

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: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

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

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

ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

POR^TUGAL! POR^TUGAL! POR^TUGAL!



1140 - 1640 - 1940

«Fomos nós que desvendámos e cruzámos tôdas as rotas, cruzando todos os mares e passando por todos os continentes. Em tôda a parte existem ainda os sulcos da nossa passagem e essa nossa grande, estranha aventura, abriu horizontes novos, criou novas condições de vida ao mundo inteiro e enriqueceu a humanidade. E se da emprêsa tirámos vantagem material, há-de dizer-se, por ser verdade, que o impulso primeiro esteve no desejo de desvendar o desconhecido e de realizar a vocação missionária que os factos demonstraram possuírmos.»

«Inscrevemos na História do mundo factos que não podem ser esquecidos, nomes que não podem ser ignorados. Sempre se falará da acção dos portugueses no mar e na colonização; e tôdas as galerias do mundo recordarão o Infante de Sagres, o Gama, Albuquerque, Cabral, Camões e muitos outros ainda.»

Palavras do CHEFE DO ESTADO

«Nas nações, como nas famílias e nos indivíduos, viver, verdadeiramente viver é sobretudo possuir um pensamento superior que domine ou guie a actividade espiritual e as relações com os outros homens e povos. E é da vitalidade desse pensamento, da potência desse ideal, do seu alcance restrito ou universal ou humano que provém a grandeza das nações, o valor da sua projecção no mundo. Ser escasso em território, reduzido em população ou em força ou em meios materiais não limita de per si a capacidade civilizadora; um povo pode criar em seu seio princípios norteadores de acção universal, irradiar fachos de luz que iluminem o mundo.

Para isso nos serviu a liberdade; de nós se não pode afirmar que não soubemos que fazer da nossa independência: trabalhando e recebendo em nossa carne duros golpes, descobrimos, civilizámos, colonizámos. Através de séculos e gerações mantivemos sempre vivo o mesmo espírito e, conciliável com a identidade territorial e a unidade nacional mais perfeita da Europa, uma das maiores vocações de universalismo cristão.

Eis porque esta solenidade é ao mesmo tempo acto de devoção patriótica, acto de exaltação, acto de fé.»

Palavras do CHEFE DO GOVÉRNO no Castelo de Guimarães.

COIMBRA

e os Caminhos de Ferro

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

A PARTE Lisboa e Pôrto, capitais do país e da região nortenha, Coimbra poderá disputar primasias às outras cidades, por notáveis que sejam. Não indagarei das suas origens. Basta saber que foi a guarda avançada contra os mouros depois da sua reconquista. Nasceram em Coimbra os reis da dinastia afonsina, com excepção dos dois primeiros, que lá estão sepultados.

Em Coimbra se reúniram as duas primeiras cōrtes gerais do Reino em 1180 e 1213, bem como as de 1385, em que João das Regras pugnou pelos direitos do Mestre de Aviz ao trono.

A sua celebriidade vem principalmente da velha universidade fundada por D. Deniz em 1290 em Lisboa sob o nome de Escolas Gerais e transferida para Coimbra em 1308, já com o título de Universidade. Por duas vezes voltou para Lisboa, até que D. João III a transferiu definitivamente para Coimbra. O mesmo Rei a reformou. Veio mais tarde a reforma do Marquês de Pombal.

A velha Universidade foi o principal centro intelectual do país. Nela se formaram os homens que mais se distinguiram na vida nacional. Criaram-se modernamente escolas técnicas em Lisboa e Pôrto.

Com o advento da república, surgiram as universidades de Lisboa e Pôrto pelo agrupamento artificial das escolas

existentes e criação das faculdades de Direito e de Letras, a primeira na capital, as outras nas três universidades, ao mesmo tempo que se suprimia a Faculdade de Teologia da velha Universidade. Criou-se depois a Universidade Técnica em Lisboa.

Estas reformas provocaram o exodo de professores distintos de Direito para Lisboa.

Apesar dos fundos golpes que lhe foram vibrados, a Universidade de Coimbra mantém com lustre as suas honrosas tradições e continua sendo o nosso primeiro centro de formação intelectual.

Não se coaduna com a índole da *Gazeta* sucinta descrição dos monumentos de Coimbra e a análise dos seus elementos de vida muito complexa, pois já não é apenas o centro célebre da vida universitária. A indústria, o comércio, os serviços forenses como sede de uma Relação constituem factores valiosos da sua actividade.

Ocupar-me-ei especialmente do seu sistema de comunicações ferroviárias.

* * *

Quando se pensou na construção das linhas principais, chamadas do Norte e Leste: Lisboa à fronteira e Entroncamento ao Pôrto, não podia deixar de ser considerada a importância de Coimbra, como centro intermédio. Se se obrigou

a linha do Norte a um desvio acentuado para melhor servir Aveiro, por maioria de razão se devia proceder por forma análoga para com a cidade de Coimbra.

Não só a linha do Norte a devia oscular, mas era de ali que devia bifurcar a linha destinada a servir a Beira Alta, o que favorecia tôdas as relações regionais com tão importante centro administrativo, judiciário e comercial.

Os estudos de Sousa Brandão obedeciam a êsse plano racional, embora occasionasse maior custo da construção.

Em vez de se levar a linha da Beira Alta pelo vale do Mondego a Santa Comba ou nas faldas da Serra da Estrêla, proeuou-se como ponto de bifurcação mais alto na linha do Norte a Pampilhosa e de ahí seguiria a linha da Beira Alta.

O contrato de 3 de Agosto de 1878 adjudicou a linha da Beira Alta saindo, não de Coimbra, mas da Pampilhosa, e deu à cidade a compensação de um ramalício da linha do Norte, concedido, não à C. P. concessionária desta, mas à B. A.

Mais tarde, em 1883, foi contratado o trespassse do ramal para a C. P., que o construiu e explora.

Por contrato de 23 de Novembro do mesmo ano foi concedida à C. P. a linha de Torres-Figueira-Alfarelos, que dava por Alfarelos ligação de Coimbra com a Figueira. Outra fôra prevista pela concessão do trôço da Pampilhosa à Figueira.

Se a linha da Beira Alta tivesse saído de Coimbra natural seria que a prolongassem directamente de Coimbra à Figueira, como seu natural prolongamento, em vez da pouco razoável duplicação de linhas paralelas Figueira-Alfarelos e Figueira-Pampilhosa.

Quando se fizeram os estudos da linha da Beira Alta, Boaventura Vieira partia de Coimbra-B, subia o vale de Couselhas, passava sob a Portela de Santo António em túnel de 300^m e seguia a margem direita do Mondego até Santa Comba.

Sousa Brandão saía da mesma estação em reversão e dirigia-se a Miranda do

Corvo. Nenhum desses traçados foi adoptado.

A consequência dos erros cometidos foi a concessão, em 1883, da linha de Coimbra a Arganil, primeiro de via estreita e depois de via larga como prolongamento do ramal.

Por ocasião da revisão do plano da rede, em 1927, propôz-se que de Coimbra-B saísse uma linha de via estreita que pelo estreitamento da linha de Arganil prosseguisse até Santa Comba e se bifurcasse para dar a linha por Ceia e Gouveia.

Um decreto de 1927 autorisara o es-



COIMBRA — Igreja de Santa Cruz

treitamento da linha, que está em exploração com via larga até Serpins e por concluir até Arganil e concedeu à respectiva emprêsa o prolongamento da linha a Santa Comba.

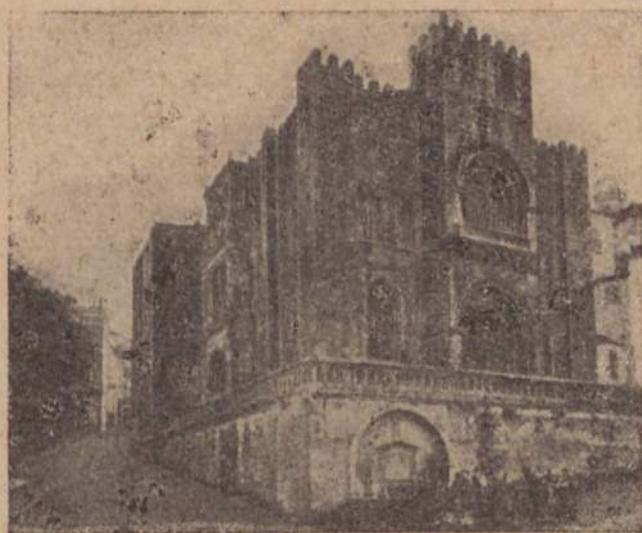
A Câmara Municipal propuzera que, em vez de se construir a estação terminal do ramal com prejuízo da avenida à beira do rio, se eliminasse o ramal, substituído por um serviço de eléctricos com centrais nos dois pontos da cidade.

A solução proposta pela Comissão revisora foi a do estabelecimento de uma estação de via estreita em Coimbra-B a par

da de via larga. Dela sairiam as linhas de Cantanhede e Santa Comba e de Coimbra a Arganil.

A Comissão elaborou após inquérito um plano de linhas de via estreita, em que figuravam as duas: de Aveiro por Cantanhede a Coimbra-B a de Arganil de Coimbra-B a Santa Comba-Dão, da qual sairia a linha de Gouveia.

Surgiram oposições de carácter militar e outras, que fizeram deixar para es-



COIMBRA — Velha Catedral

tudos posteriores a fixação da largura de via.

A crise ferroviária, que se manifestou a partir de 1930, pôs de parte a construção de novas linhas, de modo que Coimbra ficaria limitada à linha do Norte com o seu ramal e à de Serpins. A essas linhas junta-se o serviço urbano dos seus tranvias.

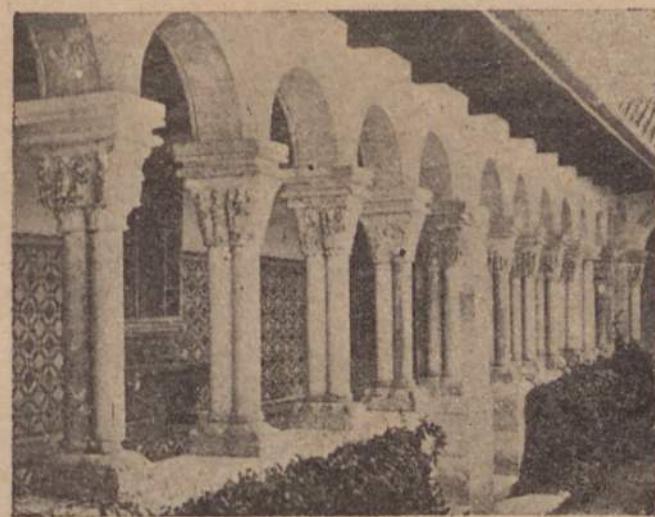
Pela nota seguinte se pode avaliar o movimento do ramal, referido a 1936.

Teve 762.635 passageiros com 185 contos de receitas;

5.067 toneladas de g. v. e 103.900 de p. v. com as receitas respectivas de 42 contos e 294.

A receita total do tráfego foi de 521.700\$00 a que se juntam 33.700\$00 de impostos.

As despesas de exploração atingiram 932.126\$00, havendo pois um *déficit* de exploração de 410.446\$00, que desceria



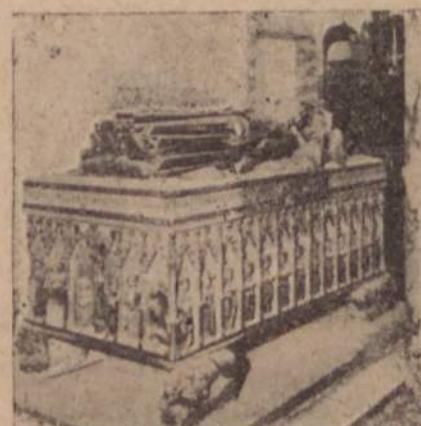
COIMBRA — Colunas dos Claustros
do Convento de Sellas

se no rateio de despesas a fazer o ramal fôsse menos carregado, o que transformaria em saldo positivo mormente se se levasse em conta o afluxo do tráfego à linha principal.

É o trôço de maior receita quilométrica da C. P. com exceção das linhas urbanas e de cintura.

Coimbra merecia mais e melhor.

O problema ferroviário foi mal resolvido em relação aos seus interesses.



COIMBRA
Túmulo da Rainha Santa Isabel

Notas de Viagem

A Cidade da Sombra e da Luz

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

VIII

NÁPOLES, a famosa cidade beneficiando do velho prólogo que a coloca na ante-câmara da morte, — *"vedere Napoli e poi morire"* — já que depois de a vermos é possível morrer, justifica a nomeada de formosa em que compete com Rio de Janeiro, Constantinopla e mesmo Lisboa. Quanto a dizer-se, como o espelho mágico da madrasta de Branca de Neve, qual de entre as quatro é a mais bela, isso depende exclusivamente do gosto do visitante e do estado de espirito em que o mesmo a percorre. Se ele sai da estação discutindo com o carregador da bagagem, ou deixa a cidade com pesada nota de hotel a escaldar-lhe a algibeira, isso já representa motivos suficientes para que o agrado lhe saia um tanto amortecido.

Sem discutir preferências, notarei apenas que Nápoles se me afigurou urbe algo desconcertante. Vielas sujíssimas alternam com avenidas deslumbrantes, foge-se de um bêco de garotos nus e moncosos para nos determos ante ideal panorama marítimo, com o fundo majestoso do fumegante Vesúvio. Se acudimos aos arredores, ora pisamos, não sem preocupação, a cinza ardente dos Campos Flegreos, ora nos inebriamos na paisagem idílica de Pausilipo. À esquerda ruge um vulcão que ameaça, à direita esmalta-se Capri, uma ilha deliciosa, que não parece dêste mundo. Mais além, dorme a cidade porta de Pompeia, como vítima caída aos pés do gigante, que lá do alto a imolou à sua ira.

É nesta alternativa de sombra e luz que passeamos por Nápoles e seus arredores. Vinha perto o meio-dia quando cheguei à estação da Praça Garibaldi, gare enorme e movimentada, como todas as grandes estações italianas.

As ruas ferviam ao sol e, logo o hoteleiro me aconselhou que fosse procurar fresco e almôço na encantadora Pausilipo, para onde me encaminhou munido, não só de instruções respeitantes à forma de

realizar mais prática e econômicamente o trajecto, como igualmente de mais agradávelmente tomar a refeição.

Foi graças a êsse obsequioso hospedeiro, que se exprimia naquele idioma de Nápoles que obriga o estrangeiro a repetidamente pedir para bisarem as palavras, na primeira audição geralmente incompreensíveis, que tomei, a poucos passos do hotel, o carro eléctrico n.º 1, pedi um bilhete baratíssimo chamado

"horário", que me serviu em todo o percurso através da cidade que encosta ao mar, que valeu igualmente para o novo carro que, três quartos de hora depois tomei, já no princípio de Pausilipo, e que, finalmente, me conduziu até o coração do encantador arrabalde napolitano, onde, num terraço, povoado de mesas, coberto de colmo e virado para o mar, ante um dos mais belos panoramas do mundo, saboreei o mais apetitoso

almôço de que o meu estômago se recorda.

Depois, a digestão foi devidamente feita ao ritmo compassado de uma espécie de "charrette", coberta de toldo arrendado e que um cavalicóque, anterior ao fascismo, plácidamente puxou até Pozzuolli. O cocheiro era um velhote loquaz e risonho, que nunca saiu de Nápoles, que é pai de onze filhos e que aprecia o bom vinho que por lá não falta. E, a propósito elogia o seu Duce, que pelo que o velho me disse, é também bom copo, e que aconselha os seus súbditos a prestarem às cepas italianas, a merecida honra.

Em Pozzuolli, visitam-se as ruínas de um velho templo meio submerso e, depois, o anfiteatro local. Seguidamente de novo no carrinhoto, sobe-se até à famosa Solfatara, também conhecida como o "Pequeno Vesúvio" e cuja visita chega para fazer uma ideia precisa do que é o irmão mais velho, o Vesúvio, que, quilómetros além, dorme numas tréguas de duração incerta. Que não está morto, prová-o porém a cabeleira de vapores, que lentamente expele da boca hiante. É a respiração do monstro sonolento e pouco preocupado da sua missão de vestal do fogo da Terra, já



ITÁLIA — Linhas de Nice

que a Solfatara é um ajudante que o auxilia na tarefa de ciclope.

Aqui, os pés gradualmente aquecem-se até o ponto de nos recordar os banhos escaldantes com que a medicina doméstica puxa, à extremidade inferior, os humores das constipações que nos carregam o cérebro. A cratera é uma cova suja, onde ferve lama negra, que parece lodo, borbulhando em bolhas fumegantes como de caldeira de alcatrão. Um fedor forte a matérias sulfúricas arde-nos nas narinas, e, no chão coberto de cinza, que não se aguenta na mão, tam quente é, por pequenos orifícios saem vapores. Mais além, sobre outra cratera, construíram uma casinha, onde reúniram aparelhos sísmicos e de outro género, destinados a experiências científicas. Junto à casa, numa cova, areia tam branca como de praia, ferve a mais de 100 graus de temperatura.

O guia, com razão ou não, está longe de ser um optimista. Garante que a força vulcânica da Soltara cresce de dia para dia e prova, atirando com uma pedra ao chão, o qual ressoa ôco como se estivessemos sobre a pele de um tambor gigante, que é delgadíssima a camada de solo que nos sustenta. Para prova de que a mínima coisa basta para incitar o monstro, acende um facho, e o fumo do archote é suficiente para activar os vapores, que aumentam na cratera e aparecem em novos orifícios que surgem fumegando à roda de nós. Finalmente, o guia profectiza que, em tempo mais ou menos próximo, todo aquele terreno cederá e tornar-se-á numa cratera única.

Tal programa, mais do que as emanacões pouco perfumadas do lodo fervente, é motivo bastante para que deixemos aquelas paragens onde, sem dúvida, Dante não deixou de vir inspirar-se para o desenho dos círculos do seu imortal "Inferno".

Está, o "Pequeno Vesúvio", a poucos metros de um luxuriante jardim de frondosas árvores e que em nada deixa adivinhar a desagradável vizinhança que, poucos passos adiante, se nos depara.

