

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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



S U M Á R I O

A nossa gravura de página, Castelo de Almourol. — Ano que Findou, Novo Ano, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O Caminho de Ferro e a Nação, pelo Eng.º MANITTO TORRES. — Os transportes públicos em Moçambique, pelo Coronel LOPES GALVÃO. — O emprêgo de dresinas na conservação da via, pelo Eng.º AVELLAR RUAS. — Madrid depois da vitória, por CARLOS D'ORNELLAS. — A origem do jornalismo, por RAUL ESTEVES DOS SANTOS. — Os transportes Internacionais e a grande organização comercial de Manuel B. Vivas, L.ª. — Notas de viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Castelos de Portugal, por MARINO D'ORNELLAS. — Aviação, pelo Capitão-aviador HUMBERTO CRUZ. — A influência dum atrazo na criação dum petisco, quando a linha férrea de Paris a Saint-Germain... não chegava ao fim, por ALEXANDRE SETTAS. — A Auto-Mecânica de Portugal e a sua situação financeira. — Os caminhos de ferro e a camionagem, pelo Capitão JAYME GALLO. — O que se fez em Caminhos de Ferro no ano de 1939. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Vida Ferroviária. — José Mayer. — Colectividades. — Boas-Pestas. — Parte oficial. — A colheita, por GUEDES DE AMORIM.

1 9 4 0

ANO 52.º

1 DE JANEIRO

NÚMERO 1249

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saúda todos os seus leitores, colaboradores, assinantes e amigos, desejando-lhes festas alegres e um ano novo feliz.

1939

1940

A Tipografia de a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saúda todos os seus clientes e amigos, desejando-lhes festas alegres e um ano novo feliz.

1940

PREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

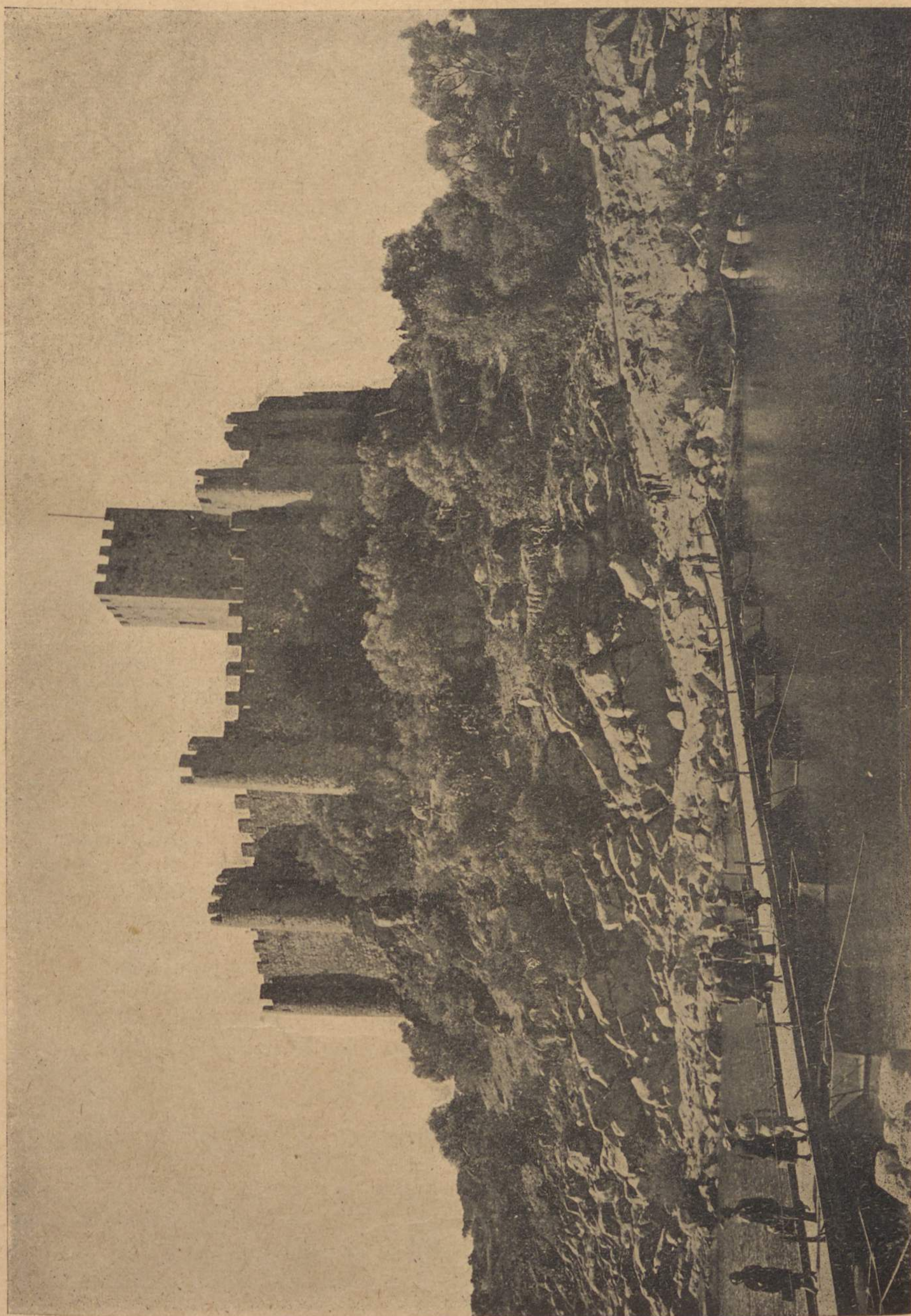
| | |
|---|--------|
| PORTUGAL (semestre). | 30\$00 |
| ESTRANGEIRO (ano) £ | 1.00 |
| FRANÇA (ano) francos. | 100 |
| ÁFRICA (ano). | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (trimestre) . . | 10\$00 |
| NÚMERO AVULSO. | 2\$50 |
| NÚMEROS ATRAZADOS | 5\$00 |

PREÇO DÊSTE NÚMERO

5 \$ 0 0

A Empresa de Anúncios nos Caminhos de Ferro saúda os seus clientes, desejando-lhes festas felizes e um ano novo feliz.

1940



Castelo de Almourol

ANO QUE FINDOU

NOVO ANO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Findou o ano de 1939 sem deixar saúdaes, quer estudemos os vestígios da sua passagem na vida geral das sociedades, quer o encaremos em especial sob o ponto de vista ferroviário.

As incertezas e anciedades da vida nos anos anteriores mantinham o mundo sob a ameaça da temerosa guerra, desenlace lógico da febre dos armamentos, que consumia a fôrça viva das nações. Desencadeou-se uma série de violências, de que foram vítimas na sua autonomia várias nações como a Checoslováquia, a Polónia, a Letónia, a Estónia, a Lituânia e por fim rebenta a guerra franco-anglo-alemã, cujo alcance e conseqüências nos é impossível prever e na qual podemos por enquanto afirmar a nossa neutralidade condicionada pelas possíveis exigências da velha aliança com a Inglaterra.

Embora neutros, estamos já sofrendo as conseqüências do estado de guerra, que tem, mercê da crise de transportes, fundas repercussões na vida nacional. Sentem-nas especialmente os caminhos de ferro, tributários da navegação pelo combustível e por vários materiais. Por outro lado as suas receitas ressentir-se-ão forçosamente do retraimento comercial originado pela guerra marítima.

Qual será o desenlace do temeroso conflito mundial, complicado pela tentativa malograda da ocupação da heróica Finlândia para a bolchevizar?

A enérgica defesa contraposta à invasão das hordes russas poderia esmagar o comunismo, se fôsse devidamente auxiliada por todos os países civilizados, reunidos em cruzada enérgica para jugular o comunismo ateu que tiraniza o mais vasto país do mundo e pretende avassalar o mundo cristão às suas doutrinas subsersivas da civilização cristã.

A desagregação do império comunista, com a desapareição da tirania do *Komintern*, junta à ressurreição das Alemanhas em substituição da unidade do imperialismo nazista e pangermanista, viriam assegurar a paz estável e permitiriam aliviar o mundo civilizado do excessivo gravame dos armamentos, que absorve o melhor da sua substância.

Deixemos porém os problemas internacionais e limitemos aos horisontes internos as nossas interrogações ao futuro.

* * *

Entramos no ano de 1940, no qual reunimos a solene celebração de dois centenários, que não podem ser indiferentes às almas portuguesas.

Passou em 1939 o centenário da batalha de Ourique e da proclamação do novo reino cristão de Portugal, creado pelo esforço hercúleo de D. Afonso Henriques.

A diferentes factos e datas pode ser vinculado êsse centenário, desde as batalhas de S. Mamede em 1128 e de Ourique em 1139, ao torneio dos Arcos de Val de Vez em 1140, e à paz de Zamora em 1143, ao reconhecimento formal do Reino de Portugal independente de Castela e sujeito à suzerania da Santa Sé, em 11.

Escolheu-se nesse período sujeito às contestações dos eruditos o ano de 1939 e mandou-se fundir em 1940 essa comemoração centenária com a de 1640, em que recordamos o início da gloriosa restauração da Monarquia independente de Castela, há três séculos realizada pelo temerário arranco dos conspiradores do palácio Almada.

Demos largas à imaginação, fantasiámos grandes festas, a que viriam associar-se os maiores povos, esboçámos um programa pomposo de luxuriante florescência, difícil de cumprir.

Incluimos nele obras em rigor dispensáveis e de luxo, como é a auto-estrada até o estádio, para seguir mais tarde a Cascais em duplicação cara de estrada marginal Lisboa-Cascais, que podia revestir mais modestas proporções em vez dos 16 metros de largura que se lhe atribuíram.

Nessa faina de obras feitas para a celebração dos centenários ou a propósito dos mesmos, nada vemos que interesse aos caminhos de ferro, a não ser uma aquisição de carruagens aos Estados-Unidos.

Quanto seria para louvar que o dinheiro aplicado a algumas obras, à auto-estrada por exemplo, fôsse utilizado para a electrificação da linha urbana de Sintra e da de circunvalação e de Leste até Vila Franca pelo menos! Que melhoria considerável dos serviços suburbanos!

* * *

O ano decorrido, a não ser a encomenda de carruagens, foi absolutamente estéril para os caminhos de ferro, sob o ponto de vista técnico e administrativo.

Veio a lume um decreto de carácter financeiro, cuja ineficácia demonstrei na devida ocasião.

O problema administrativo das linhas de via estreita não adiantou um passo, nem no caminho da fusão, quimêricamente considerada panaceia infalível, quer na supressão de encargos injustos impostos às companhias pelos arrendamentos de linhas do Estado e pelo pagamento de material circulante das reparações, cuja aquisição podia ser antecipada pelo Estado, que assim acudiria ao descalabro financeiro das emprêsas.

Passou todo o ano de 1939 sem a providência reformadora acêrca da concorrência da camionagem de mercadorias, que se agrava de ano para ano.

Nenhum trôço novo foi aberto à exploração no ano findo, nem o pouco em construção corresponde a necessidades que se imponham.

Assim pois, o ano de 1939 passou sem a menor repercussão favorável na economia ferroviária, e o de 1940 não lhe reserva os meios de superar a crise em que se debate.

O Caminho de Ferro e a Nação

Pelo Eng.^o MANITTO TORRES

COMECEMOS por uma anedota que — para não destoar — será o mais ferroviária que pôde arranjar-se!

E... verídica! — coisa que nem sempre sucede às anedotas...

Voemos, em sonho, ao palácio real de Abdine, na noite em que S. M. o Rei Fouad honra os congressistas do Cairo com deslumbrantíssima recepção!

Átrios, escadarias, salões — riquíssimos e intermináveis — cintilam numa orgia de luz que faísca no cristal das janelas e daí se precipita em catadupa sobre a imensa praça, em que dezenas de cavalinhos trotadores despejam dos seus fiacres convidados sem fim e logo se retiram, movendo-se como sombras sob a varinha mágica de sinaleiros de albornoz branco!

Hirtos como estátuas, lança em riste, túnica pendente, abrem alas à passagem infundável das casacas negras, dos decotes ousados e das fardas multicôres, soldados gigantes do Sudão, cuja imagem hercúlea e imóvel — ébano retinto sobre branco açucena — se reflecte por inteiro no mármore polido dos degraus!

E entra-se na atmosfera quente, no sussurro comunicativo das multidões de cerimónia, logo transformado no gralhar de Babel!

De repente, o silêncio... — e eis o desfilar do estilo, a frase protocolar, a recepção, enfim...

Depois, é na rendilhada sala do teatro que se nos oferece a mais preciosa e terna *La Chauvesouris* com que olhos e ouvidos ocidentais jãmais puderam deliciar-se, através da graciosidade inimitável dos artistas da Ópera de Viena!

Que sim, que era magnífico... mas alguma coisa parecia faltar ainda, e muitos olhares cubiçosos o mostravam, movendo-se, furtivos, na direcção de três portas monumentais que, indiferentes à súplica, descaradamente cerradas, guardavam lá dentro, pelo visto, a misteriosa Terra da Promissão...

Que seria?!...

Viu-se depois, quando, extintos os últimos aplausos, as imensas portas giraram em seus doirados gonzos: *era a ceia!!...*

Então — ao passo que oculta música oriental gemia seu dolente "pizzicato" — a multidão precipitou-se com denodo e vagas sucessivas se lançaram ao assalto

na direcção das trincheiras — digo, das mesas — egípcias...

Adversos, por índole, a estas lutas de competência gastronómica, às vezes lesivas do físico, sempre des-elegantes ao moral, cedemos passo aos aguerridos e ficámos para trás, filosofando com um colega italiano àcerca de como a humanidade é sempre a mesma, seja qual fôr a cultura que use, a língua que fale, a andaina que vista...

Das mesas, ocultas agora atrás de espessa sébe de casacas e sedas, nada víamos, a não ser, do lado de cá, as tentativas infrutíferas de alguns retardatários açodados, que pretendiam furar, aqui e ali, invocando em vão os direitos do homem!...

Apenas se adivinhavam, no alto, as chamas reluzentes das grandes serpentinas de oiro e o topo fugidio das peças montadas que povoavam as mesas, sob a forma de carneiros em pé, candieiros de iluminação pública, pavões de cauda aberta, peixes luminosos e outras bizarras pelo estilo...

Para baixo... cerração!

Mas — ai de nós! — é bem certo que tudo neste mundo acaba, mesmo a ceia dum rei oriental e o apetite dum congressista...

E a certa altura, o colega italiano tomou com indolência o monóculo, limpou-o em ademanes de liturgia, cravou-o devagar na órbita e, muito sereno, afirmando-se bem para evitar a miragem, anunciou desenfatiadamente, batendo as sílabas uma a uma:

Commincia a vedersi!!...

E de facto — tal como o azul reaparece por entre os farrapos das nuvens desfeitas — começavam agora a ver-se, por entre os já raros comensais, a alvíssima toalha real e os seus caprichosos animais comestíveis, terrivelmente desfigurados da luta inglória, mas ainda muito aproveitáveis...

É a vossa vez! — parecia clamar o único sobrevivente intacto, um simpático peixe do Nilo, que escancarava para nós a sua bocarra iluminada, com dentes ponteagudos de amêndoa...

Não havia agora por que fazermo-nos rogados e, avançando sem pressa, saboreávamos ainda a graça italiana, antegosando já o manjar egípcio!...

* * *

A que vem a anedota?

Pois a que, pelo seu espírito, não mais a esqueceremos e muita vez a temos recordado a propósito de que também *commincia a vedersi* por entre os destroços da crise ferroviária, durante largo tempo obscurecida pela mais caliginosa das cerrações!

Commincia a vedersi!!...

E que se vê de positivo?

Pois vê-se que — dissipados os primeiros fumos enganosos — o raciocínio restabelece uma verdade ferroviária média, certamente agora diversa da anterior, mas sólidamente firmada nos frutos duma experiência preciosa nas suas indicações.

E é ela que nos mostra que — atingindo-o, embora, duramente nas suas manifestações exteriores, forçando-o a metamorfoses e limitações que não deve recusar — o Automóvel não pôde, entretanto, abalar o Caminho de Ferro nos seus fundamentos, nem destitui-lo da sua alta e perene e insubstituível missão de *preponderância no transporte, garantia económica e serviço nacional*.

Eis o que veremos.

Preponderância no transporte

Ninguém contesta que o *Caminho de Ferro* haja perdido o seu ar magestático de outrora; mas a verdade é que *tem de continuar a reconhecer-se-lhe — além de tronco do transporte terrestre — uma alta e múltipla função nacional, cuja grandeza as vicissitudes modernas não têm feito senão exaltar cada vez mais!*

Quando se substituiu o postilhão pelo telégrafo, a *«deligência»* pelo combóio, os transtornos da transição foram absorvidos pelo interesse, bem mais alto, da grei.

O que se passaria agora com a *desaparição do Caminho de Ferro* — se, por absurdo, o admitissemos absorvido pelo automóvel — seria coisa inteiramente oposta.

Ter-se-ia, simplesmente, anulado o sistema unitário e nacional do transporte — *que colaborações, que ninguém negará inteligentes, precisamente iam completar* — para destruir, no Caminho de Ferro, não só esse sistema mas o mais eficiente instrumento de aglutinação económica, progresso, união e defesa, que já mais a Nação pôde ter ao seu alcance!

Não se discute a necessidade duma profunda transformação ferroviária — que já tarda — sobretudo na orgânica, nos processos de tracção, na leveza do material rolante, na exploração libérrima e comercializada.

Mas seria preciso negar a própria evidência para contestar a necessidade cada vez mais viva daquilo que é a sua essência mesma — *o transporte, sempre organizado, sempre regular, sempre pronto e sensível ao comando*, de grandes massas deslocando-se ou não em bloco, segundo um plano prévio ou segundo as necessidades instantâneas dum momento de alarme!

É certo que o Caminho de Ferro não pode ter todas as virtudes e faltam-lhe, incontestavelmente, a da pulverização final, a dos últimos contactos, a da extrema maleabilidade! Mas bastam-lhe aquelas, para o tornar indispensável e — num país organizado — *dar-lhe a preponderância, como base, antecedente e núcleo de todas as actividades congêneres*.

Garantia económica

Se não temos *navegação interior*, poderemos ainda tê-la e pensar que, quando os agentes naturais a impedem, é o Caminho de Ferro — e só ele — que em último recurso a substitue de pronto, afastando a calamidade; o mesmo sucede, no transporte rápido e sucessivo de combustível, se a energia transmitida a distância deixou

de poder aproveitar-se, com o seu cortejo de tenebrosas consequências.

Meditemos nos grandes transportes ferroviários nacionais, esqueleto da Nação Económica, que servem por forma insubstituível, com submissão mecânica mas com regularidade e êxito conscientes, a Paz, a Abundância e a Grei: a vida e a alimentação pública — trigos, gados, carvão, abastecimento regular dos grandes centros; a agricultura — palhas, cortiças, cereais, vinhos, as mais diversas colheitas; a indústria — matérias primas, maquinismos, combustíveis, produtos manufacturados! Recordemos ainda os serviços maciços de passageiros, as migrações periódicas das classes trabalhadoras, os transportes militares e do Estado, as relações constantes entre regiões e capitais, a basculagem ininterrupta — entre a grande cidade e os seus arrabaldes — das massas operárias e burguesas, cifrável por muitos milhares nas horas de «ponta», serviço só possível ao Caminho de Ferro, comovente, benemérito, resolutor êle mesmo dum problema social dos mais graves: «o da habitação dos menos afortunados!»

Celebremos, não menos, esta criação estupenda que, excedendo-se a si mesma, *quasi realiza o absoluto dentro da relatividade humana, e consegue, ao contrário do automóvel, dar-nos a certeza, tão regular como o dia e a noite, dum transporte seja do que fôr, como fôr e para onde fôr, que não escolhe nem recusa, rolando matematicamente ao sol ou sob a tempestade, sempre pronto e igual, o mesmo para um que para cem ou mil — «exemplo tão alto de regularidade e devoção nacional, que se diria confundido com o pulsar do coração e com a própria circulação vital do País!»*

E, em conclusão, convenhamos que ao pé desta potência firme, desta regularidade pendular e desta possibilidade máxima — desta garantia económica, em suma — os transportes sobre estrada são pura e alegre ironia!...

Serviço nacional

Mas não basta invocar argumentos próximos, de ordem simplesmente directa.

É que o modo de ser do organismo ferroviário continua a coincidir tão perfeitamente com o interesse da Nação, que, mesmo fora da sua função e órbita imediatas, não é difícil encontrar agora novas razões em favor da sua prosperidade como «Serviço Nacional», no mais alto sentido desta expressão.

Razão militar

Assim, o instinto de segurança vê no caminho de ferro instrumento militar precioso da defesa nacional, a que a experiência dos factos concede hoje lugar de eleição.

O Automóvel, ninguém o ignora, assumiu uma altíssima função militar; mas nem por isso o Caminho de Ferro lhe cedeu a sua, consagrada à parte básica e vital dos transportes de guerra!

Inútil citar autores: todos os tratadistas militares

são concordes em que — sem prejuízo do serviço automóvel — a função ferroviária na guerra moderna é dia a dia mais importante e indispensável.

Três exemplos concludentes: *para se garantir da anulação do potencial militar inimigo, o tratado de Versailles exigiu à Alemanha a entrega de quasi todo o seu material ferroviário; para de novo repôr esse potencial, a Alemanha remontou-se, primeiro que tudo, naquele mesmo material; para retardar e acelerar o avanço, com igual ardor os marxistas espanhóis destruíam e os nacionalistas reconstruíam pontes e vias de caminho de ferro!*

Recorde-se, ainda, a tentativa sancionista para coarctar a acção italiana na Etiópia pela supressão da gasolina, prova — diga-se de passagem — de que está aqui um dos vários «calcanhares de Aquiles» do automóvel militar!

Concluiremos que, se a acção fôsse servida por um sistema ferroviário adequado, como sucede, em regra, nas operações da defesa nacional, «a tentativa resultaria inútil ou quasi», porque o Caminho de Ferro, variando de combustível, é, a este respeito, pouco menos que invulnerável!

Disto se fez prova suficiente com o aproveitamento, durante a Grande Guerra, de carvões nacionais, lenhas e outros combustíveis; e *esta larga resistência, independência do exterior e adaptabilidade é uma outra — e não pequena — das qualidades militares do Caminho de Ferro*, em que elle se revela muito superior ao seu concorrente.

Mas há mais e mais recente: na actual campanha fino-soviética, *as principais dificuldades russas têm provindo da deficiência dos transportes ferroviários, limitados a uma única linha de penetração para a fronteira oriental da Finlândia, entre Leninegrado e Murmansk; por outro lado, esforços titânicos dos russos visam a construir novo caminho de ferro, cortar as linhas férreas de Murmes a Joensuu e de Haparanda a Turneo, com o triplice objectivo de melhorar o seu abastecimento, desorganizar o abastecimento inimigo e impedir o socorro da Suécia. E agora mesmo os finlandeses se encarniçam sobre a primeira daquelas linhas, seguros de que, se conseguem cortá-la, anularão em definitivo o esforço russo.*

Todos estes factos, uma vez que o automóvel militar está em utilização paralela, bastariam a demonstrar que *êle é incapaz de prover às poderosas funções militares do Caminho de Ferro*, incapaz, portanto, de desalojar este da sua função na guerra e que, *por isso mesmo, a eficiência do aparelho militar exige, cada vez mais, a expansão e a consolidação dos serviços ferroviários nacionais.*

Razão moral

Sob este ponto de vista quem negará o magnífico ascendente do Caminho de Ferro sobre o automóvel?

Organismo actuante e disciplinado, profissão de renúncia, alevantada escola — como nenhuma outra

actividade — de constantes abnegações e sacrifícios, o seu exercício exige e fortalece o espírito de dedicação, cria uma força moral utilíssima, de vantajosos efeitos em mais duma situação difícil.

Assim, o seu simples enfraquecimento conduziria à perda dum esteio moral de primeira ordem, sensível sobretudo nos países de menor cultura e preparação.

Razão social

Dêste aspecto quasi não valeria a pena falar!

