

Gazeta dos

Caminhos de

Ferro, N.º 1261,

de 1 de Julho

de 1940

Centenários



PÔRTO

PORTUGAL! PORTUGAL! PORTUGAL!

1140 - 1640 - 1940

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Centenários — 1140, 1640 e 1940. — General Carmona, Chefe do Estado. — As estações de Caminho de Ferro no Pôrto, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O Pôrto e o duplo Centenário, por HUGO ROCHA. — A cidade do Pôrto, pelo Dr. GOMES JARRO. — Palácio de Cristal do Pôrto, por FAUSTO GONÇALVES. — Os Caminhos de Ferro e a Exposição do Mundo Português, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Exposição do Mundo Português. — Sousa Júnior. — Programa Oficial das Comemorações Centenárias. — O Pôrto não esqueceu o Marechal Gomes da Costa, por CARLOS D'ORNELLAS. — Os Aquedutos que abastecem Lisboa, pelo Eng.º JOÃO CARLOS ALVES. — O Caminho de Ferro e a colonização na África Portuguesa, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — Roteiro dum repórter, por JORGE RAMOS. — O Mundo tem fome de ferro!, por JAMES O. GORR. — Primeiras locomotivas, Trad. de HENRIQUE DA SILVA PINTO. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — As Ilhas Maravilhosas, por CUNHA CORREIA JÚNIOR. — Em louvor do Vinho, por LUIZ FILIPE DE GUSMÃO RODRIGUES. — A Ferraria Mecânica. — O tráfego nas linhas da C. N. em 1939, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Ecos & Comentários, por SABEL. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — José Furtado Leite, L.da — Livros novos. — Parte Oficial. — Engenheiro Branco Cabral. — Comandante Alvaro Machado. — Anuário Comercial do Pôrto para 1940. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Nos domínios surpreendentes da mecânica, por ALEXANDRE SETTAS. — Linhas estrangeiras. — O lavrador Mateus Henriques Jorge. — Viagens e transportes. — Tintalusa. — Gregório José Lourenço. — Linhas portuguesas. — Central da Baixa —



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liège, 1906;
Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934. — MEDALHAS DE BRONZE: 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

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General 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



A' "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Manoel 1940
General Camma

As estações de Caminho de Ferro no PORTO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

PARA um centro de importância administrativa e económica do Pôrto, verdadeira capital do Norte do País, o problema dos caminhos de ferro que o servem reveste o maior interesse e só pode ser resolvido após o estudo metódico da situação presente.

Em 1930 foi nomeada para êsse fim uma comissão de técnicos e representantes dos interesses económicos.

Na *Gazeta* de 1930 e 1931 dei conta dos estudos por ela feitos, que importa recordar, lembrando os antecedentes.

Depois do contrato malogrado Mortou Peto de 1857 para a construção da linha Lisboa-Pôrto, que findava na margem esquerda do Douro, veio o da Companhia Real em 1859, cuja linha devia seguir para a margem direita.

De 1850 a 1872 sucederam-se vários projectos, que previam a estação em Campanhã ou no Campo do Cirne.

A extensão de Gaia a Campanhã que era de 10,^k 1 desceu a 4,3. A estação ficava comum às linhas do Minho e Douro.

Depois de várias tentativas assentou-se na construção do trôço de via única com uma grande ponte passando a 62^m acima do Douro.

Foi êsse o projecto executado e inaugurado em 1877. ..

Em 1880 autorizou-se a construção do ramal da Alfândega, de Campanhã a Pôrto-A. Em 1888 determinou-se o prolongamento da linha do Minho até ao centro da cidade no local do Convento de S. Bento de Ave-Maria.

Em 1873 concedeu-se a linha de via estreita de 0,^m90 do Pôrto à Póvoa de Varzim com a estação terminal na Boa Vista, em situação excêntrica para uma linha suburbana.

Mais tarde ocorreu a construção do pôrto de Leixões e a classificação da linha de circunvalação de Contumil a Leixões com uma estação de depósito e classificação de material em Contumil.

Assim se constituiu empiricamente o grupo de estações de Campanhã, Pôrto-A e Pôrto-S. Bento para as linhas de via larga do Norte, Minho e Douro, estrangulado, porém, pelo trôço Gaia-Campanhã de via única e com uma ponte que não comporta as modernas máquinas pesadas. Àquelas estações juntou-se a de Contumil de bifurcação para Leixões.

Para a via estreita promoveu-se o alargamento da linha da Póvoa para 1^m, ligou-se na Senhora da Hora com a

de Trofa a Fafe e incluiu-se no sistema o ramal da Senhora da Hora a Leixões. Fôra também previsto o prolongamento do ramal de Pôrto-A, da Alfândega até Leixões e a sua construção foi confiada à Companhia das Docas e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, que tomaria de arrendamento as linhas de Salamanca à fronteira. Todos esses planos se malograram. Renunciou-se ao difícil prolongamento do ramal e construiu-se a linha de circunvalação Contumil e Ermezinde a Leixões.

Autorisou-se o prolongamento da linha da Póvoa à Trindade, ficando nela duas estações: a da Boa Vista para p. v. e a da Trindade para passageiros e g. v. no centro da cidade.

* * *

A estação de S. Bento, bastante central é curta e estreita sem possibilidade de ampliação.

Basta dizer que as 4 vias mais compridas têm 150^m e as outras 4 têm apenas 125^m.

A estação de Campanhã é acanhada e de passagem para as linhas do Minho e Douro e de reversão para a do Norte. É ao mesmo tempo estação de p. v. para o tráfego do Pôrto. Parte do recinto é ocupada pelos Armazéns gerais e pelas Oficinas e por instalações da Tracção.

Tudo concorre para tornar ali o serviço moroso e complicado.

Tem por complemento S. Bento para os passageiros, Contumil para depósito e manobras, Pôrto-A para o serviço fluvial.

Deve-se lembrar a estação suburbana do Rio Tinto com movimento considerável de passageiros. Deve a via dupla até Ermezinde melhorar o seu serviço.

No sistema das estações do Pôrto deve ser incluída a de Gaia, verdadeiramente suburbana, com 400.000 passageiros, cerca de 4.000 toneladas de g. v. e 180.000 de p. v. Tem um ascensor para

a ligação com a margem do Douro e mudam ali de máquina os combóios pesados, que vêm do Pôrto ou a êle se destinam.

O plano da rede ferroviária decretado em 1930 e que a presente crise dos caminhos de ferro tem feito indevidamente considerar letra morta, previa a convergência, ao Pôrto, de um sistema de linhas de via estreita a que servia de tronco a de Guimarães e que abrangia, não só as linhas secundárias do Minho, como a do Tâmega, da região de Basto e a grande transversal de Trás-os-Montes, destinada a ligar as linhas de Bragança, do Côrço, e do Tâmega.

À mesma estação afluiria o prolongamento da linha do Vouga, da Arrifana à Senhora da Hora.

* * *

Como se pode melhorar a situação?

A solução ideal seria uma grande estação terminal da linha do Norte em sítio cómodo e razoável ligação com as linhas de Minho e Douro, com as instalações de passageiros, g. v. e p. v., podendo porém ficar as últimas noutro ponto.

A Comissão examinou três soluções:

1.^a — Nova estação na encosta da Serra de Pilar, ligada com a ponte D. Maria Pia e com a estação de Gaia e com o acesso da cidade pela ponte D. Luís.

2.^a — Nova estação a Oeste das actuais, com ponte nova a juzante das duas existentes e ligada à linha de circunvalação para as relações com as do Minho e Douro.

A linha Gaia-Campanhã-Pôrto ficaria para os tranvias.

3.^o — Respeitar o sistema estabelecido, duplicando a ponte Maria Pia e a via até Ermezinde; transformar e ampliar a estação de Campanhã para os combóios de grandes linhas, ficando S. Bento só para tranvias.

A solução, que não perturbava o sistema de relações existentes, ficava com a estação a 1.^k da do Pôrto e a de Campa-

nhã assegurava as relações com o Minho e Douro. O estabelecimento da plataforma necessária para a nova estação seria



PORTO — Hospital de Santo António

difícil e sobremodo dispendioso. Seria também difícil a ligação com a ponte.

Haveria oposição da cidade a uma solução que oferece mais inconvenientes que vantagens.

A segunda solução exige uma nova ponte com taboleiros distintos para estrada e caminho de ferro de via dupla em frente da Arrábida. A ligação com a linha do Norte seria em Coimbrões.

Para a estação indicou-se o Jardim da Cordoaria, mas o espaço seria deficiente e oferecia dificuldades na saída para o Norte.

Previam outros a estação no Campo Alegre junto da Avenida da Boa Vista, dando as ligações para Coimbrões e para a linha de circunvalação.

Por um dos membros da Comissão foi proposta a estação na Arrábida e outra em Gaia, àquem de Coimbrões. A linha seguiria a Leixões e em Nevogilde entroncaria nela o prolongamento do ramal da Alfândega; além de Leixões ligar-se-ia com a linha de circunvalação.

A nova estação ficaria a 3^k da de S. Bento.

Era assim proposto o grupo Arrábida, Campanhã, S. Bento para passageiros; Leixões e Campanhã para mercadorias. Evitava-se a duplicação da via entre Gaia e Campanhã.

A Comissão discordou dêste plano

por criar uma bifurcação em vez do seguimento directo Gaia-Campanhã-Minho-Douro, cujo movimento ficaria onerado com mais 20 km.

A despesa a fazer desde logo seria considerável.

A Comissão entendeu que o trôço Coimbrões-Chãs-Arrábida-Leixões devia ser estudado desde já, harmonizando-se o projecto com o plano de urbanização para evitar futuras colisões.

Pareceu preferível a ampliação e transformação da estação de Campanhã segundo um projecto elaborado pelo distinto engenheiro Vicente Ferreira e a construção de nova ponte, só para caminho de ferro, ficando a actual para desafôgo do serviço, o que representa a via tripla entre Gaia e Campanhã.

A nova ponte seria só para caminho de ferro de via dupla.

A estação do Pôrto, à qual não viariam os combóios principais, seria central e subsidiária da Companhia.

As três vias deveriam ir a Contumil.

Por esta forma ficaria rasoavelmente resolvido o problema das estações de via larga do Pôrto.

Dez anos vão passados sobre êsse estudo, sem que haja indícios de se proceder aos trabalhos alvitrados.

Bem preferível seria essa obra a outras que por aí se têm feito. Infelizmen-



PORTO — Palácio de Cristal e jardim

te os prejuízos hostis aos caminhos de ferro impedem as soluções rasgadas e racionais,



A VIELA DA CADEIA

Desenho do original do Dr. João Monteiro — 1921.

O PORTO E O DUPLO CENTENÁRIO

Por HUGO ROCHA

PELA sua categoria de segunda capital do País, pela importância demográfica e económica da região de que é, ao mesmo tempo, a estrutura e a cabeça e, sobretudo, por estar no seu próprio nome a origem do nome de Portugal, o Porto não podia deixar de prestar especial atenção e conceder particular interesse à solene comemoração do Duplo Centenário da Fundação e da Restauração da Nação Portuguesa. Todavia, como sabem todos aqueles que leram o programa oficial das solenidades comemorativas, não se pode afirmar que o Porto tenha sido favorecido — não curo de me ocupar, aqui, das respectivas razões — pela Comissão Executiva dos Centenários com a realização de números em quantidade proporcional aos títulos passados e presentes, ao nome e ao renome da grande metrópole do Norte de Portugal.

Três eventos de verdadeira grandeza — e, também, de verdadeira beleza — assinalam — um dêles assinalou, já — a contribuição portuense para as comemorações da Fundação e da Restauração de Portugal neste Ano Áureo de 1940. O Acto Medieval, realizado em 7 do mês corrente, o Cortejo do Trabalho, a realizar em 5 de Julho, e a Exposição Etnográfica do Douro-Litoral, a inaugurar em 15 de Setembro, são êsses eventos principais do Duplo Centenário, respectivos ao Porto. Há, ainda, um número de excepcional importância no programa das comemorações, marcado para 4 de Julho:

a inauguração do porto de Leixões. Por seu carácter de utilidade, nacional e regional, teria êsse número jus ao primeiro lugar na ordem das referências consignadas aqui, se se tratasse de obra completa cuja inauguração fôsse definitiva. Julgo, porém, que a inauguração a que se procederá será a da parte já construída do porto de Leixões — e não a de todo o porto, cuja conclusão não se me afigura ainda próxima. Além disso, o porto de Leixões — que ainda não é, rigorosamente, portuense — constitui realização permanente e não temporária, não dependendo, verdadeiramente, da celebração dos dois centenários nacionais. Esta, em boa verdade, mais não é que um pretexto para a solenidade inaugural. Eis porque faço distinção entre o Acto Medieval, o Cortejo do Trabalho e a Exposição Etnográfica do Douro-Litoral, dum lado, e a inauguração do porto de Leixões, do outro, e porque considero os três primeiros como números, propositadamente, alusivos às comemorações planeadas pela Comissão Executiva dos Centenários e o último como número *aproveitado* ou, se é preferível, *contingente* e *eventual*.

Dos nove Congressos do Mundo Português que do programa oficial fazem parte, dois — o da Prehistória e Proto-história e o das Ciências da Povoação — serão inaugurados e suponho que decorrerão no Porto. Haverá, também, no Palácio dos Carrancas, que, então, deve estar restaurado e adaptado a Museu Na-

cional, uma exposição consagrada à obra de Soares dos Reis e, no Palácio de Cristal, uma Feira das Colheitas. Um baile, que terá por digno recinto os salões do Palácio da Bôlsa, propriedade e sede da Associação Comercial do Pôrto, e um espectáculo de gala, a efectuar, por certo, no melhor teatro local, completarão as festas e solenidades suscitadas pelo Duplo Centenário na cidade que deu o nome a Portugal. Não é, como se vê, muito, se atendermos à categoria do Pôrto, mas temos de reconhecer que, se o programa portuense das comemorações não se destaca pela quantidade dos seus números, que é pouca, assinala-se, ao menos, pela qualidade, que é excelente.

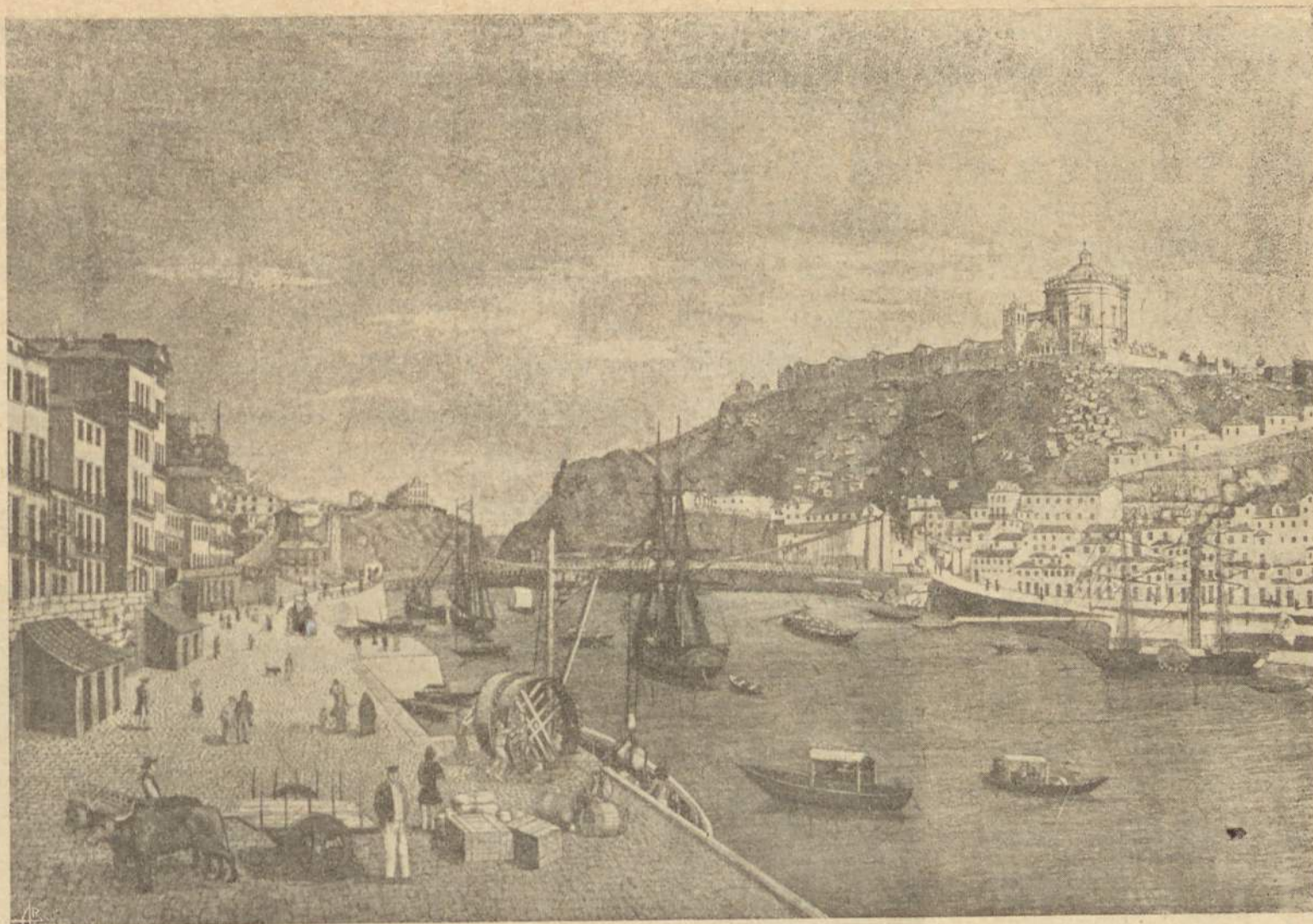
Do Acto Medieval, a que tive, já, o ensejo, como jornalista, de consagrar copiosas referências, ficou, no espírito de indígenas e forasteiros — que ambos, por milhares, o presenciaram —, indelével impressão de grandiosidade e magestade medievais. O Pôrto de D. Hugo e D. Pedro Pitões, o Pôrto forte e altivo dos prelados guerreiros, foi evocado, com emoção, tantos séculos depois, no cenário solene da velha Sé-Catedral, restituída à primitiva pureza da sua traça gótica. Fronteiro a ela, fruto maravilhoso da perícia dos nossos mestres alvaneis, o pelourinho novo atesta, com a imponência e o simbolismo da sua fábrica, a austeridade e a nobreza do burgo velho que teve, ali, junto da igreja-fortaleza, o cérebro e o coração.

