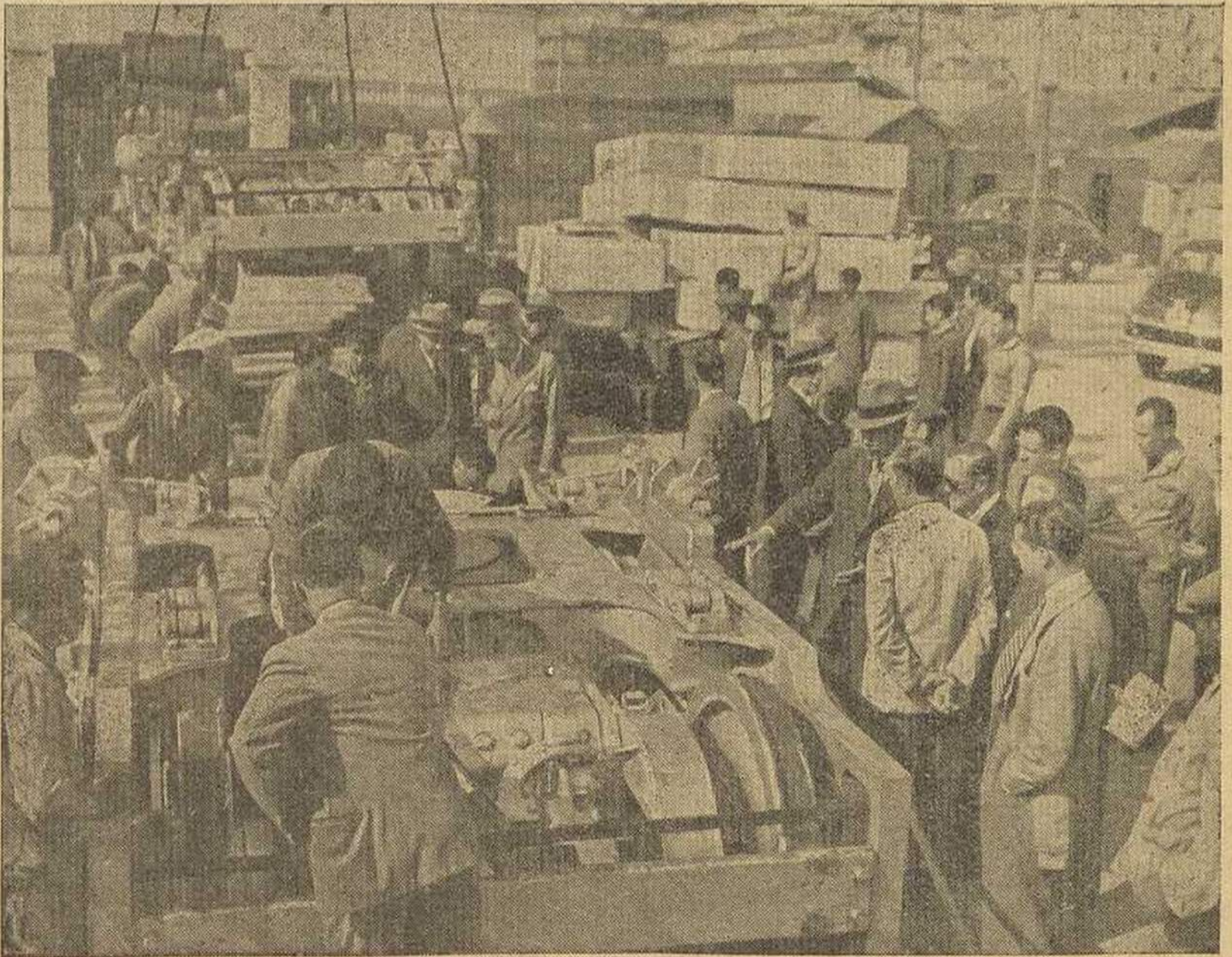
Exame às «Boggies» da primeira locomotiva descarregada



Operários da Divisão de Material e Tracção desmontando uma das locomotivas eléctricas norte-americanas



