

CENTENARIOS

N.º 1258

LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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, 85 — Madrid
Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

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 Pinha
Alexandre Settas

COLABORADORES:

General **JOÃO DE ALMEIDA**
General **RAUL 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**
Capitão de Eng.ª **JAIME GALO**
Coronel de Eng.ª **ABEL URBANO**
Capitão **HUMBERTO CRUZ**
Engenheiro **VELAR RUAS**
António MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — **EUGENIO DEL RINCON**
Pôrto — **ALBERTO MOUTINHO**

S U M Á R I O

Centenários — 1140 e 1640 (Gravuras), Versos do Dr. MÁRIO BEIRÃO. — O nosso Director, entrevista o Chefe do Estado (Gravura). — Dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho. — Comemorações Centenárias, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Portugal, país de soldados, pelo General RAÚL ESTEVES. — Oito séculos de história, pelo Dr. MANUEL MURIAS. — O Caminho de Ferro da Beira Alta nas Comemorações Centenárias, pelo Coronel de Eng.^a ABEL URBANO. — Programa oficial das Comemorações Centenárias. — Portugal e a Revolução de 1640, por REBELO DE BETTENCOURT. — Primeiras Locomotivas, Trad. de HENRIQUE DA SILVA PINTO. — O Caminho de Ferro e a Colonização Africana, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Portugal Eterno e Livre, por JORGE RAMOS. — A Aviação e o Império, pelo Capitão-aviador HUMBERTO DA CRUZ. — Meios de transporte doutros tempos, em África, pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Página Literária, por CARLOS D'ORNELLAS. — Castelo de Bragança. — As Ilhas Maravilhosas, por CUNHA CORREIA JÚNIOR. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Castelos de Pombal e de Marialva. — O Caminho de Ferro e a ponte de Colónia. — O Apodrecimento da Madeira, por W. B. MITCHELL. — Linhas Estrangeiras. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Parte Oficial.

PORTUGAL! PORTUGAL! PORTUGAL!

1140 - 1640 - 1940

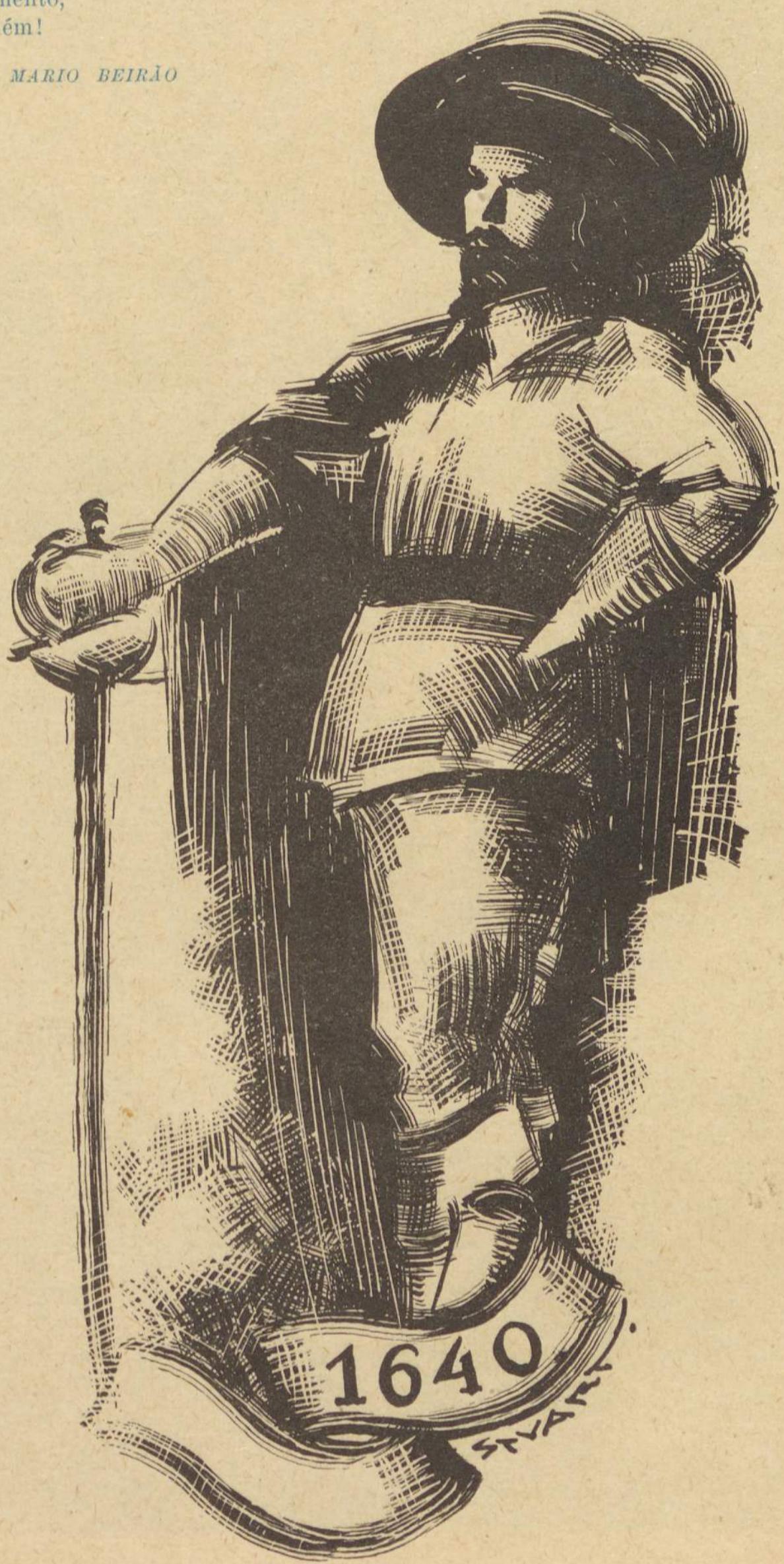


Nós fomos os Primeiros, que soubemos
Erguer a Pátria aos Céus, em ofertório!

MÁRIO BEIRÃO

Querer é arder de Amor! ser flama ao vento
Querer é descobrir, lá muito além,
Lá para além de tudo,—em um momento
De sobrenatural deslumbramento,
A Cidade de Deus:—Jerusalém!

MARIO BEIRÃO

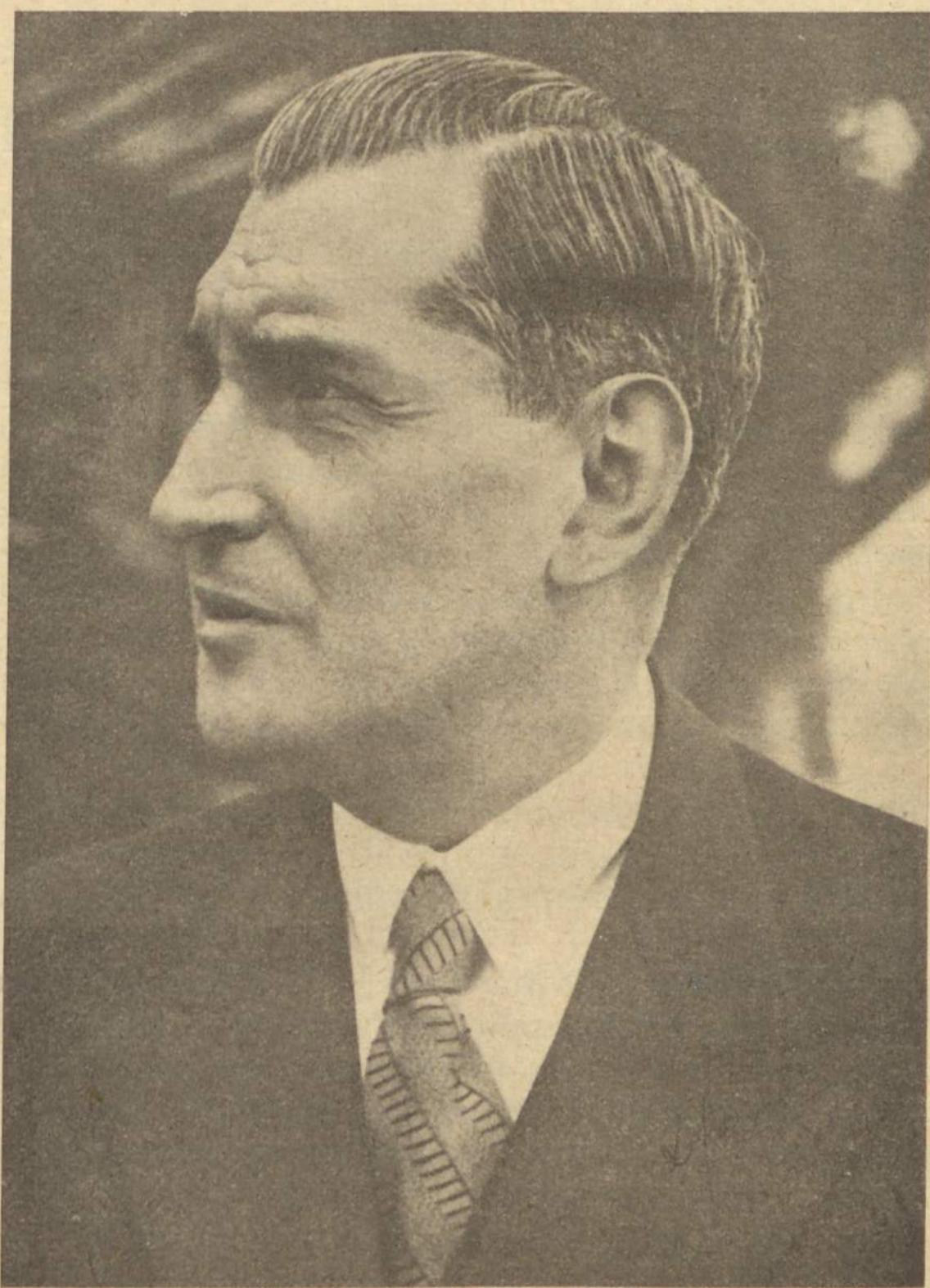




«A minha admiração é grande por todos os que cooperam n'esta magnífica obra de ressurgimento nacional».

«Apresentando cumprimentos afectuosos aos dirigentes da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faço votos para que esta Revista continue prestando ao País os magníficos serviços que tem realizado até agora».

(Palavras do Ilustre Chefe do Estado ao nosso Director)



Dr. Oliveira Salazar

PRESIDENTE DO CONSELHO

Comemorações Centenárias

O NOSSO DEVER PATRIÓTICO

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, por ser uma publicação especializada e que exerce a sua acção restrita no campo técnico, não pode ficar indiferente às grandes manifestações de sentimento nacional e de patriotismo. Estamos no início do período das solenidades, que se vão seguir até ao fim do ano, para comemorar os centenários de dois factos históricos de capital importância: a afirmação da independência do Reino de Portugal há oito séculos fundada, e a sua reconquista pela revolução triunfante de 1640 e a subida ao trono de um Rei Português.

Entre êsses factos de alcance transcendente e após o segundo desenrola-se a nossa história, maravilhosa epopeia, de que nos devemos gloriar e que nos impõem inabalável confiança nos nossos destinos.

A admirável formação do pequeno Reino, pouco a pouco arrancado ao domínio sarraceno pelo esforço dos Reis batalhadores com o auxílio das Ordens de Cavalaria e das Cruzadas, acolhido sob a benéfica protecção do Vigário de Cristo, é povoado, cultivado e enriquecido pelo esforço civilizador dos Reis e dos Beneditinos.

Constitui-se ao mesmo tempo o poderio naval. Consolida-se a independência após crise grave que ameaça soverte-la, mercê do esforço heróico de uma pleiade, à testa da qual figuram D. João I, o Santo Condestável e João das Regras.

Chega a hora da expansão marítima, iniciada pela conquista de Ceuta. Conquistamos territórios em África. Enxameiam os navegadores a descobrir os grandes caminhos do mar. Seguem atrás dêles soldados, missionários, comerciantes, e durante dois séculos

cria-se, alarga-se e prospera o nosso domínio ultramarino, formado e sustentado por um povo minúsculo.

Com o desastre de Alcácer Quibir e a dominação espanhola só a hora da decadência, como se a obra realizada fôsse superior às nossas possibilidades.

As energias latentes da Nação congregam-se porém, sacodem o jugo espanhol e com D. João IV à frente empreendem as campanhas da Restauração, coroadas por vitórias sucessivas até ao êxito final após 28 anos de luta.

Formámos então no Brasil novo império florescente de onde nos vinham riquezas sem conta.

Arrostámos com as temerosas invasões napoleónicas e defendemos miraculosamente a independência.

Após longo período de lutas civis e quando o nosso império ultramarino parecia condenado a irrecusável decadência, despertam-se as antigas energias e desenrola-se nova epopeia, graças à qual vemos consolidado o nosso tão cubiçado domínio e inaugurado novo período da sua grandeza e prosperidade.

Vencemos uma crise demagógica, reavivámos a fé no império, reorganisámos a vida nacional, e hoje, no auge de uma crise gravíssima do mundo em guerra, trabalhamos pacificamente e preparamos um futuro melhor.

A tradição nacional renasce e avigora-se, tornando-se poderoso factor de progresso.

Pois não é admirável esta história de oito séculos que condensamos num ano de comemorações?

Não nos deve inspirar justa ufanía e bem fundada confiança?

Pode alguém ficar estranho às comemorações patrióticas em preparação, que o fragor das batalhas não interrompe, neste rincão da Europa em que labutamos pacificamente?

Não fica indiferente a *Gazeta*. Os caminhos de ferro, de que ela se ocupa especialmente, representam um grande esforço progressivo da Nação.

Pacificadas as lutas civis, reconhecemos a necessidade de seguir os outros povos civilizados na criação de um sistema aperfeiçoado de comunicações. Durante meio século construiram-se 3.700 quilómetros de linhas férreas, que desempenham função primacial na economia do país e que apesar de prejuízos reinantes continua sendo instrumento insubstituível da sua prosperidade.

Zelar os interesses e o incremento das linhas férreas é uma

tarefa patriótica, que não colide com as preocupações de ordem geral.

Não pode pois a *Gazeta* ficar indiferente ao movimento nacional, que agora começa e para cuja grandeza todos devem contribuir.

Se infelizmente a guerra afasta de Portugal muitos que tensionavam visitar-nos, não é razão para desistir das comemorações patrióticas, movimento nacional interno, a que a situação externa não diminui o alcance e a significação. É uma festa de família a que não devemos renunciar, porque nem todos os estranhos nos podem acompanhar, como desejavamos.

O que é necessário é que o espírito público se compenetre dos seus deveres, encarando com séreno bom senso os temerosos acontecimentos internacionais, não dando guarida a boatos absurdos e desalmados, espalhados por miseráveis agentes de desorientação ou secretos instrumentos de planos maquiavélicos. A sua força vem só de credulidade pública.

A nossa atitude perante os acontecimentos europeus está definida e foi nitidamente posta pelo Governo, em torno da qual nos devemos unir como um só homem.

Portugal mantém-se neutral na guerra, sem esquecer os deveres que impõem os tradicionais tratados de aliança com a Inglaterra.

Temos tratados de amizade com a Espanha, à qual prestamos o possível auxílio na crise grave de reconstrução por ela travessada.

Verberamos, com o Sumo Pontífice, todos os atentados contra a justiça e o direito das gentes, tôdas as violências do neo-paganismo, que proclama o domínio ilimitado da força. As nossas simpatias e solidariedades morais não podem ir para os que assim perturbam a ordem internacional.

Entrincheirados no nosso pacífico e sôlo nacionalismo, praticamos a neutralidade de acção, que não nos pode impedir de proclamar os ditames da verdade, da justiça, do direito e da humanidade.

Conhecemos os perigos que nos podem ameaçar de futuro e sabemos de que lado vêm. Não favoreçamos a acção maquiavélica dos que desejariam dar-lhes corpo, aceitando e avolumando boatos absurdos.

Consagremos serenamente as nossas actividades às comemorações Centenárias, que devem ter eco festivo e consciente nas almas de todos os bons portugueses.

Portugal, país de soldados

Pelo General RAUL ESTEVES

AS comemorações centenárias para que assumam na vida dos Povos o alto significado moral que as torna úteis, devem representar a justa consagração dos factos comemorados, realizada com o sincero preito de um culto fervoroso prestado às tradições e ao espírito da nacionalidade.

É, antes e acima de tudo, uma afirmação vigorosa da continuidade do espírito nacional, mantido inquebrantável através das idades, e sobrelevando a tôdas as contrariedades que o decorrer dos séculos lhe tenha feito deparar.

Assim, na evocação centenária da fundação do Reino de Portugal nenhum português poderá deixar de ter presente no seu espírito a figura heróica do grande Rei que foi D. Afonso Henriques, o esforçado guerreiro a quem se deve o sólido fundamento

desta nacionalidade, liberta de tôdas as sujeições que a pretendiam avassalar.

Também, na comemoração centenária da Restauração de 1640, têm lugar primacial as figuras heróicas daquele punhado de portugueses que em Lisboa levantaram o grito de revolta contra o domínio estrangeiro, e a êles se deve associar a justa homenagem aos esforçados combatentes que nas guerras da Restauração escreveram nas suas bandeiras os nomes gloriosos das vitórias alcançadas sobre os exércitos estrangeiros que pretendiam readquirir o domínio sobre a nossa Pátria.

É, como se vê, a afirmação bem fundada de tudo quanto se deve ao esfôrço guerreiro da Raça Portuguesa que sempre soube lutar pela sua independência.

De uma forma brilhante foi esta afirmação evidenciada pelo grande português e valoroso militar que foi Mousinho de Albuquerque, na notável carta que dirigiu ao Príncipe D. Luís Filipe, definindo a missão de educador que lhe tinha sido confiada, quando dizia:

«Mas nessas linhagens Reais só foram grandes os que souberam lançar mão da espada sempre que lhes foi necessário. Por isso, repito, primeiro que tudo tem Vossa Alteza que ser soldado».

«Aprenderá a sê-lo na história de seus avós. Este Reino é obra de soldados.»

Crêmos, portanto, que nas comemorações centenárias que agora fazem evocar oito séculos de História Portuguesa, há todo o fundamento para que seja glorificado acima de tudo, o valor guerreiro e o espírito militar de todos os portugueses que souberam arriscar a sua vida em defesa da Independência e da Soberania Nacional.

Oito séculos de história

Pelo Dr. MANUEL MURIAS

Director do Arquivo Histórico Colonial

VALERIA a pena recordar o nascimento de quem, toda a vida, não realisara obra de beneficio comum nem deixara atrás de si sinal de que vivera?...

O mesmo que se diz dos homens se pode dizer das nações. E ao comemorarmos agora o oitavo centenário da fundação de Portugal, são os oito séculos de história portuguesa que lembramos,— as suas contribuições para a civilização, os sacrifícios de sangue dos seus filhos, as realizações do seu génio criador:— de certa forma aquelas acções beneméritas que, vistas agora à distância do tempo, não custa reconhecer que condicionaram a vida do futuro e estão ainda hoje na base da vida dos povos.

Quando meditamos na linha geral da história dos portugueses, não podemos deixar de a comparar com a vida de certos homens, que na juventude se prepararam para a realização de grandes obras.

Durante quase três séculos, com efeito, Portugal viveu para si, quase egoisticamente, robustecendo-se, *formando-se*, como quem, no mais íntimo da sua alma, já meditava nas emprêsas a que havia de consagrarse.

Organizou-se o Estado, dando ao poder real a força para conduzir o País ao seu destino; promoveu-se a fundação da Universidade, desenvolvendo-se a cultura dos povos e completando-se a autonomia da linguagem:— aparecem os primeiros poetas, e surgem os primeiros prosadores de arte; constituiu-se a marinha real, para as grandes viagens por mar, e os soldados da Reconquista foram criando a tradição do heroísmo que, depois da confirmação de Aljubarrota, não hesitariam diante das muralhas de Ceuta nem, muito mais tarde, das campanhas deslumbradoras do Oriente, do Brasil e da África.

Ao mesmo tempo, prosseguia-se no povoamento do Reino, desenvolvendo-se a exploração agrícola, alargava-se o comércio externo.

Os nossos mareantes aprenderam em primeiro lugar com os pilotos do

Mediterrâneo e do norte da Europa a arte de navegar; mas para levar por diante os seus ambiciosos projectos, não se limitaram a praticar o que no convívio dos outros povos puderam aprender. Inventaram novos tipos de navios mais adaptados às viagens longínquas de exploração: — a *caravela* é uma criação do génio naval português; adaptaram aos conhecimentos astronómicos em que tantas coisas novas descobriram, *as cartas de marear por estimativa* — e criaram *as cartas de marear pela altura*, que lhes permitiria a navegação no mar alto... Ao mesmo tempo ou antes, a própria orgânica da administração interna da marinha se alterava: bastará notar que em Portugal se criavam, pela primeira vez, os seguros marítimos.

Concluída a sua formação, Portugal encontrava-se, pois, em condições de poder dar início à mais bela emprêsa do mundo moderno. Estabelecido em Ceuta em 1415, logo se inicia o reconhecimento da costa africana e, ao mesmo tempo, ou pouco depois, a exploração do Atlântico.

Em pouco mais de um século, o Mediterrâneo deixa de ser o eixo da Civilização, que se transporta para as margens do Atlântico. Portugal é assim a primeira nação atlântica, — antes da Inglaterra e da Holanda, cujos impérios só foram possíveis depois do esforço dos portugueses, abrindo os caminhos marítimos, por onde seguiram depois: — «e fezeram o mar tam chão» — escrevia depois Pedro Nunes, — «que nam ha quem oje ouse dizer que achasse novamente algua pequena ilha, alguns baxos, ou sequer algum penedo, que por nossas navegações não seja já descoberto».

É que, — como dizia também o grande matemático, teórico das navegações portuguesas, — «manifesto é que êstes descobrimentos de costas, ilhas e terras firmes, não se fizeram indo a acertar: mas partiam os nossos mareantes mui ensinados e providos de estromentos e regras de astrologia e geometria...»

Os povos que depois vieram e tantas vezes e em tantos lugares ocuparam as posições que os portugueses haviam descoberto, não tiveram senão que ir seguindo a esteira dos portugueses, aprendendo com êles os ensinamentos da sua antiga experiência reveladora.

E não apenas na arte de navegar.

Com as ilhas, as terras, os mares, os povos, as estrélas, descobriram-se os animais, as plantas; estudaram-se as línguas, os costumes, as aspirações das novas gentes, e lançaram-se os fundamentos das ciências renovadas por tantos conhecimentos inesperados.

E ao mesmo tempo, assentuavam-se os fundamentos da arte de colonizar, — na África, na Ásia, na América, na Oceania.

Exploradores cultíssimos, tipos espantosos de homens, em cujos espíritos a arte de marear e a de guerra se combinaram com toda a ciência daquele

tempo, — os navegadores portugueses não deixavam já mais de anotar os fenómenos ou os factos que pudessem aproveitar à empresa em que andavam empenhados.

Desgraçadamente, como os dominava a preocupação de manterem o sigilo dos descobrimentos e, ainda mais, dos processos e aparelhagem náutica para se chegar às terras descobertas, nem sempre nos ficaram vestígios escritos dessas observações, e somos obrigados a deduzi-las da própria obra ou das cartas régias, tratados com potências estrangeiras e outros elementos indirectos.

Os estudos que nos ficaram, em todo o caso, o *Esmeraldo de Situ orbis*, os roteiros, as obras de Pedro Nunes, de Garcia de Orta, crónicas e narrativas ou simples cartas, como a carta admirável de Pero Vaz de Caminha a anunciar a El-Rei D. Manuel o descobrimento do Brasil, esclarecem-nos suficientemente sobre as múltiplas curiosidades dos descobridores.

Na verdade, trata-se já de uma posição de espírito livre, bem diverso da que era regra na Europa daquele tempo, — a-pesar-do que se costuma escrever, — e em que o valor da *autoridade* dos grandes mestres greco-latinos era substituída pela *experiência*.

Tantas vezes haviam notado que se enganavam aqueles mestres, que, embora os estudassem nas escolas, mais parece que procuravam emendá-los do que segui-los. É mesmo esta uma das maiores aquisições portuguesas naqueles tempos... Por seu esforço, começava um mundo novo até nos domínios do espírito, alargados, como foram os horizontes, graças à acção dos descobridores.

Mas seria injustiça esquecer na evocação dos grandes homens e dos grandes factos dos séculos XV e XVI o que depois se fez... A partir do século XVI é que se colonizou verdadeiramente o Brasil e se construiu no território imenso a grande nação moderna.

Ainda agora, como no século passado, a actividade colonizadora dos portugueses em África não receia confronto com a obra das outras nações colonizadoras mais ricas de elementos materiais mas não de valores humanos.

Precisamente, a lição maior das Comemorações, deve servir para agenciarmos energias que além-mar se necessitam.

Convém que a história seja factor dinâmico para suscitar vontades novas, para que se não pense que, ao fim de oito séculos, já não temos qualquer missão a cumprir no mundo.

As comemorações serão um recomeçar de actividade criadora. Ou não teriam qualquer sentido numa hora em que renasce a Esperança e as fontes da vida nacional, que pareciam ressequidas, de novo despertaram...

O Caminho de Ferro da Beira Alta

NAS

Comemorações Centenárias

Pelo Coronel de Eng.º ABEL URBANO

AS comemorações centenárias da formação do Reino de Portugal e da Restauração da sua independência assumem singular relêvo e clara significação no actual momento histórico, assinalado por uma guerra ameaçadora da liberdade e da vida dos pequenos Estados.

São a proclamação solene perante o Mundo, do firme propósito de Portugal em manter a sua independência política e a integridade do seu território; revestem o carácter duma demonstração material da sua vitalidade e dos grandes esforços empregados para marcar um lugar honroso entre as nações mais adeantadas.

Os estrangeiros que nos visitarem apreciarão, de perto, a grandiosa obra realizada: a ampliação e melhoramento da rede de estradas, a renovação da esquadra de guerra e a construção dum arsenal naval, a edificação de palácios para escolas do curso superior, para liceus e para outros serviços públicos, a construção de grandes hospitais, a restauração de monumentos, os melhoramentos de alguns portos de mar e os trabalhos de urbanização de Lisboa e Pôrto. Mas os estrangeiros, observadores atentos e interessados, que entrarem no país por a fronteira da Beira, antes de admirarem, *de visu*, a grandiosa obra realizada em Portugal, hão-de notar as deficiências, bem manifestas, do Caminho de Ferro da Beira Alta, a linha principal de comunicação internacional e via férrea de alta importância militar na defesa de uma zona territorial de provável invasão. Certamente os impressionará desagradavelmente o afrouxamento da marcha do combóio nas grandes pontes metálicas sobre o Côa, o Dão e o Leris, as passagens de nível (substituíveis por passagens superiores ou inferiores em muitos pontos) retardadoras da circulação de veículos nas estradas, o aspecto antiquado das estações, a escassez de vias de resguardo, de cais de embarque e desembarque de material nas estações de

maior importância como as da Guarda, Celorico, Mangualde e Santa Comba Dão. O afrouxamento da marcha dos comboios em plena via, sobre as pontes metálicas, é uma precaução contra o risco da passagem em velocidade normal, de comboios rebocados por poderosas locomotivas modernas, muito mais pesadas do que as empregadas no último quarto do século passado, sobre aquelas pontes fatigadas por uma circulação, relativamente intensa, de comboios em ambos os sentidos, durante 58 anos de exploração.

Há perto de vinte anos mandou a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, estudar o reforço, já nessa época julgado necessário, da ponte do Côa, mas, certamente por dificuldades financeiras, nada se realizou até hoje do que foi projectado.

Para o protelamento dos grandes melhoramentos inadiáveis do caminho de ferro da Beira Alta muito tem concorrido a corrente de opinião hostil à construção de novas linhas férreas e à renovação e aperfeiçoamento, dispendiosos, do material fixo e circulante das linhas existentes.

Esta corrente de opinião, admissível, até certo ponto, no que diz respeito às linhas férreas secundárias, não é aceitável em relação às linhas de comunicação internacional e às de importância militar.

Para as comunicações internacionais a via férrea é a mais económica, a mais cómoda e a mais segura.

Na guerra, os caminhos de ferro, apesar dos progressos realizados na aviação, na motorização das tropas e nos transportes por as estradas, continuam a desempenhar uma função importantíssima. Demonstram, exuberantemente, esta afirmação a recente campanha da Finlândia na qual os desastres dos russos devem ser atribuídos, em grande parte, às deficiências de caminhos de ferro; a terrível experiência levou a Rússia a empreender a construção imediata de novas linhas logo a seguir à assinatura do tratado de paz. E' provada também por a luta encarniçada dos alemães na Noruega por a posse das linhas férreas no sul d'este país.

O caminho de ferro da Beira Alta é a nossa principal linha de comunicação terrestre com a Espanha, a França e a Europa Central. Tem enorme importância militar na defesa da Beira principalmente como linha de abastecimento de substâncias, de material de guerra, e de munições, das tropas que cobrirem a fronteira ou das que operarem naquela província.

Para bem satisfazer as importantes funções são indispensáveis os grandes melhoramentos que supram as deficiências da linha férrea da Beira Alta entre os quais avultam o reforço das pontes metálicas e a modificação das passagens de nível, por serem mais dispendiosos e de difícil improvisação. Sob o aspecto da defesa militar, as actuais circunstâncias internacionais dão a estes melhoramentos um carácter de urgência incontestável.

Programa Oficial das Comemorações Centenárias

CASTELO DE GUIMARÃES — *Onde nasceu a mais linda História do Mundo*

I — ÉPOCA MEDIEVAL

DE 2 A 15 DE JUNHO — Junho, 2 (Domingo) — Inauguração das comemorações nacionais, «Te-Deum» na Sé patriarcal e em todas as Sés, colegiadas e velhas igrejas matrizes de Portugal e do Império. À tarde sessão solene na Câmara Municipal de Lisboa, em que discursará Sua Excelência o Presidente da República; à mesma hora, solenidades em todas as Câmaras Municipais da Metrópole e das Colónias, e nas Embaixadas, Legações e Consulados de Portugal, unindo, no mesmo sentimento da Pátria, os portugueses dispersos pelo Mundo. À noite, sessão solene na Assembleia Nacional.

Junho, 4 — Comemoração da Fundação, em Guimarães, Cortejo das flores. Missa campal. Discurso de Sua Excelência o Presidente do Conselho. A bandeira de Afonso Henriques é hasteada pelo Chefe do Estado na torre do castelo de Mumadona, e à mesma hora, pelas autoridades locais, nos castelos medievais portugueses que mais importante papel desempenharam na história da Fundação e da Conquista. Salva a artilharia em todas as guarnições militares e navios de guerra; repicam os sinos em todas as igrejas de Portugal imperial. À noite, em Guimarães, representação do «Auto da Fundação», junto do castelo.

Junho, 5 — Chegada do Chefe do Estado e do

elemento oficial a Braga, pela Citania e Lanhoso. Cerimónia religiosa na Sé Primaz; visitas aos túmulos de D. Teresa e do Conde D. Henrique, e à Capela da Glória. Sessão solene no antigo paço arquiepiscopal de D. José de Bragança. Repouso no Bom-Jesus.

Junho, 6 — Inauguração do padrão comemorativo do recontro de Valdevez (1149?). A comitiva segue para o Pôrto, por Viana do Castelo e Barcelos.

Junho, 7 — Acto medieval do Pôrto. Visita à Sé: comemoração da concessão do foral pelo bispo Hugo (1123); evocação dos bispos fundadores. À noite, sessão solene em que se celebrará a criação da primeira bolsa comercial por D. Diniz (1293) e a sua reorganização por D. João I (1387).

Junho, 8 — Chegada a Coimbra. Cerimónia cívico-religiosa na igreja de Santa Cruz, perante o túmulo de Afonso Henriques e de Sanho I. Sessão solene na Sala dos Capelos, comemorativa das Cortes de Coimbra (1211) e da fundação da Universidade (Lisboa, 1290; Coimbra, 1308).

Junho, 9 (Domingo) — Acto medieval de Lisboa. Romagem de povo à Sé e ao Castelo de Jorge. Representação de uma alegoria dramática ao ar livre, no castelo. Iluminações e danças populares — Festa provincial do Ribatejo, em Santarém (¹).

Junho, 10 — Sessão solene na Academia das Ciências: glorificação da língua portuguesa.

Junho, 11 — Inauguração da Exposição dos Primitivos Portugueses, no Museu das Janelas Verdes. À noite, concerto de gala no Teatro D. Maria II; peça sinfónica inspirada na «Fundação»; reconstituição musical das poesias galécio-portuguesas dos séculos XII e XIII.

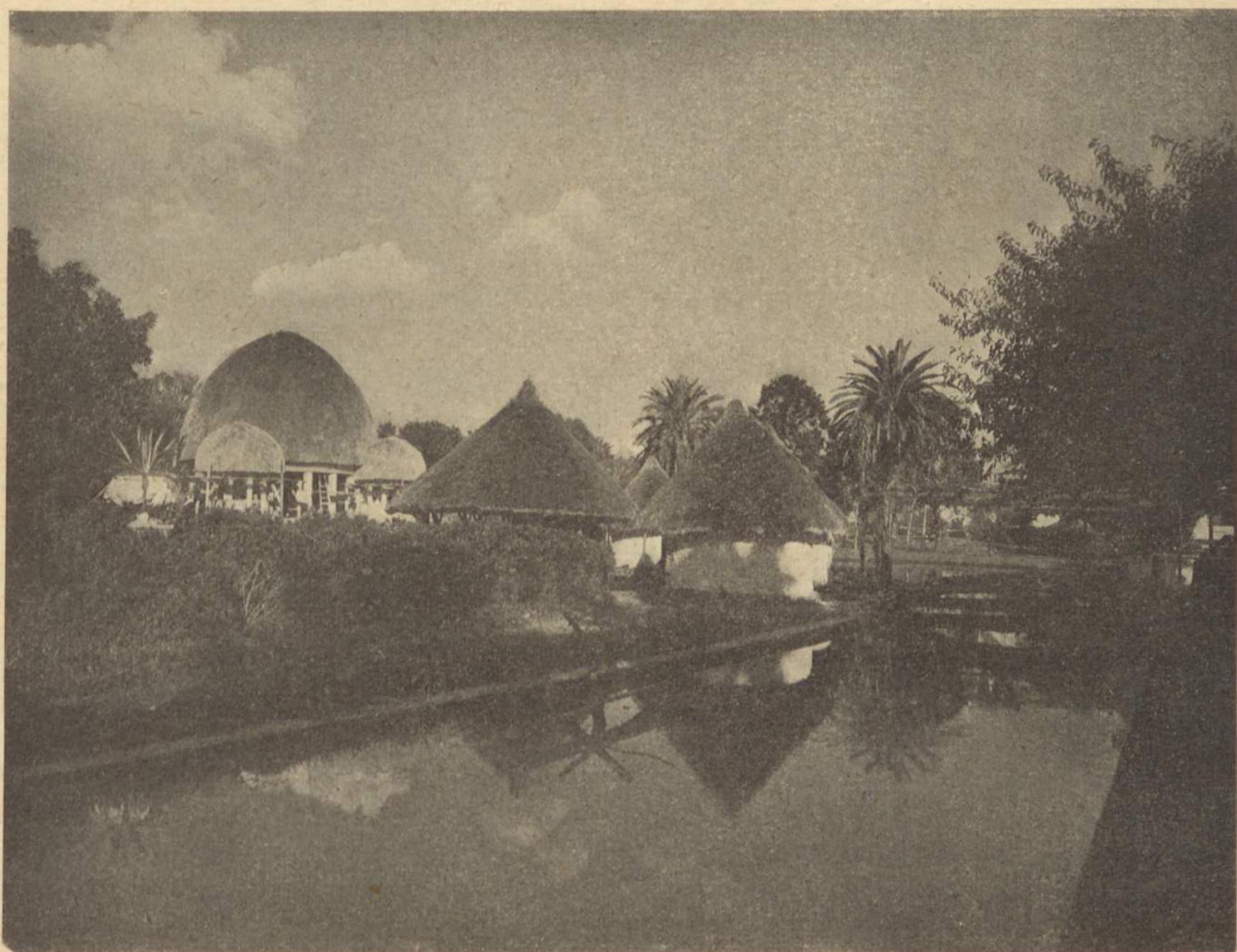
Junho, 12 — Véspera de Santo António. Visita ao lugar em que, segundo a tradição, nasceu o grande Santo Português. A noite, representação, no adro da Sé de Lisboa, de uma obra hierática alusiva. — Festa provincial de Trás-os-Montes e

II — ÉPOCA IMPERIAL

DE 16 DE JUNHO A 14 DE JULHO — *Junho, 16* (Domingo) — Inauguração da Exposição do Mundo Português.