Não vemos que, por toda a parte, *é o Caminho de Ferro que, sustentando milhares e milhares de obreiros, dá o exemplo e marcha na vanguarda de todas as outras actividades quanto às concessões de carácter social ao pessoal que o serve?*

O termo ou a deminuição duma tal indústria não arrastariam *uma catástrofe, não só pelo desemprego de tantos braços, como pela queda de exemplo e anteparo tão forte às dissolvências colectivas, como são a sua inteligente estrutura e a sua notabilíssima obra social?*

Razão orgânica

Mas o modo de ser orgânico, que exclusivamente o caracteriza, recomenda-o ainda como *um vasto repositório de energias de excepcionais recursos e applicações, sempre pronto e utilizável, não já só nas emergências graves do transporte e nas lides a este aferentes, mas ainda na comunicação rápida e no socorro das suas forças equipadas e disciplinadas aos grandes transes, perigos e cataclismos nacionais, em que se faz mister uma força organizada e afeita ao bem comum!*

Razão cultural

Não menos o progresso das ciências o reconhece e à sua técnica como *propulsor e campo — dos mais activos e profícuos — de pesquisas, experiências e nobilíssimas utilizações práticas nos mais variados ramos do saber humano!*

Sobre isto, *a sua larga função instrutiva, educativa, sanitária e de previdência, inexistente nas organizações automóveis, corresponde a um papel cultural importantíssimo, de que dão salutar exemplo não só os aglomerados ferroviários propriamente ditos, como as mesmas populações que indirectamente recebem o seu influxo.*

Razão financeira

Ainda o interesse financeiro folga com a latitude que o Caminho de Ferro — e só elle — lhe oferece, *de cobrar, em quasi imperceptíveis capitações, importantíssimos impostos; de facilitar base segura às mais variadas e interessantes operações de crédito; de facultar à economia privada — sangue da própria nação — a applicação das suas economias, por cuja garantia podem largamente responder, se são bem defendidos, os seus maleáveis valores.*

Razão política

Enfim, a função política—de sã política, já se vê—tendo nêlê encontrado, a cada momento, *factor inalterável da unidade e progresso da Nação, elemento abnegado de segurança, amparo e ordem social*, vê nêlê ainda *a garantia dum sistema benemérito que, mesmo deprimido como está, poderia, dum momento para o outro, erigir-se em instrumento de «salvação pública», prover—êlê só—às «necessidades totais do transporte nacional», que os sistemas concorrentes—todos reünidos—não poderiam satisfazer mais que numa parcela mínima e risível!!...*

Razão patriótica

Dêste modo, *razão militar, razão moral, razão social, razão orgânica, razão cultural, razão financeira, razão política*, aglutinam-se em uma só—única e sagrada—*a «razão patriótica»!*

* * *

Obra de ponderar é, pois, aquela que a evidência dos factos submete hoje à consciência da Nação!

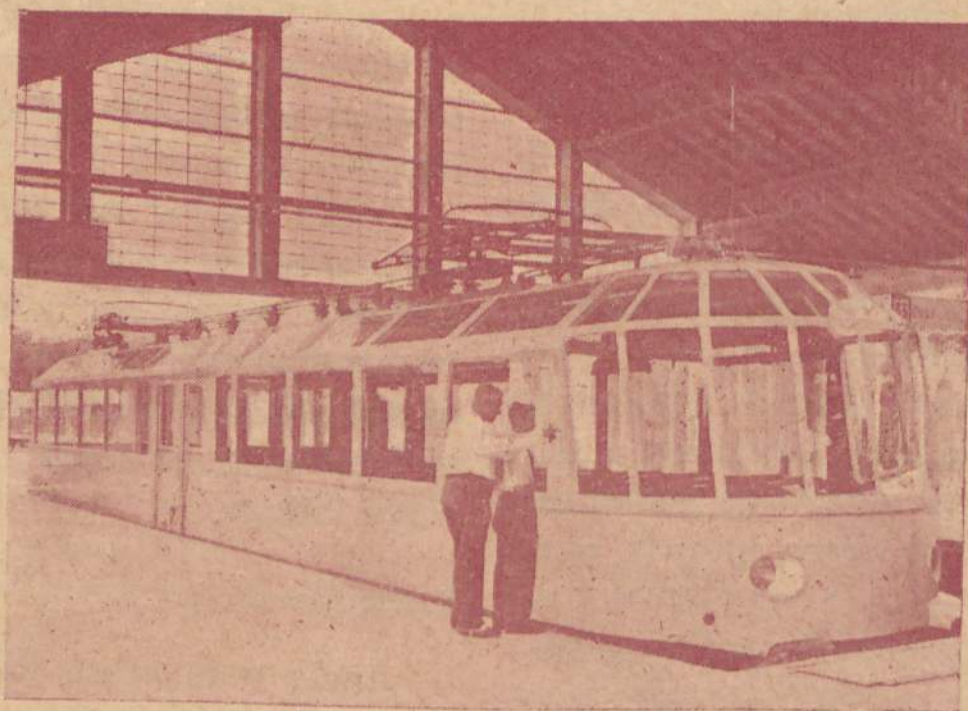
Ela importa tanto ao pessoal, que tem em pe-

rigo o seu futuro, como ao público, que tem em crise a sua economia, como ao Estado, que arrisca e enfraquece, minuto a minuto, a segurança em que se apoiam muitas das suas funções basilares, susceptíveis assim de falir pouco a pouco, despercebidamente, ou falhar com estrondo em um momento aflitivo!

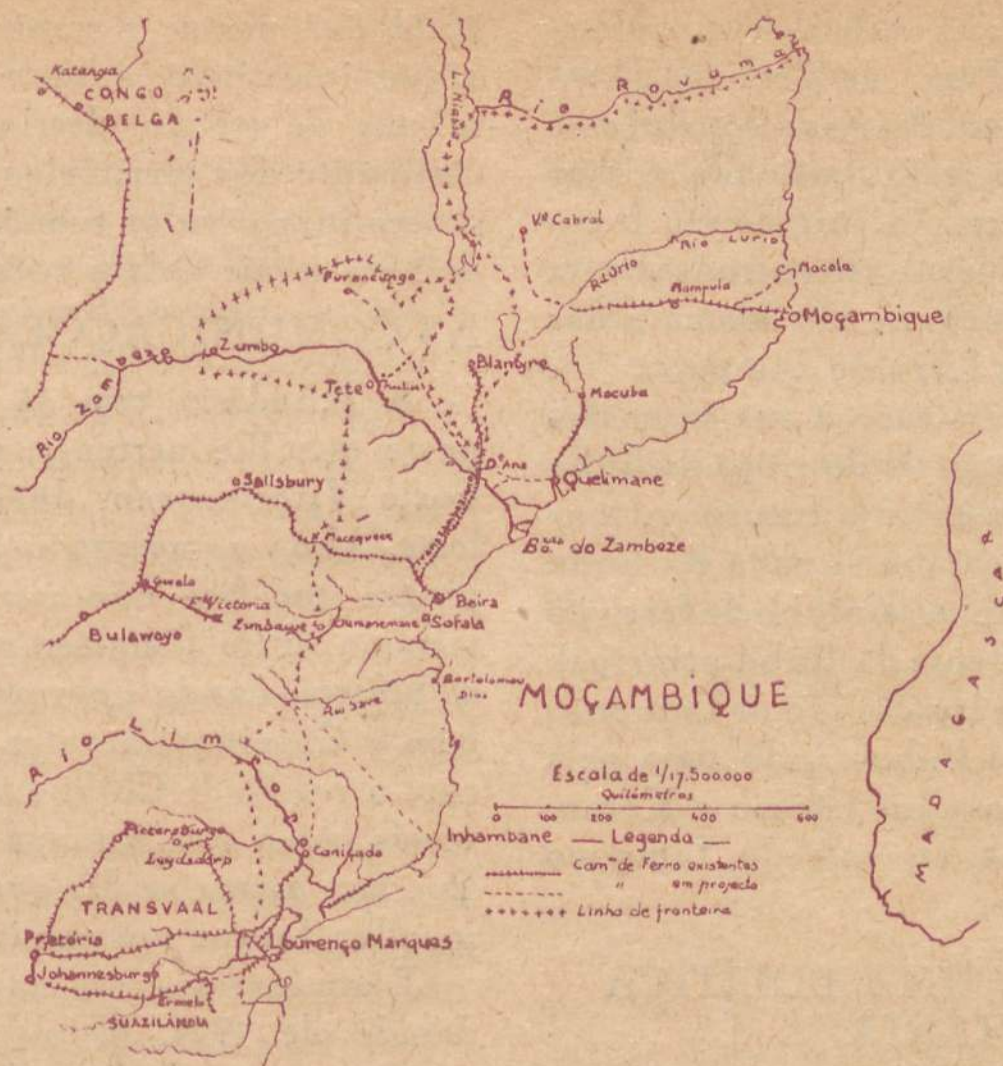
Por isso mesmo, *o Caminho de Ferro—o mais forte e transcendente dos instrumentos nacionais—não pode, nem deve, abandonar-se às flutuações do acaso numa época em que se reconhece necessário condicionar e garantir actividades bem menos vitais e meritórias do que a sua.*

Enquanto todos nós, mesmo os que julgamos lucrar com a anomalia presente, nos não houermos compenetrado desta verdade e a não pudermos realizar, *a Nação estará em falta perante a Nação, porque não terá cumprido o seu dever de Inteligência, de Patriotismo—mais do que isso—de Salvação Nacional!...*

Este estudo é baseado sobre excerptos dos trabalhos do autor «Caminhos de Ferro» e «A coordenação de transportes e as circunstâncias actuais da exploração ferroviária».



Combóio de vidro



Os transportes públicos em Moçambique

Pelo Coronel LOPES GALVÃO

Eng.º Inspector de Obras Públicas

MOÇAMBIQUE é hoje o único território do Império português onde os caminhos de ferro se encontram florescentes. Mas não são todos os caminhos de ferro que ali existem: são apenas aqueles que servem as regiões mineiras do interior do continente. Da rede do Estado, é o caminho de ferro que vai de Lourenço Marques a Ressaio Garcia e a Johannesburg: da rede dos territórios de Manica e Sofala, é o caminho de ferro que vai da Beira a Macequece e a Salisbury.

A rede do Estado tem hoje cerca de 1.100 quilómetros de linhas, incluindo nela o caminho de ferro do vale do Limpopo. A rede dos territórios de Manica e Sofala, toda ela nas mãos de Empresas particulares, mede 621 quilómetros.

Total, existente em toda a Colónia: 1.721 quilómetros.

É também a Colónia de Moçambique a única

parcela do território nacional onde as construções ferroviárias vão seguindo um curso normal.

Assim, deve estar em via de conclusão o caminho de ferro do vale do Limpopo; prossegue normalmente a construção da linha de Moçambique até ao rio Lurio, num ponto não muito longe da fronteira do Niassaland inglês, e iniciou-se a construção do caminho de ferro de Tete, cujas obras foram adjudicadas ao notável empreiteiro de caminhos de ferro em África, Pauling & C.º, de Londres.

NOVOS ESTUDOS E NOVOS PROJECTOS

A actividade ferroviária da Colónia manifesta-se também nos estudos de novos caminhos de ferro que a Colónia desejaria ver construídos em curto prazo.

Estuda-se o prolongamento do Caminho de ferro de Moçambique até Vila Cabral, situada não

muito longe do lago Niassa; estuda-se o prolongamento do Caminho de Ferro de Tete em direcção a Furankungo; e ao sul do Save concluiu-se o projecto do caminho de ferro destinado a ligar Marraquene com a Manhiça, no vale do rio Incomate, havendo a idéia de o levar até entroncar com o caminho de ferro de Xinavane por forma a dar seguimento ao caminho de ferro do Limpopo.

Construída esta linha, em toda a sua extensão, pensava-se em levantar os carris do trôço da linha de Xinavane compreendida entre o futuro entroncamento e a estação da Moamba situada na linha de Ressano Garcia, tornando o caminho de ferro do Vale do Limpopo independente da linha principal.

Se tal se fizesse, ficariam irradiando de Lourenço Marques duas importantes linhas, indo uma pela Machava em direcção a Ressano Garcia e Komatiport e outra em direcção ao vale do Limpopo por Marraquene e Magude.

NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA FERROVIÁRIA

Até hoje não se assentou definitivamente na política ferroviária e até na política portuária da Colónia. Por isso problemas que se podem apresentar como o de servir o vale do Save por um caminho de ferro, (na hipótese de ser mineralizada a região da fronteira, como é a que fica do lado da Rhodésia) encontram indeterminações impossíveis de resolver no momento actual.

O tráfego que venha a criar-se no vale do rio Save, ou êle seja de natureza agrícola ou de origem mineira, não é natural que venha a ser servido por um pôrto construído na sua foz, ou em Bartolomeu Dias. Magnífico é sem dúvida êste último pôrto, e parece-nos mesmo melhor que o pôrto da Beira, como pôrto natural.

Mas a Colónia não tem recursos financeiros para desperdiçar na construção de portos secundários. E assim, o vale do Save, quando venha a valorizar-se, cedo ou tarde, ou se há-de ligar ao pôrto da Beira, ou ao pôrto de Lourenço Marques.

Geograficamente é o pôrto da Beira que está indicado. Politicamente talvez seja o de Lourenço Marques, a não ser que as obras do pôrto da Beira venham a ser resgatadas pelo Estado no ano de 1945, o que pode fazer-se, nos termos do contrato existente.

A ligação com Lourenço Marques teria de levar-se a efeito através da vila de Inhambane, onde já existe uma ponte cais em cimento armado que permite a acostagem dos navios que fazem a cabotagem dos portos da Colónia.

A ligação pelo interior, em direcção ao Guijá onde se ligaria com o caminho de ferro do vale do Limpopo, não parece viável porque a região atravessada é deserta em grande parte e ainda hoje se acha mal explorada, talvez por isso.

Com justificada razão vem o ilustre director

geral dos portos e caminhos de ferro de Moçambique insistindo porque se constituam brigadas mixtas de estudo, destinando-se uma delas precisamente aos territórios ao sul do Save para lhe determinar o valor económico e indicar a maneira de bem servir toda a região.

AS COMUNICAÇÕES NO VALE DO SAVE

A Rhodésia tem já o vale do rio Save, na parte que lhe pertence, recortado de estradas. De Forte Vitória saem duas estradas em direcção a leste. Uma atravessa o Save na direcção do Chipingai que fica não muito longe da nossa fronteira: a outra dirige-se por Ndanga e Zaka, onde se bifurca, dando um ramal para leste que vai também a Chipingai e outro para sudeste que esbarra com a região de Chibi quasi completamente despoçada como com a nossa região contígua acontece. Por isso acima se diz que não nos parece de recomendar, lançar um caminho de ferro através dela.

Examinando-se o mapa de estradas da Colónia datado de 1934, último do nosso conhecimento, verifica-se que do lado de Moçambique só há uma estrada, se estrada se pode chamar, que parte de Vila Pery por sudeste em direcção à fronteira de Rhodésia, passando por Mavita e Chimanemane.

A Companhia de Moçambique tem em Espungabera a sede de uma circunscrição administrativa, mas parece que uma tal sede somente se liga pelo sul e por leste ao resto do território por caminhos de pé posto. Nenhuma estrada que a sirva se encontra no mapa.

A construção de uma estrada ligando Espungabera com o pôrto de Bartolomeu Dias, está naturalmente indicada, para servir de base à exploração da vasta bacia do rio. Espungabera facilmente se ligaria também à rede de estradas da Rhodésia, constituindo-se assim, com pequeno dispêndio, uma nova saída da Rhodésia para o mar, saída que poderia vir a ser de futuro, quem sabe? uma importante via de comunicação. Pelo menos podia servir o turismo internacional, pois que uma tal estrada ficaria ligada pelo litoral, com a Beira e com Lourenço Marques.

É na região de Fort Vitória que ficam os célebres «zimbâwes» já muito falados na história dos nossos descobrimentos e que hoje são motivo de constantes excursões turísticas por parte de todos os que viajam pela Rhodésia.

O RECONHECIMENTO MINEIRO DE TETE

A decisão do Governo, mandando construir o caminho de ferro de Tete, que de há muito devia estar construído, veio facilitar a exploração económica do território daquele tão rico quanto atrazado distrito.

Sabe-se que êle é eminentemente próprio para a colonização. Vários europeus que se têm fixado

lá o comprovam. Obtêm colheitas fartas das sementeiras que fazem; mas, recolhido o produto, ninguém dá nada por êle!

Há anos um europeu fixou-se em Furankungo onde cultivou em larga escala o tabaco; mandou-o para Lisboa à consignação do Banco Ultramarino, segundo supomos, mas não conseguiu vendê-lo nem pela importância que lhe custara o transporte!

Se ao seu tabaco se tivesse feito um preço regular, êle tinha ficado rico porque a remessa era de toneladas. Assim, ficou mais pobre do que estava, pois gastou as economias que tinha num transporte inútil.

Actualmente a única riqueza a explorar no distrito parece ser o gado bovino nas regiões onde não existe a mosca do sono, porque é mercadoria que anda por seu pé.

Mas o grande mérito do caminho de ferro, se houver a coragem de o estender até aos campos auríferos já em exploração, como os de Chifumbasi e Missale, será abrir à prospecção e à exploração mineira vastas regiões que podem fazer a fortuna da Colónia. O ouro, o cobre, a mica, a grafite, o ferro magnético, o carvão, são minérios com que por lá se topa a cada momento. ¿Porque não se exploram? Porque não há meios de transporte: só por isso.

A POSSIBILIDADE DA COLÓNIA CONSTRUIR PARA JÁ O CAMINHO DE FERRO DE TETE

Está a Colónia dispendendo somas avultadas com o prolongamento do Caminho de ferro de Moçambique. Para quê? O tráfego que possa vir das regiões próximas da fronteira e das margens do lago Niassa, facilmente alcança a testa do caminho de ferro actual, por meio de carreiras de camionagem já estabelecidas.

Afirma o sr. engenheiro Pinto Teixeira num dos seus excelentes relatórios que a região é mineralizada. Convém por isso pesquisá-la. Está certo. Mas com o caminho de ferro, onde já se encontra, e com as carreiras de camionetes que já existem, podem os pesquisadores delocar-se para toda a parte, o que não acontece no distrito de Tete.

Conclusão: as dezenas de milhares de contos que se estão gastando com o caminho de ferro de Moçambique devem passar, e já, para a construção de Tete, adjudicando-se nova empreitada.

Está o caminho de ferro do Limpopo já próximo da conclusão. Se assim não fôsse também recomendaríamos a suspensão dos trabalhos para se obter dinheiro para uma terceira empreitada do caminho de ferro de Tete.

Finalmente, está a Colónia disposta a gastar cerca de 30.000 contos na construção de um caminho de ferro entre Marraquene e a Manhiça. Para quê?

Pegue-se nesses 30.000 contos e adjudique-se

uma quarta empreitada do caminho de ferro de Tete. Assim, sem agravar os orçamentos aprovados da Colónia, pode chegar-se depressa a Furankungo. Não para parar aí caminho de ferro; mas como primeira grande etapa de uma construção que só deve parar na fronteira oeste.

Este caminho de ferro de Tete é que se justifica que vá até à fronteira porque se sabe já que por toda a parte há riqueza a valorisar, riqueza que não pôde ser explorada com a camionagem.

E' essa a grande diferença entre o problema ferroviário de Tete e os problemas ferroviários de Moçambique, da Manhiça e do Limpopo.

O PORTO DE NACALA

Nacala, uma notável e abrigada baía ao norte da cidade de Moçambique, vem sendo indicada, desde longe, para testa de um caminho de ferro de penetração.

Em Nacala não há nada, nem sequer os bons ares de que a ilha de Moçambique gosa. Mas há ali um bom pôrto. E por isso tem sido apontado como digno sucessor do pôrto de Moçambique.

Não mereceria talvez grande objecção a saída de Nacala do caminho de ferro que está atravessando o distrito. Mas não se suponha também que era solução de aceitar de olhos fechados.

Quem em tempos por lá andou a estudar o caminho de ferro também teve conhecimento da existência do pôrto de Nacala. E também o foi ver. Porque é que terá dado preferência ao Lumbo?

O Lumbo é muito mais acessível do que Nacala que fica no fundo de uma funda baía. Para se chegar lá, gastam-se horas. Para o tráfego que afluê ao pôrto, o Lumbo vai-lhe dando vasão sem dificuldade, como vasão franca lhe daria um cais que fôsse construído na própria ilha.

Diz o ilustre director geral de Transportes da Colónia que a construção de um pôrto comercial na baía de Nacala se justificará quando o caminho de ferro que para lá se encaminhe tenha um tráfego de 200.000 toneladas. Mas como isso só se dará, segundo um calculo do distinto engenheiro, daqui a 20 anos, há tempo mais do que suficiente para elaborar o projecto do pôrto e do caminho de ferro que ela há-de servir deixando-os adormecer nos arquivos até que chegue a hora própria de os executar.

Entretanto, conviria fazer um estudo interessante que envolve um problema de colonização.

¿Em que condições será possível fundar uma grande cidade no pôrto de Nacala?

Como poderia transferir-se para lá a cidade de Moçambique?

Estes dois problemas não podem deixar de ser estudados concumitantemente com os do pôrto e caminho de ferro.

Se se encontrar solução harmónica para todos

O emprego de dresinas na conservação da via

pelo Eng.º AVELLAR RUAS

A crise que os caminhos de ferro vêm atravessando tem levado ao estudo da simplificação dos seus serviços, no intuito de reduzir o pessoal, aliviando, assim, as despesas de exploração.

A acção desenvolvida neste sentido, e que data de há, relativamente, poucos anos, tem sido, porém, em vários casos, bastante limitada, devido às imposições e restrições dos regulamentos em vigor, em geral antiquados, e que só em alguns países têm sido modificados com uma visão larga.

Salvo algumas excepções não se pode dizer que tenha havido pressa em adoptar tôdas aquelas medidas que, não prejudicando a conservação, segurança e eficiência dos caminhos de ferro, podem trazer uma redução sensível das despesas de exploração, e, entre estas, como a mais importante, a despesa com pessoal.

Hoje, porém, as ideas estão lançadas e em parte experimentadas, por sinal que com êxito, havendo, por isso, possibilidades de economias apreciáveis na exploração dos caminhos de ferro, e em especial, nos de tráfego pouco intenso, desde que se alterem, um pouco, as disposições legais sôbre caminhos de ferro, especialmente nos países onde elas ainda se mantêm, quasi sem alteração, desde o começo da sua exploração.

* * *

Referimo-nos, por agora, à conservação da via que, desde o princípio da exploração, vem sendo feita com partidos de poucos homens tendo a seu cargo uma determinada extensão de linha. Em geral os partidos têm 5 a 10 quilómetros conforme os caminhos de ferro e o número de vias, e o número de homens por partido corresponde, normalmente, a 0,5 a 1 homem por quilómetro de linha.

Este sistema tem vários inconvenientes para o

êles dar-se-á um passo agigantado para a maior valorização do norte da Colónia que é hoje a pérola dos nossos domínios pelo seu estado de adiantamento, pelas suas possibilidades já valorizadas, ou em vias de valorização e até pela sua riqueza que é já grande.

O nível de vida ali, é já qualquer coisa que nos envaidece.

Pena é que seja apanágio de meia dúzia de portugueses apenas.

Moçambique com um milhão de portugueses, gosando de um nível de vida igual ao dos que lá vivem actualmente dava bem um Portugal... Moderno!

pessoal e, também, para o serviço, sendo bastante dispendioso pelo pouco rendimento do pessoal dividido em pequenos grupos que têm um mínimo obrigatório de homens, derivado das necessidades do serviço.

Efectivamente, nos partidos relativamente extensos, com 7 a 10 quilómetros, o pessoal é obrigado, quasi sempre, a fazer longos percursos a pé, tanto, de manhã, à ida para o trabalho, como, à tarde, no seu regresso.

O mesmo incómodo para o pessoal e a mesma perda de tempo, nos percursos a pé, se faz sentir quando durante o dia há necessidade de deslocar o pessoal do local onde trabalha para outro afastado.

Por outro lado, os transportes dentro do partido, feitos com vagoneta à mão, são demorados e caros e empregam todo o pessoal cujo rendimento é bastante pequeno.

Por último, as rondas a pé que nalguns traços de linha são relativamente frequentes no inverno, são bastante incômodas para o pessoal, quando feitas com chuva, e mesmo perigosas, quando feitas de noite.

Além disto, a necessidade de ter, em cada partido, um número mínimo de homens, os indispensáveis para o transporte e protecção da vagoneta e deslocação dum carril, torna impossível, mesmo nas linhas de pouca importância, levar a redução do pessoal além de certo limite.

* * *

Para evitar êstes inconvenientes, dando mais comodidade ao pessoal mas tirando dêle um maior rendimento que permita a sua redução, organizam-se os partidos com maiores extensões fornecendo-lhes para seu serviço — transporte de pessoal e material — uma dresina.

Em plena via e via única, êstes partidos podem ter 30 a 35 quilómetros e um número de homens correspondente a 0,4 por quilómetro.

Procura-se alojar o pessoal numa zona tão curta quanto possível a meio ou num dos extremos do partido, ficando o chefe ou um dos sub-chefes junto duma estação. A parte do partido em que o pessoal não é alojado divide-se em um ou dois cantões de 6 a 10 quilómetros e de cuja vigilância fica encarregado um assentador que também trabalha com o partido sempre que este trabalha no seu cantão.

O pessoal, de manhã, faz um determinado percurso a pé, em geral pequeno, tomando a dresina nos locais marcados. À tarde a dresina deixa-o junto das suas habitações.