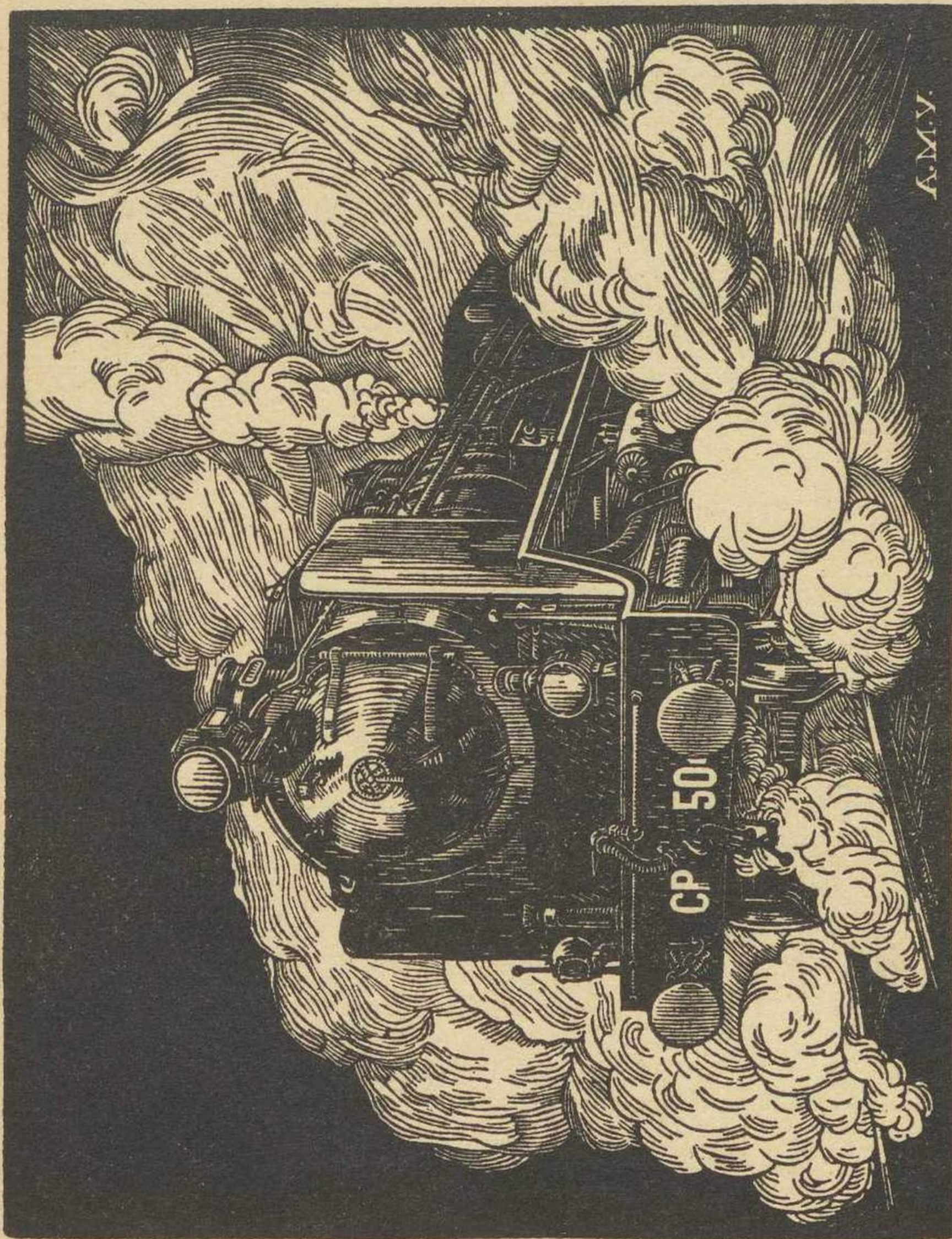
A locomotiva «Diesel-Eléctrica» n.º 104, a primeira chegada a Portugal. Na gravura vêem-se o Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes e o Subchefe da Divisão de Material e Tracção, Eng.º Horta e Costa



No Entrepósito de Santa Apolónia o Director Geral da C. P. dá explicações aos representantes da Imprensa sobre as características das novas locomotivas



A cábrea «António Augusto de Aguiar» descarregando as «Boggies» das novas locomotivas «Diesel-Eléctricas»



A LOCOMOTIVA N.º 504

Carvalho Araújo, que ali estiveram quatro meses.

A fábrica «Alco» está a produzir uma média diária duma locomotiva, e em toda a América deixou de haver fabrico de locomotivas a vapor, tendo as últimas fabricadas, sido remetidas para a Polónia. Hoje fabricam-se ali apenas locomotivas «Diesel-eléctricas», estando já a fazer-se experiências com turbinas a gás.

Em Campolide está a construir-se a primeira oficina destinada á reparação do novo material eléctrico, devendo, até ao fim do ano corrente, ser recebidos pela C. P. doze tratores «Diesel-eléctricos», que têm a força de 380 cavalos e pesam quarenta e cinco toneladas, os quais se destinam a comboios de pequena carga e manobras nas estações, libertando assim as locomotivas até agora empregadas em tais serviços.

A convite da direcção da C. P., os representantes da Imprensa diária assistiram à descarga das primeiras locomotivas «Diesel» eléctricas. Presentes estavam, também, os srs. eng.ºs Espregueira Mendes, director geral da C. P.;

Horta e Costa e Vasco Viana, da divisão de tracção; Elsner, Santos Mendonça e Baptista Ramires, representantes da firma fornecedora das locomotivas; Raimundus, director da General Electric; e António Montês, chefe do serviço de turismo e publicidade da C. P.