Junho, 22 — Recepção de credenciais das Embaixadas extraordinárias e Missões especiais estrangeiras, no Palácio de Belém. Visita à Exposição.

Junho, 23 (Domingo) — Missa de pontifical, e acto imperial na Igreja dos Jerónimos, em que usará da palavra Sua Eminência o Cardial Pa-



Aldeia indígena, na secção colonial da Exposição do Mundo Português

Alto Douro. Inauguração das pontes sobre o Tua e sobre o Tâmega.

Junho, 13 — Partida do elemento oficial para Beja e Castro Verde. Romagem ao local tradicional da batalha de Ourique (1139); inauguração do padrão comemorativo em Cabêço de Rei. Partida para Faro. — Em Lisboa, iluminações e arraiais nos bairros da cidade antiga.

Junho, 14 — Festa provincial do Algarve. Comemoração da tomada de Faro (1249) e do quarto centenário da sua elevação a cidade (1540).

Junho, 15 — Actos solenes de Lagos e Sagres. Preito ao Infante e aos navegadores do ciclo henriquino, precursores do Império. Missa campal no rochedo de Sagres; benção ritual do Mar.

triarca; exaltação do esforço civilizador de Portugal no Mundo. Banquete no Palácio da Ajuda.

Junho, 24 — Passeio inaugural na estrada marginal Lisboa-Cascais. À noite, marchas populares dos velhos bairros de Lisboa. Festas provinciais do Minho, em Braga, e do Alto Alentejo, em Évora.

Junho, 25 — Abertura da Exposição de Cartografia Portuguesa, no edifício dos Jerónimos. Serão manuelino na Torre de Belém.

Junho, 26 — Inauguração, em Lisboa, do monumento a Pedro Álvares Cabral, oferecido pelo Governo brasileiro à nação portuguesa. À noite, preito ao Brasil na Exposição do Mundo Português.

Junho, 27 — Abertura da Exposição bibliográfica e documental das Cortes do Reino, no palácio

da Assembleia Nacional. Récita de gala no Teatro de D. Maria II; representação de autos e farças de Gil Vicente.

Junho, 28 — Serenim de Queluz, nas salas e jardins do Palácio, oferecido ao Corpo Diplomático e Missões estrangeiras. Execussão de música setecentista portuguesa (orquestra de câmara e cravo); representação de cenas de uma comédia do tempo.

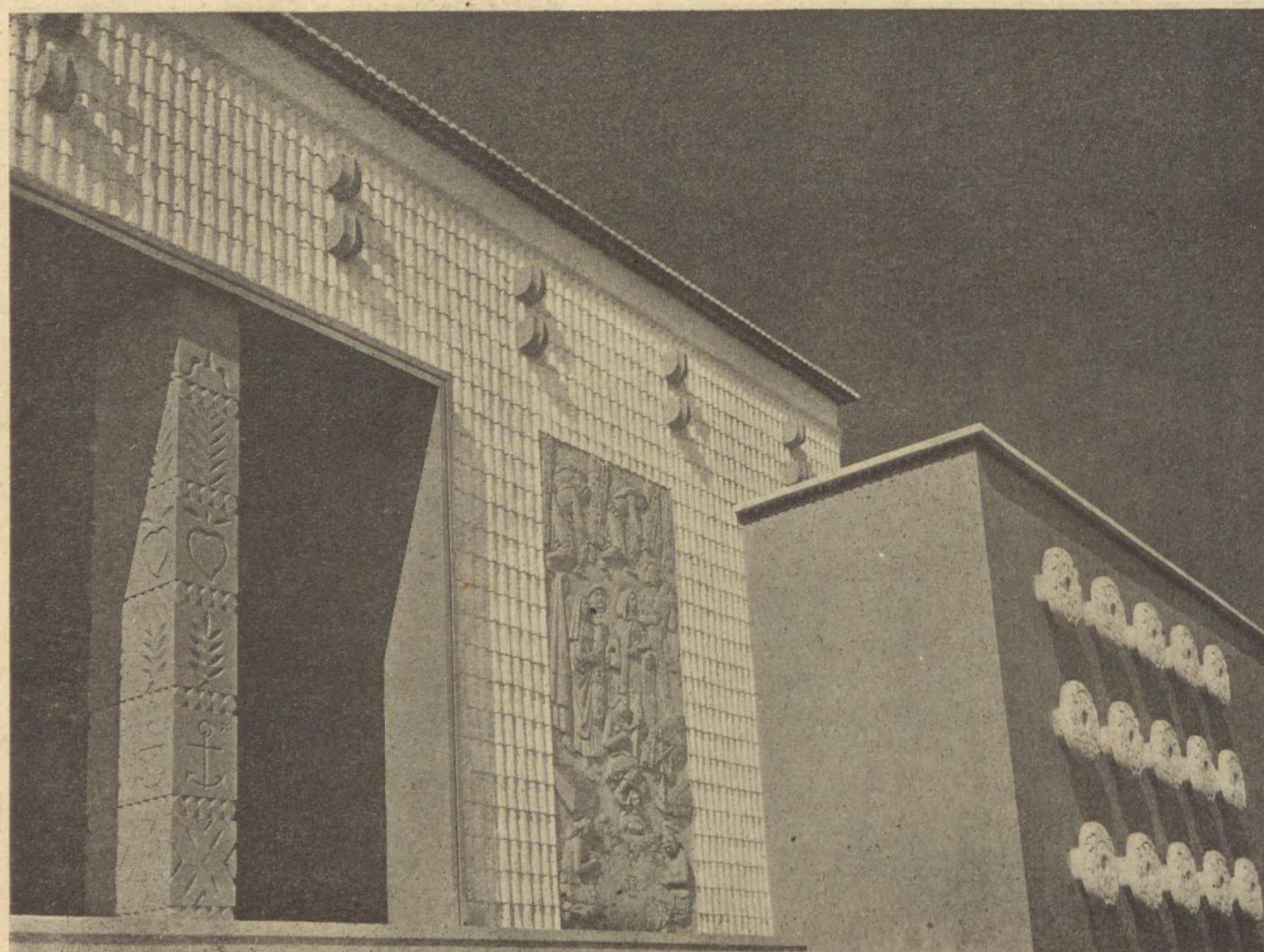
Junho, 29 — Inauguração do Aeroporto de Lisboa. À noite, concursos e prémios aos ranchos populares lisboetas no recinto da Exposição.

Universidade: início dos trabalhos do I congresso, «Pré e proto-história».

Julho, 5 — Cortejo do trabalho, no Pôrto; Baile no Palácio da Associação Comercial.

Julho, 6 — Partida para Coimbra. Inauguração da Exposição de Ourivesaria. Abertura solene dos trabalhos do II congresso, «Portugal medieval», na sala dos Capelos.

Julho, 7 (Domingo) — Comemoração da Raína Santa. Festa provincial da Beira do Litoral. — Partida do elemento oficial para o Buçaco: visita aos monumentos da guerra peninsular.



Pormenor de um pavilhão da secção de Etnografia Metropolitana da Exposição do Mundo Português

Junho, 30 (Domingo) — Grande cortejo imperial do Mundo Português.

Julho, 1 — Acto solene inaugural dos nove congressos do Mundo Português, no palácio da Assembleia Nacional (à noite).

Julho, 2 — Recepção dos congressistas no Pavilhão de Honra da Exposição. Primeira sessão de trabalhos do III congresso, «Navegações e descobrimentos dos portugueses», e do IV congresso, «Monarquia dualista».

Julho, 3 — Primeira sessão de trabalhos dos V e VI congressos. À noite, na Sociedade de Geografia, abertura solene do Congresso Colonial (IX).

Julho, 4 — Partida do elemento oficial para o Pôrto. Abertura da Exposição da obra de Soares dos Reis, no palácio dos Carrancas. Inauguração do Pôrto de Leixões. À noite, sessão solene na

Julho, 8 e 9 — De regresso a Lisboa, romagem aos lugares históricos do centro do País: Leiria, Batalha, Tomar, Alcobaça, Caldas da Raína, Óbidos, Santarém. Durante o percurso, realização de vários actos e solenidades: em Tomar, inauguração do monumento a Gualdim Pais; em Leiria, comemoração das côntes de 1254, em que pela primeira vez teve voz o povo; visitas ao mosteiro de Alcobaça e ao campo da batalha de Aljubarrota (1385).

Julho, 10 — Prosseguem, em Lisboa, os trabalhos dos congressos do Mundo Português.

Julho, 11 — Inauguração do Parque Florestal de Monsanto. À noite, recepção dos congressistas coloniais na Secção etnográfica colonial da Exposição.

Julho, 12 — Récita de gala no Pavilhão de Honra.

Julho, 13 — Banquete de encerramento dos Congressos.

Julho, 14 (Domingo) — Festa dos «Lusíadas» na Exposição do Mundo Português.

PERÍODO INTERCALAR CORRESPONDENTE ÀS FÉRIAS

Agosto, 10 — Festa provincial do Baixo Alentejo, em Beja.

Agosto, 14 — Dia de Nun'Alvares: evocação do esforço militar português através dos tempos.

Agosto, 15 a 24 — Actos comemorativos nos arquipélagos da Madeira e Açores.

Setembro, 8 (Domingo) — Inauguração do Estádio Nacional e da Ponte de Alcântara. Abertura da Semana Olímpica.

Setembro, 12 — Sessão inaugural do Congresso de Ciências da População, na Universidade do Pôrto.

Setembro, 15 (Domingo) — Abertura, no Pôrto, da Exposição etnográfica do Douro Litoral. Feira das Colheitas. À noite, espectáculo de gala.

Setembro, 16 — Festa provincial da Beira Alta, em Vizeu.

Outubro, 4 — Festa provincial da Beira Baixa, em Castelo Branco.

Outubro, 30 — Celebração do Concurso de Portugal na defesa da Espanha Cristã: acto comemorativo da batalha do Salado (1340) na Sé de Évora.

III — ÉPOCA BRIGANTINA

DE 10 DE NOVEMBRO A 2 DE DEZEMBRO — *Novembro, 10* (Domingo) — Peregrinação popular aos lugares históricos da Restauração em Lisboa.

Novembro, 11 — Sessão solene inaugural do Congresso luso-brasileiro de História (VII).

Novembro, 12 — Recepção dos congressistas na Exposição do Mundo Português. Espectáculo de gala no Pavilhão de Honra.

Novembro, 13 — Romagem à Igreja da Graça, de Santarém, onde repousa Pedro Álvares Cabral. Leitura, junto à campa do Descobridor, de trechos da carta de Pero Vaz de Caminha.

Novembro, 14 — Homenagem à memória do Padre António Vieira, na igreja de S. Roque; reconstituição de um dos sermões pregados naquele púlpito pelo orador.

Novembro, 15 e 16 — Visita aos lugares históricos do Alentejo: Évora (sessão comemorativa do movimento de 1637, na sala dos actos na antiga Universidade); Borba (batalha de Montes Claros, 1665); Ameixial (batalha do Canal, 1663); Fronteira (batalha dos Atoleiros, 1384); Elvas (batalha das Linhas de Elvas, 1659). Preito aos mortos da Independência, ante os padrões das grandes batalhas.

Novembro, 17 (Domingo) — Inauguração da estátua equestre de D. João IV no Terreiro do Paço de Vila Viçosa. Cortejo histórico-militar. Visitas

evocadoras da estirpe ducal de Bragança; sala de armas do Castelo; sala dos Duques; igrejas-panteões dos Agostinhos e de Santa Clara.

Novembro, 18 — Prosseguem em Lisboa os trabalhos do Congresso Luso-Brasileiro de História. Inauguração do Teatro de S. Carlos; primeira representação da ópera «1640».

Novembro, 19 — Sessão de encerramento do Congresso Luso-Brasileiro de História. Banquete aos congressistas no Pavilhão de Honra da Exposição.

Novembro, 20 — Abertura do Congresso de história da actividade científica portuguesa, na Universidade de Coimbra (VII Congresso do Mundo Português).

Novembro, 24 (Domingo) — Acto de escritura pública, ao estilo do século XVII, da doação do Palácio dos Condes de Almada ao Estado pela colónia portuguesa do Brasil. Cerimónia da entrega das chaves, pelos representantes da Colónia, ao Governo Português. Posse do edifício pela Mocidade Portuguesa e pela Sociedade Histórica da Independência. À noite, concerto no Pavilhão de Honra da Exposição: peça sinfónica inspirada na «Restauração»; execução de composições musicais de D. João IV e dos contrapontistas portugueses do século XVII.

Novembro, 26 — Sessão solene no Museu de Artilharia, comemorativa dos grandes chefes militares seiscentistas.

Novembro, 27 — Inauguração da Exposição bibliográfica da Restauração, na Biblioteca Nacional.

Novembro, 28 — Sessão solene na Academia das Ciências: comemoração da obra dos diplomatas e dos jurisconsultos de Portugal restaurado.

Novembro, 29 — Festa de homenagem, na Exposição, à Colónia Portuguesa do Brasil e a todos os núcleos de portugueses dispersos pelo Mundo.

Dezembro, 1 (Domingo) — «Te-Deum» na Sé de Lisboa. Desfile das bandeiras da Restauração e dos estandartes dos Municípios, das Corporações, da Legião, da Mocidade Portuguesa, perante o Monumento dos Restauradores. À noite, espectáculo de gala no Teatro de D. Maria II: representação da peça «Vila Viçosa».

Dezembro, 2 — Encerramento das festas nacionais, pelo Chefe do Estado, na Câmara Municipal de Lisboa. À mesma hora, sessões solenes em todas as Câmaras Municipais da Metrópole e do Império, Embaixadas, Legações e Consulados Portugueses. À noite, representação da ópera «1640», em espectáculo gratuito para o povo.

O CORTEJO DO TRABALHO NO PÓRTO, EM 5 DE JULHO

Entre os números do programa das Comemorações Centenárias, que terão início no dia 2 de Junho, com um solene «Te-Deum» na Sé Patriarcal e em todas as Sés, Colegiadas e velhas Matrizes de

Portugal e do Império, destaca-se o Grande Cortejo do Trabalho, que desfilará nas ruas do Pôrto, no dia 5 de Julho.

Esta grandiosa desmonstração alegórica, vasada em moldes amplos e de largos objectivos naciona-listas, pois nela estarão condignamente represen-tados o comércio, a indústria e a agricultura de tódas as províncias portuguesas, no que elas tiverem de mais característico e mais belo — há-de con-stituir um acontecimento do maior relêvo e terá o alto significado de uma deslumbrante glorificação secular.

Correspondendo inteiramente ao pensamento que o originou, o Grande Cortejo do Trabalho será exibido num ambiente próprio e com a imponênciadevida, afirmando, mais uma vez, o entusiasmo, o carinho e o amor que os portuenses dedicam a tódas as iniciativas que, estimulando o seu amor-próprio de empreendedores audaciosos e de reali-zadores probos e honestos, de algum modo, poderão reflectir-se no bom nome da sua Cidade.

Já foram aprovados superiormente, e estão a ser concluídos, os carros alegóricos «A Agricultura», «A Pesca», «O Azeite» e «As Frutas», de José Luiz; «Trabalho Nacional» e «A Indústria», de Carlos Carneiro; «O Pão Noso de Cada Dia» e «O Milho», de Octávio Sérgio — e ainda muitos outros que se iniciaram e que breve se anunciarão.

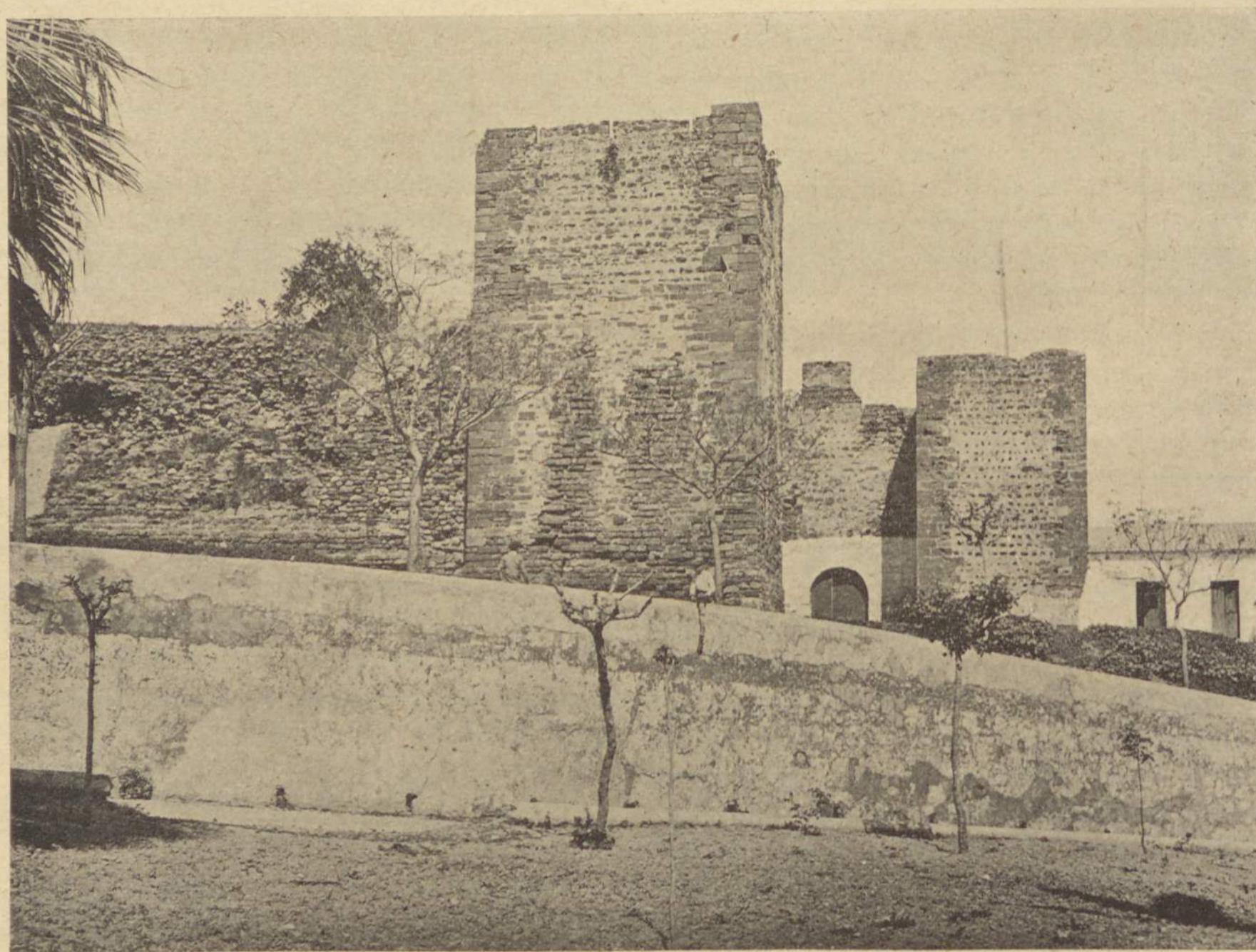
Podemos, no entanto, dizer que o sr. Eng.^o Mário

Borges, presidente da Direcção da Associação Industrial Portuense, tomou a seu cargo a representaçãodas numerosas classes agregadas naquele orga-nismo, tendo feito já a entrega das «maquettes» dos respectivos carros alegóricos ao organizador oficial do Cortejo.

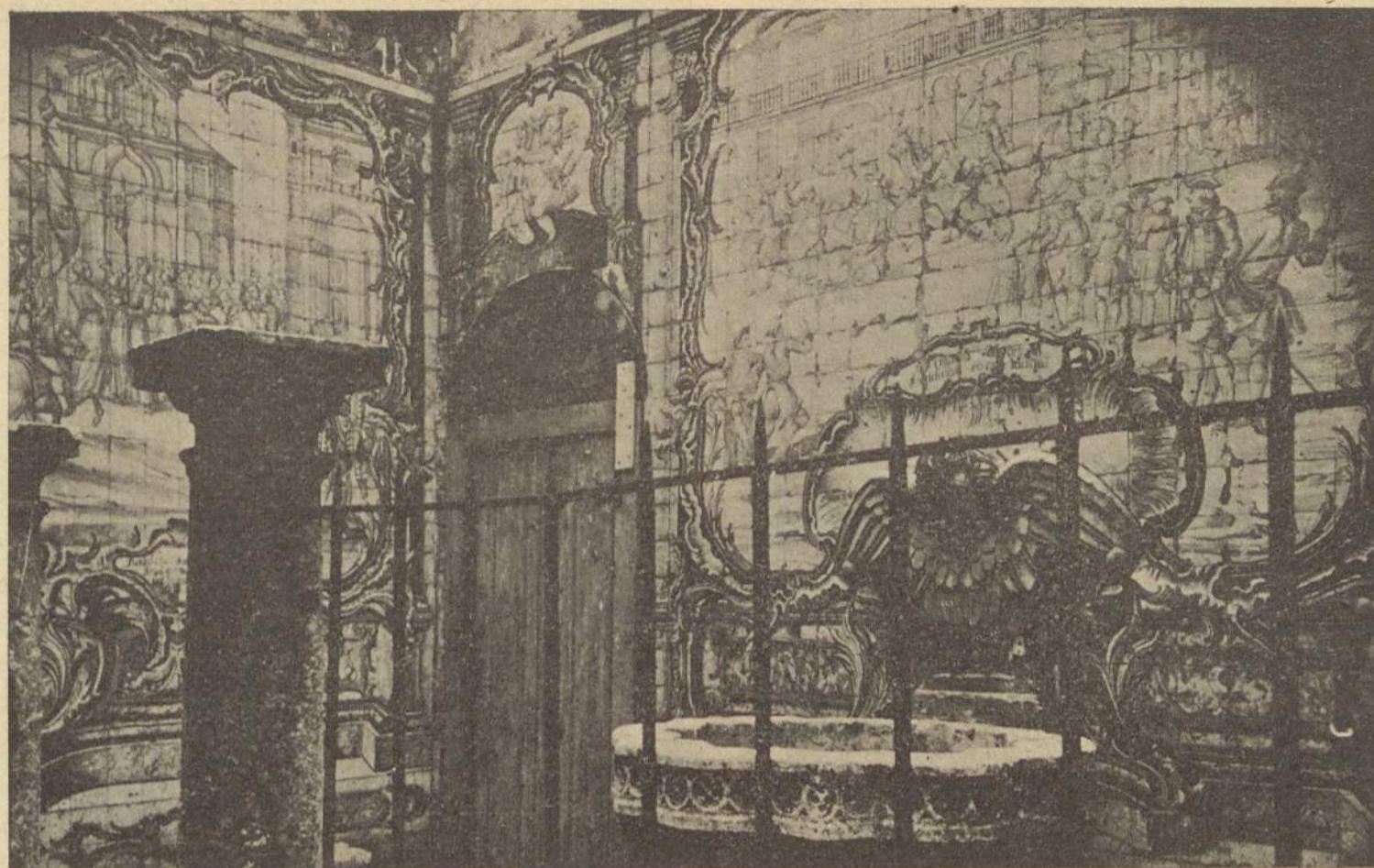
Congregam-se, portanto, os melhores esforços para que nada falte, ou tenha de se improvisar; e, pelo que está feito, pode assegurar-se que tudo ficará concluído a tempo.

Também se trabalha intensamente na organi-zação oficial da «Memória e Descrição do Grande Cortejo do Trabalho», feliz iniciativa que ficará a documentar êste grande acontecimento nacional de consagração das actividades económicas portu-geuses. Inserirá colaboração das altas entidades oficiais, focando problemas de interesse e de fla-grante oportunidade; o trabalho na organização corporativa do Estado Novo, no comércio, na indús-tria, na agricultura, transportes e comunicações; a acção dos Municípios no trabalho nacional, e con-cluirá com a descrição pormenorizada e profusa-mente ilustrada de todos os elementos que formarem aquêle Grande Cortejo.

(*) As festas provinciais compreem, segundo os casos, exposições etnográficas, paradas agro-pecuárias e cortejos folclóricos regionais.



CASTELO DE ALCÁCER DO SAL — Palco de lutas violentas no alvorecer da primeira dinastia



Painel de azulejos referente à Restauração

Portugal e a Revolução de 1640

Por REBELO DE BETTENCOURT

A Restauração da Independência, em 1640, veiu provar que Portugal já tinha então inteiramente formada a consciência da sua unidade política.

De facto, um povo que do Minho ao Algarve falava a mesma língua; que realizara, com carácter científico, as viagens marítimas para a Índia e para o Brasil; que, de pequena nação, na faixa estreita da Península, voltada ao Atlântico, se transformara em vasto Império, tão vasto que o sol nascia dum lado e, ao morrer, fazia-o ainda em terras portuguesas, era uma Pátria autónoma que não podia estar à mercê de outra Nação.

Não foi do «acaso» político que Portugal nasceu. Foi o mar e a necessidade da nossa expansão, pela modéstia dos nossos recursos agrícolas, que impôz a Portugal o destino glorioso de descobrir os mares e de conquistar novas terras.

Somos um povo marítimo. D. Diniz, ao plantar o pinhal de Leiria, obedecia já a esse destino — pois seria com a madeira dessas árvores que se construiriam as primeiras caravelas.

O sr. dr. Marques Guedes, num artigo notável, publicado recentemente na «Revista dos Centenários», fez esta observação:

«É justamente a ingratidão do meio geográfico que explica a nossa história e os nossos destinos. Uma pequena nação agrícola, de condições naturais e económicas favoráveis, prêsa à Terra, teria sido fatalmente absorvida no movimento de unificações, das nacionalidades ibéricas.»

E, mais abaixo, o escritor acrescenta, em comentário:

«As civilizações nascem da dificuldade e não da facilidade. Quanto mais forte é a pressão mais viva a resposta e a adaptação.»

E então, em vez de dizermos que Portugal foi e é

uma Nação, mau-grado a geografia, quere dizer apesar da ingratidão do meio físico, talvez que possamos avançar que foi e é uma Nação justamente como resultado do esforço que esse meio determinou.

Devemos ao Mar, com as nossas conquistas e os nossos descobrimentos, a nossa vitalidade e a formação definitiva da nossa consciência nacional.

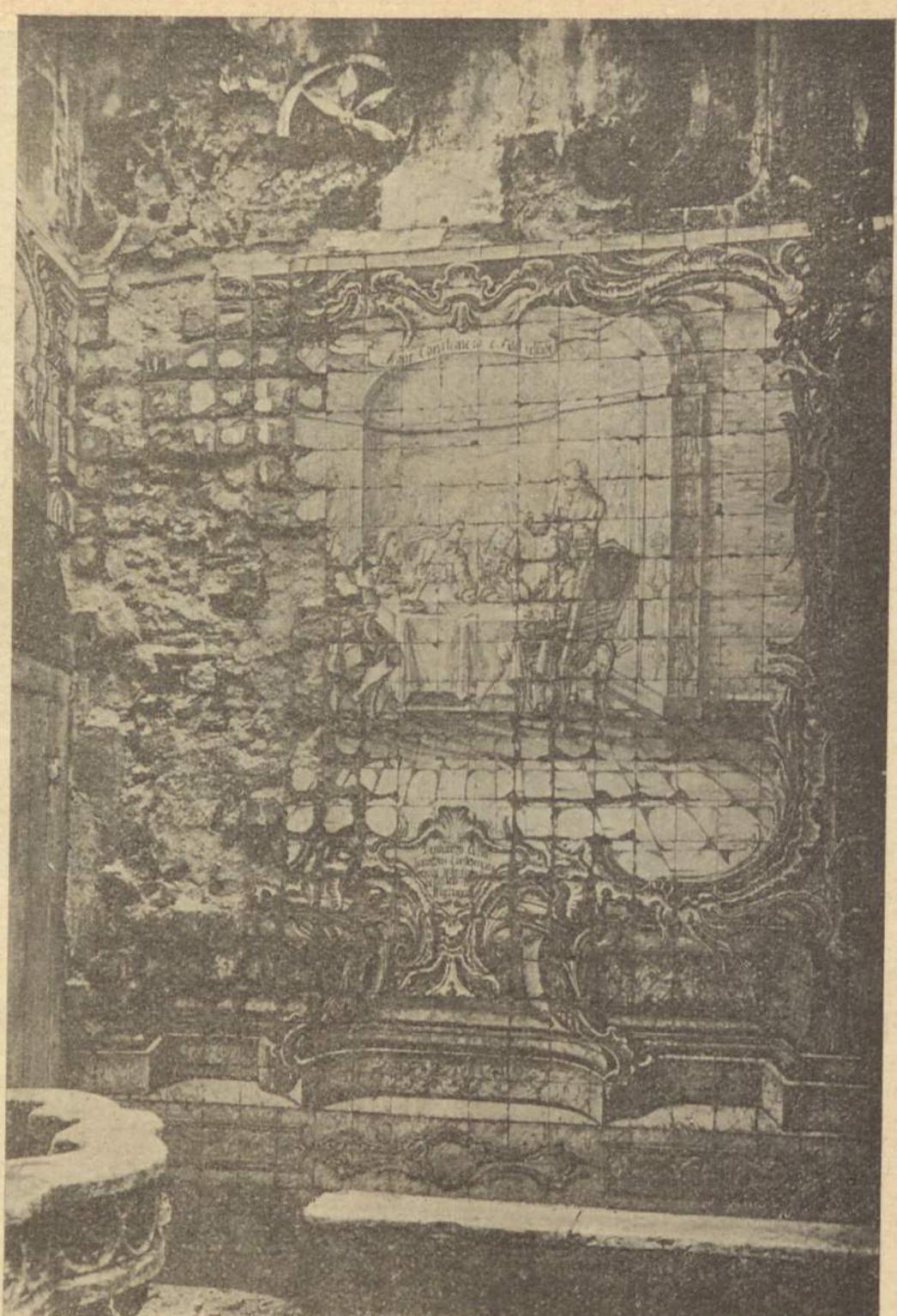
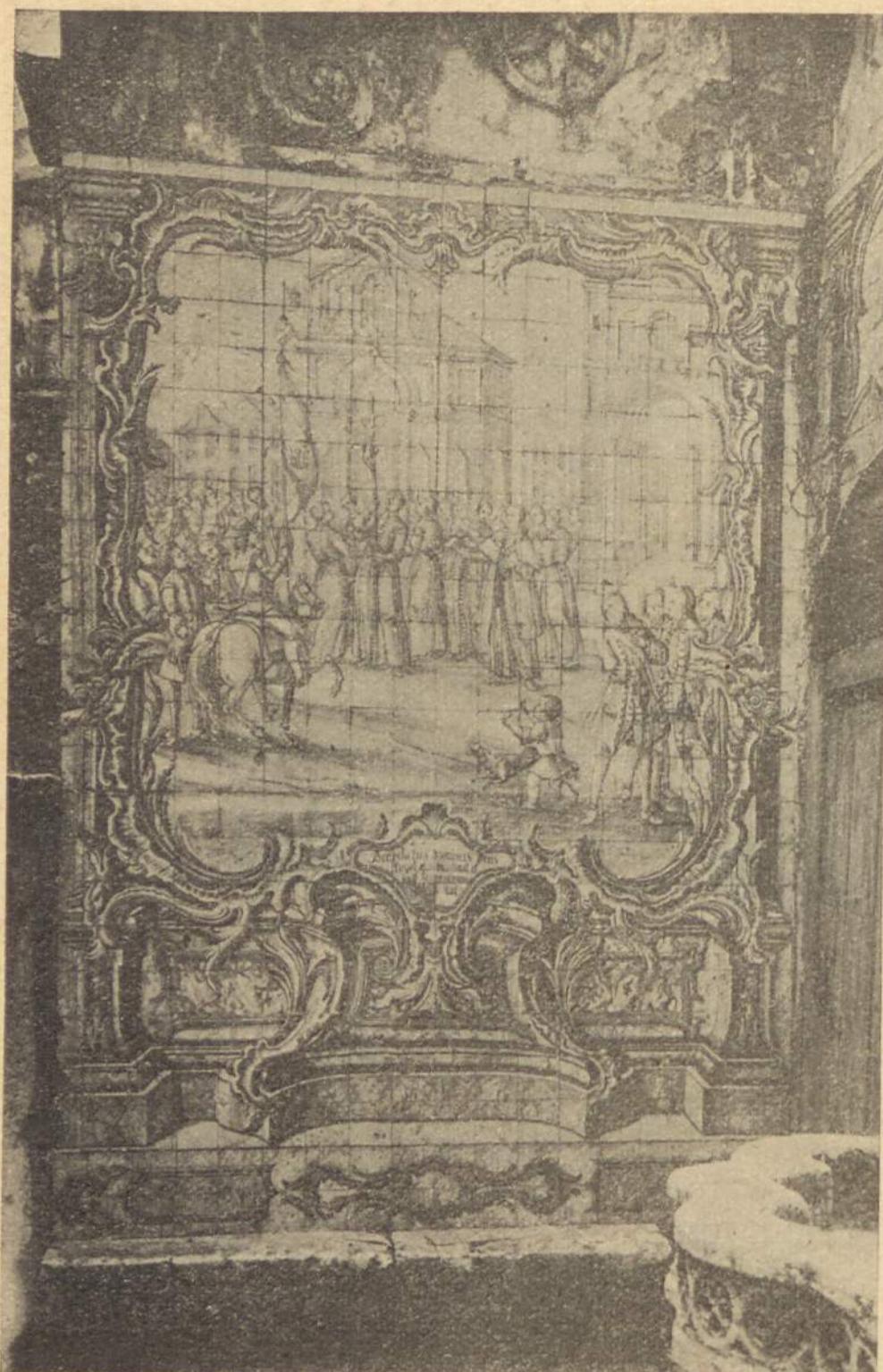
Mas, separados de Castela desde 1140 — foi em vão que a Espanha pretendeu absorver-nos. Nós já tínhamos prolongado Portugal para todos os recantos do Mundo, nós já tínhamos criado a nossa literatura, nós já tínhamos escrito os «Lusíadas». Eramos uma Nação política, éramos ainda uma Nação sob o ponto de vista espiritual.