As dresinas servem também para fazer as rondas na linha, quando necessário, e ainda para o transporte de materiais dentro do partido.

Cada partido compreende um chefe, dois sub-chefes, um ou dois assentadores vigilantes, conforme os casos, e um número tal de assentadores que com os agentes acima indicados dão um total correspondente geralmente a 0,4 homens por quilómetro.

Com esta organização dos partidos de conservação da via obtem-se uma redução de pessoal de 41 a 42 %.

Se entramos porém com a despesa com a condução da dresina e sua conservação expressa em jornais de assentadores aquela redução passa para 37 a 38 % o que é importante.

É de esperar que a aplicação dêste sistema à via dupla dê resultados ainda mais vantajosos.



Uma sevillhana

Madrid depois da vitória

Por CARLOS D'ORNELLAS

PARA se poder escrever sobre o que é hoje a cidade de Madrid, torna-se necessário estacionar ali algum tempo e observar as dificuldades que atravessa a capital de Espanha, apesar dos grandes recursos de que dispõe. Quem já passou os horrores de uma guerra, quem já entrou numa cidade, arrasada e martirizada pela metralha, é que pode avaliar o sofrimento do povo que fica mergulhado na mais profunda dor, na mais profunda tristeza e na mais profunda miséria.

Não há pretensão de fazer prosa como não há pretensão de fazer provocar as lágrimas. A Espanha é uma Nação poderosa e como tal facilmente, dentro de uma dezena de anos, terá regulada a sua vida, e voltará à sua normalidade, como pretendem Franco e o seu Governo, com o seu plano de ressurgimento económico.

Luta-se para pôr de pé os monumentos e alguns dos grandes prédios que, desde os extremos da cidade ao seu coração, se encontram bastante danificados; luta-se para desobstruir as "calles" dos volumosos montes de entulho que abundam ainda nas principais artérias da cidade; luta-se para acabar com a nota mais triste da cidade, que consiste no assalto dos pedintes que, cegos ou aleijados, empunhando "bandorrias" pedem pão para sustentar os filhos; luta-se para exterminar a infinidade de larápios que na hora das refeições abrem, com a maior das facilidades as portinholas dos automóveis, por muito bem fechadas que sejam, roubando o que lhes vem à mão; luta-se para normalizar o policiamento da cidade, que deve ser feito por guardas que mereçam confiança e não por antigos guardas de assalto, alguns até "feitos" com os larápios; e luta-se para que as novas teorias militares exijam de toda a Espanha uma boa e forte organiza-

ção para que se faça cumprir a lei, e, dentro da ordem e da disciplina sejam devidamente fortificadas as suas fronteiras e preparar o exército e o seu povo para enfrentar os problemas nacionais, por mais complexos que se apresentem.

Hoje, algumas dificuldades vão desaparecendo como sejam a questão do "postre" e a do "plato único", recentemente abolidas. Há no entanto e não pode deixar de ser, uma série grande de subsídios e impostos elevados que tornam excessivamente cara a vida da capital.

Vai devagar o regresso à normalidade.

Muitas pessoas barafustam porque têm que pagar no Consulado Espanhol de Lisboa 75 escudos pelo "visto", mas não sabem que aos espanhóis que queiram vir a Portugal lhes exigimos 150 e 200 escudos. Já era tempo de acabar com essa exploração de fronteiras, como também já era tempo de terminar com a exigência fantástica de por cada português que necessita de ir a Espanha lhe seja exigido comprar, por pessoa e por cada dia que tenha de lá estar, cem pesetas à razão de dois escudos e meio por peseta, câmbio que varia noutras fronteiras onde a mesma peseta é valorizada em dois escudos e oitenta.

Mas, voltemos ainda à vida de Madrid.

Que tristeza não sentiram os madrilenos quando regressaram à capital e, procurando suas casas só encontraram escombros, e as que fracamente abaladas notaram o desaparecimento dos seus haveres. Encontrámos um pobre funcionário a quem lhe mataram a esposa e um filho. Quando as tropas vermelhas estiveram senhoras de Madrid, instalaram-se em sua casa e utilizaram-se de todos os objectos, parte dos quais ficaram destruídos. Depois entraram as tropas, que tomaram a cidade, e não lhe ficou em casa um único objecto. Desgraçado, sem mulher, sem filho, sem os

seus haveres, este homem que conta 49 anos parece possuir 60.

* * *

"Puerta del Sol", "Alcalá", "Castellana", "Calle Mayor", "La Montera", "Fuencarral", "Preciados", "Atocha", já têm animação. Vive-se e sente-se já a alegria da gente espanhola.

Curiosas notas que a falta de espaço nos impede de desenvolver: O clero tem honras militares; a Telefónica, com os seus 13 andares está reconstruída, apesar do grande enfraquecimento de braços e materiais de construção; a vida da capital é realmente cara, mas, não faltam os víveres, como mariscos, peixe, carne com abundância, vinhos de novas marcas, etc.; alguns restaurantes têm retratos de Carmona, Salazar e Mussolini; não há cobre, prata, níquel ou ouro, mas há selos de 10, 20 e 30 centimos que servem de trôco.

No "Ritz", onde o "cognac" D. Carlos é servido com honras extraordinárias e por dois creados, vimos uma figura considerada em tempos por grande de Espanha: D. José Ortega Marejon, que, se não estou em êrro é o Conde de Romanones, antigo Presidente do Supremo Tribunal, nos últimos anos da Monarquia de Afonso XIII, e que há dois anos foi acusado de oferecer aos vermelhos alguns milhares de "duros". Também no mesmo hotel essa briosa figura de militar que é o general Moscardó que, acompanhado de seu filho, tomava café, ouvindo o sexteto que executava uma peça de zarzuela.

* * *

Perto de quinhentos quilómetros há que percorrer para chegar a Badajoz onde nos recordamos dos exauros do seu "alcalde" que obrigava os rendeiros a admitir trabalhadores à ceifa tendo outros ao lado de chapéu de sol aberto para não crestar o trabalhador.

Exauros estúpidos do comunismo.



MADRID — La Puerta del Sol

A origem do jornalismo

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

NADA mais a propósito para comemorar a data festiva da fundação de uma publicação, que tem mais de meio século de existência, de que escrever algumas linhas sobre a origem do jornalismo.

A divulgação de notícias, lendas e tradições, que circularam oralmente durante os primeiros séculos antes do aparecimento da escrita, pode ser considerada como que o primitivo jornalismo de carácter verbal que existiu no Mundo.

E essas narrações, que mais tarde vieram nos livros sagrados dos diversos povos, foram no seu início a recolha do relato dos grandes acontecimentos que se transmitiram de pais para filhos, com um rigor de factos que a longevidade dos primeiros habitantes da terra justifica.

Dentro dêste pensamento não foi difícil poder fazer-se a afirmação de que Moisés, Samuel e David, tribunos de Deus falando diante de Israel, não faziam outra cousa que jornalismo falado e o Antigo Testamento aparece como um imenso jornal.

Que recurso não teria sido para os propagandistas, para os profetas bíblicos, a folha impressa assegurando a difusão dos seus discursos?

E os apóstolos cuja missão na terra era "divulgar a boa nova", que foram eles senão jornalistas sem jornal?

* * *

Placards jornalísticos eram, sem dúvida, as inscrições que se faziam, divulgando os factos de maior importância, assim como deliberações e actos administrativos que se gravaram nos templos, nas casas e nos monumentos para conhecimento dos povos. Essa forma de escrever chamava-se "hieroglífica".

Documentos existem que parecem demonstrar que já no Egito, nos anos de 1750 (A. C.), haviam órgãos de imprensa.

Herodote fala de "jornais satíricos" dirigidos contra os Faraós e cita o "Jornal da Côrte", que relatava os últimos escândalos da cidade, os passeios nocturnos do rei Amasis e as suas orgias no lago Moeris.

O redactor dêste jornal não era outro senão um "escriba" do Palácio a soldo dos banqueiros hebraicos, afim de que pelos seus libelos, simplesmente

destinados a desviar a atenção do público, pudesse dar uma forma expressiva à oposição dos velhos partidos, a excitar o ódio do povo contra o soberano.

Os chineses possuíam, desde tempos remotos, jornais. Foram eles, sem dúvida, os primeiros a fazerem escrita e a imprimirem, para o que muito contribuiu o magnífico papel que fabricavam.

A demonstrar tam respeitável antiguidade, temos ainda hoje um curioso exemplo no velhíssimo jornal chinês "King-Pão", cuja existência data, segundo se afirma, do século VIII e que os europeus denominaram "Gazeta de Pequim".

Mas idade tam provecta não aponta progressos sensíveis, quer no aspecto gráfico, quer no formato que continua a ser reduzidíssimo.

Mas estagnaram, e a diversidade de símbolos — cuja fácil leitura se pode avaliar pelo número de grupo de caracteres que a Imprensa Nacional de Paris possuía em 1889: nada menos de 48.719, os quais representam unicamente os vocábulos de uso mais vulgar — muito contribuíram para essa sonolência que dura há séculos.

Os babilónios, os assírios e os povos que se seguiram, tiveram crónistas com o encargo de recolher tudo quanto interessava à vida dêsses Estados. O processo de escrita que estes povos usavam chamava-se "cuneiforme".

* * *

Perde-se na noite dos tempos a idade da publicação, em Roma, dos "Acta Diurna", posto que se não seguisse sem interrupção. Os "Acta Diurna" representam um papel importante, quer no tempo da "República", quer no Império.

Eram uma espécie de jornal onde se publicava o resumo das causas que corriam nos tribunais; as actas das assembleias nacionais; a notícia do estado das obras públicas; a relação das penas cominadas e a lista dos nascimentos, casamentos e óbitos.

Neles se relatavam os terremotos, dilúvios e tempestades. Como hoje, os negociantes sem escrúpulos que proviam a cidade, faziam inserir no diário, notícias tendenciosas com o fito de alcançar lucros indevidos.

Para rebuscar informes e notícias, ao que hoje se

chama fazer reportagem, havia uma classe de esquadrinheiros que indagavam tudo quanto na cidade se passava, fornecendo assim a matéria prima para a redacção dos "Acta Diurna". A estes antepassados dos nossos modernos reporters, dava-se o nome de "Actuarii".

Nessa época distante, o Senado era um senhor onnipotente, não consentindo que os seus actos fôsem discutidos; para tanto proibia-se formalmente que, sequer, se desse publicidade às suas sessões. Foi Júlio César, quando Cônsul (59 A.C.), quem decretou que as actas do Senado tivessem a mesma publicidade que as das assembleias populares. Para que os discursos fôsem publicados integralmente nomeou junto do Senado "notarii", estenógrafos cuja arte havia sido trazida da Grécia por Cícero.

Como para a factura dos "Acta Diurna" havia sérias dificuldades, visto serem manuscritos, o mais que se lhes fazia para dar a êsse órgão da vida da capital publicidade, era pregar cópias "escritas" em alguns lugares mais concorridos de Roma, ficando no entanto desconhecido o seu teor das restantes cidades do vasto império.

Depois de extintos os "Acta Diurna" pelas medidas despóticas de Augusto, seguiu-se um largo espaço de tempo, até que, nos meados do século XVI, encontrando-se a República de Veneza empenhada numa violenta guerra contra os turcos, tomou o governo a deliberação de ir informando os venezianos da marcha das operações contra as fôrças militares e navais da Sublime Porta.

Para êsse efeito as notícias que interessava tornar conhecidas da população eram escritas com letras de mão em folhas de papel, que se depositavam em determinados lugares, onde poderiam ser lidas por quem tivesse curiosidade de saber novas da guerra, a trôco de uma pequena moeda chamada "gazeta", que para êsse fim pagava.

O nome da pequena moeda foi a pouco e pouco gradualmente passando para o próprio jornal, e assim por esta forma bizarra se deu origem ao título de gazetas aos periódicos que breve se espalham por tôdas as Nações.

* * *

Qual a cidade onde surgiu o primeiro jornal? É esta uma pergunta a que se não pode responder com facilidade tal o número das que reclamam semelhante primazia.

A Alemanha, berço da tipografia, reclama a prioridade do jornalismo e na biblioteca da Universidade de Leipzig se conserva um exemplar de uma "relação" volante, que tem a data de 1484, e pretendem que há semelhantes papeis publicados de 1457 a 1460, mas periódicamente só desde 1590.

Em Inglaterra, Burleigh, ministro de Izabel fez publicar, pelos anos 1588, um periódico a que deu o título de "Mercúrio Inglês", que tinha por intuito

sôcegar o espírito público receioso da acção da armada que Filipe II mandara para conquistar a Inglaterra. Êste "Mercúrio", contudo, não era mais que uma folha volante que saía em épocas indeterminadas.

Só em 1622 se começou em Londres um semanário com o título "Notícias certas da semana corrente", mas, logo após êste, se publicaram sucessivamente outros.

Um jornal pròpriamente dito, com uniformidade de título e numeração seguida, parece ter aparecido pela primeira vez, na Europa, na Bélgica, em Anvers, no ano de 1605 e intitulava-se "Nieuw Tydingen".

Êste jornal saía sempre que havia acontecimentos para noticiar, uma ou duas vezes por semana. O seu formato era de pouco mais de 12 centímetros de alto, com 8, 12 e 16 páginas, e às vezes com mais de um suplemento diário. Publicava em alguns fascículos gravuras alusivas ou alegorias dos factos mais notáveis que narrava, mapas e até em um número, um trecho de música. O preço de cada fascículo ou número regulava pela equivalência de 15 réis.

Os jornais da Holanda surgiram em Amesterdão, Loyde e Hayal, respectivamente, em 1617, 1618 e 1622.

Para Portugal indica-se 1641, ano em que se publicou a "Gazeta" mas não pode restar dúvidas que já de Março de 1625 a Agosto de 1627 o douto Severim de Faria publicava em folheto mensal ou bi-mensal uma gazeta com o simples título de "Relação", mas a sua publicação era irregular.

* * *

Mas o grande desenvolvimento da Imprensa, deve-se a um médico francês, de nome Théophraste Renaudot, que em Paris estabeleceu um escritório onde se indicava a morada dos habitantes da cidade, fazendo assim as funções de um moderno almanaque, a que juntou uma agência de criadas e depois uma casa de penhores onde atendia os clientes, diz-se que com certa uzura.

As consultas gratuitas foram inventadas por Renaudot, de onde deve ter nascido a ideia dos montepios; mas a sua preocupação era o noticiário que alcançava por tôdas as formas e depois transmitia aos seus doentes. Desta sorte quando o doente melhorava ficava o cliente preso à necessidade de saber notícias, que só Théophraste Renaudot sabia colher nas melhores fontes.

De tôdas estas interessantes iniciativas que marcam a sua inconfundível personalidade, foi sem dúvida a fundação da "Gazeta", jornal que ao princípio era manuscrito e que depois passou a ser impresso e a publicar-se semanalmente, que lhe perpétuou o nome.

A "Gazeta" cujo primeiro número saiu em 30 de Maio de 1631, dava a primazia às notícias vindas dos pontos mais distantes, ocupando Paris o último lugar. A página final inseria a lista dos remédios manipulados na casa de Renaudot, destacando-se os elogios ao anti-

mónio, que havia sido prescrito pela Faculdade como um veneno perigoso e que ali se vendia.

Renaudot, que foi muito protegido por Richelieu, enquanto este viveu, sofreu sérios desaires após a sua morte, mas a França ficou a dever à sua acção o estabelecimento da literatura periódica, dívida que pagou erigindo um monumento à sua memória.

* * *

Segundo uma estatística publicada em Paris, quando da Exposição de 1937, os jornais que se publicaram depois da "Gazeta", de Renaudot, foram sucessivamente aparecendo segundo a seguinte ordem:

Dinamarca, 1634; Itália, 1636; Portugal, 1641; Suécia, 1645; México, 1648; Escócia, 1653; Polónia, 1661; Letónia, 1681; Irlanda, 1685; Estónia, 1689; Islândia, 1696; Rússia, 1703; Luxemburgo, 1704; Estados Unidos da América, 1704; Húngria, 1705; Guatemala, 1729; Perú, 1744; Lituânia, 1759; Noruega, 1763; Canadá, 1764; Cuba, 1764; Sérvia, 1768; Finlândia, 1771; Ilha Maurícia, 1772 ou 73; Guiana Holandêsa, 1774; Índias Inglesas, 1780; Argentina, 1781; Martinica, 1784; Colômbia, 1785; Guadalupe, 1788; Croácia, 1789; Equador, 1792; Turquia, 1795; Eslovénia, 1797; Egipto, 1798; Ilha de Malta, 1798; Cabo da Boa-Esperança, 1800; Ilha de Ceilão, 1802.

Austrália, 1803; Dalmácia, 1806; Uruguay, 1807; Terra Nova, 1807; Venezuela, 1808; Brasil, 1808; Ilhas Filipinas, 1811; Chile, 1812; Panamá, entre 1819-1820; Guiana francesa, 1819; România, entre 1820; Grécia, 1821; Estados Dominicanos, 1821; S. Salvador, 1824; Libéria, 1824; Bolívia, 1827; China, 1827; Honduras, 1830; Açores, 1830; Algéria, 1830; Costa Rica, 1833; Nicarágua, 1835; Tunísia, 1838; Paraguay, 1842; Sião, 1844; Pérsia, 1851; Mónaco, 1857; Transval, 1857; Nova-Caledónia, 1859, Japão, 1861; Bulgária, 1864; Madagascar, 1866; Arménia, 1868; Bósnio, 1868; Montenegro, 1871; Afganistão, 1847; Chipre, 1878; Etiópia, entre 1890; Albânia, 1891, etc.

Presentemente, o único país do mundo — sem falar de algumas colónias — onde não se publica, que saibamos, qualquer jornal, é em Andorra. A república de Saint-Marin possui uma revista de 1916 e um jornal desde 1927.

As datas que transcrevemos são as da aparição do primeiro jornal publicado *no próprio país*; para alguns, já no estrangeiro tinham aparecido anteriormente jornais. Por exemplo, um jornal grego foi publicado em Viena em 1790; um jornal albanês, em Atenas, em 1882; um jornal búlgaro, em Smirna, em 1844; um jornal arménio, em Madras, em 1794, e um jornal japonês, na China, dentro de 1854, etc.

Se nos referirmos aos jornais diários, notaremos que depois da França, o seu aparecimento nos diversos países, se verificou pela seguinte ordem:

Áustria, 1782; Bélgica, 1785; Suíça, 1798; Portugal, 1802; México, 1805; Espanha, 1808; Grécia, 1812; Noruega, 1819; Índias inglesas, 1819; Brasil, 1821; Uruguay, 1824; Perú, 1825; Rússia, 1825; Austrália, 1827; Guatemala, 1828; Canadá, 1833; Venezuela, 1841; Bolívia, 1845; Ilhas Filipinas, 1846; Húngria, 1848; Panamá, 1849, e Cabo da Boa-Esperança, 1857.

Equador, 1860; Ilha Maurícia, 1862; Finlândia, 1862; Argentina, 1865; Geórgia, 1866; Sião, 1868; Arménia, 1870; Colômbia, 1873; Letónia, 1877; Costa Rica, 1878; Terra-Nova, 1879; Honduras, 1880; Dominicanos, 1882; Nicarágua, 1884; Bulgária, 1885; Tunísia, 1889; Estónia, 1891; Madagascar, 1896; Mónaco, 1897; Pérsia, 1898; Lituânia, 1904; Guadalupe, 1909; Albânia, 1913 e Chipre, 1922.

* * *

Seria interessante descrever qual o regime a que tem estado sujeitos os jornais, especialmente nos momentos mais culminantes da vida das nacionalidades, mas este pequeno estudo vai já demasiadamente longo, e tudo nos aconselha para que lhe ponhamos um ponto final.



Os transportes

Internacionais

e a grande organização comercial de Manuel B. Vivas, L.^{da}



Manuel B. Vivas

O nome da firma Manuel B. Vivas, L.^{da}, de que é gerente o nosso prezado amigo sr. Manuel Vivas, impõe-se cada vez mais à consideração do país, pelos valiosos serviços que vem prestando ao comércio e à indústria nacionais, quer pela rapidez com que os transportes de mercadorias são feitos, quer pela modicidade dos preços dêsses modelares serviços e quer, ainda, pela facilidade com que são feitos também os transportes internacionais.

Pelas suas modalidades, a Agência de Transportes da firma Manuel B. Vivas, L.^{da} é a mais completa de Portugal.

Recentemente, nas colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tivemos o prazer de nos referirmos ao excelente serviço que esta firma estava prestando à saúde e ao abastecimento do país com os seus vagões-frigoríficos, um serviço que precisava não só de ser generalizado mas também imposto pelas autoridades sanitárias, pois os géneros alimentícios, como o peixe, por exemplo, são transportados com rapidez, com toda a segurança, sem perigo de poeiras, chegando, portanto, ao seu destino com todas as suas propriedades nutritivas e de higiene, o que já não acontece com os transportes de outro género.

Tão oportuno foi êsse artigo, tão justo foi o nosso apêlo para que as nossas autoridades sanitárias se interessassem pela generalização dos vagões-frigoríficos, que o nosso importante colega de Beja — «Diário do Alentejo» — o transcreveu na íntegra, perfilhando, assim, a doutrina exposta nas nossas páginas.

Organização das mais completas e perfeitas, a Agência Internacional Aduaneira, de Manuel B. Vivas, L.^{da} cujos escritórios se encontram instalados na Rua do Arsenal, 124, 1.º, tem devidamente montadas as suas sucursais no Pôrto, na Beirã (Marvão) e em Vilar Formoso.

A filial de Vilar Formoso está entregue ao sr. Zacarias Vivas — com quem todos os portugueses contam, a quem os portugueses que atravessam a fronteira não podem deixar de recorrer. A propósito, transcrevemos de «O Século», edição de 20 de Setembro de 1936, o seguinte:

«Quem há que ao passar por Vilar Formoso, num salto a Paris, não tenha pronunciado um «obrigado» espontâneo à amabilidade sempre operante do nosso amigo Zacarias Vivas, que ali representa a Companhia dos «Wagons-Lits» e a dos Caminhos de Ferro da Beira Alta como seu inteligente e activo agente aduaneiro? Sem omitir, o que seria imperdoável, a sua representação do Automóvel Club de Portugal, na Fronteira, onde os nossos automobilistas «internacionais» bem conhecem os benefícios da sua acção como delegado daquela colectividade e como representante consular da nação vizinha.»

A Agência Internacional Aduaneira realiza toda a espécie de transportes internacionais, estando também habilitada a efectuar, nas melhores condições, despachos e trânsitos, possuindo também um serviço especial de grupagens de todos os países da Europa para Portugal.

O seu serviço de transportes de mercadorias entre a França e Portugal só tem merecido elogios de todas as entidades que a êle têm recorrido. Deve-se a essa organização magnífica o desenvolvimento das relações comerciais entre as duas nações amigas, havendo também um serviço especial para encomendas de pequenos volumes, que são entregues em 8 a 10 dias pelo caminho de ferro, via Hendaye.

Em França além das filiais de Bordeus e Hendaye, a Agência Internacional Aduaneira possui serviços combinados com a importante firma «Transports Mitjavile», 101, Quai de la gare.

Notas de viagem

Os Encantos da Costa Azul

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

III

7 HORAS DA MANHÃ. Marselha faz a sua «toilette». Nas velhas ruas, das vizinhanças da catedral e do «Vieux Port», tôdas as bocas de incêndio foram abertas. A água salta em jorros caudalosos e precipita-se pelas valletas, descendo em torrente as íngremes ladeiras, saltando nos passeios e inundando os patamares das casas onde, madrugadoras e activas donas de casa, de vassoira em punho, lavam e esfregam enèrgicamente o limiar das portas.

Assim começa, a sua actividade diária, a grande cidade mediterrânea. De minuto a minuto, nas praças J. Guesde, Carnet, Major, o movimento de minuto a minuto cresce. As lojas abrem-se umas após outras e não há café ou bar do «Vieux Port», que não tenha clientela. Até a elegante Cannebiere já se começa a animar. E, quem se debruçar da esplanada de la Tourelle ou do airoso terraço da catedral, verá, em baixo, que, no pôrto, entre os cais e os combóios de mercadorias que ali se alinham, vai um fremente formigueiro de actividade.

Aliás, em Marselha ou em Nice, em Paris ou em Roma, em Bordeus ou em Nápoles, em qualquer dia da semana, logo, às primeiras horas do dia, as ruas se animam de uma actividade que, mesmo tendo em conta as nossas proporções, só se verifica, em Lisboa, depois das onze horas. A nossa cidade de mármore e granito pode sem receio considerar-se a menos madrugadora das urbes europeias.

No que Marselha tem muito que nos invejar é no Jardim Zoológico. Precisamente, junto da placa de bronze fixada num candeeiro, que nos recorda que foi naquele local que, a 9 de Outubro de 1934, o rei da Jugoslávia e o Presidente Barthou foram assassinados, tomei um carro eléctrico para Long-champs.