A tarefa da descarga foi orientada pelo inspector, sr. Guia, tendo, primeiro, a cábrea «António Augusto de Aguiar», rebocada pelo «Cabo Raso», da Administração Geral do Porto de Lisboa, transportado para o cais de Santa Apolónia as «boggies», que pesam 42 toneladas. A mesma cábrea voltou ao «Moçamedes» a fim de conduzir a primeira locomotiva, com o n.º 104, a qual foi assente sobre os rodados, depois de se haver retirado a cobertura de madeira que a envolvia. As quatro locomotivas foram, depois, rebocadas para as oficinas de Santa Apolónia, a fim de serem afinadas para entrar em circulação, dentro de pouco tempo.

O material agora recebido bate todos os fornecimentos chegados num só dia a Portugal. As locomotivas «Diesel-eléctricas» eram, até agora, desconhecidas na Península.

A LOCOMOTIVA N.º 504

A Locomotiva n.º 504, que hoje distribuimos aos nossos leitores, é a reprodução de uma gravura em madeira, da autoria do Prof. Attila Mendly de Vétmyemy, artista húngaro de grande merecimento, que há anos vive no nosso país.

Não é a primeira vez que o Prof. Attila Mendly de Vétmyemy honra o «Boletim da C. P.» com a sua colaboração artística, pois devemos-lhe também a preciosa gravura «Rua

dos Cegos», que acompanhou o nosso número de Junho.

A gravura hoje publicada, representa a locomotiva n.º 504 no momento do arranque. Além do seu valor artístico, tem grande interesse para os nossos assinantes, pois representa uma das peças fundamentais duma exploração ferroviária.

Para o Prof. Attila Mendly de Vétmyemy vão os nossos agradecimentos pela sua valiosa colaboração.

BOM HUMOR



20 Chegada de um comboio de banhos...



Carlos Canuto recebe das mãos do sr. dr. Faco Viana, Secretário Geral da Federação Portuguesa de Futebol, a medalha de «Bons Serviços»

A FESTA DE DESPEDIDA de Carlos Canuto

**constituiu uma grande manifestação de apreço
pelas suas qualidades de homem e desportista**

A festa de despedida de Carlos Canuto, realizada no dia 2 de Setembro, constituiu uma interessante manifestação de apreço por este ferroviário que durante mais de trinta anos desempenhou, com brilho, vários papéis na orgânica do futebol nacional.

Foi jogador, treinador, dirigente e árbitro e sempre deixou a melhor impressão em todos os sectores. A crítica da especialidade mostrou sempre por Carlos Canuto a maior simpatia, reconhecendo nele invulgares qualidades, que os factos exuberantemente provavam em todas as emergências.

Por isso não surpreendeu que a festa de despedida deste nosso colega se revestisse do maior êxito, nela tendo colaborado alguns dos principais clubes desportivos da capital.

A festa constou de dois jogos de futebol e de uma exibição de jovens jogadores das «escolas» de dois outros grupos.

O espectáculo começou, com o estádio da Tapadinha completamente cheio, por um desafio entre as equipas de honra do Estoril e do Belenenses, tendo este vencido por 4-0.

Seguiu-se a apresentação dos pequenos



Carlos Canuto ladeado por dirigentes dos árbitros de futebol. A' sua direita, Manuel Monteiro e Jorge Vieira, da Comissão Central, e, à esquerda, Heitor Pereira, da Comissão Distrital



Carlos Canuto ladeado de dois árbitros de 1.ª categoria, ferroviários como ele. Paulo de Oliveira, à esquerda, e Contente de Sousa, à direita

jogadores das «escolas» do Oriental e do Atlético.

Por último realizou-se o desafio Atlético-Benfica, que Carlos Canuto principiou a dirigir.

Decorrido algum tempo, Carlos Canuto cedeu o seu lugar ao árbitro Borques Leal, que continuou a dirigir o desafio até final.



O «render da guarda». Carlos Canuto, ao entregar ao seu colega Borques Leal o «apito» de árbitro, encerra uma brilhante carreira como juiz de campo e jogador de futebol

Neste momento da entrega do «testemunho» reuniram-se a meio terreno os representantes dos clubes, da Federação Portuguesa de Futebol, da Associação de Futebol de Lisboa, da Comissão Distrital de Arbitros e da Comissão Central.

Carlos Canuto recebeu prendas valiosas, além da «Medalha de Bons Serviços» que lhe foi concedida pela F. P. F., e entregue pelo secretário geral, sr. dr. Facco Viana, por entre calorosos aplausos dos jogadores presentes ao acto e de todo o público.

Na festa colaboraram também, secundando Carlos Canuto, dois ferroviários, os



As gentis filhas de Carlos Canuto — Maria Luisa e Maria Adelaide — com as prendas e as flores que seu pai recebeu no dia da sua despedida

árbitros Paulo de Oliveira e Manuel Contente de Sousa.

Associando-se à merecida homenagem prestada ao nosso colega, desejamos que ele não deixe por completo o futebol, modalidade em que pode prestar mais alguns bons serviços.

Para portuguezes, o mar tem attractivos especiaes. Para nós, elle é o caminho das conquistas, dos descobrimentos, da poesia, da inspiração artistica, da gloria nacional.