Um povo que, como o nosso, cria uma literatura e cria uma civilização, é um povo que possue todas as condições de independência.

Mas, coisa curiosa, nós que fomos os únicos que não se deixaram absorver pelas lutas de unificação das nações ibéricas, que fomos sempre ciosos da nossa liberdade, não deixamos por isso de ser um povo essencialmente peninsular. As viagens marítimas foram empreendidas por portugueses e por espanhóis. Mas quem escreveu «Os Lusíadas» — a grande epopeia marítima? Um português. «Os Lusíadas», poema português, são também a voz mais bela e mais alta da Península, são a expressão do nosso nacionalismo universalista.

Como Nação peninsular e como Nação europeia — tem Portugal a sua personalidade política e literária. Uma Nação, como a nossa, que descobriu à Europa novos mundos, que levou nas suas caravelas não só a Cruz mas a fé de Cristo, não só Portugal mas o ocidente latino, não podia nem pode morrer.

Temos oito séculos de existência e independência. Oito séculos bastam para provar os nossos direitos a uma vida livre.



Painéis de azulejos referentes à Restauração



Palácio dos Condes
de Almada

Primeiras

Locomotivas

Trad. de HENRIQUE DA SILVA PINTO

George Stephenson

HÁ cerca de 2.300 anos declarou-se que o vapor possuia o poder de movimentar os objectos, pois num livro escrito no ano de 384 A. C., Anaximandro, filósofo grego, explicava a teoria dos sismos, pelo deslocamento rápido do vapor da água no interior da crosta terrestre. Mas, mais de vinte séculos decorreram, antes dos homens descobrirem o processo de encerrar o vapor numa caixa circular em ferro, chamada cilindro, e de, com esse vapor, darem movimento a um êmbolo que por sua vez faria andar as rodas.

Nos princípios do século dezoito, já estavam em uso algumas máquinas a vapor se bem que muito rudimentares, mas foi James Watt, cujos pacientes estudos acerca do assunto, de 1763 a 1768, resultaram em tão grandes aperfeiçoamentos para a máquina, que foi considerado o seu verdadeiro inventor.

Nesta época ainda não existia a locomotiva e, só dezasseis anos mais tarde, William Murdoch, assistente Watt, inventou e construiu, em Redruth, no Cornwall, a primeira locomotiva inglesa. Esta era pouco mais que um brinquedo, pois era aquecida por meio de uma lâmpada de álcool e as suas rodas motrizes não tinham mais de sete polegadas de diâmetro, mas quando Murdoch, em 1784, a pôz em movimento ao longo do carril, na presença de uma multidão maravilhada, tornou o seu nome célebre para sempre.

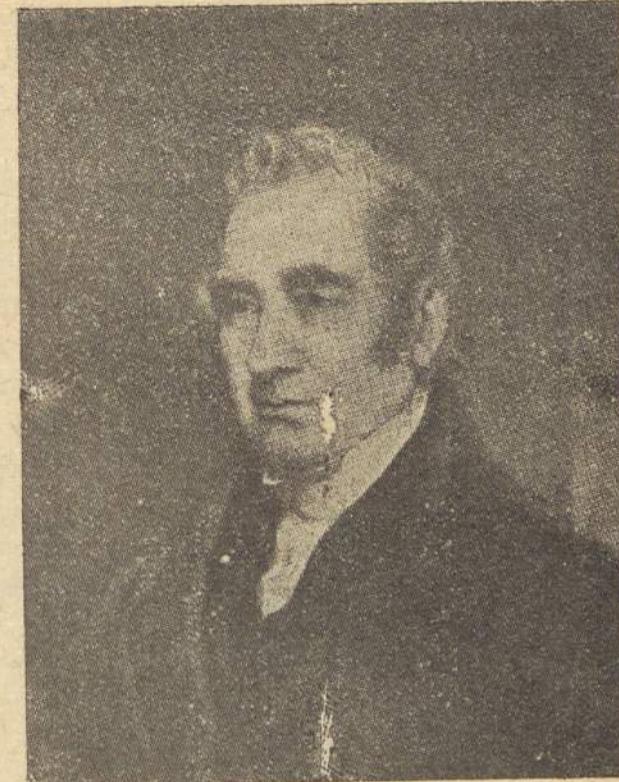
Vinte anos depois, houve uma cena de grande excitação no sul de Gales, quando Robert Trevithick depois de muitas experiências, ensaiou uma das suas máquinas feita para puxar, sobre os carris, uma série de vagões pesadamente carregados à formidável média de cinco milhas à hora. Num jornal de Bristol, datado de 3 de Março de 1804, lemos a seguinte narração: «Quarta-feira passada, foi feito um ensaio com uma das máquinas a vapor de Mr. Trevithick, em Merthyr Tydvil, com o propósito de descobrir qual o seu poder na tracção de carruagens, e reconheceu-se com admiração que ela executava tudo aquilo que dela se requeria. No presente caso transportou-se ao longo do carril dez toneadas de ferro, das forjas de Penydarren para o canal de Glamorganshire numa distância de dez milhas; é necessário observar que o peso foi depressa aumentado com cerca de setenta pessoas que, atraídas ali por curiosidade, estavam impacientes por serem as primeiras do país a serem transportadas pelo poder do vapor. A máquina viajou com facilidade, à velocidade de cinco milhas à hora.»

Um ano mais tarde Trevithick aperfeiçoou esta máquina e expô-la, sobre uma linha férrea circular, em Euston Square, em Londres. Nesse dia o público, com a despesa de um

shilling por cabeça, tinha a oportunidade de passear num meio de transporte, que podia ser considerado o primeiro combóio de passageiros com passagens pagas. Esta primeira carruagem a vapor, foi conhecida pelo nome de «Diabo Ofegante» ou «Assoprador do Capitão Dick». As gentes maravilharam-se quando viram estas experiências da locomoção a vapor, resfolegando, grunhindo e ofegando sempre com grande dificuldade, e chamaram às máquinas «brincadeiras de homens loucos». Durante muitos anos, homens de fortuna e iniciativa, recusaram perder o seu dinheiro, conforme julgavam, na construção de linhas férreas. Mas enquanto se faziam estas experiências, vivia no norte de Inglaterra um homem prodígio, filho de um operário e operário ele mesmo numa mina de carvão em Wylam Colliery, perto de Newcastle. Este homem, que se chamava George Stephenson, com o seu único esforço e estudo aturado, conseguiu ser o melhor engenheiro de Inglaterra, dedicando toda a sua actividade ao desenvolvimento da linha férrea, porque tinha a certeza que com atenção, paciência e muito trabalho, todas as dificuldades seriam finalmente vencidas.

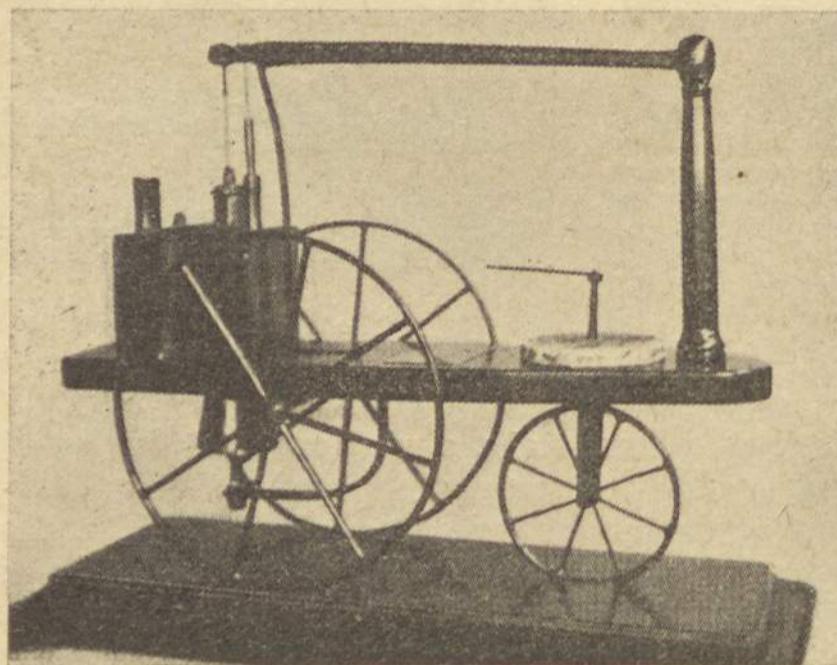
Em 1814, conseguiu que uma das suas locomotivas fosse posta ao serviço da hulheira de Hillingworth, no Northumberland, e alcançou tal sucesso que conseguia puxar, à razão de quatro milhas à hora, oito vagões carregados de hulha. Apesar deste sucesso, Stephenson continuou com os seus estudos e no ano seguinte construiu uma máquina que atingia o dobro da velocidade. De lord Ravenswerth, o proprietário da hulheira que tinha fornecido o dinheiro, diziam muitas pessoas: «um louco e o seu dinheiro, cêdo se separam». Lord Eldon, um dos ingleses mais cultos daquele tempo escrevia: «Tenho pena de reconhecer que o inteligente povo da região do norte, se tem tornado louco no assunto dos caminhos de ferro».

Mas, George Stephenson, em silêncio, continuava a trabalhar não se assustando com dificuldades, nem se importando com aqueles que se riam dele. Em 1821, construiu-se uma linha férrea entre Stockton e Darlington. Apesar de muitos daqueles que tinham fornecido o dinheiro para esta empreza, existirem em servir-se da «coisa berradora», como chamavam à máquina, decidiu-se, finalmente, que a tracção fosse feita por meio de uma locomotiva e que se empregasse George Stephenson como engenheiro. Este, durante a organização dos serviços dizia aos seus empregados: «Agora, rapazes, ouso dizer-vos o seguinte: Oxalá possais viver para verdes o dia em que o caminho de ferro tire o lugar à maior parte de todos os outros métodos de transportes terrestres— quando os serviços de mala-posta forem feitos por carris e



as linhas férreas se tornarem os melhores meios de condução para o rei e todos os seus súbditos. Tempos virão, em que sairá mais barato, para um operário, viajar num comboio do que passear a pé».

O caminho de ferro de Stockton a Darlington, cuja construção importou em 250.000 libras esterlinas, inaugurou-se com grande regosijo, em 27 de Setembro de 1825. George Stephenson, operou como condutor nesta grande ocasião, e a sua máquina que se apelidou «Locomoção», trabalhou esplendidamente e se bem que a chaminé se tornasse quase incandescente durante a viagem, a caldeira comportou-se muito bem não explodindo, facto este, que surpreendeu a



Primeira locomotiva construída em Inglaterra
Invenção de William Murdoch, (1784)

maior parte dos espectadores. O acontecimento foi assim relatado num jornal da época :

«Sendo dado o sinal, a máquina largou arrastando seis vagões carregados, uma carruagem de passageiros e vinte e um vagões de mercadorias providos de assentos. O número de passageiros foi de 450 e o peso destes com o peso da hulha perfazia um total de trinta toneladas aproximadamente. A velocidade estava calculada para doze milhas à hora e a máquina com a sua carga, fez esta viagem de oito milhas e três quartos em cinquenta minutos.»

A «Locomoção», que tão bem encetou a sua carreira, esteve em serviço activo durante vinte e um anos e fez a sua última viagem, na inauguração da linha de Middlesborough a Redcar, em 4 de Junho de 1846, percorrendo a distância de oito milhas, em vinte e cinco minutos. Esteve colocada num pedestal, durante muitos anos, na estação de Darlington, depois foi levada para Londres, em 1924, para a Exposição do Império Britânico. O seu centenário foi celebrado em 1925, voltando depois para a estação de Darlington, onde ainda se encontra.

Alguns anos mais tarde, foi construída a famosa máquina «Foguete» e similar a esta, a «Invicta», que começou a trabalhar em 3 de Maio de 1830, na inauguração do cami-

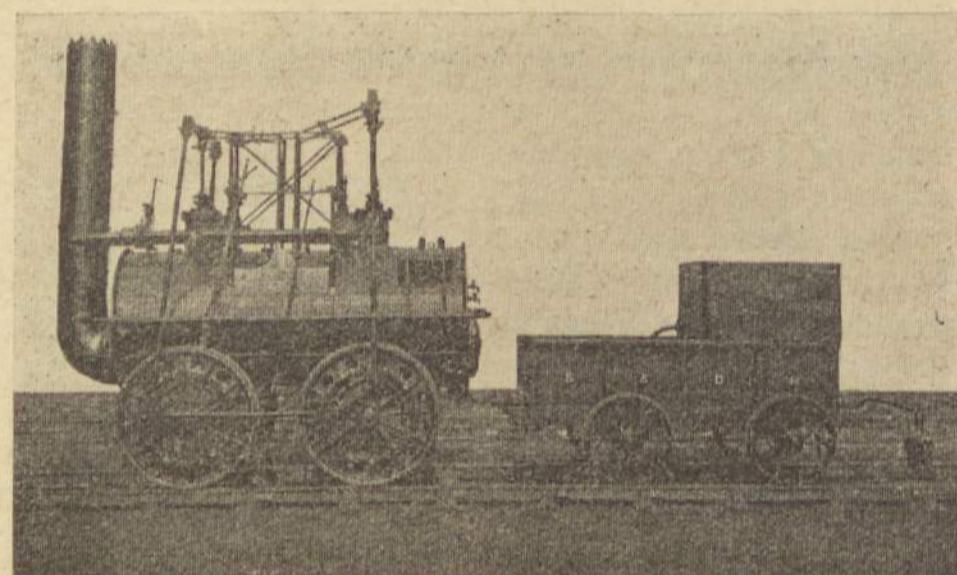
nho de ferro de Canterbury a Whitstable. Esta locomotiva encontra-se guardada no parque de Dane Jon, em Canterbury.

O sucesso de George Stephenson, tornou os comerciantes das grandes cidades desejosos de auxiliarem a tracção a vapor para assim se diminuir o custo do transporte de mercadorias. Nesta ordem de ideias, formou-se uma companhia para a construção duma linha férrea entre Liverpool e Manchester. As dificuldades a vencer para se obter a autorização do Parlamento, foram enormes e os possuidores de terrenos nas cercanias da linha, chegaram a odiar o próprio nome de uma máquina a vapor. Arremessaram-se pedras e dispararam-se tiros contra os operários; um agrimensor da linha, teve de contratar um boxeur para lhe proteger os instrumentos de trabalho, contra as gentes coléricas que os queriam destruir. Um padre vociferava e amaldiçoava o caminho de ferro, porque no meio dos seus sermões os seus paroquianos abandonavam a igreja, para irem ver passar o comboio. Provavelmente os sermões não eram muito interessantes.

O Dr. Smiles na sua «Vida de George Stephenson», escreveu :

«Foram escritos panfletos e foram assalariados jornais para insultarem o caminho de ferro. Dizia-se que a sua organização impedia as vacas de pastar e as galinhas de pôr ovos. O ar corrompido das locomotivas, mataria os pássaros que voassem por de cima delas e não se tornaria possível a conservação dos faisões e raposas. As pessoas diziam que as suas casas seriam queimadas pelo fogo saído através das chaminés das máquinas, enquanto, à volta, o ar escureceria com nuvens de fumo. Teriam de se matar todos os cavalos por serem desnecessários. As caldeiras rebentariam e reduziriam os passageiros a átomos.»

Finalmente, obteve-se licença para a construção do



A célebre «Locomoção», construída por George Stephenson, em 1825 caminho de ferro entre Liverpool e Manchester e quando este se inaugurou, na presença do notável Duque de Wellington, foi George Stephenson que conduziu a máquina, que se passou a chamar «Northumbrian», em homenagem à região de Northumberland donde era nativo o formidável triunfador do carril.



O Caminho de Ferro

e a

Colonização Africana

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

M AIS de dez anos já passaram, depois que deixei de me dedicar ao serviço ferroviário, na África Portuguesa. A minha reforma a isso me levou. A última vez que estive na nossa África foi em 1929, na inauguração do Caminho de Ferro de Benguela, como representante da Sociedade de Geografia de Lisboa. Contudo não quero deixar de corresponder com um artigo à amabilidade que me fez o meu amigo Carlos d'Ornellas pedindo-me algumas palavras para uns números da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, referentes às futuras festas centenárias. E como nessas festas um dos principais assuntos será a acção de Portugal como colonizador, será por isso da máxima importância actual a acção do caminho de ferro português na nossa colonização em África.

Foram de grande interesse para mim os dois esplêndidos artigos na *Voz* da autoria do meu velho amigo e companheiro de alguns passeios em África, o sr. António Brandão de Melo, antigo Governador de Mossâmedes, grande caçador de feras, sobre a colonização de Angola. Refere-se êste senhor a uns artigos do sr. António Olivaes (na *Voz* de 1 de Abril de 1940) e diz que deve ser dada, no Brasil, aos colonos portugueses uma Assistência Geral como a que damos hoje aos indígenas, que estão nas Minas do Rand; uma Curadoria Central portuguesa no Brasil, pois os brancos portugueses devem ter do Governo os mesmos cuidados, pelo menos, que no Rand têm os nossos pretos.

Em quase todos os caminhos de ferro portugueses quer do Governo, quer de Companhias estrangeiras, tanto em Angola como em Moçambique, se tem considerado e demarcado para a colonização de áreas alternadas aos lados das linhas, de não

mais de 5 quilómetros de lado em geral, para concessões dessas Companhias Ferroviárias, para colonos, demarcação que fácil seria se o traçado fosse rectilíneo, mas que com as curvas e lacetes, que têm, especialmente nos países montanhosos provocam grandes dificuldades, de demarcação, por causa das concessões primitivas, havendo sobreposições, e por isso muitas dessas demarcações estavam ainda há pouco incompletas, como eu próprio vi no Caminho de Ferro da Beira em que tomei parte algum tempo acumulando o meu serviço, com o de director da Agrimensura. No Caminho de Ferro de Lourenço Marques, o sr. Bellegardo da Silva, também nesse serviço, teve grandes dificuldades.

O que impede de seguir a emigração portuguesa em África como tem seguido no Brasil, provém de haver grande desinteresse dos nossos capitalistas pelas colónias portuguesas. No Brasil os colonos logo que ali se encontram têm remuneração do seu trabalho imediata, pelos donos das fazendas e explorações nas quais vão trabalhar. Referimo-nos únicamente à colonização agrícola.

No segundo artigo da *Voz* (de 4 de Abril de 1940) refere-se o sr. Brandão de Melo ao sr. Moulaert, Governador Geral Honorário do Congo Belga, publicado no Boletim «de la Société belge d'études et d'expansion» que diz ele corroborar em muitos pontos de vista as suas ideias. Diz o sr. Moulaert: *A colonização europeia em África assenta em problemas políticos, científicos e económicos, que é preciso estudar e examinar com cuidado, para cada região.* É por se não ter atendido a isto, que fracassaram todos os ensaios feitos ali na nossa África, até hoje, mesmo havendo bons

terrenos, casas de habitação, utensílios de lavoura, e gado, acabando os colonos por mendigar empréstimos do Estado, e outros adoecendo e morrendo. Cita o sr. Moulaert as conclusões a que chegou Max Salvatori na colonização da Kenia. O europeu não pode viver nos planaltos africanos, que tenham mais de 1.800 metros de altitude, e onde há perturbações de vias respiratórias e enfraquecimento físico e intelectual, senão nas condições seguintes: 1.º Apenas dirigir os trabalhos dos indígenas; 2.º Ter comida sá e suficiente; 3.º Ir passar anualmente 15 dias a um mês em baixas altitudes; 4.º Ter um descanso de meses em país temperado ao fim de 4 a 5 anos de estadia nos planaltos elevados. 5.º As crianças de 5 a 10 anos precisam passar um terço do tempo em climas temperados. Diz mais que os terrenos dos planaltos são em geral pobres, tendo falta de cálcio e fósforo, e estando sujeitos a erosão eólica e hidráulica intensa. No equador em África o regime pluvioso é muito variável, prejudicando a agricultura e trazendo anos de fome. O sr. Moulaert cita as conclusões de Makmillan na sua obra «África Emergent», resultado de 8 anos de estudo, e as de Lord Mayley na sua obra «African Survey» semelhantes às antecedentes. Diz o primeiro que a situação agravada dos pretos provém do problema do solo, que se deteriora progressivamente, de há séculos, obrigando os indígenas a uma economia reduzida. Para o renovar é indispensável grande esforço de ciência e capital europeu. Moulaert conclui que nem o clima, nem o solo dos planaltos equatoriais oferecem condições para uma colonização em massa. Só se pode considerar a colonização capitalista e aristocrática.

O sr. Brandão de Melo diz, em conclusão, que não considera impossível a colonização dos planaltos de Angola, por colonos europeus, o que eu afirmo dever ser um facto, pois o clima dos planaltos portugueses não é igual aos que atrás ficam citados, e digo que o estudo dos nossos planaltos está mais adiantado que ele julga. Diz ele que o planalto do Huambo (Nova Lisboa) é bastante deprimente, e inferior, sob o ponto de vista climático, com o que eu não concordo, como se deduz do meu trabalho apresentado ao congresso de Amsterdã, e diz que o solo é pobre à parte pequenos vales. E por não ver ainda colonos enriquecidos, considera que a colonização só deve ser capitalista. Diz o mesmo senhor, que qualquer progresso de colónia tropical depende do aproveitamento e aplicação do indígena, em larga escala, principalmente no que respeita a agricultura. O pequeno colono europeu opõe-se directamente à expansão indígena. A colonização belga no Congo deve ser uma colonização de quadros, e não de pequenos colonos. Foi igualmente o que eu conclui do que com detalhe por lá pude ver. Diz finalmente que o colono europeu ali deve poder exercer a direcção

dos trabalhos e desempenhar cargos abertos pela ação do capital.

Sob o ponto de vista político internacional, o sr. Moulaert diz que a falta de colonização no Congo Belga não quer dizer incapacidade colonizadora, como prova o seguinte quadro, que mostra o número de europeus por cada 10.000 indígenas em várias colônias tropicais. Ou sejam: No Congo 24 europeus por 10.000 indígenas; na África Ocidental Francesa apenas 15; na África equatorial francesa 10; no Tanganica 16; na Uganda 6; na Catanga Belga 65; na Kénia 60; na Rhodésia Norte 84; e em Angola 200, o que prova ser esta a

que tem maior colonização europeia. Daí se conclui que a necessidade de colonização em Angola só provém da necessidade de colocarmos em território português, o excesso da população da Metrópole.

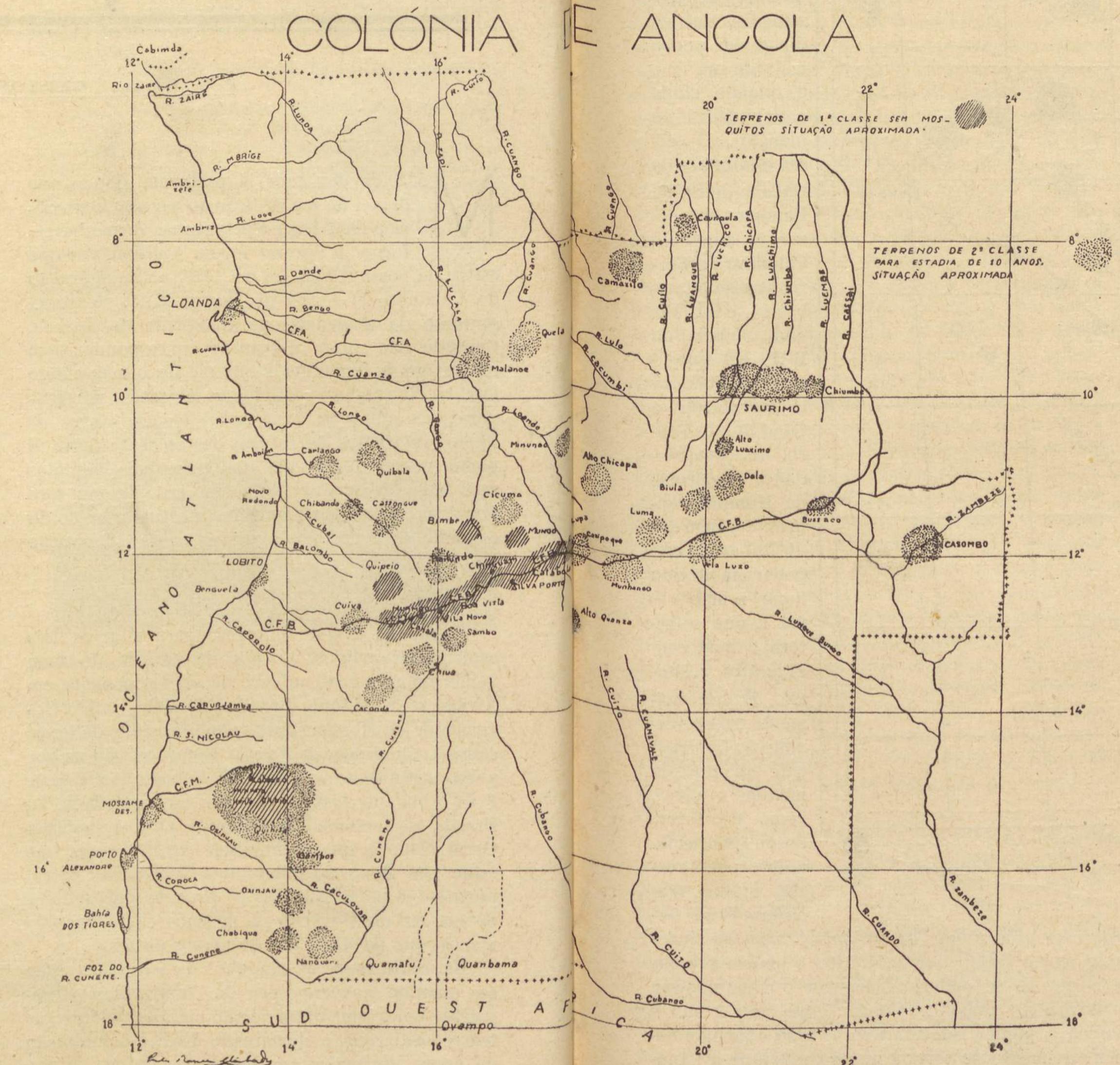
Diz o General Moulaert, que quanto mais um país é pobre, mais ele pede capitais. É o que acontece no Congo, para cujo desenvolvimento se deve estimular o indígena, na produção agrícola (algodão, café e palmeiras).

A actividade do europeu deve concentrar-se no comércio, nas indústrias (minas), nas oficinas agrícolas e plantações especiais. Uma política de facilidades para a colonização dá, no futuro, dias dolorosos. O Governo deve ter uma documentação completa antes de actuar, como aconteceu à Itália na Abissínia, e deve vir a acontecer na colonização agrícola do Congo. Como se deduz dos números atrás citados, deve ser a Metrópole que custeie as despesas da colonização portuguesa, visto que ela só serve para colocar em território pâtrio o excesso da demografia da Metrópole. Em resultado destas considerações diz o sr. Brandão de Melo, que as condições do Congo e de Angola são análogas, e por isso os métodos a seguir devem ser muito semelhantes. As condições económicas de Angola não são muito brilhantes, embora a receita se equilibre com a despesa. O seu erário pode considerar-se pobre.

No Congo a situação económica foi salva com as minas. Foi o sucesso mineiro que muito contribuiu para o desenvolvimento da Katanga e África Sul. Em Angola, estão as minas por explorar, e também as madeiras das florestas. Só se exploram os diamantes da Lunda. Moulaert conclui que Angola precisa mais de capitais que de colonos. A sua verdadeira colonização deve ser capitalista. É o empréstimo de capitais que para ali levará os homens. Um excesso de colonização não apropriado ao meio, pode dar os mesmos resultados que se dão hoje na África do Sul, em que por falta de trabalho, estão os europeus a fazer serviço de indígenas. A existência de capitais empregados em Angola, criaria a corrente emigratória, pois se ela existiu na América e no Brasil, a razão foi saberem os emigrantes que encontravam ali empréstimo remunerador para bem viverem, e voltarem com economias.

* * *

Dados os resumos dos dois artigos do jornal *A Voz* do sr. Brandão de Melo, que conscientemente estudou a questão da colonização debaixo do ponto de vista do que melhor é, para a região que mais conhece, a Fronteira Norte de Angola, passaremos a resumir, o que o estudo e observação de alguns anos, nos deu, para a colónia de Angola e especialmente para os planaltos do Bié, Benguela e Huila. As conclusões a que chegámos relativamente aos melhores terrenos para colonização agrícola e sobretudo, para a vida de famílias portuguesas, com residência permanente e para estadia de 10 anos sucessivos, tése que apresentámos ao último Congresso Internacional de Geografia de Amsterdã, no qual o nosso trabalho foi discutido e aprovado, (sem nos referirmos a sistemas de colonização) e lendo com cuidado os dois relatórios da experiência de colonização agrícola em dois anos, devido à persistência do Administrador Delegado do Caminho de Ferro de Benguela, o sr. Comandante Alvaro Machado, somos levados



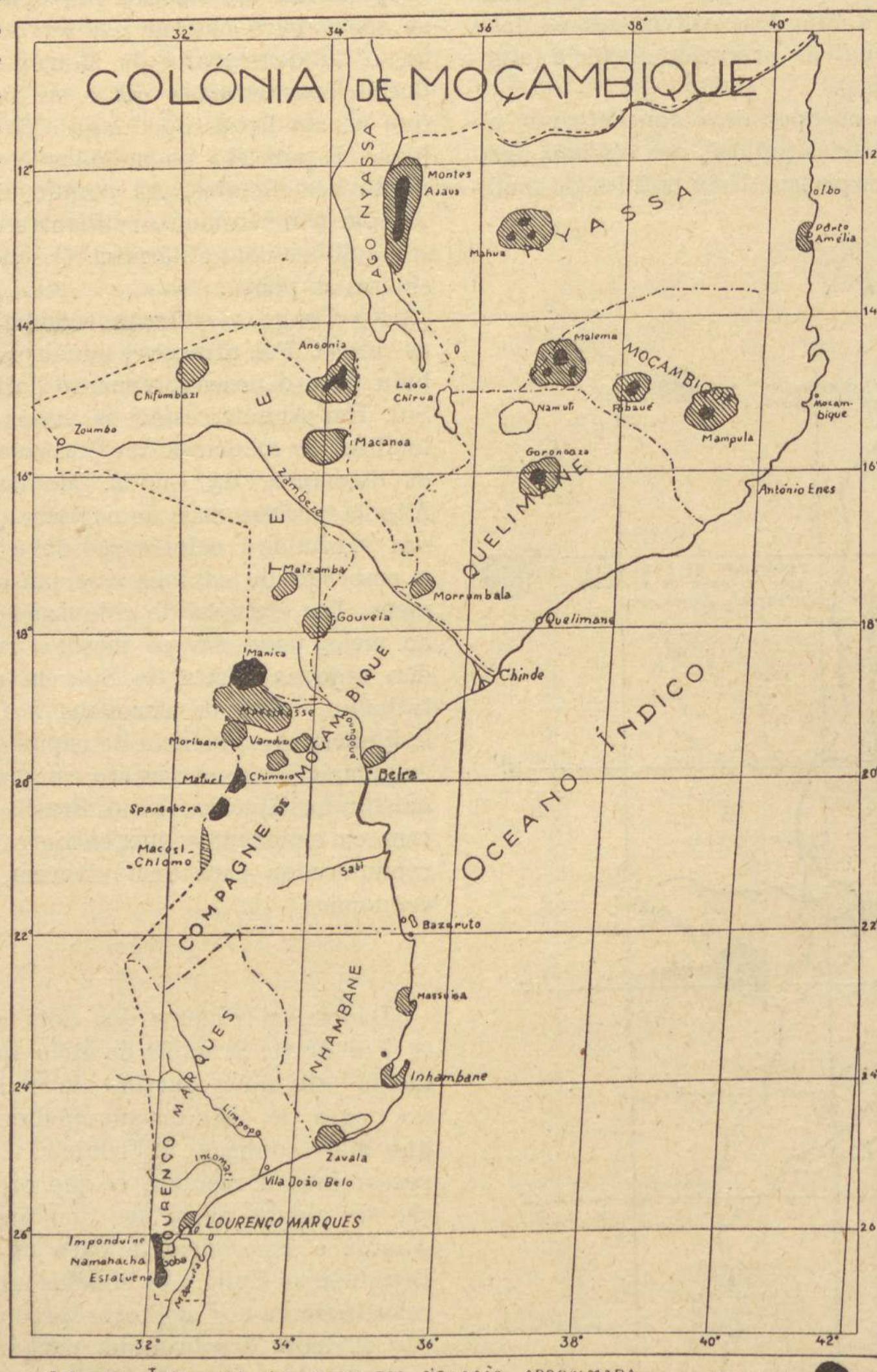
às seguintes conclusões e considerações necessárias:

Os cinco Caminhos de Ferro que eu dirigi em África, durante mais de 20 anos, quer como director, quer como fiscal do Governo, autorizam-me a poder dizer o seguinte: Nenhum deles teve mais influência no desenvolvimento colonial quer agrícola quer comercial, que o Caminho de Ferro de Benguela, que eu servi como fiscal do Governo desde 1909 a 1912, e tendo encontrado a sua construção no Cubal, deixei-a já no planalto do Nuambo, depois de ter ali levantado a planta para o estabelecimento da cidade de Nova Lisboa, e das povoações para os diferentes RAYL-NEADS entre estes dois locais. E mais tarde por ocasião da inauguração do Caminho de Ferro, onde em 1909 apenas do Nuambo ao Bié tinha encontrado meia dúzia de plantações e vinhedos, e uma dezena de casas de negócio indígena, para permuta de borracha, fui encontrar em 1920 uma cidade já desenvolvida e vilas e povoações, umas 14 com bastantes casas de alvenaria, até ao Luau, que o relatório da inauguração bem menciona, e que por todos os estrangeiros que nos acompanharam, foi considerado COLOSSAL como os alemães dizem, em 20 anos, e numa época em que os automóveis e autocamions, ainda não faziam serviço. Creio firme-

mente que não houve no mundo outro desenvolvimento assim, o que se pode ver bem pelo meu trabalho a que já me referi. E a prosperidade e aumento de comércio e de população continua até hoje, o que nada poderia ter sucedido, se o clima não fosse como o indico no meu referido trabalho. E

tal atestam os médicos que cito e consultei.