O Cortejo do Trabalho, por aquilo — e muito é — que representa, deverá ser o expoente máximo, em movimento e côr, em beleza e grandeza, da metrópole mercantil e industrial, operosa e fecunda, que, no quadro da economia activa, não tem émula em toda a terra portuguesa. Sendo êsse um dos números mais representativos do programa geral das comemorações, é, também, não o esqueçamos, o mais representativo dos números privativos do Pôrto. Ver-se-ão nele representados todos os ramos da actividade portuense, desde a indústria e o comér-

cio às artes e aos ofícios. Esplenderá, nesse préstito enorme, para o qual trabalha, há muito tempo, afanosa coorte de artistas portuenses dos mais distintos, o Pôrto que maior e mais justa fama logrou, dentro e fora de Portugal: o Pôrto do trabalho. Não receio exagerar, se disser que, depois do Grande Cortejo Imperial do Mundo Português, o Cortejo do Trabalho será o número mais vistoso — aludo às festas e solenidades de carácter externo — do programa das comemorações nacionais.

Da Exposição Etnográfica do Douro-Litoral, que transformará o Palácio de Cristal em monumental mostruário de tudo quanto respeita à etnografia da rica província de que o Pôrto é a cabeça, é lícito dizer que contribuirá, extraordinariamente, para que os portugueses — e, principalmente, os portugueses do Norte — fiquem a conhecer melhor a parte da terra portuguesa que, se é grande pelo passado histórico, pelas riquezas monumentais e artísticas, pelas belezas naturais e artificiais, não o é menos pelo valor económico que lhe outorgou sólida fama. Do Douro-Litoral sai, como se sabe, êsse produto precioso que todo o mundo conhece com o nome de vinho do Pôrto e que é, em todo o mundo, o mais conhecido, admirado e querido embaixador de Portugal.

Das festas e solenidades com que o Pôrto celebra, êste ano, o oitavo centenário da formação da nacionalidade e o terceiro centenário do restabelecimento da soberania de Portugal não ficará, apenas, a memória do fausto magnífico, mas efêmero, que as assinalará aos olhos de quem as vir. Ficarão, também, com certeza, a evidência do esforço de hoje, resultante do esforço de ontem, que, em todos os campos da actividade material, intelectual e moral, faz do Pôrto, segunda cidade na ordem da hierarquia administrativa e política, a primeira na ordem dos valores económicos e tradicionais, — que muito pesam e significam no concerto da nação que não os dispensa.



P O N T E P Ê N S I L

Desenho do natural de Joaquim Manuel das Neves

A cidade do Pôrto

P e l o D r . G O M E S J A R R O

O Pôrto, a velha urbe tradicional, ainda de feição medieva na parte mais típica dos seus antiquíssimos bairros — a atestarem, por curiosos vestígios, traços característicos de reminiscências do condado de *portus gall* — oferece-nos um quadro singular do ambiente e da expressão mais do que nenhum outro, essencialmente lusíada. A cidade lealíssima à sagrada idea da Pátria, é das mais portuguesas terras da nação, nos costumes — que mantêm o frescor da índole da raça — na «paísa-gem» íntima da sua alma nobre, no cavaleirismo das suas virtudes heróicas e no culto pelas glórias do passado, sempre revividas no seu coração. A cidade da Virgem, a invicta fortaleza da nacionalidade que ardentemente defendeu sempre, e nas mais duras contingências a honra varonil

e o prestígio sem mácula do nosso sangue caldeado no fervor de tôdas as heroicidades, é o braço de ouro do país — bandeira ao alto sublimando vitórias, apoteosando conquistas, glorificando o nome quási milenário de Portugal. Por ali perto o país teve seu berço abençoado pelo entusiasmo guerreiro dos que seguiram numa arremetida épica o Rei Fundador a dominar terras.

E a grande muralha sagrada que se prolonga da foz do Douro ao Minho como um peito de aço onde incarnou a audácia lusíada das primeiras décadas da nossa consolidação de povo livre. E o baluarte inexpugnável da Pátria, opondo uma barreira tremenda às invasões napoleónicas, e o clarim vibrante que une todos, como um só homem, nas lutas mais ásperas e febris. O seu espírito tradicionalista não é

impenetrável à veneração da liberdade: a flâmula heróica que sustentou a avalanche da cubiça do estrangeiro quando o Cesar gaulês sonhava um império, está ardendo no *ex-voto* perpétuo das «alminhas» da Ponte, luz que se não extingue, lá em baixo na Ribeira, na lápide comemorativa da mais tenaz, persistente e enérgica resistência que foi dado suportar aos tripeiros; e a perene aspiração do mais puro liberalismo palpitará sempre no coração dêsse D. Pedro IV — coração que não morreu, porque não pode morrer virtude cívica dos portuenses, orgulhosos de servirem a justiça duma causa.

Quem não souber profundar as raízes espirituais em que mergulha o Pôrto, tradicional, espiritualista, conservador, julgaria que a nobre cidade vive absorta na contemplação das suas glórias de antanho, envolta na auréola mística dos seus milagres guerreiros. Sem abandonar a visão de esplendor dessas invocações, o Pôrto, sabe o que vale e representa como grande e importantíssima zona onde se centralizam as melhores energias do país. Não esquece que tem de manter, ufana e galhardamente, o brilho excelso do seu título de Capital do Norte. Sob este aspecto, a imagem duma cidade modernizada que moireja todo o dia numa actividade intensa, apresenta-se logo à curiosidade menos arguta: o Pôrto trabalha incansável, sem fadiga, fazendo do seu esforço de principal metrópole económica, uma verdadeira epopeia. Tem sido valiosíssima e prestimosa a colabo-

ração que a cidade do Pôrto tem prestado ao país dando assim, com generosa contribuição do seu exaustivo labor, salutar exemplo e magnífica lição. E uma imensa colmeia onde tôdas as actividades têm impulsos dinâmicos como que animados por um sôpro formidável de fôrça e de entusiasmo. Cidade progressiva, é, sem dúvida, a mais laboriosa das regiões do continente, servindo com a sua indústria, disseminada em múltiplos aspectos e abrangendo enor-

me diversidade de misteres, a produção do país.

Como centro fabril de primeira ordem enobrece o espírito de empreendimento dos portuenses e favorece de forma brilhante a expansão do mercado português no mundo. As mais importantes fábricas, apetrechadas com material aperfeiçoadíssimo em obediência às exigências da técnica moderna, encontram-se no Pôrto, formando como que uma extensa rede de ele-

mentos vitais imprescindíveis à fomentação de riqueza nacional. A cidade anima-se, desta forma, duma vida intensa de pequeno empório industrial com preponderante influência em toda a vida económica portuguesa. Era uma densidade populacional avultante o Pôrto-fábrica, tornou possível o Pôrto comerciante, o Pôrto que extraordinariamente anda animado por um bulício, um movimento, um quâsi vortilhão de operações de compra e venda. Certas ruas do

Pôrto são extensos basares, infindáveis armazéns, onde se tivessem aglomerado estabelecimentos comerciais de toda a espécie e toda a sorte de lojas. O quadro é dum pitoresco flagrante que não cabe traçar na estreiteza dêste espaço, tão rico de pormenores psicológicos êle é. Mas será só por estes aspectos — o da tradição e o da urbanização — que se deve admirar o Pôrto como segunda cidade do país? Impossível esquecer o encanto indissolvel da cidade através da típica expressão do seu retrato pitoresco. Os mais belos jardins do país traçou-os a alma do Pôrto com a graça que caracteriza a simplicidade do velho burgo, e nêles há um testemunho de gratidão e de homenagem pelos Grandes das Letras que fulguram em rajadas de luz no panteão das glórias nacionais. Camilo que retocou com a observação, por vezes mordaz, do seu espírito percuciente, as figuras românticas da triste comédia humano deu ao Pôrto a caricatura e o esbôço das suas burguesinhas e dos seus tipos mais curiosos; Nobre, o isolado do



T. S. Maldonado delin Porto

A CIDADE DO PORTO EM 1789

Desenho de Teodoro de Sousa Maldonado. — Gravura de Godinho

«Só» cantou o recorte lírico das ondinas enamoradas das póvoas ribeirinhas do Douro... Júlio Deniz cuja obra parece enfeitada pela magia do sol que doira os vinhedos das margens do Douro, tem como o poeta das melancolias e o escritor da fatalidade, o seu monumento nestes floridos recantos, umbrosos, verdejantes, da cidade.

Os mais antigos padrões monumentais da Fé e do Patriotismo, erguem-se na cidade cuja Sé se prende por fios de ouro aos mais memoráveis acontecimentos da nossa história. O Infante D. Henrique que anteviu a projecção dum Império e em Sagres, olhar perdido na miragem fascinante do oceano, architectou um Portugal

maior, tem no Pôrto o monumento que o não esquece, — e nesta cidade nasceu para orgulho e brios dos portuenses. Falar destes monumentos como dos sumptuosos templos à testa dos quais justo é pôr em evidência como tribuna de honra a vetusta igreja de S. Francisco, não significa a pretensão de apresentar o Pôrto como uma vistosa e imponente galeria de museu, cheia de colorido precioso e de inusitados clares de glória e de fé, de patriotismo e de tradição. Há que ver outra galeria faustosa de côr, reverberante de luz, como que imaginada por um poeta pintor: o sortilégio da paisagem dos seus arredores, — flores magníficas que fazem do Pôrto uma corbelha deliciosa...



TORRE DOS CLÉRIGOS (1838)

Pint. de J. Holland



Palácio de Cristal do Porto

Por FAUSTO GONÇALVES

SEGUNDO o boceto histórico do sr. Conde de Samodães, em 30 de Agosto de 1861, reuniram-se no edifício da Bolsa, os fundadores do Palácio de Cristal, sob a presidência do sr. Guilherme Augusto Machado Pereira, sendo eleitos para a direcção e conselho fiscal os srs. Alfredo Allen, Francisco de Oliveira Chamiço e Francisco Pinto Bessa, Visconde da Trindade, José Joaquim Pereira de Lima e José Frutuoso Aires de Gouveia Osório.

Em 3 de Setembro do mesmo ano, fez-se a inauguração do Palácio de Cristal, presidida por D. Pedro V. O soberano inaugurou os trabalhos lançando um punhado de terra em um carrinho de serviço. A planta, perfil, alçado e cortes do edi-

fício foram feitos pelo architecto inglês Thomas Dillen Jones.

No dia seguinte à inauguração partiu D. Pedro V para Lisboa, tendo-lhe sido entregue, antes de embarcar, o diploma de presidente honorário da Sociedade. A obra de pedra, ferro e cristal, segundo o dr. Carlos de Passos, tomaram-na os empreiteiros C. D. Young & C.^a por 108 contos, sob a inspecção do engenheiro F. W. Shields e direcção do engenheiro Gustavo Adolfo Gonçalves de Sousa. Emilio David, jardineiro-paisagista alemão, encarregou-se do desenho dos jardins e do parque. As decorações foram entregues a um pintor inglês e a direcção coube a Shilds.

O edifício mede 150 metros de comprimento

por 72 de largura e é dividido em três naves cobertas de ferro e cristal. No fundo da nave ergue-se um magnífico órgão construído por C. W. Vidor, um dos melhores do mundo.

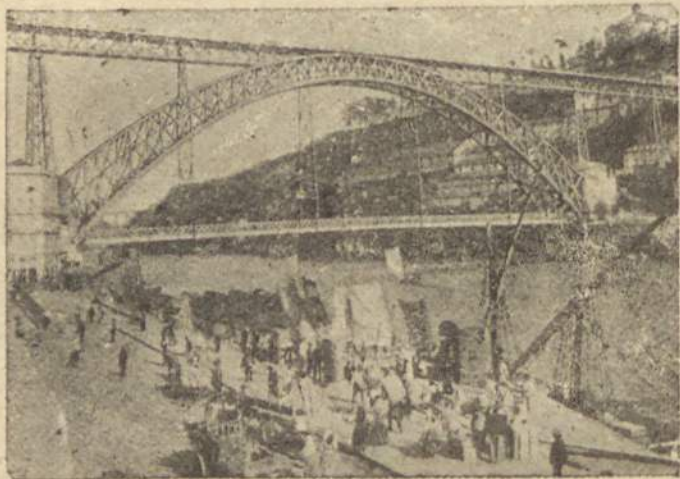
A gruta que foi destruída, bem como o lago foram construídos sob a direcção do engenheiro belga Class, em 1881.

Aos 18 de Setembro de 1865, D. Luiz e D. Fernando inauguraram a 1.^a Exposição Internacional Portuguesa. Das múltiplas exposições destacam-se principalmente a primeira colonial portuguesa, de

berano, mandou construir a capela de Carlos Alberto, no Campo do Duque de Bragança, antes Torre de Marca, sendo colocada a primeira pedra no dia 17 de Maio de 1854. Ao mestre pedreiro António Lopes Ferreira, ficou entregue a execução da obra, cuja planta riscara a própria princeza, auxiliada pelo architecto Joaquim Costa Lima.

A capela ficou concluída em 1862, sendo visitada em 22 de Outubro do mesmo ano pelo príncipe Humberto de Sabóia.

Em 1907 os delegados da Exposição Interna-



PORTO — Ponte de D. Luiz



PORTO — Estátua e Praça de D. Pedro IV

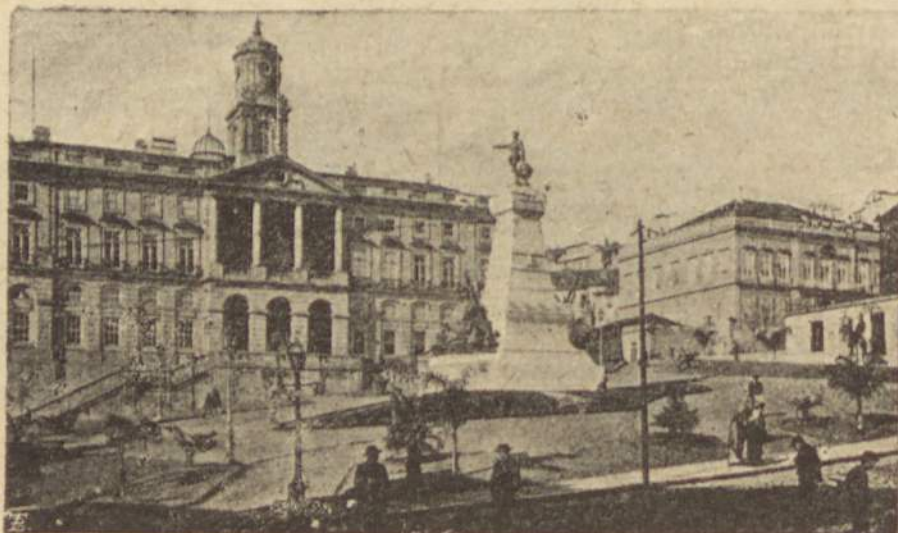
1894, e a segunda, de 1934. A de 1894, inaugurada por D. Carlos, constituia um dos elementos memorativos do V centenário Henriquino.

Em 1886 instalou-se em edifício adequado um Museu Industrial e em 1933 a Câmara Municipal adquiriu o Palácio de Cristal Portuense e seus anexos, tendo-lhe introduzido nestes últimos anos importantes melhoramentos.

Na Casa de Entre-Quintas, paredes meias com o Palácio de Cristal, passou o rei Carlos Alberto de Sardenha. Recordando a sua passagem por ali, a princeza de Montleart, irmã do infelizmente so-

cional de Milão, foram expressamente ao Pôrto para deporem, na capela Carlos Alberto uma corôa de bronze; e em 1934, por doação das rainhas D. Amélia e D. Augusta Vitória, mãe e esposa de D. Manuel II, ficou a Santa Casa com a propriedade da capela, sob a condição de lá promover sufrágios nos aniversários da morte do último rei português.

A grave sobriedade das linhas e ornatos da capela corresponde ao piedoso e melancólico intento da edificação. É obra de formas clássicas inteiramente de granito.



P O R T O
Palácio da Bolsa e Monumento de Infante D. Henrique

OS CAMINHOS DE FERRO

E A EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

SOB visão, perfeitamente oportuna, foi superiormente determinado que na exposição do Mundo Português, houvesse um pavilhão dos *Caminhos de Ferro*.

A sua inauguração ainda não se fez. Está já erigido nas suas linhas modernas e atraentes, mas ainda o público — incluindo tôda a grande família ferroviária — desconhece o seu valioso conteúdo sôbre a História, a vida, a acção civilisadora dos Caminhos de Ferro no Mundo Português. Mais de espaço falaremos, após sua abertura, da bela obra realizada por mentores e artistas e que será igual, em valia, às demais manifestações da vitalidade portuguesa.

Apraz-nos registrar aqui, hoje, apenas, que desta vez não houve descuido ou lapso, omitindo no grande e único *certame* da vida nacional, essa actividade que é como o sangue, vital, da economia do país.

E' ainda, a propósito da exposição, que se prova quanto os Caminhos de Ferro mantem no século do motor — de autocarro ou do avião — a supremacia dos transportes em comum, a longa distância.

Combóios peçados de forasteiros se encaminham de todo o país, para Guimarães, para Portimão, ora para Coimbra, ora para Lisboa.

A nação vibrando de entusiasmo e de patriotismo, pletórica de sangue novo despertando energias adormecidas e esquecidas pelo desuso, percorre em todos os sentidos Portugal, na peregrinação dos lugares santos da pátria.