A nossa bella architectura manoelina, as capellas imperfeitas na Batalha e os Jeronymos, têm na escolha dos ornatos predilectos, na repetição de certos pormenores, o profundo cunho maritimo; vê-se a miudo a preocupação do embarcadiço; acha-se a cada passo a revelação do marinheiro.

O nosso mais bello livro de versos é um poema maritimo, os *Luziadas*.

A mais extraordinaria obra que em Portugal se tem escripto em prosa é a *Historia tragico-maritima*, uma relação de naufragios.

Em nenhuma outra litteratura conheço livro que se compare com este. A *Historia tragico-maritima* é a narração de celebres catastrophes, copiada litteralmente da noticia oral, repetida muitas vezes por uma testemunha presencial do caso referido. Nunca o talento dramático produziu rasgos mais commoventes, effeitos mais profundamente tocantes; nunca a tragedia achou notas mais sentidamente elegiacas; nunca a arte descriptiva tornou mais palpitante e viva a acção narrada; nunca, finalmente, a sciencia da linguagem e o poder do estylo acharam para um assumpto fórmas mais adequadas, toques mais profundos, simplicidade mais real, mais pittoresca, mais suggestiva, mais completamente e mais cabalmente artistica. Não fazem melhor os maiores mestres, Eschilo, Shakspeare, Carlyle.

Na historia do naufragio do galeão grande *S. João*, o desastre de Manoel de Sousa de Sepulveda, a morte de sua mulher e de seus filhos, que elle enterra por suas proprias mãos, constitue uma pagina primorosa e inexcedivel. Roubados, insultados, despidos pelos cafres,

Manoel de Sousa, com a sua familia, despedem-se dos seus companheiros de infortunio, dos naufragos do galeão grande, que Manoel de Sousa commandava. Os marinheiros proseguem, chorando de saudade e de lastima, a sua viagem dolorosa no Sertão. Manoel de Sousa fica, aparentemente indifferente, nú, com uma compressa molhada na cabeça, a procurar conter o juizo que lhe foge.

«Depois que André Vaz se apartou de Manoel de Sousa e sua mulher, ficou elle Duarte Fernandes, contra-mestre do galeão, e algumas escravas, das quaes se salvaram tres, que vieram a Gôa e contaram como viram morrer D. Leonor. Manoel de Sousa, ainda que estava maltratado do miolo, não lhe esquecia a necessidade que sua mulher e filhos passavam de comer, e sendo ainda manco de uma ferida que os cafres lhe deram em uma perna, assim maltratado, se foi ao matto buscar fructas para lhes dar de comer. Quando tornou achou D. Leonor muito fraca, assim de fome como de chorar, que depois que os cafres a despiram nunca mais d'ali se ergueu nem deixou de chorar, e achou um dos meninos morto, que por sua mão enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manoel de Sousa ao matto a buscar alguma fructa, e quando voltou achou D. Leonor fallecida e o outro menino. E sobre ella estavam chorando cinco escravas com grandissimos gritos. Dizem que elle não fez mais, quando a viu fallecida, que apartar as escravas d'ali e assentar-se perto d'ella, com o rosto posto sobre uma mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer cousa alguma, estando assim com os olhos postos n'ella. E no menino fez pouca conta. E acabado este espaço se ergueu, e começou a fazer uma cova na areia com ajuda das escravas, e sempre sem se fallar palavra, a enterrou, e o filho com ella. E acabado isto tornou a tomar o caminho que fazia quando ia a buscar as fructas, sem dizer

nada ás escravas, e se metteu pelo matto, e nunca mais o viram.»

Nada mais simples, mais sublime, mais palpitantemente dramático, mais fundamente trágico. Em todas estas narrativas, nem uma só observação psychologica. Tudo é objectivo, exterior, como nos mais modernos processos de estylo tão meditados, tão perfectos, tão scientificos, da eschola de Flaubert. A impressão de quem lê é lancinante e profunda. Como não temos de desviar-nos com o auctor pelas divagações criticas da analyse dos sentimentos, o facto, em toda a sua humana inteireza, apodera-se de todo o nosso espirito, e a commoção penetra-nos até á consternação e até ás lagrimas.

Este admiravel livro, unico na litteratura portugueza, feito inconscientemente por aquelles que o trasladaram da versão popular, foi o mar, o grande mestre, que o inspirou á poetica alma aventureira dos navegadores portuguezes.

Camões, tendo encontrado em Moçambique um dos marinheiros sobreviventes ao naufragio do galeão de Sepulveda e ás aventuras subsequentes, houve d'elle a historia do desastre, e põe-a na bôca do Adamastor, quando este profere as delicadas e saudosas estrophes, que principiam:

Outro também virá de honrada fama,
Liberal, cavalleiro e namorado...

Na famosa xácara da *Nau Cathrineta*, querendo o demonio comprar pela salvação da nau a alma do capitão, este exclama:

Renego de ti, demonio,
Que me estavas a attentar!
A minha alma é só de Deus,
E o meu corpo é do mar!