Segue-se em desenvolvimento comercial e agrícola o Caminho de Ferro de Mossâmedes, que eu dirigi em pouco mais de um ano, e quando ainda não chegava ao planalto. O desenvolvimento da Cidade de Sá da Bandeira, que começou antes do Caminho de Ferro, tem sido também COLOSSAL, depois de 1912, em que o sr. Pinto Teixeira lá fez chegar o Caminho de Ferro. As propriedades agrícolas da Humpata, sobretudo, além das do Lubango, não poderiam ter tido lugar sem o clima a que se refere o meu consignado relatório. É especialmente nesse planalto do Lubango que se podem manter e viver, como já o fazem desde 1880, as famílias portuguesas, muitas trabalhando as ter-



I CLASSE TERRENS SEM MOSQUITOS SITUAÇÃO APROXIMADA

II CLASSE TERRENS PARA ESTADIA DE 10 ANOS SITUAÇÃO APROXIMADA

ras sem necessidade de indígenas, para as ajudarem, como todos que lá têm ido o podem provar, e o que só se poderia fazer por o clima não ser exactamente como no Congo Belga, mas como o indica a minha referida tese. E todo o grande desenvolvimento se tornou maior desde que o Cami-

nho de Ferro atingiu o planalto e as povoações ou vilas da Humpata, Huila e Chibia. Bastam êstes dois exemplos, para não aumentar o artigo, provando-se a acção do Caminho de Ferro no desenvolvimento da colonização, quer agrícola, quer comercial, nas Províncias Ultramarinas, de Angola actuais.

As experiências feitas pelo Governo desde 1880 no planalto de Mossâmedes, com respeito aos primeiros colonos Madeirenses, que acabaram por se fixar e reproduzir formando já hoje um povo português africano, provam que o país é rico e apto para a colonização agrícola, mau grado a origem e má qualidade dêsses primitivos colonos, e que nem todos os ensaios de início fracassaram, mercê de serem dirigidos por pessoas competentes, contra o que o sr. Moulaert insinua. O mesmo se tem dado com os colonos algarvios e brasileiros pescadores, do sul de Angola em Mossâmedes, Pôrto Alexandre e Baía dos Tigres, mau grado o abandono em que esta tem estado até hoje. Os números indicados por Max Salvatori mostram além do mais, que nos planaltos de Angola, mesmo em 1.800 metros de altitude como na Humpata e Lubango, não há como na Kénia perturbações de vias respiratórias, nem enfraquecimento físico, e a prova é estarem muitos dos primitivos colonos ainda vivos, e com saude sem nunca de lá terem saído. Com respeito à Kénia as condições para lá poderem viver, só são aplicáveis em Angola aos terrenos de 2.^a e 3.^a classe, indicados no meu trabalho, em altitudes inferiores a 1.400 metros em geral, e nunca aos de primeira já referidos, na mesma memória. Com respeito à pobreza dos terrenos, será isso talvez assim, para norte e junto à fronteira belga na Linda, onde indico apenas terrenos de 2.^a e 3.^a classe. E mesmo o regímen pluvioso é muito diferente, pois nos planaltos portugueses e terrenos de 1.^a classe, sempre chove duas vezes no ano, e em abundância. Quanto à pobreza do terreno, para os indígenas, nada disso se dá nos planaltos, e apenas eu próprio assisti a essa falta de bons terrenos para cultura indígena, nas regiões de 2.^a e 3.^a classe, no sul de Angola, em altitudes de 1.800 metros, e ainda menos, e por razões especiais que não se dão propriamente nos planaltos, e terrenos de 1.^a classe de colonos, onde não faltam indígenas com saude e fôrça vital.

Não se pode comparar a colonização agrícola no Congo Belga e nas regiões equatoriais mais a Norte, com o que se dá nos nossos planaltos de cota menos elevada, e terrenos muito menos pobres, como todos os agricultores o dizem (só há 5 montes de cota de 1.800 metros, máxima).

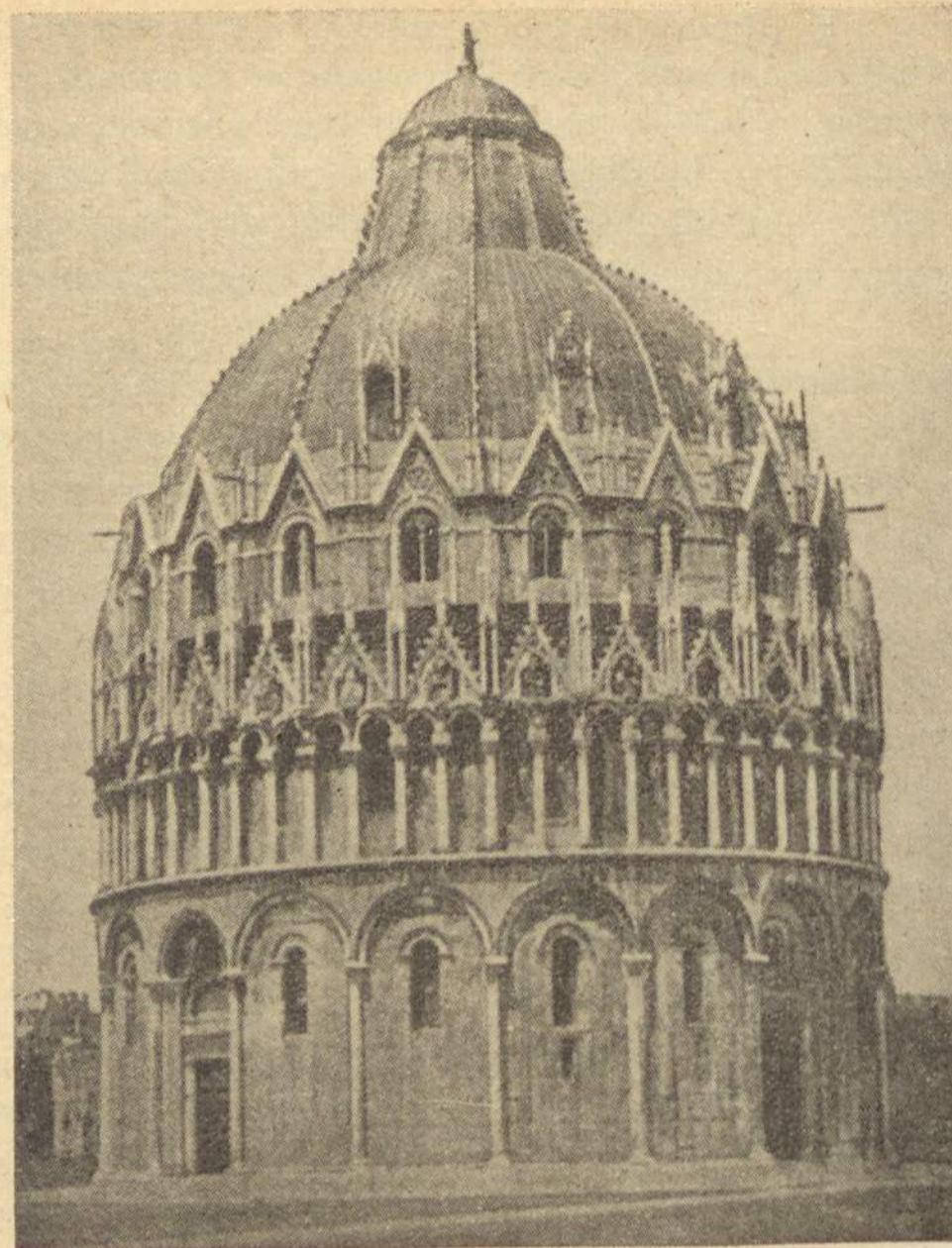
Quanto a necessidade de capitais para comêço de colonização agrícola, eu concordo com tudo o que diz o sr. Brandão e Melo. A história o diz, se olharmos à colonização portuguesa no Brasil e na

América do Norte. Para essas duas nações o colono português destinado à agricultura tem ido sempre trabalhar em terrenos de proprietários ou empresas, ricos, e sem receio de empobrecer, e pelo seu trabalho vive dos salários que lhe dão, o sr. Moulaert diz que a proporção de colonos portugueses para 10.000 indígenas ser de 200 pessoas, é prova de que tôdas as outras regiões por êle citadas têm muito menos colonização. A verdade é que as colónias portuguesas são muito mais saudáveis, e de terrenos melhores, e por isso mesmo a nossa colonização agrícola será sempre muito mais prometedora. Nos terrenos de 3.^a classe que não são bons, para o colono europeu, já hoje, não só em Angola, como em Moçambique e sobretudo, nas Companhias da Zambézia e de Moçambique, se tem levado sem dificuldade o nosso indígena a cultivar o algodão, o café, o cisal, e as palmeiras, comprando-lhes as Companhias os produtos do seu trabalho, em valor remunerador.

Apesar das 11 conclusões do último relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela serem muito satisfatórias, e se provar por elas a aptidão dos portugueses, para colonos agrícolas, o que é facto é que o português em geral, e apesar de trabalhador e assíduo no trabalho, tem a nostalgia da Pátria, e em grande exploração não pode trabalhar sem a ajuda do indígena, mormente em terreno de 2.^a classe, como são quâsi todos os desta Companhia, e sem ser animado por entidade que lhes garanta a compra dos seus produtos, e lhe possa acudir em ocasiões críticas, com artigos, sobretudo sementes, alfaias, gados e de preferência a dinheiro, que naturalmente gasta sem lhe dar a aplicação devida, e por certo só poderá prosperar enquanto o Caminho de Ferro de Benguela o possa ajudar.

Pelo que dêsse ensaio de colonização se depreende, conclue-se que a colonização agrícola deve ser iniciada directamente pelo Governo, por meio dos seus agrónomos, ou por grandes Companhias, que substituam a acção do Governo, e serem elas que recebam os colonos, e lhes paguem o seu trabalho, como em geral se procede no Brasil e América do Norte, libertando apenas dos seus colonos, os que mostrem seriedade e aptidão para o seu trabalho independente.

Eis duma maneira geral o que se me oferece dizer em pró dos serviços que os Caminhos de Ferro Africanos possam fazer, em benefício da colonização agrícola portuguesa, a qual há-de de futuro fazer valer a riqueza das nossas colónias, devendo ser extensiva a todos os Caminhos de Ferro coloniais as experiências de colonização agrícola, que com trabalho e perseverança a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela está actualmente fazendo.



PISA — Battistero

Notas de Viagem

A sinfonia da água

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

VII

R a Roma, sem lhe visitar alguns arredores, equivale ao mesmo que vir a Lisboa e não dar um salto a Sintra e Estoril. E, dos arredores da Cidade Eterna, aquele, que menos perdoável se torna desconhecer, é a viçosa cidade de Tivoli.

Desde o combóio ao autobus, todos os meios de comunicação terrestre facilitam a visita à encantadora paragem. Mesmo quem opte pelo autocarro, encontrará do melhor que no género existe: grandes e luxuosos veículos, a que nem falte gabinete de «toilette», e com três classes, como os combóios, cada uma delas num plano sobreposto, em imperial, à classe inferior.

Num extremo da cidade de Tivoli, abriga-se a

Villa d'Este, manção senhorial, que o forasteiro distraída e apressadamente percorre, se bem que, nas suas salas fidalgas, as obras de arte se sucedam. Mas é que, através das janelas dessa espécie de «Trianon» romano, as altas árvores do parque vizinho acenam-nos, convidando-nos a descer àquele paraíso de frescura que fora nos reduz.

Erguem-se, nesse autêntico Eden, os mais altos ciprestes de toda a Itália, que nêstes idílicos jardins perderam toda a soturnidade fúnebre de que os revestiram na nossa terra, promovendo-os a sentinelas de cemitérios. Perfuma os ares um «cocktail» de fragâncias, produto da respiração das beldades do reino vegetal que ali se espreguiçam, ondulam e requebram, nesse harem-museu de flores e de plantas airoosas.

E, como se as frescas sombras de todo aquele

arvoredo não bastassem para cativar o visitante, fugido do ardente sol exterior, a água brota em cada canto, sobe do chão em repuxos de cristal, ferve na espuma de espectaculosas quedas de água, cintila ao sol, que a polvilha de cristais multicolores nas cascatas, cuja fama saltou fronteiras, como as que guarnecem a sombreada rua das «Cem Fontes». A «Villa d'Este» é um autêntico reino de frescura, onde o Respighi, que tam bem soube, no seu expressivo poema musical, escutar as «Fontes de Roma», escreveria ainda uma partitura mais bela: «a Sinfonia da Água».

Deixa-se, não sem pena, a «Villa d'Este». O espetáculo daquela água em festa, espicaçara-me a sêde, que não mitiguei nos jardins porque, desde que se entra na vila, avisos por toda a parte ameaçam-nos de que é perigoso beber a água das fontes. Não há bela sem senão. Por detrás da formosura, o veneno, naquele paraíso terreal, onde as árvores são belas como Eva e as cascatas perigosas como a maçã, que fez, logo no primeiro matrimónio terreno, um espôso infeliz.

No outro extremo do Tivoli — cidade em si insignificante e pobre — outro recinto de encanto: a «Villa Gregoriana».

É um imenso parque natural, viçoso como o nosso Bussaco, em que ora se trepa a grandes alturas, para visitar ruínas de elegantes templos pagãos, em que se venerava Vénus e Sibila, ora se desce a precipícios, pelos quais se despenham cascatas. Depois, os atalhos, onde aliás se o cansaço de descer e trepar montanhas é grande, o perigo resulta nulo, pois os panoramas sobre os precipícios disfrutam-se de bem resguardados mirantes, êsses atalhos, às vezes, penetram pelas rochas em pequenos túneis e descem, por exemplo, a locais como aquela dantesca gruta de Neptuno, negra e limosa, onde se despenha, na penumbra, a catarata que, caindo da gruta das sereias, enfa pela terra dentro, com estrondo de trovão. E, sobre o tenebroso abismo, saltando de rocha em rocha, refres-

cando o bico nas águas espumantes, brincam pombos.

* * *

Dizem os guias de turismo, e eu não o ponho em dúvida, que uma visita condigna aos arredores de Roma absorveria tanto tempo como aquele que se dedica à cidade. O tempo não me concedeu outra visita aos subúrbios da capital da latinidade senão um passeio de eléctrico ao longo da Via Appia Nova, passando pelo aeródromo de Ciampino, até Albano e Castel Gandolfo, cidadezinhas risonhas e edificadas atrevidamente na larga circunferência da cratera dum gigantesco vulcão, há muitos séculos morto, se tal certidão de óbito não é apenas imprudente desconhecimento do sono incerto de um monstro de temer.

Se Albano pouco nos oferece mais do que o natural pitoresco da sua situação e o remanso agradável de cidadezinha pacata e sem paixões, Castel Gandolfo ufana-se justamente da honra de rivalizar com Roma na circunstância de merecer a escolha de Sua Santidade o Papa, para sua residência nos meses em que a canícula, em que parece que as pedras da cidade fumegam, lhe torna insuportável as próprias sombras dos jardins do Vaticano.

Só exteriormente vi o palácio pontifical, já que estava então breve a ida para lá do Soberano Pontífice e a entrada era vedada a estranhos. Ignoro pois o grau de conforto que êle oferece, de forma a competir com o luxuoso Vaticano. De fora, a sua aparência é banal e pobre de atractivos arquitectónicos. Aliás, em Roma, o Rei-Imperador não tem, no Quirinal, paço aparentemente mais atraente.

É verdade que, como em todos os aspectos desta vida, sejam êles referentes aos seres animados ou inanimados, a aparência externa nem sempre se coaduna com o conteúdo. Não esqueço que, por exemplo, uma das mais notáveis igrejas de Florença — o Santo Spirito — por fora mais parece um pardieiro.



MILANO — Castelo de Sforzesco

DUAS DATAS

Portugal Eterno e Livre

1139 - 1640

Por JORGE RAMOS

A voz heróica feita clangor de epopeia, que ecoou por todos os continentes, a dizer que um povo forte se atrevera dum canto extremo da Europa, a dominar o mundo com o espírito sublime da sua cruzada civilizadora, essa voz que a terra inteira ouviu num deslumbramento de submisso respeito e de religiosa homenagem, é a mesma que se ergue agora no ano áureo dos centenários festejados na paz do grande lar, ao fogo sagrado das mais nobres e gloriosas tradições, num momento em que ambições e ódios se degladiam no turbilhão insaciável. Eis-nos todos reunidos à volta dessa lareira que aquece o coração da Pátria — um só coração onde batem milhões de corações. Nenhum português faltou a esta comunhão. Já não se vêem bandeiras de partidarismos. Todos trazem nos olhos e na alma a única bandeira que a Nação empunha: a da nossa hegemonia de povo livre com rumo certo, destinos traçados, solidez inabalável na origem histórica. Nesta união sagrada que aproximou por um milagre de revivescência do culto da Pátria todos os homens da nossa terra, nesta irmaniação de espíritos. Portugal inteiro, perpetua e exalta oito séculos que são a idade de ouro da sua soberania intangível e da sua glória imortal. Oito séculos de história dão ao mundo um exemplo do que fomos, do que valemos e do que pudemos. Firmam-se em caboucos de eterna solidez êstes oito séculos de existência, a cada passo seguida de visões excelsas de grandeza, num infinidável cortejo de triunfos e de virtudes heróicas, de generosos impulsos e de cometimentos ousados. Na formação histórica da nacionalidade não se verifica, como nos outros povos, heterogeneidade de elementos. Numa península exposta à cubiça das ondas invasoras que avassalavam a Europa, construímos sem auxílio alheio, um Povo que nenhum vestígio estranho maculou. Viriato, do mais inacessível ninho de águias fez adejar pelos céus, quase a tocar as estrélas, a génese duma Pátria.

Despenhavam-se então pelos combros sangrentos dos vales expedições e exércitos. Passaram hunos e vândalos, gódos e celtas; tudo se consumiu na fogueira da nossa fé e da confiança no futuro — sonho que projectava já imenso clarão para um mundo novo, o mundo lusíada, evangelho de civilização, porta aberta ao domínio dum império. Aqui se desplumou o abutre romano como havia de desfolhar-se, exangue, a utopia napoleónica. Barreira inexpugnável esta que recebeu o embate violento das legiões de César espedaçan-

do-as como às hostes do Côrso. Que havia por detrás desse pequenino Povo, nação infante que fazia tremer impérios e retroceder cavalgadas? Que misterioso poder animava os pioneiros da Lusitânia invencível? Coragem temperada em fé; — força indestructível que nos fez grandes. Só assim foi possível em 1139 consolidar a unidade rácica, espiritual e geográfica da Nação que em breve alongava seus domínios, e dilatava a sua soberania.

Amanhece então, sob uma luz espantosa de heroicidade, o ciclo da Conquista. Portugal surge.

A bandeira da raça flutua em territórios do Islam. A Conquista prossegue. Fortificam-na testemunhos de heroísmo que vão até à abnegação e ao suicídio. Portugal é cada vez maior: vai do Minho celtíbero ao Algarve árabe. Eis-nos às portas de África.

Espanha volta-se para o Mediterrâneo. Portugal olha o Atlântico. Principia a Epopeia do Mar no sonho do Infante. Os guerreiros fazem-se marinheiros. Do século XII ao século XV o novo ciclo da Conquista escreve-se no Mar. É a hora triunfal das Descobertas fixada pelo Epico no poema imordouro. O pequeno Portugal torna-se imenso. Desvenda mundos. Erguem-se em continentes desconhecidos padrões do nosso poderio. O mundo olha-nos assombrado. Vamos de Ceuta à Índia; a bandeira das quinas, a cruz das caravelas, vêem nascer e oirejar o sol do Oriente; somos os primeiros europeus que pisam terras da China, da Austrália, Japão, Américas e Etiópia. A conquista de África e a descoberta do Brasil fazem de Portugal um império. Os séculos XV e XVI pertencem na história do mundo a Portugal!

Vem o crepúsculo de 1580. Sessenta anos de domínio filipino não conseguem desenraizar do peito lusitano o exemplo da tradição, a luz sublime dum passado tecido de vibrações e entusiasmos patrióticos. Há no abatimento da alma nacional a valentia dum Nuno Alvares, e o país desperta, sacudido por um ímpeto de extraordinária convicção na eternidade do seu destino histórico. 1640 marca de vez, a impossibilidade de dependência. Portugal estilhaça algemas. Vibra em todos os peitos onde cada coração é um tambor que rufa um juvenil fervor de liberdade. Portugal é livre!

Estas duas datas — 1139-1640 — exemplificam na história do mundo, a coragem e a consciência que significam e eternizam este nome: Portugal.

Símbolo imortal duma pátria que depois de «dar ao mundo novos mundos» vela pela integridade de seus domínios!

A Aviação e o Império

Pelo Capitão-aviador HUMBERTO DA CRUZ

Acriação do Império implicou o arranjo duma unidade nacional, espalhada em vários territórios, maiores ou menores pedaços aqui do que acolá, em todos flutuando a mesma bandeira e o mesmo sentimento, em todos vivendo com igual intensidade a idéia da Pátria, daquela que cinzelou em rasgos de audácia e arrebois de espiritualidade o valor de uma raça, capaz de bom firme em qualquer latitude ou recanto do globo.

Esse Império tem suas coisas de invejar e o mundo é terreiro onde hoje se jogam qualidades de destresa e finura. Há sempre quem espreite uma oportunidade para ocupar um lugar de apetecidas condições. É preciso olhar atento para não perder posição, quantas vezes empregando forçadamente na sua defesa os maiores esforços e os mais dolorosos sacrifícios.

As nossas terras de Além-mar, esfumadas outrora no mistério que as escondia à civilização, foram possuidas pela alma lusa levada nos galeões, naus e caravelas que mar fora aportaram aos seus abrigos.

Pelo mar as descobrimos e pelo mar as podemos ver apetecidas.

Se o inimigo em terras nossas se instalar temos que esmagá-lo na sua mentira e na sua deslealdade. Se de fora vier temos que sofreiar-lhe os ímpetos, impondo à força da sua ameaça a força dos nossos direitos confiada às nossas melhores armas.

Para novos processos de conquista novos processos de resistência. Não podemos confiar a velharias materiais, técnicas ou orgânicas a nossa dignidade nacional. Tudo muda e evoluciona no ataque e na defesa. O ar é hoje a grande arena onde se jogam os valores das mais extraordinárias e complexas competições mundiais.

Nêle devemos fazer sentir o nosso poder de luta sem pretensões ofensivas por nada querermos dos outros além do respeito que lhes merecemos. A Aviação, vigia dos ares, deverá ser a base de toda a nossa defesa colonial. Sem ela, em nada podemos ter confiança por deficiência de meios para lutar com um inimigo moderno.

Os aviões servem para advertir as fôrças terres-

tres e marítimas e para dar combate directo ao inimigo. As indispensáveis e diferentes missões que lhe são confiadas, são de acentuado relêvo atendendo às grandes distâncias a percorrer e extensões

de território a defender e ainda pela colaboração prestada às armas de terra e navios de guerra especialmente aos submarinos, elemento este que muito nos convirá na defesa das costas mais sujeitas a um ataque com o fim de ferir o moral das populações ou de proteger um desembarque. Os aviões dizem aos submarinos a localização dos barcos inimigos e atacam-nos com bombas e torpedos. Se o ataque vier das fronteiras interiores, daquelas confinantes com terras de outros, o avião desbaratará à bomba e a fogo de metralhadoras as fôrças adversárias, e, em combate aéreo, procurará destruir o potencial guerreiro das esquadrias que invadirem os nossos ares. Contra o inimigo interno, que sempre se fará sentir por ambições próprias de espíritos insatisfeitos ou por rebeldia provocada por interesses de estranhos, a aviação é elemento de castigo

indispensável e de bom emprêgo, porque como disse Sousa Dias, experimentado colonial, «parecendo à primeira vista uma arma cara ela será nas colónias um valioso factor de economia, pois um avião, nas operações que porventura tivessem de realizar-se contra qualquer núcleo de rebelião indígena, corresponderia bem à vontade, pelos efeitos morais da sua acção, a um batalhão». Os ingleses substituindo os seus celebrados esquadrões coloniais por esquadrias de aviões com declarada economia e aumento de eficiência, bem demonstraram o seu bem preparado espírito de domínio.

A nossa segurança deve ser entregue à fôrça que melhor nos preste, sempre capaz de resistência aos males da época numa actualização inteligente dos meios que o génio humano vai oferecendo, à luta pela vida.

A Aviação Colonial deverá existir convenientemente organizada em cada colónia, disposta em bases com uma boa rede de campos de desdobramento e recurso, tudo isto variável, é claro, por bom ajuste às necessidades e grandeza territorial de cada uma.

Em tempos de paz como treino de pessoal e



A morte do aviador

cotiseração para alimento de seus gastos poderá ela fazer as ligações que mais interessem às actividades dos colonos e o reconhecimento cadastral dos territórios. Exercerá soberania e prestará socorros urgentes aos mais distantes servidores.

Sempre em movimento útil, para poder servir sempre que sejam pedidos os seus serviços. Uma aviação parada é uma mentira!

Os itinerários aéreos mais convenientes da metrópole para cada colónia e de umas para outras devem ser bem definidos para o que, de quando em quando, se torna necessário o envio de esquadrilhas sem acanhado espírito de exibição, mas sim como estudo das várias condições de vôo como sejam: tipo de material — reabastecimentos — limite de percursos — composição de equipas, etc. Porque há-de andar só a Marinha cumprindo o seu dever pelos mares do mundo?

Porque havemos de marcar passo sem estrengimentos que nos façam caminhar?

Os marinheiros cumprem! Navegam e vivem os bens e os males da sua profissão. Relacionam-se com os caminhos em que terão de servir a Nação sem estranhesas que deminuam o seu esforço.

Porque não hão-de fazer igual vida profissional os aviadores para honra da sua farda e confiança da Nação?

É indispensável que a Aviação percorra as distâncias que ligam através do mundo todos os territórios de Portugal mais do que aquelas poucas vezes que tal secede por brio e vontade de um ou outro. É necessário que as viagens aéreas para as nossas colónias, se façam numa cadência normal e conveniente sem alarde de aventura, antes dando plena satisfação aos que se acostumam a julgar o valor das cousas pelos seus méritos, ou melhor pelas suas realizações práticas e úteis. As asas de Portugal não devem ser acorrentadas ao ninho. A nossa terra vai muito para além das nossas fronteiras metropolitanas. Repugna-me referir pormenores do que fazem as Aviações dos outros países coloniais vindos depois de nós para o trabalho civilizador das mais escondidas e longínquas terras do mundo.

Somos também capazes de muito fazer pelo Ar quando nos julgarem de bom proveito nas estradas aéreas do nosso Império.

Estas viagens, que darão às equipas possibilidades de elevarem a sua categoria profissional, nada terão que ver com os efectivos aéreos privativos de cada colónia, indispensáveis para a sua imediata defesa e para o seu contínuo reconhecimento em vôos de paz e trabalho estabelecendo relações de toda a ordem entre os colonos de qualquer das suas mais distantes regiões ou mesmo entre êstes e os de colónias ou países vizinhos e de bom trato.

A Aviação Colonial deverá ter aviões e hidros; uns e outros têm as suas vantagens e os seus inconvenientes que serão aproveitados e deminuídos, respectivamente, por adequada aplicação. Os hidros servirão melhor nas costas sobretudo por permi-

tirem vôos em melhores condições com baixos tetos sobre o mar e também por aumentarem as possibilidades de salvamento do material e tripulantes caso o tenham de amarrar por avaria natural ou produzida por um combate. O avião convém mais em todas as demais situações, já porque assim é natural, já porque obtém melhores resultados para igual peso e potência. Em qualquer dos casos, aviões duma só força aérea: — A Aviação Colonial.

O material volante com mais de um tipo, naturalmente, deverá no entanto ser pouco variado para não complicar a organização dos serviços de reparações. Os pequenos aparelhos de escola e treino deverão ser de construção nacional e todos os outros, os de guerra da melhor proveniência atendendo mais e muito mais às qualidades do que às possíveis simpatias de qualquer espécie. É claro que não será de pôr de lado a questão de mais firme política internacional. Emfim as razões que dominam a escolha dos materiais de aviação — acen-tuadamente do material volante — são as mesmas que devem imperar nos problemas aeronáuticos da metrópole.

A aviação sanitária é de primeira escolha para as fôrças aéreas coloniais. Os serviços por ela prestados são dignos do maior relêvo pelo muito que servem o bom andamento da colonização.

Decerto nas duas nossas maiores colónias onde há adjuntos aeronáuticos, o assunto deve estar estudado e prestes a ter comêço de realização por obra dêles.

As deficiências de mais notável existência na progressiva marcha da colonização criadas e definidas pelas exigências da época de dinamismo em que vivemos podem ser anuladas pelo emprêgo da prestável aviação.

Sem ela, o paralelismo do trabalho e do tempo toma enrugamentos que aumentam as trajectórias do esforço em curvas de inaproveitável traçado enquanto a linha do tempo foge em retezada recta sempre indiferente aos erros dos homens. É assim que se cria o atrazo que dificulta e envergonha. L. Eynac, ministro do Ar de França, disse assim: «A Aviação Colonial não é sómente uma associada da grande obra civilizadora; ela é para os seus homens e para o seu material uma incomparável pedra de toque».

A Aviação é indispensável nas colónias cujo nível de trabalho seja de apreciar e em que os valores sejam apalpados pela ambição dos que só conhecem o direito das suas necessidades ou apetites.

Portugal traz sangrando Vida nas azas dos seus aviões a Cruz de Cristo que outrora avermelhou as velas dos seus navios das cobertas. Com essa simbólica insígnia, como estandarte de fé, descobrimos terras onde as cruzes dos padrões e das sepulturas atestaram ao Mundo o valor e o sacrifício da raça. Hoje, com ela nas azas dos aviões, erguida bem alto, deveremos guardar confiantes, o nosso património também valorizado em louros de paz pelas Aeronaves que encurtam as distâncias servindo as terras e os homens.



meios de transporte

doutros tempos em África

Pelo coronel de engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

VAI também a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associar-se às Comemorações centenárias, publicando um número especial e quere a minha modesta colaboração, porque sabe que com muito prazer lhe é dada sempre que as minhas ocupações me permitem.

No caso presente é porém difícil para mim descortinar assunto que de alguma maneira possa prender-se com os acontecimentos que se comemoraram e a que a *Gazeta* se quere associar.

Estradas como hoje temos; caminhos de ferro; navegação a vapor e a óleos pesados; aviação; telefonia e telegrafía: tudo isto é invenção dos tempos modernos: quase não tem história.

Os homens da Fundação e da Restauração não tinham ao seu dispôr a técnica do que hoje a humanidade dispõe para realizar as coisas mais inverosímeis e construir os meios de transporte os mais extraordinários de que actualmente dispomos.

Hoje deslocamo-nos com velocidades vertiginosas em todos os meios físicos: à superfície da terra e dentro dela; à superfície das águas e dentro das suas massas; na atmosfera e mais para além. Naqueles tempos nem mesmo à superfície da terra e do mar as deslocações eram fáceis.

Ainda hoje os instrumentos de que o homem civilizado se serve para se deslocar rapidamente, são objectos misteriosos para as raças mais atrasadas do continente africano.

Quando veem um avião brilhar no céu a roncar mais estrepitosamente que as feras mais bravias que conhecem, prostram-se por terra cheias de terror.

Felizmente para elas que os meios rápidos de

transmissão da palavra e a ocupação efectiva dos territórios que as enquadra já a todos, lhes levam logo a explicação de fenómenos que para a sua mentalidade são sobrenaturais.

Por isso se familiarisam com todos as invenções mais depressa do que o faziam há 50 ou 100 anos. E aquilo que era considerado invenção diabólica, passa a ser mais uma «esperteza» do «branco».

«Branco ser muito esperto», dizem eles na sua linguagem simples mas, por vezes, bem expressiva.

* * *

Na época dos descobrimentos, época que se seguiu logo à colonização interna do território continental, em África não havia qualquer manifestação do progresso. Só na África Oriental apareciam os barcos «pangáios» em que os mouros transportavam as riquezas do Continente Africano para a Índia, donde depois seguiam para a Europa, quando seguiam.

Na costa ocidental nem esse meio de transporte se conhecia. Os pretos utilizavam, nos rios e nos lagos, pequenas embarcações, feitas de cascas ou de troncos de árvores convenientemente escavados. E com essas embarcações chamadas «dongos» se dedicavam à pesca. Embarcações levando no seu bôjo gente desconhecida, só fôram do seu conhecimento quando os portugueses por lá começaram a navegar.

A «stimela», corrupção do «Steamar» dos ingleses, já lhes não causa tanta estranheza como as naus e caravelas dos descobrimentos, porque já tinham aprendido que o «branco» é capaz das coisas mais inverosímeis para eles.

É de supôr que não houvesse entre os indígenas

quaisquer meios de transporte terrestre quando os portugueses tomaram contacto com êles.

Os «reis» ou «imperadores negros», quando tinham de fazer grandes viagens nos seus domínios, ou caminhavam a pé, ou cavalgavam a dorso de algum súbdito mais potente.

A tipoia em que hoje alguns andam, é já herança do branco. Com efeito, durante séculos, o transporte dos europeus nas longas caminhadas pelo sertão fazia-se em tipoias ou machilas, estreitas tiras de pano ou de rête amarradas pelos tópos a um robusto pau ou cana de bambu que dois ou quatro negros possantes transportavam aos homens.

A tipoia foi-se aperfeiçoando com o andar dos tempos, e foi-se embelezando mesmo.

Para proteger o viajante contra os raios do sol ou contra a chuva, empregou-se um toldo amarrado ao suporte da tipoia; para lhe permitir maior repouso, foi provida de cortinados e para impedir as ferroadas das moscas e dos mosquitos nos membros inferiores, insuficientemente protegidos pela calça, foram providas de abas que os cobriam.

Em Moçambique a tipoia chamava-se em geral machila. Este último nome também foi dado a uma espécie de tipoia usada dentro das povoações.



Transporte de um Embaixador de Muatayanvua, a dorso

Aí o transportado, em lugar de ir deitado, ia sentado numa cadeirinha suspensa do bambu por meio de correntes ou cordas.

Os funcionários de categoria dispunham, em geral, d'este meio de transporte para seu uso. Dois ou 4 machileiros estavam sempre às ordens, prontos a transportá-lo para qualquer parte onde tivesse de ir.

As equipes das tipoias destinadas às grandes viagens no interior eram constituídas por quatro ou mesmo oito indígenas, robustos, acostumados às longas caminhadas e que trotavam como cavalos. A velocidade da marcha atingia por vezes 8 quilómetros e mais. Alguns sentiam mesmo orgulho pela profissão. Chamavam-se machileiros.

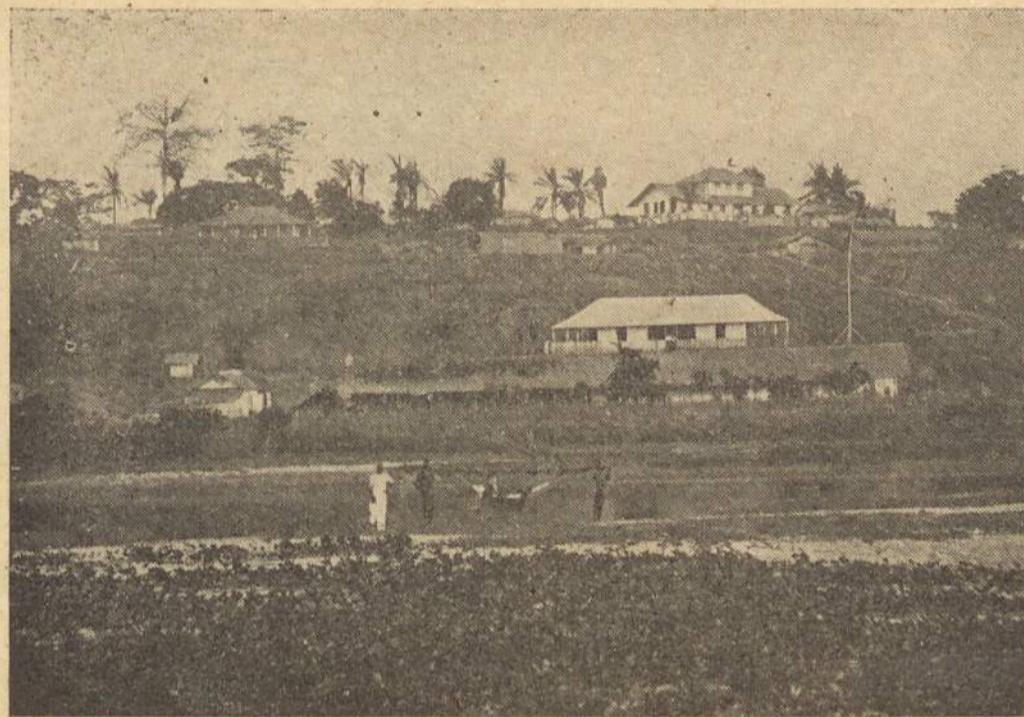
Os nossos exploradores também utilizaram como meio de transporte o boi-cavalo. A êle se referem Capelo e Ivens nas suas memórias.