E é pelos Caminhos de Ferro que todo êsse frémito de devoto entusiasmo se repercute em todos os sentidos, fazendo, momentaneamente, esquecer as sombras negras que se adensam sôbre o seu próximo futuro.

De facto, só o instante único, que mais parece Graça de Deus, que Portugal gosa nesta Europa instável e agónica, permite o alheamento dos graves problemas que urge resolver sobre a exploração, dentro em pouco tempo, dos serviços de Caminhos de Ferro, devido à incerteza de haver amanhã carvão, dos futuros desígnios da guerra, do bloqueio, dos apetites e das loucuras dos homens do velho continente.

Amanhã... amanhã, sim, trataremos de tudo quanto é sofrer pelos erros passados e alheios.

Hoje, que nada ofusque êste gosar olímpico de 8 séculos de independência, de virtudes e de glórias. «Nada contra a nação»! Sim. Nada, contra a bema-venturança da nação que tem o direito de rezar, cantando, esta hora de triunfo que conquistou atravez dos séculos, não ambicionando nada dos outros e sabendo impôr sempre por suas fôrças morais, quando não por outras, a justiça da sua independência e da sua dilatada fé. Nada, vindo de perto ou de longe, tem o direito de estorvar a nossa alegria e orgulho íntimos.

Portugal, na sua Exposição do Mundo Português, alheia-se do mundo estranho, e vê-se ao espelho.

Que nada, nada o perturbe.



LARGO E TRAVESSA DA PENAVENTOSA

Desenho original do Dr. João Monteiro — 1921.

EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

UMA VISITA À SECÇÃO COLONIAL

Para que se possa destacar uma secção da Exposição do Mundo Português, entre tantas e tão bem organizadas, é porque, de facto, ela tem algo de superior. É o caso da Secção Colonial, testemunho eloquentíssimo do nosso valor nas terras ultramarinas, e obra do ilustre colonial, Capitão Henrique Galvão que neste seu novo êxito de organização, pôs à prova, o muito carinho que lhe merecem os assuntos das terras africanas. Sem dúvida, que Henrique Galvão é hoje o nosso primeiro organizador, e a justificar o que escrevemos atestam-no os seus anteriores sucessos, o último dos quais foi apelidado de «O Milagre de Guimarães».

A Secção Colonial tem hoje um fim, que é dar a conhecer aos Continentais como vivem os povos de Além-Mar, com suas raças, costumes, hábitos, e um fim futuro de superior visão, que é o estabelecimento definitivo do nosso Museu Colonial, à altura de uma categoria como país colonizador.

Venha o leitor connosco visitar, ainda que superficialmente, esta maravilhosa secção do Mundo Português e depois diga-nos a sua opinião.

Entremos no Jardim Colonial, pela porta que dá acesso à Praça do Império. Abre-se na nossa frente a Avenida das Palmeiras, e á esquerda erguem-se os pavilhões de Informações e da Guiné, projectados pelo Arquitecto Gonçalo de Melo Breyner.

Mais adiante atrainos a Aldeia dos Quipungos, e logo a moradia do Rei do Congo. Defronte, fica a Livraria e o Restaurante Tropical, executado conforme o plano do Arquitecto José Bastos, onde cosinheiros brancos, negros e chineses, prepararão as mais deliciosas comensinas do Império. Á beira da Avenida das Palmeiras, fica a casa dum comerciante do Mato e em frente abre-se a Rua da Índia com a Igreja de S. Francisco Xavier à entrada. Interessante projecto de Vasco Regaleira, a Rua da Índia com o Arco dos Condenados e de Nossa Senhora da Conceição constitui um dos mais interessantes aspectos da exposição.

Próximo, coberto de colmo, fica o maior pavilhão da Secção Colonial, o de Angola e Moçambique, delineado pelo Arquitecto António Lino. Além das cartas luminiscentes das duas maiores províncias ultramarinas, notam-se neste pavilhão vários

dioramas, que são a síntese da vida naquelas colónias. A luz, a decoração, o bom gosto tudo foi realizado pelo grupo de artistas a que pertencem Kendall, Júlio de Souza, Roberto de Araujo e Manuel de Oliveira. Ao lado, fica a «Aldeia dos Moleques», parquesinho infantil para negros onde as crianças da Metrópole passarão as horas mais alegres da sua vida, e defronte no ângulo formado por duas ruas fica a aldeia dos Muchopes e Macondes.

Agora chama-nos a atenção um planisfério desenhado na frontaria dum pavilhão. É a Estação Imperial montada pela Emissora Nacional, que dentro de dias contará a todo o mundo o que se está passando em Lisboa.

Ao lado, fica a Casa da Direcção, uma casa portuguesa que Vasco Regaleira projectou para as nossas colónias, encantadora construção onde não faltam pormenores de bom gosto e defronte jardins e estufas, o Pavilhão das Matérias Primas e o do Assúcar, dos Tabacos e do Banco de Angola.

Seguindo a nossa visita à Secção Colonial da Exposição do Mundo Português, topamos com a aldeia de S. Tomé, e logo adiante, por entre vegetação frondosa avista-se a Cervejaria Indiana. Na frente, ao lado da Torre de Quiulá — uma das torres da Índia — fica um elefante monumental, cuja tromba está orientada na direcção daquela colónia. É um miradouro esplêndido sobre as águas donde largaram as caravelas para o descobrimento dos mares. Uma escada leva-nos à Praça do Ultramar, a meio da qual se ergue o Monumento à Expansão Portuguesa no Mundo — monumento original onde uma esfera domina vários mostradores de relógio, cuja diferença das horas mostra a extensão do Império.

Na parte mais alta do Jardim Colonial, fica o Pavilhão de Caça-Turismo, adaptado pelo Arquitecto Melo Breyner e decorado interiormente com originalidade e competência pelo Dr. Freitas Cruz, Presidente da Associação dos Caçadores, que apresenta um documentário esplêndido da paisagem e da fauna tropical. Os animais expostos no interessantíssimo labirinto, fornecidos pelos museus zoológicos do nosso país, impressionam pela atitude, dando ao visitante a impressão de que se encontram em plena selva. Dentre várias armas de caça que figuram no Pavilhão Caça-Turismo, é exposta pela primeira vez ao público a valiosa colecção de armas d'El-Rei D. Carlos I.

Quando anoitece, o Jardim Colonial enche-se de luz discreta, alinda-se com as fontes luminosas, anima-se com a música africana e descendo por uma rua — que como todas as da Secção Colonial têm nomes de sabôr ultramarino — vamos dar à Rua de Macau, um dos maiores atractivos da Exposição do Mundo Português.

Uma série de casas típicas, ligadas com o es-

plendor das suas côres, dos seus pendões, estranhos, das borboletas exóticas, tudo pintalgado com caracteres chineses e iluminado com balões orientais, dão ao visitante a impressão de que se encontra transportado à longínqua colónia de Macau.

A uma rua ladeada de bambús, onde numa série de plintos se expõem as cabeças dos povos do Império, deram o nome de «Avenida das Raças», a qual desemboca num largo grande, onde existem os pavilhões de Chá e de Café.

Em frente, alto, sóbrio, elegante, o Monumento à Obra Portuguesa de Colonização, onde duas datas e uma legenda simples, coroadas pela estátua da vitória, mostram a obra colonisadora dos portugueses.

A visita ao Jardim Colonial não termina aqui. Há uma aldeia timorense, debruçada num ribeiro poético, que é duma belêsa encantadora, pois não lhe falta o soluçar das águas. Mais abaixo, na Casa de Cabo Verde, com a pedra à vista, ouvem-se as canções dolentes e logo o pavilhão das Colónias Insulares, onde, como na Rua de Macau, se nota uma série de quadros de Fausto Sampaio, que constitue um valioso documentário da vida colonial.

O pavilhão de arte indígena, onde se guarda um precioso recheio de escultura, fica ao lado, e passando junto da aldeia dos indígenas de Moçambique depara-se com uma interessante cervejaria decorada exteriormente pelo pintor Mário Reis.

Ao fundo, cercada de árvores, chama-nos a atenção a mancha branca da Casa das Missões, projecto de Vasco Regaleira com magníficas pinturas murais de Maria Adelaide Lima Cruz. A Casa das Missões, com os ferros forjados, os azulejos, as talhas de barro, as rótulas de tijolo, as imagens, todo o seu ar portuguesíssimo, é duma delicadesa invulgar, dum misticismo comovedor, representando uma bela homenagem aos que vêm lutando pela Fé e pelo Império.

Êste Claustro singelo da Casa das Missões é o local para a evocação dêsses missionários heroicos, mortos no desempenho da mais bela missão humana.

É pois com um momento de evocação, que termina esta nossa visita à Secção Colonial da Exposição do Mundo Português, grandiosa lembrança do nosso esforço e valor das Províncias Ultramarinas, esteio da eternidade do nome Português. Sem elas, nada seremos.

CERVEJARIA IMPÉRIO

Realizou-se o mês passado a inauguração da Cervejaria Império, instalada junto da Grande Exposição do Mundo Português — na R. Vieira Portuense, em Belém.

O estabelecimento conhecido pelo antigo «Antó-

nio das Caldeiradas» foi completamente remodelado apresentando-se hoje como uma casa modelar e pitoresca, primando pela limpeza e pelo pessoal habilitado para as exigências de um estabelecimento marisqueiro como o que foi inaugurado.

* * *

Horário dos combóios eléctricos entre CAIS DO SODRÉ e BELÉM:

De Cais do Sodré para Belém	De Belém para Cais do Sodré
9-53 b)	11-28 b)
10-53 b)	12-26 a) d)
12-13 b)	13-08 b) e)
12-43 b)	13-38 b)
13-45 d)	14-08 b) e)
14-23 b)	14-46 a)
15-00 a)	15-28 b)
15-45 a)	16-06 a)
16-13 b)	16-58 b)
17-23 b)	17-58 b)
17-53 b) e)	18-58 b)
18-23 b)	19-35 a)
18-53 b) e)	19-58 b) d)
19-20 a) d)	20-21 a) e)
19-23 b) e)	20-28 b) d)
20-03 b)	21-08 b)
20-53 b) d)	21-36 a) d) e)
21-35 a)	22-21 a)
22-30 a)	22-53 b) d) e)
23-33 b)	23-21 a)
0-40 a)	0-21 a)
1-43 b)	1-21 a)
	2-36 a)

OBSERVAÇÕES:

- a) Directo.
- b) Pára em tôdas as estações.
- c) Só aos dias úteis.
- d) Só aos domingos e feriados.
- e) Só se efectua de 1/7 a 31/9.

Os combóios directos fazem o trajecto em 5 minutos e os que param em tôdas as estações em 9 minutos.

Preços dos bilhetes: 1.ª classe, 1\$95; 2.ª classe, 1\$50; 3.ª classe, \$85.

Assinaturas, a partir de um mês de validade, com limite de viagens e sem limite de viagens, a preços reduzidos.

S O U S A J Ú N I O R

Por despacho do sr. dr. Oliveira Salazar foi mandado prestar serviço na secretaria da Presidência do Conselho o nosso presado colega na Imprensa Sousa Júnior, funcionário superior do quadro da Assembleia Nacional.

É-nos imensamente simpática esta notícia, pois Sousa Júnior é o exemplo do trabalhador honesto e conhecedor a que se alia, ainda, a sua destinação de maneiras.



A Comissão Nacional dos Centenários ouvindo a leitura do programa-calendário das celebrações de 1940, que foi feita pelo sr. dr. Júlio Dantas, Presidente da Comissão Executiva

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 cas-

telos 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 arquiiepiscopal de D. José de Bragança. Repouso no Bom-Jesus.

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

Junho, 7 — Acto medieval do Pôrto. Visita à Sé: comemoração da concessão do foral pelo bispo Hugo (1123); evocação dos bispos fundadores. À noite, sessão solene em que se celebrará a criação

da primeira bolsa comercial por D. Diniz (1293) e a sua reorganização por D. João I (1387).

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

Junho, 9 (Domingo) — Acto medieval de Lisboa. Romagem de povo à Sé e ao Castelo de Jorge. Representação de uma alegoria dramática ao ar livre, no castelejo. 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, concêrto de gala no Teatro D. Maria II; peça sinfónica inspirada na «Fundação»; reconstituição musical das poesias galécio-portuguesas dos séculos XII e XIII.

Junho, 12 — Véspera de Santo António. Visita ao lugar em que, segundo a tradição, nasceu o grande Santo Português. 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 Cabêço de Rei. Partida para Faro. — Em Lisboa, iluminações e arraiais nos bairros da cidade antiga.

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

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

II — ÉPOCA IMPERIAL

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

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

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

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

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

Junho, 25 — Abertura da Exposição de Cartografia Portuguesa, no edifício dos Jerónimos. Serão manuelino na Tôrre 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 Côrtes 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 Pavilhão de Honra da Exposição. Primeira sessão de trabalhos do III congresso, «Navegações e descobrimentos dos portugueses», e do IV congresso, «Monarquia dualista».

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

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

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

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 côrtes de 1254, em que pela primeira vez teve voz o povo; visitas ao mosteiro de Alcobaça e ao campo da batalha de Aljubarrota (1385).

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

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

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

Julho, 13—Banquete de encerramento dos Congressos.

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

PERÍODO INTERCALAR CORRESPONDENTE ÀS FÉRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III—ÉPOCA BRIGANTINA

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

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

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

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

Novembro, 14—Homenagem à memória do Padre António Vieira, na igreja de S. Roque; recons-

tituição de um dos sermões prègados naquele púlpito pelo orador.

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

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

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

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

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

Novembro, 24 (Domingo)—Acto de escritura pública, ao estilo do século XVII, da doação do Palácio dos Condes de Almada ao Estado pela colónia portuguesa do Brasil. Cerimónia da entrega das chaves, pelos representantes da Colónia, ao Governo Português. Posse do edifício pela Mocidade Portuguesa e pela Sociedade Histórica da Independência. À noite, concêrto 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 dos juriconsultos 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 nacio-

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

O CORTEJO DO TRABALHO NO PÓRTO, EM 5 DE JULHO

Entre os números do programa das Comemorações Centenárias, que terão início no dia 2 de Junho, com um solene «Te-Deum» na Sé Patriarcal e em todas as Sés, Colegiadas e velhas Matrizas de Portugal e do Império, destaca-se o Grande Cortejo do Trabalho, que desfilará nas ruas do Pôrto, no dia 5 de Julho.

Esta grandiosa desmonstração alegórica, vasada em moldes amplos e de largos objectivos 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.

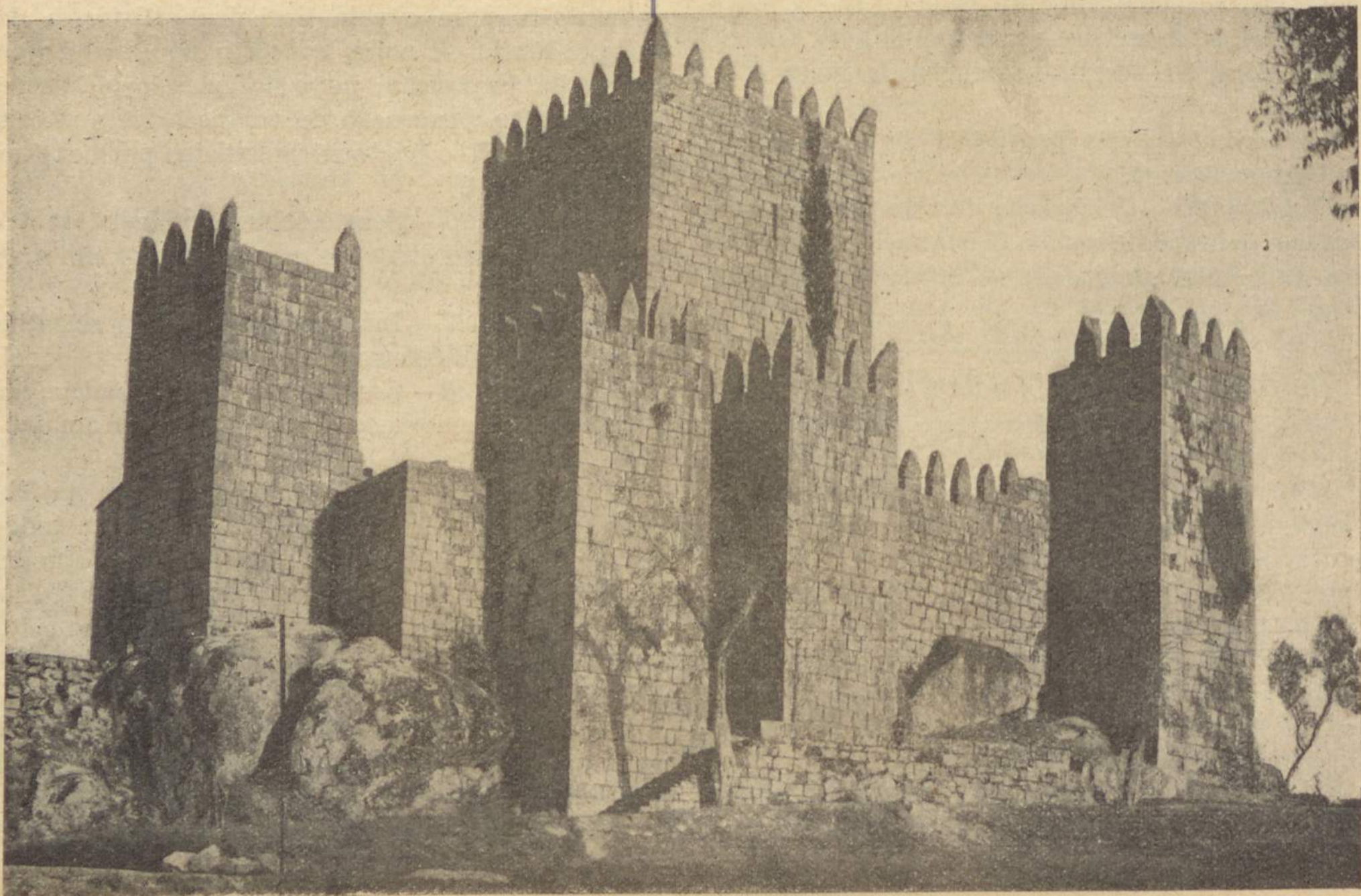
Correspondendo inteiramente ao pensamento que o originou, o Grande Cortejo do Trabalho será exibido num ambiente próprio e com a imponência devida, afirmando, mais uma vez, o entusiasmo, o carinho e o amor que os portuenses dedicam a todas as iniciativas que, estimulando o seu amor-próprio de empreendedores 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 Nosso 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 aquêlê Grande Cortejo.