Tal é o grito valoroso e sublime da alma de um povo que a Providencia destinou a ter no mar a sua historia, a sua inspiração artistica, a melhor, a mais bella, a mais gloriosa parte da sua existencia, finalmente, a sua segunda patria:

A minha alma é só de Deus,
E o meu corpo é do mar!

Talvez não saiba...

— Que, segundo informação do «Boletim Nacional de Estatística», foram importados, de Janeiro a Maio do ano corrente, 2.027 automóveis pesados e 4.024 ligeiros.

✱

— Que o material ferroviário recebido há dias nos barcos «*Titania*» e «*Moçâmedes*», custa 25.000 contos e destina-se a melhorar as nossas linhas férreas.

✱

— Que o número de assinantes do «Boletim da C. P.» é presentemente de 16.000, o que equivale a dizer, que o «O Boletim da C. P.» é uma das revistas portuguezas de maior tiragem.

✱

— Que a idéia de levar a França um grupo de ferroviários, em retribuição da visita que os ferroviários franceses fizeram a Portugal, despertou o maior interesse, sendo de crer que a mesma se realize na próxima primavera.

✱

— Que as locomotivas «Diesel-Eléctricas» recebidas da América, são iguais às que circulam nas grandes linhas americanas.

Com o peso de 104 toneladas e a potência de 1.500 quilos, podem atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora, tendo a vantagem de não produzir fumo.

✱

Que um diário da capital publicou, a título de curiosidade, o preço actual duma travessa e dum carril, ou sejam 50 e 3.000 escudos.

Por aqui se avalla o custo da exploração ferroviária no nosso país.

✱

Que os presidentes de vinte e um sindicatos ferroviários norte-americanos, pediram ao Governo a nacionalização dos caminhos de ferro do seu país.

BIBLIOTECAS

Por F. A. RIBEIRO GONÇALVES

Subchefe de Repartição dos Serviços Médicos

«Há almas livrescas para as quais o mundo é apenas papel e tinta.»

ANATOLE FRANCE

«Para me distrair duma ideia importante só tenho que recorrer aos livros.»

MONTAIGNE

«Um livro bom pode ter-se na conta do melhor dos amigos. É hoje o mesmo que sempre foi, e nunca há-de mudar. É a companhia mais paciente e satisfeita. Não nos volta as costas na adversidade ou na desgraça. Recebe-nos sempre com a mesma bondade; recreia-nos e instrui-nos na mocidade, conforta-nos e consola-nos nos anos adiantados.»

SAMUEL SMILES

Há alguns anos, meses antes do último flagelo, que a ferro e fogo pulverizou e arruinou homens e Estados, uma revista francesa trazia um excelente artigo, de três ou quatro páginas, versando com elegante e vivo interesse, sobre bibliotecas particulares e bibliófilos.

O seu autor, cujo nome não me lembro, era de certo um jornalista parisiense, viajado e culto, que conhecia bem as ínclitas tradições e a vida literária do seu fulgurante país, e que tinha visitado, em viagem de recreio, a Suíça, a Itália, a Alemanha — e de lá veio encantado.

Mas de todas as coisas preciosas e cativantes que então lhe foram gratas e lhe deram prazer ver e observar, nos meios intelectuais, artísticos e associativos das famosas e coloridas cidades, por onde deambularam os seus passos curiosos, ficou-lhe sobretudo na memória, a inefável impressão de que o povo da Confederação Helvética, em relação aos seus inseparáveis vizinhos, que perpétuamente o abraçam, era aquele que, porventura, não só tinha em maior número melhores bibliotecas parti-

culares, como um notável senso de escolha e mais devoção e esmero pelo livro.

O caso, em resumo, é que nos seus pitorescos e magníficos cantões, entre cenários paradisíacos, centenas de leitores dedicados e fieis, agremiados ou não, possuíam e mantinham, confortavelmente, sem auxílio oficial, as suas estantes admiráveis, quer pela boa ordem e desvelo, quer pelo recheio, nas quais se encontravam bastantes autores favoritos, e onde havia lugares de destaque para o escol dos seus clássicos, românticos e contemporâneos, ao lado dos mais ilustres e célebres escritores das nações fronteiriças, na língua original, e junto das várias obras consagradas dos homens de letras insignes de outras terras distantes, não faltando, também, alinhados nas prateleiras, catálogos, opúsculos de arte, revistas de turismo e primorosas colecções acêrca de biografias, higiene e educação física.

Na verdade, esta hospitaleira e amável gente suíça, de tão naturais e excelsas virtudes, senhora duma História maravilhosa, com os seus deuses chegados à lareira, que a faz viver a vida, no orgulho, na alegria e no amor pelas suas coisas, de pais para filhos, respirando a mesma seiva, nunca se esquece, e jámais se esquecerá, sem dúvida, dos altos exemplos e das grandes lições que tranquilamente devem expor ao Mundo.