Após a fonte monumental do «Castelo de água», apeei-me à porta do Jardim Zoológico. Entrada grátis porque paga, realmente, seria cara. Meia dúzia de jaulas de má visibilidade abrigam uns

pobres bicharocos neurasténicos, alguns de espécies raras, é certo, mas todos parecendo sofrer da nostalgia das selvas de onde os roubaram para junto daquela meia dúzia de árvores, de decrepita folhagem.

Mas, trocando a vista dos animais irracionais pela dos seus irmãos mais favorecidos, o espectáculo da grande e activa Marselha, durante todo o dia, é uma festa para os olhos, que fàcilmente não esquecem, seja a da gente das docas, seja a dos cidadãos dos bulevares larguíssimos, onde a civilização campeia de braço dado com o bom gôsto.

Duas grandes atracções da cidade: atravessar, na ponte móvel, e subir, de ascensor, a Notre Dame de la Garde. A ponte é um curioso tabuleiro rez-vez com o solo, e dependurado, como um baloiço, de outra ponte mais alta, erguida a uns cinqüenta metros. A alturas tantas, êsse estrado, no meio do qual vão carros e em cujos lados se sentam os peões, põe-se em movimento e desliza, a poucos metros da água, até à outra margem numa distância de 241 metros. Chegados à outra banda, os carros retomam a marcha, os peões saltam na terra firme, a ponte recebe nova carga dos que aqui a esperavam e que, por poucos soldos, escusam de ir dar a volta a todo o pôrto para atingirem a margem oposta.

Notre Dame de la Garde, a igreja querida dos marselheses, o templo para onde sobem tôdas as aflições e tôda a devoção do povo daquela terra, é uma elegante e magestosa basílica, de estilo bizantino, que ainda não tem um século, mas abriga, sob as abóbadas, uma capela ducentista, venerada desde remotas eras. Da esplanada da igreja, goza-se belo panorama sôbre tôda a cidade, larga toalha do Mediterrâneo e as ilhas próximas, entre as quais negreja a do Castelo de If, que Alexandre Dumas celebrou fantasiando o famoso Conde de Monte Cristo, que hoje, em Marselha, quási tôda a gente acredita haver existido, principalmente os turistas a quem no castelo de If se mostra, com a maior seriedade, as celas onde «estiveram» Edmundo Dantès e o Abade de Faria. É sabido que êles pre-

ferem ser enganados, a destruir uma fábula que querem autêntica. E, como o turismo precisa de exhibir aos forasteiros aquilo que êles desejam a todo o custo ver, arranjaram-lhes as celas do castelo de If, como em Verona mostram o túmulo de Julieta e, não tarda muito, em Londres, a casa de Baker Street, «habitada» por Sherlock Holmes.

Finalmente, em Marselha, um passeio ao longo da luminosa Corniche, mirando, à luz do sol a jorros, as águas plácidas do Mediterrâneo — mar pacato que parece discordar, com manifesta indiferença, das questões políticas que junto das suas margens as potências discutem —, tal passeio é coisa muito agradável, mas, justiça é dizê-lo: Quem, no Pôrto, tenha passeado ao longo da Foz do Douro, terá tido prazer igual, senão maior, ao do visitante da marselhesa Corniche.

Ao entardecer, subi a grande escadaria da estação de Saint-Charles, escadaria que mais parece de palácio real que de gare ferroviária.

À noute, saltei do comboio em Cannes. Cidade sossegadíssima àquelas primeiras horas da noite, já com os cafés quâsi desertos, os jardins solitários e explicando, como aliás em outras cidades francesas de muito maior importância, que a actividade matutina atrás elogiada só é possível quando os seus habitantes recolhem, também cedo, a penates. Subi para o quarto. A noite estava fresca. Contudo, cá em baixo, à porta de um café, em duas ou três mesas, uma dúzia de pessoas tomava refrescos. Entre estas, uma senhora já não nova, de camisola e calção, as pernas, mostrando até às coxas, o bronzeado da praia próxima, fumava uma cigarrilha entre dois tragos de licor.

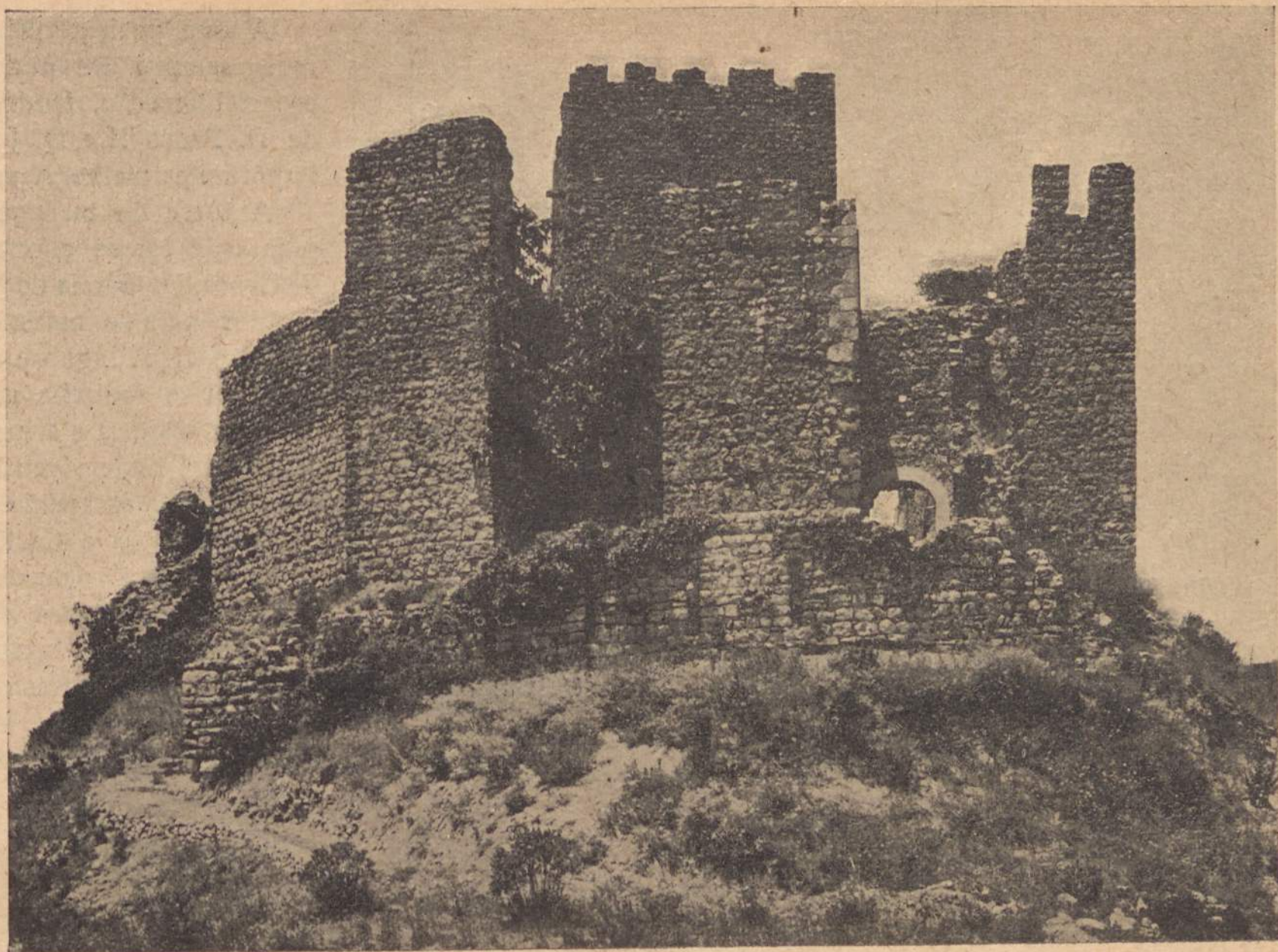
Na manhã seguinte, ao longo da praia, pelo lu-

xuoso passeio de la Croisette, ao longo da «allée Liberté» e do cais de St. Pierre, junto do qual se amarravam dezenas de elegantes hiates de recreio, ainda mais despidas do que a senhora do licor, beldades de várias idades, passeavam tranqüilamente as suas academias, num espectáculo generoso mas comum por aquelas luxuosas praias da Côte d'Azur onde a outra surpresa, para o forasteiro desprevenido, consiste na ausência de areia em muitas dessas praias de luxo. As sereias locais doiram os corpos, estendidas sôbre um tapete de seixos, pois outra coisa não há nas referidas plagas.

As cidades e praias da famosa Riviera, que aliás corresponde por completo à fama de beleza que por todo o mundo os cartazes de turismo lhe apregoam, parecem-se tôdas mais ou menos umas com as outras. A Croisette, de Cannes, ou o passeio dos Ingleses de Nice, são duas belas irmãs, filhas do mesmo garboso progenitor: o Mediterrâneo. E as banhistas, que por elas passeiam ou folgam nas verdes e transparentes águas do histórico «Mare Nestrum», parecem ser as mesmas que vi em Cannes, com que me cruzei em Nice, que fui encontrar em Monte Carlo. Só os «maillots» e os lenços, que lhes sustêm os cabelos quâsi sempre loiros é que variam em padrões, estilos e tipos variados até ao infinito.

A Costa Azul, pela sua beleza natural, e pelas belezas que vêm juntar-se aos encantos da Natureza, concorrendo à festa com a contribuição muito apreciável dos seus encantos próprios, é um museu de arte natural em que o forasteiro lastima não ter os cem olhos de Argos para acudir a tôdas as formosuras inertes e animadas que lhe solicitam a atenção.





CASTELO DE POMBAL

Castelos de Portugal

PÁGINAS DE PEDRO ONDE SE GRAVOU
A NOSSA HEROICA E LINDA HISTORIA

Por MARINO D'ORNELLAS

AQUI, além, dispersos e solitários pelo nosso encantado Portugal, erguem-se os velhos Castelos, já carcomidos pelo pó implacável dos séculos.

O outrora, foram rijos baluartes, feitos de dura pedra granítica, de onde em onde, numa fenda aberta em seu seio, se albergava um heróico lusitano, pronto a bradar o perigo do inimigo. Assim, contra êstes vigorosos pilares, desfizeram-se as ondas humanas de Islam, os chavecos da Berbéria, e mais tarde, as orgulhosas e bravas hostes napoleónicas. Hoje, pobres Castelos, vítimas do Homem e das Intempéries, aguardam que os tratem e perservem, dêstes seus inimigos tão implacáveis.

Cada Castelo é uma página da nossa História; êle encerra estranhas e fantásticas lendas, que no fundo, encerrarão outros tantos e verdadeiros episódios da

existência dum povo tão idealista, como é o português.

Criamos com a leitura da vida dos Castelos, uma formação de espírito e amor pátrio deveras interessante e útil. Sente-se, vivem-se êsses personagens heróicos, que pululam na nossa História, que, morrendo e sacrificando-se, legaram à posteridade, a Nação portuguesa.

Suas altaneiras muralhas são testemunhas silenciosas e quêdas dum passado glorioso, que é preciso cada vez mais arreigar em nossa mente, para que o futuro seja criado à sua imagem.

Os Castelos de Portugal são de arquitectura máscula, como o eram os seus detentores. Erguidos sobre frondosos penhascos, em posições inexpugnáveis, constituídos por altas e lisas tôrres, apresentam um



CASTELO DE PALMELA

aspecto pesado; nisso se vê, que nos seus princípios apenas a idéia de defesa predominou na sua construção. Só mais tarde, após os Descobrimentos, surgiu então um pouco de luxo e comodidade nessas edificações, mas nunca se abstendo inteiramente esse vigor arquitectónico, tão simpático e necessário ao nosso viver. Até mesmo, nas construções dos solares e paços não é raro ver-se uma ou duas dessas despidas tôrres, evocadoras do velho castelo guerreiro.

Os castelos foram o mais seguro sustentáculo do regime feudal, que vigorou em quasi toda a Europa e que aliás no nosso país pouco se fez sentir, e também, os melhores obstáculos que se opuseram à invasão dos slavs e tribus asiáticas que ameaçaram subverter a Europa. Houve uma época em que se poderam contar em Portugal, para cima de trezentas dessas fortalezas, formando assim uma extensa cadeia, que circundava completamente o nosso país.

Aqui, na Capital do Império, existe um desses inúmeros castelos — o de S. Jorge. Famoso entre os famosos, suas muralhas viram o que mais de belo se passou na lendária Olíssipo. Junto às muralhas, degladiaram-se por muitos dias, os portugueses de antanho e os infiéis. Vivenda rial, nasceram e morreram, adentro dos seus muros, príncipes e reis. No período dos descobrimentos, após as suas maravilhosas viagens, os navegadores eram recebidos, nesse paço, a dar conta dos seus feitos.

Ainda à vista desta quão formosa Lisboa, outro vigoroso e amplo castelo ergue-se. É o de Palmela, por cuja posse se bateram denodadamente as tropas de Afonso Henriques. Pouco tempo durou em suas mãos, pois foi reconquistado pelos serracenos. Contudo, em 1165 voltou definitivamente ao poder dos lusos, sendo em mais longínquos tempos, cabeça do mestrado da Ordem de S. Tiago.

A sua posição privilegiada, mereceu sempre dos poderes reais uma especial atenção, tendo nos reinados de D. Pedro II e D. João I, sofrido importantes melhoramentos.

A torre de menagem é notável, pois nela esteve encerrado o Bispo de Évora, D. Garcia de Meneses, conspirador para o assassinio de El-rei D. João II. A lúgubre masmorra, em que mal se indireita um homem de mediana estatura e a luz quasi é nula, foi o local onde viveu e morreu este implicado do assassinio de El-Rei.

Por todo este Castelo pairam recordações da Ordem de S. Tiago, repousando ainda nas suas ruínas, a urna funerária do mestre da Ordem, D. Jorge de Lencastre, Duque de Coimbra, bem como, de inúmeros e ilustres cavaleiros da mesma.

Após a extinção das ordens religiosas, este monumento foi olvidado, sofrendo, anteriormente, importantes estragos com o cataclismo de 1755.

Se este é a recordação da Ordem de S. Tiago, os Castelos de Tomar, Almourol e Pombal, relembram outra, não menos famosa Ordem — a dos Templários. — Seu mestre foi o intrépido conquistador, D. Gualdim Pais, a quem Portugal ficou devendo feitos de heroicidade superior. Por eles recebeu Gualdim Pais a doação do Castelo de Tomar e terras de Cêras, instalando-se então, num mórro das margens do Nabão, onde foi edificado o dito Castelo, que havia de ser cabeça de milícia, e que passados anos, tão desesperada resistência ofereceu aos mussulmanos de Yacub, que tiveram de levantar cerco, após seis dias



CASTELO DE TOMAR

de apertado assédio. O Castelo de Tomar foi igualmente cabeça da ordem de Cristo, então feita para substituir a dos Templários, dissolvida pelo célebre processo movido pelo rei de França, Filipe, o Belo.

O outro Castelo de D. Gualdim Pais, é o do Almourol, um dos mais interessantes de Portugal pelo pitoresco da situação e lendas que sobre o mesmo correm. Suas tôrres são cobertas de musgo e heras que espelhando-se nas águas tranquilas do Tejo, dão um cunho especial a esta fortaleza. Em noites de luar, este suave Castelo tem o seu quê de sonhador. Decerto, tais condições, larga influência tiveram nessas imensas lendas, que à sua volta se crearam.

Ainda outro Castelo de Gualdim Pais. O de Pombal, cujas pedras foram cenário das desavenças tidas, entre D. Diniz e seu filho, o Infante D. Afonso, indo este último viver, após as pazes feitas pela Rainha Santa Isabel, para este mesmo castelo.

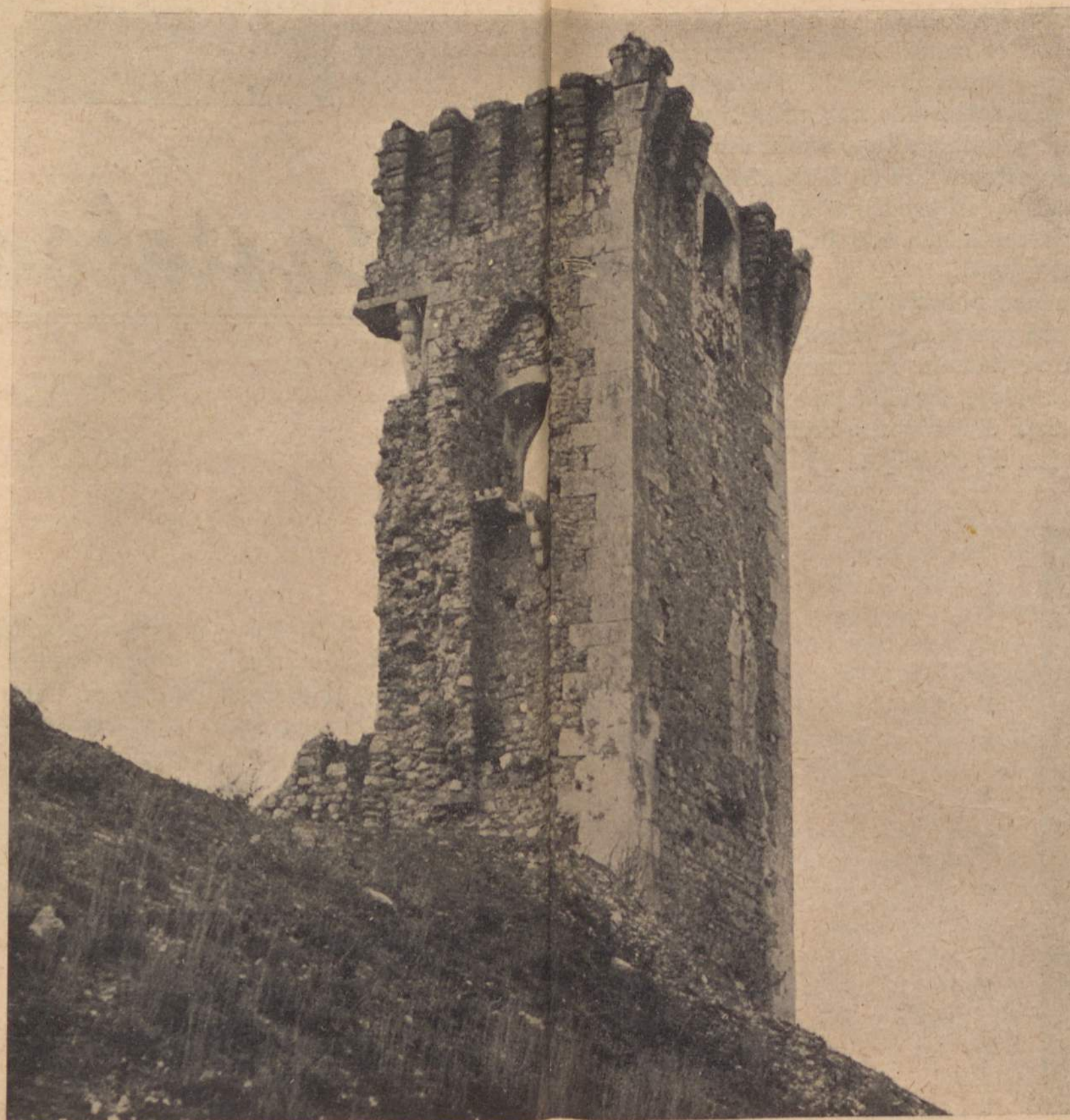
Além dos Templários, um dos seus alcaides-mores, foi o Conde de Castelo Melhor, que ali se refugiou para escapar às perseguições de D. Pedro II.

Duas lendas a justificar o seu nome, são assinaladas pelos historiadores: Diz uma, que quando D. Gualdim Pais, se aprestava para construir o Castelo naquêles rochedos, notou, que êsses eram povoados de imensos pombos. Vindo daí o seu nome: Castelo de Pombal. A outra lenda diz que passando por ali um rei, e vendo sobre as ameias duas pombas brancas, exclamara — Famoso pombal! —

Outro Castelo famoso é sem dúvida, o de Porto de Mós, a que anda ligada a figura lendária de D. Fuas Roupinho.

É de remota fundação, pois, segundo se crê, é do século IX, e foi construído pelos mouros.

A seguir à tomada de Lisboa e Santarém, D. Afonso Henriques, decidiu apoderar-se deste castelo, para o

C
A
S
T
E
L
O
D
EP
O
R
T
O
D
E
M
O
S

que saindo de Coimbra, se dirigiu a Leiria, e após um descanso, retomou a marcha, factos êstes, realizados sôbre o maior segrêdo o que deu em resultado apanhar a guarnição mourisca desprevenida e facilmente tomou a dita praça.

D. Afonso passou a fio de espada todos os mouros e nomeou seu alcaide, D. Fuas Roupinho.

Mais tarde, os mouros reüniram-se com poderosas fôrças, e sabendo que D. Afonso andava com guerras em terra alentejana, dispuseram-se a retomar a fortaleza, sob o comando do famoso Gamir, o qual se fazia acompanhar de seu irmão. D. Fuas sabendo de tal, foi procurar reforços, deixando na fortaleza uma pequena guarnição, que bravamente aguentou o embate. Com gente de Santarém e Alcanede, organizou o lendário capitão poderosas fôrças, as quais aproveitando a manhanzinha, caíram sôbre os sitiante ainda adormecidos e fizeram grande chacina. Por tal feito, recebeu D. Fuas Roupinho várias mercês e honrarias.

Logo a seguir à morte de D. Afonso Henriques, os sarracenos voltaram a pôr cêrco a Pôrto de Mós, destruindo-a não só, mas também uma povoação que se havia edificado à sombra daquelas muralhas.

D. Sancho I reconstruiu, alargou e edificou Pôrto de Mós, que se manteve depois até aos nossos dias.

Estranha e discutida figura é a do primeiro Alcaide de Pôrto de Mós, o célebre D. Fuas Roupinho, a quem se atribui a lenda que cavalgando para os lados do mar, em perseguição dum veado, e sem ver o perigo que corria, pois o denso nevoeiro dificilmente deixava lobrigar, encontrou-se inesperadamente em cima dum alto penedo, perpendicular ao abismo do oceano, no qual se despenharia.

Salvou-se, porque implorou a protecção de Nossa Senhora da Nazaré, que fez estacar o cavalo. Em complemento disto diz-se que o viado era o Diabo, e, nos rochedos da Nazaré ainda se encontram as patas do cavalo gravadas na pedra,

D. Fuas Roupinho é também nomeado como, sendo o primeiro almirante português. Nos Luziadas, Camões faz-lhe menção:

— Vês êste, que saindo da cilada
Dá sôbre o rei, que cerca a vila forte?
Já o rei tem preso e a vila descercada:
Ilustre feito, digno de Mavorte!
Vê-lo cá vae, pintado n'esta armada,
No mar também aos moiros dando, a morte
Tomando-lhe as galés, levando as glória
Da primeira marítima victória?

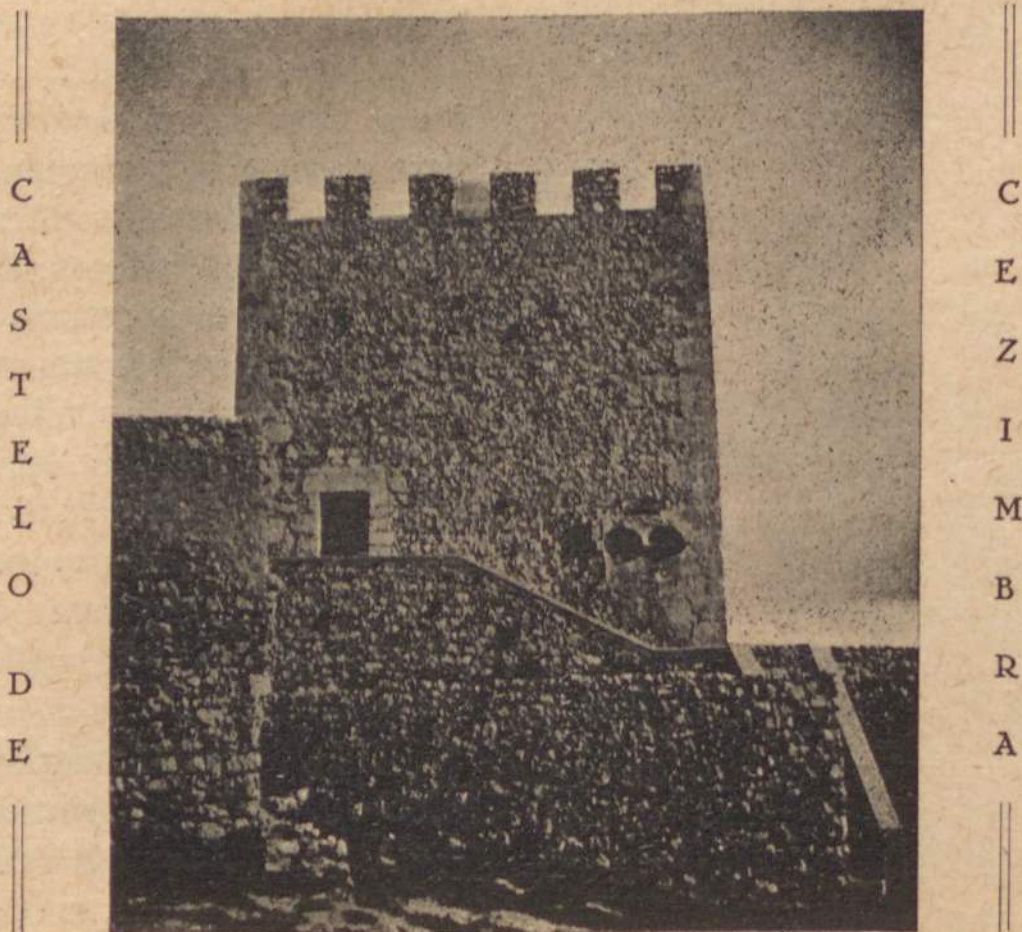
— É Dom Fuas Roupinho; que na terra
E no mar resplandece juntamente
Co'o fogo, que acendeu junto da serra
De Abyla, nas galés da moira gente.
Olha como, em tão justa e santa guerra
De acabar pelejando está contente!
Das mãos dos moiros, entra a feliz alma
Triunfando, nos ceus, com justapalma.