CASTELO DE GUIMARÃIS — Onde nasceu a mais linda História do Mundo



MARECHAL GOMES DA COSTA

O Pôrto não esqueceu o

Marechal Gomes da Costa

Chefe do movimento de 28 de Maio

Por CARLOS D'ORNELLAS

Ainda está por fazer a história do 28 de Maio — esse movimento que teve a colaboração de todos ou quasi todos os portugueses, — uma grande maioria até fugida dos partidos políticos de então. Mas, não nos propomos iniciar a história dessa data; deixamos essa tarefa para alguém que a ela se queira dedicar, mas esse alguém com categoria moral e política para contar os factos tal como se passaram. Deve ser preciso, daqui a algum tempo, que apareça a público a história dessa manifestação de solidariedade militar e civil que sucedeu ao 18 de Abril.

Torna-se absolutamente necessário saber quem contribuiu para a Obra do Estado Novo e afastar os parasitas do "eu fiz", "eu contribuí", etc.

Mas o assunto que nos traz aqui hoje a escrever estas mal alinhavadas linhas não é a malfadada política, que só tem servido para separar novas e velhas amizades, é sim, dizer ao público que nos lê, que a cidade do Pôrto se lembrou de que, em Portugal, houve um homem que foi um companheiro de Mousinho; que foi um dos bravos e heróicos combatentes d'África e da Flandres; que foi uma figura prestigiosa no Exército Português e assim tinha jus a uma homenagem aos seus actos e serviços patrióticos prestados à Pátria: no dia 28 do mês findo mandou a Câmara Municipal do Pôrto desentaipar uma maquete em "staff" — homenagem ao saudoso marechal Gomes da Costa.

Essa maquete que ficou exposta ao público à entrada da Avenida que tem o nome do heróico Cabo de Guerra, é a do monumento a inaugurar, depois de oficialmente aprovado, e que perpetuará os feitos gloriosos do grande patriota.

Esta manifestação que passou despercebida do público e que não teve qualquer cunho oficial foi simples mas tocante. É uma maquete para depois se fazer um monumento em granito a duas côres. E assim ficará êsse bloco de pedras a atestar a Portugal inteiro o valor do marechal, o valor do seu espírito militar; o valor do valioso guerreiro.

Êsse monumento que representa um gesto de gratidão dos portuenses tem quarenta metros quadrados de base e onze metros de altura. É pouco para atestar o valor do heróico militar, mas representa a vontade da gente do Pôrto que sabe ser reconhecida.

Em 1 de Novembro de 1930, escrevi o seguinte:

«Eu sou tudo quanto há de mais retrógrado na questão de monumentos porque, em geral, eles são erididos, muitas vezes a pessoas que nada produziram ou produzem e outras a pessoas cujos feitos não são suficientes nem têm o cunho que lhes querem dar, a ponto de esses feitos serem considerados de garantia ou honra para a Pátria ou para o país. Outro tanto acontece com as lápidas que são dedicadas a outras tantas pessoas cujo valor moral ou intelectual está abaixo de zero.

Mas, há sempre um mas...

O Marechal Gomes da Costa, que não é esquecido pelos portugueses, tem que ter um monumento em Lisboa.

É necessário que todos nós rememoremos as suas brilhantes campanhas de África e da Índia, a sua acção fecunda como colonial distinto, que soube combater e cooperar na regeneração da província de Moçambique e o seu heróico e honroso comando no Corpo Expedicionário Português.

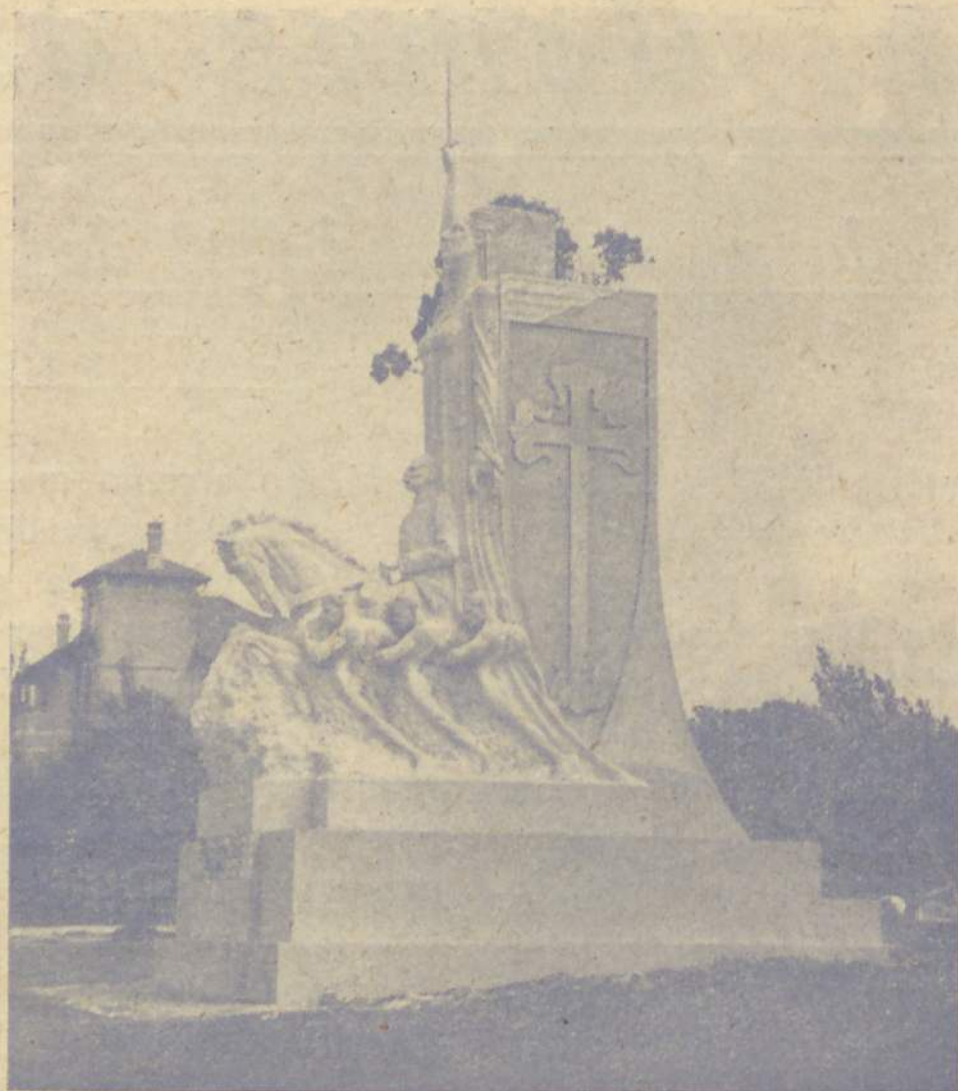
É preciso que o nome do Marechal Gomes da Costa não fique esquecido e que o alvitre proposto à «Voz» para a erecção do monumento, tenha a colaboração de todos os portugueses que, sem côres políticas, enfileirem ao lado daqueles que, reconhecendo o valor dessa figura prestigiosa de chefe, que honrou o Exército Português, prestem ao país e ao valoroso Cabo de Guerra, a homenagem do Povo Português.

Êste monumento, como já indicaram os jornais, deve ser erigido por subscrição nacional mas, ainda antes de êle erguido, julgo que ficaria bem aos combatentes que sob as suas ordens serviram, homenagear o seu chefe fazendo-o figurar no monumento dos combatentes na Avenida da Liberdade, junto dos seus soldados, dêsses *gambuzios* bravos de que êle falava com tanto carinho nos seus livros e nas suas conversas e muitos dos quais ainda hoje choram o chefe glorioso que em toda a parte bem representou o nome de Portugal aumentando o prestígio duma raça que tão nobres exemplos tem dado ao mundo inteiro.

Assim, através os tempos, o povo recordará a figura grande de Gomes da Costa que tão altos exemplos nos deu, desde os campos de batalha até à hora final em que afirmou a sua fé religiosa e a sua esperança em Deus.

E nós — companheiros de lutas do grande marechal também não olvidaremos o patriotismo dos tripeiros, a sua sinceridade e êste inesquecível acto de humanidade.

O monumento é da autoria do sr. Ponce de Castro e as figuras foram modeladas pelo escultor Armando Correia. Nele se vê, a cavalo, o marechal, em cabelo, com as costas voltadas para uma figura que simbolisa a vitória e que tem, numa das mãos, erguida ao alto, a espada. Do lado direito vê-se o escudo português, e, do lado esquerdo o escudo da Ordem dos Templários. É um apreciável trabalho decorativo, que representa, simbolicamente, o arranco do 28 de Maio.



A «Maquete» do monumento ao Marechal Gomes da Costa

Os Aquedutos que abastecem Lisboa

(ÁGUAS LIVRES, ALVIELA E TEJO)

Pelo Eng.º JOÃO CARLOS ALVES

SÃO três os grandes aquedutos que trazem água para Lisboa: Águas Livres, Alviela e Tejo, obras dos séculos XVIII, XIX e actual. O primeiro é da época de D. João V, o segundo foi feito pela Companhia das Águas e o terceiro é obra do actual Governo. O aqueduto do Tejo, espera que o consumo da cidade aumente, para entrar com regularidade em serviço, para o que está apto desde há dois anos. A capacidade de transporte dos três aquedutos pode computar-se em cerca de 450.000 metros cúbicos por dia, ou 450 litros, quando a população da capital suba para um milhão de moradores (1975-1980).

Antes de nos abeirarmos da matéria que vamos tratar, convém rememorar ao de leve o que era o abastecimento antes da erecção do aqueduto geral, nome por que era conhecido e designado o aqueduto das Águas Livres.

Poucos documentos existem do que havia. As crónicas faltam, os escritos não abundam, e muitas fontes de investigação perderam-se. Parece que o grande terramoto foi o culpado de tal minguia.

Lisboa sofreu muito e durante séculos a falta de água, e isto ficou na tradição; por isso o povo a guardou na memória até por que aquela falta se fez cruelmente lembrada de tempos a tempos.

Lisboa, cidade nada e formada à beira do Tejo, não podia, como tantas outras, tomar as águas do rio, por serem de mar. Teve de contentar-se com as das fontes que brotavam no sopé do monte do Castelo, ou as que eram recolhidas das moradas e eirados da cidade em cisternas. A cidade cresceu e desceu pelas vertentes até às ribeiras e regatos que talavam a re-

gião oriental de Lisboa e dêles tomava como achega a água que corria.

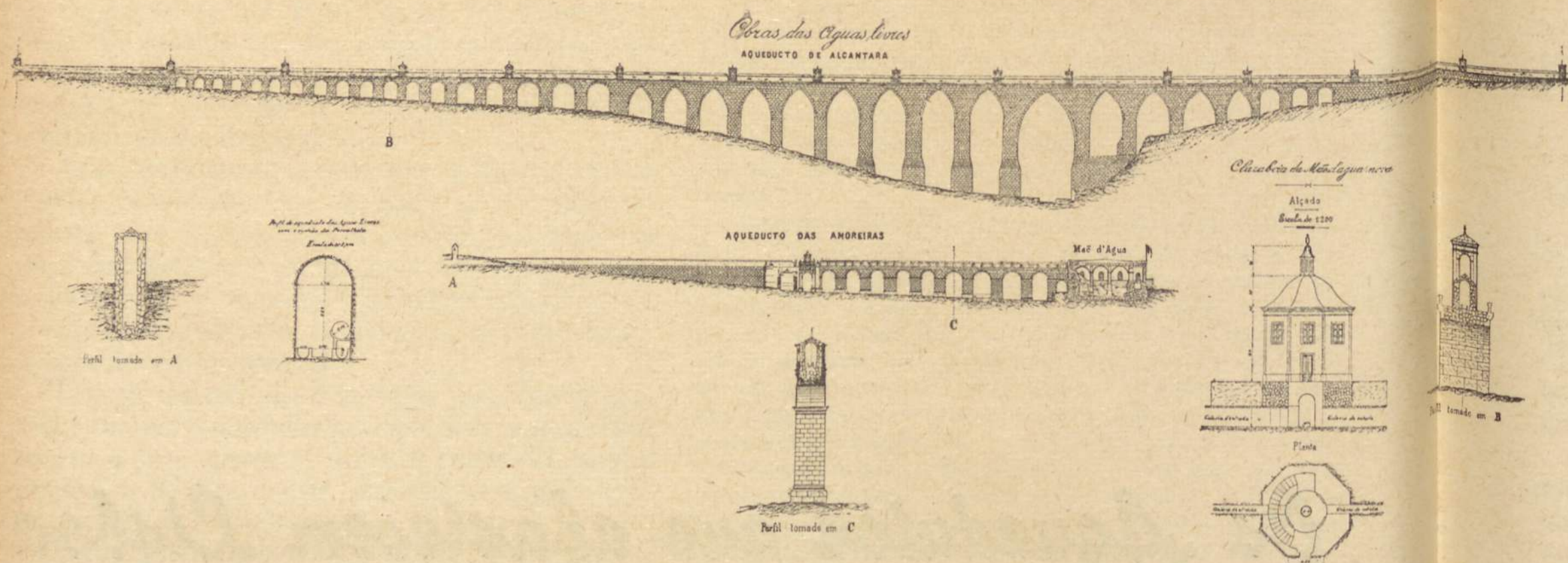
Mais tarde vieram os poços a completar o rudimentar sistema de abastecimento, que então era conforme às exigências e necessidades da população incipiente.

Os romanos que nunca se pouparam a sacrifícios e trabalhos para buscar água onde ela se achasse, poucos vestígios de monta nos legaram. A obra monumental que melhor os assinala é o aqueduto de Sertório, em Évora, ainda hoje em serviço. Em Lisboa e subúrbios aqueles vestígios não são tão patentes; nalgumas ruas da Baixa observaram-se galerias abobadadas e no caminho do aqueduto das Águas Livres, na Rascoeira, Almarjão e na antiga povoação da Porcalhota (hoje Amadora), restos de um antigo cano ou aqueduto que parece se dirigia para Lisboa, ou pelo menos para qualquer povoação importante do seu termo. A acção do tempo e dos homens quasi nada deixou de pé, parecendo natural que na edificação do aqueduto das Águas Livres muito se tivesse derribado, porquanto no dizer de Turriano⁽¹⁾ um dos caminhos a seguir no traçado daquele aqueduto era o dos romanos (o quarto dos que citava).

Também o confirma o geólogo Carlos Ribeiro pela lembrança que dá de ter encontrado restos de alvenaria e teijolo de fábrica romana (parêdes e canos), semeados paralelamente ao aqueduto das Águas Livres.

Quando Lisboa foi conquistada por D. Afonso Henriques ao domínio árabe, era já tida por cidade

⁽¹⁾ Leonardo Turriano, arquiteto ou mestre de obras de Felipe III, de Castela.



rica e florescente, povoada nas encostas do Castelo e nas margens ribeirinhas. Foi porém aumentando com lentidão por desfavor das pestes, terramotos e guerras que a assolaram na idade média. Os maiores mananciais de que dispunha a cidade eram, como ainda o são hoje, os das chamadas nascentes orientais que brotam entre os cais de Santarém e o Jardim do Tabaco (chafarizes de El-Rei, de Dentro, Praia, Alcaçarias e Tanque das Lavadeiras de Alfama).

Veio a época das descobertas; a cidade engrandece-se, explende, e reconhece-se então quanto era indispensável prover de água a povoação e as armadas da Índia. Pensa-se em encanar a água até à Ribeira para minorar a esforçada tarefa da aguada às naus, — que povoam e ilustram os panoramas de Lisboa antiga, nos quais se enxerga sempre o mar, como figurando a maior beleza da cidade, ao mesmo tempo que revela o sentido tradicional da epopeia marítima dos portugueses.

D. Manuel I concebeu a idea de trazer água para Lisboa de fora dela, mas não lhe deu propósito. D. João III renova a idea, acalenta a iniciativa que por fim esmorece.

Estava reservado a Felipe II, rei de Espanha, o primeiro grande passo andado para debelar o flagelo da sêde que atormentava a cidade, encarregando o architecto Leonardo Turriano de fazer o risco do provimento de água a Lisboa.

Desempenhou-se aquele architecto do propósito do rei estudando os mananciais de Sintra e Água Livre (Carenque), medindo-os e traçando os caminhos que deviam trazer aquelas águas até à cidade.

A enorme despesa que tal obra acarretava para o erário da cidade e a penúria de meios para a cobrir fracassaram o empenho real e os anseios dos moradores.

Só um século depois D. João V mandou que a obra se fizesse por conta da cidade, aceitando a proposta do procurador de Lisboa, Cláudio Gorgel do

Amaral, para o que criou um imposto, por aviso de 28 de Novembro de 1729, sôbre alguns géneros de consumo (vinho, carne, azeite, sal e palha).

O Aqueduto das Aguas Livres

O alvará régio de 12 de Maio de 1731, dando satisfação e remédio às apoquentações dos habitantes da cidade, resolvia «in actu» o tormentoso problema da falta de água. Formaram-se logo sociedades de pedreiros que de empreitada tomaram as obras, cujos projectos foram ideados pelo brigadeiro Manuel da Maia e sargento-mór Custódio Vieira, cabendo ao primeiro o trôço desde a nascente da Água Livre (Vale de Carenque, Queluz) até ao alto das Três Cruzes (monte da Sarafina, Serra do Monsanto), e daí até Lisboa ao segundo. O traçado geral parece ter sido o que delineou Turriano, que foi havido por clássico.