No ensejo que se me depara, ocorre-me, simplesmente, referir e ressaltar este facto importante,



Um aspecto da majestosa biblioteca do Mosteiro de Mafra

digno de louvor, que não surpreende ninguém, e cujo modelo, eu, aliás, muito desejaria ver adoptado, progredir e brilhar por todas as colectividades das cidades e vilas do nosso País. Valia a pena. Inegavelmente. Seria mesmo ideal que semelhantes monumentos de civismo e de cultura existissem, prevalescessem em alto grau e na melhor conta, patrocinados, como presenças honrosas e tutelares, e fossem simultaneamente as fraternais e firmes companhias e colaboradores nas aspirações dos centros populares, de quando em quando batidos por crises de orientação e de carácter, compreendendo a fábrica, a oficina e o escritório, elementos ricos de vitalidade e de estudo, com a sua escala de valores reduzida, que se não isolam, nem se separam da parte integrante que desempenham nas correntes político-sociais: e daí quantos benefícios se podem pedir e obter — quer anulando agentes deletérios, despertando ideias e sentimentos, contribuindo para o revigoração moral e mérito da região e da grei, quer levando cada um a ter o hábito e gosto pela leitura, aprendendo a admirar o que é superior, seguir direito os seus deveres, não pactuar com a mentira, zelar o nome que usa, libertar-se do medo de ser justo e imparcial nas suas relações pessoais e saber conhecer-se a si próprio.

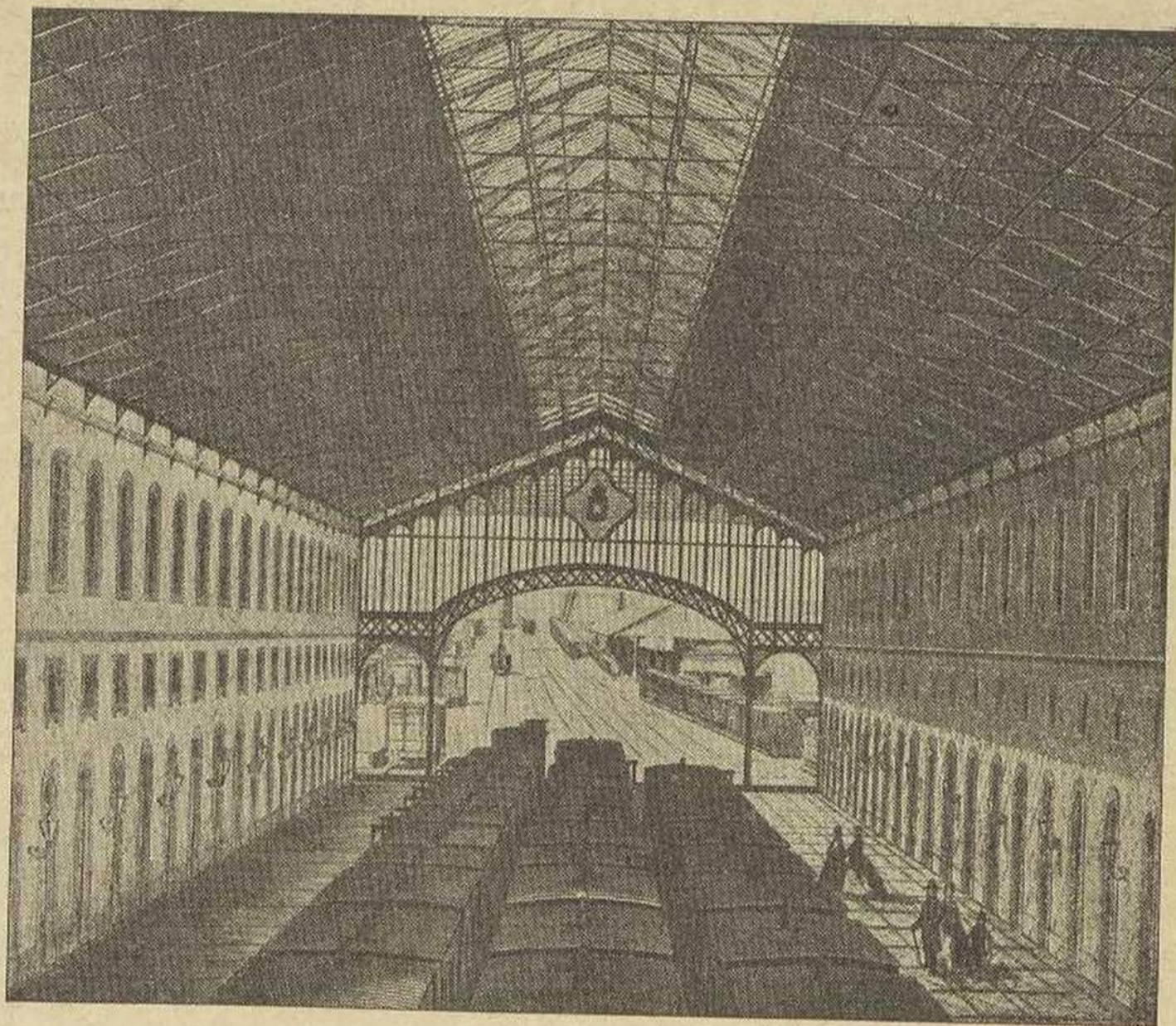
Pois bem: tenho para mim, que, embora trabalhosos, (nada se produz sem trabalho) não era impossível nem problemática, a realização destes paradigmas de fundamental interesse comum: à uma, primeiro, mercê dos homens de boa vontade e de crédito, que se dignassem lustrar, tornar em sistema uma medida de salvação pública; segundo, porque as bibliotecas logram, por assim dizer, dispor de dons e privilégios depuradores que não têm preço e que podem muito. Creio que no bestunto mais ignaro e bronco, alguma coisa delas penetra e deve ficar, pulindo, desencascando... Quem há que, sinceramente, não sendo alheio de todo, veja com indiferença, não se descubra, não entenda e não sinta a influência decisiva, a simpatia, a nobreza e o respeito que insinuam as bibliotecas?... Preceituava Montaigne que o «ser ondulante», como ele definiu o homem, tivesse «uma inteligência bem formada, em vez de uma cabeça muito cheia». Foi um dos eleitos cinzeladores mais afeiçoados à sua rémige de oiro e dos que melhor souberam expurgar o trigo do joio. É óbvio que a pessoa faz-se, é o produto do meio e que o mais positivo e eloquente índice de uma nação activa e civilizadora está ainda no equilíbrio e nas superiores qualidades do seu povo, que é evidentemente a sua pedra de toque.