O carrinho, o cavalicoque e o seu coêvo cocheiro desceram connosco novamente a Pozzuoli, onde o automedonte já me sugerira certo restaurante, de lindo terraço sobre o mar, onde o vinho branco de Salerno é uma especialidade.

Poucos minutos depois, concordavamos com o perito em vinhos napolitanos. Mais ninguém estava no restau-

rante, cuja esplanada se encontrava realmente sobranceira a um lindo panorama marítimo, esmaltado, a pouca distância, pelo cabo Miseno e pelo ilha de Nisida. A conta que, porém, paguei, e embora tivesse generosamente incluido o cocheiro no número dos bem-aventurados consumidores daquele Salerno, era contudo bastante para abranger mais numerosa clientela. Além disso, o criado tardou largo tempo antes que me trouxesse. Percebi depois a razão da demora. Fôra chamar três músicos que se instalaram a um canto do terraço e, em nossa honra — se assim se pode chamar —, fizeram-nos ouvir a mais desafinada execução, que se é inadmissível em qualquer parte do mundo, na musicalíssima Itália, foi-me tam assombrosa como se do Vesúvio sùbitamente saltasse um jacto de rosas.

Regressamos apressadamente ao carrinho, não sem ter deixado, no pires que um dos três carrascos da arte dos sons nos estendeu, um óbolo sem dúvida modesto de mais para as ambições dêles, mas excessivo se o considerarmos paga do valor artístico do concerto.

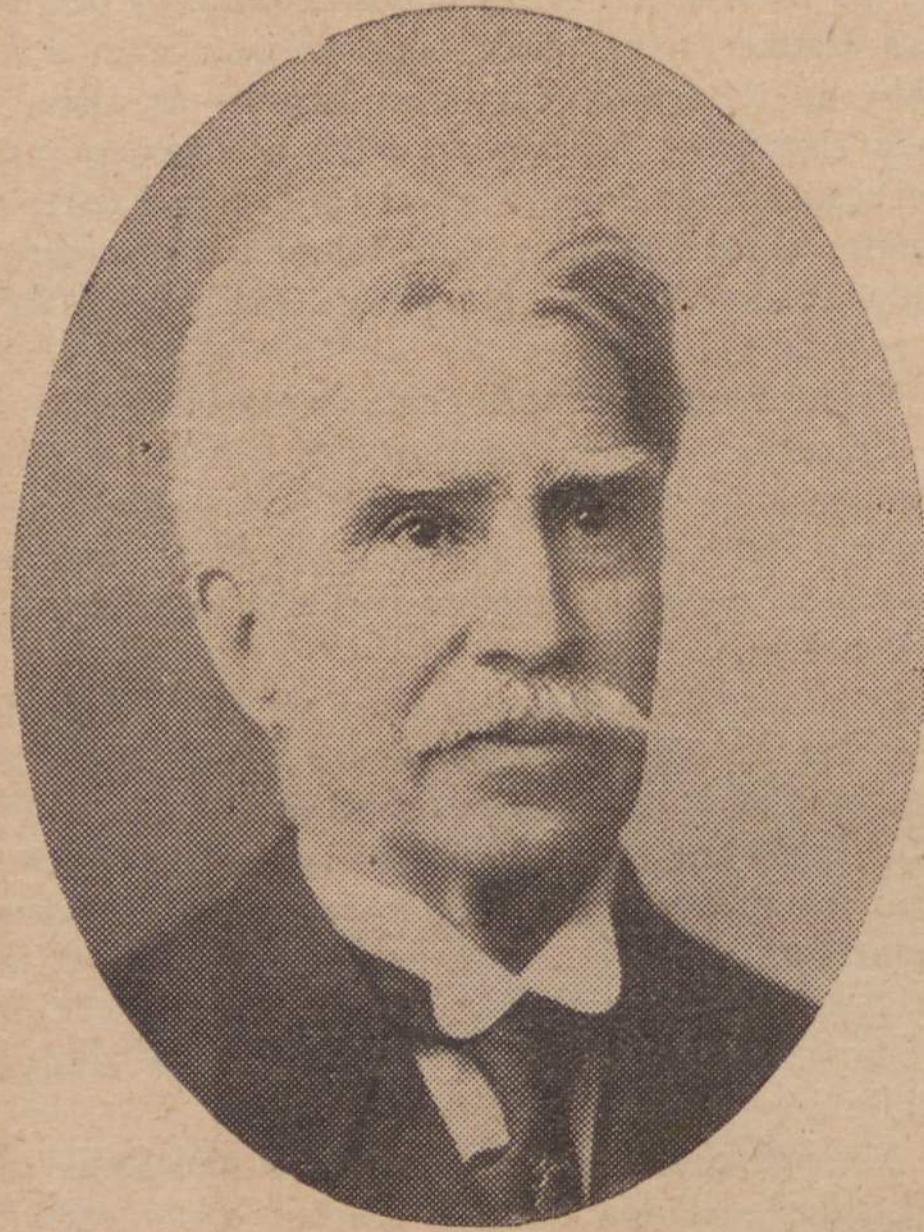
De Pozzuoli a Bagnoli, outra pitoresca praia dos arredores de Nápoles, valeu-nos a velha experiência do pacato cavalinho, já que o cocheiro, mais satisfeito e loquaz do que nunca, vinha-me contando pitorescos episódios próprios e alheios incluindo no primeiro a enumeração dos litros que nesse dia já bebera: três em casa, dois na visita que fizera a uma filha, um de minha responsabilidade no restaurante sobre o mar, etc.

Abrangidos na mesma protecção que Deus dispensa aos meninos e aos borrachos e, no presente caso, também aos companheiros do borracho, chegámos sem novidade a Bagnoli, deixámos o bom do cocheiro, que mais uma vez me pediu que recomendasse a todos os meus amigos que pensassem ir a Nápoles, o velho Barnabba Crespi, pois tal é o seu nome — encargo êsse de que aqui publicamente me desempenho —, tomámos o eléctrico e regressámos a Nápoles, cujos vidros brilhavam como oiro, naquele sublime fim de tarde em que, sobre o Vesúvio, as primeiras núvens da noite se confundiam com o penacho de cinza, que a brisa lentamente ia desfazendo como entretida a dobrar novelos que um gigante travesso houvesse enleado...



Engenheiro Fernando de Souza

No dia 30 de Maio, o nosso querido amigo e eminente Director, sr. Engenheiro Fernando de Souza, completou 85 anos de idade.



É uma idade avançada, mas não rara. Por isso crêmos em virtude da sua robustez física e da mocidade magnífica do seu espírito que muitos lustros

ainda cairão, lentamente, sobre a sua cabeça, como dádiva da natureza e como benção de Deus.

Um admirável artigo, publicado no dia do seu aniversário natalício, no diário «A Voz», de que também é director, o sr. Engenheiro Fernando de Souza recorda a sua actividade.

Reproduzimos:

«Quiz Deus que chegasse ao dia de hoje, para completar 85 anos de idade, mais do dôbro da vida média. Perfiz em Janeiro último 63 anos de exercício de profissão, 50 dos quais, completados em Setembro próximo, foram consagrados à especialidade ferroviária, amada com paixão.

Conto perto de 45 anos de exercício de devoção jornalística, praticada desde 1895, a princípio com interrupções e desde 1916 ininterruptamente na «Ordem», «Época» e «Voz», sem contar 41 anos paralelos de jornalismo técnico desde 1900 na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», como assíduo colaborador e nos últimos tempos director honorário.»

Com efeito, há quarenta anos que o sr. Engenheiro Fernando de Souza dá à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o fulgor da sua pena, em artigos sempre admiráveis de crítica e de ensinamentos técnicos, que são sempre lições das mais altas. E nesses artigos, que tanto prestígio têm dado a esta publicação, não só se impõe a sua competência técnica, a visão inteligente e serena dos problemas ferroviários, admira-se também o seu espírito devotado à grandeza e ao amor de Portugal.

Em 85 anos de idade, conta o nosso eminent director e amigo querido 63 anos de exercício de profissão, isto é 63 anos de actividade posta ao serviço dos interesses superiores da nossa Pátria.

Com um afectuoso e respeitoso abraço, o saudam pelo seu aniversário quantos trabalham na «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Da praça do Chile, pelo Saldanha, Rotunda, rua de Santa Isabel, Necessidades, Santo Amaro à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 15\$00.

Em carros de 6/7 lugares, 18\$50.

Do largo da Graça, pela rua da Verónica, Santa Clara, Terreiro do Trigo, T. do Paço, Avenida da Índia à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 15\$00.

Em carros de 6/7 lugares, 18\$50.

Da praça Duque de Saldanha pela Rotunda, Santa Isabel, Necessidades, Santo Amaro à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 12\$50.

Em carros de 6/7 lugares, 15\$50.

Do Rossio pela Avenida da Índia à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 13\$00.

Em carros de 6/7 lugares, 16\$50.

O lisboeta terá ocasião de verificar que, do Campo Pequeno à Exposição, um «taxi», ocupado por 4 pessoas, custará o transporte cerca de 3\$50 o que é evidentemente um transporte baratíssimo se considerarmos a distância, que é, de cerca de 9 quilómetros, o que equivale a dizer que se transporta em um quilómetro por menos de cinco tostões (\$50).

O que todos devem saber

O PREÇO DO «TAXI» E A EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

O «taxi» em Lisboa é um transporte barato. Com o intuito de informar o público e dada a natural utilização deste meio de transporte para visitar a Exposição do Mundo Português que brevemente se inaugurará, damos breve resenha dos preços de alguns pontos da cidade até ao local da exposição.

Estes preços, é claro, não têm um vigor absoluto pois as facilidades ou dificuldades de trânsito podem alterá-los, para mais ou menos embora não seja de prever alteração sensível.

Percursos:

Do Campo Pequeno, por Marquês da Fronteira, rua Maria Pia, Alcântara e Santo Amaro à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 15\$00.

Em carros de 6/7 lugares, 18\$50.



Este é o primeiro Afonso, disse o Gama,
Que todo Portugal aos Mouros toma;
Por quem no Estígio lago pura Fama
De mais não celebrar nenhum de Roma.
Este é aquele zeloso a quem Deus ama,
Com cujo braço o Mouro imigo doma,
Para quem de seu Reino abaixá os muros,
Nada deixando já para os futuros.

Camões

E OS ESTRANGEIROS

O GÉNIO LÍRICO DO POETA

Pelo Dr. HERNANI CIDADE

DURANTE muito tempo, a crítica estrangeira não conheceu em Camões senão o autor das *Lusíadas*. O seu génio lírico, expresso numa língua para as nossas confidências entre fronteiras, só podia ser conhecido por portugueses e espanhóis — que se nos associaram na celebração do tri-centenário. De entre êstes, já desde o século XVII não faltam os leitores e imitadores de Camões — e basta apontar o nome do mais genial de todos — Lope de Vega. Além Pirenéus, porém, foi preciso que o Romantismo viesse despertar o universalismo das curiosidades que o caracterizou, para que o lírico fosse visto em toda a sua grandeza. Foram a Inglaterra e logo depois a Alemanha, os primeiros países a reconhecê-lo. Já nos referimos ao que sobre ele pensava F. Bouterweck, que em 1805 nos consagrou a *Geschichte des portugiesischen Poesie und Beredsamkeit*. Antes dêle, em 1803, oferecia Lord Viscount Strangford aos seus compatriotas ingleses os *Poems from the Portug. of L. de Camoens*, e no respectivo prefácio, sem esquecer as censuras aos defeitos da escola italiana que a moda insinuou na *Lírica*, elogia o poeta que foi a um tempo o seu próprio criador e aperfeiçoador e assinala-lhe as composições menores, feitas com o gosto educado pela tradição provençal, porque «não têm a afectada negligência do moderno requinte, antes a graciosa e encantadora simplicidade

da musa grega». Outros tradutores de sonetos camonianos foram Hayley e Southey. Podemos ver as suas traduções nas *Memoirs of the life and writings of Luiz de Camões*, by John Adamson (1820), que inclui uma notícia sobre as *Rimas*.

Isto, logo no primeiro quartel do século XIX. Desde então, o lírico genial não foi mais esquecido, por detrás do épico. E todos os países de grande cultura o podem conhecer, através das traduções dêle feitas.

O leitor poderá ver a resenha dos juízos críticos sobre êle formulados por estrangeiros, no belo livro *Camões Lírico* (I VOL.) do Sr. Prof. Agostinho de Campos. Ao que dêle aqui resumimos, pouco tivemos que acrescentar.

A Alemanha mais do que nenhum outro país se empenhou no conhecimento do poeta. Já nos referimos a K. Rosenkraz, que o inclui e elogia no *Handbuch einer allgemeinen Geschichte der Poesie* (1833). Antes dêste, já F. von Schlegel (in *Sämtliche Werke*, 1822) o colocava, «pela grandeza do plano e propósito, a par dos mais ilustres poetas de que fazem alardo a Itália, a Espanha ou ainda os povos setentrionais...» E acrescenta que, «olhando para a acabada beleza e juntando a grandeza intelectual à perfeição da forma, elegantíssima e cheia de garbo e novidade, não será fácil encontrarmos seu igual entre os modernos».

Mas o mais benemérito esforço camo-

nista ali realizado — ali e em todo o mundo culto, apenas exceptuado o país de Faria e Sousa, Juromenha, D. Carolina Michaëlis, Teófilo e J. M. Rodrigues — foi sem contestação a biografia do poeta e a tradução esmeradíssima da sua obra completa, acompanhada de eruditos comentários, pelo Dr. Storck. O Professor alemão, pondo em relêvo o cunho pessoal de uma lírica através da qual intimamente convivemos com o homem no mais comprehensivo sentido da palavra, «o homem tal qual o destino e os próprios erros lhe movem e excitam o ânimo», diz «dever afirmar-se, sem receio de contestação, que êle é, não apenas o maior lírico da sua nação, mas também dos maiores líricos de todos os tempos.»

Esta actividade divulgadora e crítica foi, naturalmente, precedida e acompanhada do comovido interesse que os românticos não podiam deixar de sentir pelo que na vida do poeta há de romanesco e dramático. Bastará dizer que ela constitui um capítulo da *Vie des grandes poètes malheureux*, despertou o entusiasmo lírico que se exprime na ode que lhe dedicou Raynouard, traduzida por Filinto, e foi até assunto de um romance de M.^{me} Gauthier — *Les Amours de Camoens et de Catherine d'Athaide*.

A Inglaterra, à falta de quem iguale o entusiasmo de Storck — sem fácil imitação, porque à erudição mais minuciosa junta um môço espírito de poeta — enfileira, todavia, entre os admiradores do lusitano, génios de não menor categoria do que Wordsworth, que o cita a par de Dante, Petrarca e Tasso; Isabel Browning, e, sobretudo, Byron. Aquela poetisa, autora dos *Sonnets from the Portuguese*, cantou, no livro — *Catarina to Camões*, os amores dêste em versos pelos quais o marido, o poeta Browning, lhe chamava — *my little portuguese*. Byron, brindando uma dama com um exemplar das obras de Camões, escreve, a propósito, estrofes significativas da admiração que lhe consagra. Damos alguns extractos da tradução do Sr. Dr. Leite de Vasconcelos:

Talvez te sirva de alegria extrema
O penhor que te dou do meu afecto imenso:
Canta os sonhos de amor, um belo tema
De que ninguém jámais deve zombar, eu penso.

Lê êsses versos, pois, com alvorôço,
Tu que aspiras, senhora, ao mundo e à liberdade.

Ele era, sim, um génio peregrino
E verdadeira a chama em que o seu peito ardia.

(In-*Respigos camonianos*, 1904).

Tradutores e críticos estrangeiros são unâimes em reconhecer no grande lírico uma genial espontaneidade que se não estanca sob a pressão da escola. Todos subscreveriam o juízo crítico de Bernardo ten Brink, (*Im neuen Reich*, 1881) que considera que «Camões é poeta pela graça de Deus; a poesia é o ar que respira e expira; todas as fôrças da sua vida interior se desdobram em poesia... as formas mais difíceis se adaptaram, espontâneamente e sem esforço, à expressão do seu pensar».

Nos últimos anos, sem esquecer o carinho que lhe votam lusófilos como o Sr. Philéas Lebesgue, que tam bem o conhece, a estrangeiros ficámos devendo igualmente alguns estudos de mérito sobre o poeta. E para só falar dos que, em estudos ou traduções, se têm ocupado da Lírica, citamos o Sr. Prof. Edgard Prestage, que tam intelligentemente se tem empenhado em torná-lo conhecido em Inglaterra, e os Srs. Prof. Le Gentil e Aubrey-Bell. Este eminentíssimo crítico, que considera *Os Lusíadas* «um grande livro lírico em louvor de Portugal», diz que «a principal excelência do poeta está em que, sem perder a música dos seus versos deleitosos, tem o dom de pensar em verso (a faculdade de pensar revela-se notavelmente em algumas das suas elegias e oitavas)...». E acrescenta: «extremamente ousado ou extremamente ignorante seria o crítico que (no confronto entre Camões e Petrarca) colocasse um dêles acima do outro. Em génio foram iguais, mas sobre o génio de cada um actuou diferente atmosfera...». Pelo que respeita ao Sr. Prof. Georges Le Gentil, no prefácio da sua tradução de algumas composições do poeta para a coleção — *Les Cent Chefs d'œuvre étrangers*, escreve:

Camões é o artista mais completo do Renascimento. Improvisa com a desenvoltura de um homem de espada, eleva-se, sem aparência de esforço, ao tom de uma corte ceremoniosa, faz reviver da

idade média tanto a vida popular como o maneirismo aristocrático, retém da antiguidade o vigor, a plenitude, o sentido da expressão justa e calculada, aproveita dos castelhanos o pitoresco dos «modismos», a fantasia imprevista no burlesco, assimila de Petrarca o jôgo sábio das antíteses, a arte de requintar os sentimentos delicados. Nêle se perpetua a melancolia chorosa e langorosa do bucolismo nacional. Tam capaz de calçar um coturno estreito como de se expandir em livres confidências, brinca com todos os ritmos, põe-se todo inteiro numa obra diversa, múltipla, onde ressoa a trombeta heróica, onde geme a flauta pastoril, onde retine, como uma dissonância aguda, a ironia vingadora.