A nascente da Água Livre promana de uma falha geológica nos calcários cretácicos, e dá no estio cêrca de 300 metros cúbicos por dia, menos do que a vista calculava para o tempo em que a água rareava na cidade.

Era esta fonte o sonho doirado de quantas gerações que a julgavam bastante para livrar da sede a povoação de Lisboa!

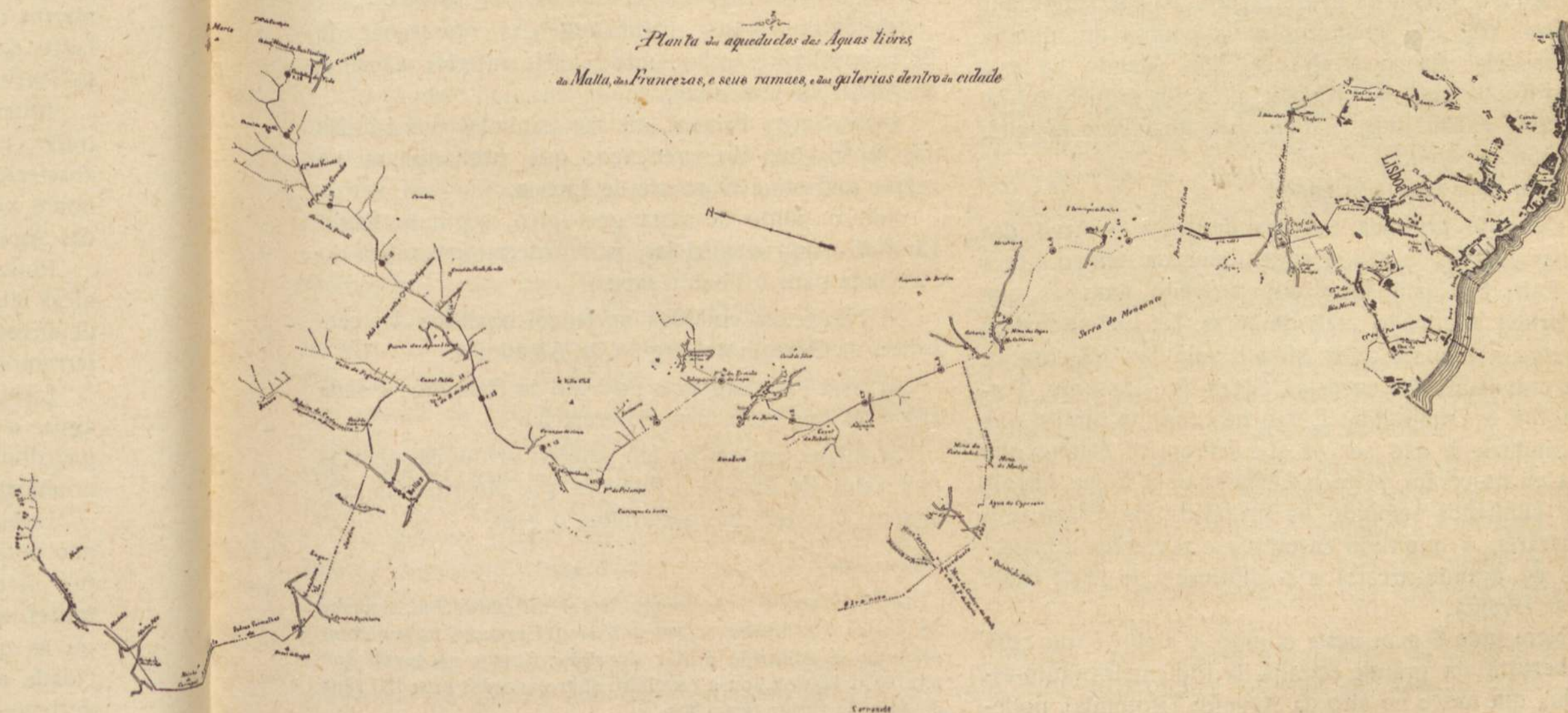
A nascente da Água Livre está abrigada por uma modesta clareira que é conhecida pela Mãe de Água Velha, por ser a origem do primitivo aqueduto ao qual deu o nome.

Mas antes de entrarmos na descrição sumária de tôda a grande fábrica Joanina, digamos desde já que em menos de vinte anos (exac-

tamente em 1748) entraram na cidade as primeiras águas do aqueduto geral das Águas Livres, se bem que só quasi um século depois (1835) findaram, propriamente, tôdas as obras de acabamento e outras subsidiárias.

Até à Mãe de Água das Amoreiras, majestoso depósito que fica logo do lado do Norte do antigo Largo do Rato (hoje Praça do Brasil), mede o grande Aqueduto 14.256 metros. Começa a desenvolver-se por um dos flancos do Vale do Carenque, encostando-se depois ao outeiro de S. Braz para os lados da antiga povoação da Porcalhota, que finalmente atravessa em direitura até

Adamaia, passando depois pelo Calhariz (de Benfica), S. Domingos de Benfica até à eminência das Três Cruzes donde emerge, altivo e arrojado, no salto em arcaria da ribeira do Vale de Alcântara, a obra mais importante de tôda a grande emprêsa, até entestar no Alto de Campolide; depois segue pelo Carvalhão aos Terramotos, terras da antiga Casa da Anadia, cortando a antiga Rua de S. João dos Bem Casados e a Rua das Amoreiras que salva em belo arco dórico, o qual serve de comêço à arcaria formosa e simples do Largo das Amoreiras, e vai finir-se na Casa de Água do mesmo nome, onde despeja em catarata as águas que transporta. Tem esta bacia as medidas de 28,60 metros de comprido, 24,40 metros de largura e 8 metros de fundo, ou seja a capacidade de 5.500 metros cúbicos aproximadamente. A abóbada da cúpula que a cobre é sustentada por quatro grossos pilares qua-



drados de 2,30 metros de lado, que emergem da soleira do fundo. A bela traça e fábrica de cantaria impõem este edificio como único na espécie e o melhor de Lisboa. E pena é que o afrontamento do palácio que demora logo a sul, e que domina o Largo do Rato, lhe tire toda a majestade e beleza e o roube à admiração dos cidadãos que tão mal e ingratamente o conhecem!

Do seu terraço lageado goza-se uma das mais variadas e lindas vistas de Lisboa e do Tejo, abarcando também ao longe o Oceano.

Quanto ao Arco das Águas Livres quanto haveria a contar! A travessia do vale de Alcântara é feita em 941 metros sôbre 35 vãos de arcos, dos quais os maiores são ogivais (14) e os outros de volta inteira (romanos). O mais alto (arco grande) que corresponde ao córrego tem cêrca de 32 metros de vão e 62 metros até ao cume do intradorso.

Estranha-se a falta de unidade no modelo dos arcos, mas parece-nos antes que tal falta é uma das grandes virtudes estéticas da monumental obra, além de que a forma lanceolada, dispensando andaimes muito altos os ajudou a construir mais depressa e com menos despesa. A êste propósito diz Jaime Murphy (1) de modo judicioso e com propriedade: "O architecto parece ter considerado que se os principais arcos fôsssem semi-circulares, ficariam muito dispendiosos, por causa de exigirem extradorsos mais rectos do que os arcos ponteagudos para conservá-los em equilíbrio; pois que não há arco, com excepção da catenária, que possa suportar-se a si próprio sem um pêso incidente proporcional à corda do vão".

A fortaleza com que foi feita esta linha de arcos

(¹) Travels in Portugal, 1795

permitiu que toda a obra resistisse bem ao terramoto, sem avarias grossas; apenas alguns torreões que sobrepõem a galeria onde corre a água, padeceram algumas avarias de pouca importância. Verdade seja que o terreno onde assenta é firme e pouco atreito à propagação de sismos, como de resto toda a região a Oeste do Vale de Alcântara, cujas construções pouco se ressentiram com o violento terramoto de Lisboa. Neste ponto o engenheiro, que lançou os delineamentos da portentosa fábrica, teve a intuição do melhor local e bem assim do melhor terreno para os alicerces dos pegões.

A experiência natural a que foi sujeita a obra foi a melhor comprovação da sua estabilidade real; ou não fôsse ela mandada erigir por D. João V, o architecto místico do sumptuoso Convento dos freires arrábidos de Mafra!

Ocorre perguntar por que foram postos de banda os sifões (canos de «repuxo» como se dizia) na travessia de vales e quebradas do terreno, apesar de Turriano os recomendar por serem menos dispendiosos e fáceis de fazer. No salto do Vale de Alcântara a coisa era difícil para a época, por não haver materiais capazes de resistir a pressão tão considerável (7 quilos por cm^2); mas em outros afundamentos de terreno (nos vales secundários da Adamaia, Carvalhão, etc.) o problema não oferecia dificuldades de respeito. Certamente o espírito do monarca, comprazendo-se com a ostentação e a riqueza das suas obras, assim o impuzera aos mestres da construção; mesmo porque Mafra acabava de fazer-se e deixara no pensamento dos artífices da arte de pedreiro e também do povo o gosto da sumptuosidade e da grandeza régia, que tão fortemente havia de marcar aquela época, talvez perdurária, mas incontestavelmente grande e magnífica. Sem aquele fausto de pedra lavrada não teríamos que admirar três dos melhores monumentos do mundo, na espécie, forma e alcance, não falando na arte munificente que os inspirou e os fez erguer. Assim ficaram; e são hoje, e ainda mais amanhã o orgulho das nossas gerações.

Bem haja aquele reinado!

Contudo por sua e nossa desgraça o Arco das Águas Livres, de tão grande nomeada dentro e fora do País, tem mais fama que proveito para os que poderiam admirá-lo mais de perto. De Lisboa mal se enxerga a não ser quem suba o vale de Alcântara ou dos dois lados das encostas, Serra do Monsanto, Terramotos e Campolide. E não há caminho direito que lá conduza, a não ser os que servem os bairros que para ali nasceram, primeiro sem rei nem roque, depois bem alinhados segundo os preceitos da urbanização camarária, o que tudo ensombra e esmorece a majestade da grande arcaria e o pitoresco do lugar onde ela se levanta.

Nem tudo é mau neste mundo, e assim é que com a abertura da grande estrada da Pimenteira (auto-estrada), que nasce no alto da Avenida (Rotunda), pode-

remos contemplar o grande Aqueduto com tempo e gosto, e não fugidamente como sucede a quem passa de combóio na estação do caminho de ferro de Campolide.

Mas, tornando ao aqueduto, a galeria geral tem a altura de $2^{\text{m}},88$ contada do lagedo ao fecho da abóbada e a largura de $1^{\text{m}},36$ entre os encontros.

A banqueta de passeio para caminantes e serviço do pessoal, tem $0^{\text{m}},66$ e anda a meio do aqueduto, correndo aos lados as águas em caleiras de fundo circular, feitas de cantarias, com o diâmetro de $0^{\text{m}},33$.

A parte de fora do aqueduto, nos troços em que caminha a cavaleiro das terras, é forrada de cantaria até ao nível dos bordos das caleiras.

Mais tarde foi a origem primitiva do aqueduto (fonte de Água Livre) acrescentada para montante até ao chamado Olival do Santíssimo (Caneças), e ficou todo êle com 18.605 metros de comprido. Depois outros ramais e aquedutos tributários se lhe juntaram e tudo ficou com 43.036 metros. Contando ainda com as galerias de distribuição na cidade, que medem 11.802 metros, a rede completa desta extraordinária obra dá cerca de 60 quilómetros! Tanto os aquedutos afluentes como os canos da cidade são visitáveis, e isto põe-nos ao espírito a medida da grandeza e mostra a preocupação de bem conservar as galerias e os encanamentos da Real Obra do Aqueduto⁽¹⁾.

Origens das Águas Livres. Estas águas provêm de quatro origens hidrográficas principais:

a) Ribeira da Água Livre, a primeira que baptizou com êste nome toda a obra.

b) Bacia de Caneças, alargamento para o Norte daquela captação.

c) Águas dos vales da ribeira de Vale de Lobos e do Castanheiro (aqueduto da Mata e do Brouco).

d) Terrenos das vizinhanças das povoações de Belas e Sabugo, abrangendo a bacia anterior e mais a da ribeira de Carenque.

Estas águas brotam ou são captadas quasi todas nas formações do cretácico, que predominam na região a Oeste e Noroeste de Lisboa.

Sob o ponto de vista geológico, segundo Paulo Choffat, as proveniências, por ordem topográfica do Nascente para o Poente são:

1) Nascentes colhidas no lençol basáltico das cercanias da Porcálhota (região da Amadora).

2) Nascentes captadas no Vale de Carenque e seus afluentes que pertencem ao cretácico.

3) Águas exploradas em galerias profundas abertas nos vales de Brouco e Figueira que são também cretácicos, mas em que predomina o grés.

⁽¹⁾ Tem ainda o Aqueduto Geral 137 clarabóias, algumas de vastas dimensões e grande beleza. Em quasi todo o comprimento é edificado à flor do chão: o resto em tuneis que têm 4650 metros, ou a cavaleiro sobre arcadas com 109 vãos de arco de vários tamanhos.

5) Captações em galeria profunda no Vale de Lobos, na maior parte nos grés e o resto nos calcáreos sobre que aqueles assentam.

É evidente que as águas captadas nos terrenos de grés, sofrendo uma certa filtração natural, são menos inquináveis que as que brotam dos terrenos calcáreos, pela própria contextura destes terrenos e se apresentarem bastante fendidos.

As águas dos terrenos basálticos, cujas formações se apresentam muito irregularmente alternadas (tufo basáltico, basalto compacto e marnes avermelhados) e de possança muito variável, são atreitas a poluírem-se e por isso podem assemelhar-se às do calcáreo dos grupos atrás citados. Todavia estes terrenos oferecem condições favoráveis para pesquisa de águas, pois estas são retidas pelas formações marnosas intercalares, ou pelas camadas superiores do Cretácico; por isso são numerosas as fontes e as nascentes nas terras de basalto, que brotam por exemplo nas faldas da Serra de Monsanto.

Tributários do Aqueduto Geral (Águas livres e galerias da cidade)

Afluem ao Aqueduto muitos aquedutos, quasi todos construídos depois da obra principal, dos quais citamos, segundo os nomes característicos que têm, os mais importantes: Olival do Santíssimo, Aqueduto da Bomba, de Vale de Moura, Carvalheiras, Salgueiro, Ex-Marianos ou da Zibreira, Cambra, Quinta, Fonte Santa, onde entronca o aqueduto da Mata, Almarjão, Marianos, Rascoeira, S. Braz, Galegas, Outeiro ou Adamaia e Buraca ou das Francesas.

A estes se ligam numerosos outros aquedutos auxiliares ou ramais, além de várias nascentes de particulares dos quais nomeamos a título de curiosidade as Freiras da Estrêla, Academia Real das Ciências, Casa Real, Conde Pôrto Côvo, Duque de Palmela, Conde de Farrôbo, Visconde de Loures, etc.

Os caudais daqueles afluentes são muito diferentes entre si e muito variáveis de inverno para o estio e de ano para ano. Do inverno para o verão as diminuições de volume chegam a nove décimos nalgumas nascentes.

Nos estios secos as águas baixam por vezes a metade dos estios regulares.

Os aquedutos subsidiários da Mata e do Brouco, construído pela primeira Companhia das Águas, são dos que fornecem mais água ao Aqueduto, cêrca de um quarto da produção geral, que no inverno chega a subir muito além de 40.000 metros cúbicos e no estio mingua para 4.000, e mesmo abaixo de 2.000 metros cúbicos em anos de grande sêca.

Ao mesmo tempo que prosseguiram as obras do grande Aqueduto e suas ramificações, construíram-se na cidade as galerias de distribuição aos chafarizes da cidade erigidos nos bairros mais populosos.

A Galeria do Campo de Santa Ana afasta-se do Aqueduto na Quinta dos Condes da Anadia e segue

pela Cruz das Almas, antigas terras do Seabra, Matadouro, Gomes Freire até ao Campo de Santa Ana. Aqui projectava-se construir um chafariz monumental, para o que se chegaram a fazer as estátuas alegóricas, que hoje figuram nos canteiros da Avenida da Liberdade, entre a Rua das Pretas e o Largo da Anunciada, e são conhecidas pelo Tejo e Douro.

Aquele encanamento abastecia os chafarizes da Cruz do Tabuado (Conselheiro Monteverde), Campo de Santa Ana e pelos seus ramais os do Intendente, Rêgo, Campo Pequeno, Campo Grande e Destêrro, e mais alguns edifícios públicos como o Palácio do Bemposta (Escola Militar), Asilo da Mendicidade, Hospital de Rilhafoles, S. José, etc.

A galeria das Necessidades rompe do Aqueduto próximo do actual reservatório de Campo de Ourique (antigas terras da Casa da Anadia) em direcção à Boa Morte, até às Janelas Verdes onde termina no belo chafariz que fica ao meio do Largo (ao presente, Dr. José de Figueiredo). No seu percurso deita ramais para a Estrêla, Necessidades e Cova da Moura e abastecia os chafarizes de Campo de Ourique, Estrêla, chafariz das Terras e Alcântara (Praça de Armas) e vários quartéis de Infantaria (antigos 16 e 7), Guarda Municipal, Passeio da Estrêla, Hospital Militar, Palácio das Necessidades, Academia das Ciências e vários particulares.

A linha da Esperança vai do Depósito das Amoreiras da chamada casa do registo que àquele se encosta, e corre pela vertente Ocidental do vale de S. Bento (paralelamente à rua deste nome). Corta em arco a Rua do Arco de S. Mamede e mais abaixo aparecia, na travessia da Rua de S. Bento, fronteiro ao Palácio das Côrtes, em arco de boa traça que foi recentemente demolido para não ofuscar, parece, o edifício do Congresso (Assembleia Nacional). Abastecia os chafarizes do Arco, Esperança e Cais do Tôjo e a Casa da Moeda e a Abegoaria Municipal.

A galeria do Loreto parte também da Mãe de Água das Amoreiras, passa pelo Rato, seguindo depois quasi paralelamente à linha da Esperança até ao Príncipe Real (Rio de Janeiro), S. Pedro de Alcântara, S. Roque até ao Tesouro Velho (S. Carlos), onde acaba.