Por estas estrofes do canto 8.º, se vê quanto gloriosa foi a sua morte. Morreu em plena batalha naval, depois de ter cometido imensos feitos marítimos, um dos quais muito o distinguiu, que foi o ter ido ao pôrto de Ceuta queimar as naus dessa poderosa esquadra mussulmana. Sôbre êste feito divergem muito as opiniões, porém o que é certo, é que D. Fuas Roupinho foi o nosso primeiro almirante e a êle se devem inúmeros feitos marítimos.

Eis assim, alguns dos muitos factos e lendas, que povoam êsses velhos e tristes Castelos de Portugal...

Agora, que se vão comemorar os Centenários da Nacionalidade e Independência, seria a meu ver interessante, erguer, em determinado dia nêsses baluartes derrocados e solitários, as bandeiras que serviram para dilatar a Fé e consolidar êste país, que será eterno e se chama Portugal.

Talvez assim, algum pobre aldeão desconhecedor da sua História tenha curiosidade em saber, que bandeira é aquela que vê tremular nas ruínas do monte, ao longe. Essa curiosidade, levá-lo-á junto de alguém que lhe informe. Será à noitinha, o boticário; ou o senhor prior, na missa do domingo...



C
A
S
T
E
L
O
D
E

C
E
Z
I
M
B
R
A

aviação

Linhas aéreas

Pelo Capitão HUMBERTO CRUZ
(Oficial Aviador)

Os anos passam na voragem do tempo.

Aquilo que há muito venho dizendo e que já tive o prazer de ver compreendido por alguns dos valores da nossa terra, serve-me ainda hoje para assunto da minha colaboração na *Gazeta*. As linhas aéreas nacionais de emperrada organização mereciam ainda mais interêsse que aquele pouco que lhes prestam. Somos um Império refulgindo duma História de interêsse universal. Às nossas concepções de outrora estão ligados grandes lances de civilização e os fundamentos de outros Impérios.

Fomos grandes! Trazidas de antanho, as recordações que revigoram o nosso orgulho, devemos respeitá-las sem perder tempo para melhor criarmos novas eras de valor e grandeza.

Olhemos pois o futuro sem perdas de rotineiras prudências.

Sejamos menos avaros no arranjo do legado que teremos de entregar às gerações futuras. Portugal precisa daquela teia de comunicações que lhe firme o título de Império.

A bandeira de Portugal deve ser levada nas aeronaves que liguem as terras, até às mais longínquas, onde se sente ainda a sua soberania.

Diz-se quási levianamente:

Portugal é senhor de territórios onde as Aviações transoceânicas e transcontinentais têm de buscar seus apoios e suas bases. Como outrora, Portugal é centro de meio mundo. Lisboa é aeródromo terminal da Europa. A Guiné, Açores e Cabo Verde são indispensáveis no tráfego aéreo Atlântico. Angola e Moçambique definem posições africanas de maior relêvo.

Diz-se tudo isto e mais, que são indiscutíveis verdades.

Mas recordemos que outrora as caravelas serviam as possessões de Portugal e hoje são os aviões de outros que se servem do que é nosso. É bem diferente o aproveitamento. Serão bem diferentes as conseqüências materiais e morais.

Não podemos aceitar sem preocupações a ideia de que os outros nos julguem incapazes de explorar o que nos pertence.

É com personalidade, é com actos, que os povos alinham no labor do progresso.

As obras grandes, as que firmam os povos, são tôdas aquelas que se reflectem no futuro e não aquelas que vivem insufladas de paramentos em acanhadas épocas, na vida duma geração.

Que outras utilizem o que é nosso é de elementar aceitação, mas, paralelamente, cingidos ao nosso esforço, à nossa capacidade.

A Madeira, Açores e Lisboa deveriam ser já hoje servidos pelas nossas aeronaves.

A linha imperial Lisboa-Angola-Moçambique deveria ser um argumento sólido do nosso ressurgimento.

Cabo Verde e a Guiné poderiam entroncar com bandeiras nossas nas linhas aéreas mais próximas e bem assim a Índia, Timor e Macau.

Será grandeza demasiada para o nosso valor ter carreiras aéreas que liguem Timor a Batávia, Macau a Hanoi e Goa, Damão e Diu a Karachi onde passam as linhas que da Europa vão ao Extremo-Oriente?

Será tão acanhado o nosso poder de realização que torne impossível a montagem da linha aérea Imperial Lisboa-Angola-Moçambique?

Poderemos julgar transcendente para nós a exploração aérea do triângulo Lisboa-Açores-Madeira?

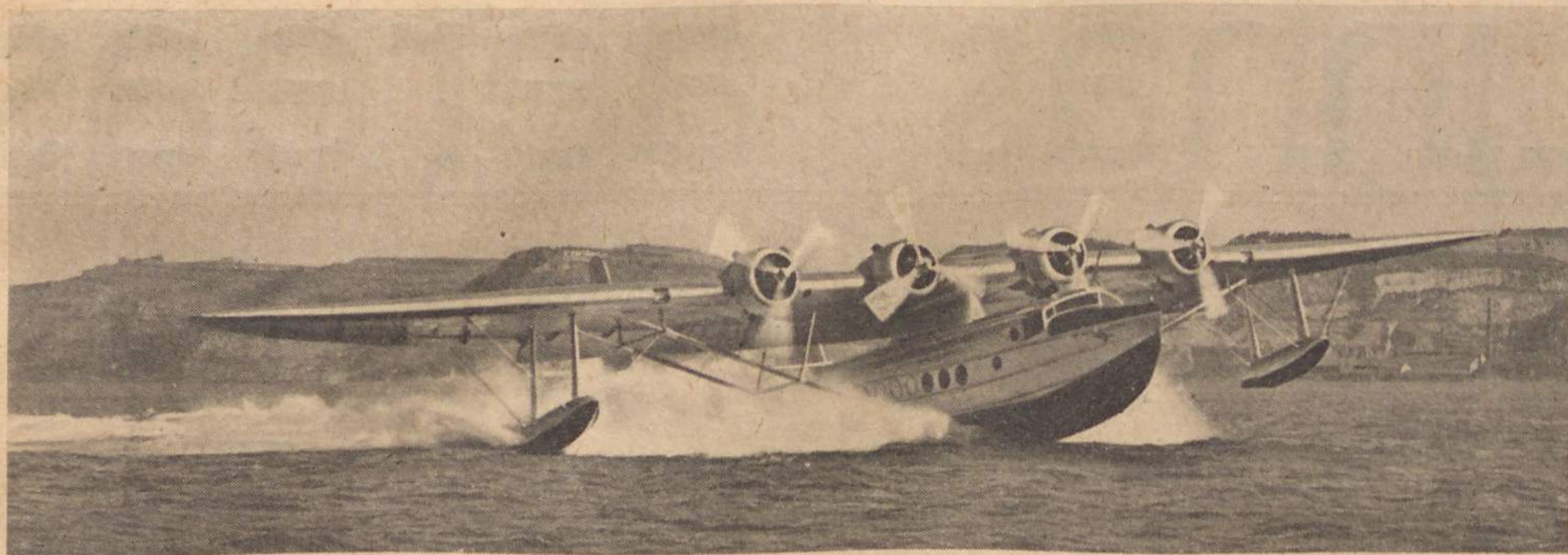
Será utopia pensarmos que era fácil ligar Bolama a Dakar e S. Tomé à linha francesa, em Ponte Negra?

De forma alguma!

Temos a consciência do nosso poder e só pecamos por, muitas vezes, não pensarmos no que nos é possível realizar e devemos construir.

Somos contemplativos!

Porque o havemos de ser só para o trabalho dos outros, alimentando a descrença no nosso valor?



Um transatlântico aéreo no Tejo

Se, individualmente, pensássemos em gastar o dinheiro só naquilo que nos desse pronto fruto, não poderíamos educar os nossos filhos para os entregar a outras gerações como produto orgulhoso do nosso esforço.

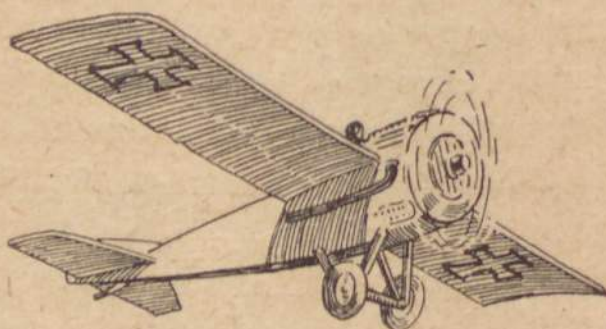
A Nação, mais do que cada indivíduo, deve pensar na continuidade do valor da Raça.

Porque temos orgulho da nossa Santa Terra?

Porque olhamos para trás de quando em quando e pensamos como Alves Mendes quando no seu celebrado discurso «Pátria» disse:

«Dá vertigens ler uma história destas, magnetiza pertencer a um país tal, causa orgulho ter compatriotas semelhantes. E com o mesmo aprumo com que S. Paulo exclamava «Civis romanus sum» qualquer de nós, ao rememorar tão clara estirpe, pode descobrir a cabeça, tem direito a levantar a cabeça e dizer a rosto aberto: conto uma prosápia ciclópea, descendo dos varões que grangearam nas lutas do mérito e burilaram nos bronzes da história as mais puras glórias humanas—sou cidadão português».

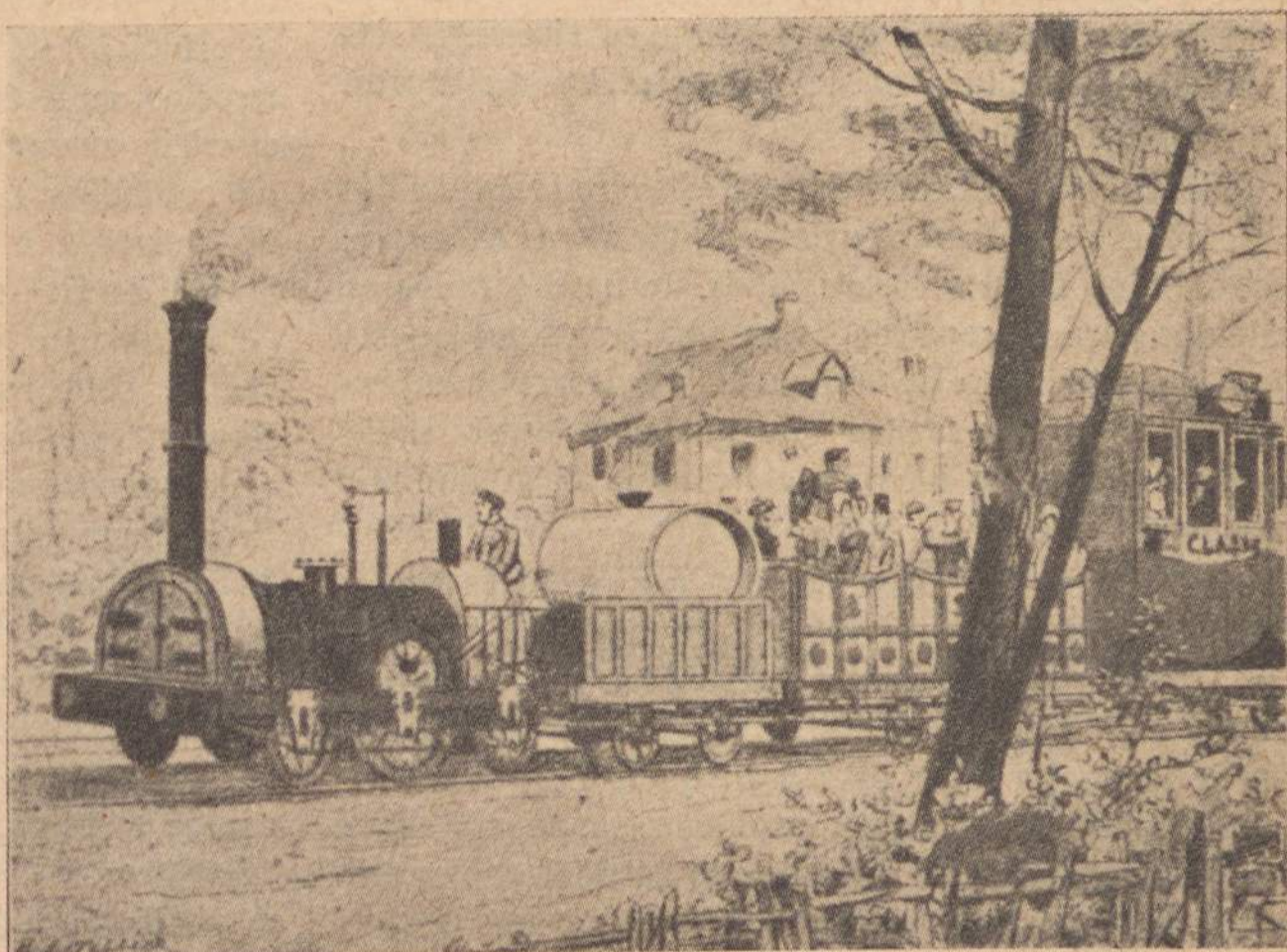
Assim deverão poder falar outros nas gerações que se sucederem.



A influência dum atrazo na criação dum petisco, quando a linha férrea de Paris a Saint-Germain... não chegava ao fim

por ALEXANDRE SETTAS

Evocação sem vislumbres de lembrança e limitada aos elementos compulsados — Apreciações divergentes àcerca dos caminhos de ferro — Considerações sobre acaso como factor de ordem criadora — Os combóios sempre tiveram atrazos — A Real comitiva da Rainha de França — Apreensões dum mestre de cerimónias — Surpresa agradável e inesperada de certo cozinheiro.



O combóio de Paris a Saint-Germain, conforme um raro documento da época

AINDA que eu me arrogasse a virtuosa qualidade de possuir uma memória de tão fenomenal prodígio que, por seu quilate, pudesse garantir com a mais absoluta fidelidade das minhas reminiscências qualquer pretérita acção a evocar, certamente no caso presente, ninguém acreditaria no relatado.

E teriam razão em assim julgar porque, não obstante ter nascido no século passado, ainda não era nado em 24 de Agosto de 1837, data, segundo a qual os meus canhenos ferroviários registam, foi inaugurada em França a primeira linha de caminho de ferro, partindo de Paris e seguindo até Pecq, próximo de Saint-Germain-en-Laye, a mesma que mereceu de Thiers, então Presidente do Conselho de Ministros, esta apreciação pouco lisonjeira, mas que com a evolução dos tempos se tornou errónea:

«O caminho de ferro é como que um grande brinquedo para divertir adultos, mas nunca poderá ser

utilizado a sério pelo público, tanto para a condução de pessoas como para o transporte de mercadorias».

Calha, talvez, aqui dizer que ao invés do conceito pouco auspicioso em que o grande homem de Estado francês e ínclito historiador tinha o caminho de ferro, e mesmo ao contrário do muito que se tem escrito em letra de fôrma, quando a primeira linha ferroviária francesa, para o transporte de cargas, fôra anteriormente inaugurada, em 1 de Outubro de 1828, no percurso de Lyon a Saint-Etienne, o sábio Arago considerou-a como «um muito engenhoso meio de transporte, interessante mesmo, mas sem função prática na economia do país».

De facto, parece que só em 1 de Março de 1832 se facultou ao serviço do público uma linha férrea, com a extensão de 20.743 metros, ligando Pont-de-Âne a Andrézieux, mas êsse trajecto não era feito positivamente pela fôrça única do vapor, pois havia diversos

relais onde se sujeitava a marcha do comboio ao efeito da compensação de carros com tanques de água, servindo de contra-pêso e deslocados por cavalos.

Só em 1845, isto é, depois de ter sido inaugurado o primeiro caminho de ferro de Paris a Saint-Germain é que esta linha ficou em absoluto explorada pela tracção mecânica.

Vamos, porém, ao assunto a tratar, segundo a epígrafe dêste artigo de ligeira investigação e seja-nos perdoado o facto de anteceder a resenha com alguns comentários.

Na maior parte das invenções (e neste plano, embora o seu insignificante valor próprio, é preciso colocar-se o achado das saborosas batatas fritas ao "soufflet"), e simples acaso tem desempenhado um factor decisivo ou, pelo menos, preponderante na criação dos inventos.

Por isto se deduz que há sempre circunstâncias especiais determinantes de novos efeitos criadores. Ora vejamos:

Arquimedes, quando um dia estava a tomar banho descobriu o seu famoso princípio, tão importante que, através dos séculos, serve ainda de base a todos os cálculos para as construções navais. Sem a descoberta de Arquimedes não haveria navios a sulcarem a superfície das águas, a menos que qualquer outro sábio viesse a chegar a idêntica conclusão, ainda que por *modus* diferente;

Se Galileu não estivesse uma vez na célebre catedral de Pisa (a tal que, a-pesar-de não ter sido construída com pasmosa inclinação sobre a perpendicular, nunca mais, aparentemente, se há de reger pela lei do fio de prumo) a olhar para o ar, quem sabe se a congeminar acêrca de algum problema... de geometria no espaço, quando o sacristão ao acender um candelabro lhe imprimiu inadvertidamente um movimento oscilatório, não ficava descoberto, desde então, êste outro princípio de física: "as oscilações dum pêndulo conservam sempre a mesma direcção, ainda que a sua amplitude, pouco a pouco, vá diminuindo".

Estava pois resolvido o que sem essa casual observação ficaria por encontrar e nós não teríamos agora os relógios de parede, nem muitas outras coisas a que a lei do pêndulo está votada.

Se um fortuito acaso não houvesse denunciado a Daguerre certo dia em que deixara por descuido uma chapa recoberta de iodeto de prata que a imagem dêsse objecto se reproduzia fielmente na superfície iodada não era a fotografia a magnífica realidade de hoje, muito embora o professor Schulze, já em 1727 chegasse a notar que os sais de prata eram sensíveis à influência da luz, Daguerre que trabalhara com Niepce aturadamente no seu laboratório, compulsando tratados de química, e entre retortas, cadinhos e tubos de ensaio, para encontrar uma solução que até à data se lhe antolhava insolúvel, teve por um simples e fortuito descuido o maravilhoso X do problema que tanto o preocupava;

Se Newton não apanhasse uma vez com uma maçã na cabeça, na ocasião em que estava debaixo da árvore que as criava, não tiraria esta conclusão:

"Há uma força, a atracção da gravidade, que atrae os corpos para o centro da terra (mesmo que êstes na sua queda não passem da superfície do solo onde tocam) precipitando-os com velocidade uniformemente acelerada".

Dessa observação do sábio nasceu a lei da gravitação universal.

Se Deniz Papin, que a história diz ter vivido isolado de sua família, não estivesse uma vez forçado pelas circunstâncias a cozinhar os alimentos numa panela, nunca poderia descobrir a admirável força da água fervente, teria estudado as vantagens applicadas do vapor e Fulton, Watt e Stephenson nunca inventariam, o primeiro, os barcos a vapor, o segundo, o princípio da máquina a vapor de duplo efeito e o terceiro, as locomotivas dos caminhos de ferro e seus aperfeiçoamentos, isto é, não teriam quiçá, aparecido os comboios resfolegantes e potentes a percorrerem no universo e vertiginosamente essas intermináveis barras de aço, equidistantes em rigoroso paralelismo.

E, se não houvesse os comboios todos nós devemos concordar que seria uma enorme estopada servirmo-nos de outro qualquer meio de transporte visto que facilmente se reconhece como muito superior a qualquer outro meio de locomoção e por isso preferível aos demais, sob todos os pontos de vista, ainda que com os mais variados argumentos ousem tentar absorver-lhe as nítidas vantagens que justamente usufrui o caminho de ferro.

Ora, sem mais derivações irradiadas de que estamos a tratar, vamos ao caso das batatas fritas ao "Soufflet".

Como já se disse anteriormente foi em 24 de Agosto de 1837 que em França se realizou a inauguração do primeiro caminho de ferro, partindo de Paris. Saiba-se contudo, igualmente, que já naquela remota época era impossível conceber-se a idea de qualquer solenidade de vulto sem se conferir um certo lapso de tempo destinado aos discursos e, complemento, as comezainas em banquetes mais ou menos opíparos.

Para tal fim, na data da inauguração da referida linha tinha sido elaborado o programa da recepção oficial em Pecq ao comboio que deveria conduzir, além de grande número de notabilidades da época, a música da Guarda Nacional, os Prefeitos do Sena e da Polícia, o Ministro do Comércio, os Duques de Aumale, Montpensier e Orleans, com as duquesas dos mesmos títulos, o Chanceler de França e a própria Rainha Maria Amélia com as infantas, ainda que triunfando dos extremos cuidados do Rei Luiz Filipe e da quasi total opposição dos Conselheiros da Côrte que consideraram o feito como excessiva imprudência da augusta senhora.

E dêsse programa não poderia faltar um agape, onde por qualquer capricho da arte culinária entraria

como prato de honra qualquer iguaria composta ou acompanhada por batatas fritas.

O combóio oficial que aliás cumpria o seu inicial trajecto à média horária de 56 quilómetros, gastando apenas 25 minutos, (*) no percurso (velocidade admirável e incrível para a época — e que a todos prodigalizou uma esplêndida viagem, por motivos estranhos à sua função de exacto caminheiro, não partira à hora estabelecida previamente e, assim esperado com anseio e atrazo em Pecq, brilhava arreliadoramente pela sua falta à chegada, tal como se fôsse um dos dêste século que teimasse em infringir o horário estabelecido.

Todavia, o chefe da estação persuadido de que o primeiro combóio que percorria essa linha e que para maior honra transportava a soberana e outras ilustres personagens cumpriria com exactidão o horário que os serviços de exploração lhe marcaram, tinha a certa hora, que calculara como a conveniente ordenado ao Vatel de ocasião que lançasse na frigideira, onde o azeite já crepitava, as batatas a fritar, para estarem prontas a comer logo e pouco depois da chegada dos ilustres viajantes.

Sucedeu porém, que à hora marcada para a recepção o combóio estava ainda longe de iniciar o percurso, o que determinou a circunstância inesperada das batatinhas já meio fritas serem retiradas do seu banho escaldante de azeite onde permaneciam.

Quando chegou à estação de Pecq a Rainha Amélia com comitiva e pouco depois tomava lugar na sala improvisada para o banquete, após os discursos do estilo enquanto a música da Guarda emitia os seus acordes de homenagem, o chefe da estação e investido

(*) N. do A. — Na actualidade êste trajecto, de Paris a Saint-Germain é efectuado em 21 minutos.

das duplas funções, protocolares e das de mordomo, ordenou o prosseguimento da interrompida tarefa culinária.