Para terminar — e *the last but not the least: Além-Atlântico*, diz o poeta brasileiro Mário de Andrade:

A Espanha estilhaçou-se numa poeira de nações americanas;
Mas, sobre o tronco sonoro da língua do ão,
Portugal reuniu 22 orquídeas desiguais.
Nós somos na Terra o grande milagre do amor.

Clan de Jaboti.

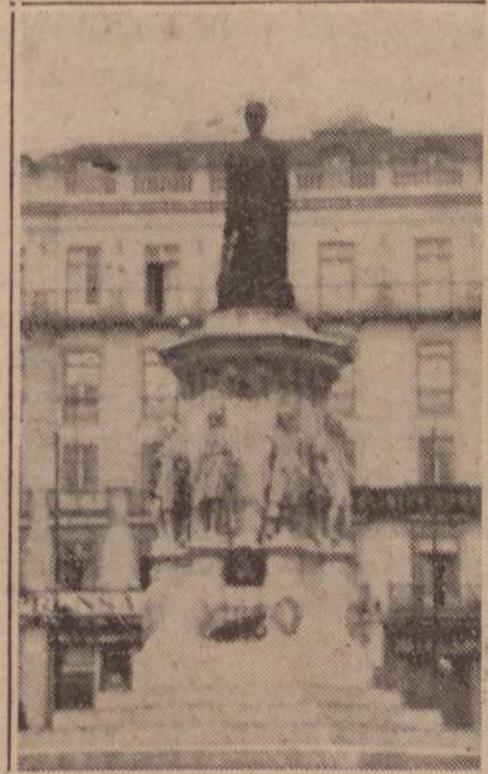
Tôdas essas orquídeas desiguais, reunidas no tronco sonoro da língua do ão, se dispersariam, se êste se não erguesse pujante da seiva dos génios. O amor da língua, se

mergulha raízes no instintivo amor filial, avigora-se na orgulhosa consciência da sua capacidade expressiva e dos seus pergaminhos de cultura. Ninguém o exprimiu melhor do que um outro poeta brasileiro — Olavo Bilac:

Amo o teu viço agreste e o teu aroma
De virgens selvas e de oceano largo!
Amo-te, ó rude e doloroso idioma,
Em que da voz materna ouvi: «meu filho!»
E em que Camões, chorou, no exílio amargo,
O génio sem ventura e o amor sem brilho.

A língua portuguesa, In — Poesias.

Não é apenas o espontâneo sentimento de admiração, desprezador de divisórias geográficas ou étnicas, que o génio suscita; é esta consciência da grande dívida espiritual para com quantos nos legaram à alma os seus mais nobres títulos de orgulho, que explica, na grande nação irmã, o culto camonista. E não só se exprime na magnificência verbal dos encómios, das rápidas impressões sobre a personalidade do poeta ou sobre o conjunto da obra, de um Joaquim Nabuco, por exemplo, mas nos estudos tão sérios e penetrantes do Prof. Afrânio Peixoto, a quem este livro tanto deve.



Monumento a Luiz de Camões
em Lisboa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O NOSSO PRIMEIRO NÚMERO ESPECIAL
DAS FESTAS DOS CENTENÁRIOS,
DEDICADO A LISBOA, CONSTITUÍU
UM SUCESSO

Foi grato para nós constatar que o nosso primeiro número dedicado às festas dos Centenários constituíra um verdadeiro sucesso e a prova está nas notícias publicadas na Imprensa da capital que transcrevemos, com os agradecimentos às palavras amáveis que nos são dedicados e aos nossos presados colaboradores.

Diário de Notícias

Em comemoração do Duplo Centenário publicou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» um número especial com variada e excelente colaboração, tanto literária como artística, e um magnífico aspecto gráfico. A capa e alguns desenhos são da autoria de Stuart Carvalhais.

Jornal do Comércio e das Colónias

A revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelo nosso querido amigo sr. Carlos d'Ornelas e pelo sr. conselheiro Fernando de Souza, publicou agora, um número dedicado aos Centenários, com excelente colaboração e apresenta aspecto gráfico digno de registo. A colaboração deste número foi entregue a nomes literários conhecidos e a individualidades de reconhecida competência em matérias técnicas. Registamos algumas das personalidades que assinam artigos: Mário Beirão, Fernando de Souza, general Raúl Esteves, dr. Manuel Murias, engenheiro Abel Urbano, Rebelo de Bettencourt, Henrique da Silva Pinto, coronel Roma Machado, José da Natividade Gaspar, Jorge Ramos, capitão aviador Humberto da Cruz, coronel Lopes Galvão, Cunha Correia Júnior, W. B. Mitchell, etc. Carlos d'Ornelas assina ainda, uma página literária, escrevendo um curioso artigo acerca da vida e da obra de Antero do Quental.

Este número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», impresso em bom papel, publica na capa, a cores, um desenho de Stuart, alegoria à comemoração dos Centenários, o que dá ao volume aspecto agradável.

Apresentamos à direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» felicitações pelo cuidado com que elaborou este número comemorativo do Duplo Centenário.

A Voz

Esta interessante publicação quinzenal, dirigida pelo sr. Conselheiro Fernando de Souza e Carlos d'Ornelas, organizou um magnífico número para comemorar as festas centenárias. Apresenta-se com óptimo aspecto gráfico e trás alguns artigos de grande interesse sobre o significado das comemorações deste ano e sobre alguns aspectos da vida nacional.

Diário de Lisboa

A interessante revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicou agora, com uma bela capa a cores de Stuart de Carvalhais e diversos desenhos do mesmo admirável artista, um número especial dedicado às comemorações do duplo centenário, que insere artigos dos srs. dr. Mário Beirão, engenheiro Fernando de Souza, general Raúl Esteves, dr. Ma-

nuel Murias, coronel Abel Urbano, Rebelo de Bettencourt, Henrique da Silva Pinto, coronel Carlos Roma Machado, José da Natividade Gaspar, Jorge Ramos, capitão-aviador Humberto da Cruz, coronel Alexandre Lopes Galvão, Carlos d'Ornelas, Cunha Correia Júnior e W. B. Mitchell.

Diário da Manhã

Com excelente colaboração literária, histórica e técnica, além de copiosas ilustrações, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicou o seu n.º 1258 às festas dos Centenários. O respectivo sumário é o seguinte:

Centesários — 1140 e 1640 (Gravuras), Versos do dr. Mário Beirão. — O nosso Director, entrevista o Chefe do Estado (Gravura) — Doutor 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 engenharia Abel Urbano. — Programa oficial das Comemorações Centenárias. — Portugal e a Revolução de 1640, por Rebelo de Bettencourt. — Primeiras Locomotivas, tradução 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 engenharia Alexandre Lopes Galvão. — Página Literária, por Carlos d'Ornelas. — 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. Na capa (frente), uma sugestiva alusão a 1940, da lavra do distinto artista Stuart.

Diário do Alentejo

Esta importante e categorizada revista publicou agora um primoroso número especial, dedicado às comemorações centenárias.

Superiormente colaborada e com grande número de gravuras, a presente edição constitue um autêntico e brilhante triunfo jornalístico.

As nossas felicitações.

Jornal de Notícias

O número 1258 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicado aos Centenários da Fundação e Restauração de Portugal, é primoroso. Primoroso, pelo valor da sua colaboração, assinada por alguns dos nossos maiores escritores — e pela sua luxuosa apresentação gráfica. Assim, contam-se, entre os seus colaboradores, os nomes consagrados de Mário Beirão, general Raúl Esteves, Conselheiro Fernando de Souza, dr. Manuel Murias, Rebelo de Bettencourt, Coronel Carlos Roma Machado, Humberto Cruz, Lopes Galvão, Carlos d'Ornelas, etc.

O Primeiro de Janeiro

Número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicado às comemorações centenárias. Insere valiosa colaboração do general Raúl Esteves, eng.º J. Fernando de Souza, dr. Manuel Murias, coronel Abel Urbano, Rebelo de Bettencourt, eng.º Alexandre Lopes Galvão, Carlos d'Ornelas, coronel Carlos Roma Machado, capitão Humberto da Cruz, Jorge Ramos, José da Natividade Gaspar, etc.

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

Programa Oficial

das Comemorações Centenárias

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 Sancho I. Sessão solene na Sala dos Capelos, comemorativa das Córtes 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 S. 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 galiciano-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. À noite, representação, no adro da Sé de Lisboa, de uma obra hierática alusiva. — Festa provincial de Trás-os-Montes e 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 Cabo de Rei. Partida para Faro. — Em Lisboa, iluminações e arraia 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.

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 Patriarca; 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.

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 Pa-

vilhão 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 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 Rainha Santa. Festa provincial da Beira do Litoral.

— Partida do elemento oficial para o Buçaco: visita aos monumentos da guerra peninsular.

Julho 8 e 9 — De regresso a Lisboa, romagem aos lugares históricos do centro do País: Leiria, Batalha, Tomar, Alcobaça, Caldas da Rainha, Óbidos, Santarém. Durante o percurso, realização de vários actos e solenidades: em Tomar, inauguração do monumento a Gualdim Pais; em Leiria, comemoração das cortes 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 Con-



⁽¹⁾ As festas provinciais compreendem, segundo os casos, exposições etnográficas, paradas agro-pecuárias e cortejos folclóricos regionais.



Aldeia indígena, na secção colonial da Exposição do Mundo Português

gresso 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; recons-

tituição 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.

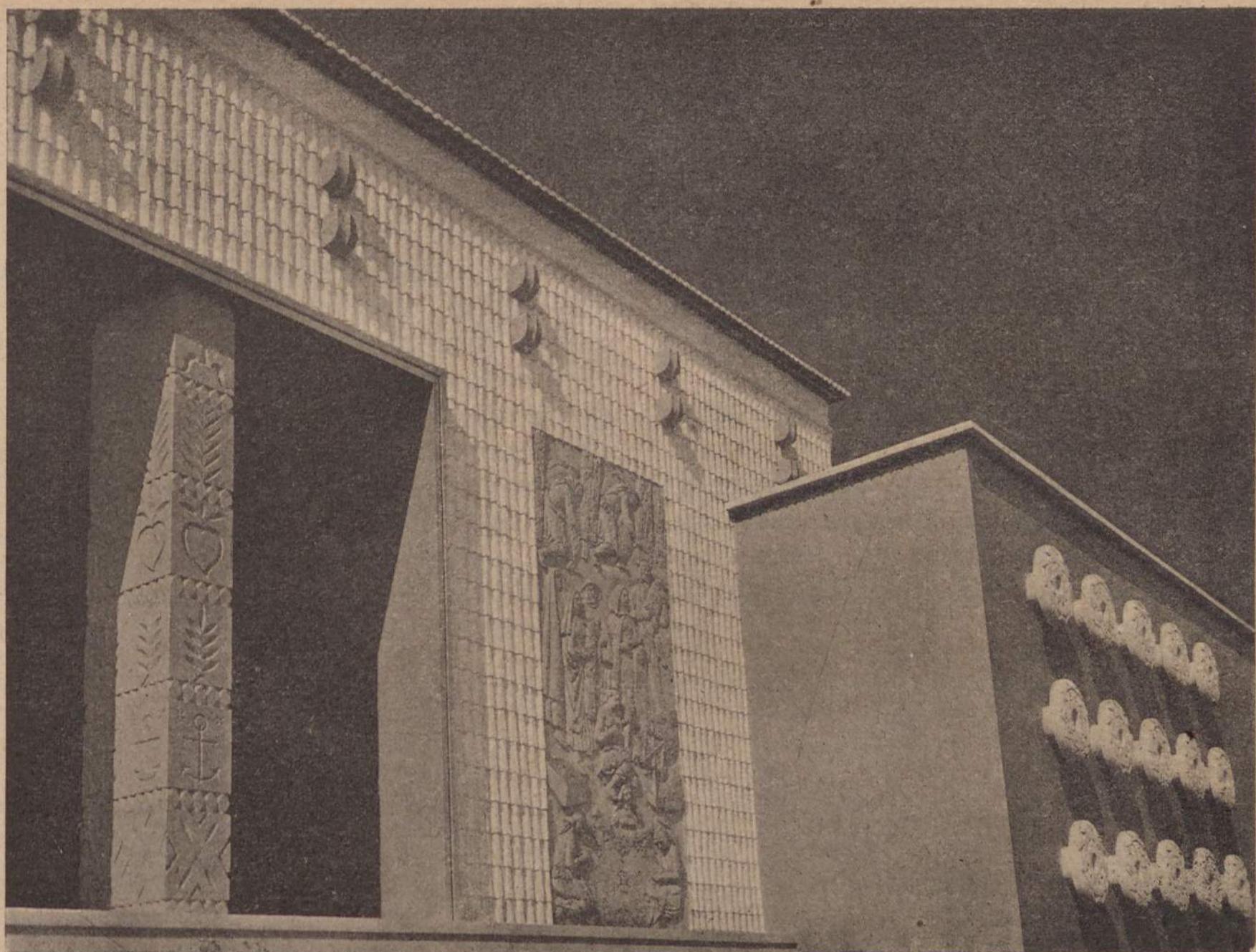
Novembro, 17 (Domingo) — Inauguração da estátua equestre de D. João IV no Terreiro do Paço de Vila Viçosa. Cortejo histórico-militar. Visitas evocadoras da estirpe dual de Bragança; sala de armas do Castelo; sala dos Duques; igrejas-panteões dos Agostinhos e de Santa Clara.

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



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

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 espetáculo 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 demonstração alegórica, vasada em moldes amplos e de largos objectivos nacionalistas, pois nela estarão condignamente representados o comércio, a indústria e a agricultura de todas as províncias portuguesas, no que elas tiverem de mais característico e mais belo — há-de constituir 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 imponência devida, afirmando, mais uma vez, o entusiasmo, o carinho e o amor que os portuenses dedicam a

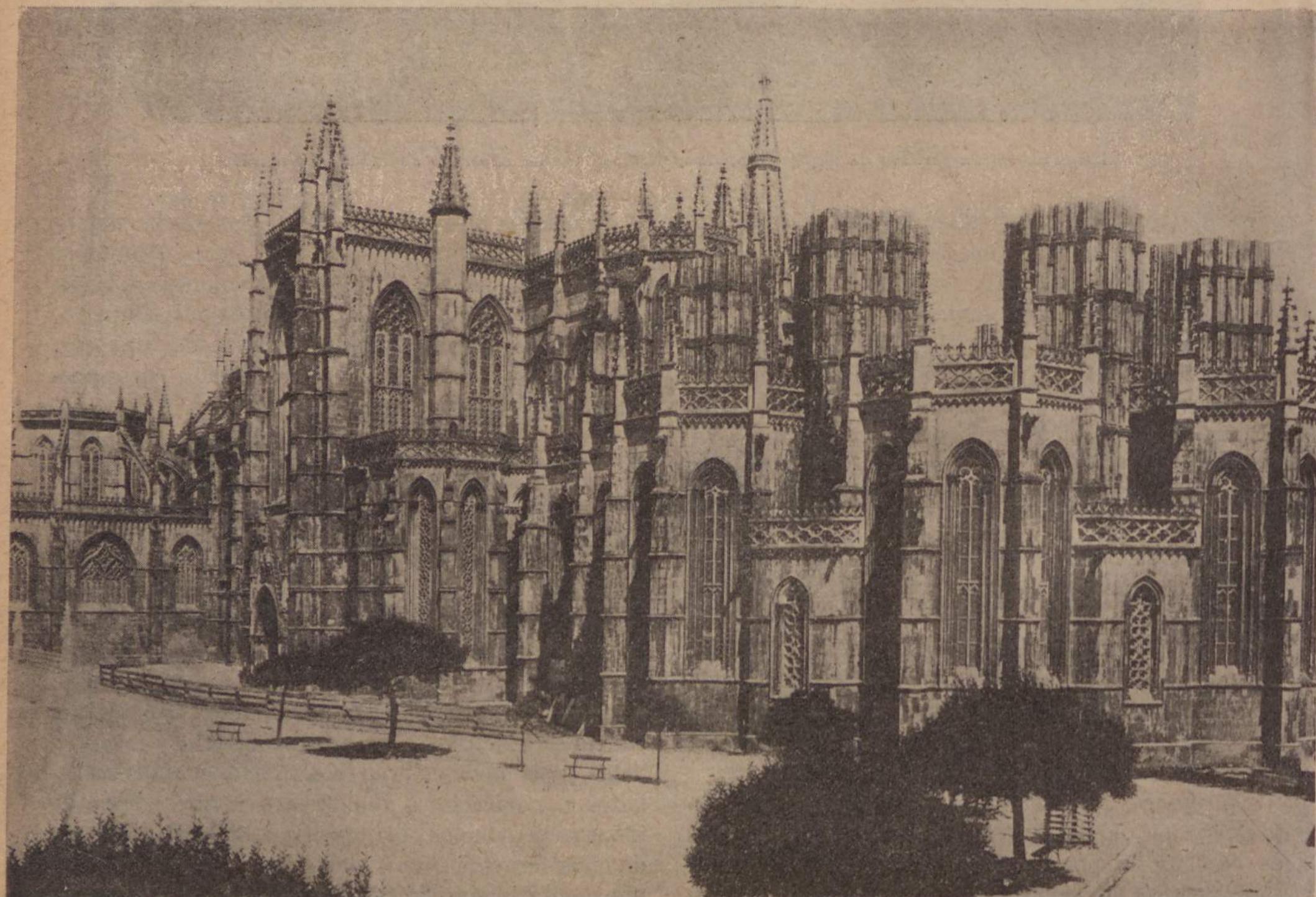
tôdas as iniciativas que, estimulando o seu amor-próprio de empreendedores audaciosos e de realizadores probos e honestos, de algum modo, poderão reflectir-se no bom nome da sua Cidade.

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 representação das numerosas classes agregadas naquele organismo, 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 organização oficial da «Memória e Descrição do Grande Cortejo do Trabalho», feliz iniciativa que ficará a documentar este grande acontecimento nacional de consagração das actividades económicas portuguesas. Inserirá colaboração das altas entidades oficiais, focando problemas de interesse e de flagrante oportunidade; o trabalho na organização corporativa do Estado Novo, no comércio, na indústria, na agricultura, transportes e comunicações; a acção dos Municípios no trabalho nacional, e concluirá com a descrição pormenorizada e profusamente ilustrada de todos os elementos que formarem aquêle Grande Cortejo.