No princípio da Rua D. Pedro V, aparta-se uma galeria que abastecia o chafariz da Cotovia e opostamente uma outra para chafariz da Rua Formosa (hoje do "Século"). Os chafarizes do Carmo e da Rua António Maria Cardoso ligavam-se a esta galeria por dois ramais que partiam do largo da Trindade.

Outros chafarizes eram alimentados pela linha do Loreto, entre os quais o do Largo de S. Paulo, além do antigo Passeio Público, Jardim de S. Pedro de Alcântara e vários edifícios públicos, como o da Imprensa Nacional, Academia das Ciências, Misericórdia e Quartel do Carmo.

Muitas casas nobres e burguesas de Lisboa, além dos mais importantes edifícios do Estado, recebiam

água destas galerias por encanamentos próprios, em quantidade segundo os volumes das suas nascentes cujas águas eram medidas no Aqueduto e seus tributários ⁽¹⁾.

A água para o público ou era tirada dos chafarizes pela gente do povo, ou pela criadagem ou servos das pessoas de teres, ou então levada pelos aguadeiros (galegos) que a vendiam a barril. Em 1856 havia 89 companhias de aguadeiros com cerca de 3000 homens, dirigidos por capatazes responsáveis, distribuídos por 26 chafarizes, 2 bicas e 1 pôço (Pôço do Borratém). Cada barril de água (25^l) custava um vintém o que equivalia a oito tostões o metro cúbico, o que era um preço muito elevado para o tempo.

Os aguadeiros tinham por obrigação acudir aos fogos, carregando a água para as bombas, levando-a quer dos chafarizes quer do mar, quando os incêndios irrompiam perto dêle. Havia um inspector dos incêndios que dirigia o serviço de apagar os fogos e cuidava da disciplina e regulamentação das companhias de aguadeiros.

* * *

As águas encanadas pelo Aqueduto são de regular mineralização, em média 0^g,330 de resíduo fixo por litro, o que se explica pela natureza dos terrenos donde provêm.

Como as captações são quasi tôdas muito superficiais, as águas turvam quando chove copiosamente, o que obriga a deitá-las fora, antes de entrarem na distribuição da cidade.

Estas águas como chegam a Lisboa à altitude de 94^m (reservatório das Amoreiras) podem ser repartidas pela parte baixa e média da cidade (zonas) sem elevação, o que não acontece às águas transportadas pelos aquedutos do Alviela e do Tejo, que têm de ser levantadas por meio da bombas e condutas elevadoras

(1) No Regulamento para as introduções das águas particulares nos aquedutos do Município, dizia-se que os introdutores cediam a quarta parte da água medida nos aquedutos segundo as medidas feitas nos meses de Julho a Outubro, regulando a menor medição para os efeitos do cumprimento das disposições municipais. Se o caudal das nascentes viesse a diminuir, a Câmara ficava com direito ao quarto e o introdutor suportava a diferença. A unidade de medição era a pena de água. (3,360 metros cúbicos nas 24 horas ou 140 litros por hora),

para os reservatórios de distribuição, o que muito acrescenta os encargos da exploração.

* * *

Tal é a largos passos a obra do Aqueduto das Aguas Livres, cujo valor se poderia computar em mais de 600.000 contos, se ao presente a tivéssemos de fazer tal qual é. Tão enorme despesa, ainda que feita à custa da população de Lisboa, não valia o produto de água que o Aqueduto oferecia ao bem e utilidade do público no verão; mas foi o grande remédio para o tempo e satisfez em mais de meio século as aspirações do povo da capital, que vivia oprimido e desgostoso com a penúria de água, tão dura e por vezes cruelmente sentida desde remotas idades. Foi um grande bem e um grande alívio a vinda da água, êsse dom verdadeiramente divino, para acudir às necessidades de consumo de então, embora os tempos vindouros não fôsem acautelados como o seriam hoje, neste século das luzes, em que as vistas do tempo e a amplidão das ideas deitam mais para o futuro que para o presente.

Apesar de tudo a obra das Águas Livres será sempre um monumento de grande admiração que honra e louva os que a conceberam, quem a mandou fazer e os que a realizaram.

De tôda a obra a parte que mais se realça e se ilustra, por sua altaneria e vigorosa fábrica, é sem dúvida os chamados Arcos das Águas Livres, erguidos às portas de Lisboa e por isso o seu mais famoso marmorial que a eterniza aos olhos de todos, tal como ainda se mostra ⁽¹⁾.

E damos por findo o panegírico de tão importante assunto, para conhecimento dos que tinham algum interêsse em rememorar as obras de um passado não muito longínquo, que tem relação com uma época tão malsinada de injustiças e falsidades, que ainda hoje persistem à volta do rei Magnânimo a cuja lembrança se deve ligar acima de tudo, não só as artes, como também as letras e ainda as matemáticas; o que muitos ignoram.

(1) A alguém — mestre da arte de construir — ouvimos defender o aproveitamento dos Arcos das Águas Livres para viaduto de estrada! Esta proposição malsã vale como sintoma, de que é mister precaver-nos «unguibus ed rostro», não vá a idea fazer escola entre os iconoclastas da eurtmia e da tradição.

O Caminho de Ferro e a colonização na África Portuguesa

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

N O meu artigo do número antecedente, publiquei duas fotogravuras indicando aproximadamente os terrenos aptos para estadia perpétua de colonos e para estadia por 10 anos sucessivos. São êstes os terrenos sem mosquitos e os que têm poucos e só em alguns meses do ano. Por isso venho aqui de novo indicar de um modo resumido, e a bem de todos o ferroviários africanos, e futuros colonos, como êsses terrenos são já servidos pelos Caminhos de Ferro portugueses, ou o podem vir a ser apesar da enorme concorrência que já hoje lhes fazem os serviços de camionagem automóvel, que aliás pode e deve ajudar o serviço ferroviário como passo a expor. Mas antes daremos uma resumidíssima idea do que é a salubridade dêsses terrenos em geral, e especialmente dos que são considerados como de 1.^a classe.

Os melhores terrenos em África em que o europeu pode viver, são os mesmos em que o cavalo pode viver. Assim o provaram os Boers. O mesmo se não dá com os bois. As antigas povoações, vilas e cidades africanas eram quasi tôdas em terrenos em que o branco não podia formar família de europeus, mas devido ao muito estudo e cuidado, já hoje algumas delas estão em condições de com cuidado em si, o europeu poder viver com sua família 10 anos o máximo. Fora dêsses terrenos as mortes dos brancos são devidas em geral à malária, biliosas, perniciosas, diarreias palustres, ou filariose, e doença do sono, as quais atingem ainda hoje mais de 50 % dos brancos que para essas regiões vão mais de 3 anos.

O meu estudo e observação e, especialmente o dos médicos que menciono na minha tese, que apresentei ao Congresso de Amsterdam, levaram-me ao seguinte: Os locais onde existe a môsca do sono, que inocula

pelas suas mordidelas o *Tripanosoma Castelani*, já têm sido muito saneados com a queima de matas, onde elas vivem, em muitos pontos da África, mas ainda falta muito para que, sobretudo a nossa colônia de Angola, esteja livre dessa praga que em geral só é perigosa aos indígenas. Os mosquitos *Anofelis* e *Culex*, que inoculam o vírus da malária, não são para temer em geral, em altitudes superiores a 1.500^m e temperatura inferior a 16 graus centígrados, na sua época de gestação, salvo se os ventos dominantes, para lá os levarem, vindo de altitudes inferiores. A MABATA vulgarmente chamada *carassa* que produz pela sua mordidela, a febre — *recorrente* que só se elimina com injeções arsenicais, não é muito perigosa para o branco, desde que êle não entre nas palhotas dos indígenas, nem percorra grande extensão de capim, já seco, onde ela abunda. Finalmente os planorbis, pequeno molusco de água doce, que se encontra nas ribeiras, e cuja mordidela inocula os microbios que dão as doenças de rins, e sobretudo a filariose, não têm grande perigo, por em geral os brancos não nadarem nos rios. São essas as principais doenças em África, além das doenças pulmonares, e bronqueais aliás menos vulgares e perigosos que na Europa.

Mas nós os portugueses somos mais adaptados ao clima africano, que os estrangeiros, porque em primeiro lugar estamos mais próximos do Equador, e dos ventos quentes do Atlântico e Índico, que os outros. Em segundo lugar, porque temos de há séculos cruzamento de sangue com mulheres árabes e africanas, mãis de muitos portugueses, em geral brancas, e que já de sua origem estavam aclimadas. Em terceiro lugar, porque quasi todos os portugueses tiveram antepassados que permaneceram muitos anos em África, e por isso têm o seu sangue mais aclimado, como acon-

tece com os próprios pretos, que resistem mais que os brancos ao mesmo clima.

* * *

Os melhores locais em África para a estadia de portugueses são os seguintes em geral: Em Moçambique de 19,5 graus de latitude para sul. Em Angola de 12,5 graus de latitude para sul, ou seja da Beira e do Lobito para sul; e perto do mar, em locais em que os ventos dominantes afastam para o interior os mosquitos acabados de nascer.

Dividimos por isso os terrenos e regiões da nossa África, em três classes, a saber:

1.^a CLASSE

Terrenos em que a família europeia pode viver permanentemente, a sul do paralelo 12,5 e a mais de 1.400^m de altitude, e menos de 16 graus centígrados de temperatura, nas duas épocas de gestação de mosquitos, por neles se não poderem criar nem Anofeliz nem Culex, os inoculadores da malária. Nesses terrenos o homem branco pode cultivar as suas terras, sem necessidade permanente de indígenas, para o coadjuvarem.

2.^a CLASSE

Terrenos onde apesar de temperatura pouco inferior a 16 graus centígrados, em que os mosquitos não

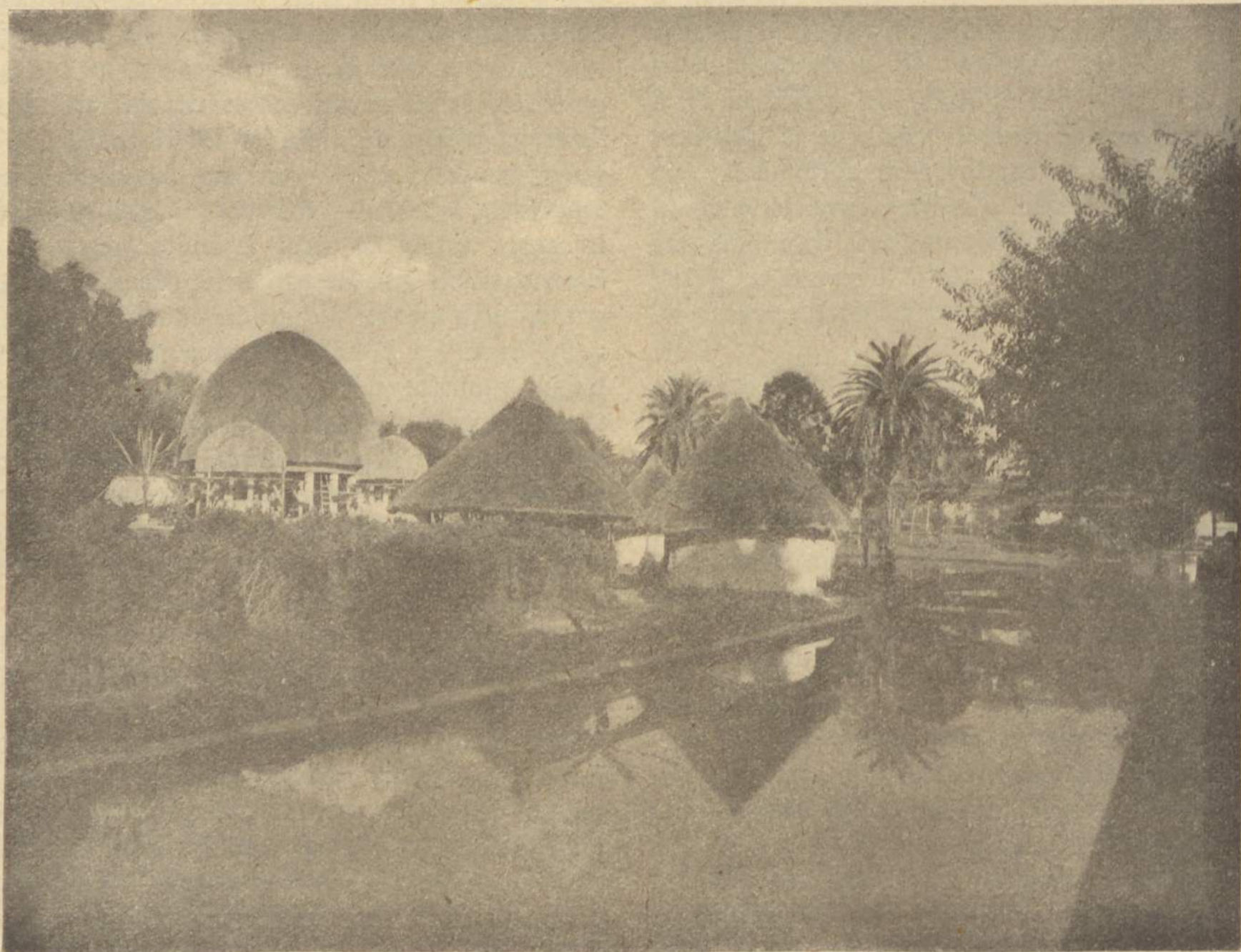
são muito para temer, e só aparecem numa pequena parte do ano, sobretudo levados das regiões muito mais baixas em tórno pelos ventos dominantes, de altitude mais ou menos de 1.400^m, e latitude até 8 graus sul excepcionalmente, e mais os terrenos à beira mar, dos dois oceanos, em que os ventos afastam para o interior os mosquitos acabados de nascer nos poucos rios. Nesses terrenos o europeu não deve permanecer mais de 10 anos sucessivos, e necessita de indígenas para o ajudarem a arrotear os seus terrenos, sobretudo nos tra balhos mais violentos.

3.^a CLASSE

Todos os outros terrenos e mesmo cidades e vilas, em que a mordidela dos mosquitos é constante, em geral em altitudes inferiores a 1.200^m, em que o europeu não deve viver mais de três anos sucessivos nem criar família europeia, pois seus filhos ali nascidos serão sempre raquíticos, os que escaparem ao clima com vida. Nesses terrenos o homem branco só pode mandar os pretos cultivar o terreno, e nunca o fazer por suas próprias mãos.

* * *

Dadas estas indicações resumidas passemos a mencionar quais os terrenos que os Caminhos de Ferro africanos portugueses actuais, podem bem servir, e quais os que em breve podem vir a ter linhas férreas,



Aldeia indígena, na secção colonial da Exposição do Mundo Português

que os sirvam, ou já têm hoje carreiras de automóveis, ou camions, que os liguem às actuais estações ferroviárias. Vejamos o que a êste respeito se depreende dos mapas que estão juntos ao meu artigo antecedente.

NA COLÓNIA DE ANGOLA

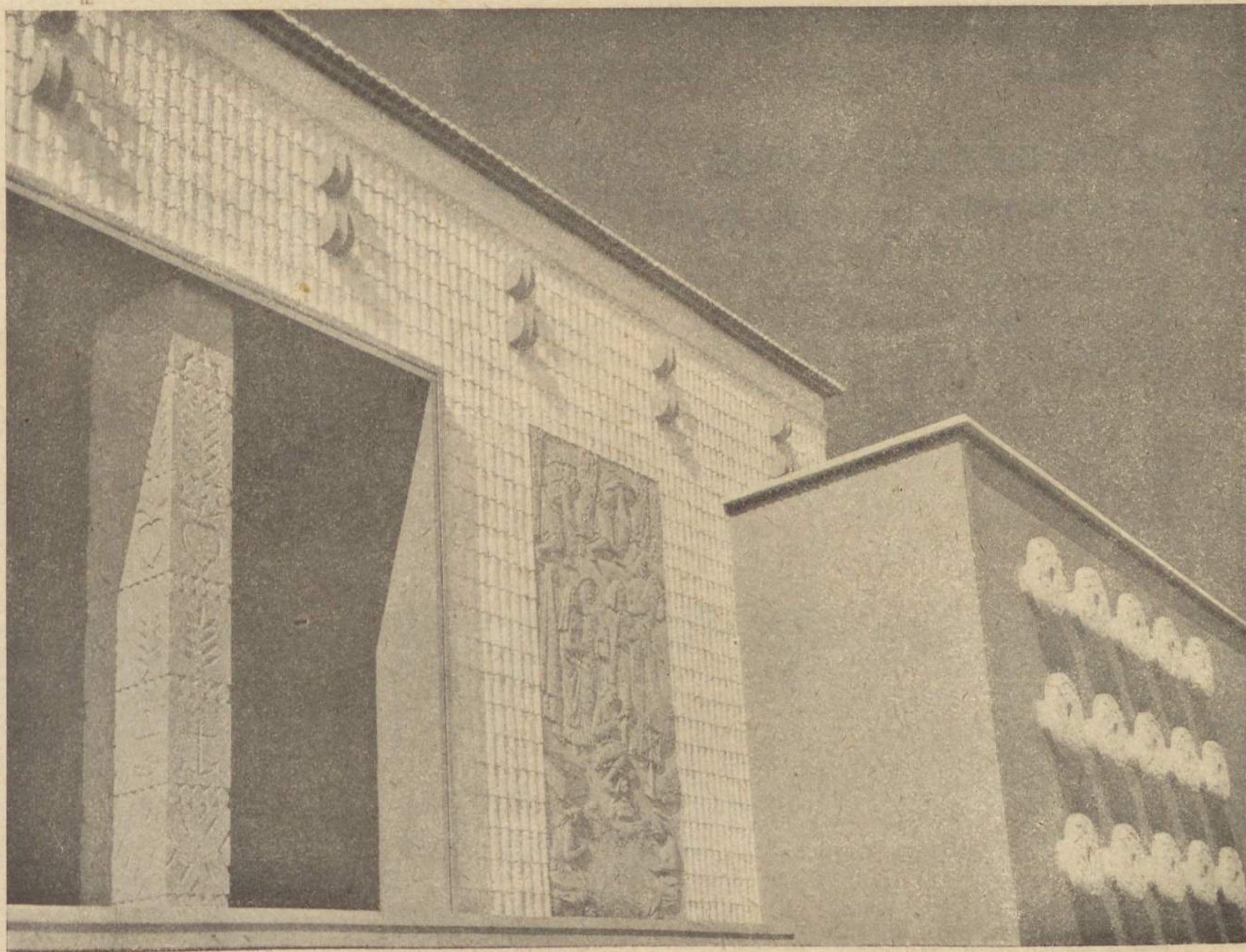
Ligação da margem do Oceano com os terrenos quer de 1.^a classe, quer de 2.^a classe, e bem assim com os de 3.^a classe no seu percurso.