E, com efeito, têm sido as bibliotecas, dum modo geral, com as suas raízes profundas e são recursos, de universal relevo, os principais instrumentos de trabalho e de estímulo, tão úteis quão proveitosos, na expansão e aperfeiçoamento moral e intelectual da humanidade. Depositárias de heranças e tradições ofuscantes, dentro de étnicas diferentes, enlaçam-nas afinidades cordiais, na defesa e divulgação das magistraes lições dos padres-mestres.

Já nas remotas civilizações, os Egípcios, Assírios e Babilónios mostraram como apreciavam e tinham o raro sentido do valor do livro, salvaguardando o documento humano, talvez na visão dos destinos sociais, deixando os seus nomes ligados à criação de extraordinárias bibliotecas, que mais tarde, durante a conquista do império romano, foram saqueadas, como as da Grécia e outras, ressurgindo tempos depois pelas mãos providenciais dos frades, esses piedosos e meditativos exilados do mundo, e pelo mundo escarnecidos, quase renegados, como criaturas heresiarcas, beatíficas e estúpidas, (carece de verdade a voz do povo, nem sempre genuína e equitativa como a voz de Deus) e no entanto únicos guardiões que inteligentemente a elas se devotaram, conservando-as, dirigindo-as e desenvolvendo-as (no maior papel os beneditinos), tornando-as, no decurso dos séculos, singulares laboratórios, fontes inesgotáveis de riqueza, inspiradoras, de investigação e cultura. Pode dizer-se que em todas as épocas da vida as bibliotecas vêm iluminando o velho e novo continente, sempre com a mesma alma pura, e justamente consideradas como templos sagrados, onde o homem, para atingir a verdade de que precisa, sedento de perfeição, insatisfeito, ansioso de saber e de estudar, congemina, se debruça, com volúpia, preso à razão dos seus complexos problemas, procurando religiosamente a sua estrela do norte, a chama que lhe abra os olhos, nas suas inquietações e lhe ensine a encontrar e a conhecer, nos cruzamentos dos caminhos contingentes o mais seguro que deve trilhar e seguir, entre os génios do bem e do mal...

Tais como os faróis, essas sentinelas olímpicas da paz, eternamente nos seus postos, de pupilas intensas e ardentes, que constantemente velam e interrogam os sinistros oceanos e nas cerradas noites hibernais fendem as trevas e projectam o seu poderoso clarão sobre a vastidão dos mares, a vigiarem e a protegerem o rumo dos navegantes, nos longes dos portos de abrigo... — assim dir-se-iam as bibliotecas, que na sua egrégia e peregrina missão, através do tempo e do espaço, são as mais exortantes e leais portadoras da fé e da vontade, no futuro, que guardam, ciosamente, como tesouros, desde a antiguidade, as mensagens deslumbrantes, nas quais gerações sucessivas têm ido descobrir os seus patrimónios, novos ritmos e dilatados horizontes, para prestígio e glória da independência e liberdade das pátrias.

Contudo, falar-se de bibliotecas particulares e do significado e alcance dos seus serviços, não é lá tarefa muito fácil (escrevi eu já uma vez num artiguinho, para o periódico do meu amigo e jornalista Edgar Silva) — não é fácil tarefa, como, de resto, não é menos difícil formá-las e trazê-las, consoante o sabor e jeito de todas as predilecções, tendências, manias e admirações; há conseguintemente que admitir na índole de várias classes de leitores a preferência por isto e por aquilo...



A Estação Principal de Lisboa (Santa Apolónia)

A Estação principal de Lisboa

«Quem ha ahi que não se lembre do que se disse e se escreveu contra os caminhos de ferro com applicação a Portugal?»