MOSTEIRO DA BATALHA

Ecos & Comentários

Por SABEL

A supressão do apeadeiro do Dafundo

EM virtude da construção da estrada marginal Lisboa-Cascais, vai ser demolido o apeadeiro-estação ferroviária do Dafundo — arrabalde dos mais pitorescos da capital, onde, segundo dados oficiais, vivem mais de três mil habitantes da população fixa. A supressão dessa estação trás evidentemente altos prejuízos àquela localidade.

Foi graças aos Caminhos de Ferro que pôde desenvolver-se o Dafundo sob o aspecto populacional e sob o aspecto comercial.

Muito teríamos a dizer sobre este assunto mas o tempo falta-nos e o escasso local de que dispomos não permite ir além, pelo que nos limitamos a dar esta notícia que ficar registada nas colunas deste número para não faltar um dia à história dos Caminhos de Ferro em Portugal.

A Direcção da Associação Comercial e Industrial do Concelho de Oeiras interessou-se pelo assunto, junto da Sociedade Estoril, — entidade a quem foi ordenada a supressão da estação do Dafundo — e uma comissão de que faziam parte os srs. Luciano Silva Matias, Jacinto Brito e Jaime Ribeiro, entregou ao ilustre engenheiro Espregueira Mendes, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, uma bem elaborada e fundamentada representação de comerciantes, proprietários e moradores do Dafundo, em que solicitam de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a substituição da estação que vai ser demolida, por outra em local que possa servir convenientemente a população do Dafundo.

Estamos certos que os interesses desta localidade não ficarão prejudicados por muito tempo — pois o assunto, como todos os assuntos que são submetidos ao Estado e à atenção do sr. Ministro das Obras Públicas — ficará resolvido rápida e satisfatoriamente.

Vantagens...

COM a devida vénia, transcrevemos do «Diário de Lisboa» esta carta dirigida ao sr. dr. Joaquim Manso, ilustre director do mesmo jornal.

Sr. dr. Joaquim Manso: — Agora que o dr. Oliveira Salazar decidiu fazer a conversão da dívida externa, é curioso relembrar um episódio que se deu quando se negociaava o convénio com os credores externos.

Era então Presidente do Conselho o conselheiro Hintze Ribeiro e num conselho de Ministros presidido por S. M. El-Rei o sr. D. Carlos, tomava-se conhecimento de que o Kaiser se opunha terminantemente à assinatura do convénio.

Compreende-se facilmente o que representava para Portugal a falência das negociações.

El-Rei lembrou então que a Alemanha estava naquele momento muito interessada em concluir uma aliança com a Itália e que se conseguisse que o Rei da Itália advogasse a nossa causa possivelmente se alcançaria o fim desejado; estava persuadido que S. M. a Raínha a sr.^a D. Maria Pia seria a pessoa indicada para tratar com o monarca italiano e

que se o conselho estivesse de acordo ele iria falar com Sua Augusta Mãe.

Concordou o conselho com a sugestão, interrompeu-se o assunto. El-Rei foi ao Paço da Ajuda e 1 hora mais tarde regressava às Necessidades para comunicar aos Ministros: «Minha Mãe parte amanhã para Roma».

Oito ou dez dias mais tarde, um telegrama do Rei da Itália comunicava a El-Rei D. Carlos que o Kaiser autorizava a assinatura do convénio.

Estamos numa época em que não se devem esquecer os serviços prestados por aqueles que desapareceram e não é portanto fora de propósito a recordação deste serviço do grande Rei Brigantino.

Agradecendo a publicação destas linhas. — Sou de V. etc. Marquês do Lavradio.

O petróleo...

TÊM morrido muitos homens, e mais morrerão por ele.

Por ordem de importância, os países mais ricos em petróleo são os seguintes: — Estados Unidos, 155.700.000 toneladas; Rússia, 26.700.000; Venezuela, 22.800.000; Roménia, 8.800.000; Irão, 8.200.000; Indias holandesas, 6.400.000; México, 4.800.000; Irak, 4.100.000; Colúmbia, 2.600.000; Perú, 2.200.000; Argentina, 2.100.000; Trindade, 1.800.000.

E aumentaram \$25.

Um "máximo" em nosso poder

...E que gostosamente nos alegrava, fosse pertença dou tro país... Continuamos a ser a capital mundial, mais barulhenta. Até aqui, tínhamos a concorrência ao título da cidade madrilena. Agora porém, esta decretou a «restrição do barulho», impondo multas a peões e automobilistas.

Porque será que em Portugal não se faz o mesmo? ! Não tem sido por falta de haver quem se queixe... Jornais sérios e humorísticos, revistas, tudo tem diligenciado nesse sentido. Há talvez uma questão de *humanidade* no caso. E' que nem todos os inquilinos dum prédio têm telefonia.

Então o do 5.^o andar, que possui um bom aparelho, cheio de potência, abre-o completamente para que todo o prédio tenha «música no trabalho». Enfim, a *caridade no som*.

O caso dos automóveis, é outra demonstração — a de patriotismo — E' que nas estatísticas mundiais, ou nos esquecem ou quando aparecemos, é num lugar pouco lisonjeiro.

Vá de businar desenfreadamente, para que, e em especial os estrangeiros, tenham a noção dum fantástico movimento de veículos. E assim, neste e naquêle «barulho», desobre-se sempre uma pontinha de «amor pelo semelhante». Portanto, deve conservar-se a «chinfrineira»... tão amiga daquêles que têm de trabalhar.

Estatística

SEGUNDO as últimas estatísticas, a igreja evangélica conta na Alemanha 20.200 paróquias com um total de 16.000 sacerdotes. O Estado concedeu a esta igreja, em remuneração a pastores, em paramentos, para o ensino religioso, para as faculdades de teologia e para a assistência espiritual no exército, nada menos de 70 milhões de marcos, aos quais se devem acrescentar mais 150 milhões em impostos de igreja, que revertem em favor desta.

A igreja católica compreende na Alemanha 48 bispedos com mais de 11.000 paróquias e 33.000 sacerdotes. No Reich existem também 661 ordens e congregações masculinas com um total de 13.800 irmãos e 7.900 femininas com mais de

90.000 irmãs. O Estado dispendeu com a igreja católica, em 1936, 55 milhões de marcos e mais 120 milhões de imposto de congregações.

Nas igrejas realizaram-se 157.587 casamentos católicos ou sejam 99,74 % dos casamentos efectuados pelo Registo Civil. Das 390.340 crianças resultantes destes matrimónios foram batizadas 99,74 %. Nas Universidades do Estado existem 8 faculdades católicas às quais devem ser acrescentados mais 6 institutos teológicos. O número de estudantes de teologia católica, num total de 5.000 em 1935-37, manteve-se constante.

Procurando a verdade

SEGUNDO um jornal londrino, devem ler-se da maneira que se segue, as notícias vindas a público, para que possamos procurar-lhe a tão escondida verdade dos nossos tempos.

Confirma-se — *Contudo, não se sabe nada.*

Volta a confirmar-se — *A pesar das investigações efectuadas ainda nada se sabe.*

Afirma-se em... que foi confirmado — *Nada se sabe e não cremos que os embusteiros de... existam.*

Confirma-se categóricamente — *Corre rumor.*

Foi confirmado de maneira absoluta e categórica — *Não se desmente de todo o rumor.*

Por fim, foi absolutamente confirmado oficialmente e sem deixar lugar a dúvidas — *É possível.*

Formalidades

O Largo do Cadaval, que fica junto à rampa do acesso à estação do Rossio, vai ser transformado em Parque de estacionamento para automóveis.

Segundo acôrdo entre a C. P. e a Câmara Municipal de Lisboa, pertencerá ao Município a conservação do recinto, cuja propriedade continuará sendo daquela Companhia.

Para isso, continua o largo a ser vedado, todos os anos, a serventia do público, uma vez em cada semestre, pelo espaço de uma hora.

Eu ou nós?

UM estudante norte-americano teve a paciência de ler e estudar todos os discursos de Hitler, Mussolini, Daladier, Chamberlain e Roosevelt — para ver quantas vezes empregavam o «eu».

Descobriu que Hitler o emprega de 50 em 50 palavras. Mussolini, de 83 em 83 palavras. O presidente Roosevelt, de 100 em 100. Daladier, muito mais modesto, só diz «eu» uma vez em cada 244 palavras. E Chamberlain, mais modesto ainda, só de 250 em 250 palavras.

Todavia, sempre é melhor «eu», porque «nós», são coisas atadas...

Para ajuizar

O que a mulher não deve fazer:

Falar muito. Perder tempo em leituras frívolas. Perguntar o que não lhe importa. Ler romances realistas. Ajustar o vestido mais do que é preciso. Tornar as criadas suas confidentes. Deixar-se ficar horas esquecidas à janela.

Deixar-se de falar na vida alheia; sair o menos possível sósinha e para finalizar: não maçar nem aborrecer a família, principalmente o marido.

Teoria aprovada

A equipa de foot-ball constituída por dementes do Sanatório Psiquiátrico de Santa Agueda, em Bilbau, recomençou a sua actividade desportiva. Tem-se verificado que a prática do desporto representa um excelente processo curativo.

Donde se conclui, que o foot-ball é para doidos.



CASTELO DE SILVES — Cujas ruínas nos dizem ainda algo do seu passado e do seu brilho

Obanquete de homenagem

A O

Capitão-aviador

João de Sousa Soares

Conforme a imprensa da capital vinha largamente noticiando, realizou-se, no dia 11 do mês de Maio passado, promovido por um grupo de amigos e admiradores, um grande banquete de homenagem ao capitão-aviador João de Sousa Soares, antigo Governador Civil de Faro e actual Presidente da Câmara Municipal de Sintra, banquete este que constituiu uma verdadeira demonstração de simpatia e de apreço pela pessoa, qualidades e civismo do distinto homenageado. Numerosas entidades de destaque no meio lisboeta assistiram a êsse banquete, dando assim uma prova bem viva de quanto é justamente estimado e querido o capitão-aviador João de Sousa Soares.

Enaltecendo, com muita justiça e verdade, as qualidades de carácter, o brio militar e a envergadura política do homenageado, usaram da palavra os se-

guintes srs.: Dr. Alberto Sousa, Dr. Sousa Carrusca, Capitão Humberto Delgado, Padre Óscar Garcia, Alemão Mafra, Manuel Pinhanço, Francisco Batista, Carlos d'Ornellas, Manuel de Paiva, Félix Correia, representante do Queluz Atlético Club, Moreira Cardoso, Álvaro de Vasconcelos e Eduardo de Aguiar.

Em vibrante discurso, o capitão João de Sousa Soares, agradeceu, no fim, aquelas palavras de estima e de homenagem.

No decorrer do banquete foram recebidos muitos telegramas e muitas cartas de felicitações ao homenageado e de adesão àquela simpática festa. Entre as muitas pessoas que enviaram telegramas e cartas, registamos os seguинtes nomes:

Ex.^{mos} Srs. Dr. Manuel Rodrigues, Ministro da Justiça, Coronel Lobo da Costa, Francisco Casal Ribeiro, Hermenegildo Vizeu, João Soares Alvim, José Prego, Marragos e Pires, Afonso do Nascimento, Braz Vieira, António Monteiro, Francisco Lopes Costa, Cap. Pimentel, Ten. Moreira Lopes, Vasco Pessoa, José Ribatâmega, Hermenegildo Neves Franco, José Santana, Herdade, Vaz Ferreira, Santos, Sequeira, Abílio Cardoso, Dr. Morais Sarmiento, Ulisses Cortes, Pereira Machado, Cap. Deslandes, Tovar Faro, Antunes Cabrita, Amaral Pyrrrait, Fructuoso Gaio, José Lan, Dario, Vieira, D. Mafalda Rocha, Visconde de Idanha, Cap. José Guedes, Cap. Mendonça, António Tavares, Mário Ramirez, Eduardo Moura, Dr. José Louro, Pimenta, José Freitas Filho, José Frederico Ulrich, Domingos Godinho, Custódio Ferreira, Medina, Henrique Horta, Aníbal Martins, José Remechido, "Ecos de Sintra", Cap. Regalo Correia, Cónego Delgado, Alberto Soares Ribeiro, Luiz



A mesa de honra a que presidiu o sr. Dr. Álvaro de Vasconcelos que tem à sua direita o homenageado



Um aspecto da assistência ao banquete



Abreu, Ten. Toscano, Sport União Sintrense, Corpos Gerentes da Sociedade Filarmónica Aliados de Sintra, Direcção da Sociedade Primeiro de Dezembro, Alfredo dos Santos Sintra, Cap. Júlio Botelho Moniz, Eduino



Outro aspecto do banquete

Valente, Prof. Armando Leão de Carvalho, Joaquim Fontes, Gomes Branco, Alberto Totta, Coronel José Torcato Ramires Leiria, Ido Ferreira, Luiz Lupi, Dr. Jacinto Carreiro, Joaquim Mário Garcia Cunha, César Augusto Garcia, Dr. Sargo Júnior, Américo dos Santos, José Lapa, Junta de Freguesia de Almar-



Mais um aspecto do banquete

gem do Bispo, Junta de Freguesia de Queluz, Bombeiros Voluntários de Agualva-Cacém, etc.

Não é de estranhar, pois, que, sendo o homenageado uma pessoa que tem a estima e o apreço de tantas e tão distintas entidades, constituísse o banquete, que lhe foi oferecido, aquela demonstração de verdade e de justiça, já esperada. Com efeito, o quilate moral do distinto militar tinha — e tem — justa homenagem dêste teor.

Felicitamos efusivamente o capitão-aviador João de Sousa Soares, aplaudindo e secundando a merecida homenagem de que foi alvo, muito justamente.

Viagens e Transportes

"Sociedade Estoril"

Pelo novo horário, que entrou em vigor no dia 2 do corrente, os combóios alternados que iam directos ao Dáfundo passam a fazer paragem em Algés e dali continuam, com marcha alternada. Foi estabelecida nesta estação a sede de 1.^a zona, para efeito de assinaturas, que, até agora, era no Dáfundo e ali foi extinta.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A partir do dia 5 os combóios mistos n.^{os} 41 e 42, da linha do Vale do Vouga, que se efectuavam, entre Sernada e Viseu, às segundas, terças, quintas e sábados, passam a efectuar-se, também, na primeira quarta-feira de cada mês, dia de mercado em Vouzela.

Também a partir daquele dia a C. P. atribue distâncias próprias ao apeadeiro de Pereiras, situado ao quilómetro 263,287 da linha do Sul, entre as estações de Santa Clara-Saboia e de S. Marcos.

— Uma portaria publicada no "Diário do Governo" mandou modificar os regulamentos de sinais das empresas ferroviárias, na parte referente à sinalização de combóios.

Linha de Cintura do Pôrto

Foi encerrado o apeadeiro de Triana e abertos à exploração os de Rebordões e de Pedrouços da Maia, que fazem serviço interno de passageiros, sem bagagem.

AS NOVAS CARRUAGENS

DA C. P.

Conforme noticiámos, a bordo do vapor norueguês *Cypria* chegaram já a Lisboa sete das novas carruagens que constituem a primeira remessa da encomenda feita a uma firma de Filadélfia pela C. P.

As outras restantes 21 carruagens devem chegar brevemente em três navios. Trata-se de ótimo e moderníssimo material que a Companhia dos Caminhos de Ferro, não se poupando a esforços, adquiriu num dos mais importantes centros industriais do mundo onde a técnica do fabrico de material ferroviário é das mais perfeitas e progressivas.

Todas as carruagens são especialmente construídas com uma liga inoxidável e estão equipadas com baterias alcalinas "Edison" de que é representante em Portugal a conhecida firma C. Santos, L.^{da}.



Praia do Estoril

A Costa do Sol

Região que deslumbra — Panorama de rara imponência

Lisboa tem hoje, realmente, uma posição excepcional para constituir ponto de atracção de nacionais e estrangeiros.

Está servida a cidade por um triângulo de turismo, de que ela é um dos vértices. A Costa do Sol e a região de Sintra são outros dois.

No conjunto — uma admirável visão de panoramas e lugares de condições turísticas, de beleza inigualável.

Servida, dentro em breve, por uma auto-estrada, a primeira que se constroi no nosso país — realização integrada no plano de comemorações do Duplo Centenário da Fundação e Restauração de Portugal — Lisboa vai ficar ligada, em magníficas condições, à Costa do Sol.

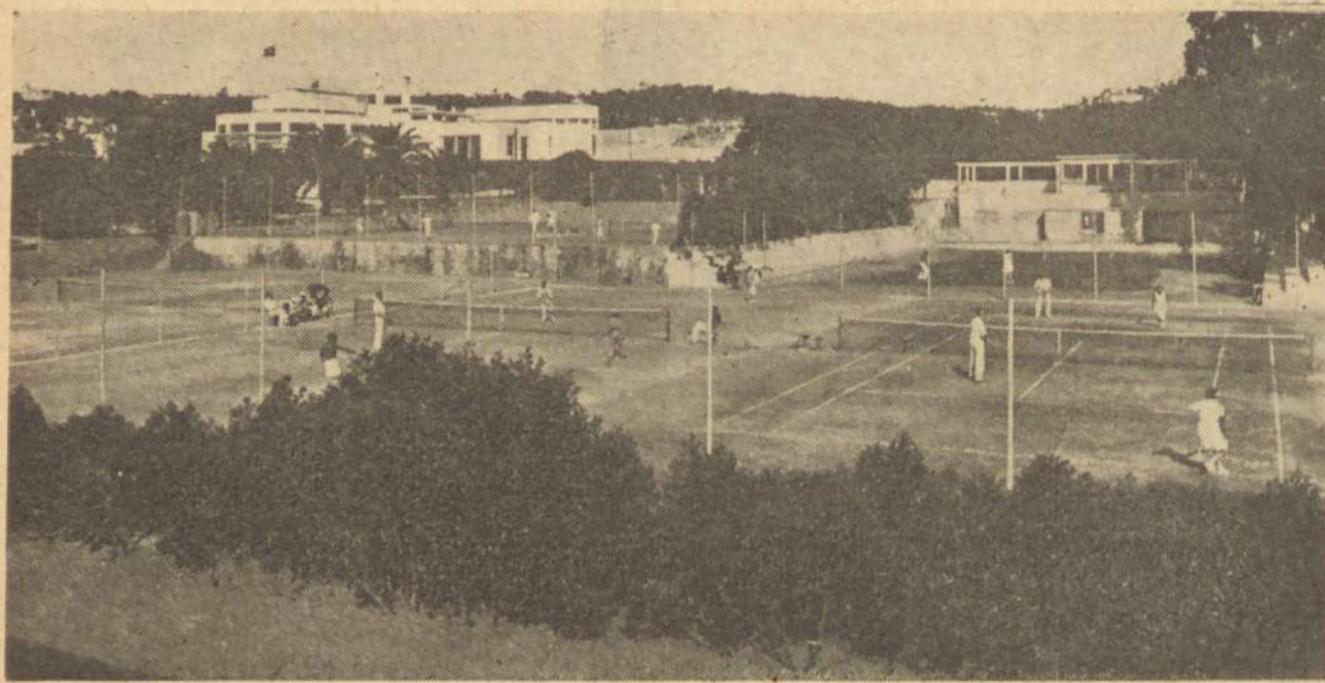
Os Estoris compreendem quatro povoações, S. Pedro do Estoril, S. João do Estoril, Estoril e Monte Estoril, banhadas pelas águas da baía de Cascais e tão próximas umas das outras que quase constituem uma povoação única, formando no seu

conjunto como que um grande jardim, povoado de interessantes «chalets» de variada arquitectura, Casino, bares, restaurantes, escola de equitação, pavilhão de «tennis», hoteis magníficos, em tudo rivalizando com o que de melhor se encontra nas grandes praias do estrangeiro.