Caminho de Ferro de Ambaca ou de Malange — Além de Loanda e arredores terrenos de 2.^a classe, atinge os terrenos de Malange e Quela, igualmente de 2.^a classe. De Quela para Camaxilo e Cauingula, igualmente terrenos de 2.^a classe, há carreiras de auto-camions, que vem até Malange ligando entre si êstes terrenos todos, visto o caminho de ferro não ter ainda atingido êstes últimos. Todos os outros terrenos que o caminho de ferro atravessa são de 3.^a classe.

Caminho de Ferro do Amboim — Êste caminho de ferro, que serve uma região riquíssima em agricultura africana, a de Cariango, Quanza Sul, onde há várias fazendas ricas e saudáveis, é de terrenos de 2.^a classe nesta última região. Cremos que já hoje está ligado com Quibala, Chitanda e Cassongue, por autocars, tudo em terreno de 2.^a classe. Fóra dêles todo o restante terreno que atravessa é de 3.^a classe. A bitola dêstes caminhos de ferro é de 1,00.

Caminho de Ferro de Benguela — É de todos o mais importante da Colónia, ligando o Lobito e o oceano

com a Catanga por Luao. Serve sucessivamente êste Caminho de Ferro os terrenos de Cuiva de 2.^a classe, em que existem as célebres experiências de colonização agrícola da mesma companhia, com famílias já com filhos lá nascidos, e muito prósperas, às quais já me referi no meu antecedente artigo. Seguem-se os terrenos pròpriamente do planalto de Benguela, de 1.^a classe, a saber: Lepy, Cahala, Hua nbo onde fica a Nova Lisboa, Vila Nova, Bela Vista e Chinguari, nos quais o desolvimento agrícola, comercial e industrial, já é grande para a sua duração de 20 anos, no máximo, considerado «Colossal», pelos alemães. As famílias são abundantes, e muitos os filhos lá nascidos. Segue-se o planalto do Bié, com os terrenos de 1.^a classe de Silva Pôrto, Catabola e Camacupa, e talvez já hoje mais alguns, também de 1.^a classe, e de muito prósperas famílias. Aos lados dêstes terrenos há do norte os de 1.^a classe de Quipeio, Bimbe e Mungo, que já hoje estão ligados ao caminho de ferro com serviço de auto-buzes e auto-camions, e ainda Bailundo e Cicuma, de 2.^a classe, todos já ocupados com famílias muito prósperas. Do lado sul há os terrenos de 2.^a classe de Caconda, Chiua, Sambo e Alto Quanza, atingidos por auto-camions. Seguindo junto ao caminho de ferro no Luau, na fronteira, encontram-se os terrenos de Cassipoque, Munhango e Vila Luzo, de 2.^a classe, com povoações já em 1929 quando por lá passei, muito prósperas e habitadas por muitas famílias, e mais adiante a grande mata do Bussaco em que



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

até há pouco ainda havia mósca Tzé-Tzé, mas já hoje deve estar saneada. Afastadas um pouco para norte encontram-se as terras de Luma, Biula e Dala, em que há missões estrangeiras, e de 2.^a classe bastante férteis, ligadas ao caminho de ferro por auto-camions, e mais adeante atravessa o Zambeze as terras de Casombo, também de 2.^a classe, e ligadas igualmente ao caminho de ferro. O Saurino, capital de Lunda, e seus terrenos de 2.^a classe, estão também ligados ao caminho de ferro por auto-camions. Todos os restantes terrenos que atravessa esta linha férrea ou dela se aproximam são de 3.^a classe.

Caminho de Ferro de Mossamedes — Este caminho de ferro que eu ajudei em pequena parte a construir, mas a cujo término no Alto da Chela se liga o nome do grande engenheiro ferroviário Pinto Teixeira, segue de Mossamedes ao planalto da Chella, onde serve os terrenos de 1.^a classe, de Lubango, onde fica a Cidade de Sá da Bandeira, Humpata, Huila e Chibia, já hoje centros de vida de famílias portuguesas, desde 1890 formando uma região verdadeiramente europeia, e apenas sendo a menos completamente saudável, a Chibia, em pequena parte. Dali pode seguir-se em camioneta para a Quihita, Gambos Oxinjau, Chabiqua e Nanguari, terrenos de 2.^a classe. À beira mar são igualmente de 2.^a classe os terrenos das povoações de Loanda, Lobito, Mossamedes, Pôrto Alexandre e Baía dos Tigres.

Finalmente temos o **Caminho de Ferro do Dombe Grande** de via reduzida que, em terrenos de 3.^a classe, liga o pôrto deste nome, com a grande fazenda de fábrica de assucar do interior. Em várias fazendas há linhas de bitola reduzida para transporte de cana sacarina, etc.

NA COLÓNIA DE MOÇAMBIQUE

Temos de **Pôrto Amélia ao Lago Nyassa** ligação por meio de auto-camions passando de Pôrto Amélia por Maua aos Montes Ajaus, junto ao Lago, em terrenos de 2.^a classe, e em parte de 1.^a neste ponto, e de 3.^a classe em todo o resto do país.

Caminho de Ferro de Moçambique — Saindo de uma testa marítima em terreno de 3.^a classe, segue por Nâmpula, Ribau e Malema, tudo terrenos de 2.^a classe e em pequena parte de 1.^a. Tudo o mais é de 3.^a classe. Está actualmente perto de Ribau.

Caminho de Ferro da Beira a Umtaly — Segue para o interior de África. É inglês. Em Massiquece e Manica tem terrenos de 1.^a e 2.^a classe, muito bons, e já ocupados com farms. Os restantes são de 3.^a classe.

Caminho de Ferro da Beira ao Zambeze — É também inglês, tem a célebre ponte sobre o rio. Passa em Gouveia, terrenos de 2.^a classe, todos os outros são de 3.^a classe, bem como no distrito de Quelimane para lá do rio. Há muitas linhas de bitola reduzida para transporte de cana em terreno de 3.^a classe.

Na Zambézia — Há combóios de via reduzida para exploração das farms, como no Moginquale, da Companhia da Zambézia, e nas farms da Sena Shugar States de Mopeia, etc.

Caminho de Ferro de Inhambane — Atravessa os terrenos de 2.^a classe de Inhambane e Massinga. Todos os mais são de 3.^a classe.

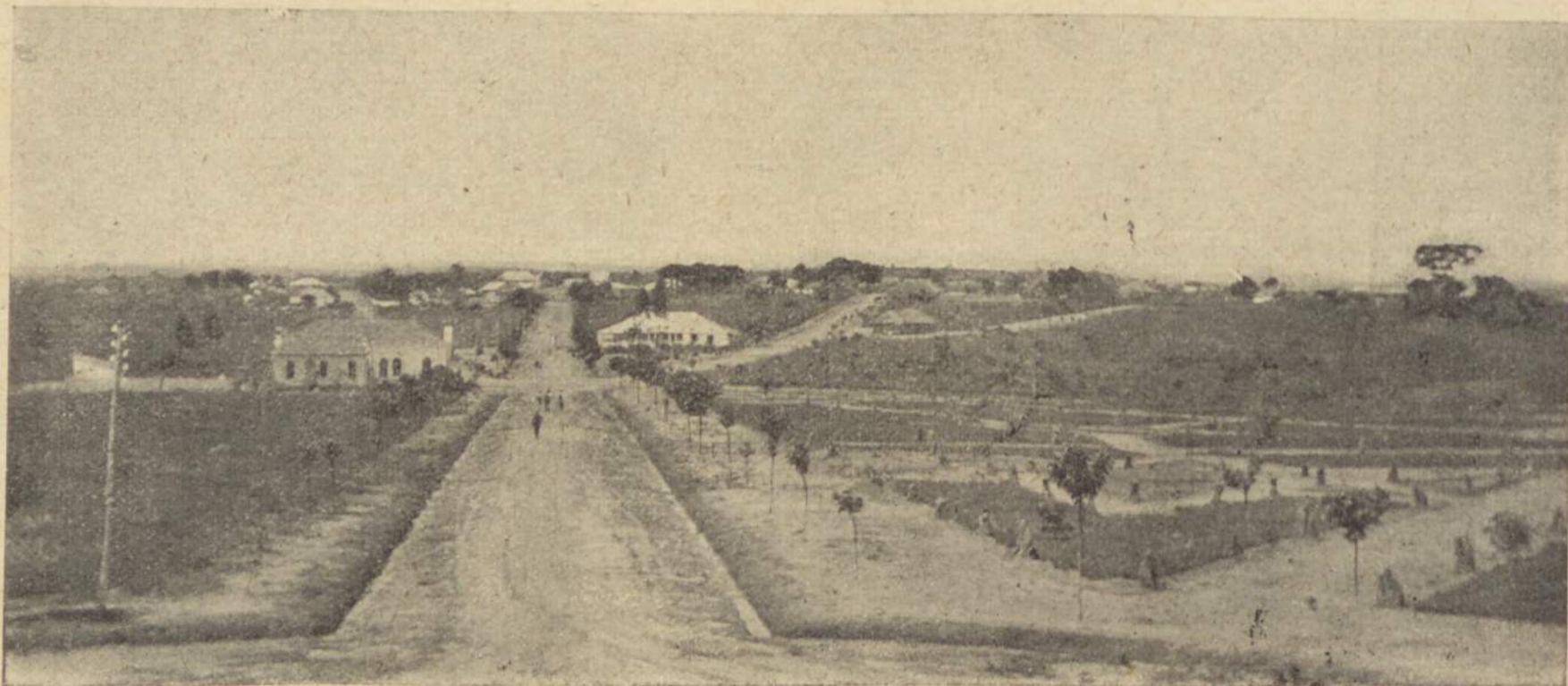
Caminho de Ferro do Limpopo e de Gaza — É todo em terrenos de 3.^a classe.

Caminho de Ferro de Lourenço Marques — Afóra Lourenço Marques, e a fronteira, é todo em terrenos de 3.^a classe.

Ramal de Umbeluzi — Afóra Lourenço Marques e a Fronteira do Imponduine, e Goba é tudo em terrenos de 3.^a classe.

Os restantes pequenos caminhos de ferro do distrito são quasi todos de via reduzida e em terrenos de 3.^a classe.

Quanto aos terrenos das cidades e povoações marginais do Índico, temos de 2.^a classe Pôrto Amélia, Beira, Massinga, Inhambane, Zavála e Lourenço Marques. Todas as mais são de 3.^a classe, incluindo Moçambique. Eis o que posso resumir como aplicável à ligação dos Caminhos de Ferro africanos, com os terrenos mais propícios para a colonização e que a tabela junta faz referência.



Vista parcial da vila de Maquela de Huambo

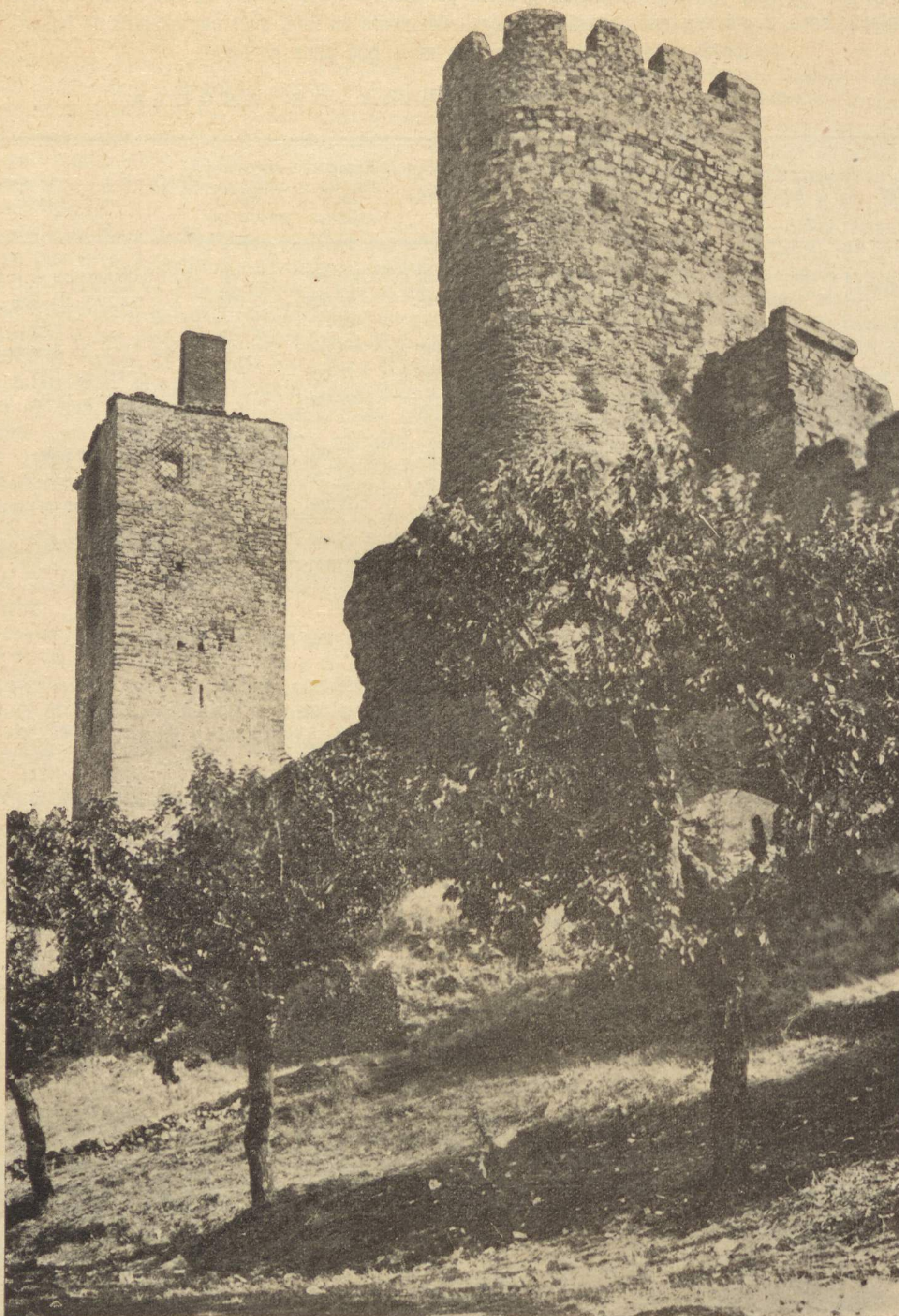
Terrenos colonizáveis calculados à razão de 16 hectares por família de 4 pessoas e mais 4 negros, ou sejam 2 homens por hectare ou 50 pessoas por quilómetro quadrado ou 100 hectares. Esta população será a máxima que poderá viver exclusivamente do solo, sem necessidade de importações para seu sustento e não mais que para permutas

COLÓNIA OU PROVÍNCIAS DE ANGOLA

Distritos	Locais	Terras para roulement de 10 anos	Terras para fixação e residência	Altitudes	Número máximo de colonos	Máximo número de residentes	Distância aos centros actuais ou à costa
Bié e Benguela	Planalto	70.000 k ²	10.000 k ²	1.400 a 2.000 m.	3.500.000	500.000	2 dias de auto ou c. de ferro 0 a 30 k. do mar
	Lobito	280 k ²	100 k ²	4 a 100 m.	14.000	5.000	
Huila	Planalto	12.000 k ²	8.000 k ²	1.400 a 2.000 m.	600.000	400.000	250 a 450 k. de Mossâmedes
	Nanguari	1.500 k ²		1.000 a 1.200 m.	75.000		300 k. idem
	Cataratas	750 k ²		830 a 1.100 m.	37.000		500 k. idem
Mossâmedes . .	Vila e arredores	400 k ²	160 k ²	4 a 50 m.	20.000	8.000	0 a 40 idem
	Pôrto Alexandre	600 k ²	120 k ²	4 a 30 m.	30.000	6.000	idem
	Baía dos Tigres	200 k ²		4 a 10 m.	10.000		0 k. por mar
	Foz do rio Cunene	250 k ²		4 a 500 m.	12.000		100 a 160 k. dos Tigres
Total.		85.980 k ²	18.380 k ²		4.298.000	919.000	

COLÓNIA OU PROVÍNCIAS DE MOÇAMBIQUE

Niassa	Montes Ajaus	5.000 k ²	1.200 k ²	800 a 1.000 m.	250.000	60.000	700 k. a Pôrto Amélia
	Mahua	2.500 k ²	500 k ²	1.000 m.	125.000	25.000	70 km. ao lago Niassa e 350 a P. Amélia
Moçambique . .	Malema	2.000 k ²		700 m.	100.000		600 k. a P. Amélia
	Ribaue	1.500 k ²		700 m.	75.000		300 km. idem
	Nâmpula	1.800 k ²		500 m.	90.000		130 k. idem 300 k. a Tete
Tete	Angónia	4.000 k ²	3.200 k ²	800 a 1.475 m.	200.000	106.000	280 k. a Blantire
	Macanga	2.000 k ²		1.000 m.	100.000		idem, idem
	Aúfumbozi	?					
Quelimane . .	Gorongosa	1.200 k ²	600 k ²	800 a 2.000 m.	60.000	30.000	230 km. à Beira
	Morrumbala	100 k ²		40 a 90 m.	5.000		190 k. ao Chinde
Companhia de Moçambique	Matzomba	1.800 k ²		700 m.	90.000		180 k. a Macequece
	Manica	2.700 k ²	700 k ²	1.700 m.	135.000	35.000	300 k. à Beira
	Chimanimani	200 k ²		700 a 1.000 m.	10.000		80 k. a Macequece
	Moribane	600 k ²		700 a 1.000 m.	30.000		90 k. idem
	Mafuci	900 k ²	400 k ²	800 a 1.100 m.	45.000	20.000	180 k. a Umtaly
	Spungabera	600 k ²	300 k ²	800 a 1.100 m.	30.000	15.000	300 k. à Beira
	Macosi-Chiomo	400 k ²		500 a 800 m.	20.000		350 k. à Beira
Inhambane . .	Basaruto	180 k ²		4 a 100 m.	9.000		mar
	Massinga	300 k ²		4 a 150 m.	15.000		50 k. ao mar
	Zavala	200 k ²		4 a 130 m.	10.000		130 k. ao C. F.
Gaza.	Barra Limpopo	25 k ²		4 a 80 m.	1.250		10 k. ao mar
Lourenço Marques	Namahacha						
	Imponduine	400 k ²		200 a 400 m.	20.000		80 k. de L. Marques
	Goba-Statuene	420 k ²		200 m.	21.000		93 k. de L. Marques
Total.		28.825 k ²	6.900 k ²		1.441.250	345.000	



TORRE DA PRINCEZA — De lendárias cenas de despeitados amores...