O cavalo era desconhecido da maior parte dos indígenas do interior de África. Os indígenas da Guiné e os Cuanhamas do Sul de Angola é que o conheciam e utilizavam, muitas vezes como instrumento de guerra.

Foram os portugueses que introduziram o cavalo em Cabo Verde. São bem conhecidos os cavalos, que com mais propriedade se chamariam



Embaixador da Muatayanvua



Tipoia ou machila

cavalinhos, animais de pequeno porte mas de grande resistência.

Não consta que o elefante lá tivesse sido domesticado e utilizado como meio de transporte.

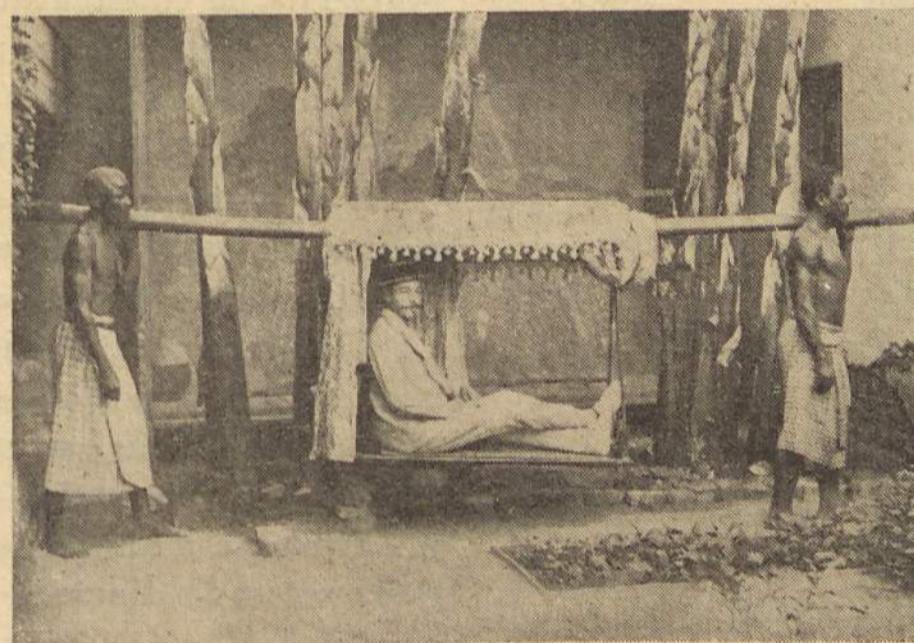
O camelo também era desconhecido. Já no século actual é que tentámos introduzi-lo em Angola, mas a experiência fracassou.

Os veículos rodados só começaram a aparecer no século passado. No Congo francês utilizavam uns veículos originais, chamados «pousse-pousse», (nome também dado a veículos de duas rodas utilizados no Tonkim) que tinham uma só roda e eram empurrados e puxados por dois negros que levavam o carrinho e até o passageiro quando a vereda por onde seguiam apresentava qualquer obstáculo ao deslise do carro. O «pousse-pousse» substituia a nossa tipoia, mas sem vantagem. A tipoia era mais prática para o transporte através do mato.

Nas cidades mais importantes como Luanda e Lourenço Marques começaram a aparecer veículos rodados puxados por cavalos ou muares, tais como: «tipoias», «landaus», etc., na segunda metade do século passado.

Os boers quando emigraram para Angola levaram para ali os seus carros, puxados a inúmeras juntas de bois que constituíam o que eles chamavam «spanas». O carro boer era uma verdadeira casa ambulante, onde a família boer, com os seus animais domésticos, se transportava e vivia.

Quando os boers se fixaram no Humpata e outros pontos dos planaltos de Benguela e da



Machila da cidade

Huila, começaram a explorar a indústria dos transportes com os seus pesados carros para os quais não havia obstáculos invencíveis. Foi este o meio de transporte que a camionete e o camion encontraram em Angola quando ali chegaram.

O carro boer porém nunca destronou o carregador indígena, apesar da protecção que se lhe dispensou e das medidas restrictivas tantas vezes decretadas, para o emprego dos carregadores.

Até à intervenção do automóvel nos transportes através do continente, o transporte das mercadorias era feito à cabeça ou a dorso dos indígenas.

A bagagem ou a mercadoria a transportar era dividida em cargas que não deviam pesar mais de 25 a 30 quilos. Excepcionalmente, quando os volumes se não podiam reduzir a esta unidade de peso, eram transportados por dois ou mais indígenas a pau e corda.

O carregador tinha de levar não só a carga útil como também a sua alimentação, calculada à razão de 0,800 a 1 quilo de farinha por dia de viajem.

Por vezes o preto fazia-se acompanhar de um filho pequeno que transportava a alimentação e lhe fazia companhia. Outras vezes encorpora vam-se nas Caravanas indígenas que deviam transportar só alimentos para toda a caravana.

Tanto em Moçambique como em Angola, mas mais nesta Colónia do que naquela abriram os



Carro boer

portugueses, logo após a fixação, estradas mais ou menos extensas e das quais fazem menção os nossos cronistas.

Essas estradas eram estreitas faixas abertas através do mato, para permitirem a passagem de massas humanas que os simples carreiros do preto quando os havia, não comportavam.

Essas estradas destinavam-se sobretudo a assegurar a ligação entre a capital e os presídios que se iam montando no interior.

A utilização da estrada para o transporte de mercadorias a longas distâncias só se fez quando apareceu o veículo de combustão interna.

Nem mesmo as caminheiras a vapor, reboando combóios de vagões deram resultado satisfatório. Estas ensaiaram-se em Angola.



*Tipo de carregador
indígena*

Capelo e Ivens

em bois cavalos



Quem viaja pelo interior da África e encontra em antigas instalações maquinismos ou até mesmo materiais de construção de elevado peso, fica deveras surpreendido e maravilhado como tais materiais para ali puderam ser transportados, sem pontes sobre os rios e sem estradas carroçáveis.

E é então que mais se admira o esforço dos portugueses que realizavam obra formidável, inteiramente desprovidos de recursos materiais.

Tudo era feito à custa de engenho.

Hoje éste já não é preciso. Para o suprir lá estão as fábricas, as oficinas a inventar e a construir, dia a dia, meios de transporte, cada vez mais poderosos e mais eficientes, para bem da humanidade segundo dizem.

Pois seja.



Antero do Quental

NO TUMULO DE ANTERO

Aqui jaz pó: eu não; eu sou quem fui,
— Raio animado dessa Luz celeste,
A qual a morte as almas restitue,
Restituindo à terra o pó que as veste.

Junho, 94

JOÃO DE DEUS

Por CARLOS D'ORNELLAS

EM comemoração da passagem do 98.º aniversário do nascimento do grande poeta da Humanidade, Antero do Quental, o país inteiro intelectual, representado pelas suas figuras de maior relêvo, glorificou-o.

Foi na linda ilha de S. Miguel, Açores, que nasceu o autor dos «Sonetos», esse livro formidável onde a Dôr e a Dúvida perpassam, em gélidas rajadas, acoitando as «formas incompletas» e fazendo à vida a pergunta apavorante: — Para quê?

Começa o país, por iniciativa de açoreanos, a pagar a grande dívida em aberto para com a memória de Antero. Uma comissão, composta de pessoas de grande posição social, resolveu adjudicar a execução do monumento ao autor do «Hino da Manhã» ao mestre Teixeira Lopes, se fôr concedido o bronze pelo Estado.

Numa sessão efectuada há anos, na ilha de S. Miguel, compareceu a alma intelectual da Nação. É preciso, porém, que, noutra maior, se reúna a alma de todo o povo, para quem o autor dos «Sonetos», obra das mais sentidas e das que melhor revelam um dos mais desolantes estados de alma do Poeta, sonhou, batalhando. É um dos mais altos documentos de beleza e de dôr, produzidos por um verdadeiro génio, o seu livro de «Sonetos».

Quando, há anos, se efectuou uma romagem, na terra que serviu de berço a Antero, foi, no seu túmulo colocada uma palma de bronze, oferecida

pelo Orfeão Académico de Coimbra. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associou-se de alma e coração a tão impressionante manifestação de saúdade.

Antero na Estréla

Fica bem, sob as copas das árvores do Jardim da Estréla, o busto de Antero, aquela máscara de mármore a que o talento do escultor Diogo de Macedo emprestou uma vida contemplativa de estranho poder evocativo.

Antero, consagrado pelas almas das elites literárias do mundo inteiro, não tivera ainda a consagração pública do seu país. A que se lhe prestou há 10 anos, em Abril, no Jardim da Estréla, se não teve a grandeza das apoteoses, foi duma tocante sinceridade e revestiu-se dum nobre significado de nobreza.

A voz potente e inspirada dum grande e saudoso filósofo, ressoando naquele templo de verdura, foi bem a voz requerida para erguer um hino de glória ao formidável poeta da humanidade.

Ouçamos algumas estrofes, ao acaso, ouvidas religiosamente junto ao pedestal florido do monumento:

Antero visionou a libertação da alma, partindo da afirmação do bem. Não encontrando inteiramente o acôrdo e o

equilíbrio entre a alma e o corpo, partiu do Cristianismo em busca de uma expressão sintética. Assim, anteviu o esforço criacionista, aproximando-se do conceito de Deus.

Na própria natureza frágil, encontra-se um depósito de fé. Antero procurou essa fé. Foi um testemunho trágico da ansiedade.

As palavras de Leonardo Coimbra, que morreu Sacramentado, traduziram bem a nossa admiração por Antero — poeta que é o orgulho de uma Raça.

**Eis um soneto magistral
do grande poeta açoreano**

NA MÃO DE DEUS

Na mão de Deus, na sua mão direita,
Descansou, afinal, meu coração.
Do palácio encantado da ilusão
Desci a passo e passo a escada estreita!

Com as flôres mortais, com que se enfeita
A ignorância infantil, despojo vão,
Depuz do Ideal e da Paixão
A forma transitória imperfeita.

Como criança em lóbrega jornada,
Que a mãe leva ao colo agasalhada
E atravessa, sorrindo vagamente,

Selvas, mares, areias do deserto...
Dorme o teu sono, coração liberto,
Dorme na mão de Deus eternamente!

HINO DA MANHÃ

De Antero do Quental

Tu, casta e alegre luz da madrugada,
Sobe, cresce no céu, pura e vibrante,
E enche de fôrça o coração triunfante
Dos que ainda esperam, luz imaculada.

Mas a mim pões-me tu tristeza imensa
No desolado coração. Mais quero
A noite negra, irmã do desespero,
A noite solitária, imóvel, densa,

O vácuo mudo, onde astro não palpita,
Nem ave canta, nem sussurra o vento,
E adormece o próprio pensamento,
Do que a luz matinal... a luz bemdita!

Porque a noite é a imagem do Não-Ser,
Imagem do repouso inalterável
E do esquecimento inviolável,
Que anceia o mundo, farto de sofrer...



Antero do Quental

Porque nas trevas sonda, fixo e absorto,
O nada universal, o pensamento,
E despreza o viver e o seu tormento,
E olvida, como quem está já morto...

E, interrogando intrépido o Destino,
Como réu o renega e o condena,
E virando-se, fita em paz serena
O vácuo augusto, plácido e divino...

Porque a noite é a imagem da Verdade,
Que está além das cousas transitórias,
Das paixões e das formas ilusórias,
Onde sómente há dor e falsidade...

Para serem o brinco d'um só dia
Na mão indiferente do Destino...
Clarão de fogo-fátuo repentino,
Cruzando entre o nascer e a agonia...

Para serem, no páramo enfadonho,
Á luz de astros malignos e enganosos,
Como um bando de espectros lastimosos,
Como sombras correndo atrás dum sonho...

Oh! não! luz gloriosa e triunfante!
Sacode embora o encanto e as seduções,
Sobre mim, do teu manto de ilusões:
A meus olhos, és triste e vacilante...

A meus olhos, és baça e lutoosa
E amarga ao coração, ó luz do dia,
Como tocha esquecida, que alumia
Vagamente uma cripta monstruosa...

Surges em vão, e em vão, por tôda a parte,
Me envolves, me penetras, com amor...
Causas-me espanto a mim, causas-me horror,
E não te posso amar — não quero amar-te!

Símbolo da Mentira universal,
Da aparência das cousas fugitivas,
Que esconde, nas moventes perspectivas,
Sob o eterno sorriso o eterno mal;

Símbolo da Ilusão, que do infinito
Fez surgir o Universo, já marcado
Para a dôr, para o mal, para o pecado,
Símbolo da existência, sê maldito!

Um grande poeta

Antero, além de ser autor dos «Sonetos» escreveu as *Odes Modernas* e *Raios de Extinta Luz*. Editou em prosa *Bom senso e bom gôsto* (folheto que iniciou a questão coimbrã), e *Causas da decadência dos povos peninsulares nos três últimos séculos*. Era um dos espíritos mais vastos, um dos pensadores mais profundos do seu tempo.

Os seus versos, como noutro lugar dizemos, exprimem a ansiedade da alma perante os problemas eternos da natureza. Atacado de neurastenia intensa, de desalento invencível, o Poeta poz termo com uma bala às suas torturas físicas e morais.

Esse alucinado de metafísica, como lhe chamou Oliveira Martins, em carta dirigida a Eça de Queiroz, a propósito do seu suicídio, era um místico — cujo drama moral constituiu um caso excepcional e único na História da Literatura Portuguesa.

Disse Junqueiro que Antero morreu reduzido a osso e alma: o pensamento com a sua febre calcinada, tudo devastara.

A vida de Antero do Quental foi, na verdade, tal qual a viu um escritor profundo que o con-

rou o maior poeta que na sensibilidade humana deixou bem vincados o amor, a ternura e a afeição, que, germina hoje ainda na alma do povo açoreano — o que mais sentiu a morte do grande poeta. A sua vida mental foi um auto-de-fé em que tudo ardeu, menos o grande e generoso coração que, no soneto imortal, ele depuzera na mão de Deus.

A morte do poeta

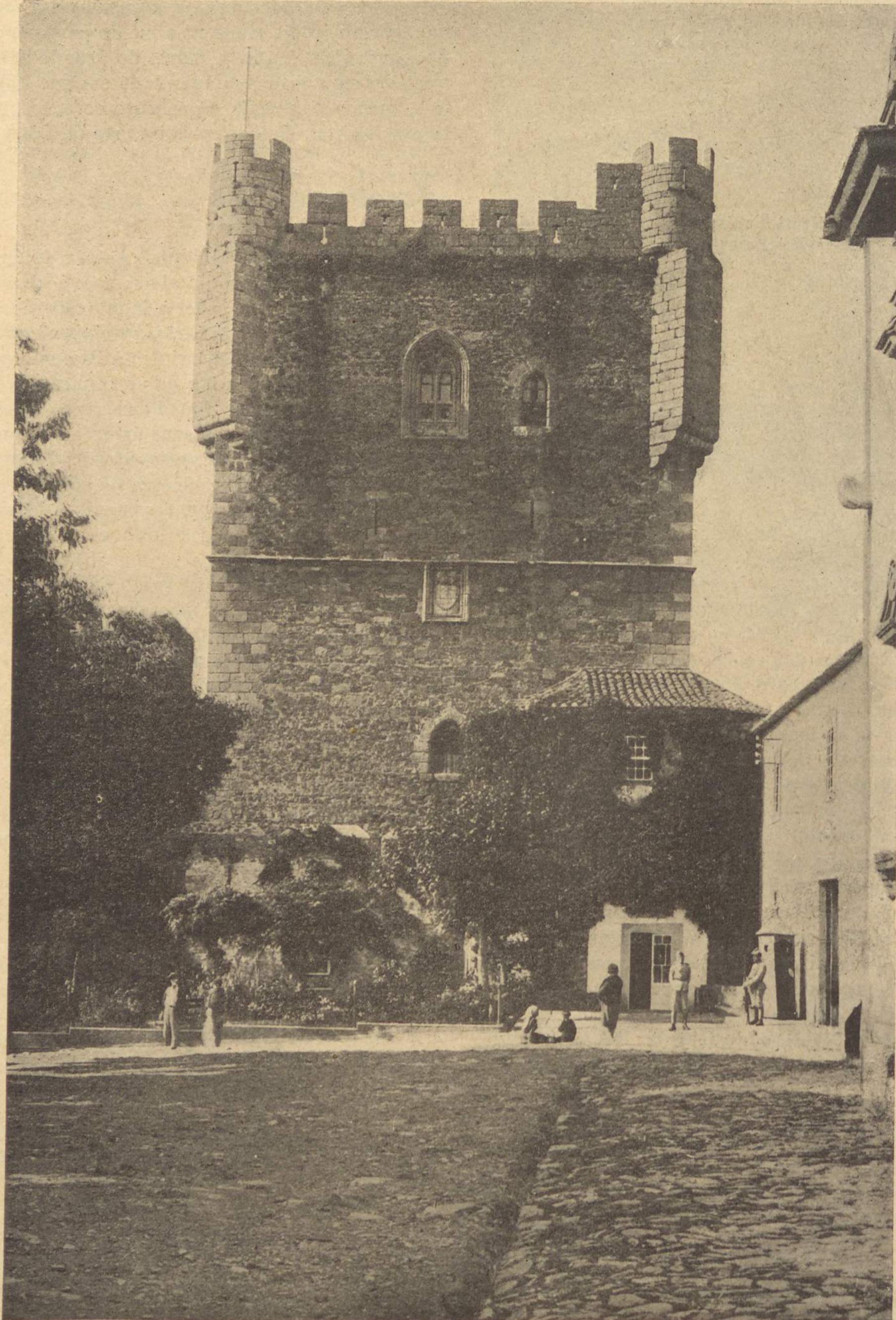
Disse Oliveira Martins que «Antero do Quental foi vítima do desespêro da alma: não acabou ferido por nenhum golpe cruel e fulminante da sorte. O seu ânimo, pelo contrário, retemperar-se-ia na luta contra a adversidade violenta. Matou-o o tédio da vida. Matou-o a falta de ar respirável: um ar que a sua imaginação lhe fabricava extemporaneamente. Malogrados os seus amores (e nunca vi ser mais vibrantemente apaixonável); malogradas as suas ideias químéricas àcerca da sociedade; sem filhos que o ligassem amorosamente à existência, etc., etc., Antero via-se perdido e pária, no meio de um mundo que, se não se lhe afigurava hostil, lhe era indiferente.» Tinha razão Oliveira Martins. Os homens de valor e merecimento são sempre abandonados e mal podem respirar o ar doentio da hipocrisia. Voluntariamente Antero abandonou a vida, não quiz mais que a sua prosa, que os seus versos, que as suas polémicas fôssem interpretadas por quem não conhecia os seus sentimentos idiológicos.

Encaminhou-se para a morte a passos vacilantes. Dizem que o suicídio é o efeito de errada mentalidade. Mas Antero não resistiu mais e abandonou para sempre os homens, conquistando a terra áspera e fria que tragou o seu corpo.

Façamos dos sonetos de Antero as orações da nossa Pátria.

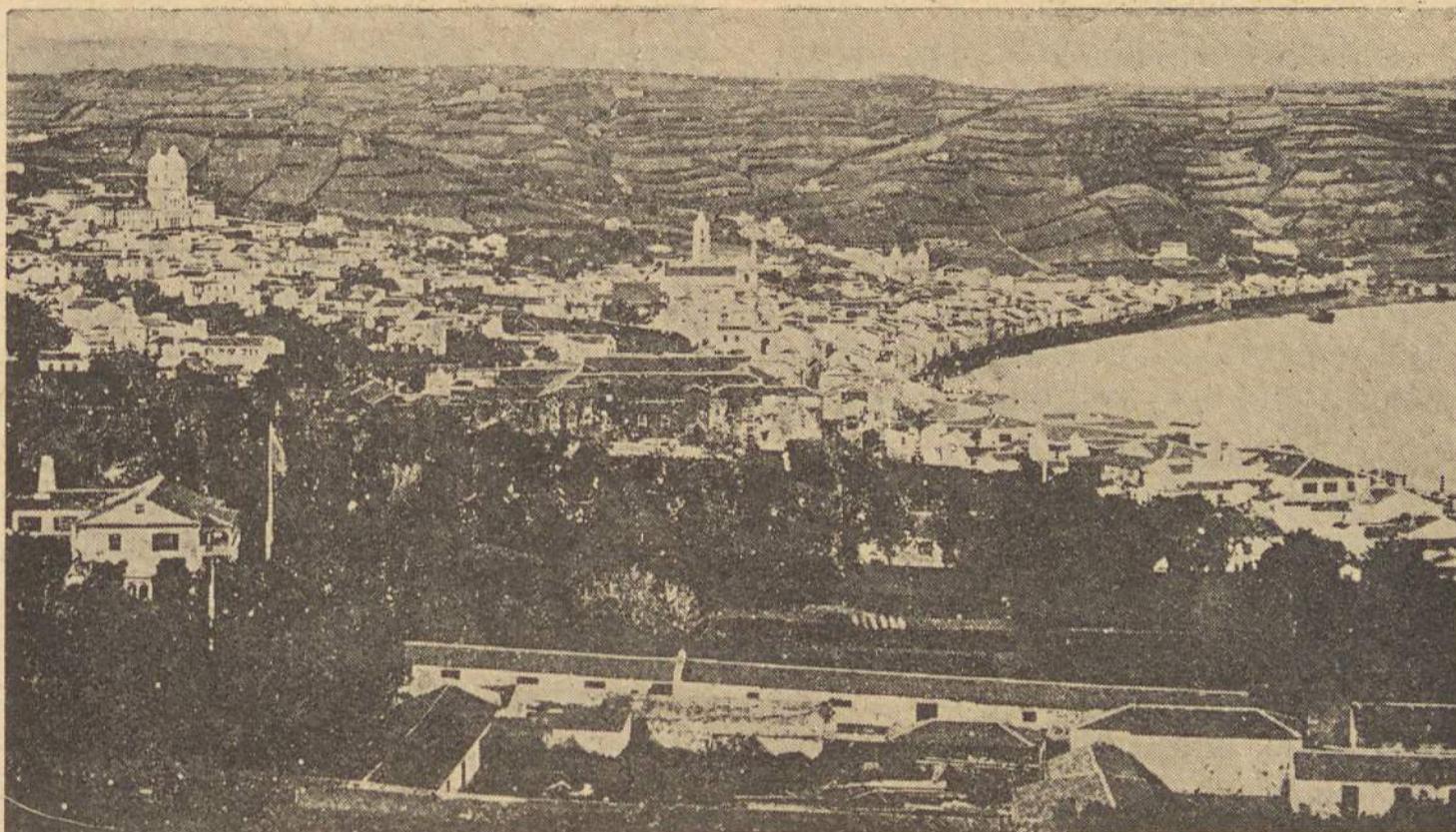
Tenhamos sempre na memória o pensador e filósofo, o poeta e prosador, o político, e o homem incompreendido entre os homens que a terra comeu e a quem Deus deve ter perdoado pela sua eterna bondade.





CASTELO DE BRAGANÇA

Altaneiro e gentil como um cavaleiro antigo



FAIAL — Vista parcial da Horta

As Ilhas maravilhosas

Os Açores — A paisagem — O povo — Os costumes — O solo — O mar e a bruma — A lenda

Por CUNHA CORREIA JÚNIOR

I

PERDIDAS e isoladas no meio do mar, as ilhas que constituem o arquipélago dos Açores são nove pedaços de terra portuguesa, alindada, ali, pelos encantos e pelas maravilhas naturais, férteis em motivos e em côr. São nove telas de verdura e de suavidade campesina, num místico de poesia e de inocência, a que o mar põe uma moldura azul, com rendilhados de espuma branca, nos rebordos irregulares e curiosos. São nove paisagens diferentes, numa paisagem única — a paisagem dos Açores, que se não vê em outra parte do mundo e que se não esquece mais quando se vê, nas três côres que predominam: o verde claro e escuro das pastagens e dos bosques, com tonalidades magníficas de luz e de sombra; o azul sereníssimo das hortências, do mar e do céu; e o castanho terroso das encostas elevadas e perpendiculares, das falésias cortadas a pique por sobre a praia ou o «calhau», e dos campos lavrados de fresco, que se estendem,

aos quadradinhos, no anfiteatro da colina, até ao cimo...

Desde o Corvo, a mais pequenina, até S. Miguel, a maior, tôdas as ilhas encerram belezas incomparáveis, aspectos soberbos e paisagens deliciosas. O mar, que as separa, é o mar que as une, caprichosamente, ora a dormitar tranqüilo nas baías e angras, ora a saltar furioso e ciumento por sobre os escolhos negros e ríjos, a babujar de espuma branca os contornos da costa e a meter-se, às vezes, colérico e ousado, por terra dentro em busca da destruição e da ruina. De tão pequeninas que são, as ilhas quase que não têm interior. Nunca se perde de vista o mar, por mais que nos metamos por terra dentro. E o ruido dos temporais da costa percebe-se, muitas vezes, no interior, embora a ventania não arraste para lá o «sereno» da maresia. Mas tudo cheira a mar, principalmente no litoral. Na Horta, por exemplo, nos temporais de inverno, o mar cobre de uma maneira assustadora os prédios de uma rua que, talvez, por isso mesmo, é a Rua do Mar. Isto faz lembrar-me a engraçada pre-

gunta dos continentais aos açoreanos: — Para onde é que vocês vão quando sobe a maré? Com efeito, a Horta, uma cidade quase nivelada com o mar, só timidamente é que esboça uma subida nos montes vizinhos. O aglomerado da casaria encontra-se cá em baixo, junto do mar, do qual sofre, por vezes, a fúria e os maus tratos.

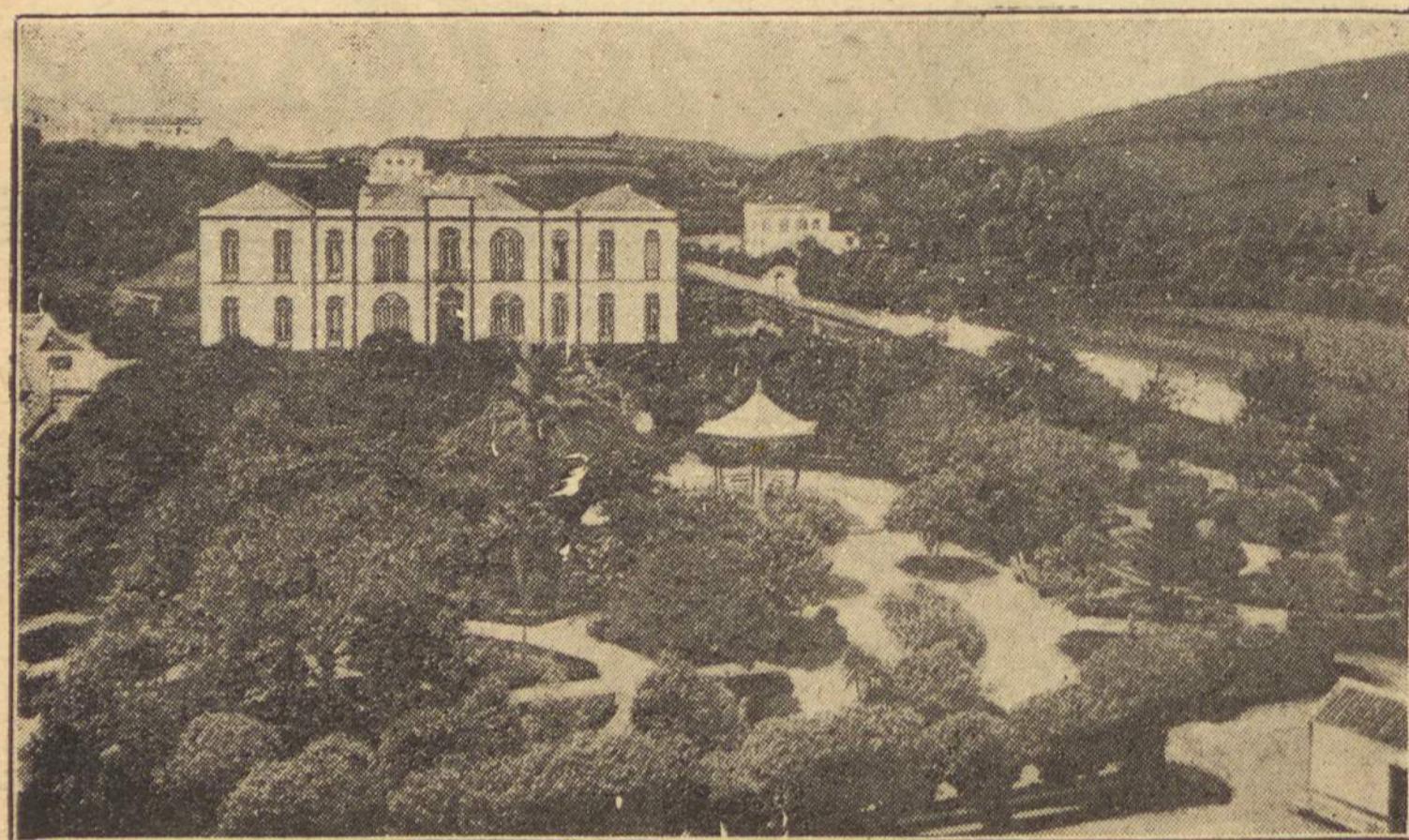
A paisagem dos Açores, filha do mesmo tema — a verdura — é igual no seu conjunto, mas diferente nos seus aspectos e nas suas cores.

O Corvo é um rochedo escarpado, coberto de pastagens. É a mais pequena ilha do arquipélago. A árvore só predomina no interior, o que lhe dá uma aparência pouco agradável, observada do mar. Mas quem sobe a íngreme ladeira do seu único monte, fica logo preso às maravilhas ocultas neste pequenino paraíso e sente-se imediatamente encantado com o «caldeirão» — a cratera de um vulcão extinto — em cujo fundo dormem as tranqüilas águas de um lago maravilhoso. É uma ilha única.

assim tão pequenina não constitui um defeito, é antes um predicado de que lhe advêm, talvez, aquelas qualidades únicas, que apontámos e que são o seu maior atractivo.

A ilha das Flores, sem dúvida uma das mais bonitas do arquipélago, e também uma das mais desconhecidas, é a terra das hortências, da verdura e da água. Lá, a beleza é uma coisa naturalíssima — estonteante, mas natural e freqüente. A vila de Santa Cruz, de aspecto citadino, e a das Lages, rica e florescente, são duas demonstrações bem vivas do entusiasmo, do trabalho e do bairrismo dos florentinos. Apesar da falta de estradas e, por conseguinte, de transportes, encontra-se muito desenvolvida, nestas duas vilas, a indústria de latícios, cujos productos — a manteiga, principalmente — se colocam com facilidade nas outras ilhas e mesmo no continente.

A beleza da ilha das Flores é de um ineditismo maravilhoso e inconcebível. Isolada e desconhecida



FAIAL — Hospital e Jardim

Público, na Horta

Tem um só povoado: a vila do Corvo. Tem um só monte: a ilha do Corvo. Tem uma só padroeira: Nossa Senhora dos Milagres do Corvo. Tem uma só igreja: a da padroeira. Tem um só pôrto: o da vila. Tem uma só cadeia, que servia, no tempo, de repartição de finanças e que só por espaço de algumas horas é que teve, há anos, um único preso. Tem uma só aspiração: a paz parasidiaca em que vivem os seus habitantes. Em contra partida, não há lá um único analfabeto, um único assassino, um único ladrão. Não há portas com fechaduras e ferrolhos. A psicologia dos seus habitantes é única. A sua maneira de viver, de agir, de pensar, de dizer e de sentir são também únicas — portuguesíssimas, mas tipicamente corvinas. O seu isolamento é único e resignado, a sua crença é única e perfeita, o seu patriotismo é único e incondicional! O Corvo é, pois, uma ilha encantadora, nas suas belezas naturais e na índole simpática dos seus habitantes. O ser

como está, poucos lhe podem e sabem apreciar os encantos. Não é, também, muito fácil encontrar-se, na paisagem das restantes ilhas, motivos semelhantes, de verdura e de simplicidade. O vale da Fazenda, com a sua poesia e o seu misticismo; a Ribeira das Cruzes, com o seu talhe da aguarela muito colorida; o Monte das Cruzes, com o seu tom azul e verde; o «veio» da Fajanzinha, a serpentejar lá em baixo, depois de se ter precipitado da rocha verde, no cenário do fundo, com as cores do arco-iris; a rocha da Fajã-Grande, com a sua enorme altura, que separa, por completo, a freguesia do resto da ilha; a rocha dos Bordões, curioso aspecto da erosão dos ventos numa pedra colossal, tudo isto constitui um pouco do que é a beleza desta ilha, sempre nova e diferente a cada passo e para qualquer lado que nos voltemos. No verde muito macio das pastagens, erguem-se, a prumo, silenciosos e ríjos, pedregulhos enormes, que semelham,

no rendilhado das formas, castelos feudais, em sumptuosa arquitectura medieval. E êstes «castelos» debruçam-se, por vezes, sobre enormes abismos, num milagre de equilíbrio e de quietismo. É magnífica e dolorosa aquela indiferença do perigo. Quem desconhecesse a rigidez natural daqueles «castelos», julgaria, a cada instante, vê-los cair no barranco e esmagar, lá em baixo, o povoado inteiro. Mas aquelas sentinelas dos séculos, só poderão ruir com o cataclismo de uma nova Atlântida.

Os campos, os quintais, os «cerrados», as quintas, as pastagens têm por divisão natural, em substituição de muros e de bardos, renques infindáveis de hortências, que no verão coroam montes e colinas e tingem de azul — dum azul inigualável — tôda a ilha.