Qualquer das povoações e, portanto, das respectivas praias, é linda, quer pela sua situação, quer pela suavidade do clima.

Há nos Estoris os bons ares da serra, dos pinhais e do mar, ares magníficos que purificam os pulmões e reanimam o organismo, desfalecido e doente, como há, também, uma exuberância de flores exóticas e de deliciosos frutos, a par dum azul do firmamento e do mar sem outro que se lhe compare, azul de transparência divina que se ostenta na mais larga e sugestiva impressão de beleza.

Os panoramas que dali se disfrutam são de uma rara imponência: a serra de Sintra, grandiosa e alta, erguendo-se como um castelo de sonho; a



Tennis do Estoril

«Enseada Azul», formidável aspecto do mar, que se conserva quase todo o ano de côr sàdia e limpa, e que habitualmente se conjuga com a côr estonteante do firmamento.

Terra e mar deslumbram pelo que contêm de sumptuoso e pelo que sabem transmitir de salutar, envolvendo num socêgo e numa tranqüilidade apetecidos o ambiente famoso que idealisam os que procuram dar largas à sua imaginação ou cura radical às impertinentes doenças que são o flagelo e a ruína de muitas existências que se sentem animadas a reagir pelo franco entusiasmo de viver.

O sol é a alma festiva dos Estoris. Mal abre a manhã ei-lo, carinhoso, a espalhar a sua luz doirada pela formosura invulgar de tão adorável região. E ao anoitecer, cançado o sol de beijar tanta profusão de beleza, é novo encantamento surpreendê-lo a enconchar-se no além, na fita sumptuosa do horizonte, reflectindo nas águas quietas e pesarosas a rubra côr do seu rastro de fogo.

UMA NASCENTE TERMAL DE PRIMEIRA ORDEM

O Estoril é uma estância de primeira ordem sem nada ter que invejar às melhores estâncias do estrangeiro, conseguindo-se por esta forma fixar entre nós durante algum tempo uma parte dessa aluvião de estrangeiros que todos os anos procuram os grandes centros turísticos europeus, proporcionando-se-lhes aqui tanto ou mais conforto do que êles encontram lá fora.

No Estoril há uma nascente termal, cujas águas se acham devidamente captadas e canalizadas para o estabelecimento fisioterápico que se encontra montado à altura da sua categoria. Fazem-se ali tratamentos de hidroterapia, fototerapia, maçoterapia, termoterapia, electroterapia e macanoterapia — serviços êstes aperfeiçoadíssimos sob a direcção de distintos clínicos. A par dos agentes físicos, a ginástica e uma

grande piscina de natação — das melhores do país — com água termal a 25 %. Aberto todo o ano, este estabelecimento termal reúne todas as condições, sendo considerado o primeiro da Península. As principais indicações nos tratamentos nas termas do Estoril são: artritismo, reumatismo,gota, aparelho circulatório e gastro-intestinal, doença das senhoras, obesidade e desintoxicação, linfatismo e escrufulose.

Ingleses, alemães e espanhóis, passam nos Estoris a época do inverno, atraídos pela suavidade do clima, suavidade que, reunida aos mil e um outros encantos com que a natureza dotou uma tal região, faz com que ela seja já bem conhecida de todo o mundo culto.

UM CLIMA SÉM TEMPERATURAS IRREGULARES E SEVERAS

Nos Estoris vive-se com satisfação e com aquela franca alegria de viver, numa tranqüilidade absoluta, fortificados pelo sol que tonifica o organismo, produzindo-lhe novos elementos de duração e conservação, porque tudo quanto ali nos rodeia é profundamente belo.

O clima excepcional e único dos Estoris pode bem considerar-se o mais próprio para os africanistas, isto é, para aqueles que, enfraquecidos e depauperados por longas e demoradas permanências nas regiões insalubres, consumidos e martirizados pelas febres constantes ou abatidos pela demolidora neurastenia, procuram salvar-se. Os que chegam das Áfricas, na ânsia de mais completo socêgo para um breve regresso à vida de actividade após um natural descanso que lhes impõe o seu passado em terras que lhes gastaram a energia, a saúde e os nervos, instalam-se no Estoril, o poético rincão da eterna primavera, que possui alegria à farta e magnífico ar, muitas flores a emoldurar as casitas de bem visível asseio, afastando-se do movimento e da confusão da cidade, completamente entregues à idéia de uma cura rápida, espécie de rejuvenescimento, sem invernos ríspidos, de in-



Um interessante aspecto do Parque do Estoril

cómodas ventanias e de temperaturas irregulares e severas.

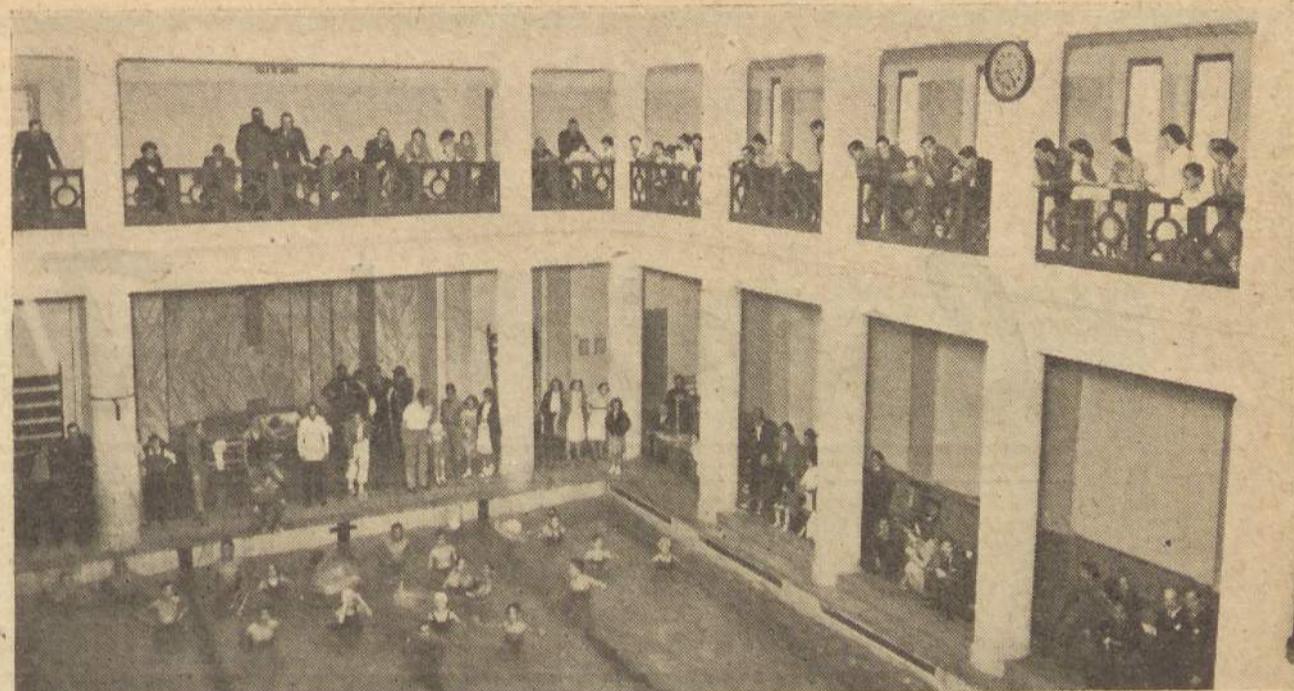
ESTORIL, GRANDE CENTRO DE DIVERSÕES

Mas, se ao mesmo tempo se deseja a vida ruídos, de folguedos, animadoras festas, aparatosos bailes, jantares apetitosos e tudo o mais que desperte o entusiasmo para a satisfação de viver, também no Estoril tudo se encontra sem dificuldade, bastando para isso uma visita ao Casino, estabelecimento surpreendente e cheio de encantos, certos, como estamos, de que mesmo no estrangeiro há poucos edifícios que se lhe comparem.

Quem uma vez lá entre fica absolutamente maravilhado, tais são as atracções que encontra e o deslumbramento que o cerca. No Casino do Estoril há, sobretudo, o aspecto bem frisante da grandiosidade e da imponência. Dêle se gosa a contemplação soberba do mar, dêsse mar que sabe entusiasmar-nos e enlevar-nos pelas suas *nuances* e pelos seus caprichos, e que nos deixa quase sempre envoltos numa infinita suavidade, tão infinita como a sua extensão que a vista perde no além, na linha enternecedora do horizonte. Mas, não é só o mar que arrebata a vista, que deslumbra a vista e emociona, é ainda tudo quanto rodeia o famoso Casino, árvores e plantas, flores e arbustos, todo um estendal de vegetação delicada.

Mas o Casino do Estoril impõe-se, especialmente, como Palácio de Festas. As suas salas e vastos salões, decorados com o maior gosto por mãos habilidosas de artistas, estão sempre abertos para as mais belas manifestações de arte. Há ali todo o conforto e o mais completo ambiente para atrair o seu público distinto, esse público que sabe divertir-se e que sabe apreciar os esforços e as iniciativas das mais arrojadas e inteligentes empresas.

Justo é dizer-se que ao Casino do Estoril vão as maiores celebridades artísticas de todo o mundo, e que as suas atracções são constantes, de maneira a proporcionar sempre as mais extraordinárias no-



Piscina do Estoril

vidades. Está em festa permanente esse Palácio dourado, de uma das mais belas praias de Portugal, Palácio que à noite atinge a fantasia de um sonho pela sua feérica iluminação, e que de dia se mantém animadamente, graças à sua concorrência elegante e inalteravelmente chic.

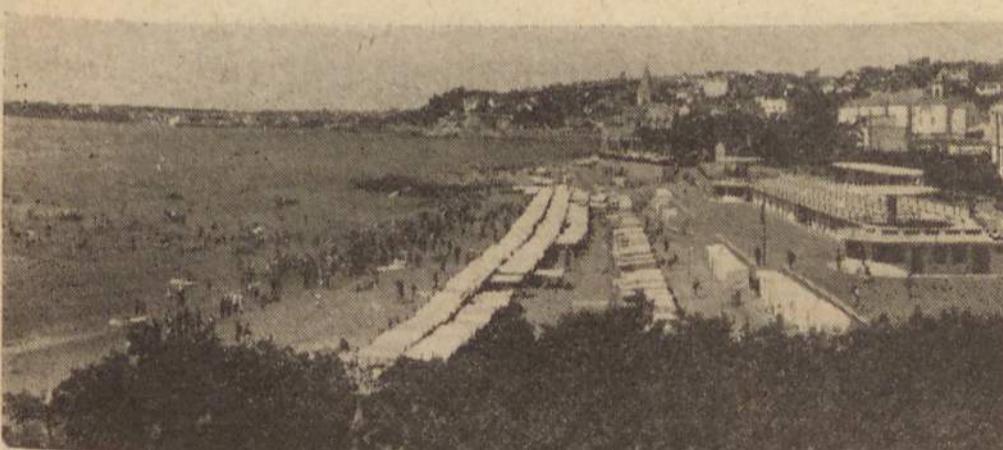
Baile e música são os dois números obrigatórios do programa de todas as noites, números que só por si representam o atractivo mais retumbante do Casino do Estoril — esse imponente Casino que em Portugal não tem competidor e que mesmo lá fora dificilmente encontra rival.

PRAIAS MARAVILHOSAS... MAR QUE ENFEITIÇA...

As praias dos Estoris são, por assim dizer, comuns, pois ligam-se umas às outras, apresentando a grande extensão das suas areias banhadas pelas águas transparentes do oceano um espectáculo surpreendente, pela sua magnitude e pela elegância da sua curvatura, fazendo parte integrante da pitoresca baía de Cascais.

E o mar — o mar português que enfeitiça a nossa gente e traz alegria e vigor a todos quantos se abeiram dele — dá-lhes extraordinária vida e animação. As praias, no verão, enchem-se todos os dias de milhares de pessoas — senhoras, homens e crianças — que vivem na água e na areia horas de grande encantamento, revigorando energias, cuidando do corpo e dando repouso ao espírito. Na

praia do Estoril, o Tamariz é ponto de reunião obrigatório de gente de bom tom, parada de mundanismo e elegâncias, e todos os anos, na época balnear, se realizam com notável brilhantismo regatas, elegantes iniciativas que lhe dão permanente alegria e animação e constituem também forte motivo de atracção, pela nota vibrante e emotiva que este desporto náutico, certamente um dos mais interessantes, dá ao entusiasmo dos banhistas e dos numerosos frequentadores daquela animada praia.



Balneário e Praia do Estoril

Locais de Turismo

A "Costa do Sol" — Estoril

Por GUILHERME CARDIM

A «Costa do Sol» em Portugal é, em proporção à área do nosso país, uma vasta região de turismo.

Grandiosa pelas belezas naturais e também, felizmente, já o é pelos aformoseamentos dotados pela mão do homem.

Encantadora pela sua posição geográfica que lhe dá uma finura, uma graça, um ambiente de beleza, que bem pode classificar-se de Paraíso da Europa.

No momento que passa, a Costa do Sol, e especialmente o seu centro, o Estoril, o verdadeiro coração desta abençoada terra, gosa duma situação privilegiada no mundo e pode classificar-se, sem receio de qualquer desmentido, como região turística de primeira categoria.

Para aqui convergem tôdas as atenções pelo socêgo e ordem que se observam como um facto, ultra importante; pelo especial clima, perfeitamente temperado; pelo sol, único de resplendor no globo terrestre e pela forma distinta, amável, absolutamente cativante como sabem e praticam todos os seus naturais e os aqui residentes de há muito.

Não temos que nos admirar da procura dêste torrão português do desejo imenso de virem para êste abençoado cantinho da Europa fixando residência ou, ao menos, passar uns dias ou ainda mesmo, apenas umas horas.

Estacionar uns momentos nêste Paraíso equivale certamente a apagar da nossa memória os muito maus bocados que passamos durante a existência!

Não temos necessidade de expedir mais reclame, não precisamos de fazer soar a trombeta da fama, basta manter a nossa tradição e continuar engrandecendo, dia a dia, esta terra de sonho lindo, para que todos nos visitem, nos estimem e, junto ou longe de nós, nos apreciem bem — com justiça — classificando a nossa Pátria e êste local privilegiado, do maior exemplo de turismo internacional pelo valor que lhe deu a natureza e por aquele que todos nós já sabemos compor e elevar.

Assim, temos admirável turismo nacional e internacional.



Monumento das Descobertas na Exposição do Mundo Português



Palácio-Hotel

BENIGNO FRANCISCO

DROGARIA, FERRAGENS E VIDROS

Sub-Agente da «Shell Company of Portugal, Ltd.»

Rua Costa Pinto, 126 — Telef. P. A. 96 — PAÇO D'ARCOS

PENSÃO «ROYAL»
CHALET ELISA — AVENIDA SABOIA
MONTE ESTORILRecomendada pelo seu óptimo tratamento e condições higiénicas
Soberbo panorama sobre o mar — ABERTA TODO O ANO**J. SIMÕES CARNOTO (Herdeiros)**

com Oficina de Torneiro Mecânica

Empreiteiros de canalizações para água fria e quente e luz eléctrica

APARELHOS SANITARIOS

Canalizações em chumbo, metal e ferro laminado, torneiras de todas as qualidades, candieiros de latão com ornatos e simples, esquentadores para banho, bacias para retrete com tampa de mogno dos melhores sistemas, bidets de louça, sanitas, lavatórios e autoclismos, montagens de bombas, tubos de borracha com espiral para rega de jardins, agulhetas e ralos, tulipas nacionais e estrangeiras, conserto e montagem de campainhas eléctricas. Pessoal habilitado. — Orçamentos grátis. — PREÇOS RESUMIDOS

Avenida Valbom, 6 e 8 — Rua da Palmeira, 28 30 e 32

Telefone 39 — Cascais

CASCAIS**RESTAURANTE CASA DA LAURA**Explêndido serviço de cosinha — Especialidade em mariscos
PASTELARIA E BAR — Lindos terraços sobre o marMagnificent terraces overlooking the bay
First class restaurant, Bar and «Patisserie»

Rua Tenente Valadim, 8 — Avenida da República, 24

Telefone: **CASCAIS 64****Pensão Moreira**

A mais preferida pelo seu conforto e tratamento

MÁXIMO ASSEIO—BOA COSINHA

Ótimos quartos—PREÇOS MODERADOS

PAÇO DE ARCOS**PENSÃO «ROYAL»**
PRAIA DAS MAÇÃS (SINTRA)Recomendada pelo Automóvel Clube de Portugal
AMPLE SALÃO SOBRE O MAR
ABERTA TODO O ANO**LEITARIA PARISIENSE**Completo Sortido de Licores Nacionais
e Estrangeiros. — Manteigas de Avanca. —
Carnes Frias. — Esmerado serviço de chá, café
e torradas. — O maior sortido de Whisky e Gins.