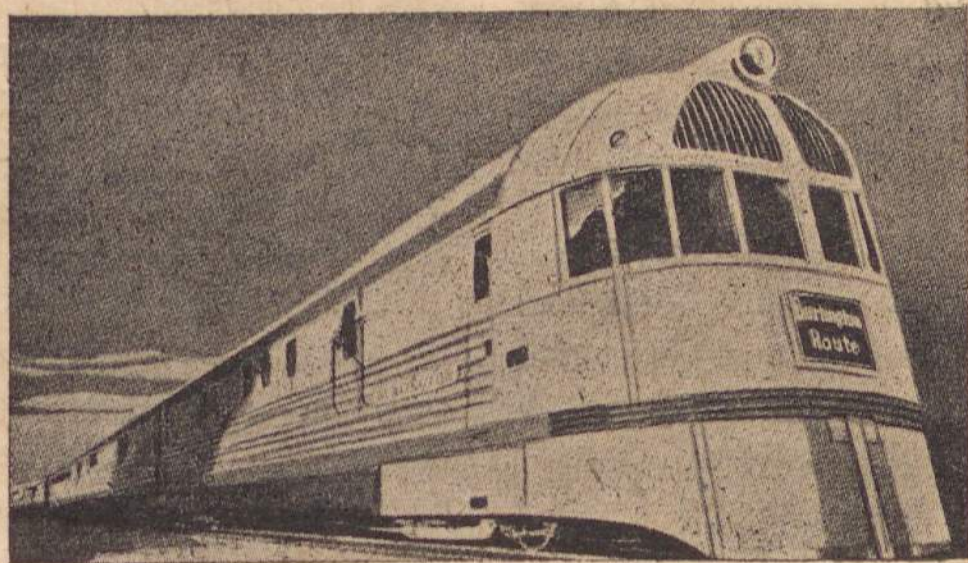
Então, ó angústia das angústias, o pobre chefe arrebelava-se ao informarem-no de que as loiras batatinhas, quem sabe se também irritadas pela demora do combóio inchavam e revoltavam-se no seu escaldante banho de azeite a ferver e tôdas elas aumem-tavam de volume, tornavam-se como que em almo-fadas, esticando a crosta aloirada, a tal ponto que pareciam balõezinhos de ouro.

Nessas circunstâncias que fazer? Fritar novas batatas ou apresentá-las mesmo assim, justificando depois as razões para atenuar a má impressão causada?

E, como não havia tempo a perder foram como estavam para a mesa, suponhamos, a rodear fatias de carne assada em pratos compostos a primor, enquanto os responsáveis esperavam ansiosos pela apreciação do que lhes importava.

Mas, ó milagre dos aflitos! Sua magestade que gostava de as ver assim apresentadas, achou-as tão saborosas nesse mixto de tenra rijeza e tão bem lhe souberam que, extra-protocolarmente, repetiu o prato das esplêndidas batatinhas fritas.

Por fim, afastado já o desespero pela preocupação que o manjar pudesse determinar recebeu o cozinheiro parabens pela admirável surpresa proporcionada e, se calhar julgaram-no um genial criador de acepipes, quando afinal, visto os factos à luz natural da verdade apenas o acaso (o acaso de sempre!) determinára êsse sucesso de arte culinária que, por não ficar esquêcido dos tempos, veio até aos nossos dias, embora com a origem geralmente desconhecida de quem o consome e aprecia.



Automotora moderna dos caminhos de ferro ingleses

A Auto-Mecânica de Portugal e a sua situação financeira

Vai além de 5 mil o número dos
associados desta Cooperativa, estando
próximo de 4 mil contos o seu capital



Tenente-coronel de Eng.ª Plínio Silva

EM volta da «Auto-Mecânica de Portugal» tem-se feito, desde a sua constituição, uma grande celeuma. Formaram-se até dois partidos, um, derrotista, que procura o aniquilamento da Cooperativa, e outro, o maior, que põe naquela organização as suas melhores esperanças.

E' certo que à roda de qualquer iniciativa, mesmo de carácter oficial, surgem sempre as inevitáveis críticas hostis, e que para se vencer em Portugal é necessária uma grande dose de optimismo e de resistência moral.

Não é um defeito característico dos portugueses este hábito de combater tudo que é nosso, é uma tradição generalizada em todos os países.

E porque se combate a «Auto-Mecânica de Portugal»? Não deu ela já provas de que pode vir a ser uma poderosa e vasta organização de transportes? Quatro magníficas viaturas, de linhas modernas e de grande conforto, fizeram já demonstrações, por diferentes vezes, em passeios através de algumas das principais localidades do País.

Ultimamente, a «Auto-Mecânica» voltou a estar em foco. E, no 2.º número da «Gazeta de Camionagem», que se edita em Lisboa, lemos com interesse uma entrevista do sr. tenente-coronel de engenharia Plínio Silva, individualidade muito conhecida no nosso meio, que a um redactor daquela publicação concedeu uma importante entrevista sobre a cooperativa de transportes.

O sr. engenheiro Plínio Silva declarou nessa entrevista que tendo sido político sem facciosismos e sem compromissos de espécie alguma, animado unicamente da intenção de trabalhar pelo interesse nacional, deseja hoje continuar a trabalhar com o objectivo de produzir qualquer coisa de útil ao País.

Fomos também ouvir o ilustre presidente da Direcção da «Auto-Mecânica». Com desassombro e também com optimismo, com aquê optimismo que caracteriza os homens que confiam no futuro e em si próprios, o sr. Plínio Silva declara-nos logo de entrada:

— Eu não ignoro as campanhas que nos fazem e por que elas se fazem, como de igual modo não desconheço as simpatias, as dedicações que envolvem a «Auto-Mecânica». Todos os dias nos chegam cartas de aplauso à nossa iniciativa. E assim a nossa situação financeira melhora constantemente, estando o capital da cooperativa prestes a atingir a quantia importante de

quatro mil contos, o que vem provar que a população de Lisboa deseja ver em breve transformada em realidade uma grande e legítima aspiração.

— Com quantos associados conta já a «Auto-Mecânica»?

— Com mais de cinco mil, número altamente expressivo, de uma esmagadora eloquência perante a atitude extraordinária, direi mesmo enigmática de 22 sócios, os únicos, repare bem, que nos combateram e pretendem deitar por terra a nossa organização que, como deve saber, não é coisa nova na Europa, pois na Itália, por exemplo, as cooperativas atingem um número muito importante e contam com o apoio das entidades oficiais.

— Mas, atalhámos, foi movida nos tribunais, não há muito tempo, uma acção importante contra a «Auto-Mecânica».

— Com efeito, esclarece-nos o sr. engenheiro Plínio Silva, a questão que nos foi posta no tribunal pretendia que fôssem classificados de «publicos e colectivos» os transportes da nossa cooperativa, para, assim, lhe darem o golpe de morte. Felizmente, o Supremo Tribunal Administrativo anulou o despacho que havia sido dado naquê sentido, ficando assim garantida a possibilidade de se porem em prática os objectivos da nossa organização, que é uma obra nacional, de portugueses e para portugueses.

E o sr. Plínio Silva acrescenta:

— Nos termos do Acórdão do Supremo Tribunal, a Administração da «Auto-Mecânica» aguarda que sejam regulamentadas as condições em que se podem realizar os transportes da nossa cooperativa.

— De quantos carros dispõe já a «Auto-Mecânica»?

— Já foram adquiridos quatro e abrimos há tempos, como é do conhecimento publico, concurso para a compra das primeiras cem viaturas, tendo-nos sido apresentadas propostas das 19 principais firmas estrangeiras especializadas na construção de auto-carros.

— Tem, portanto, a maior fé na sua iniciativa?

— Absolutamente. Eu sou nacionalista no puro e elevado sentido da palavra, como aliás todos os bons portugueses, e a «Auto-Mecânica de Portugal», por sua vez, é uma obra nacional. Havemos de vencer, por isso.

Os caminhos de ferro e a camionagem

Pelo capitão JAYME GALLO

Apesar de sobejamente demonstrado que numa organização racional de transportes, o transporte por estrada deve ser complementar e não concorrente das linhas férreas, continua a observar-se favorecida a camionagem em detrimento dos caminhos de ferro, resultando dêste estado anormal de coisas um prejuízo considerável para as empresas ferroviárias em particular, e possivelmente para a economia nacional em geral.

Sabe-se que os tráfegos a grandes distâncias e o de grandes massas só podem ser assegurados pelos caminhos de ferro, mas, permite-se que a camionagem tome conta dos transportes que mais lucros oferecem, fazendo subsistir para o caminho de ferro a obrigação de transportar todo o resto que aquele meio de transporte regeita ou que nele não pode transportar-se.

Ora, verificado que as estradas só por si são insuficientes para satisfazer a tôdas as necessidades de transporte, quer em tempo de paz provendo a economia nacional, quer em tempo de guerra para defesa do país, bom seria para o interesse geral que se fizesse a regulamentação dos transportes, marcando ao caminho de ferro e à camionagem os seus devidos lugares em cooperação mútua de bem servir a nação.

Não é certamente em concorrência desregrada que

um e outro meio de transporte, podem contribuir para o fomento nacional.

Há exemplos de cooperação nalgumas regiões do nosso país, com interesse para ambos os meios de transporte. Assim sabemos o que sucede em Castelo Branco, onde a camionagem afluente do caminho de ferro se intensificou, fazendo aumentar extraordinariamente o tráfego ferroviário. Para dessa forma suceder em tôda a parte, cremos que bastaria as entidades oficiais encararem as estradas como um acessório indispensável das vias férreas; julgamos necessário que não seria injusto o Estado reconhecer de primordial importância na sua rede de viação ordinária, as ligações dos centros de população e produção com as estações ferroviárias, verificada como está a impossibilidade de fazer substituir os caminhos de ferro pela camionagem, que realiza o seu maior tráfego com camiões transportando o máximo de 6 toneladas, enquanto que pela via férrea se fazem circular combóios de norte a sul do país, transportando 700 e mais toneladas de mercadorias (seria preciso na melhor das hipóteses, fazer rolar pelas estradas 117 camiões por cada combóio que se pretendesse substituir!).

Quanto a passageiros presta a camionagem, sem dúvida, excelente serviço ao público, dando-lhe acesso

às localidades não servidas pelo caminho de ferro, mas, também é fóra de dúvida que para grandes percursos êsse meio do transporte não oferece as comodidades que se encontram na via férrea, não se justificando por isso o transporte de passageiros pela camionagem em concorrência com os caminhos de ferro nas longas distâncias.

Quando se estabeleceram os caminhos de ferro, apenas havia que contar com a concorrência da via marítima e das vias fluviais, pelas quais pode transportar-se grande tonelagem, com grande economia. É assim que temos no nosso país em concorrência com as linhas férreas, o mar desde o norte ao ponto mais afastado do litoral algarvio e os rios Minho, Douro, Vouga, Tejo e Sado, pelos quais se efectuam transportes de penetração. Imprevistamente surgiu a camionagem com o incremento formidável que lhe proporcionou a protecção das instâncias oficiais em prejuízo do importante património da nação, que são os caminhos de ferro.

Enquanto que à rede ferroviária, apenas escassos quilómetros têm sido acrescentados, sem modificar a rede de ramais que no Sul e Sueste constitue um sistema de linhas de saco, embaraçando e encarecendo extraordinariamente a exploração; enquanto que as melhorias introduzidas nos caminhos de ferro se resumem a trabalhos na via para garantir a segurança da circulação dos combóios; enquanto tão pouca atenção se presta aos caminhos de ferro, por todo o país o efectivo de automóveis e a sua capacidade de transporte aumenta, ao mesmo tempo que também a rede de estradas aumenta e melhora.

Ainda nos encontramos em Portugal com menos de 3.000 quilómetros de vias férreas em exploração, não obstante o decreto 18190 de 28 de Março de 1930 que estabeleceu o plano da rede ferroviária do país, prever «a execução dum plano ferroviário susceptível de ser integrado na primeira fase do plano geral de fomento, garantido o abastecimento de matérias primas e o escoamento dos productos da terra e das oficinas», plano êste que devia executar-se simultaneamente com as obras dos portos, das estradas e dos grandes aproveitamentos hidro-eléctricos.

Certamente, seria de importância para o fomento nacional a construção das seguintes linhas previstas nesse plano da rede ferroviária:

Ao norte do Douro, as transversais de via estreita.

Na zona entre Douro e Tejo, a transversal de via larga de Peniche a Setil, passando por Óbidos e Rio Maior.

Na zona ao Sul do Tejo as vias largas: de Seixal a Cacilhas; a transversal de Alcacer do Sal a Casa Branca ou Vendas Novas servindo as minas de carvão de Santa Suzana; o prolongamento da linha de Mora por Couço a Ponte de Sôr (linha do Sorraia); o prolongamento da linha do Guadiana até ao Pomarão, servindo a mina de S. Domingos, e ligando aquela linha com a do Leste; o trôço de Cabeço de Vide à cidade de Portalegre; a transversal de Beja a Ermidas, passando por Ferreira do Alentejo; a variante da linha do Sueste, passando pela Vila de Serpa.

Sem pretensão de apresentar qualquer alvitre, diremos ainda que emportaria reunir em Lisboa-Terreiro do Paço todos os serviços do Norte, Leste e B. Baixa, Sul e Sueste, pois desta forma evitar-se-ia ao maior número de passageiros a incómoda passagem no tunel do Rossio, com economia de conservação da material circulante o encurtamento de distância. Ficariam as principais estações ferroviárias da capital comodamente situadas nos vértices dum triângulo a curta distância umas das outras e na zona mais central, servida como segue: no Terreiro de Paço, serviços do Norte, Leste, Beira Baixa, Sul e Leste; no Rocio, o acesso à linha do Leste e o serviço de «tramawys» das linhas de Sintra e Cintura; no Cais do Sodré, e acesso à linha de Cascais.

Também a possibilidade de se suprimirem os 1800 metros de ramal de Coimbra que obriga a um dispêndio de exploração não compensado e a transbordo de passageiros em tão curta distância, julgamos dever merecer atenção. Seria de magnífico efeito o prolongamento da Avenida Navarro de Coimbra, nessa extensão dando acesso a Coimbra-B que seria a estação principal comum às linhas do Norte e da Lousã.

Não sabemos porque motivo deixou de estabelecer-se a linha da Lousã em leito próprio na margem esquerda do Mondego, o que evitaria a construção e manutenção da grande ponte da Portela sobre êste rio; alguns desastres observámos devidos a essa linha se encontrar em comunidade com o trânsito da cidade, numa das principais artérias e, quanto a estética, nunca nos pareceu agradável a passagem dos combóios transportando lenhas, madeiras, trapos e papeis velhos, sendo êste o tráfego que predomina na linha da Louzã. Com a sua principal estação em Coimbra-B, a Avenida Navarro prolongada até aqui e um simples apeadeiro em Santa Clara na linha da Lousã, crêmos que muito se beneficiaria a Lusa Atenas, e o caminho de ferro.

O que se fez em Caminhos de Ferro na ano de 1939

Damos a seguir nota das obras que Empresas Ferroviárias efectuaram no ano findo, a saber:

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

EDIFÍCIOS

FIGUEIRA DA FOZ

Reconstruída toda a plataforma com substituição do cordão de cantaria e pavimento em betonilha de cimento, sobre betão hidráulico.

Reparadas, pintadas e envernizadas as portas e caixilhos do rez-do-chão, e pintadas a tinta de alumínio as grades do vestíbulo.

Executada a grande reparação com pintura geral e tetreiros novos nas retretes.

Na base de seis consolas da marquize foram colocados suportes duplos em betão armado, para vasos com flôres.

Executada a grande reparação exterior da casa do sub-chefe e chefe adjunto.

Executada a grande reparação exterior e interior da coqueira de carruagens.

Executada a grande reparação da barraca do agulheiro e guarita.

Pintado com duas demãos de tinta da Corporação Industrial do Norte, o portão de ferro do lado Sul e a cancela de ferro de correr de entrada para o cais do peixe.

Substituído o pavimento dos Armazens Gerais de distribuição, por betonilha de cimento sobre betão hidráulico.

No pavimento do cais e caminho de acesso foram feitos 154^{m²},50 de calçada.

Oficinas gerais

Executada a grande reparação da parede e caixilhos da frente Sul da Central Eléctrica.

Substituída metade da cobertura da Fundição por "Lusalite", com 6 ventiladores de 200^{mm} e grande reparação de 4 claraboias.

Substituídos os últimos 5 tramos do lanternim Norte, onde se empregaram 660 vidros estriados e 90 de chapa vulgar.

Reparados 6 tramos do telhado do lado Norte sobre as forjas, com substituição de 39 cantoneiras.

Substituídos os rebôcos interiores em metade de todo o corpo principal do edifício.

Substituídas duas bôcas de incêndio, sendo uma na carpintaria e outra na Oficina de montagem.

Escritórios centrais

Soalhado de novo o pátio de entrada, tendo sido substituídas 5 vigas.

Pintado por dentro e por fóra o reservatório da água do aquecimento.

SANTANA-FERREIRA

Reconstruído o muro de suporte próximo da agulha 3 do lado direito, com as seguintes medidas: 16^m,80 × 2^m,00 × 0^m,55.

Reparado o cordão do cais descoberto.

ARAZEDE

Reparada interiormente a habitação do chefe e o quarto do praticante.

Construídas duas guaritas de agulha, junto das agulhas 1 e 2.

LIMEDE

Colocados 4 novos prumos de carril para suporte das correntes da P. N.

CANTANHEDE

Executada a grande reparação da Estação com novos lambriz de azulejo no despacho de grande velocidade e na sala de 3.^a, pintura geral e os exteriores envernizados. O mesmo serviço nas Retretes e cais cobertos e nas cancelas de acesso, caiados os muros de vedação e novos letreiros em azulejo.

Construídas duas guaritas de agulheiro junto das agulhas 1 e 2.

PAMPILHOSA

Executada a grande reparação da cozinha e cantina do Restaurant, com substituição dos estuques dos tectos, lambriz de azulejo branco e um novo fogão. Substituídas todas as canalizações e esgotos e construído em betão armado um lavadouro para louça, com dois compartimentos.

Assente uma nova canalização em ferro zincado de 2.^a com o comprimento de 116^m,45 com duas bôcas de incêndio novas, sendo uma na segunda gare e outra na entre-via das linhas 1 e 2 em frente do cais fechado, e metidas em caixa de tijolo com tampa de ferro.

Reparadas as retretes com substituição das duas bacias nos reservados, e pintura geral.

Reparadas de carpinteiro as casas do Bairro Operário, n.ºs 5, 6, 7, 8, 9, 20, 21 e 22. Reparadas de pedreiro e pintor as n.ºs 7, 8 e 9.

Alargado o vão da cancela de serventia do cais local para 4^m,40 e assente uma nova cancela de ferro de correr e modificados os muros de vedação contíguos.

Substituída a vedação de travessas no depósito de carvão, na extensão de 99^m,40, onde se empregaram 289 travessas de 2.^a.

Reparada a habitação do Sub-Inspector.

LUSO

Reparadas interiormente as habitações do chefe, factor e praticante e guarita do agulheiro.

Substituída a vedação do jardim do lado da Pampilhosa, por outra de betão armado.

Reconstruído em betonilha o pavimento da plataforma da entre-via 1 e 2.

SANTA COMBA

Executada a grande reparação da Estação com novos lambriz de azulejo no vestíbulo, sala de despacho de grande velocidade e sala de 3.^a com pintura completa, sendo o exterior envernizado. O mesmo serviço nas retretes.

Reparado o cais coberto, com grande reparação e pintura nas portas de ferro, com substituição de 10 rodas e um caminho de rolamento.

CARRÉGAL

Substituídos os telhados das guaritas dos agulheiros, por placas de betão armado.

Substituída a caleira da marquize, na extensão de 20^m,40.

OLIVEIRINHA

Reconstruída a vedação de travessas do lado da Estrada, na extensão de 184^m,70.

Executada a substituição, dos rebôcos exteriores e a reparação e pintura dos caixilhos do primeiro andar.

Pintada a marquize e as colunas de iluminação da entre-via.

CANAS

Soalhado de novo o gabinete do chefe e o telégrafo.

Pintadas e envernizadas as portas do rez-do-chão.

Assente um novo marco fontenário e modificada a bacia.

NELAS

Forrado de novo o tecto da sala de espera de 1.^a e 2.^a classe.

Feito em betonilha o pavimento da retrete do 1.^o andar.

Construído o muro de suporte da serventia paralela à linha 3.

Construída uma nova arrecadação para as peles no tampo do cais coberto.

ALCAFACHE

Ampliada a linha do cais com mais uma linha de saco, e o cais descoberto com mais 10^m,0 de comprimento e mudada a báscula e gabarit de carga.

MANGUALDE

Construída uma guarita de agulheiro junto da agulha n.º 1.

Construídos 132^m,28 de calçada no pátio da Estação e no caminho de acesso ao cais.

Construída uma nova serpentina para o cilindro de aquecimento do creosote, com tubo de ferro galvanizado.

CONTENÇAS

Construídas duas guaritas de agulheiro junto das agulhas 1 e 2.

ABRUNHOSA

Substituídos os rebôcos exteriores das empenas e a parede da rectaguarda, tendo sido assentes novos letreiros em azulejo nos topos, e feita a pintura geral de tôdas as madeiras.

GOUVEIA

Reparadas 3 vergas das portas do cais.

FORNOS

Substituídas as coberturas das guaritas de agulheiro, por placas de betão armado.

CELORICO

Reconstruída a vedação desde a arrecadação até à torre do reservatório, assente em sócos de cantaria, na extensão de 38^m,20.

Reparadas 4 portas do cais e substituídas duas pedras de cantaria do cordão.

VILA FRANCA

Reconstruída a vedação que ardeu do lado direito.

Assente uma nova cancela na passagem de acesso à camionete do serviço combinado.

PINHEL

Substituídas as coberturas das guaritas do agulheiro, por placas de betão armado.

SOBRAL

Executada a grande reparação da barraca de dormitório do chefe do 4.º Lanço.

GUARDA

Executadas diversas reparações em quasi todos os edifícios da Estação.

VILA FERNANDO

Construídas duas guaritas para os agulheiros, junto das agulhas 1 e 2.

Executada a grande reparação do cais fechado.

CERDEIRA

Executada a grande reparação do cais fechado.

Substituídas as coberturas das guaritas dos agulheiros, por placas de betão armado.

Executada a vedação de travessas do lado direito entre os quilómetros 226,094 e 226,115.

VILAR FORMOSO

Substituída a porta de entrada da cocheira de caruagens por uma nova em chapa de ferro galvanizado.

Colocada uma nova bacia no lavatório da retrete do Depósito de Máquinas.

Casas de guarda

Tiveram grande reparação os n.ºs 8, 10, 26, 40, 52, 57, 72 e 76.

Apeadeiros

Foi construída uma nova plataforma para o apeadeiro de Trezoi, com 50^m,0 de comprimento.

A plataforma do apeadeiro do Monte de Lobos foi acrescentada de 25^m,0.

Túneis

Executadas as reparações que se julgaram necessárias nos de Maiorca, Grande Salgueiral e Trezoi.

Aqueductos novos construídos

Um no caminho fronteiro à estação de Pinhel, no seguimento ao existente ao quil. 187, 148 que ficou com 4^m,80 × 0^m,60 × 0^m,50.

Pontes metálicas

Tendo-se efectuado durante o ano oito, inspecções a todas as pontes metálicas, não foi encontrado defeito apreciável.

Pontes e pontões de alvenaria

No Pontão de Taurões ao quil. 250, 438, foi necessário reconstruir o soleiramento, por os temporais o terem danificado.

Escorregamento do aterro ao quil. 21 o 560

Foram executados importantes trabalhos de drenagem com mina de 1^m,60 de alto.

Muros de Suporte construídos

Um ao quil. 189,000 com 9^m,00 × 1^m,55 × 1^m,40.

Um ao quil. 189,218 com 6^m,30 × 1^m,85 × 1^m,30.

Um ao quil. 144,600 com 2^m,40 × 1^m,00 × 1^m,00.

Perrets construídos

Entre os quil. 18,500 e 20.014,5 — 646^m²,5

Aceiros

Executados os mais urgentes.

Tomas de água

CANAS — Aberto um poço de sondagem que deu 40^m,000 em 24 horas.

MANGUALDE — Substituída a canalisação existente por tubos de 115^{mm} entre os quil. 129.440,85 e 129.364,30.

VILA FRANCA — Revestidas de alvenaria as duas novas minas, na extensão de 47^m,0.

Básculas

Modificadas e pintadas as de: Carregal — Canas — Fornos — Celorico — Pinhel — Baraçal e Freineda.

Placas de vagões

Substituídas as coberturas de madeira de três, por chapa de ferro estreado.

Placas de máquinas

PAMPILHOSA — Substituídas algumas chapas de ferro estriado na cobertura, e nivelado o pião e o caminho de rolamento.

MANGUALDE — Reparada e modificada.

VILAR FORMOSO — Feita de novo a betonilha do soleiramento e acertada de gueija.

Cróssimas reparadas com soldadura autogénia

Figueira, 11.

Arazede, 2.

Pampilhosa, 12.

Luso, 3.

Mortágua, 3

Santa Comba, 3

Carregal, 2.

Oliveirinha, 2.

Canas, 2.
 Nelas, 1.
 Gouveia, 3.
 Fomos, 1.
 Guarda, 8.
 Vilar Formoso, 3.

**Cancelas de ferro de passageiros de nível,
 pintadas com duas demãos de tinta da
 Corporação Industrial do Norte**

As dos quilómetros 4,440 — 6,928 — 15,640 —
 23,071 — 33,086 — 24,518 — 35,288 — 42,804 — 48,209
 e 51,376.