Por tôda a parte, a água põe uma nota de vida e de fertilidade naquele solo de maravilhas. Limpida e fresca, ela brota de todos os lados com impetuosidade e com ância. E vai alagar os campos,

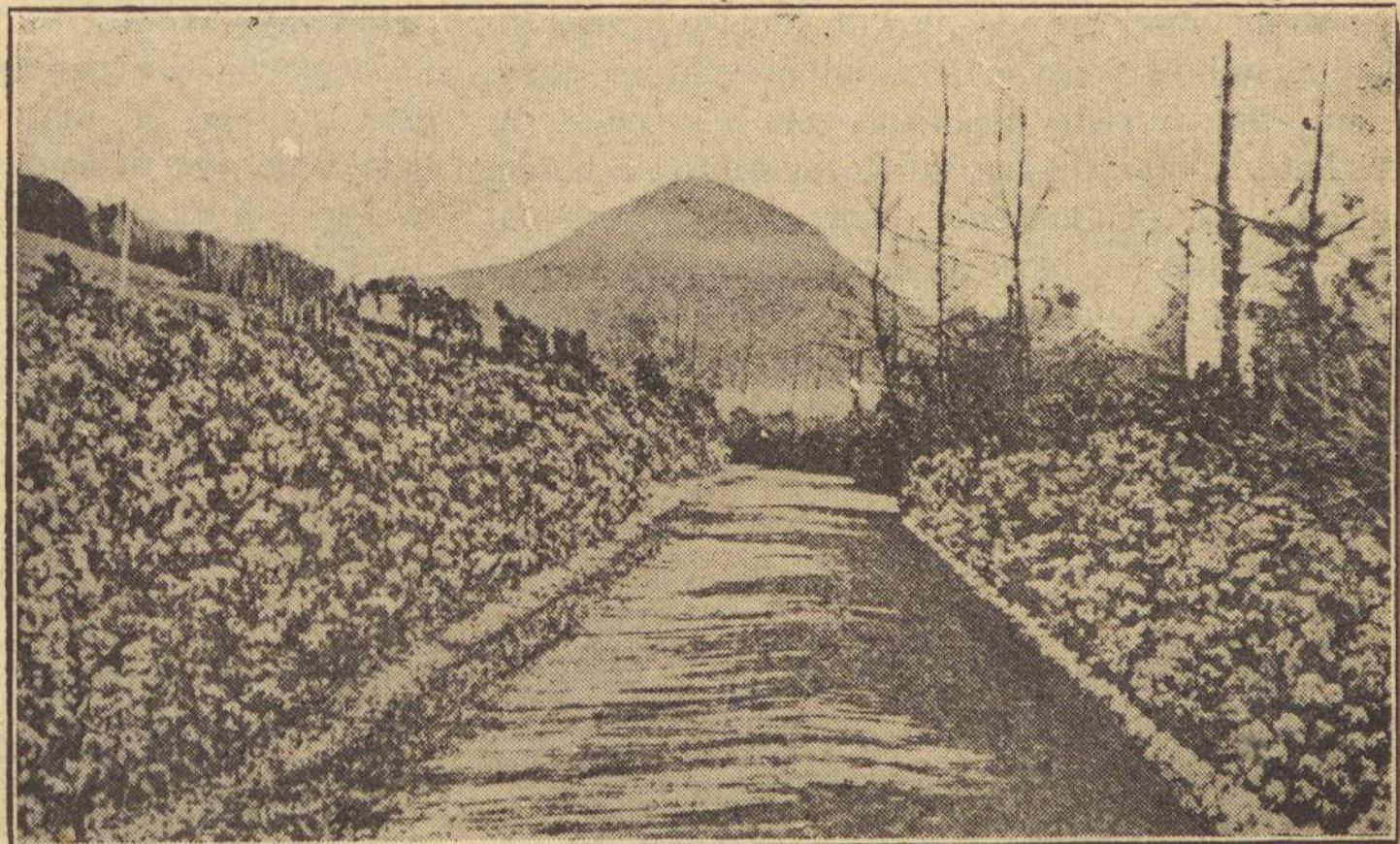
os seus riachos, ribeiras, quedas de água, etc. Estas próprias irregularidades da natureza dão à ilha um encanto diferente e uma beleza nova que prende e que seduz. E pena é que tudo isto esteja ainda tão desconhecido e tão esquecido.

O Faial, com os Flamengos, a Caldeira, a Espalamaca e o Pico, é, também, uma das ilhas mais pitorescas e mais bonitas do arquipélago. Guilherme de Moraes, o jornalista açoreano que melhor soube ver os Açores, diz que o «Faial é uma païsagem suave e discreta». Com efeito, na minha ilha, tudo é comedido e circunspecto. Não há o exagero da côr nem o excesso da sombra. É uma tela sem bordões e sem tonalidades «arregaladas». Por isso é «suave e discreta», na sua simplicidade e no seu encanto, a païsagem amena do Faial.

No interior da ilha e num vale frondoso e poético, está a aldeia dos Flamengos, um recanto delicioso. É lá que muitos dos nossos poetas vão buscar a inspiração e o assunto dos seus versos.

FAIAL — A estrada da Cal-

deira, ladeada de
hortências



as ruas, os atalhos — a ilha tôda. As nascentes e as minas encontram-se a cada passo. Nos matos, ela é permanente durante todo o ano, e nem mesmo nos ardores de verão deixa de correr nos «veios» e nos riachos. Ora saltitante, no verde dos prados, ora lançando-se, em cachão, de grandes alturas, a água é um dos encantos da ilha — na côr de prata que põe no verde abundante e fértil.

A freguesia da Fajã-Grande, abrigada debaixo de uma rocha altíssima, tem apenas, durante o dia, umas escassas horas de sol. Isto constitui uma particularidade que os seus habitantes lembram, com certa pretensão, a quem lá vai pela primeira vez. A Fajanzinha, logo ao lado, rente com o mar e no mesmo nível, não tem pôrto. Um «calhau» impiedoso e instável põe entre a freguesia e o mar uma larga faixa de seixos, que impossibilita, por completo, qualquer tentativa de construção de um cais. Esta é a freguesia da água. É a Holanda florentina, com

A Horta, capital da ilha, é uma cidade pequena e cômoda. Poucas ruas, bonitos prédios, lindos jardins e, sobretudo, lindíssimas raparigas, eis o que constitui o atractivo e o encanto daquela cidadezita posta caprichosamente num anfiteatro de presépio, à beira mar, rente com a maré alta, e a fugir timidamente para as colinas do fundo. A Caldeira é a cratera de um vulcão extinto, que serve hoje de ponto turístico obrigatório para quem desembarca no Faial. É de um aspecto surpreendente e estonteante a vista que, para todos os lados, de lá se desfruta. O Monte Gordo, o ponto mais alto do Faial, serve de rebordo sul a essa cratera gigantesca, de onde se observam tôdas as freguesias do litoral e, por conseguinte, a periferia da ilha.

Em frente, magestoso e quieto, está o Pico — o maior encanto do Faial. É uma das maiores ilhas do arquipélago. A montanha que lhe dá o nome é mais alta que a Serra da Estréla. É um gigante di-

fícl de vencer êste pico da ilha do Pico. Contudo a aspiração de muitos açoreanos é fazer uma escala a êsses dois mil metros de altitude. Não é fácil a empreza, mas faz-se. Conhecemos um faialense que já lá tem ido dezenas de vezes. Manuel Gonçalves conhece o Pico como as palmas das suas mãos. É o detentor do *record* das ascenções a êsse monte *lilaz*.

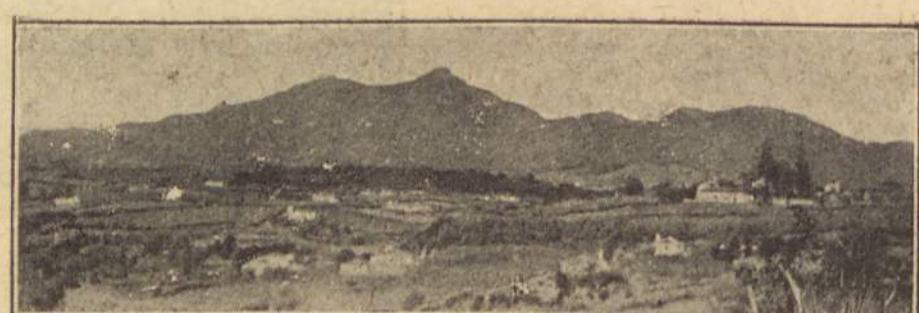
A montanha é soberba em aspectos e em païsagens. As suas encostas, quási a pique, ora são formadas por enormes extensões de «bagacina», que é uma espécie de pedra torrada e frágil, ora se revestem de verdura e de urzes, ora se compõem, ainda, de «mistérios», que são as apagadas lavas do antigo vulcão. A subida a esta rocha enorme faz-se com muito cuidado e os que a visitam pela primeira vez não podem acertar no caminho sem um bom guia. A ascensão normal e desportiva faz-se em duas etapas. A primeira até às furnas, que ficam a meio da encosta, onde se descansa e se dorme. Antes de amanhecer, prossegue-se na subida, para se ir observar, do alto do Pico, o nascer do sol, concluindo-se assim a segunda e última etapa. Lá em cima a vista deleita-se com a largueza do horizonte, com as nuvens que ficam muito em baixo, com as ilhas espalhadas no mar, que parecem nódoas cinzentas e salpicar as águas azuis e levemente encrespadas, e com as neves eternas da cumeada. Na fôrça do verão, o frio faz-se sentir com bastante intensidade na cumeada, tão grande é a altura em que esta se encontra.

O alpinista, que queira sair incólume desta interessante jornada, deve caminhar sem pressa, escolhendo o melhor piso, que, no geral, os guias conhecem já a palmos, e, sobretudo, deve olhar bem onde põe os pés e as mãos (pois estas muitas vezes o ajudam a trepar), porque o «algar» é muito traiçoeiro e não diz onde está. Aqueles buracos sem fundo, escuros e terríveis — os «algares» — são bocas escancaradas do extinto vulcão, que já foram caprichosas fumarolas. Uma pedra que se projecte lá para dentro, desde que não toque nas paredes rochosas, não produz o menor ruido, tal a profundidade do «algar». Desaparece perpendicularmente na escuridão e perde-se no silêncio daquela enorme boca. Possivelmente quando toca no fundo, se é que tenham fundo êsses buracos, já está a tal distância da superfície que o ruido não chega aos nossos ouvidos, por mais que o esperemos. Neste Himaláia açoreano abundam ainda furnas, cavernas, galerias subterrâneas e grutas caprichosas que tornam pitoresca aquela ascensão. Mas, como nas ilhas citadas, estas e outras belezas estão ainda ignoradas e esquecidas, avaramente fechadas à curiosidade dos turistas. Só um ou outro, mais ousado, é que consegue ver essas maravilhas que quási ninguém conhece e que, por isso, só interessam aos que sabem procurá-las.

(Conclui no próximo número)



PICO — Vila das Lages



Um aspecto da païsagem açoreana



O Pico visto do Faial

Batalhão de Sapadores

de

Caminhos de Ferro

A sua 10.^a Festa de confraternização
realizou-se no dia 5 de Maio, em San-
tarém, em homenagem àquela cidade

OS antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, reuniram-se este ano, novamente, para comemorar o seu regresso dos campos de batalha, em 1919.

A sua 10.^a festa anual realizou-se este ano em Santarém, em homenagem àquela linda cidade. As autoridades locais e a população scalabitana associaram-se, comovidamente, àquela Festa, tendo recebido com flores e ovações os antigos expedicionários que, admiravelmente, vêm dando ao país um exemplo raro, inconfundível de solidariedade e confraternidade. Com efeito, os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores constituem uma família unida sob a chefia do sr. general Raul Esteves, que foi o seu comandante — então em 1917 no posto de capitão.

Os perigos das trincheiras e o amor à Pátria criaram laços de amizade e de solidariedade indestrutíveis. Viveram nas trincheiras horas más e horas heróicas; aprenderam uns com os outros a desprezar os perigos e a ter fé em si próprios; e na fogueira horrível da metralha conheceram que para um bom português o medo era substituído pela coragem e pela imagem da Pátria. De portugueses de todos os recantos do país se compunha aquele Batalhão: desde minhotos e transmontanos a alentejanos e algarvios. As nossas ilhas também tiveram ali representantes seus. E de todos êsses valentes portugueses constituiu-se uma Família enorme. Essa Família, como se vê, mantém ainda com galhardia, com sinceridade os seus velhos laços de boa amizade. Das outras unidades — nenhuns combatentes

se têm reunido até hoje. Só os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores se congregam anualmente, em Festas que são exemplo de solidariedade.

Por isso Santarém recebeu festivamente, como já o tinham feito as outras cidades, nas festas anteriores, os velhos combatentes, soldados, sargentos e oficiais. A recepção excedeu todas as expectativas. Até a natureza, com um dia lindo de sol, quizar a sua colaboração.

Eram 9,45 quando os combatentes chegaram no rápido, à estação de Santarém. Ali aguardava-os a Comissão de recepção, composta pelos srs: António de Bastos, ilustre presidente da Câmara Municipal, dr. José Barata, Director do Ateneu, Alfredo da Silva Leitão, presidente da Associação Comercial, e dr. Joaquim Pedroso da Costa, Joaquim Caetano Frazão e Manuel Maria Tondela, antigos combatentes.

No jardim da República, aonde, em camionetas, os combatentes chegaram pouco depois, aguardavam-nos as Academias, escolas primárias, Associações e numeroso público. Com os combatentes vinha a excelente Banda do Ateneu Ferroviário. Naquele jardim formou-se então um longo cortejo, que se dirigiu aos Paços do Concelho. Ali, o Presidente da Câmara, sr. António de Bastos, ladeado pelo sr. dr. Virgílio Arruda, que representava o sr. Governador Civil; dr. Manuel Branco, presidente da Junta de Província, Cónego Félix, dr. Carlos Borges e major Caldas, deu, em nome da cidade, as boas vindas ao sr. general Raul Esteves e seus antigos companheiros dos campos de batalha.

O comandante do antigo Batalhão de Sapadores



A Banda dos Bombeiros Voluntários, abrindo o cortejo

agradeceu os cumprimentos do sr. António de Bastos, a imponente recepção e exaltou a história e as belezas naturais de Santarém.

Em seguida, o cortejo dirigiu-se ao jardim das Portas do Sol, onde os combatentes foram prestar homenagem ao monumento consagrado aos Mortos da Grande Guerra.

Associou-se a este acto a banda dos Bombeiros de Santarém, que tocou, pelo trajecto, uma marcha de guerra, que despertou entusiasmo.

A chegada ao jardim das Portas do Sol foi anunciada por uma salva de 21 tiros. O sr. general Raul Esteves, rodeado dos seus combatentes, depôz no monumento aos mortos da Guerra uma grande e artística placa de flores naturais, com as armas do antigo regimento e a legenda «Sempre Fixe», e falou do significado da Festa, passando depois revista, para lhes apresentar cumprimentos e agradecimentos, a todas as colectividades presentes.

Como, às 12 e 30, estava anunciada a partida dos ciclistas do distrito, que «O Século» ali agrupou, para apuramento dos representantes à grande prova ciclista — «Flores de Portugal» — o sr. general Raul Esteves, foi convidado para dar o sinal do início da prova desportiva.

Às 13 horas, iniciou-se o banquete de confraternização, numa dependência do quartel de Ciclistas, que se encontrava adornado com as bandeiras da Restauração.

Presidiu ao banquete o sr. general Raul Esteves, que tinha à sua direita os srs. Governador Civil do Distrito, comandante militar, comandante do Grupo de Artilharia n.º 2, e à sua esquerda, o sr. Presidente da Câmara Municipal, dr. Virgílio Arrruda, que representava o presidente da Junta da Província do Ribatejo, coronel José dos Anjos e comandante da Polícia do Distrito de Santarém. Em outros lugares, sentaram-se os srs. tenente-coronel Jesus, maiores Serrano, Frederico Vilar, Lobão, Rosa Bastos e Barradas, Eng.º Carlos Alves, dr. Ferreira Deusdado, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, dr. Avelino de Figueiredo, dr. José Ba-

rata, dr. Amorim Ferreira, Alfredo da Silva Leitão, jornalistas e várias pessoas que costumam, em homenagem aos antigos combatentes, associar-se a estas lindas Festas.

Durante o almôço a Banda do Ateneu Ferroviário executou, com notável correção, várias marchas guerreiras.

O almôço decorreu na melhor ordem — com a tradicional alegria e distinção que caracterizam aquelas reuniões. Estavam presentes 30 oficiais, 20 sargentos e 110 praças de pré, além de jornalistas e várias pessoas que se associaram à Festa.

Iniciou a série de discursos — todos êles felizes, todos êles vibrantes, o ilustre professor liceal e director do Ateneu, sr. dr. José Henrique Barata. As suas palavras empolgaram a assistência — pelo sentido heróico e portuguesíssimo de que as animou. Falou em seguida o sr. Adriano Monteiro, distinto funcionário superior do Minho e Douro, que leu o seguinte:

Meus Senhores: — Vou quebrar hoje o silêncio que me impus sobre o humilde discurso que pronunciei há 4 anos em Colares.

Dessa vez quiz, sobretudo, prestar homenagem devida a Sua Ex.ª o Sr. General Raul Esteves, comandante que foi do Batalhão e a todos os seus Ex.ºs Oficiais.

Cumpri como soube êsse dever.

Disse que o fazia espontânea e gostosamente.

Nenhum acto estranho a impulsos sagrados da minha consciência, exercera sua acção nessa manifestação de sentimentos. Quiz ser justo. Quiz que um soldado — simples soldado da guerra — prestasse em seu nome e no dos outros soldados da unidade militar que nos reunira — justiça às elevadas qualidades de carácter, de inteligência e de bondade dos que nos dirigiram na guerra.

Hoje que as circunstâncias me impelem para este lugar, certo das responsabilidades do momento que passa, quero, não só saúdar respeitosamente o nosso ilustre comandante e demais senhores oficiais do Batalhão, autoridades e povo de Santarém que nos acolheu no seu seio como, também, afirmar o desejo que estas reuniões polifírem em sentimentos de solidariedade que mantenham o Batalhão unido como se todo êle fosse um só homem!

Sei que todos estão cheios de palavras nesta época em que o seu ruído tantas vezes incomoda, cansa e desgosta.

Sei que a falta de sinceridade dá à palavra um sentido abominável; que avulta os caracteres mais refractários à subversão, que torna, enfim os homens indignos da sua espécie.

Sei tudo isso, e porque o sei, é que quero dar às minhas palavras o sentido exacto das realidades sem acariciar, assim, a fantasia leviana de espíritos ociosos ou curiosos. Antes, considero o momento de concentrada meditação.

— O fatalíssimo desvairamento que provocou essa hecatombe que já alige quase toda a Europa aumenta em mim aquele sentimento de disciplina, da obediência que só é nobre quando é espontânea, que só é bela se se lhe conhece o extensíssimo alcance moral.

Mas permita-se-me ligeira interrupção para prestar homenagem muito sincera na minha admiração por todos quantos contribuíram para a realização desta festa a quem calorosamente saúdo.

Meus Senhores: — Santarém recebe hoje um punhado de soldados da Grande Guerra. Disse-se que combatemos em nome da moral e da Justiça, da Liberdade e da Humanidade.

Estimo que assim tivesse sucedido.

Oxalá, a luta agora travada faça triunfar o império da Justiça, da civilização cristã.

Saudamos Santarém, pátria do famoso capitão da Índia Duarte Pacheco Pereira, de ilustres escritores como Frei Luiz de Sousa, de historiadores e mestres da nossa língua, como Alexandre Herculano.

Túmulo de Pedro Alyares Cabral. Antiga Scalabis, fundada 1100 anos antes da era cristã — Santarém depois da Mártrir Santa Iria, onde veio parar seu corpo depois de lançado às águas do Zézere e onde os anjos lhe ordenaram, no

dizer de Frei António Brandão — eu te saúdo. Nós te saudamos. Nós beijamos reconhecidos as mãos dos teus filhos como vosso hóspedes eternamente reconhecidos.

Meus Senhores: — Cumprę-nos como militares e como portugueses uma alta missão neste momento histórico da afirmação da nossa nacionalidade.

Missão delicada agora. Espinhosa amanhã ou daqui a algum tempo. Não importa isso. Não é, de resto, meu intento apreciar da oportunidade ou da necessidade de nos chamar a cumpri-la. O que desejo é acentuar até que ponto nos sentiremos orgulhosos da responsabilidade que pesa sobre nossos ombros.

Permitam, meus senhores, que eu apele para o esforço de todos num amplo desejo do triunfo da virtude, para, retomando as considerações que interrompi, falar do sentimento da disciplina que, mais que nunca se torna essencialmente necessária — tão necessária como o próprio ar que respiramos. Não a disciplina férrea, brutal, que exclui toda a personalidade, que esmaga o pensamento humano.

É simples, singela como a flor dos campos a disciplina que preconisamos. Aceita-se e pratica-se em perfeita harmonia com a nossa personalidade. Exerce-se com humaníssima satisfação e é, ao mesmo tempo, firme e branda.

Firme porque não conhece dois caminhos, não aceita desvios. Branda porque espontaneamente e com prazer espiritual se pratica. E, porque falo eu então da disciplina? Para recordar a mim próprio aquele exemplo que me dá intensíssimo prazer ispiritual, da sentinela romana que no posto de honra como o desgraçado no posto da paciência morre no cumprimento do seu dever! O exemplo é esplendidamente colhido nas cinzas duma cidade devorada pelas lavaredas da cratera.

Para não obliterar esse prazer que me dá o exemplo em descrição imperfeita e truncada, permita-se-me transcrever alguns períodos do descrito por mão de saudoso mestre.

«Visitando as melancólicas ruínas de Pompeia, aponta-se fora das muralhas, o lugar donde as escavações troxeram à luz, depois de dezanove séculos o cadáver duma sentinela romana. Apareceu junto da guarita do lado da porta que dava de rosto no Vezúvio; e apareceu incinerada, sim, mas de pé e com a lança segura na mão. Dali ouvira os pavorosos estrondos com que a cratera prenunciava a fúnebre catástrofe; ali sentira debaixo de si abalarem-se com a convulsão vulcânica as raízes da montanha; dali vira surgirem, dilatarem-se, avançarem as tempestades de fogo, rolarem-se as torrentes caudais de lava, aproximarem-se até o envolverem as chuvas de cinzas de enxofre e de escórias; e não arredou pé, e não curvou a fronte, e ficou para assombro da posteridade, com a face voltada ao sítio, donde lentamente viera a colhê-lo a morte.

A medonha destruição da cidade não foi instantânea como fulminada de raio. Salvaram-se na fuga homens, mulheres, crianças, enférmos.

Tudo por terra e por mar se pôs a bom recato como evidenciam as exumações naqueles sombrios destroços.

E que é dela a causa porque não fugiu e se deteve ali deante do horroroso espetáculo e vítima dêle, o mísero soldado, a solitária sentinela? Porquê? pelo santo princípio do dever, pela lei suprema da honra. Ficou!»

Meus Senhores: — Ocorre preguntar agora se algum de nós soldados disciplinados, conscientes do dever da honra, hesitaria ficar no posto que lhe fosse designado, mesmo agora que a senilidade começa a bater à nossa porta. Em nome de todos eu respondo: Não. Todos ficariam!

Não faço uma afirmação insubstancial, por inspiração — impensada; pelo contrário, eu pesei, com a maior cautela a responsabilidade do que disse. Está exactamente nisso o seu valor.

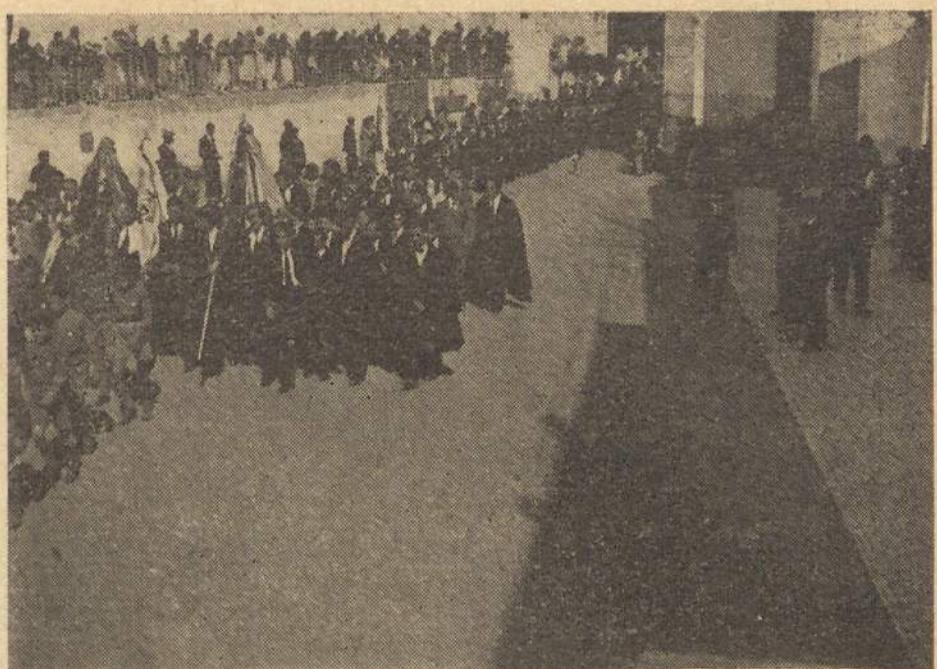
As nossas palavras não têm brilho, não as recomenda valor oratório, mas traduzem fielmente o estado de espírito dos que habituados a cumprir sabem quanto vale a honra do dever.

Não são para mim falhas de princípio definido e sem objectivo determinável.

São a demonstração despaixonada do amor à verdade.

E agora, que vou terminar, peço-lhes, meus senhores, que não vejam nas minhas palavras sintoma de actos de indisciplina que forcem a apregoar doutrina que levante ao justo nível o respeito pelas ordens de cima, ou temor exagerado de futuras desgraças.

Não! Eu vejo antes que Portugal levanta sempre heróicamente o seu nome saindo ainda mais forte e unido das provas duras a que o sujeitam. Para isso conta inteiramente com todos os portugueses, porque Portugal não existe apenas, vive



A Academia de Santarém e outras colectividades no cortejo

Falaram a seguir os srs. dr. Ferreira Deusdado, dr. Avelino de Figueiredo, assistente do antigo Batalhão de Sapadores C. Ferro, Felix Correia, redactor do «Diário de Lisboa», em nome dos jornalistas presentes, Manuel Duarte Silva, o sr. António de Bastos, Presidente da Câmara Municipal e, finalmente, o sr. dr. Eugénio de Lemos, Governador Civil. Falaram todos com eloquência, com emoção, com aquela eloquência e aquela emoção que só se atingem quando é a sinceridade que dirige e ordena as palavras. Não foram, por isso, exercícios literários aqueles discursos — foram acima de tudo a própria voz das trincheiras e da Pátria.

Agradeceu os discursos o sr. general Raul Esteves. O antigo comandante dos Sapadores que, horas antes, na sessão solene da Câmara Municipal, afirmara que «uma festa de militares era uma festa de todos os portugueses», falou com aquela nobre sobriedade que dá um relêvo especial às suas palavras. Os anos não lhe diminuíram a mocidade do seu culto espiritual nem a Fé ardente do seu patriotismo. A sua afirmação — de que se a Pátria precisasse novamente dos combatentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, todos os combatentes, sem a falta de um só, iriam servir de novo a Pátria — ergueu um clarão em todos os corações.

NOTAS

O sr. dr. Ginestal Machado, ilustre professor do Liceu de Santarém e delegado do Governo junto da C. P., foi das primeiras pessoas que, à chegada dos combatentes, cumprimentou o sr. general Raul Esteves.

* * *

No banquete, por ocasião das saudações foram lidos telegramas das seguintes entidades: M. Albert Neuvy, vice-presidente dos Anciens Combattants français résidants en Portugal, Luís Acciainoli, José da Costa Guerreiro, presidente da Câmara Municipal de Loulé, major Salema Garção e Lopes, «barbeiro de Sevilha», Francisco António Bexiga e major Leal de Faria.

Foram também lidos telegramas dos srs. major Miguel Bacelar e dr. Reinaldo Duarte de Oliveira.



CASTELO DE POMBAL

Coberto de heras, trepadeiras, lendas e glórias...



CASTELO DE MARIALVA

Derruido e calmo evocador de grandes glórias da gente lusa

HÁ 85 ANOS

O Caminho de Ferro

e a ponte de Colónia

OS caminhos de ferro, que em todo o mundo servem de traço de união entre as cidades e as pátrias, pondo em contacto permanente o comércio dos costumes, das ideias e das índoles das populações civilizadas, desmentem praticamente o teorema geométrico da linha recta — a mais curta distância entre dois pontos. Com efeito, o combóio é ainda o mais rápido, mais seguro e mais perfeito meio de transporte e comunicação terrestre. Para ligar duas terras, não lhe interessa a distância, muitas vezes duplicada pelos obstáculos naturais. E às vezes dá longos rodeios, nos seus infindáveis carris, para levar ao *terminus* o interesse das regiões intermediárias, colocadas embora em zonas afastadas da sua rota e em lugares de difícil acesso. Mesmo assim, não deixam de ser a mais curta distância entre a estação de partida e a estação de chegada as longas curvas e as freqüentes quebradas da sua trajectória possante e lúminosa.

O caminho de ferro do Norte, que liga, entre si, tantas cidades, tantas vilas e tantas terras de progresso e beleza, não o faz senão num longo percurso, num rodeio de respeitável distância. A verdade é que se por um lado existe a vantagem — que não é pequena — de estarem ligadas e em contacto fecundo as diversas terras desse percurso, certo é também que por outro lado o factor tempo se sente consideravelmente prejudicado com a distância — origem da demora. Um combóio que tem que passar por muitas terras, ligar muitas regiões e pôr, por conseguinte, uma grande distância entre a estação de partida e a estação de chegada, perde na demora o que conseguiu no

intercâmbio apôsto a essas mesmas regiões. Foi para evitar êste inconveniente que a Companhia, decidindo com critério, se tornou proprietária da linha Charleroi-Erquelines, na Bélgica. Ligou-a à de Paris-São Quintino por um trôço de 85 quilómetros, que atravessa, no seu percurso, o centro de uma das mais ricas bacias hulhíferas da Europa. Deste modo, o trajecto entre Paris e Colónia ficou encurtado em, aproximadamente, 100 quilómetros.

A linha de São Quintino-Erquelines, obra dos engenheiros Protche e Guillon, encerra trabalhos de arte de grande importância. Merecem menção, entre outros, o viaduto de Selle, próximo de Cateau-Cambrésis, de 176 metros de comprimento e 24 de altura média; a ponte de esguilha de Bazuel; a ponte direita de Hau-moul, etc. A paisagem destas regiões não tem, contudo, belezas e atractivos. Só depois de se passar Erquelines é que o aspecto do país muda consideravelmente para melhor, em tons de encantamento e em coloridos de poesia. A partir daquele ponto a linha atravessa dezenas vezes o Sambre, que, por isso, nunca se perde de vista. É uma paisagem encantadora — maravilhoso prefácio daquela Suíça belga, que começa em Charleroi para terminar às portas de Aix-la-Chapelle.

Não diremos nada do trajecto entre a cidade que encerra o túmulo de Carlos Magno e aquela onde Rubens nasceu. É um país rico, e, por isso mesmo, pouco pitoresco, nas coisas banais que nos mostra. Largas planícies, alguns bosques, bonitas vilas, eis o que se observa naquela zona e que não falta, por toda a parte, no centro da Europa. Por isso o viajante pode, sem esforço e até com justificado entusiasmo,

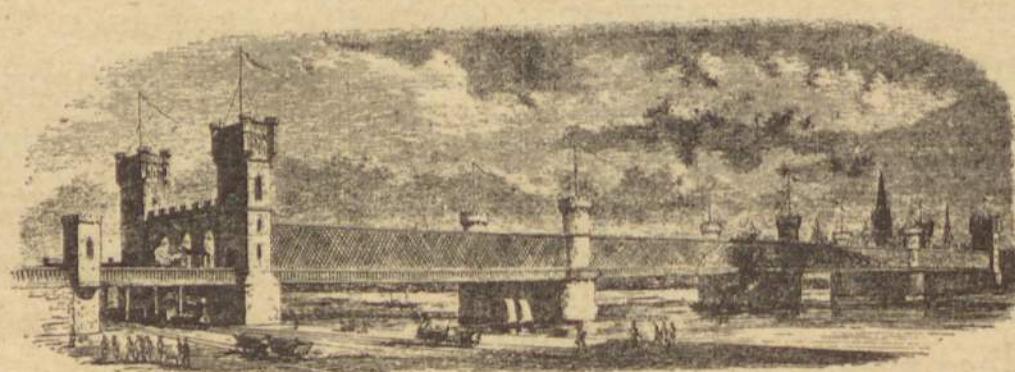
reservar o melhor da sua curiosidade e da sua admiração para a magestosa catedral de Colónia e para as magníficas igrejas romanas que esta cidade possui. São também um atrativo paisagístico de incomparável beleza as margens do Rheno, que, largo e magestoso, conserva ainda, neste sítio, os seus foros de grande rio, antes de se ir perder obscuramente nas areias da Holanda.

O que a Companhia do Norte fez para o trânsito directo com a Alemanha, a Prússia fê-lo de igual modo, com o mesmo sentido de aproximação e de ligação entre as duas regiões. Não há, desde Bâle até à serena Holanda, nenhum ponto fixo sobre o Rheno, que assegure a ligação das duas margens. Com os primeiros gelos, as rudimentares pontes de barcos são retiradas para a margem, porque se tornam quase inúteis. Então a passagem fica, senão impraticável, pelo menos bastante perigosa. A ponte de barcos, com piso de taboado, está, de si, sujeita a várias emergências e diversos perigos. Uma enchente, um caudal podem produzir-lhe uma rotura imediata. Com o rio semi gelado, a passagem faz-se em pequenos barcos, que apesar da perícia dos barqueiros, dextros no exercício das manobras, vão, por vezes, chocar-se contra os blocos de gelo, o que provoca sempre o baloiço incômodo e o perigo provável de um banho bastante frio. Este estado de coisas teve um fim rápido. Colocada solenemente pelo rei da Prússia a primeira pedra da ponte que liga Deutz a Colónia, a Alemanha do sul com a do norte, este trabalho formidável da engenharia avançou, a passos de gigante, e concluiu-se, com óptimos resultados, em pouco mais de um ano. Por uma feliz combinação, cuja iniciativa pertence à França, que a poz em execução na bela ponte de Bercy da estrada de cintura, a ponte

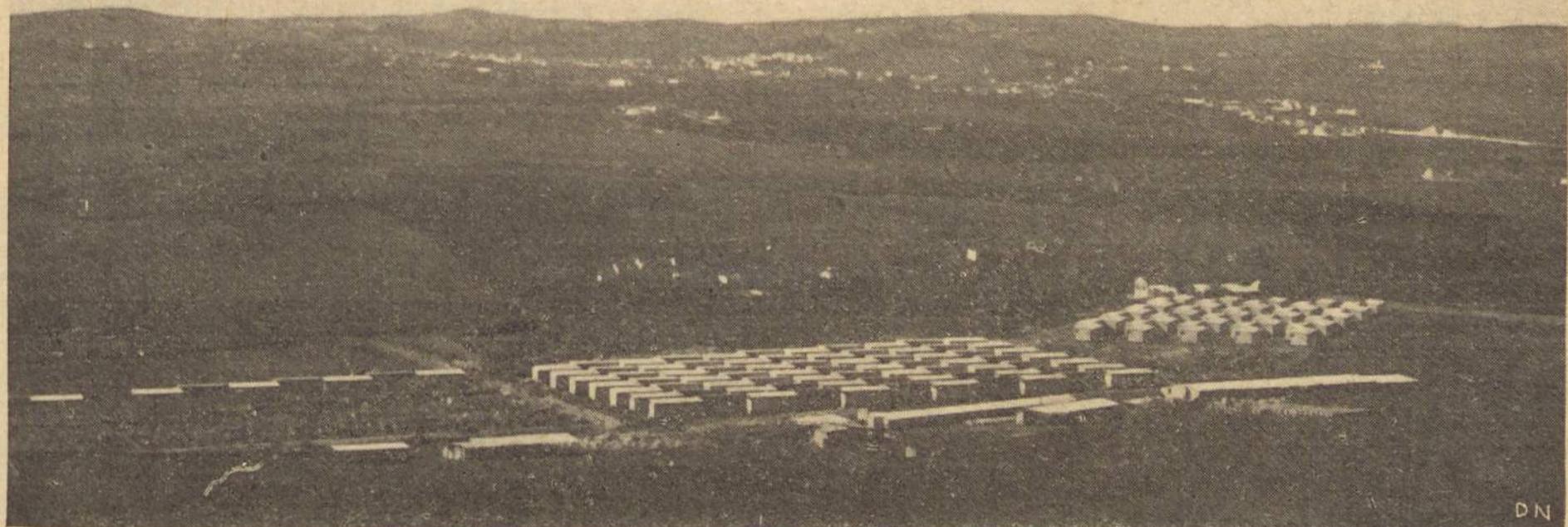
de Colónia dá passagem, ao mesmo tempo, ao caminho de ferro, aos veículos e aos peões. É uma encantadora diversão para estes últimos poderem observar, sob estas arcadas, ao abrigo do sol e da chuva, o espectáculo animado e esplêndido deste rio, que, depois de ter esborado os rochedos das margens, vem perder-se nesta areia finíssima que ele próprio transportou.