ESTA CASA ENCONTRA-SE ABERTA ATÉ ÁS 2 HORAS

129, Rua do Alecrim, 131 e Praça Luís de Camões, 2

TELEFONE: 29727

L I S B O AA COMERCIAL COMPLETO SORTIDO
DE GENEROS DE MERCEARIA
Louças, Vinhos Finos e de Pasto — Aguas de Mesa e Minerais**Henrique Salustiano Lourenço**

Alameda dos Combatentes da Grande Guerra, n.os 31 a 39

Telefone 52-Cascais

CASCAIS

ESTORIL

COSTA DO SOL

a 3 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALACIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

HOTEL DE ITÁLIA

Preços moderados

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico.

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar.

Restaurante — Bar

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

STAND DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO

ABERTO TODO O ANO

Cinema — Concertos — Festas — Dancing

Restaurante — Bars — Roleta — Banca

Francesa — Baccarat

Para informações detalhadas dirigir-se à Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Pensão Boa-Ventura

Monte Estoril

Telefone Estoril 325

Alugam-se quartos confortáveis com pequeno almôço.

OPTIMA PENSÃO

PREÇOS MÓDICOS

Água quente e fria em todos os quartos
AQUECIMENTO CENTRAL

Hotel de Inglaterra

O mais bem situado e o mais próximo do Casino do Estoril. — Inaugurado recentemente com todo o conforto moderno. Aquecimento e água corrente quente e fria em todos os quartos

DIÁRIAS DESDE 35\$00

ASCENSOR PARA TODOS OS ANDARES

ESTORIL Telefone: 161 PORTUGAL

Sociedade Agrícola

de Oeiras, L.^{da}

RAMO AGRÍCOLA
CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE GADOS
ABASTECIMENTO DE CARNES

CORRESPONDENTE DO BANCO DE PORTUGAL

Escritório em PAÇO D'ARCOS

Rua Vista Alegre, 7 a 9
e Rua Costa Pinto, 61 a 67

TEL. 123 — P. B. X.

HOTEL MIRAMAR

MONTE ESTORIL

Elevador

Água quente e fria em todos os aposentos

AQUECIMENTO CENTRAL, ETC.

AMERICAN BAR

TELE { FONES 10 E 146 | ESTORIL
GRAMAS MIRAMAR }

PENSÃO ZENITH

Amplos e higiênicos quartos com água corrente quente e fria

Aquecimento central — O melhor serviço de mesa

DIÁRIAS DESDE 25\$00

MONTE ESTORIL

Telefone: 202

PORTUGAL

Imprensa

"VIDA FERROVIARIA"

Temos presente o n.º 66 do jornal "Vida Ferroviária". Entre a sua boa colaboração destaca-se uma bela reportagem do seu redactor Rosa Barros sobre a interessante festa do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que teve lugar este ano na Cidade de Santarém.

"DIÁRIO DE COIMBRA".

Completou o X aniversário de existência o nosso colega "Diário de Coimbra", cuja acção em prol daquela cidade tem sido notável.

Apresentamos-lhe os nossos cumprimentos.

"DIÁRIO DO ALENTEJO"

No dia 1 do corrente festejou o seu oitavo aniversário, o "Diário do Alentejo", importante jornal regionalista.

Endereçamos-lhe os nossos votos de longa vida.

"COMÉRCIO DO PORTO"

E

"JORNAL DE NOTÍCIAS"

Acabam de comemorar, respectivamente 86 e 52 anos de vida, os jornais nortenhos, "Comércio do Pôrto" e "Jornal de Notícias", brilhantes representantes da imprensa portuguesa.

A sua já longa e honrada vida merece-nos a maior consideração, e por tal, fazemos os mais ardentes votos para que continuem trilhando o caminho que até agora têm feito, para bem do país.

No oitavo aniversário do Grupo Desportivo "Atlantic"

Na tarde de 10 de Junho, realizou-se, nas instalações da Companhia "Atlantic", em Cabo Ruivo, uma linda e animada festa, para comemoração do oitavo aniversário da constituição do Grupo Desportivo daquela importante empresa de petróleos.

Todo o pessoal da Companhia "Atlantic" ali compareceu, estando também presentes os membros da Direcção. As famílias dos empregados contribuíram também com a sua presença para o brilho e animação da festa.

As provas de aptidão profissional, como as corridas de barris e bidons vazios despertaram o maior interesse, bem como a inauguração do Campo de Basket-Ball pelos Grupos "Campo de Ourique" e "Atlantic". A "Gimkana Atlantic 1940" entusiasmou toda a numerosa assistência.

Encerrou-se a festa com a distribuição dos prémios das provas do "Aniversário Atlantic".

Linhas Portuguesas

Locomotivas a óleos pesados em experiência

Está-se procedendo a modificações nalgumas locomotivas, afim de se utilizar os óleos pesados em substituição do carvão, cuja aquisição é difícil presentemente.

No trajecto Lisboa a Entroncamento, já circularam algumas dessas locomotivas, sendo as experiências coroadas do maior êxito.

Aguarda-se o parecer dos engenheiros e inspectores da Tracção.

A estação de Évora vai ser embelezada

Foram já iniciadas as obras para a remodelação do edifício da estação de caminhos de ferro de Évora, tendo-se feito já a demolição do velho casarão contíguo à mesma.

Melhoramentos

Na estação do Rossio, está-se trabalhando afinadamente em diversos melhoramentos, os quais nos meses de Junho e Agosto serão inaugurados.

Na ala direita da Estação Lisboa-R., à entrada do túnel, edifica-se para substituir o antigo um posto de manobras de agulhas e sinalização eléctricas. Este edifício compõe-se de rés do chão e primeiro andar, de construção em cimento, e dotado de magníficas dependências para a instalação de "cabines" de telegrafo, gabinete de inspecção, chefia da "gare" e factores.

Além, doutras obras de modernização a efectuar nas diversas secções, há a inovação dos postes luminosos, indicadores das horas, e partidas e chegadas dos comboios.

Também na estação de Campolide, há obras em curso, como a construção do aqueduto e lançamento de novas linhas.

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 colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

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

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XVII

DA IMPRENSA: (Atrazado)

Segundo informações de Londres publicadas no diário parisiense «Paris-Soir», a Alemanha procura derivar para os mares do Extremo Oriente parte da sua frota de submarinos, que, naquelas paragens, actuariam contra a navegação comercial. Torna-se, porém, indispensável a obtenção de uma base para os submersíveis e, assim, o Governo do Reich pretende negociar com o Japão a cedência de quaisquer locais apropriados para tal fim. O local escolhido seria a ilha de Hainão, que é um ponto estratégico de grande valor, ao largo das costas da Indochina, e foi ocupada pelas tropas nipónicas. Pelo menos, oitenta submarinos seriam transportados pelo caminho de ferro transiberiano em peças desmontadas, até à baía de Baleine, próximo da base naval de Vladivostock, de onde, reconstruídos, seguiriam para Hainão.

— O combóio em que viaja o Duce passou esta noite em Florença, pelo que foi publicado o seguinte comunicado:

«O combóio especial em que viaja Mussolini, depois de ter estacionado durante a noite em Brossonone, chegou, no meio de uma tempestade de neve, à estação fronteiriça de Brenner às 9 e 30 horas. O Duce, na companhia de Ciano, apeou-se e recebeu no cais as homenagens das autoridades locais. Seguidamente passou em revista a guarda de honra».

Mussolini, que envergava o uniforme negro do partido, foi recebido pelo prefeito, pelo secretário geral e pelo comandante do corpo do Exército de Bolzano. A estação estava isolada por um cordão de tropas. A neve continuava a caír abundantemente.

O Duce passou em revista duas companhias de caçadores que estavam alinhadas no cais e conversou depois com o comandante do corpo de Exército enquanto aguardava a chegada de Führer. Este, acompanhado por von Ribbentrop, chegou à estação da fronteira do Brenner, em território italiano, às 10 e 10.

Hitler saudou Mussolini de maneira cordeal. Depois de terem passado em revista a companhia

de honra, o Duce e o Führer dirigiram-se para o salão da carruagem de Mussolini.

Foi ali que, às 10 e 30, principiou a conferência, à qual assistiram Ribbentrop e Ciano.

A entrevista durou duas horas e meia. Enquanto os dois estadistas e os seus ministros dos Negócios Estrangeiros se reúniam no salão, os membros das comitivas do Duce e do Führer e o Embaixador da Alemanha em Roma juntaram-se numa outra carruagem do comboio especial de Mussolini.

Entre estas personalidades figuravam, do lado italiano: Sebastiani, chefe da chancelaria privada do Duce; Anfuso, chefe de gabinete do Ministro dos Negócios Estrangeiros; barão de Geisser Celesia, chefe do protocolo; e do lado alemão: dr. Dietrich, chefe da Imprensa do Reich; os ajudantes de campo pessoais de Hitler; barão von Doernberg, chefe do protocolo; e mais algumas individualidades do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Depois do almôço, servido na carruagem-salão, Hitler e Ribbentrop partiram para a Alemanha às 13 e 8. Cinco minutos depois Mussolini partiu para o sul. A despedida entre os dois homens de Estado foi muito cordial. Da janela da carruagem, o Führer mais uma vez apertou a mão do Duce.

No momento em que o comboio de Hitler se punha em marcha, Mussolini e o chanceler alemão trocaram uma última saudação com o braço direito levantado.

— «London Transport» (Transporte Londrino) companhia que superintende no complicado sistema de transportes da cidade, há anos que vem realizando nos comboios subterrâneos de Londres um programa vasto de reconstrução e modernização.

Os esforços maiores para modernizar o sistema têm sido orientados no sentido de conseguir-se maior conforto para os passageiros, eliminar-se todo o ruido desnecessário, prolongar as linhas até aos arredores distantes e tomar todas as medidas possíveis de segurança contra riscos de guerra.

«London Transport» superintende em toda a circulação — incluindo a de «omnibus» e coches motorizados — até à distância de vinte cinco milhas fóra de Londres. A sua fôlha de férias compreende 87.000 empregados. Uma das suas estações — Charing Cross — tem um movimento anual superior a 41.000.000 de passageiros. Em 1939 — tomado-se o serviço de «omnibus» em linha de conta — a companhia transportou 3.872.000.000 de passageiros ao trabalho ou recreio.

A-pesar-dos encargos extraordinários trazidos pela guerra, a Companhia inaugurou dois prolongamentos importantes de linha. Abriram-se novas estações em St. Pauls, King's Cross e High Street, Kensington.

Para se precaver contra riscos de guerra, «Lon-

don Transport» empreendeu a construção de muitas obras defensivas cujo custo só em Londres, se calcula em £ 1.000.000.

— Os círculos oficiais italianos mostram-se satisfeitos com a excelente organização dos transportes de carvão alemão para a Itália. Diariamente atravessam a fronteira italiana 65 comboios de carvão, em sete pontos diferentes.

— Vindos de Warnemuende, tropas alemãs e um comboio blindado foram transportados pelo «ferry-boat» para Gjedeew, tendo começado dali o avanço para o Norte.

— Progredindo rapidamente, e sempre sem encontrar resistência, o invasor ocupava Copenhague e a linha terminal ferroviária desta cidade, cortando deste modo as comunicações com Malmoe.

— À beira do Sena, em «qualquer parte», a montante de Paris, 4.000 toneladas de sucata dormem em grandes terrenos vagos. Uma via férrea irregular percorre este amontoado metálico que ela reforça de tempos a tempos, despejando ali novos vagões.

— A Rússia apresentou novos pedidos à Finlândia os quais incluem: 1.º, conclusão imediata de um acôrdo económico; 2.º imediata construção do caminho de ferro para a fronteira da Suécia; 3.º formação de companhias mistas, com elementos russos e finlandeses para a exploração de minérios devendo a Rússia obter 45 por cento do níquel extraído das minas finlandesas.

— A algumas centenas de metros do inimigo os sapadores alemães haviam-se apoderado recentemente de comboios de mercadorias e de locomotivas francesas que se encontravam na Terra de Ninguém. Esta façanha não foi fácil. Sob a protecção de sentinelas que vigiavam os franceses, os soldados de engenharia desviaram o material para o lado alemão. Desta maneira entraram nas nossas linhas 325 vagões e quatro locomotivas.

— Nos últimos anos a Alemanha desenvolveu consideravelmente a sua posição na importação iraniana, principalmente em consequência da importação crescente de máquinas, ferramentas, artigos de ferro e aço, material ferroviário e camiões. A Alemanha tomou parte muito activa na construção da via férrea transjordânica, que corta o país num comprimento de 1.400 quilómetros na direcção Norte-Sul. A Alemanha participa hoje com 22 % na importação iraniana, ocupando o segundo lugar entre os fornecedores do Irão, enquanto a importação de mercadorias inglesas diminuiu de 23 para 8 %.

— A «rádio» desta cidade informou que as comunicações ferroviárias entre a Suécia e a Noruega são quase normais onde a redução é mais considerável é na linha Kangsvinger-Oslo.

A-pesar-da escuridão geral, o serviço de caminhos de ferro foi mantido em toda a Dinamarca

durante a noite, tal como o serviço de tranvias, autobus e taxis nas grandes cidades. A direcção dos caminhos de ferro do Estado anuncia que os dois serviços de transbordo de Ocresund com destino à Suécia foram suspensos até nova ordem. Além disso todos os vôos comerciais e de tráfico civil são proibidos sobre Copenhague.

— Foram presenciadas cenas dramáticas nas ruas e nas estações de caminho de ferro, da Noruega, na precipitação do exodo.

— Os combates foram particularmente dramáticos na região de Askim, onde os noruegueses fizeram ir pelos ares uma ponte do caminho de ferro sobre o rio Glommen, no momento em que sobre ela passavam vários «autobuses» alemães carregados de tropas. Os noruegueses destruiram ainda vários troços de via férrea.

— O ministério do Ar declara ser absolutamente falsa a notícia divulgada pela agência oficial alemã, segundo a qual a aviação inglesa lançara bombas sobre uma pequena estação de caminho de ferro de Scheswing-Holstein.

— Parece que as tropas germânicas tentam refugiar-se na Suécia, mas os noruegueses destruíram vários troços de via férrea.

— Na fronteira de Oldenzaal, onde param os comboios vindos da Alemanha, mantém-se o contacto com o Reich. Além deste ponto, nenhuma outra via ferroviária funciona nesta fronteira.

— Os alemães que avançavam ao longo do caminho de ferro de Narwick foram atacados pelas forças norueguesas comandadas pelo major Omdahl.

— Os edifícios públicos, estações de caminhos de ferro, fábricas eléctricas, pontes sobre o Tamisa estão guardados.

— O «Daily Telegraph» dá notícia de que a Bulgária está a dar inteira cooperação ao plano de fornecer a Alemanha de petróleo vindo da Rússia. Tanto a Alemanha como a Rússia estão a financiar o movimento eslavo na Europa Oriental. O petróleo vindo de Baku será enviado num percurso de 320 quilómetros, por caminho de ferro, para Batoum, no Mar Cáspio, donde será embarcado para Varna em navios de, pelo menos, 7 mil toneladas. Dali, o caminho de ferro do governo búlgaro transportá-lo-á, num percurso de 190 quilómetros até Russchuk, pôrto do Danúbio, fronteiro a Giugiu, donde será transportado para a Alemanha, por esse rio, em barcaças. Para esse fim, os caminhos de ferro do Reich cederão por empréstimo à Bulgária 300 vagões tanques. A exportação de petróleo da Rússia será naturalmente camouflada como destinando-se ao consumo interno da Bulgária.

— As forças britânicas que desembarcaram no fiorde de Romsdals avançam sobre Dombas pelo caminho de ferro de Dovre.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 102, II série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 18 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 24:

Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, segundo oficial do quadro permanente — concedido, ao abrigo da alínea b) do artigo 15.º da lei n.º 403, de 31 de Agosto de 1915, a partir de 28 de Fevereiro do corrente ano, o abono do vencimento de exercício que deixou de ser abonado ao primeiro oficial António Pinto Serra, cujas funções vem desempenhando cumulativamente com as do seu cargo. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 104, II série, de 6 de Maio, publica o seguinte:

Por portaria de 18 do corrente mês, visada pelo Tribunal de Contas em 29:

Eugénio de Campos Amaral, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente de engenheiros mecânicos desta Direcção Geral — promovido, mediante concurso documental, a engenheiro de 1.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 29 do corrente:

José Alves Franco, mestre de obras adido dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 105, II série, de 7 de Maio, publica o seguinte:

Tendo a comissão administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado solicitado um inquérito sobre os factos que a levaram a dispensar os serviços do antigo médico director do Sanatório Carlos Vasconcelos Pôrto, de S. Braz de Alportel, Dr. Alberto Júlio Loureiro de Sousa: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear o delegado do Procurador da República na 6.ª vara da comarca de Lisboa, Dr. Luiz de Abreu Alarcão de Oliveira Guimarãis, para proceder ao referido inquérito, dentro do prazo de trinta dias, com direito a transporte e à ajuda de custo diária de 36\$, nos termos do decreto n.º 9:799, para as deslocações que forem necessárias, um e outra custeados pelo referido Fundo de Assistência.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja am-

pliado por mais cento e vinte dias, a contar da data em que expirou, o prazo a que se refere a portaria de 14 de Dezembro de 1939 para a firma Sanfer, Limitada, apresentar o projecto definitivo de uma linha férrea funicular entre a vila de Sintra e o Parque da Pena.

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para o preenchimento de vagas de engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 195, 2.ª série, de 22 de Agosto de 1939:

- 1.º — José Pereira Zagalo.
- 2.º — Rui António Marinho de Almeida de Sampaio e Melo.
- 3.º — Eduardo Henrique Silva de Carvalho.
- 4.º — António Duque Martinho.
- 5.º — Egas de Fontes Pereira de Melo Monteiro de Barros.
- 6.º — Alberto de Ilundain Ramalho Fontes.
- 7.º — Rui José de Oliveira Pegado.
- 8.º — Custódio Gonçalves Palma.
- 9.º — Alexandre de Lancastre Araújo Bobone.
- 10.º — Vicente Horta Galvão de Almeida Brandão.
- 11.º — Torcato de Sotto Mayor Alvares Ribeiro.
- 12.º — Joaquim António Rojão.
- 13.º — Ireneu Moreira Pais.
- 14.º — Manuel Basílio do Carmo Chaves Marques de Sá Carneiro.
- 15.º — Álvaro dos Santos Ferreira.