Aos mais cordatos afiguravam-se-lhes temerosos os sacrificios que era mister impôr ao país para o dotar com tal melhoramento. Outros, indo mais longe nos seus terrores, pareceu-lhes que esses sacrificios ficariam estereis para a nação. Até muitos dos proprios individuos, que tinham visto e desfrutado os caminhos de ferro em países estrangeiros, esmerecendo com enthusiasmo as comodidades e mais vantagens que tão sublime invento proporciona à humanidade, declaravam que Portugal não podia nem devia aspirar a possui-los; e que tratasse, e se contentasse, de ir construindo estradas macadamisadas.

No seu entender os caminhos de ferro eram obras de luxo e não instrumentos de riqueza e civilização».

LÁ POR FORA...

Alemanha

A última guerra causou consideráveis prejuízos nas linhas férreas da Alemanha.

As locomotivas, que em 1938 eram 20.000, não passam hoje de 1.700; e de 60.000 carruagens e 600.000 vagões há hoje apenas metade.

Em grande parte do território ocidental existe apenas uma via, encontrando-se destruídas muitas obras de arte.

Itália

Os caminhos de ferro italianos acabam de pôr em circulação novas carruagens metálicas de 3.^a classe, com dez compartimentos de oito lugares. O peso das novas carruagens é de trinta e duas toneladas, o que representa uma economia de dez toneladas por unidade, em relação aos modelos existentes. Esta economia fez-se sem prejuízo da comodidade dos passageiros, que têm agora lugares mais amplos e cómodos do que anteriormente.

Suíça

Como informámos, os Caminhos de Ferro Federais, da Suíça, incluíram no programa das comemorações centenárias dos seus caminhos de ferro a reconstituição do primeiro combóio que circulou naquele país, em 1847.

Estabeleceram-se então horários, que permitiram realizar viagens no país, facto que despertou o maior interesse.

Um ano depois, o êxito continua, e ainda hoje o «combóio-centenário» percorre as linhas suíças, sempre com a lotação esgotada, o que constitui sólida propaganda dos transportes em caminho de ferro.

Espanha

A «RENFE» — Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis — acaba de obter um grande êxito com a circulação do «Marrocos-Expresso», combóio destinado ao transporte de turistas, de França e Casa Blanca (África francesa) e vice versa.

Os transportes por mar não podem fazer-se por enquanto, por falta de barcos; o transporte por avião, além do seu preço elevado, não é aceite por muitos viajantes, que desconfiam da sua segurança; o transporte, em caminho de ferro continua a ser o mais seguro e económico meio de locomoção.

A criação do «Marrocos-Expresso» exigiu a colaboração da «RENFE», da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, dos Caminhos de Ferro de Tanger a Fez e da zona marroquina francesa e da Companhia Transmediterrânea que estabelece a ligação marítima.

Para se avaliar do êxito alcançado com a circulação do «Marrocos-Expresso», basta dizer que a sua lotação se tem esgotado com três meses de antecedência da data da viagem. A realização deste serviço internacional, demonstra que, apesar das dificuldades resultantes da guerra, se podem alcançar excelentes resultados quando existe boa vontade e espírito de colaboração.

França

Os caminhos de ferro franceses medem actualmente 41.000 quilómetros. É uma das redes mais importantes do mundo, na qual trabalham 900.000 agentes que, com as pessoas de família, formam um conjunto de 2.100.000 pessoas.

Se tivermos em vista que a população da França é, presentemente de 40 milhões, chega-se à conclusão de que, em cada 20 franceses, um vive dos caminhos de ferro!

América

A Companhia Americana de Caminhos de Ferro «Santa Fé», que explora uma rede de 3.553 quilómetros, pôs ao serviço material moderníssimo.

Os combóios, que são rebocados por locomotivas «Diesel», atingem a velocidade média de 90 quilómetros à hora, e as carruagens são construídas de forma que os passageiros possam escrever uma carta sem sentir a menor trepidação.

Sumário

Saudação, por Roberto de Espregueira Mendes.

Os nossos concursos.

A Sociedade Estoril—base da mais importante zona de Turismo de Portugal.

Arquitecto Cottinelli Telmo.

Quatro locomotivas «Diesel-Eléctricas» e quatro automotoras «No-hab», no valor de 25.000 contos, encomendadas pela C. P. já se encontram em Santa Apolónia.

A Locomotiva n.º 504.

Bom humor.

A Festa de despedida de Carlos Canuto.

O Mar, por Ramalho Ortigão.

Talvez não saiba...

Bibliotecas, por F. A. Ribeiro Gonçalves.

Outros tempos.

Lá por fora...

CAPA—Inauguração do novo edifício de passageiros da estação de Cascais. Na gravura veem-se os Srs. Presidente da República; Eng.º Cancela d'Abreu, Ministro do Interior; Fausto de Figueiredo e Eng.º António Bual, Sub-Director da Sociedade Estoril.