**Postos de quilómetros, hectómetros
 e de divisão de cantões**

Executada a pintura com duas demãos de tinta de
 óleo.

Discos esmaltados

Assentes mais doze em seis estações.

Cunhas Barberot modificadas, assentes — 7.654

Carris substituídos além dos partidos

De 30 quilos, 419.

De 40 quilos, 9.

**Éclises de cantoneira de 30 quilos de recrava
 intelra, empregues, 400**

**Renovação com carris de 40 quilos entre os quiló-
 metros, 210.719,05 e 216.741,05 — 6:022^m,0**

Revista metódica

Executada na extensão de 128:987^m,0.

Balastro

Refôrço de areia 2:296,0.

Refôrço de pedra 552,0.

Substituição de areia por pedra 1:083,0

Arborisação

Do lado direito da linha, ao quilómetro 78, foram
 plantadas 200 oliveiras.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha de Tua a Bragança — 1.^a Secção

Estação de Tua

Reparação dos dormitórios do pessoal do Serviço
 do Movimento e de Tracção, constando do retoques
 nos enchimentos, caiação geral, pinturas parciais e re-
 gularização de telhado.

Casa de habitação do agente — Tua

Idem, idem, idem.

Apeadeiro de Tralhão

Idem, idem, idem.

Estação de S. Lourenço

Reparação das faixas do telhado do edifício de
 passageiros.

Estação de Codeçais

Substituição de caixilhos e portadas de uma das
 janelas da residência do Chefe, assoalhar duas divisó-
 rias e caiação geral do edifício de passageiros.

Estação de Abreiro

Reparação do telhado do edifício de passageiros.

Estação de Vilarinho

Idem, idem, idem.

Estação de Cachão

Reparação do telhado, abas e faixas do edifício de
 passageiros, retoques nos enchimentos interiores e ex-
 teriores e caiação geral.

Pinturas parciais na residência do Chefe da esta-
 ção e pinturas gerais nas dependências destinadas ao
 público.

Reparação de portas e caixilhos e pintura geral em
 tôdas as esquadrias exteriores.

Assentamento do vidros e afinação de ferragens.

Cais coberto da mesma estação

Retoques dos enchimentos, caiação geral e pintura
 parcial das esquadrias.

**Casas de habitação dos carregadores
 da mesma estação**

Retoques nos enchimentos, caiação geral, pinturas
 parciais, assentamento de vidros e afinação de ferra-
 gens.

Retrete e urinois na mesma estação

Reparação de faixas do telhado, execução e assen-
 tamento de uma porta, retoques nos enchimentos, pin-
 tura geral e caiação.

Casa do partido n.º 4

Reparação das faixas e das portas exteriores.

Retoques nos enchimentos, caiação geral interior e
 exteriormente e pinturas parciais das esquadrias.

Estação de Mirandela

Modificação de uma das divisórias da residência
 do Engenheiro Director da Exploração, pinturas par-
 ciais nas restantes divisórias e montagem de uma casa
 de banho.

Edifício de passageiros da estação de Mirandela

Diversas reparações parciais de carpinteiro, trolha
 e pintura nas dependências destinadas ao público e
 nas dos escritórios da Exploração.

Officinas de forjas e de carpintaria do serviço de Tracção

Reparação dos enchimentos, caiação geral e pintura.

Officinas de forja e de carpintaria do serviço de Via e Obras

Retoques nos enchimentos, caiação geral e pinturas parciais.

Casas de guarda das P. N. em Mirandela

Reparação dos enchimentos interiores e exteriores, caiação geral e pinturas parciais.

Dormitório do pessoal de trem em Mirandela

Reparação de soalhos, caixilhos, rebôcos, pinturas parciais e caiação geral.

Estação de Carvalhais

Retoques dos enchimentos das divisórias da residência do Chefe da estação e caiação geral interiormente.

Idem, idem, das dependências destinadas ao público.

Retoques nos rebôcos das fachadas, caiação geral das mesmas e pintura das faixas.

Reparação de esquadrias e afinação de ferragens.

Cais coberto da mesma estação

Reconstrução completa, bem como da residência da casa de habitação do carregador, excepto a parte de alvenaria relativa às paredes exteriores.

Retrete e urínois da mesma estação

Reparação dos rebôcos, caiação geral e pinturas parciais.

Estação de Romeu

Idem, idem, do edifício de passageiros e de todas as divisórias da residência do Chefe.

Idem, idem, do cais coberto e da casa de habitação do carregador.

Idem, idem, das retretes e urínois.

Estações de Cortiços, Grijó, Macedo, Azibo, Sendas, Salsas, Rossas e Sortes

Reparação dos telhados, assentamento de vidros, afinação de ferragens e pequenas caiações.

Estação de Mosca

Substituição do soalho de uma divisória, reparação do telhado do edifício de passageiros e assentamento de vidros.

Cais coberto da mesma estação

Reparação do telhado.

Estação de Bragança

Reparações de carpinteiro, trolha e pintura em diversas dependências do edifício de passageiros, bem como modificação completa dos algerozes e do telhaco e respectivo beirado.

Substituição de uma das portas principais do mesmo edifício.

Reparação do telhado e pintura das portas, do cais coberto.

Edifício da residência do pessoal de Tracção e do Movimento da mesma estação

Reparação dos enchimentos, idem dos soalhos, esquadrias e ferragens, caiações interiores e regularização do telhado.

Casa de residência do factor da mesma estação

Caiação geral interiormente e retoques na pintura das esquadrias.

Melhoramentos mais importantes

Ampliação da casa de habitação do "chauffeur", em Mirandela, constando de uma sala, dois quartos, uma despensa e uma cozinha, bem como montagem de uma pia e respectiva canalisação de esgotos.

Construção de um alpendre, em Mirandela, coberto a telha tipo Marselha, com a área de 178^{m²},00 destinado a depósito da lenhas e montagem de uma sarração mecânica.

Linha do Vale do Corgo — 2.^a Secção

Reparação geral da estação de Sabrozo.

Idem na casa do carregador da mesma, onde foi construída uma chaminé em tijolo.

Calçetamento dos pátios do cais da estação de Vila Real.

Construção de um urinol e retretes para as oficinas do Corgo.

Reparação geral dos edifícios e anexos das oficinas de Via e Obras em Vila Real, com modificação na oficina de Ferreiro.

Reparação geral do edifício dos dormitórios do pessoal em Vila Real.

Execução de 4 guaritas para agulheiro, em cimento armado, sendo 2 para o Corgo e 2 para Pedras Salgadas.

Reparação Geral do reservatório de Vidago, com substituição de 3 chapas.

Reparação geral da habitação do agulheiro de Vidago, residente no apeadeiro de Salus.

Construção de uma nova marquise no edifício de passageiros em Chaves.

Instalação de duas guias hidráulicas na estação de Sabrozo e montagem de uma bomba manual no reservatório da mesma estação.

Construção de uma chaminé em tijolo na residência do amanuense do serviço de Tracção, no edifício dos dormitórios em Vila Real.

Foi forrado o cais de Tâmega para armazenagem de batata para semente.

Além destas reparações principais fizeram-se outras secundárias tais como: pinturas nos hectómetros, taboetas das curvas, quilómetros e guias hidráulicas.

Linha do Vale do Sabor — 3.^a Secção

Construção de uma moradia para 3 habitações na estação de Moncorvo.

Idem para o carregador da estação de Carviçais.

Reparação geral dos anexos dos Serviços de Tracção, Oficinas e Movimento, na estação de Pocinho.

Reparação geral do reservatório de Pocinho e torre respectiva.

Construção de uma chaminé em telho e melhoramentos na habitação do Inspector do Movimento em Moncorvo.

Além destas reparações principais fizeram-se outras secundárias, tais como: pinturas nos hectómetros, taboletas das curvas e quilométricas.

Linha de Vizeu — 4.^a Secção**Estação de Treixedo**

Concôrto das portas, janelas e algeroz, caiação e pintura.

Cais da mesma estação

Portas novas.

Estação de Tondela

Vigamento, soalho e fôrro de uma parte do 1.^o pavimento; concôrto na armação e na chaminé; caiação e pintura geral.

Cais da mesma estação

Portas novas.

Estação de Parada

Portas novas e janelas do 1.^o pavimento e 3 janelas do 2.^o pavimento.

Cais da mesma estação

Porta nova de entrada.

Torre d'Eita

Concôrto no algeroz.

Cais da mesma estação

Concôrto de 3 portas.

Figueiró

Caiação do 1.^o pavimento. — Retrete — Concôrto e nova bacia.

Vildemoinhos

Concôrto do abrigo.

Estação de Vizeu

Substituição do prepeanho de pedra por cimento da gare, vestíbulo de passageiros e passeio exterior; caiação e pintura de 5 escritórios; caiação e pintura do 2.^o pavimento; instalação de água no 2.^o e 3.^o pa-

vimentos; adaptação do 3.^o pavimento e casa do Chefe; reparação geral dos dormitórios.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal inaugurou, no fim do mês de Outubro de 1938, a linha da Boavista à Trindade, que veio pôr em comunicação directa com a cidade do Pôrto, o principal núcleo das linhas que explora e que são as de Guimarães-Fafe, Póvoa-Famalicão e Leixões.

A estação terminus está provisoriamente instalada na Rua Alferes Malheiro, de fácil acesso às ruas do centro da cidade, onde a vida comercial é mais intensa.

A estação de Pôrto-Trindade, não obstante o carácter provisório de construção do respectivo edifício, está provida dum moderno e aperfeiçoado sistema de encravamentos conjugado com sinalização eléctrica o que lhe permite estabelecer um serviço seguro e cómodo.

Devemos fazer salientar que a parte mecânica do referido sistema de encravamentos foi estudado, construído e montado por pessoal da Companhia o que põe em evidência as suas excelentes qualidades de trabalho e competência.

A antiga estação terminus, situada na parte ocidental da cidade, na Boavista, fica fora do percurso da Linha em referência, e é hoje destinada quasi exclusivamente ao tráfego de mercadorias, fazendo-se o serviço de passageiros pelo Apeadeiro da Avenida da França, construído à distância de poucas dezenas de metros.

Criaram-se algumas tarifas especiais e fez-se uma remodelação do horário, que melhorou consideravelmente as ligações entre a cidade do Pôrto e as localidades atravessadas pelas suas linhas, sobretudo o ramal de Leixões, servido por grande número de comboios gastando no percurso apenas 24 minutos.

Em 1939 não houve qualquer melhoramento digno de menção especial, procurando-se, no entanto, aperfeiçoar os serviços de forma a satisfazer tanto quanto possível, as necessidades do público.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga**Via**

Assentamento de um desvio ao quil. 97.987 para serviço da fábrica Guilherme Martins & Filhos.

Demolição do tunel aberto em rocha ao quil. 126,150 por ameaçar ruína geral.

Construção de um abrigo de passageiros no apeadeiro de Rio Meão.

Reparação e consolidação da Ponte dos Melos ao quil. 92.500.

Material

A. C. 51 — reconstruída em A. C. 203 (plataformas fechadas, maior pé direito e janelas mais largas).

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

IX

DA IMPRENSA:

Os caminhos de ferro, na U. R. S. S., estão ocupados pelos transportes militares, com destino à fronteira.

— Há na costa de Murmabe, com Murmansk, Alexandrovsk e Kola, portos com boas comunicações ferroviárias com o interior da Rússia.

— A nova fronteira começaria portanto no Lago Ladoga, ao sudoeste de Olenetz, seguindo a uma distância de 25 a 70 quilómetros a oeste da linha de caminho de ferro de Leningrado a Murmansk até à altura de Kandalaksha, onde se uniria de novo com a velha fronteira.

— O maior hotel de Helsinki tem apenas dois hóspedes, e as salas de espera das estações de caminho de ferro transformaram-se em cozinhas públicas, onde se distribuem alimentos gratuitos.

— Os alemães voltam a fazer grandes concentrações de tropas e de material de guerra na retaguarda da linha Siegfried, onde foi assinalada a chegada de numerosos combóios carregados de tropas e de munições.

— O Exército finlandês abandonou hoje a aldeia de Usikirko, situada perto da costa no istmo da Carélia, e a povoação de Valkijaervi, situada um pouco mais ao norte do istmo, perto da antiga estação de caminho de ferro fronteira de Raudu, que domina a via férrea há muito abandonada e que também foi evacuada.

— Em toda a Suécia nota-se grande movimento de combóios carregados de tropas que convergem para a fronteira sueco-finlandesa.

— A evacuação da capital e de outras cidades finlandesas prossegue activamente. Nas estradas há filas contínuas de camiões e camionetas; os combóios não levam um lugar vago.

— Depois de uma luta encarniçada em que se empregaram granadas de mão e os russos utilizaram um combóio blindado para destruir um ninho de metralhadoras finlandesas, foi tomada a cabeça de ponte de Bieloostrov. Uma mina finlandesa, que rebentou, projectou o combóio blindado a 30 metros de distância.

— No que se refere às operações no istmo de Carélia, há a assinalar uma declaração do marechal Mannerheim, comandante-chefe do exército finlandês, que desmente as notícias dos comunicados

soviéticos, segundo as quais havia sido ocupada a estação do caminho de ferro de Mistmaeki.

— Ao Norte do Ladoga, há cerca de quinze mil homens das tropas soviéticas que procuram infiltrar-se através das florestas cobertas de neve e os pântanos traiçoeiros. O caminho de ferro Leningrado-Murmansk é o único susceptível de reabastecer estas tropas, e passa a mais de cem quilómetros de distância, paralelamente à zona fronteira.

— Graças à existência duma vasta rede ferroviária e de estradas, na região de Leningrado, o comando soviético pôde concentrar número considerável de tropas, a estreiteza do istmo de Carélia impede o seu desenvolvimento.

— É de Tornea, finalmente, que parte a única via férrea com destino à Rússia.

— Consta que os russos, impossibilitados de destruir a defesa nas regiões do sul, vão tentar cortar todas as comunicações entre a Finlândia e a Escandinávia. Nesta região os soviéticos têm facilidades de abastecimento porque a linha férrea de Leningrado a Murmansk aproxima-se, nesta zona, da fronteira.

— A verdadeira via de acesso à Finlândia é o istmo da Carélia. Mais ao norte está o princípio da linha férrea que termina em Ulu, no golfo de Botnia. O entroncamento desta linha segue para sudoeste até Avala, e este caminho de ferro é sem dúvida, um dos principais objectivos dos russos, porquanto domina o golfo de Botnia e a região do Ladoga.

— Soube-se em Londres que foram enviadas numerosas espingardas da Alemanha para a Finlândia. Estas espingardas eram na maioria de proveniência checa e foram expedidas para um porto do Norte e transferidas depois, por caminho de ferro, até Helsinki.

— É absolutamente falso que as tropas soviéticas tenham ultrapassado a linha de caminho de ferro de Nurmes, pois encontram-se muito longe daquele ponto.

— Os russos avançam em direcção ao entroncamento ferroviário de Nurmes e de Petrosavosk.

— No istmo de Carélia os soviéticos ocupam territórios de 30 a 40 quilómetros de extensão, um dos quais em volta da via férrea que vem de Leningrado a Viborg, e outro que acompanha a linha férrea de Rexholm.

— Os russos anunciam que cortaram ontem a linha de caminho de ferro de Nurmes a Joensuu, e crê-se que se esforçam por atingir o mais rapidamente possível a fronteira sueca, afim de cortarem as comunicações com a Suécia, principalmente a via férrea Haparanda-Torneo. Considera-se, no entanto que tal acção poderá demorar algum tempo, atendendo à lentidão do avanço soviético até agora registada.

Vida Ferroviária

Comunicação dos Sindicatos

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal — Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais, Oficinas e Armazens Gerais do Norte e Sul, comunicam a todos os ferroviários das zonas respectivas, que:

1.º — Só se consideram sócios os indivíduos que preencham a respectiva proposta de admissão, e sejam aprovados em sessão de direcção, que lhes comunicará tal facto, como até aqui se tem feito.

2.º — Só os indivíduos ao abrigo do que fazemos constar no número 1.º dêste comunicado, têm direito às regalias que os Sindicatos concedem aos seus associados.

3.º — Todos os restantes ferroviários não inscritos, são considerados como *contribuintes* e, nestas condições *não* têm direito a qualquer regalia que os sindicatos concedam aos seus associados.

4.º — Todos os ferroviários podem em qualquer altura em que o resolvam fazer, promover a sua inscrição no Sindicato, ficando obrigados exclusivamente ao pagamento da cota mensal, e dos Estatutos e Bilhete de Identidade sindical.

5.º — Não é verdadeira a versão posta a correr, de que os ferroviários não inscritos, ficam obrigados ao pagamento de determinada joia.

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal — Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais.

Novo delegado da C. P. no Pôrto

Para substituir o sr. general Vasconcelos Pôrto, que deixou o cargo de delegado da C. P. no Pôrto, foi nomeado o sr. Eng.º Rosas da Silva, professor da Faculdade de Ciências da Universidade da mesma cidade.

Inauguração dum armazém de víveres no Entroncamento

No dia 30 do mês passado, inaugurou-se os Armazéns de Víveres do Entroncamento, melhoramento de grande importância, acto êste a que assistiram os srs. coronel Pina Lopes e capitão Mário Costa, ambos do conselho de administração da C. P.; eng.ºs Pereira Barata, chefe dos Serviços de Exploração, e Gomes Leal; e srs. Mateus da Cruz e Pina Córtes, respectivamente, procurador à Câmara Corporativa e presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários.

JOSÉ MAYER

No próximo dia 14, pelas 13 horas, realiza-se na Pastelaria Marques, ao Chiado, um almôço de homenagem ao sr. José Mayer, comerciante e membro dos corpos gerentes do Grupo Tauromáquico Sector 1, oferecido por um grupo de amigos e admiradores das suas belas qualidades de carácter e inteligência.

A inscrição está aberta nas seguintes localidades: Grupo Tauromáquico Sector 1 e Pastelaria Marques.

COLECTIVIDADES

GRUPO "SECTOR 1"

Na assembleia geral, realizada o mês passado, foram eleitos os novos corpos gerentes que durante o corrente ano devem orientar esta simpática colectividade, a que o seu falecido fundador, dr. Bessa da Veiga, tanto carinho dedicou e que dificilmente conseguiu ser compreendido.

A Direcção, Assembleia Geral e Conselho Fiscal ficaram compostas pelos seguintes srs.: Prof. Américo Marinho, Carlos d'Ornellas, Luiz Araújo, João A. Santos, José Mayer, A. Borges, F. Mauin, M. Serras, J. Matos Silva, R. Bentes, António L. Soares, João A. Barbosa, H. Loureiro e A. Franco.

Boas-Festas

Tiveram a amabilidade de nos enviar cumprimentos de boas-festas, que retribuímos, os srs.:

Emprêsa de Sacos de Papel, L.^{da}; Ford Lusitana; Aero Portuguesa; Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Vacuum Oil Company; Barros, Amaral & C.^a; Bertrand (Irmãos), L.^{da}; Dominguez & Lavadinho, L.^{da}; Casa Holandesa, L.^{da}; "Diário de Lisboa"; Legação da França; Oscar d'Albuquerque; Livraria Portugália; Amador A. Dominguez & C.^a (Filho); Editorial Progreso, L.^{da}; Direcção das Termas do Monte Real; coronel aviador Alberto de Courtiffs Cifka Duarte, Álvaro Figueiredo d'Almeida, tenente José Vaz de Carvalho, Eng.º Avellar Ruas, Gualter Thomé de Castro, João Fernandes Horta, Alexandre Benech Pomarede, capitão aviador Humberto da Cruz, José Gerardi, coronel Marques de Sousa, Domingos Alves Viana, Pedro José Nogueira, Marques da Costa, actor Carlos Leal, Manuel Cipriano A. Alvarez, etc; etc.

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço, ficam retirados bastantes originais pelo que pedimos desculpa aos nossos colaboradores e leitores.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 272, II série, de 22 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de proceder à recepção do fornecimento de uma instalação completa para fabrico de porcas, parafusos e rebites destinada às Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, a qual foi adjudicada à firma Aços Finos Roechling, S. A., pela importância de 435.000\$00, conforme contrato de 6 de Novembro de 1937.

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente, o projecto do 54.º aditamento à classificação geral de mercadorias, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

O «Diário do Governo» n.º 275, II série, de 25 de Novembro, publica o seguinte:

Despacho de 21 do corrente:

Aprovando o auto de recepção definitiva da empreitada de fornecimento e montagem de prateleiras e armários na casa de ferramenta e arrecadação da oficina de caldeiros de ferro e na casa de ferramenta da oficina de ferraria das Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, obra adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por 18.500\$00.

O «Diário do Governo» n.º 276, II série, de 27 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente, o projecto de aviso ao público estabelecendo bilhetes especiais, a preços reduzidos, para mercados e feiras, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo» n.º 285, II série, de 8 de Dezembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso documental de engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 3.ª Repartição, engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha.

Engenheiro civil de 1.ª classe Júlio José dos Santos.

O «Diário do Governo» n.º 288, II série, de 12 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de proceder à recepção do material eléctrico fornecido pela firma Brown Boveri & C.ª para as Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, pela importância de 26.780 francos, em virtude do contrato de 24 de Janeiro do corrente ano.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de efectuar a recepção do fornecimento de motores eléctricos e acessórios destinados às Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicado à firma Ateliers de Construction Oerlikon pela importância de 42.300 francos suíços, conforme contrato de 31 de Dezembro de 1938.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, a fim de efectuar a recepção definitiva do fornecimento de diversas máquinas pneumáticas para as Novas Oficinas Gerais do Barreiro, adjudicado à firma Cudell & Weltzien, conforme contrato de 27 de Novembro de 1936.

O «Diário do Governo» n.º 294, II série, de 19 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento de uma máquina de fresar e 415 fresas diversas, destinadas às novas oficinas gerais do Barreiro, o qual foi adjudicado à firma Aços Finos Roechling S. A., pela importância de 305.710\$50, que seja aprovado o referido auto, e bem assim declarar a citada firma quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato de 25 de Fevereiro de 1937.

O «Diário do Governo» n.º 298, II série, de 23 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do Decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral, desta data, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 2 de grande velocidade, referente a bilhetes de assinatura, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo» n.º 300, II série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

Por portaria de 14 do corrente mês, visada no Tribunal de Contas em 20:

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido a engenheiro civil de 2.ª classe do mesmo quadro, nos

termos do artigo 10.º do Decreto 27:236 e do artigo 26.º do decreto-lei n.º 26:117. (São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

Para os devidos efeitos se declara que, por virtude de despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 21 do mês corrente, foram excluídos do inventário publicado no *Diário do Governo* n.º 78, 2.^a série, de 4 de Abril de 1933, por haverem sido aplicados em vários trabalhos executados nas linhas do Sul e Sueste, a cargo do Fundo especial de caminhos de ferro, os seguintes carris sobressalentes, mencionados a p. 1559 do referido *Diário do Governo*:

Linha do Sul

Material novo:

| | Quilogramas |
|---|-------------|
| 379 carris de 40/18, com o peso de | 272:880 |
| 17 carris de 40/17,88 com o peso de | 12:158,4 |
| 24 carris de 40/16, com o peso de | 15:360 |
| 4 carris de 40/12, com o peso de | 1:920 |
| 7 carris de 36/17,88, com o peso de | 4:505 |
| 4 carris de 36/11,92, com o peso de | 1:716 |

Material usado:

| | |
|--|------------------|
| 80 carris de 30/8, com o peso de | 19.200 |
| Total | 327:739,4 |

no valor de £ 2:623-18-5.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo» n.º 276, II série, de 27 de Novembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso de provas documentais para engenheiros mecânicos de 1.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no *Diário do Governo* n.º 92, 2.^a série, de 21 de Abril do corrente ano:

- 1.º — Jaime Augusto Ferreira.
- 2.º — Eugénio de Campos Amaral.

O presente concurso é válido durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no *Diário do Governo*, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

Nos termos do § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se declara que se mantém como definitiva a lista provisória, publicada no *Diário do Governo* n.º 259, 2.^a série, de 7 do corrente mês, dos candidatos admi-

tidos ao concurso para chefes de secção do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no *Diário do Governo* n.º 201, 2.^a série, de 29 de Agosto último.

As provas terão lugar no edifício desta Direcção Geral, nos dias 29 e 30 do corrente mês, com início às onze horas.

Os candidatos podem fazer-se acompanhar da legislação que julgarem conveniente consultar.

O «Diário do Governo» n.º 285, II série, de 8 de Dezembro, publica o seguinte:

AVISO

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e decretos n.ºs 27:695 e 27:839, respectivamente de 13 de Maio e 9 de Julho de 1937, se faz público que está aberto concurso documental, pelo prazo de trinta dias, contados da data da publicação d'este aviso no *Diário do Governo*, para preenchimento de uma vaga de engenheiro mecânico de 3.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral e das que ocorrerem durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do citado decreto n.º 57:236.