O presente concurso é válido para o preenchimento das vagas existentes e das que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 106, II série, de 8 de Maio, publica o seguinte:

Por despacho de 5 do corrente:

Jaime da Costa Simões, escritorário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Margarida Estela Soares Leite, idem, idem — idem trinta dias.

Francisco José Pulido, escriturário de 2.ª classe, idem — idem, trinta dias.

Diogo José Cavaco, medidor adido, nos termos do decreto n.º 26:504, idem — idem, trinta dias.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, declarar sobrantes, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, três parcelas de terreno, com as superfícies de 26, 171,40 e 95 metros quadrados, localizadas a primeira e a terceira à esquerda da linha férrea do Tâmega, entre perfis 810 e 814 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, e a segunda à direita da referida linha férrea, entre perfis 811 e 813 do mesmo lanço.

As mencionadas parcelas estão situadas no lugar da Portela, freguesia de S. Martinho de Arco de Baúlhe, concelho de Cabeceiras de Basto e distrito de Braga, e confrontam: a primeira e terceira ao norte e nascente e poente com

Januário de Oliveira e ao sul com caminho de ferro, e a segunda ao norte com caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com Januário de Oliveira.

As parcelas de terreno estão sujeitas a reversão, nos termos do disposto do artigo 4.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, por terem sido expropriadas em 5 de Fevereiro de 1935.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de uma retrete e respectiva fossa a construir no apeadeiro de Mirão, na linha do Douro, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto.

O «Diário do Governo», n.º 104, II série, de 6 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Por despacho desta Direcção Geral de 29 de Abril de 1940:

Aprovado, em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso ao público A. n.º 375) sobre a abertura à exploração do apeadeiro de Silvalde, situado ao quilómetro 314,993 da linha do Norte, e encerramento dos apeadeiros de Sisto e Pedreira, situados, respectivamente, aos quilómetros 314,4 e 315,6 da mesma linha, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Esquinheira, freguesia de Esmeriz, concelho de Famalicão e distrito de Braga, e confronta ao norte e nascente com João José Tinoco 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.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de deslocação e ampliação do cais de carvão da estação de Tunes, na linha do Sul, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o

parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de uma retrete e respectiva fossa a construir no apeadeiro de Mirão, na linha do Douro, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto.

O «Diário do Governo», n.º 102, III série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 185 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 1.ª classe Cândido da Silva, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Cecília Soares e Felisbelo, viúva e filha do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido às interessadas.

O «Diário do Governo», n.º 105, III série, de 7 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:170 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Francisco António, assentador de 1.ª classe, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento,

a cujo pagamento se habilita, nesta data, Custódia Joana, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

O «Diário do Governo», n.º 107, III série, de 9 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

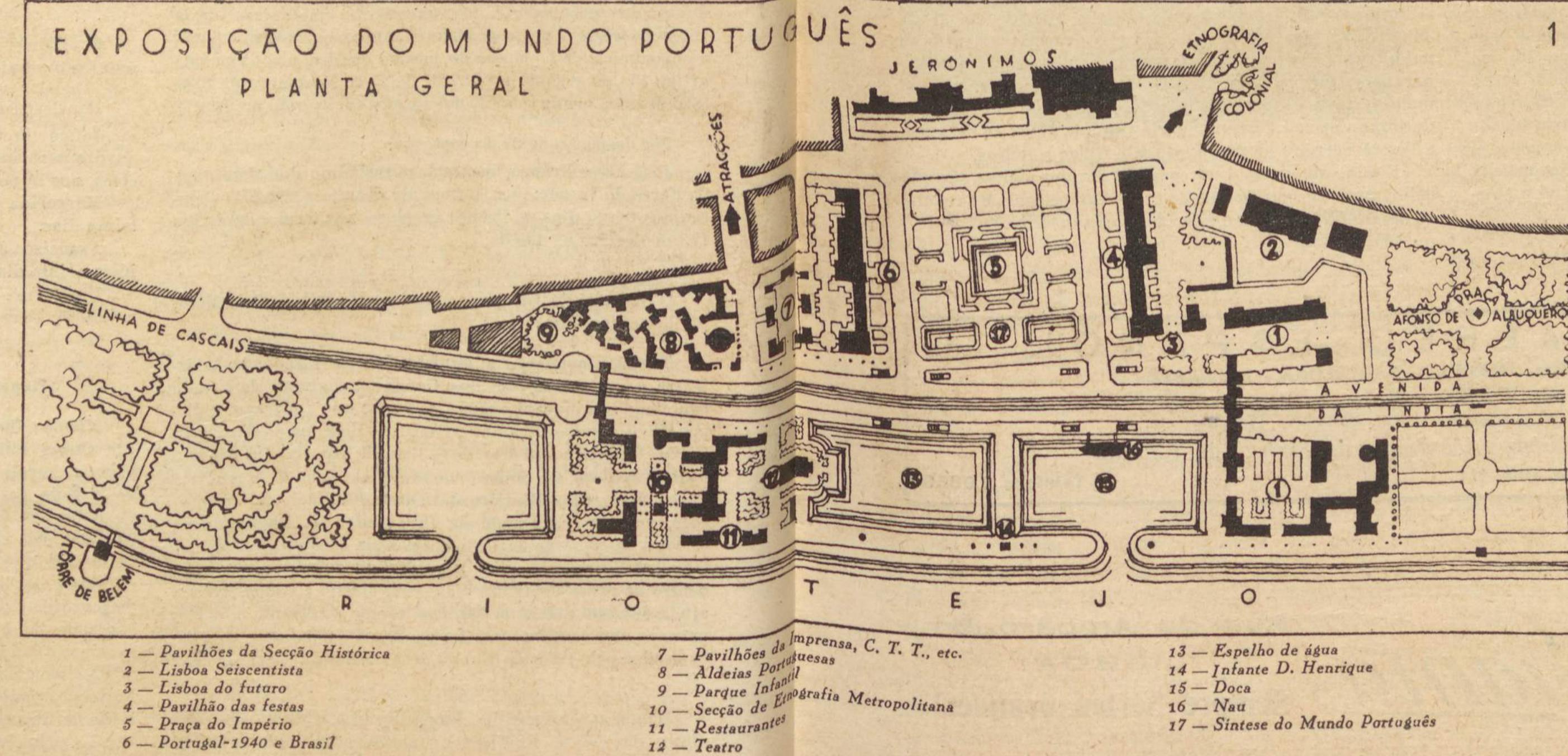
A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido carregador suplementar da estação de Campanhã, António Passos Gomes de Freitas, a cujo pagamento se habilita, nesta data, a viúva, Miquelina de Almeida Freitas.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

O «Diário do Governo», n.º 111, III série, de 14 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2:086 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), chefe de distrito Aureliano Guerreiro,



provenientes de abonos por pagar até à data, do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria de Brito, Ercília Óscar e Gervásio, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 112, III série, de 15 de Maio publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 292 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), capataz de partido Francisco Manuel, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Eduardo José Machado, filho do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido ao interessado.

O «Diário do Governo», n.º 109, III série, de 11 de Maio, publica o seguinte :

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Clariano José Julião, carregador, contribuinte n.º 7:173, residente em Lisboa, falecido em 7 de Abril de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Ramos Julião, viúva.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por :

Custódio Antunes Júnior, contramestre de 1.ª classe, reformado n.º 1:979, residente em Lisboa, falecido em 7 de Março de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Eufémia Henrique Mendes Antunes e Lucília Henrique Antunes, viúva e filha solteira.

Luiz Gonçalves do Rosário, inspector, reformado n.º 2:243, residente em Barcarena, falecido em 22 de Abril de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Eugénia da Conceição Costa Carapeta do Rosário, viúva.

Findo este prazo, será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que os falecidos estavam inscritos.

Valentim José, assentador do distrito n.º 40, contribuinte n.º 5:807, residente no sítio da Ribeira de Niza, Castelo de Vide, falecido em 9 de Outubro de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Catarina dos Santos José, Helena, Emilia, Maria Violante e Mariana dos Santos José, viúva e filhas solteiras.

Findo este prazo, será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

José dos Santos Sousa, maquinista de 3.ª classe, contribuinte n.º 8:961, residente em Gaia, falecido em 31 de Janeiro, de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Carolina Carmina Ferreira Sousa, que também usa e é conhecida por Carolina Cândida Ferreira e Carolina Carmen Ferreira, Maria Olímpia Ferreira de Sousa e Tereza Ferreira de Sousa, viúva e filhas solteiras.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1927, em que o falecido estava inscrito.

TRÁFICO AÉREO ESPAÑOL

LINHAS AÉREAS para: MADRID — BARCELONA — BALEARES
Sevilha — Malaga — Tetuan — Melilla
Ligações para: SUISSA, ITÁLIA, etc.

Partidas diárias de Lisboa (Aerodromo de Sintra) às 7,20 h.

Delegação em Lisboa — Avenida da Liberdade, 107, 111

Telefone 29659

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Linhos Estrangeiros

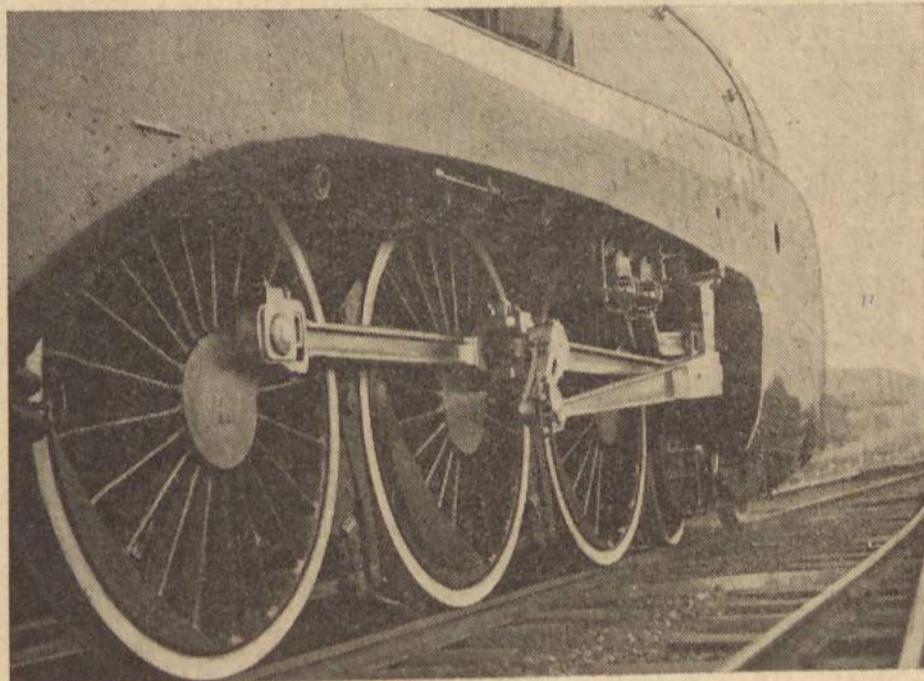
BRASIL

Procedeu-se já à abertura das propostas para a construção de 300 quilómetros, fornecimento de 600.000 dormentes e de 40 quilómetros de trilhos e de acessórios, para a segunda secção da linha férrea de ligação entre a Bolívia e o Brasil.

As propostas compreendem o primeiro lote de material rolante: quatro locomotivas, setenta vagões diversos, dois carros de inspecção, três auto-motrices, além de outro material rolante.

FRANÇA

O Ministro das Obras Públicas, nomeou uma comissão especial, incluindo representantes dos transportes por estradas,



Possante locomotiva do Caminho de Ferro Francês

dos construtores de automóveis e camiões, da sociedade nacional dos caminhos de ferro e dos funcionários daquela repartição do Estado, para preparar e aplicar um plano geral de organização dos transportes franceses, afim de estudar melhor os graves problemas que originaram a guerra nas comunicações francesas.

Um dos problemas a resolver, é abreviar os estacionamentos de vagões nas estações ferroviárias, acelerando a distribuição das mercadorias e assegurando, tanto quanto possível, as relações dos centros fornecedores com os centros de consumo. A título de exemplo: parecia proveitoso utilizar os camiões-cisternas nos percursos dos cais às estações, em vez de os deixar circular em longos percursos, prejudicando e diminuindo o tráfego dos comboios de mercadorias.

Grandes distâncias para os comboios e para a camionagem pesada; pequenas distâncias para a média e pequena camionagem.

— Estão actualmente em serviço nas linhas férreas francesas umas possantes locomotivas, capazes de re-

bocar a 140 quilómetros horários, comboios com uma tonelagem de 600.000 quilos, e, com a velocidade de 160 quilómetros outros comboios com menor tonelagem.

São estas locomotivas hoje utilizadas para transportes militares com artilharia de grosso calibre.

ITÁLIA

Comemorou-se recentemente o centenário dos caminhos de ferro italianos, abertos ao público em 3 de Outubro de 1839, no percurso Nápoles-Portici. Entre os festejos realizados por tal motivo, destacou-se a reconstituição da primeira locomotiva e viaturas, as quais realizaram um percurso, com passageiros e empregados vestidos à moda do século passado.

— O "Simplon Orient Express" foi suprimido em consequência dos métodos de economia adoptados pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e ao reduzido número de passageiros resultante das dificuldades de trânsito.

MÉXICO

O Ministério das Comunicações estuda o plano referente à construção dum caminho de ferro que ligará os Estados Unidos ao Brasil.

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 ferrovia, ligando Assunção a Vila Rica. Por essa forma haverá um escoadouro fácil para os productos 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.

TURQUIA

Como os gastos para o estabelecimento duma ponte ou túnel, para a ligação ferroviária da Europa à Ásia, através do Bósforo, são elevados e o volume de tráfico não os compensaria, vai solucionar-se o assunto, com a construção dum "ferry-boat", que permitirá estabelecer o serviço ferroviário de Ankara, Alep, Bagdad, sem transbordo.

— O governo turco fez na Grã-Bretanha encomendas de 50 locomotivas e 3.000 vagões, os quais serão utilizados nas novas linhas, cuja construção está sendo activamente impulsionada, e que ligarão a Turquia ao Iran, por Erzegun e ao Irak, por Diarbekir.

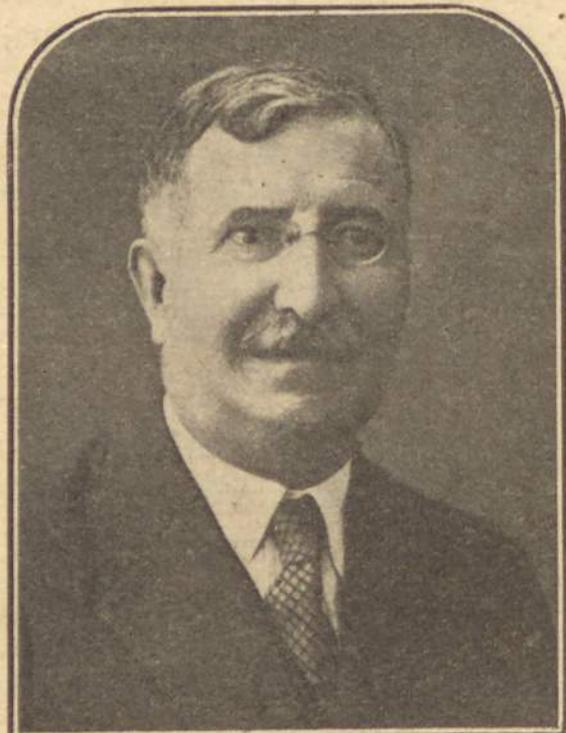
As encomendas, cujo custo se eleva a 2 milhões de esterlinas, já foram parcialmente executadas. O total desse material ferroviário será entregue antes da conclusão dos trabalhos das novas linhas.

Os nossos mortos

Eng.^o ANTÓNIO AVELAR RUAS

Na sua residência, à Av. Defensores de Chaves, 16, 3.^o Esq. faleceu no dia 6 do corrente o nosso distinto colaborador e amigo, sr. Eng.^o António Avelar Ruas, Chefe da Divisão de Via e Obras da "C. P."

O extinto contava 57 anos de idade e foi um aluno distintíssimo das Escolas Politécnica e do Exército,



Eng.^o AVELAR RUAS

sendo a sua actividade nos caminhos de ferro deveras notável, tendo servido nas Companhias Ultramarinas.

O seu funeral foi uma demonstração eloquente do alto apreço em que era tido, encorparando-se no prédio centenas de pessoas das mais diversas categorias sociais, principalmente, dos serviços da "C. P.", onde se viam os mais humildes servidores à mistura com os seus dirigentes.

O feretro ficou depositado no Cemitério dos Prazeres, onde se organizaram, sob a direcção do sr. dr. José da Mota, os seguintes turnos:

1.^o Engenheiro Vasconcelos Corrêa, presidente do Conselho Administrativo; general Raul Esteves e Fausto de Figueiredo, vice-presidentes do Conselho Administrativo; Eng.^o Lima Henriques, director geral

da "C. P."; Dr. Fezas Vital, capitão Mário Costa e coronel Pinto Osório, membros do Conselho Administrativo, e Engenheiro Bravo.

2.^o Engenheiros, srs. Brion, Joaquim Nunes, Vaz, Melo Gouveia, Manuel Campêlo, Barata, Gavicho, Tarouca, Barbosa Pinto, Lima Rêgo e Ribeiro.

3.^o Marquez e Conde de Rio Maior; Conde da Azinhaga; coronel Lopes Galvão; engenheiro Vasconcelos e Sá, Roquete; Drs. Carlos Lopes e Acácio Pinto; Ramos Pinto.

4.^o Oito agentes da Secretaria de Via e Obras.

5.^o Oito agentes dos mais graduados dos Serviços de Conservação de Via e Obras.

6.^o Oito agentes de Divisão da Exploração.

7.^o Pessoas de família; sr. cap. Avelar e sr. Juvenal.

A Direcção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" esteve representada pelo nosso redactor, sr. Marino d'Ornellas.