A inauguração daquele trôço de caminho de ferro efectuou-se sem nenhuma solenidade e sem a mínima pompa, o que foi deveras estranho para um acontecimento daquela envergadura. Mas a administração da Companhia do Norte preferiu distribuir pelos pobres das diversas comunas, atravessadas pela linha, o dinheiro que teria gasto com festas inúteis. A multidão, a grande e ingénua interessada de todos os acontecimentos, acorreu, em massa, à inauguração, constatando assim a importância do referido percurso, que foi um dos grandes factos da história universal dos caminhos de ferro.

O primeiro combóio partiu. Uma hospitalidade franca e cordeal aguardava os viajantes, conduzidos até Colónia por Polak, chefe do secretariado, e por Ohnet, chefe do movimento comercial. Na Prússia, a Companhia do Caminho de Ferro de Verviers-Colónia, representada por Hauchecorne, comemorou o facto com um faustoso banquete, onde foram trocados calorosos brindes, pelas duas partes. Estas demonstrações patrióticas, de mistura com vinhos capitosos e quentes, não são de molde a levar os príncipes a uma total aproximação, mas o caminho de ferro que se inaugurou, e pelo qual se bebeu, é bem um traço de união a ligar duas fronteiras e dois povos, no progresso e na paz.



A Ponte de Colónia



Casas Económicas do Bairro da Bela Vista, no Calhariz de Bemfica, em que as madeiras foram todas tratadas a «Cuprinol».

O APODRECIMENTO DA MADEIRA

Suas causas e como evitá-la

Por W. B. MITCHELL

Con quanto que o Creosote tem sido empregado há muitos anos para o tratamento de madeira, nunca foi desenvolvido para esse fim. É um secundário da fabricação do gás. Calhou oferecer uma proteção temporária contra os estragos do apodrecimento e por isso foi adoptado para esse fim.

A práfica revelou que o Creosote (a não ser que seja aplicado pelo processo dispendioso de pressão) é removido pela água e evapora e que no decurso de um ano ou dois perde a sua força e torna-se inútil como desinfectante. Quem não tem visto as chulipas nas linhas férreas, bem impregnadas de Creosote, e um ano ou dois passados estão como se nunca tivessem levado o Creosote?

O advento do *Cuprinol* não foi um acidente, nem é o *Cuprinol* um produto secundário de uma indústria para a qual alguma aplicação tinha de se encontrar à força. Foi o resultado de anos de pesquisas sobre as razões por que a madeira apodrece com tanta facilidade e o dispêndio de avultadas somas para formular um material que combatesse os factores da decadência.

As investigações revelaram que a Natureza, que deu ao homem um material de construção tão completo como é a madeira, também engendrou a maneira de dispôr da sua produção. Uma multiplicidade de fungos de insectos são empregados pela Natureza para quitar o Mundo das árvores caídas que, se se acumulassem durante os séculos,

chegavam a estrangular as florestas e não havia lugar para nova arborização.

O homem, nas idades distantes, não absorvia a produção da Natureza tão rapidamente como seria necessário para limpar as florestas, e os agentes destruidores faziam a sua obra de eliminação. Mas, hoje em dia a Natureza tem de ser forçada a entregar suficiente madeira para acudir ao vasto consumo. Emprega no entanto, os mesmos agentes destruidores, não discriminando entre a árvore morta caída na floresta e a prancha de madeira de construção igualmente morta. Em resumo, onde se encontrar madeira morta a Natureza assegura que os agentes destrutivos estão também presentes.

A decadência da madeira é realmente um tópico interessante e sobre o qual se podiam escrever volumes. Aqui basta dizer, no entanto, que a Natureza emprega dois tipos de intermediários para cumprir o que no princípio era um plano de destruição bem concebido e necessário. São estes intermediários os fungos e os insectos trituradores.

Os esporos (sementes) dos fungos estão presentes na maior parte das madeiras, apenas requerendo princípio das condições conducentes à sua germinação, e os tentáculos crescem e propagam-se para iniciar o que se chama caruncho (apodrecimento). A Natureza também determinou que estes esporos possam flutuar no ar para assegurar uma propagação efectiva.

Para aumentar esta obra de destruição os insectos trituradores foram desenvolvidos. Conquanto que haja um grande número de espécies cujos hábitos são conhecidos pelos *Laboratórios de Pesquisas Cuprinol*, é o bastante falar-se apenas do Besouro (*Xestobium rufovillosum*), o Serra Madeira (*Lictus brunneus*), o Escaravelho dos Móveis (*Anobium Punctatum*) o Escaravelho Toiro (*Hylotrupes bajulus*) e a Formiga Branca.

Ainda mais,—a Natureza forneceu a estas pestes o meio de injectar as madeiras numa área grande, porque lhes deu os meios para voar.

Tanto os fungos como os insectos trituradores alimentam-se nas substâncias de natureza orgânica. A celulose das madeiras, do cânhamo e no algodão usado na fabricação de linhas, cabos, rês, lonas para velame e toldos é o ingrediente sobre o qual se fartam. Foi este facto que levou um científico dinamarquês a desenvolver uma substância para envenenar o seu alimento e matar os agentes destruidores pela fome.

Para ser efectivo, contudo, tinha de se descobrir um produto que preenchesse as seguintes exigências:

Enquanto tinha de ser venenoso, tinha ao mesmo tempo de ser inofensivo para animais, aves, peixes ou plantas.

Ao mesmo tempo que tivesse a qualidade de prevenir os ataques dos insectos, tinha também de possuir a qualidade de eliminar os insectos já estabelecidos.

Enquanto tinha de ser um entrave resistente aos fungos de todas as espécies, tinha de ter também a propriedade de esmagar os ataques já em eflorescência.

E, acima de tudo, tinha de ser permanente, para evitar a despesa de novos tratamentos.

Cuprinol foi inventado para preencher exactamente estas necessidades, e a sua eficácia tem sido provada por milhares de consumidores em todas as partes do Mundo. Tem sido ensaiado pelas seguintes entidades:

Laboratório de Ensaio e Estudos de Materiais do Ministério das Obras Públicas, Lisboa.

Laboratório de Pesquisas sobre Produtos Florestais, Princes Risborough, Inglaterra.

Marine Biological Research Station, Plymouth.

Marine Biological Research Station, Escócia.

Laboratório de Ensaios de Materiais de Construção, Watford, Inglaterra.

Laboratório de Ensaios da Associação Britânica, de Fabricantes de Tintas e Vernizes.

Repartição dos Serviços Florestais do Governo da União de Sul África, Pretória.

Laboratório de Ensaios Florestais de India, Dehra Dun, India Britânica.

Cuprinol é fabricado de sais organo-metálicos de Zinco e Cobre, que são insolúveis em água e não voláteis.

Os sais são dissolvidos num diluente que penetra profundamente na madeira ou lona e evapora rapidamente, deixando os sais depositados na celulose natural, que assim fica venenosa aos fungos e aos insectos trituradores.

A água não pode desalojar as substâncias venenosas, e por isso Cuprinol é largamente usado para tratar madeiras submersas.

Cuprinol tem outras grandes vantagens, aqui estão:

Aplicação — Pode ser aplicado à trincha, à pistola ou por imersão. Nenhum aquecimento ou pressão é necessário.

É limpo — Ao contrário do Creosote ou produtos à base de Creosote, Cuprinol não deixa uma película parecida com alcatrão na superfície e por isso não suja.

Seca rapidamente — Cuprinol seca muito rapidamente, nalguns casos apenas 20 minutos. Isto economiza tempo.

Não afecta a pintura — Cuprinol é o único preservativo de madeira que tem a dupla função de preservativo e primário. Pode-se pintar, envernizar ou pulir sem o mais pequeno receio de repassar. De facto, madeira tratada com uma das cores em que Cuprinol é fornecido, e depois envernizada, fornece um efeito decorativo interessante.

Cuprinol torna mais forte a madeira, diminuindo as contrações e expansões. Também torna mais forte o algodão e as lonas de estopa, linho, etc.

Não corrói — Cuprinol não corrói o ferro ou outros metais.

Evita o Bolor e o Mildio — Cuprinol aplicado nas lonas das velas evita o mildio e o apodrecimento.

Aplica-se sobre o Creosote — Cuprinol pode ser aplicado em madeiras tratadas a Creosote ou produtos à base de Creosote.

Cuprinol é permanente — Ao contrário do Creosote e produtos similares, Cuprinol oferece protecção permanente contra os fungos e os insectos. É por essa razão que o governo da Dinamarca não concede qualquer subsídio para as construções municipais, a não ser que todas as madeiras sejam tratadas com Cuprinol e *mais nada*.

Cuprinol não repassa os estuques.

Cuprinol é usado pelas quatro grandes Companhias de

Caminhos de Ferro da Inglaterra e pelos Caminhos de Ferro do Estado da Índia Britânica.

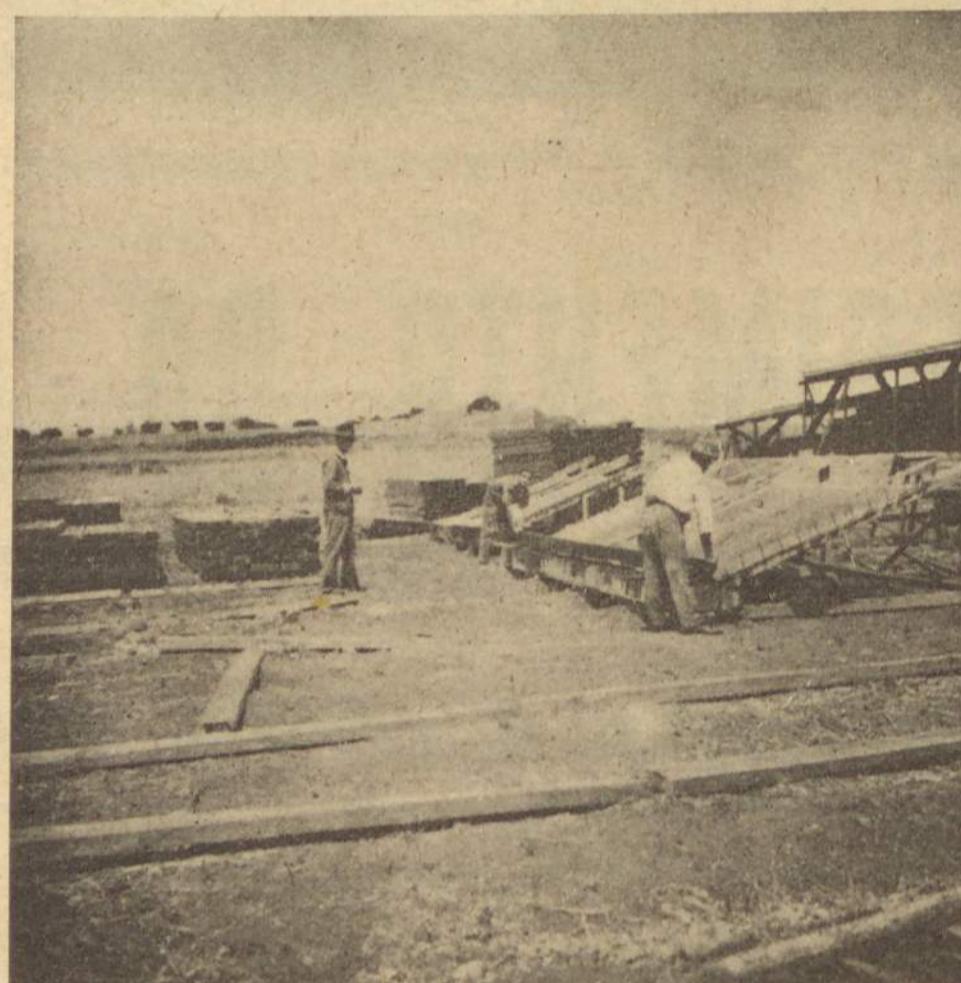
Em Portugal «Cuprinol» é distribuído pela Sociedade Robbialae, Limitada, Rua Nova do Carvalho, 15-1.º, Lisboa.

O preço é de 60\$00 cada galão de 4,5 litros em latas de 5 galões e o seu poder de cobertura é de cerca de 50 metros quadrados de madeira aparelhada por galão e cerca de 40 metros quadrados de madeira tosca.

Em Portugal «Cuprinol» é usado em muitas das obras do Ministério das Obras Públicas, Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Companhia de Transportes M. B. Vivas, isto para citarmos apenas alguns casos.

O Manicómio Miguel Bombarda adquiriu 2.000 galões e nas obras das Casas Económicas no Bairro da Bela Vista (a Bemfica) consumiram-se perto de 1.000 galões.

«Cuprinol» parece ter vindo preencher uma lacuna importante no nosso meio, porque até agora não havia nada que a ele se assemelhasse e o suplantasse.



Aplicação de «Cuprinol», por imersão no Bairro da Bela Vista (a Bemfica)

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA As linhas férreas são regularmente lubrificadas, a fim de se evitarem os desagradáveis guinchos e a inevitável deterioração. A lubrificação é um trabalho geralmente



ALEMANHA — As carruagens do caminho de ferro polaco agora propriedade do Reich

desempenhado por um operário que usa, para tanto, um balde e um pincel. Uma casa alemã acaba de construir, para êstes operários, um carro especial que se destina a aumentar o rendimento do seu trabalho. A lubrificação faz-se por meio de dois travões de lubrificação, que saem de ambos os lados do carro. Estes dois travões estão separados, entre si, exactamente pela largura da via e funcionam de maneira tal que apenas as paredes da ranhura da linha ficam untadas, enquanto que a superfície continua limpa.

Logo que os travões entram em acção levanta-se uma placa indicadora com a seguinte inscrição: "Atenção! Veículo para conservação das linhas"!

A caldeira do óleo pode conter algumas centenas de litros, de maneira que um só operário é suficiente para limpar uma grande extensão de linha.

— Segundo uma notícia do jornal "Basler Nachrichten" os Caminhos de Ferro Alemãis, que em fins de 1937 dispunham de 287 comboios automotores, quase triplicaram essa cifra em fins de 1937. O primeiro comboio automotor rápido foi posto ao serviço em 1933 e atingia uma velocidade média de 104 quilómetros-hora. Em 1937 êstes comboios passaram a percorrer uma média de 169,722 quilómetros por hora.

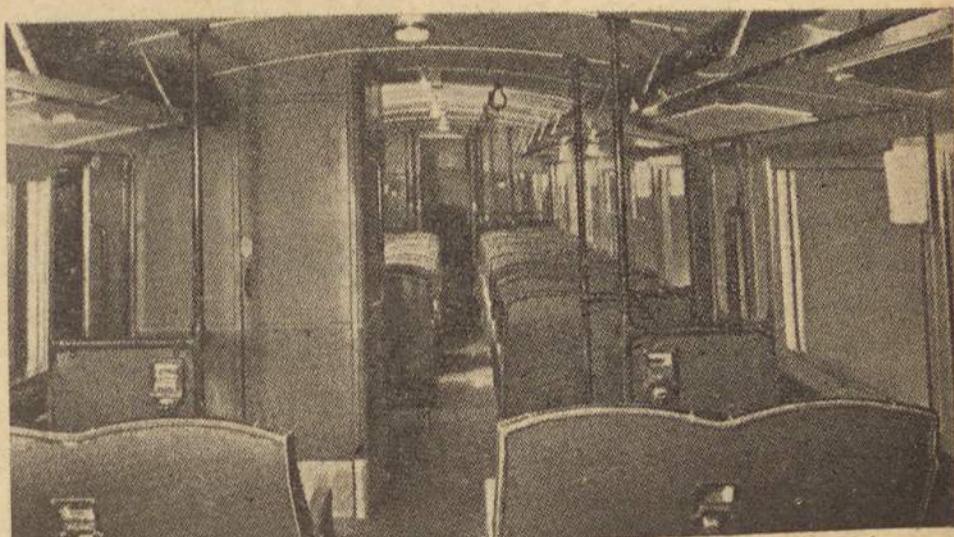
Em meados do ano transacto, foi posto em circulação um novo comboio que é o mais perfeito que se tem construído no seu género. É curioso citar algumas das suas características: pesa mais de 200 toneladas e a potência do seu motor é de cerca de 1300 HP; nos restantes comboios, porém, a fôrça

motriz estava distribuída por diferentes grupos impulsores, enquanto neste tôda a maquinaria está disposta num único compartimento, à frente do qual e separado por uma parede isoladora de som e calor se encontra o posto do condutor. No extremo oposto do comboio encontra-se um posto semelhante, munido de todos os dispositivos necessários para manejo e direcção o que permite ao comboio correr nos dois sentidos. Além do motor citado, possui um outro auxiliar de 150 HP. que produz a corrente necessária para todos os serviços suplementares, tais como luz, compressores de ar, travões, carregamento dos acumuladores, ventilação, etc., etc. Devido ao grande peso, o chassis desta parte do comboio foi reforçado e inteiramente soldado.

— Segundo informa o "Post Lloyd", uma fábrica de Viena acaba de construir uma locomotiva de alta pressão, que trabalha sem fogo, e cuja caldeira é alimentada por vapor de 120 atmosferas. A reserva de vapor pode, conseguintemente, ser maior do que a conseguida nos tipos usados até agora.

Entretanto, como o vapor a alta pressão provoca dificuldades no sistema de êmbolos o vapor é estrangulado a 15 atm. antes de penetrar na máquina. A referida locomotiva pode trabalhar durante todo o período de serviço à pressão constante de 12 a 15 atm. de admissão.

— O jornal "Basler Nachrichten" diz que a parte sul da linha férrea que passa pela Floresta Negra, entre as cidades de Immendingen e Engen, foi recentemente o local de interessantes experiências executadas pelos Caminhos de Ferro alemãis para constatar a aptidão e segurança de novos vagões para passageiros. Essas experiências servem para estudos no sentido de diminuir, em caso de acidentes, ao mais possível, o risco de vida dos viajantes. Na referida linha férrea mandou-se construir, num trecho bem íngreme, um dispositivo do qual se atiram vagões. Por ocasião do último "test" foi apresentado um carro inteiramente de aço o qual apesar de ter capotado cinco vezes não apresentou grandes danos e não se despedaçou. Um vagão de madeira que antes foi despenhado naquele abismo de vinte metros de altura ficou completamente esmagado.



INGLATERRA — Interior dum vagão-salão visto na sua extensão

AMÉRICA

A companhia, que explora a linha do caminho de ferro de Nova Iorque a S. Francisco, não se poupa a inovações nem despesas para dar comodidades aos passageiros. Já tinha vagão-restaurante, vagão-cinema, vagão-leito, vagão-barbearia e ultimamente criou também um vagão-piscina.

Desta sorte os passageiros poderão dar-se ao prazer da natação durante a viagem. A piscina tem 22 metros de comprimento e 3,5 de largura. A profundidade da água varia de 1 a 2 metros.

À disposição dos nadadores estão fatos de banho, de sorte que não precisam sequer de ir munidos, de casa, com esse apêndice.

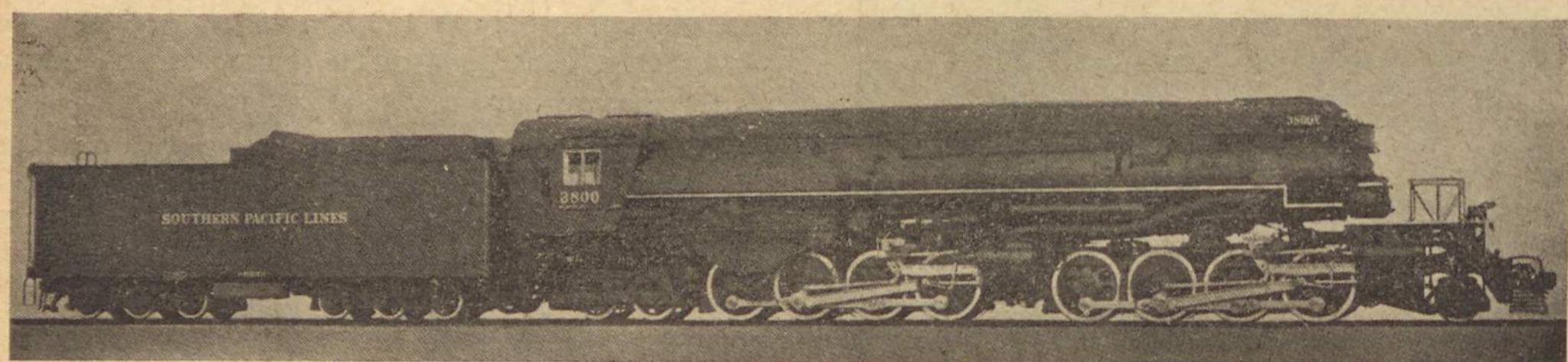
BRASIL

Chegou à Baía, a bordo do vapor holandês "Zeeland", procedente de Amsterdam, um carregamento de locomoti-

fornecer 500 vagões da bitola estreita, comprometendo-se a embarcar o 1.º lote no prazo de seis meses; à 2.ª, fornecer 17 locomotivas para bitola estreita, terminando-as nos prazos respectivos de 23, 24, 25 e 26 semanas; e à 3.ª, 500 vagões de bitola larga, que seriam construídos no prazo máximo de 9 meses, a contar da assinatura do contrato.

Esse material só será aceito após as necessárias experiências, principalmente das locomotivas que terão de cobrir o programa de rebocar, com a velocidade de 15 quilómetros por hora, no trecho de Lafayette-Purnier, um combóio carregado de vagões com o peso total de 40 toneladas e a lotação mínima de 480 toneladas.

O primeiro lote de 125 vagões já foi entregue em Chicago pelos engenheiros daquela via férrea e a 8 de Março próximo chegarão os primeiros 100 vagões, que já embarcaram.



INGLATERRA — Uma das locomotivas articuladas do novo tipo de 4 cilindros, destinadas às linhas Southern Pacific. Servem para carga e passageiros. Alimentadas a carvão, são, no entanto, semelhantes às da mesma Companhia movidas a óleos pesados

vas, sendo três destinadas ao Caminho de Ferro Leste Brasileiro e dez para a Viação Cearense. As locomotivas já haviam sido embarcadas para o Brasil quando estalou a guerra e o navio que as conduzia achava-se já em viagem, quando recebeu ordens do Reich para retornar imediatamente ao porto de Hamburgo. As locomotivas foram reembarcadas no navio holandês, que as trouxe. Podem rebocar setenta toneladas brutas e têm capacidade para desenvolver a velocidade máxima de setenta e cinco quilómetros horários. As novas locomotivas irão melhorar consideravelmente os serviços dos Caminhos de Ferro Leste Brasileiro.

— Proseguem com actividade as obras de construção da ponte sobre o Rio Paraguai, em Pôrto Esperança.

É uma construção audaciosa pois é a maior ponte de cimento armado, que se constroe na América do Sul. O seu comprimento total é de 1.995 metros. A sua altura é calculada para 16 metros acima do nível das maiores enchentes do Rio Paraguai.

— O Conselho Geral de Transporte da E. F. Central aprovou o novo plano tarifário desta Companhia.

— Em Setembro do ano findo a E. F. Central, abriu concurso para o fornecimento de 1.000 vagões de bitola larga e estreita e mais 35 locomotivas.

Venceram as firmas American Car and Foundry Company, The Baldwin Company e Pullmann Standard Car Manufacturing Company. Coube à primeira

Nesta capital, serão os vagões montados nas oficinas da Pullmann, na estação de Marechal Hermes.

DINAMARCA

Os caminhos de ferro porão em vigor um novo horário que implica uma diminuição notável de tráfego. Todos os combóios a motor serão substituídos por outros a vapor aplicando-se também esta medida a todos os caminhos de ferro e indústrias particulares, às linhas de navegação interna e aos serviços de autobuses.

— Foi inaugurado um serviço de "ferry boot" entre a Dinamarca e a Suécia, na linha de Helsingør-Helsingborg. De Helsingør transportaram-se 30 vagões de mercadorias para Helsingborg. O número de passageiros que seguiram da Dinamarca para a Suécia foi apenas de três. De Helsingborg chegaram à Dinamarca 3 vagões carregados de pequenas mercadorias. 137 dinamarqueses voltaram ao seu país. 94 destes passageiros eram médicos e enfermeiros que estiveram no Serviço da Cruz Vermelha durante a guerra da Finlândia. Os outros viajantes eram principalmente operários, ocupados no serviço civil de trabalho, na Finlândia.

EGIPTO

Foi aprovada, em Conselho de Ministros, a abertura dum crédito de 150.000 libras egípcias, para a construção dumha linha férrea na região costeira.

ESPAÑA

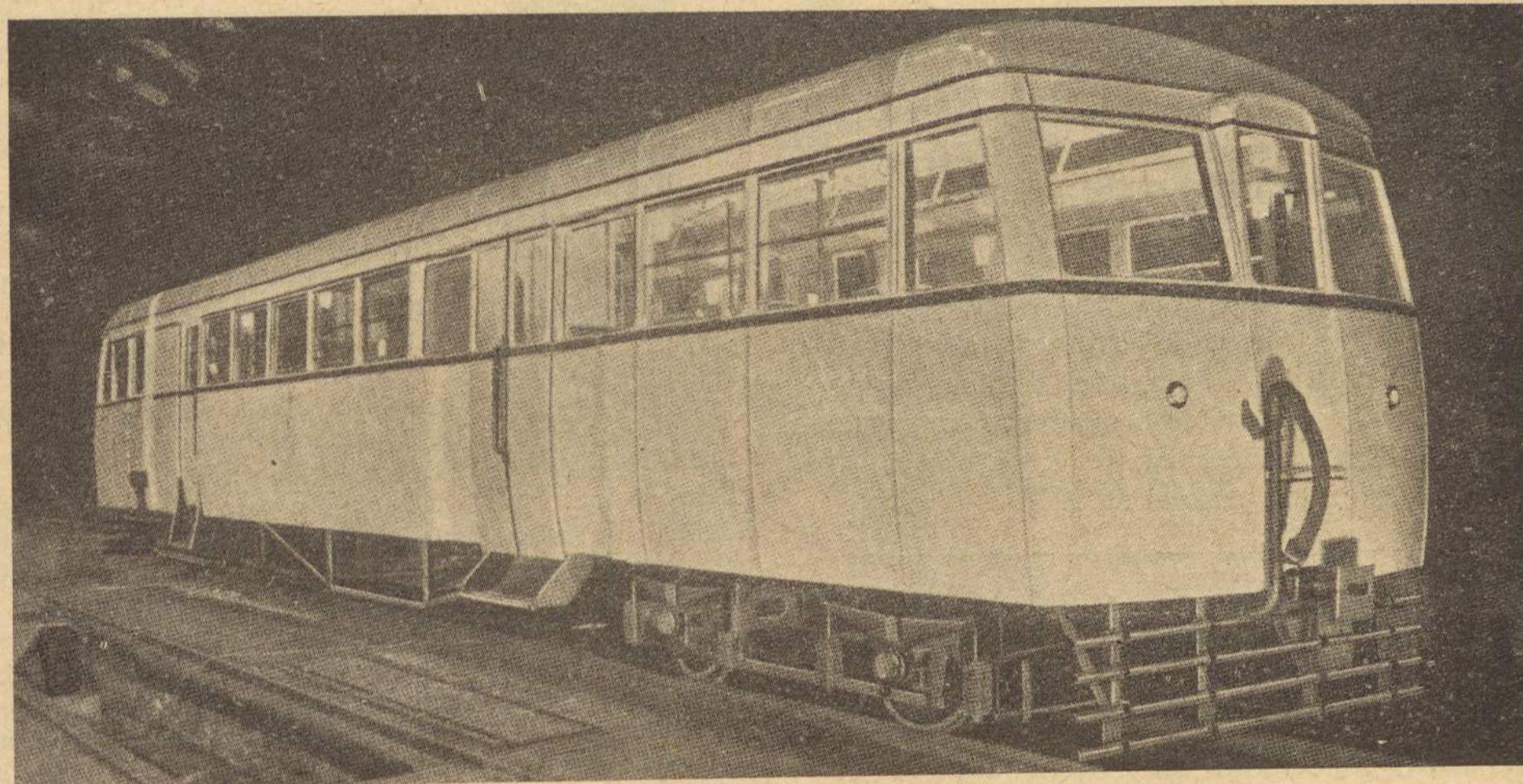
Existe o projecto de reduzir a distância ferroviária entre Barcelona e Bilbao. O itinerário seria o seguinte: Igualado, Huesca, Pamplona, Vergara, Durango, com um custo total de 650 milhões de pesetas. Este trajecto, seria realizado por moderníssimos expressos, de automotoras eléctricas de grande potência, por via dupla e mais com uma terceira via para serviços fronteiriços.

— Dentro de três anos está concluído o caminho de ferro Zamora-La Coruña, em cuja construção se trabalha febrilmente. O comprimento desta via é de 457 quilómetros aproximadamente, e o seu custo será

que, se a guerra atingisse a Itália, o carvão seria, provavelmente, difícil de ser obtido.

Além disso, personalidades oficiais italianas chamam a atenção para as consequências que sofreria a economia da nação mesmo no caso das importações se tornarem impossíveis, devido à fluctuação dos preços nos mercados estrangeiros.

Eis a razão porque a Itália está electrificando os seus caminhos de ferro com força hidráulica. Actualmente os comboios estão correndo num total de 3.187 milhas de linha electrificada, e aproximadamente mais de 3.000 milhas já estão planeadas.



LONDRES — Aspecto geral duma carruagem da «Emu Bay Railway», para via reduzida

de 442 milhões de pesetas. Actualmente trabalham 4.000 operários.

— Também é grande a azáfama no caminho de ferro de Ferrol del Caudillo-Gijon, que estará construído totalmente em 1944. Estão já construídos 100 quilómetros.

ITÁLIA

Ao que parece, fez-se experiência com uma nova locomotiva a gasogénio, entre Génova e Milão. A máquina chegou a atingir, em pequenos trajectos, a velocidade de 120 quilómetros, sendo o percurso de Génova a Milão, coberto em 1 hora e 15 minutos.

— Os comboios italianos de futuro, serão dotados dum vagão radiotelefónico, para uso dos passageiros, os quais poderão assim comunicar, com as estações de caminhos de ferro, que são providas de postos receptores e emissores.

— O governo está apressando a electrificação das linhas ferroviárias para prevenir-se contra uma provável paralização das facilidades de transporte, durante a guerra.

A administração dos caminhos de ferro, reconhece

Os técnicos dizem que a tracção eléctrica provou ser mais barata do que os comboios a vapor, e não há preocupações acerca do fornecimento de carvão.

As linhas sobre as quais os comboios eléctricos são usados, trabalham 50 por cento mais barato do que as máquinas a vapor e que as eléctricas são mais baratas e mais eficientes em menor tempo.

Um total de 5.625 milhas de linhas férreas electrificadas, sobre o sistema ferroviário completo, é a meta italiana para os próximos anos.

Quando Mussolini assumiu o poder em 1922, sómente 437 milhas do sistema ferroviário estavam electrificadas. Estendia-se já a 3.187 milhas no fim de 1939.

Os meios oficiais dizem que quando o programa de electrificação estiver completo, a economia de carvão atingirá 2.500.000 toneladas actualmente. Isto significa também uma economia de 400.000.000 de liras que a Itália tem dispendido comprando carvão estrangeiro, principalmente da Alemanha e da Inglaterra.

A Itália dispenderá 600.000.000 de liras na electrificação de 1938-1939. Enquanto foi necessário importar instalações eléctricas e materiais para manutenção, esse custo aproximava-se apenas de 80.000.000 de liras.

PARAGUAY

O Paraguai obteve do Banco de Importação e Exportação, dos Estados Unidos, um empréstimo de 3 milhões de dólares afim de promover a construção de uma linha férrea, ligando Assunção a Vila Rica. Por essa forma haverá um escoadouro fácil para os produtos agrícolas paraguaios, por intermédio de um pôrto brasileiro — que será provavelmente o de Santos.

Representa uma necessidade vital para o Paraguai, pois atravessará regiões das mais férteis e já colonizadas. Também para o Brasil será vantajosa a construção de tal linha ferroviária que proporcionará considerável aumento de intercâmbio entre as duas nações.

SUECIA

Foi assinado um contrato com a Bélgica, para o fornecimento de 150 vagões para mercadorias, no valor de dois milhões setecentas e cinquenta mil coroas.

SUISSA

A guerra veio trazer aos caminhos de ferro um lucro elevado. Assim, em Novembro último, os combóios transportaram 1.900.000 toneladas de mercadorias, correspondente a 23.442.000 francos suíços. É um aumento de dez milhões, em igual período de 1938.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

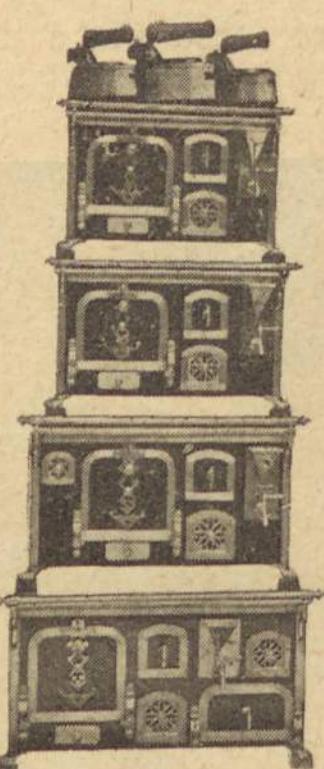
A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as coleções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às coleções acima indicadas.