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

- a) Bilhete de identidade ou certidão narrativa do mesmo bilhete;
- b) Certidão de idade pela qual prove ser cidadão português com mais de dezóito anos de idade e menos de trinta e cinco, excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é de quarenta anos, ou de ser já funcionário público, pois que neste caso não está sujeito a tal limite;
- c) Documento comprovativo de ter satisfeito os preceitos do recrutamento da legislação militar em vigor;
- d) Pública-forma da carta de curso passada por uma escola nacional ou estrangeiro oficialmente reconhecida;
- e) Declaração de honra a que se refere a lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935, nos termos da portaria n.º 8:127, de 5 de Junho do mesmo ano (modelo n.º 3), devendo a assinatura do candidato ser feita sobre um selo fiscal de 2\$50, reconhecida pelo notário;
- f) Declaração a que se refere o decreto n.º 27.003, de 14 de Setembro de 1936, feita em papel selado e reconhecida pelo notário a assinatura;
- g) Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo júri, designadamente os respeitantes a trabalhos elaborados pelos concorrentes.

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

QUEREIS

DINHEIRO?

JOGAI
NO
Lama

SEMPRE SORTES GRANDES!

Rua do Amparo, 51

LISBOA



A COLHEITA

NOVELA INÉDITA

de GUEDES DE AMORIM

I

LOGO que terminou a missa em Joqueivos, Ismael deixou a igreja, e, a passo largo, desceu para os Covimbras. Essa manhã de Setembro, à beira do meio-dia, derramava-se em sol de fogo sobre casais e vinhedos. Chibatados por homens de taleiga ao ombro e mulheres com cestos à cabeça, em retôrno da feira na Régua, vinham pela estrada poeirenta animais de estábulo e redil, já meio aganados com a canícula.

Ismael, preocupado com suas intenções, seguia à beira da sebe, alheio ao cortejo dos feirantes. Adiante do tanque das Forças, cortou para a quelha que torcicolava entre renques de sarças e amoreiras anãs. Distante da vozearia e acariciado pela convidativa frescura, desceu-lhe para metade o peso que lhe esmagava o peito. Devia sustentar tôdas as esperanças na bondade do «sr. Ferreirinha»...

Aumentava, acelerava cada vez mais o passo, desejoso de chegar quanto antes. Há dez, para vinte anos, já nem se lembrava bem, que fazia aquela caminhada,

com o mesmo inferno no coração. Ainda em vida de seu pai, épocas seguidas por ali passava, direito à Quinta do Paço. Taciturno, numa voz rouca, durante a caminhada o progenitor dizia-lhe sempre: «Se não fossemos tão pobres... não passaríamos esta aflição...» Mas, uma vez chegados, o velho «sr. Ferreirinha», declarava-lhes inalteravelmente: «Pois sim, pois sim... Comecem a vindimar quando quizerem. A minha lagareta cá está às vossas ordens...».

Já a meia dúzia de metros do Paço, Ismael recordava ainda a frase paterna: «Se não fossemos tão pobres... não passaríamos esta aflição...» E, ao mesmo tempo que lastimava a sua orfandade, molestava-o também a morte daquele velho proprietário, sempre generoso, de quem se acostumara a receber a esmola do empréstimo do lagar de seis pipas. Agora, era o filho, «o sr. Ferreirinha», quem mandava. Alimentava é certo boas esperanças em colher do filho favor igual aos recebidos do pai, mas apertava-lhe o coração um teimoso receio, que não sabia explicar a si próprio.

Chegado ao Paço, foi encontrar o Fer-

reirinha no jardim, a adornar a lapela com uma rosa vermelha. Chapeu nas mãos, encolhido e tímido, Ismael lançou respeitosos «bons-dias» e perguntou pela saúde de «sua senhoria».

— Então, que te traz por cá? — interrogou o proprietário, olhando a mancha rubra com que havia enfeitado o casaco.

Lentamente, como se não encontrasse as palavras justas para traduzir a sua petição, Ismael foi declarando que o tempo corria de feição para vindimas... que êle queria colher também as suas uvas... se «sua senhoria» lhe fizesse a esmola...

— Ah! Querias que te cedesse a lagareta, não é verdade?

E, como Ismael respondesse afirmativamente, o Ferreirinha desfechou:

— Terás que esperar, sabes? Mandei fazer uma lagareta nova e quero ser eu o primeiro a estreá-la...

Ismael ficou envergonhado e triste com a resposta. Queria teimar, queria mesmo implorar, mas faltava-lhe a coragem. Frente a frente, os dois homens pareciam distantes um do outro, por grande diferença de idade, ainda que,

na verdade, Ismael tivesse apenas mais alguns meses. Porém, no rosto dêste, mais envelhecido, lia-se a resignação de quem se acostumara a ser mandado pelos outros e até pelas privações; enquanto que na fisionomia corada e cuidada do proprietário abria-se a ventura de quem nunca sujeitara a sua vontade à de qualquer outro.

— Compreendes, não é assim? — continuou o Ferreirinha. — Antiga e mal remendada, a lagareta velha estava a pedir um grande concêrto. Mas, com pouco mais, preferi fazer uma nova. Estás a compreender, homem? Acho que é legítimo que ela receba primeiro as minhas uvas.

Tentou Ismael de novo falar, lembrando ao proprietário que êle tinha lagares grandes, à sua disposição, e, por meia dúzia de dias, nada teria a perder...

Mas, o Ferreirinha rematou:

— Começo a vindimar daqui a oito dias. Dentro de quatro semanas, podes, por conseguinte, aparecer, que te deixarei utilizar a lagareta.

Amargurado, voltando entre os dedos o chapéu, Ismael agradeceu «a bondade da sua senhoria» — e desandou a caminho do casebre.

Quando entrou dentro das suas quatro paredes, amolecido de melancolia, Ismael sentiu-se atraído para a cama, desejoso de adormecer. Não contava com aquela resposta do Ferreirinha, não esperava que a infelicidade o perseguisse desta maneira. Estava moído, mais da alma que do corpo, e já sabia o que significava aquele receio que lhe picava o coração quando ía em direitura à casa do proprietário...

Lembrando-se da velha Balbina, a cega, sua vizinha, a quem há muito protegia, deu-se pressa, porém, em cortar as

couves para fazer o caldo. Embora até essa hora não tivesse metido à boca sequer um cibo de broa, êle não sentia as ferroadas do apetite. Queria dormir, queria fugir do forte desgosto recebido momentos antes. Pesou mais, todavia, no seu espírito a sorte da velhota, sôzinha no mundo, a quem só êle auxiliava.

II

Na boca de Ismael começaram a bailar as palavras desta interrogação: «Conservar-se-á firme o tempo até eu poder vindimar?»

Como a ninguém dizia a pergunta, as palavras subiam-lhe aos olhos, enundando-os de inquietação. Em seu íntimo, considerava acertada e justa a opinião do «sr. Ferreirinha»: Êle estava em primeiro lugar, êle é que devia estrear a lagareta nova... Mas, imeditamente, recordava-se do bondoso e velho dono do Paço, sempre tão amigo dos pobres, e de si para consigo confessava que, de certo, êste lhe não teria dado a mesma resposta...

Ainda que pouco tagarela, sempre metido consigo, Ismael quási emudecera de todo. Aquela interrogação obstinava-se em tombar-lhe dos lábios, mas por nada dêste mundo êle queria escutá-la... Tinha que esperar, tinha que aguardar que mais quatro semanas decorressem. Esperaria, confiado na infinita misericórdia de Deus. Levantava-se cedo, corria a meia dúzia de palmos do seu vinhal, e ajoelhava diante das videiras, a admirar os cachos abundantes. Andava assim, para diante e para traz, numa rotagem que o enchia, a um tempo, de gozo e sobressalto. Muitas vezes, pensava: «Daqui a quatro, a três semanas... quási o fim de Outubro... e pode vir chuva...» Então, a alegre convicção que

tinha de que as suas videiras lhe dariam uma colheita de cinco pipas, o que seria para a sua pobreza um ano de fartura, era logo acompanhada por um frio de dobrê a finados, que o amarfanhava violentamente.

Por volta do meio-dia, fazia o caldo e ía levá-lo à cega, que o esperava, aninhada, à porta do casinhoto de latas.

Sentava-se ao lado da Balbina, a vê-la meter à bôca desdentada colheradas de hortaliça, vagorosamente, numa lentidão de quem já não acredita na comida para prolongar a existência. Esmagava-os, a ambos, um triste silêncio, apenas quebrado pelo monótono deglutir da velhota. Com o olhar vago e distante, Ismael eis-mava na sua sorte. Mas, como se o adivinhasse, a Balbina contava os dias que iam passando, e, para o animar, aventava que tudo correria pelo melhor...

Enquanto a ressequida cega lhe recomendava coragem, uma ocasião, êle perguntou-lhe:

— Ó «tia» Balbina, acha que Deus nos vê quando nós nos sentimos desgraçados?

Voltando para êle o rosto apergaminhado, com as órbitas secas, fechadas em escuridão, ela respondeu:

— Nós é que o vimos quando nos sentimos infelizes de todo...

E, tanto como se tivesse enxugado o espanto que as suas palavras haviam aberto na fisionomia de Ismael, ainda acrescentou:

— Eu, meu filho, só tive a ventura de ver a Deus depois de que ceguei...

Foi-se dali o homem para uma nova e atormentada viagem à volta das suas videiras, fortemente penetrado das palavras que escutara.

Sentou-se, por fim, à beira duma ramada, camisa aberta no peito, a receber



a viração que corria na calma da tarde em marcha. E, se a cega tivesse dito uma verdade!... Pretendeu então olhar o céu, mas aquêle sol coruscante de fornalha obrigou-o a fechar os olhos. Sossegou assim, por um nísgalho, confiante, satisfeito. Entreabrindo as pálpebras, entregou-se depois a novo exame das suas cepas, carredas de cachos, ricas de saborosos bagos. Bom ano, sim, tinha corrido um bom ano de uvas, se a ventura lhe consentisse torná-las em vinho. Resguardando a cabeça numa nódoa de sombra, Ismael contou as videiras disseminadas pelos seus três solcacos que desciam para o ribeiro. Havia ali de tudo, desde o bastardo meloso ao mourisco farto, desde o negrusco souzão ao loiro moscatel. Um pensamento de amor e gratidão se lhe levantou, nesse momento, para a memória de seu pai. Aquilo tudo era obra do seu progenitor. E o seu pequeno vinhal era um romance, pois cada videira tinha uma história. Vinte anos, ou mais talvez, consumira o seu velho para lhe dar realização. Primeiro, adquirira o terreno, com as economias amontoadas das jornas em que levava de Janeiro a Janeiro a existência. Depois, viera o saibamento e o plantio, feitos aos domingos, para não perder o trabalho nas quintas para onde o vinham rogar. Êle, Ismael, embora pequenito, lá ía ajudando o pai no que podia. Lembrava-se bem que, por êsse tempo, os pequenos como êle o desafiavam para a brincadeira, correr as quelhas, ir aos ninhos ou roubar fruta. Não; êle não fugia nunca ao velho como faziam os outros. A princípio, só o auxiliava na poda e na erguida, arrastando as vergôntes decepadas ou chegando-lhe as estacas e os vimes. Já quási um homem, porém, da-

va-lhe ajuda nos trabalhos mais violentos, nas cavas, na sulfatagem e na vindima.

Correndo o olhar agora pelas videiras, a recordar as canseiras que elas tinham merecido, Ismael lembrou-se, também, da primeira colheita, umas três pipas escassas, e das lágrimas com que seu pai então o abraçara, tremendo, sorridente e feliz.

Foi nesse dia que seu pai, um coração bondoso como mais não conheceu algum, lhe disse para ir ao tugúrio abarracado da Balbina, informá-la de que, daí para diante, podia contar com a tijela de caldo de manhã e à noite...

Por êsse tempo, ainda a velha tinha restos de luz nos olhos. Andava pelos caminhos, quer chovesse ou nevasse, a implorar uma côdea de pão. Muitas vezes, esfaimada, desfalecida, caía nas valetas e aí ficava, a gemer ou adormecida até que alguém a encontrasse. Era pouco mais que um trapo, esmagada por toda uma vida de labuta, à espera da morte...

III

Perseguido por fundos temores sobre o tempo, Ismael não se dava conta sequer de que havia desenvolvido extraordinariamente a vista e o ouvido. Todavia, êle descobria agora muito melhor a mudança do céu e do vento. Silencioso, cada vez mais taciturno, continuava a fazer pouco uso das palavras. Junto da cega, quando lhe ía levar a comida, limitava-se a ouvi-la, só de longe em longe lhe tornando resposta ou fazendo qualquer pergunta. Ao ficar só, na teimosa e inquietante andança por entre as videiras, levava o tempo a vêr se, lá baixo, nos choupos do ribeiro, corria o ameaçador vento do norte, ou se, na curva doirada

do céu, se amontoavam feiúscas e traiçoeiras nuvens. Muitas ocasiões, chegava a tremer, apavorado, vendo as folhas dos vimieiros estremecidas pela aragem vespertina, supondo que se tratava de prenúncio de temporal. Outras vezes, descobrindo farrapos negros no céu, empalidecia de súbito, só se aquietando quando finalmente verificava que eram fumos subidos dos casais.

Apoderara-se dêle um intenso nervosismo, que lhe maguava o peito. Ao lusco-fusco, levava a malga das berças à Balbina, e não tardava a dar-lhe boas-noites.

Reentrando no seu casebre, debruçava-se no janelo que abria para o quintalório, e ali ficava horas e horas a tecer mudas interrogações.

Corridas três semanas, já lhe faltava uma apenas para que pudesse dar começo à sua vindima. Longe de o sossegar, a certeza de que dentro de breves dias poderia cortar as uvas, trazia-o ainda mais sobressaltado. Adivinhava que o tempo apresentava feição de mudar. Enfraquecido o sol, na vizinhança do outono, o azul do céu toldava-se de quando em quando, e, de Avões, vinham as primeiras avançadas de monstros nevoentos, que, felizmente, não chegavam àquem do Douro. O tempo ía mudar, via-o perfeitamente.

Debruçado para a noite, Ismael aguçava o olhar e o ouvido, alertado para tudo quanto lhe significasse aproximação do temporal.

Desgraçado, bem desgraçado dele se as suas inquietações se justificassem. As dívidas tinham-no atado de pés e mãos: por um lado, o entêrro do pai levava-o a empenhar-se; por outro, ao padeiro e ao merceeiro, devia pão e aprezigo há cerca



de um ano. Estes, com outros credores, aguardavam, impacientes, que ele vindicasse e vendesse o vinho, para receberem o seu dinheiro.

Ismael, pensando nas pessoas de quem era devedor, não tirava os olhos do céu e os ouvidos de uma constante atenção aos mais leves ruídos nos ramos das árvores.

Essa noite, ele deitou-se tarde. Seus olhos assustaram-se em demasia com as núvens que almofadavam a lua, já em quarto minguante, e que lançava sobre a terra uma luz melancólica. O ramalhar soturno dos choupos e vimieiros, lá baixo, ao fundo dos socalcos, batera-lhe nos tímpanos violentamente, causando-lhe medo.

Na cama, não o assaltou o sono nem ele, tão pouco, queria dormir. Estirado, ali, era como se estivesse ainda ao janelo. A noite anunciava-lhe qualquer coisa de mau, prometia-lhe qualquer tragédia. Pelas frestas, o luar que espreitava era mais baço e tristonho; e o vento, furioso e louco, aumentava cada vez mais o seu alarido, como se cantasse estranho infortúnio.

Meio sonolento, acordou de madrugada ao forte ruído que lhe batia o casinholo. Que era aquilo? Chuva, granizo? O medo, o medo acumulado dentro do seu peito durante tantos dias, explodiu finalmente como uma bomba, atirando-o para fora da cama, enquanto da boca lhe tombavam milheiros de pragas.

Desagasalhado, em camisa e ceroulas, nos olhos uma sede devorante de conhecer a realidade, correu a abrir a porta. Sobre o vinhal tombava uma espessa saraivada! Gemeu: «Meu Deus, meu Deus!...» E, por um instante, com os braços pendidos, vencido, levantou os olhos ao céu, surpreso e suplicante.

Porém, logo o queimou de novo a curiosidade de ver o efeito do incessante temporal sobre as suas videiras. Assim, tal qual como estava, atirou-se numa corrida dementada para o vinhedo. O granizo cumpria a sua trágica missão: Feridos, golpeados, quási todos os cachos jaziam por terra. Ismael olhava para as videiras, despidas, e mal considerava a sua total ruína.

Junto de cada videira, ele estacava, aquecido de revolta e amargura. Uma chuva copiosa, em fortes cordas de água,

seguia-se à saraivada impetuosa e destruidora. Avançando lentamente, a leve roupa que o cobria ensopava-se e os pés atascavam-se na terra lodosa. Mas, Ismael não sentia a chuva fria a bater-lhe constantemente o corpo todo. O medo que lhe explodira no peito maguado, depois de tantos dias de recalçamento, incendiara-o de indignação. Ajoelhava, por vezes, para ver melhor a pobre ruína das cepas, soltando pragas cada vez mais vibrantes.

Continuava a chover com louca intensidade. Por entre as tranças de água, através a luz hesitante da manhã que mal despontava, era como estranha visão espectral a figura de Ismael a correr o seu vinhedo em ruínas. Uma curta meia hora de maldito temporal havia deitado por terra, espesinhado e desfeito, o árduo trabalho de todo um ano! Não restava um cacho intacto, que o granizo a todos havia atingido.

Por fim, a chuva cessou, e, desde esse momento, calou-se a boca de Ismael no seu colérico praguejar. Andando sempre, ainda os seus olhos viam o horrível cemitério do seu vinhal. Porém, já não fuzilavam nem gritavam, como se tivessem perdido todo o brilho. Cabelo em desalinho, o corpo a escorrer que nem um pinto, salpicado de lama, prosseguia sempre a sua descida, entre as videiras depenadas pelas crueis mãos da tempestade.

Quando chegou ao último socaleco, faltou-lhe a coragem, dobrou as pernas e, entre duas videiras despidas, tombou pesadamente sobre os bagos que se espalhavam no lodo.

IV

Vendo devorada a sua colheita pelo temporal, Ismael perdera o tino.

Na tarde seguinte à noite da longa saraivada, a cega Balbina, inquieta com a sua ausência, e adivinhando a tragédia desenrolada, fôra encontrá-lo, ainda como que adormecido, lá no fundo do vinhal em destroços.

Esse momento não se apagou jamais no coração da cega. Trémula, vagarosa, batia com o bordão na terra viscosa, e ia gritando: «Ismael! Ó Ismael! Meu filho!...» Ninguém lhe respondia. A sua voz perdia-se por entre as videiras des-

carnadas. Andou assim, às tontas, a bater o chão com o pau e a gritar. Chegou a crescer e a esmagar-lhe o coração a certeza de que ele havia morrido. Por último desalentada, com o pau batera num corpo. Chamou... ajoelhou... Então, a cega não viu o olhar de tonto que Ismael lhe dirigiu ao levantar-se; mas, não tardou um ápice em descobrir que ele havia ensandecido, ouvindo-o dizer em voz rouca:

— Quatro semanas! Lagareta nova... Poucos dias!...

Puxando-o pela mão, como se conduzisse uma criança, a cega levou-o para casa, enquanto ele ia gritando, entre gargalhadas frias:

— Quatro semanas! Lagareta nova... Poucos dias!...

Balbina começou a cuidar de Ismael com solitudes maternas. Fazia-lhe o caldo e dava-lho a comer. Levava-o e tirava-o da cama. Muitas vezes, o louco tentava escapular-se, e a cega, sem forças para segurá-lo, limitava-se a chorar. Então, o mísero tolo, como se lhe obedecesse, enternecido, ficava a seus pés, de olhos arregalados para o céu.

Por fins de Janeiro, vieram, à frente dos credores, os homens da Justiça. As dívidas de Ismael reclamavam urgente pagamento. Feito um arresto a tudo, arrastaram consigo o doido.

— Para onde o levam? — perguntou a cega.

— Para a cadeia — respondeu um dos do citote.

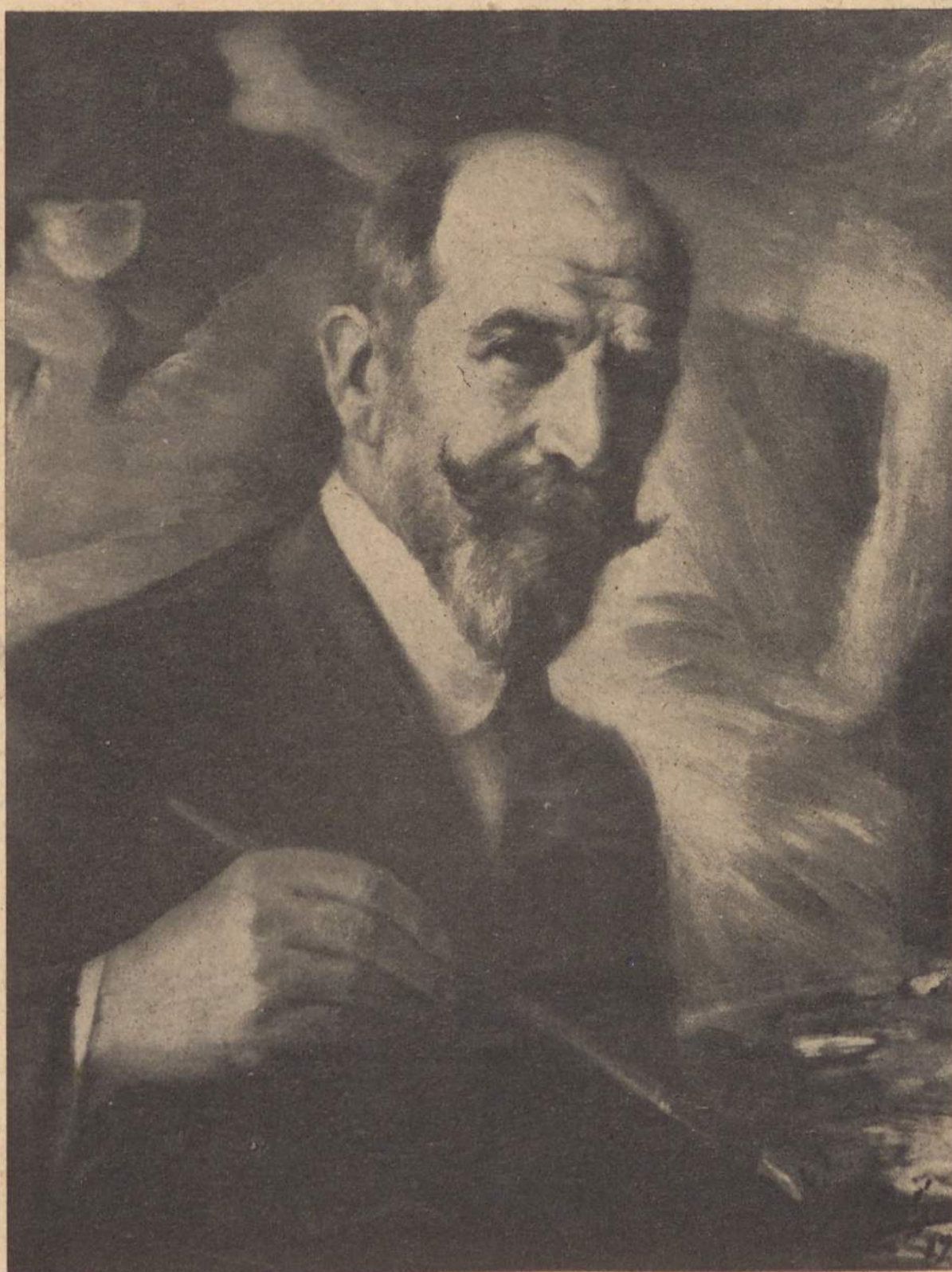
— Então, não vêm, senhores; que o pobre está tonto... tonto!

Voltaram-lhe as costas, empurrando à sua frente Ismael, feito um monte de trapos, que ia gritando:

— Quatro semanas! Lagareta nova... Poucos dias!...

Balbina, desfalecida, retirou-se para o seu casebre. Era desditosa, mas, em seu íntimo, agradecia ainda a Deus que lhe tivesse conservado a vida. Teimaria em existir, não por si, mas por Ismael. No dia seguinte, iria à vila pedir que levassem o infeliz para o hospício.

Essa noite, aninhou-se entre as mantas, com um novo e forte desejo de viver a aquecer-lhe o corpo enregelado. Adormeceu com uma oração nos lábios secos. No dia seguinte, porém, a cega continuou a dormir, para sempre, para sempre...



AUTO-RETRATO DE VELOSO SALGADO