JOSÉ ANTÓNIO FREIRE DIAS

Com a idade de 21 anos, faleceu, no hospital de S. José, o José António Freire Dias, empregado na "Gazeta dos Caminhos de Ferro", filho do sr. António dos Santos Dias, já falecido, e da sr.^a D. Sofia Freire Dias; irmão dos srs. António Vasco Dias e Eduardo Freire Dias e da sr.^a D. Maria Cândida Freire Dias, e sobrinho dos srs. dr. Forte de Lemos, José Freire, chefe do quadro tipográfico da "República", e António Maria da Silva, reformado da Armada.

José Freire Dias era um empregado honesto tanto no seu trabalho como na sua vida particular. Infeliz, doente vira fugir todas as esperanças de vencer a vida e, desgostoso de não a poder encarar a sério conforme seria seu desejo, resolveu abandonar os seus companheiros de trabalho que viam nele sempre uma bondade. Era um companheiro honesto, repetimos, que perdemos, e era um homem limpo a quem se podia, à vontade, dedicar amizade.

O seu funeral foi modesto. Trinta a quarenta pessoas acompanharam-no a pé até ao cemitério de Benfica. Todo o pessoal desta casa o acompanhou com saudade.

À família enlutada e especialmente a um dos seus irmãos, que conhecemos naquele momento e em quem transparecia o profundo desgosto sofrido, as nossas condolências.

O nosso próximo número
dos Centenários, a sair
em 1 de Julho, é dedicado
à Capital nortenha

COIMBRA e o Duplo Centenário

Por REBELO DE BETTENCOURT

COIMBRA comparticipa também nas Festas Centenárias. Sob vários aspectos, deve-se a essa cidade não só uma série de factos, dos mais nobres e decisivos para a história e fortalecimento da nacionalidade mas, também, a projecção do nome de Portugal para todos os centros cultos do Universo.

Em Coimbra, cidade das mais belas de todo o mundo, tudo nos fala de Portugal. Os seus monumentos colocam-nos na presença admirável de toda a nossa história. Em cada pedra antiga há uma voz. Em cada voz o pregão eterno da glória dum país antigo e sempre moço. E em poucas cidades do mundo o passado e o presente se encontram tão bem, em tão espiritual harmonia.

Em Coimbra encontram-se os túmulos de D. Afonso Henriques e de Sancho I; em Coimbra se encontra o corpo sagrado da Rainha Santa Isabel. Foi ali, em 1211, que se reúniram as suas célebres cōrtes, e para ali, em 1308, se transferiu a Universidade, que tinha sido fundada em Lisboa em 1290.

De Coimbra sairam depois alguns portugueses ilustres que em Universidades estrangeiras foram mestres de homens célebres. Portugal teve a sua cultura, teve os seus mestres e a essa cultura e a êsses mestres a cultura estrangeira ficou devendo alguns serviços.

Coimbra é, na opinião de estrangeiros que nos visitam, a mais bela cidade portuguesa.

Os seus poetas—Camões foi também estudante de Coimbra—fizeram dela a mãe espiritual e tutelar de Portugal.



COIMBRA — Vista de Santa Clara

COIMBRA

"Quem a não viu, não viu coisa linda.."

Do nosso redactor regionalista FAUSTO GONÇALVES

COIMBRA pela sua disposição em anfiteatro tendo como tapete de tão graciosa elevação, o Mondego, pelas belezas naturais que encerra, é uma cidade admirável pelo pitoresco do contraste e imprevisto encanto dos seus panoramas. Cidade Universitária e turística, de arte e monumentos, cantada pelos maiores poetas nacionais que nela viveram ou estudaram, é também a mais bela e mais lendária cidade de Portugal.

De Coimbra se diz «quem a não viu, não viu coisa linda». De facto assim é. Situada no centro do país, nos contrafortes da Serra da Estrela, banhada pelo lendário rio Mon-

dego e dispondendo-se caprichosamente sobre uma colina revestida de casaria branca, é dominada, no alto, pela secular Universidade. A «parte alta» ou o bairro universitário, chamemos-lhe assim, é um varandim de maravilha.

Coimbra! Quem haverá em Portugal, que não senta por ela um carinho muito sincero, muito íntimo, feito de lembranças agradáveis e de algo que, no fundo do nosso espírito, nos leva a olhá-la com respeito e amor? Alguns dos seus monumentos atestam a grandeza e afirmam as glórias da nossa nacionalidade e da nossa raça. No magnífico templo de Santa Cruz, fun-



COIMBRA — RAINHA SANTA ISABEL

dado em 1131 e restaurado no século XVI, se encontram os túmulos de D. Afonso Henriques e de seu filho D. Sancho I, a darem à cidade uma orgulhosa primazia sobre tantas outras. No mosteiro de Santa Clara, de construção grandiosa (século XVII) se encontra encerrado num vistoso o magnífico túmulo de prata, o corpo da Rainha Santa Isabel, a virtuosa esposa de D. Diniz, que amava a humildade como expressão da vontade omnipotente de Deus.

A Universidade, rica de tradições, principal centro cultural do país, com um glorioso passado no engrandecimento da cultura da nossa nacionalidade, é também motivo para dar a Coimbra uma situação de extraordinário relêvo e de superior importância. Neste primeiro estabelecimento de ensino superior se formaram os grandes homens da Nação, altas figuras de portugueses como o dr. Oliveira Salazar.

Sorrisos e canções, luz e animação, preces e romantismo, poemas, amores e sonhos — de tudo existe na luminosa Coimbra. Que nos leva até ali? O prestígio de Santa Isabel? Sem dúvida, mas também a singular atracção de Coimbra, o encanto das suas tradições, a maravilhosa poesia que toda ela parece irradiar, os aspectos interessantes do seu labor fecundo e patriótico; o seu ciciano Mondego das serenatas luarentas; o seu Penedo da Saúdade, local evocativo de mil poemas, de amores e de sonhos; o seu afamado e cantado choupal, muito curioso pelo seu aspecto agreste e grandioso; a sua aprazível e histórica Quinta das Lágrimas, onde a lenda localizou o emocionante episódio passional dos amores e morte de Inez de Castro tão cantados pelos nossos poetas; o seu solitário Penedo

da Meditação, ponto de vista de impressionante perspectiva; a sua imponente Sé Velha, a mais formosa igreja românica de Portugal, fundada no século XII; o seu lindo Museu Machado de Castro, riquíssimo repositório de obras de arte e de documentos arqueológicos, um dos mais importantes do país, onde se destacam valiosas coleções de esculturas, obras de talha, pintura, etc.; a sua magestosa Avenida ao longo do Mondego, de frondoso arvoredo, que veio rasgar novos horizontes à cidade, salubrizando-a mesmo e cujo traçado foi objecto de tão cuidado estudo e tão intelligentemente executado, que ela pode ser considerada como uma das mais belas e grandiosas do país.

* * *

Coimbra vai associar-se às Comemorações do Duplo Centenário, no próximo mês de Julho, realizando as festas da Rainha Santa, as quais pela sua imponência e pelo espetáculo magestoso que oferecem, farão atrair à cidade do Mondego muitos milhares de forasteiros de todos os pontos do país.

As festas devem, sem dúvida, ficar memoráveis. Tudo se conjuga para que assumam um brilhantismo ainda superior aos dos anteriores. A comissão das festas é, desta vez, presidida pelo sr. dr. Bissáia Barreto, figura das mais prestigiosas de Coimbra, cujo esforço merece aplauso.

Vai, pois, afluir à terceira capital do país gente do Algarve ao Minho, que lhe levarão o seu carinho, a sua admiração sincera, o seu entusiasmo enternecido. E Coimbra recebê-la-á, com um sorriso, com o perpétuo encanto da sua graciosidade e da sua hospitalidade aliciante e fidalga.



Biblioteca da Universidade de Coimbra



GRANDES ARMAZENS

D E

MALHAS, MIUDEZAS, ATOALHADOS
QUINQUILHARIAS, PAPELARIA,
MODAS E NOVIDADES

Magalhães & Conde, L.^{da}

Casa Fundada em 1900

Exportadores para a África e Ilhas

19. Praça do Comércio, 21

Telefone, 337

COIMBRA

(Portugal)

COIMBRA HOTEL

AVENIDA NAVARRO

Dos melhores de Coimbra—O maior conforto e higiene

PREÇOS MODERADOS

Recomendado pela Sociedade Propaganda de Portugal,
Automobile-Club de France e Automobile-Club Anversois

Proprietário-Gerente: FILIPE PAIS FIDALGO

Telefone 630—Telegrams: «Coimbrahotel»

HOTEL AVENIDA

AVENIDA NAVARRO

Todo o conforto e comodidade—Preços moderados

Recomendado pela Sociedade Propaganda de Portugal,
Automobile-Club de France e Automobile-Club Anversois

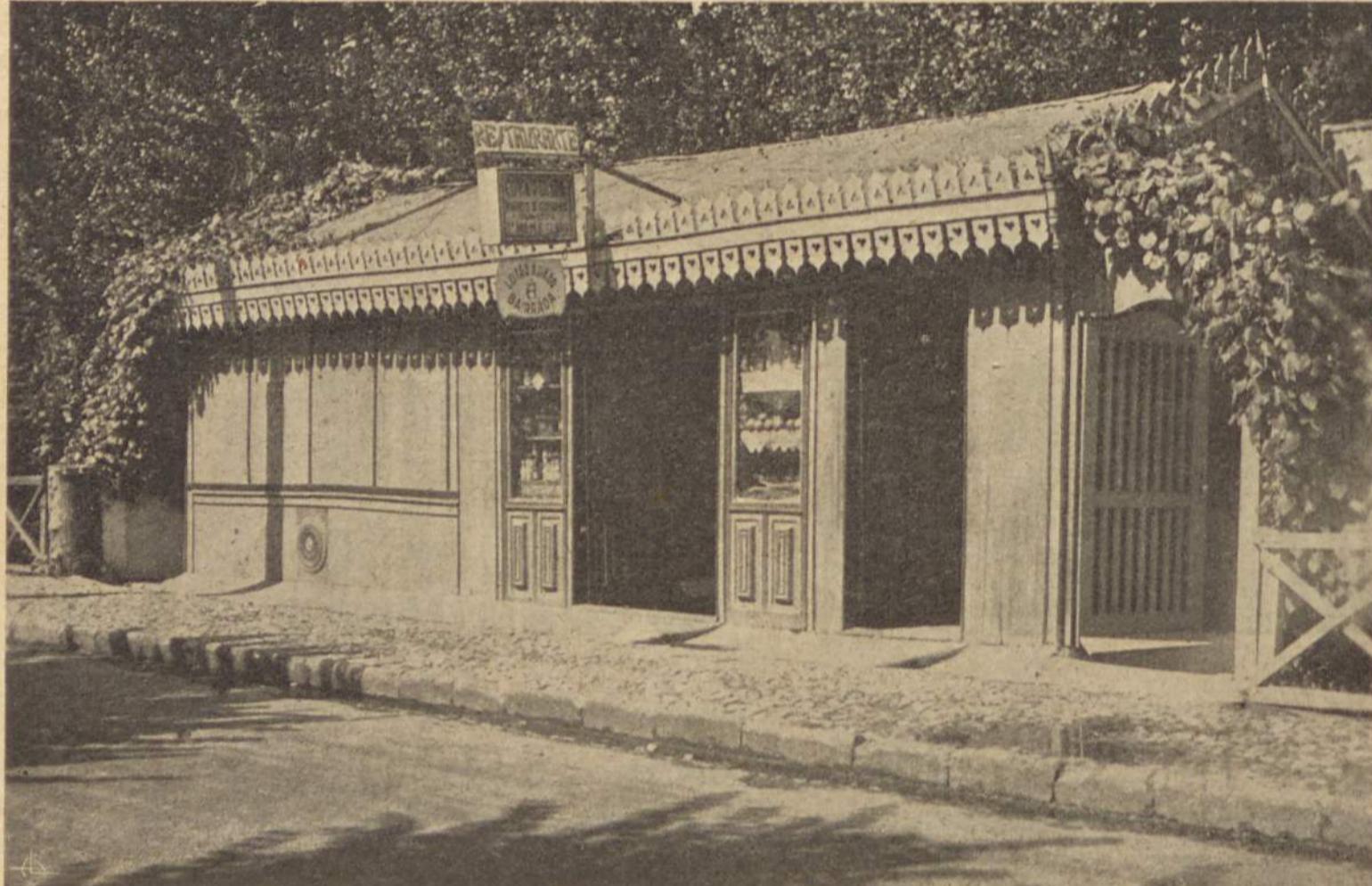
Proprietário-Gerente: FILIPE PAIS FIDALGO

TELEFONE 18

Restaurante COVA FUNDA

DE

Manuel Fernandes Claro



Aspecto da COVA FUNDA, do "Caréquinha"

Não deixe de visitar
a COVA FUNDA, a
casa do «Caréquinha»Avenida da Ponte
Santa Clara—COIMBRA
Telefone 808

Lusa

TELEFONE 1010

CASA DAS GABARDINAS



Lanifícios para Homem e Senhora

ESPECIALISADA
EM GABARDINES

Madeira & Carvalho, L. da

Rua Ferreira Borges, 11 — COIMBRA

Marca Registada

A Estatuária Artística
de Coimbra Frutuoso

Exportação para o Continente, Ilhas e Ultramar

Fábrica de Estatuetas, Bustos e Imagens em Terracota

: : : Especialidade em Faianças Artísticas : : :

Armazém e Escritório: 28, R. ROSA FALCÃO, 50 (Junto ao Palácio
da Justiça). Fábrica: Rua do Arnado, 147.—COIMBRA—Telef. 1230

AS MAIS LINDAS FLORES DE PORTUGAL

FORAM A GUIMARÃES NO DIA 4 DE JUNHO
DESSAS, AS MARAVILHOSAS, SÃO DA

LISBOA-JARDIM

casa Fornecedor da Presidência da República

75, RUA DA EMENDA, 76

LISBOA

CROMAGEM—Francisco da Conceição

Niquelagem e cromagem própria para automóveis, bicicletas, máquinas de escrever e de costura e em geral sobre todo o género de artigos metálicos.—Prateamento de talheres e de todos os artigos de mesa.—Oxidação a frio de espingardas, relógios, etc.—Douradura a ouro fino e a verniz.—Fazem-se consertos em todos os artigos de mesa : : : : : e etalagens para montras. : : : : :

Telef. 27446—Largo do Carmo, 23—LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

Fundado em 1867

V.^a DE JOÃO NARCISO DA SILVA (Herdeiros)

Situado no centro da cidade—Instalações modernas
Recomendado para Grupos e Excursões—150 quartos

Telefones: HOTFORT 21054-21055 R. de Santa Justa, 70-LISBOA

Fábrica de Papel da Abelheira

TOJAL—LOURES
PAPEIS DE TODOS OS TIPOS

RUA DA ALFANDEGA, 156/158—LISBOA
DEPÓSITOS RUA DOS CLÉRIGOS, 6—PORTO

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição única pelo socego.

Rua da Glória, 3—Telefone 21925

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Lisboa—Rua Instituto Virgilio Machado, 14
(à Rua da Alfândega) TELEFONE 20052
Porto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9
TELEFONE 2342

AGÊNCIA FUNERÁRIA

Encarrega-se de funerais completos de todas as classes, em Coimbra, arredores ou qualquer ponto do País, por preços modestos

URNAS DE MÓGNO E CAIXÕES

Coroas, Bouquets e Flores Artificiais

Viuva António Maria Pinto, Sucessor

Sucessor seu genro BARTOLO GOMES PEREIRA

Trasladações para todos os cemitérios do País ou estrangeiro, encarregando-se de toda a documentação, tendo para este fim um auto-funebre envidraçado, armado em Câmara Ardente.

CHAMADAS A QUALQUER HORA PARA O TELEF. 403

RUA DOS ESTEIREIROS, 13 A 17
(Detraz da Igreja de S. Bartolomeu)

Coimbra

Fundição

de JOSE ALVES COIMBRA, SUC. S, L.DA

Premiada nas exposições Distrital de Coimbra em 1884 e Industrial de Lisboa em 1888

Execução de peças de qualquer forma ou dimensão

Fundição de Ferro, Bronze, Alumínio

60-RUA ADELINO VEIGA-62

Telef. 490

COIMBRA

**PÓS DE KEATING**

MAS TEM DE SER KEATING

MANUAL DO VIAJANTE

EM PORTUGAL

I.º VOLUME

LISBOA

e

ARREDORES

7.ª EDIÇÃO

Á VENDA

EM TODAS

AS LIVRARIAS

FABRICANTES DE TECIDOS

FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS

ESPECIALIDADE EM GABARDINES

Telefone 43

TORTOZENDO

AOS
FERROVIÁRIOS
DO CONTINENTE
E DO ULTRAMAR
DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

EM DOZE OU EM VINTE MESES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrita, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc. Planos de estudo, preços, etc., no livro **ESTUDE EM SUA CASA** que se envia, grátis, a quem o pedir.

Baterias Alcalinas de Ferro-Níquel

"EDISON"

Para
Caminhos de ferro
— Navios — Casas
— Aparelhos científicos e de T.S.F.,
etc.

As novas carruagens da C.P., as carruagens da C.A. da Beira Alta e as ambulâncias dos Correios são equipadas com baterias alcalinas «EDISON». A Base Aero Naval de S. Jacinto-Aveiro está iluminada com baterias alcalinas «EDISON», etc.

As baterias alcalinas «EDISON» não estão sujeitas a variações atmosféricas, e não se sulfatam.

DURAÇÃO
QUASI INFINITA

REPRESENTANTES:

C. Santos, Lda.

Avenida da Liberdade N.os 29 a 41 — LISBOA

LITOGRÁFIA

TELEFONE 2 6212

CASTRO

CASA FUNDADA EM 1850

DE

MANOEL DA COSTA MONTEIRO

SUCESSOR

MANOEL VICTOR MONTEIRO

TRABALHOS COMERCIAIS
ARTÍSTICOS E DE LUXO
ACÇÕES, LETRAS, CHEQUES,
MAPAS, CARTAZES, ROTU-
LOS, MUSICAS, ETC., ETC.

LARGO DA MADALENA

ENTRADA: T. DAS PEDRAS NEGRAS, 1

L I S B O A

A capa desta Revista foi executada nas nossas oficinas

Roccha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades
de carvão de pedra para máquinas,
coque de fundição e antracites

TELEFONES: P. B. X. 28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, Rua dos Bacalhoeiros

Lisboa

ARMAZÉM

Doca de Alcântara