DONAS DE CASA

UM BOM FOGÃO É O MAIS PRECioso TESOURO DA VOSSA COZINHA. VÃO VÉ-LOS E ADMIRÁ-LOS À SERRALHARIA CIVIL

NARCISO DOS SANTOS



Os bons cozinhados ficam sempre deliciosos e apurados desde que sejam feitos num bom fogão. Este, quando aceso, está sempre pronto para aquecer água para fazer um chá, para conservar sempre quente um saboroso prato, para, enfim, assar a carne e o peixe.

O fogão constitue, por isso, o grande sonho das donas de casa.

Onde falta um fogão falta tudo.

E cozinha sem fogão, é cozinha incompleta. Para se adquirir um destes preciosos objectos, é preciso saber-se escolher um bom fabricante.

Na Rua dos Correeiros, 73 a 77, em Lisboa, está situada a oficina Narciso dos Santos que possue o maior sortido em fogões de todos os tamanhos e para todos os preços, fabricados com excelente material, estando apta a enviar para qualquer ponto do País, tôdas as encomendas que lhe confiem.

Casa especializada neste ramo industrial, a firma em questão que gosa do mais alto prestígio no meio Comercial de Lisboa, é uma das melhores, tendo a dirigir a sua extraordinária actividade as mais abalizadas competências técnicas.

Esta casa recebe encomendas dimanadas de tôdas as partes do País, e tem as suas oficinas montadas explendidamente.

Além de excelentes fogões, fabrica também portões, grades, estufas, marquises, etc., artigos êstes que merecem a justa preferência do público tanto pela qualidade como pelo gôsto artístico e perfeição.

Vão, pois, ver os fogões desta casa e terão muito que admirar.

As pessoas que residam na província a casa acima referida envia-lhes preços e condições pelo correio.

As crianças e a moda infantil

Está em festa a MAISON LOUVRE, Rossio 106, 107, que entra agora no seu 20.º Aniversário. No nosso País, 20 anos a vestir crianças é um record.—O gosto e a elegância, são o orgulho desta casa que dêsde sempre decreta a moda infantil em Portugal.

REMESSAS PARA TODO O PAÍS

TELEFONE 28619

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XV

DA IMPRENSA: (Atrazado)

— Um dos mais importantes depósitos de petróleo na Roménia, é Ploesti, onde se vêem inúmeros combóios-tanques, para o transporte do precioso líquido.

— Até agora, foram mobilizados 30.000 operários dos caminhos de ferro ingleses. Contudo, os serviços ferroviários funcionam com toda a normalidade. No espaço de poucos dias, o Governo distribuiu aos caminhos de ferro 1.600.000 abrigos em aço para refúgio dos empregados em casos de ataques aéreos. Foram evacuadas de Londres, no espaço de duas semanas, 1.300.000 pessoas sem incidente algum. Durante esse tempo, só em Londres, foram organizados 1.500 combóios extraordinários. Toda a força expedicionária foi transportada aos portos de embarque, sem se ter registado uma única baixa, nos 5.500 combóios empregados para esse fim.

Um dos serviços mais interessantes organizados pelos caminhos de ferro, é o dos «combóios-museus» que transportam para as áreas de segurança milhões de objectos provenientes dos museus, arquivos, bancos, firmas comerciais de grande importância, e outras instituições. Quatrocentos combóios especiais estão transportando mercadorias de carácter especial e reservado aos portos do Tamisa. Em poucos dias foram convertidos em ambulâncias e para serviços de evacuação cinco milhões de vagões. Todo este trabalho, conseguido sem o mais pequeno incidente, mostra bem a perfeita organização ferroviária inglesa.

— Ao Noroeste do lago Ladoga, a aviação finlandesa destruiu um combóio militar. Nas proximidades do rio Taipale, bombardeou com a maior eficiência fortes concentrações de tropas russas, nas quais causou muitas baixas, e a destruição de alguns camiões carregados de munições.

Os aviadores finlandeses aproveitaram também a ocasião e bombardearam um importante trôço do caminho de ferro Leningrado-Murmansk.

— Notam-se na Boémia e na Morávia novos movimentos de tropas, em direcção à Eslováquia. O tráfego de passageiros tornou-se muito irregular. Os horários dos combóios de passageiros mudam todos os dias, e não raro chegam a mudar várias vezes no mesmo dia.

— Impõe-se, no entanto, dizer que o principal elemento da questão é este: Como poderá o Reich transportar o carburante se a Roménia só lhe prestará, nesse capítulo, um auxílio deveras limitado? Nenhum governo pode obrigar as companhias petrolíferas a enviar os seus vagões-cisternas para além das fronteiras nacionais ou a alugá-los aos alemãis. Além disto, mesmo que Berlim empregasse para o efeito os seus vagões-cisternas de álcool, de azeite, de óleos vários, não seriam bastantes para transportar as quantidades determinadas, sobretudo num período em que o Danúbio está gelado. O Estado romeno possui apenas três mil vagões desse género, mas a maior parte é utilizada em movimentos dentro do território nacional. De resto, o problema dos transportes cabe ao comprador. No que lhe diz respeito, à Roménia apenas cumpre colocar à disposição do Reich a quantidade de petróleo que se comprometeu a vender-lhe.

— Estão prontos para transportar feridos de guerra numerosos e perfeitos combóios-hospitais ingleses, que alinham numa extensão de 10 quilómetros. Estes combóios são compostos por carruagens de passageiros transformadas em ambulâncias e hospitais de base. Estão em construção mais nove combóios ambulâncias.

— A Itália abastece largamente a Alemanha, mas os caminhos de ferro entre os dois países são poucos e desembocam, além disso, no raio de ação dos bombardeamentos aéreos e até mesmo da artilharia.

— O Ministro dos Caminhos de Ferro anunciou que recusará o acesso aos combóios que fazem serviço entre o Japão e a Coreia aos cidadãos de nações beligerantes que possam estar sujeitos ao serviço militar. Esta medida afecta principalmente os alemãis que até ao presente utilizavam o transiberiano para viajar entre o Reich e a América.

— Segundo um comunicado da esquadra nipónica do sul, foi mais uma vez bombardeado pela aviação japonesa o caminho de ferro de Yunan.

— A Inglaterra não só possui o maior percurso ferroviário, sem paragem, no mundo (392 milhas desde King's Cross, Londres a Edinburgo) percorrido com regularidade pelo célebre combóio «The Flying Scotsman», como também a maior rede electrificada de combóios suburbanos.

— O entroncamento de Clapham, situado nas proximidades da estação de Vitória, término ferroviário ao Sul de Londres, com os seus 2.500 combóios em cada 24 horas, é o entroncamento de

maior movimento no mundo. Não obstante este espantoso movimento de comboios, o risco de morte para os passageiros é insignificante. No ano passado as vítimas de desastres ferroviários na Inglaterra foram na proporção de 1 em cada 232 milhões de viagens.

— A «Domei» anuncia que uma unidade da aviação naval japonesa, sob o comando do chefe de esquadrilha, Mimara, efectuou novo «raid» contra o caminho de ferro de Yunnan. O comunicado que publica a secção de informação da esquadra japonesa na China do Sul precisa que as pontes metálicas bem como a própria via férrea, foram destruídas em vários pontos.

— Os aviadores finlandeses efectuaram uma missão de alto interesse, além do bombardeamento de bivaques russos: o bombardeamento do caminho de ferro de Leningrado ao istmo da Carélia que é a principal via de abastecimento das tropas russas. A linha ficou cortada em diversos pontos. Quinze estações ficaram em chamas. Esta operação deve incomodar, consideravelmente, os movimentos de tropas russas, num momento em que se evacuam feridos, se recebem munições e tropas frescas.

O transporte de abastecimentos em direcção à fronteira está suspenso.

— Forças consideráveis finlandesas, debaixo do comando directo de Mannerheim, concentram-se em frente de Vilpuri onde se nota a mais violenta pressão soviética. Entretanto, a aviação finlandesa bombardeia, quase sem interrupção, as estradas e os caminhos de ferro à retaguarda da frente soviética.

— A aviação finlandesa bombardeou um comboio militar russo, que se dirigia de Leningrado para o istmo da Carélia. Muitas das carruagens do comboio, que conduzia tropas, foram destruídas.

— O correspondente do «New York Times», que visitou ultimamente a fronteira entre a Rússia e a Roménia, afirma que os russos estão fazendo, deliberadamente, sabotagem ao transporte

de produtos romenos para a Alemanha, pelo caminho de ferro que atravessa a Polónia. Diz textualmente: «Pode-se verificar que os russos estão, propositadamente, impedindo aquele tráfico, causando aos alemães embaraços sem limites, desde o princípio da guerra. Não passa nenhum vagão-tanque naquela linha férrea, sem que haja o receio de que os russos fiquem com o petróleo que ele transporta. Os soviéticos empregam, igualmente, diligências para que transitem géneros alimentícios e lenha em quantidades tão pequenas quanto possível. Os russos exercem sabotagem em prejuízo dos alemães e estes não confiam naqueles».

— Com respeito aos bombardeamentos aéreos contra o caminho de ferro de Yunnan, o informador da Marinha japonesa declarou que segundo informes recebidos a via foi interrompida em 2 ou 3 pontos.

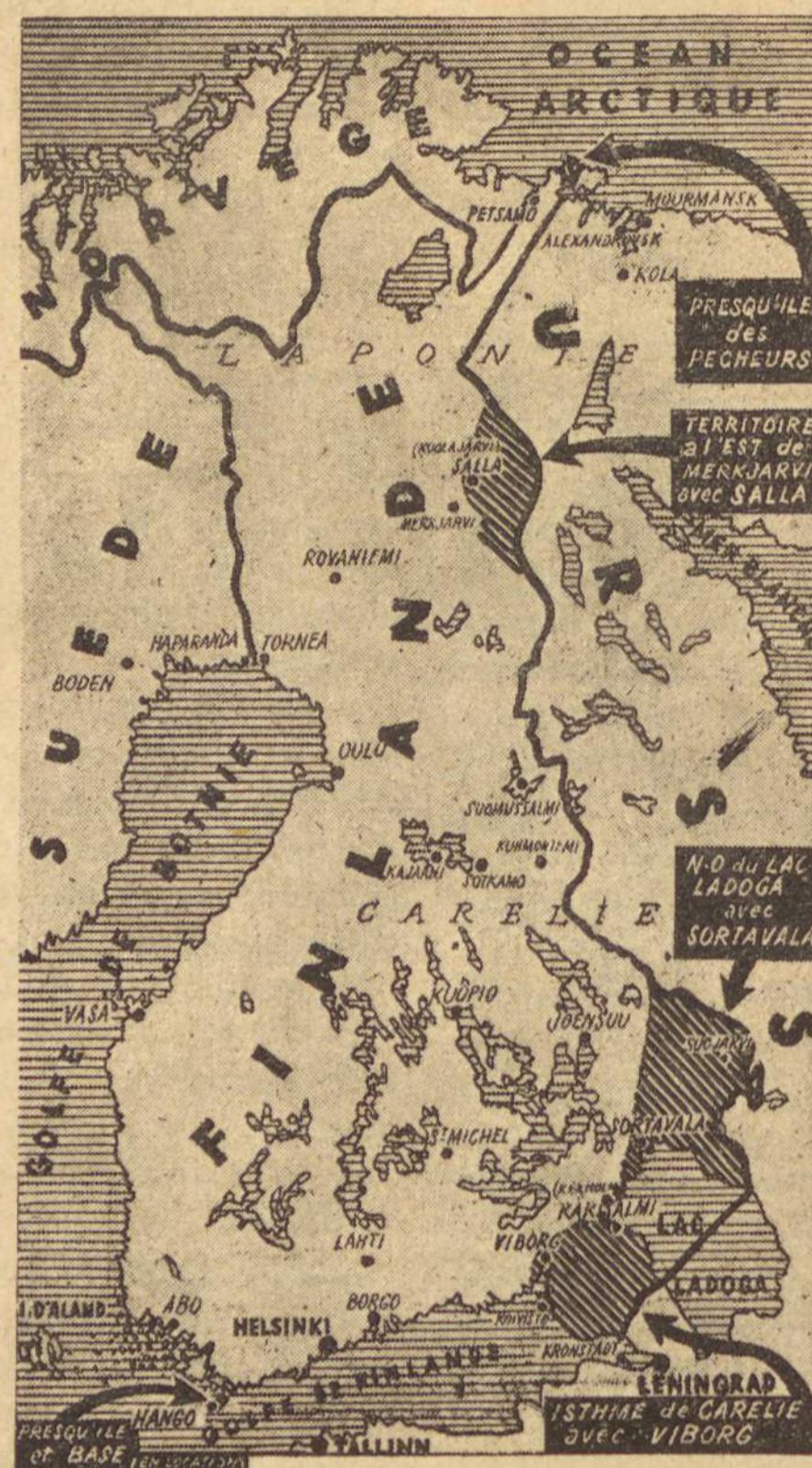
Desmentiu categóricamente certos relatos da Imprensa segundo os quais as autoridades navais nipónicas na China do Sul cometeram actos e insubordinação ao efectuarem os bombardeamentos contra o caminho de ferro de Yunnan, sem autorização de Tóquio. Sublinhou que a acção das autoridades foi decidida de pleno acordo com o Governo e acrescentou que os ataques se repetiriam se a sua necessidade estratégica se fizer sentir.

— O objectivo visado pela aviação russa pertence a uma das mais ricas regiões suecas, e é tracejada por uma das mais impor-

tantes linhas férreas do país, a cobiçada região de Gelivare a Kiruna, donde a Suécia recolhe a sua maior produção de ferro e onde estão instaladas as mais importantes indústrias metalúrgicas do país, e o caminho de ferro que de Lulea se dirige a Sässiaure.

— Chegou há poucos dias o primeiro contingente de voluntários húngaros para a Finlândia, na força de 10.000 homens. O comboio que o transportou era composto de carruagens iugoslavas e italianas.

— Um correspondente de guerra, na Finlândia, conta que gastou 62 horas para percorrer 320 qui-



lómetros em caminho de ferro. Um entroncamento ferroviário que não estava provido de meios de defesa foi bombardeado três vezes no espaço de 24 horas.

— Sob o ponto de vista estratégico é conveniente notar a construção do caminho de ferro que contorna Viborg pelo noroeste diminuindo a importância estratégica daquela cidade, que está longe de ser o que foi em guerras antigas ou mesmo na última guerra.

— De fonte competente anunciam de Cernaut que, ao passarem pela Polónia soviética, foram assaltados e pilhados vários transportes de produtos alimentares destinados à Alemanha e que tinham partido da fronteira russo-romena, em Doraseni. As autoridades de Berlim telegrafaram aos exportadores, ordenando que os vagões de mercadorias deixem de passar pela Polónia, servindo-se do trânsito pela Hungria.

O novo incidente, ao que parece, produziu grande descontentamento na Alemanha. Há 3 dias que não chegam a Doraseni as locomotivas soviéticas que habitualmente vinham buscar os comboios romenos destinados ao Reich. Alguns vagões carregados de carne que recentemente chegaram a Doraseni, foram dirigidos para a Alemanha, via Curtici — fronteira húngaro-alemã.

— A engenharia militar finlandesa conseguiu, mais uma vez, reparar a única via férrea por onde os defensores de Viborg podem ser abastecidos. A linha de defesa foi parcialmente destruída, em três ocasiões, pela aviação russa.

— A aviação finlandesa bombardeou, eficazmente, a base russa de Murmansk, ficando destruída a estação dos caminhos de ferro. Registaram-se numerosos incêndios.

— O informador do Ministério dos Estrangeiros declarou que na conversação de 27 do corrente, Tani, Vice-Ministro dos Estrangeiros e Henry, Embaixador de França, chegaram a acordo de princípio. O Japão pagará uma indemnização pelos 5 franceses que foram vítimas do ataque aéreo de 2 do corrente sobre o caminho de ferro do Yunnan. As modalidades de pagamento serão fixadas posteriormente. O Japão não pode garantir abstenção de novos bombardeamentos daquele caminho de ferro visto êsses «raids» estarem dependentes de necessidades militares.

— A aviação finlandesa voltou também a bombardear as linhas férreas que vão de Leningrado até à «frente», destruindo grandes troços de via. Um comboio que seguia para as primeiras linhas, carregado de tropas, foi bombardeado e destroçado.

— Sumner Welles partiu para Berlim pelo comboio que passa por Estugarda e deve chegar à capital do Reich dentro de horas.

— O correspondente do «Daily Telegraph» põe em destaque a importância das forças francesas

concentradas na Síria e no Líbano. Se — diz — os altos comandos inglês, francês e turco o decidirem, as suas forças combinadas no Próximo Oriente juntar-se-ão e formarão uma temível «frente» entre o inimigo alemão ou russo. Por outro lado, estão previstas novas comunicações ferroviárias entre Ankara e o Iran, tendo já a Inglaterra fornecido, para esse fim, cinquenta e oito locomotivas e trezentas carruagens, no valor de dois milhões de libras. O novo caminho de ferro tem grande importância estratégica e económica para a Turquia, porque permitirá, se necessário fôr, o rápido transporte de tropas e material de guerra para o Iran e o Irak.

— O correspondente em Iztambul do «Popolo di Roma» afirma que os russos estão a construir apressadamente um caminho de ferro entre Julfa e Mingeven, que ligará os mares Cáspio e Negro, ao longo das fronteiras da Turquia e do Iran.

— Crê-se que a rede ferroviária britânica não pode compensar a perda da via marítima e que, nestas condições, a Inglaterra não poderá fornecer à Itália o carvão que lhe oferece em substituição da mercadoria alemã.

— O Secretário de Estado do Vaticano comprou recentemente 1.500 máscaras anti-gás, que foram distribuídas pelos habitantes da cidade. Estes, em caso de ataque aéreo, podem refugiar-se no grande túnel da estação dos caminhos de ferro do Vaticano, que foi construído em 1934 e mede 30 metros de comprimento.

— Muito material ferroviário está adstrito aos serviços de evacuação do istmo da Carélia.

— O redactor parlamentar da «Press Association» diz que grande parte do material e armamento enviado pela França e pela Inglaterra para a Finlândia não chegou ao seu destino, por insuficiência dos caminhos de ferro suecos, e talvez se encontre ainda no caminho.

— Quatro navios italianos acabaram de carregar em Roterdão 25.000 toneladas de carvão alemão que seguirá por via marítima até Mannheim, donde será enviado para Itália pelo caminho de ferro.

— A «Rádio» de Berlim anunciou que quinze mil aviões atravessarão, brevemente, a fronteira dos Alpes, com carvão para a Itália.

— O caminho de ferro que os finlandeses autorizaram a construir desde o pôrto de Kadalaskha, no Mar Branco, até à cidade finlandesa de Kemi, para entroncar na linha sueca, é de importância estratégica considerável. Esta via férrea permitiria aos russos, em caso de guerra, transportar homens e material directamente para a fronteira sueca. Por outro lado, o direito de trânsito através de Petsamo, reclamado pelos russos, indica a existência dum plano de acção russo no extremo norte contra a Noruega.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Um recente temporal destruiu parte da linha férrea de ligação à ilha de Luanda, causando importantes prejuízos.

— A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela está tratando com todo o interesse, em Nova Lisboa, da replantação florestal. Na estrada de Vila Robert Williams e do Bailundo, principalmente, os milhares de covas abertas e o crescimento de grande número de eucaliptos já plantados, dizem-nos da grande actividade desenvolvida, para alcançar o objectivo, que deve ser a formação futura de grandes matas de reserva, destinadas a defender a cidade dos ventos dominantes e a dispôr duma considerável riqueza florestal.

— Sabe-se que está quase concluída a importante estrada de ligação económica por Nambuangongo, da região de Encoge, com o caminho de ferro de Luanda.

Esta nova estrada virá a beneficiar essas ricas regiões agrícolas, facilitando-lhes a exportação dos seus produtos pelo pôrto de Luanda.

MOÇAMBIQUE

O director dos Portos e Caminhos de Ferro submeteu à apreciação do Conselho do governo da colónia o orçamento dos seus serviços para o ano corrente. A receita total dos caminhos de ferro é computada em 713.700 libras, inferior à que os métodos de previsão levariam a adoptar, porque no segundo semestre de 1939 as receitas tiveram uma quebra importante. As do pôrto são computadas em 324.200 libras.

O total de todos os serviços, incluindo camionagem e aviação, é computado em 1.218.105 libras.

A receita do Caminho de Ferro de Inhambane e Gaza é computada em 31.725 libras, a de Quelimane em 25.515, e a de Moçambique em 49.050 libras.

— Foi nomeado chefe de serviço de via e obras

da Direcção dos Caminhos de Ferro e postos da colónia o engenheiro chefe de brigada da divisão de estradas da mesma direcção, sr. Aníbal de Ascensão Valente.

— Em vila Gabela, distrito do Quanza-Sul, um grande incêndio destruiu um armazém do Caminho de Ferro de Amboim, na Boa Entrada, onde se encontravam armazenadas grandes quantidades de sacos de café e fardos de sизal. Foram baldados todos os esforços para dominar o incêndio e proceder ao salvamento do café e do sизal, nada se conseguindo salvar. Parte daqueles produtos estavam no seguro.

— A Administração dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia abriu concurso para a aquisição de quatro locomotivas.

— A direcção dos Caminhos de Ferro e Transportes recebeu da Bélgica mais três carruagens de ar condicionado, destinadas ao tráfego da linha férrea de Lourenço Marques — que ficou agora dotada com cinco carruagens desse tipo.

— Está aberto concurso para o fornecimento de dezanove furgões de quatro eixos, de leito e caixa metálica, destinados às rôdes de Lourenço Marques, Inhambane e Gaza, Quelimane, Moçambique e Tete, e bem assim os respectivos sobresselentes e desenhos de construção especificados no caderno de encargos.

— Do total de 1.473.175 toneladas de carga transportada pelos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, desde 1 de Janeiro a 31 de Outubro de 1939, 492.822 toneladas eram de carga geral e produziram a receita de 342.285 libras e 207.938 toneladas eram de minério, excluindo carvão, que produziram a receita de 22.951 libras e as restantes 548.849 toneladas eram de carvão, que produziu a receita de 41.774 libras e 223.566 toneladas de outros combustíveis, que produziram 167.049 libras. Das 548.849 toneladas de carvão transportadas, 468.392 toneladas foram exportadas e fornecidas para consumo da navegação, 39.446 toneladas destinaram-se a consumo local e 41.011 toneladas foram compradas pela Administração dos Caminhos de Ferro.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 54, II série, de 6 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 29 de Fevereiro último, os seguintes projectos tarifários, apresentados pelas linhas do Vale do Vouga:

- 1 — Projecto de aviso ao público sobre multiplicadores;
- 2 — Projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, baixando os actuais preços de transporte para as rubricas: «Adubos agrícolas não designados, adubos compostos» e «Madeira de pinho nacional não designada»;
- 3 — Projecto de alimento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, criando a tabela de preços n.º 17.

O «Diário do Governo», n.º 55, II série, de 7 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1 de Fevereiro findo, os seguintes projectos tarifários, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, eliminando as zonas L e M, a que se refere o aditamento n.º 32 ao mencionado diploma.

Projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, anulando o aditamento de 20 de Abril de 1936, que indica as estações e preços especiais correspondentes à zona M.

O «Diário do Governo», n.º 60, II série, de 13 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1939 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 27.478\$96, como liquidação definitiva desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1939 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 14.582\$69, como liquidação definitiva desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral

de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1939 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 7.646\$12, como liquidação definitiva desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 64, II série, de 18 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente o projecto de aviso ao público sobre transporte de vinho de pasto nacional, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 65, II série, de 19 de Março, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho ministerial, foi autorizado, nos termos do § único do artigo 42.º das instruções aprovadas pela portaria n.º 7:702, de 24 de Outubro de 1933, que durante o ano de 1940 seja dispensada a formalidade do depósito provisório nos concursos públicos a realizar, em conformidade com o disposto no artigo 14.º do decreto n.º 18:859, de 30 de Agosto de 1930, pelas companhias arrendatárias das linhas de caminho de ferro do Estado, para os fornecimentos de material destinado à renovação da via.

O «Diário do Governo», n.º 66, II série, de 20 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, delegar no director geral de caminhos de ferro a faculdade de outorgar em todos os contratos relativos ao plano de obras a cargo da mesma Direcção Geral para o ano de 1940, autorizando-o, por sua vez, a delegar a mesma faculdade nos chefes das repartições.

Para os devidos efeitos se declara que, por virtude do despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 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 Minho e Douro e 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»:

LINHAS DO MINHO E DOURO

Material novo:

	Quilogramas
12 carris de 40/18, com o peso de	8:640
8 carris de 40/16, com o peso de	5:120

LINHAS DO SUL E SUESTE

Material novo:

14 carris de 40/17,88, com o peso de	10:012,6
Total	23:772,6

no valor de £ 194-12-0.

Por despacho de 15 do corrente:

António Luciano Pelengana, terceiro oficial do quadro

permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

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

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 22.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos agentes da rede do Sul e Sueste dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

António Cândido de Matos Macela, chefe de repartição principal — 1.162\$70.

Joaquim José Loureiro, contramestre 1.ª classe — 1.187\$97.

Manuel dos Santos, maquinista de 1.ª classe — 884\$32.

José Augusto de Moura, maquinista de 2.ª classe — 814\$79. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 74, II série, de 30 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 23 do corrente, o projecto de aviso ao público sobre transporte de toros para minas a exportar por via marítima, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 78, II série, de 4 de Abril, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunica-

ções de 11 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta pelo qual é suprimida a isenção do adicional de 10 por cento autorizado pelo decreto n.º 20.702, de 30 de Dezembro de 1931, aos transportes de vinho de pasto nacional.

O «Diário do Governo» n.º 86, II série, de 13 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que todos os bilhetes de identidade concedidos pelos vários organismos dirigentes das produções, comércio e exportação de determinados produtos (institutos, grémios, federações, etc.), facultando entrada nas «gares» de caminhos de ferro, sejam visados pelas respectivas empresas ferroviárias e que a fiscalização só possa exercer-se nas precisas condições da portaria de 2 de Novembro de 1935, publicada no «Diário do Governo» n.º 261, 2.ª série, de 8 do mesmo mês.

O «Diário do Governo» n.º 33, II série, de 10 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 5 do corrente:

Raúl Machado Lopes de Barros, chefe de secção do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 38, II série, de 16 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por despacho de 10 do corrente:

Cornélio Fogaça Guimarãis, engenheiro civil de 3.ª classe

Rocha, Amado & Latino, L.^{da}

Telegrams: ROCHAMADO

Telefones P. B. X. | 2 2254
| 2 2255
| 2 2256

*Ferragens para construções, móveis e malas
Ferramentas para todas as artes e ofícios*

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

*Alumínio, Bronze, Estanho, Zinco, Cobre e Latão
Tubos e acessórios de ferro preto e galvanizado*

54, RUA DA BOA VISTA, 54

*Gaiolas, Metal anti-fricção, Metal branco
Trabalhos de arameiro em todos os géneros*

82, RUA DA PRATA, 86

L I S B O A

do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 40, II série, de 19 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por despacho de 12 do corrente:

Manuel Gorjão Fernandes Nogueira, engenheiro mecânico de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 46, II série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por despacho de 19 do corrente:

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

Manuel Rodrigues Soares, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem, idem, trinta dias.

Belchior Diogo, medidor de 1.ª classe, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo» n.º 47, II série, de 27 de Fevereiro, publica o seguinte:

António Pinto Serra, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

João Soares Barbosa, escrivário de 2.ª classe — idem, idem, vinte e dois dias.

O «Diário do Governo» n.º 53, II série, de 5 de Março, publica o seguinte:

Por despacho de 27 do corrente:

Joaquim José de Almeida, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 63, II série, de 16 de Março, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que em 21 de Novembro do ano findo foi demitido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11

de Março de 1927, o serralheiro de 3.ª classe das oficinas de Campanhã, António Manuel Gonçalves, que à data do referido arrendamento era serralheiro contratado da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

O «Diário do Governo» n.º 74, II série, de 30 de Março, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no § 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 236, 2.ª série, de 10 de Outubro do ano findo, dos candidatos a lugares de engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral.

O «Diário do Governo» n.º 50, II série, de 1 de Março, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se procede à troca do terreno declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1 do corrente mês e ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 30, 2.ª série, de 7 do mesmo mês, com o terreno, confinante com aquele, pertencente à Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleo em Portugal e cuja área é de 770 metros quadrados.

O «Diário do Governo» n.º 57, II série, de 9 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 417^{m²},45, à esquerda da linha férrea de Oeste, entre os quilómetros 150,755,65 e 150,805,85, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho da Marinha Grande e distrito de Leiria e confronta: ao norte com Francisco Agostinho e Finanças da Marinha Grande (Estado), ao nascente com Álvaro Maria da Silva e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

FATOS POR MEDIDA

Para Homens e Meninos

Os melhores tecidos pelos mínimos preços.

Para a província executam-se os

FATOS SEM PROVA

R U A A U G U S T A

30 ANOS DE EXISTÊNCIA DÃO COMPLETA GARANTIA!

old England

(SARMENTO & C.º)

O «Diário do Governo» n.º 60, II série, de 13 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 2:081 metros quadrados, à direita da linha férrea de Oeste, entre os quilómetros 50,106.50 e 50,286.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Quintino, concelho de Sobral de Monte Agraço e distrito de Lisboa, e confronta: ao norte com o caminho de ferro, ao sul com José Ferreira e ao nascente e poente com a estrada nacional n.º 76-2.ª.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 67, II série, de 21 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:050 metros quadrados, à esquerda da linha férrea da Boavista à Trindade, entre os perfis 76 e 82, nos termos do

§ 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar do Ribeirinho, freguesia de Cedofeita, concelho do Pórt (2.º bairro) e distrito do Pórt, e confronta ao norte com terrenos da Tutoria Central de Menores e ao nascente, sul e poente com a linha férrea de Guimarãis (Trôco Boavista-Trindade).

A supracitada parcela de terreno está sujeita a reversão, nos termos do artigo 4.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, a qual é feita a favor da Tutoria Central da Infância do Pórt, visto o terreno agora declarado sobrante ter feito parte da faixa de terreno, com a superfície de 2:790^{m²},80, cedida gratuitamente à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, portaria de 22 de Junho de 1930, publicada no «Diário do Governo» n.º 169, 2.ª série, de 24 do mesmo mês e ano.

O «Diário do Governo» n.º 74, II série, de 30 de Março, publica o seguinte:

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 22 de Fevereiro do corrente ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 48, 2.ª série, de 28 do mesmo mês, com o terreno confinante com aquele, pertencente à Vinícola do Nelas, Limitada, e cuja área é de 185^{m²},30.



TODAS AS CORRENTES

Modelo n.º 162—Preço 880\$00

Aceitam-se Agentes na Província

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

RADIO INDUSTRIAS, L. DA — Rua da Madalena, 85, s/l. — LISBOA

Telefone 21219

COLSON RUA IVENS, 17-A
LISBOA
para CONFECÇÃO de ROUPA BRANCA
MONOGRAMAS a bordar
Colocação de rendas no tecido
ENXOVAIS

Fornece o tecido ou recebe-o dos clientes

ATM DE QUALIDADE
EM
FINISSIMO AZEITE


BANDEIRINHA
PADRÃO DO BOM FABRICO

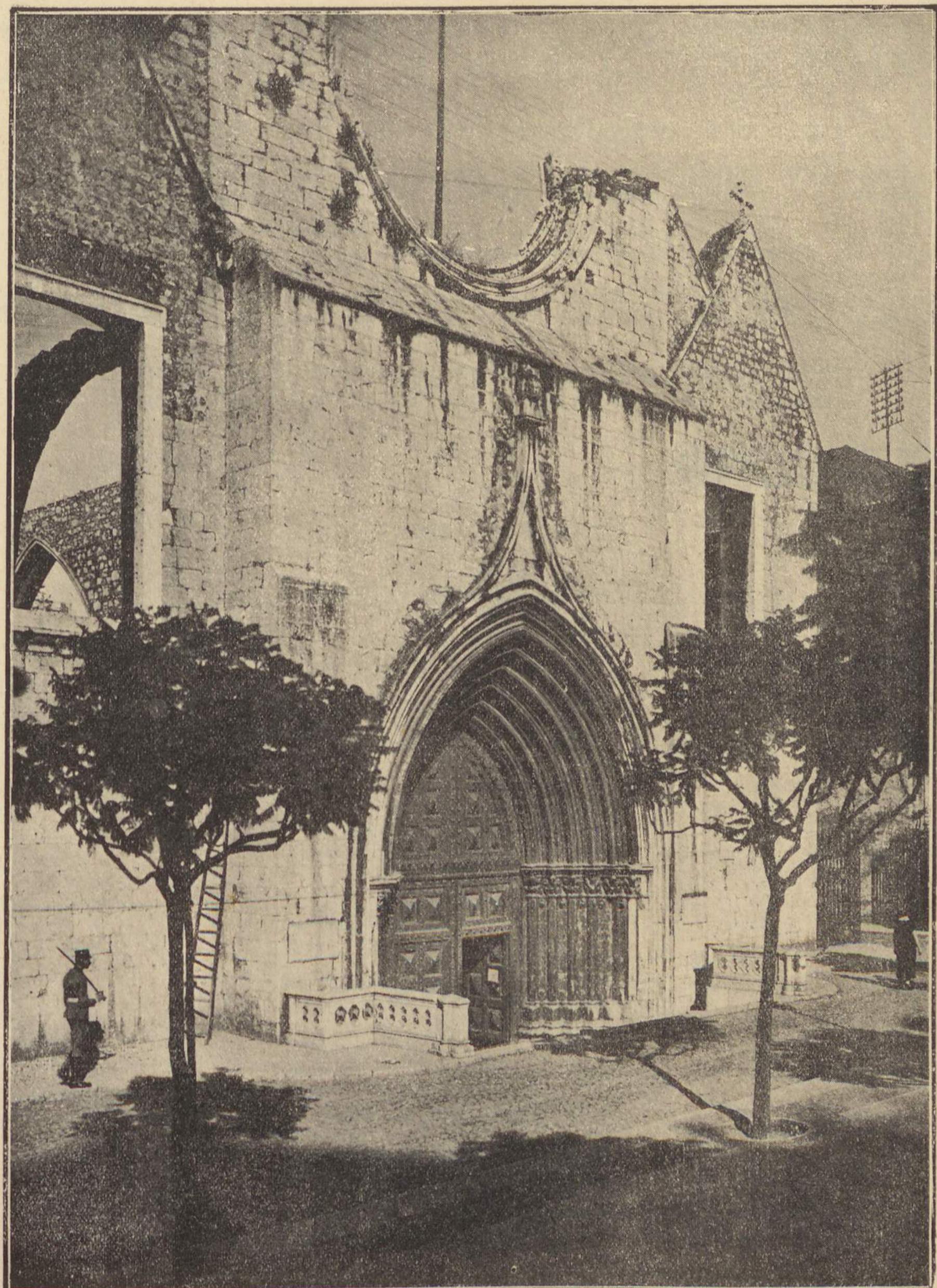
Depositário:

Joaquim António Tainha

—
Rua das Flores, 54, 58

Telef. 25460

LISBOA



LISBOA — Museu do Carmo (entrada)