Roteiro dum repórter

III

Leipzig, pátria de Wagner

A maior estação de caminhos de ferro do mundo — A cidade-museu — A feira de Leipzig

O chocolate do café «Felsche» — O Bairro das Livrarias — A Rua dos Pés-Descalços

: : : e a casa onde nasceu Wagner : : :

P o r J O R G E R A M O S

NA doce luz desta primavera que substituiu a penumbra melancólica do inverno por um sol que sorri, como o visitante, enamorado por fortes sugestões de beleza que ao percorrer a galeria dum museu de arte se detem a fixar certos pormenores, fico-me a uma esquina da Petersstrasse seduzido por qualquer coisa de invulgar diante da minha curiosidade: a extraordinária animação de Leipzig, imagem colorida que o ambiente da guerra não destinju.

Dir-se-ia que a grande cidade vive alheada de tudo o que não seja a sua existência própria — isto é: o seu carácter particular, a sua alma e a sua fisionomia.

Os setecentos e cinquenta mil habitantes de Leipzig absorvem os cem mil estrangeiros que visitam a

grande cidade: tudo forma uma multidão de curiosos interessados nas novidades expostas nos cinquenta palácios da Feira, gigantescos labirintos onde formigueiam e sussurram homens de todos os países e idiomas de tôdas as raças. A grandiosa *gare*, com vinte e seis linhas, — a maior estação de caminhos de ferro do mundo — despeja constantemente forasteiros. A Cidade Velha, com incontável numerável de ruazinhas, trasbordantes de movimento, tal como a «city» londrina, é a sala de visitas de Leipzig. Saio do meu enlêvo abandono a esquina de Petersstrasse, e perco-me no dedalo confuso da opulenta e magnífica cidade — a mais dinâmica das metrópoles europeias.

Não me demoro na contemplação do célebre Gewandhaus e do formosíssimo monumento da Batalha das Nações, duma grandeza impressionante. Con-



A vastíssima Augustusplatz, vendo-se ao centro a Ópera

tagia-me a pressa de toda a gente, o ritmo acelerado da rua... A magestosa cúpula do Templo da Lei — monumental edifício da Corte Suprema do Reich — parece embeber-se no azul suave do céu de Maio, como as torres maravilhosas da igreja de S. Tomaz. Por toda a parte acenam à curiosidade do jornalista motivos de arte; e a nossa atenção dispersa-se também na infinidade de coisas interessantes que a chamam. A milenária Altstadt vestiu-se de bandeiras, de cartazes, e este aspecto festivo e alacre insufla um otimismo singular a todas as coisas. Esta animação, este bulício, embora mais acentuados como é natural, não são de hoje: devia ser assim a Leipzig do século XIII visitada por negociantes de todos os grandes países. A

primeira carta-patente que assegurava protecção à célebre Feira de Leipzig data de 1268. Depois da batalha de Leipzig, em 18 de Outubro de 1813, que libertou a Europa do jugo napoleónico, a cidade ampliou-se de forma notável. Orgulha-se de ser a «cidade mais culta da Alemanha» onde Lessing e Goethe estudaram, onde floriu o génio de Bach, de Lortzing e de Schumann. A linha ferroviária mais importante da Europa foi construída há um século por Frederico

List — o grande iniciador do sistema dos caminhos de ferro alemães — ligando Leipzig a Dresde. Leipzig orgulha-se destas tradições e não esquece que é a maior cidade de Saxe, e em grandeza a quinta cidade da Alemanha. O espírito hanseático anda vinculado na população: a imensidade do mar atrai os habitantes de Leipzig desde há dez séculos... A Pleisse, a pequena ribeira da grande cidade marítima é um pedaço deste espelho onde se reflete a miragem do mar largo, a sua sedução atraente.

Apesar da sua atmosfera de cidade ultra-moderna, onde é intensa a vida comercial e industrial e nos surpreende o «gigantismo» dos seus suntuosos edifícios — citaremos a imponência formidável da Livraria Alemã —, Leipzig é bem uma cidade-museu. Na Livraria Alemã — a famosa «Deutsche Bücherei» estão coleccionadas desde 1913 todas as obras alemãs —: o catálogo contém mais dum milhão de volumes. É a maior biblioteca do mundo. Reichsgericht, — a Suprema Câmara de Justiça, — impressiona pela grandiosidade. Não nos admira que a palavra «colossal» seja de origem germânica.

Na imensa Praça Augusto encontramos a solenidade marmórea da Universidade, cinco vezes secular, a igreja de S. Paulo (Paulinerkirche) construída no

século XIII, o grande e sumptuoso edifício do Museu das Artes Plásticas, o Teatro Novo, obra prima de arquitectura, e dois «arranha-céus» de extraordinário equilíbrio estético. É tempo de saborear um delicioso chocolate no «Felsche», o café histórico de Leipzig. Da enorme esplanada deste café vemos a esplêndida rua, larga e movimentada, que conduz ao Grassi Museum — o museu das artes decorativas, de geografia e de etnologia, e onde também se encontra a mais completa colecção de instrumentos de música; abrange-se num golpe de vista, o Bairro dos Livreiros com as suas casas editoriais universalmente conhecidas, os grandes ateliers de gravura, as célebres tipografias da cidade, a Casa da Indústria do Livro, a Academia da

Indústria Gráfica, o Museu do Livro que encerra toda a história da evolução dos caracteres gráficos e do que respeita a livros do mundo inteiro. Perto fica o chamado Monumento da Batalha das Nações, que se ergue sobre fundamentos largos, poderosos, pesados, a uma altura de 91 metros; no interior do monumento existe uma sala de 60 metros cuja acústica é notável. Nos vastos terrenos da Feira Técnica levantam-se 17 pavilhões gigantescos onde afluem

homens e maquinismos, expositores e negociantes vindos de todas as partes do mundo.

Não é impunemente que se vai saborear um chocolate superfino ao Café «Felsche»: fica-se depois, torturado pelo desejo impossível de passar a vida diante duma boa chávena fumegante... Aceso o cachimbo, saímos, descemos pela direita da avenida do Rathaus, contornamos o novo edifício da Câmara, cuja torre de 112 metros de altura é um lapis fantástico a escrever no pergaminho azul do firmamento a irresistível sedução de Leipzig, e entramos em Konzertviertel — o Bairro dos Concertos. Próximo o Conservatório Nacional de Música.

Uma rápida visita à Corte Suprema de Justiça, e eis-nos de novo em Petersstrasse no Mercado, em pleno coração da cidade. Descemos a rua. Naschmarkt, o mercado das guloseimas, a Velha Bolsa edifício em estilo barroco, e a Velha Balança construção estilo Renascença. Belas casas estilo Luís XV e não longe, a igreja de S. Nicolau — Nikolaikirche, — com mais de 900 anos.

Erramos ao acaso pela cidade em festa e vamos desembocar numa estreita ruela que chama a nossa curiosidade. É a Rua dos Pés Descalços — típica designação que nos atrai. Aqui viveu o escritor Kotzebue



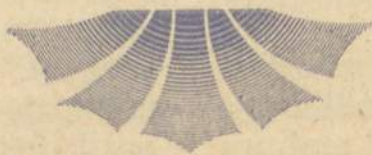
O magestoso edifício da Livraria Alemã em Leipzig

na casa construída em 1694 onde houve o café assiduamente freqüentado por aquele génio da música romântica que foi Roberto Schumann. A dois passos, na rua Brühl, que era o centro principal do comércio de pelaria, nasceu o grande Ricardo Wagner, no dia 22 de Maio de 1813 — o maior poeta-compositor da Alemanha, cujo nome imortal é a glória de Leipzig grande cidade moderna, repleta de tradições como um cofre precioso cheio de pérolas...

*
* *

Leipzig é o coração da Alemanha Central, — regiões extenso de rios legendários, cidades medievais cercadas de misteriosas florestas, paisagens onde o verde-esmeralda é ao mesmo tempo festivo e merencóreo, e montanhas povoadas de superstições poéticas que andam nos contos maravilhosos de Grimm. É nesta parte extraordinariamente típica da Alemanha que o Wena e o Weser, vindos do oeste, deslizam suas redolentes águas dum azul lírico, estremecido de luz. O grande Elba estende o régio manto das suas águas, das alturas inacessíveis da Enzgebirge e da imensa floresta de

Thuringe, até às idílicas planícies da região setentrional. Vastos cursos de água espelham o encanto sobrenatural dos prados em flôr e das colinas formosíssimas. É nesta zona da velha Alemanha que as mais curiosas tradições embalam poemas heróicos e fábulas onde o génio imaginativo da alma teutónica se pronuncia de singular maneira: é nas profundezas impenetráveis do Kyffkaüser que dorme Frederico Barba-rôxa um sôno milenário que não é eterno... O imponente massiço de Harz domina os bosques sumptuosos de Mittelgebirge e de Fichtelgelvige. Cidades na multiplicidade dos seus aspectos surgem constantemente ladeadas pelas cadeias prodigiosas das montanhas do Brockem e do Insebsberg: Brunswick, cidade da música, Weimar invocando o nome glorioso do poeta Schiller, Erfurt com as suas catedrais de fantástica beleza, Nauburg com os seus castelos históricos, Meissen cidade célebre pelas suas maravilhosas porcelanas, Dresde, considerada a mais bela cidade da Alemanha, Freiberg em plena montanha, Chemnitz, o grande tear que fornece a Europa, Blackenburgo com as suas típicas casas de madeira, Zellerhed cercada de lagos duma impressionante beleza...



O Mundo tem fome de ferro!

P o r J A M E S O . G O R R

Este simples corpo da natureza, de aspecto granuloso e cor cinzento-azulada, que se chama ferro, metal de extraordinária soldabilidade e de alguma maleabilidade — qualidades estas que *ont fait du fer l'agent le plus puissant que la nature ait mis au service de l'homme* no dizer de Lasprienne, — é dos metais mais espalhados na superfície do globo embora raras vezes encontrado em estado de pureza. Representa uma riqueza indispensável à economia de certos países. De facto, o óxido de ferro, os carbonatos e os sulfuretos de ferro estreitamente unidos a matérias que comportam o cromo, a alumina, chumbo, cobre, titânio, zinco, enxofre, arsénico, silício, fósforo, nobilidénio, manganês, etc., concorrem para o progresso das indústrias.

Um país que possua grandes jazigos de ferro é um país que pode considerar-se, sob o ponto de vista económico, "independente", bastando-se a si próprio pelos recursos de preciosas exportações: sem ferro, não é possível, em tempo de paz ou de guerra, manter-se um Estado seja qual for a sua extensão territorial. Os grandes países carecem tanto mais deste utilíssimo metal quanto maior for o seu desenvolvimento industrial. Por isso o ferro é simultaneamente um produto barato e caro, o que depende, também, em grande parte dos dois elementos que determinam o preço de compra e venda do ferro: cal e sílica.

Os países siderúrgicos, dispondo da enorme força dos seus *stocks* de ferro, são, para assim dizer, os grandes armazéns do mundo.

A siderurgia é indústria contemporânea da máquina a vapor que Newcomen inventou, Savary melhorou em 1726 e James Watt aperfeiçoou em 1773, embora há mais de 5.000 anos já se fabricassem objectos de ferro no Egito conforme ficou comprovado pelas pesquisas arqueológicas feitas em velhos túmulos e nas grandes pirâmides. Aristoteles já mencionava o fabrico do aço na Índia. Supersticiosos em extremo, egípcios e balilónios chamavam ao ferro "*pedra do céu*" julgando-o proveniente dos espaços siderais sob a forma de meteorito; o próprio vocábulo *siderurgia* está ligado à existência duma estrêla conhecida por Sidus, e o próprio metal segundo afirma o engenheiro Wood inspirou, em 1717 o poema "*Ferrum*" ao padre Xavier de la Santé, depois traduzido do latim para diversas línguas. A lenda fala-nos de Siderio, pastor de quem a Deusa da Estrêla Polar se enamorou. Repelida por este, a Deusa transforma Siderio em ferro...

A siderurgia é a metalurgia do ferro: estuda as propriedades do metal, as suas aplicações e o preparo das suas ligas, ensinando ainda a ligar o ferro puro em proporções variáveis a outros corpos simples, entre eles o carbono. A siderurgia nasceu na Inglaterra.

Dud Dudley em 1619 iniciou as experiências queimando coque em lugar de carvão vegetal, Abrahão Derby em 1735 usou pela primeira vez carvão mineral em altos fornos, Henry Cort em 1784 cria os processos indirectos do fabrico, Bessemer em 1855 inventa o convertedor produzindo nele o aço líquido em grandes massas, Frederico Siemens em 1856 regista com a patente do seu nome os recuperadores de calor e Gilchrist fabrica aço com minérios imensamente fosforosos.

A importância económica do ferro é, como dissemos, evidente. É que o ferro é o pai da máquina e esta representa a submissão da natureza ao homem. A máquina substitue o músculo, engole distâncias, dinamisa cérebros, aumenta a eficiência, cria o conforto, é a energia em movimento. Gera riqueza.

Tôdas as grandes nações se tornaram estados de incalculável força e prestígio depois que iniciaram a produção industrial do ferro.

A Suécia, a Noruega e a Bélgica eram dos países mais prósperos na indústria do ferro. As duas primeiras estavam tão sobrecarregadas de encomendas em 1936 que a produção dos seus jazigos fora alienada até 1938, e a última em 1937 não exportava mais aço. A produção de França, apesar da sua enorme actividade siderúrgica está actualmente devotada às necessidades da guerra.

O mundo tem fome de ferro. Nos Estados Unidos a crise do ferro criou uma indústria nova: o aproveitamento técnico de velhos automóveis, caminhões, wagons, etc. O Japão recusa à Argentina uma encomenda que esta lhe fez de materiais ferroviários avaliados em dez milhões de "yens".

A conquista da Etiópia — onde há grandes jazigos de ferro — pela Itália, e a da Mandchúria pelo Japão, (a Mandchúria é região riquíssima em minério e carvão) fizeram dos dois Estados totalitários — grandes produtores de aço.

A Inglaterra deixou de se abastecer nos jazigos de Bilbao e as fundições de aço que construiu, por contracto, na Turquia, estão apenas fazendo face às exigências da guerra.

Na Europa e na América os jazigos de ferro puro estão desaparecendo. A França apesar da sua riqueza em minério de ferro, sobretudo depois que retomou a Lorena à Alemanha, é grande importadora de minério na Espanha. A guerra fez com que perdêsse um dos seus principais fornecedores: o Luxemburgo.

Tôdas as colónias francesas trabalham para abastecer de ferro a pátria do grande Hugo. A Argélia e a Tunísia são ricas em humatites fosforosas.

Sim, o mundo tem fome de ferro.

E o monstro da guerra é insaciável.

Primeiras locomotivas

Trad. de HENRIQUE DA SILVA PINTO

O triunfo de George Stephenson e o sucesso da construção da linha férrea de Liverpool a Manchester, tornaram outras cidades ansiosas pelos efeitos benéficos dos combóios, e aqueles que mais tinham desdenhado dos possíveis êxitos da locomotiva, começaram a cantar os seus louvores.

Um comerciante de Liverpool, que tinha declarado em público, "se alguma vez uma locomotiva conseguir viajar a uma velocidade superior a dez milhas à hora, comerei, estufada, uma roda dessa máquina", esqueceu imediatamente a sua atrevida promessa, quando viu a "Northumbrian", de George Stephenson, voar para Manchester à razão de vinte milhas horárias.

Nos poucos anos que se seguiram, foram colocadas muitas linhas férreas. Nessa época distante, os caminhos de ferro eram muito diferentes dos actuais. As estações eram, por vezes, um pouco melhores que alpendres, onde, durante horas, o carregador que estava de serviço, pouco mais tinha a fazer, do que bocejar. Nalguns distritos, a linha era quasi unicamente utilizada para o tráfego de minério, com uma ou duas carruagens para passageiros. Nalgumas linhas, os combóios eram tão vagarosos que, às vezes, acontecia um passageiro chegar à estação depois do combóio ter partido e o chefe desta, dizer-lhe animadamente: "Depressa, não perca a esperança, o combóio não partiu há muito tempo, com um pouco de boa vontade, agarrá-lo-há! E isto servia de assunto para desenhos humoristas, mandados imprimir, que escarneciam dos caminhos de ferro. Ainda se pode ver uma gravura representando um vendedor de frutas, sentado numa carroça puxada por um burro, correndo ao

desafio com um combóio e derrotando-o; e uma outra, mostrando um maquinista adormecido no "tender", enquanto a máquina era puxada por um burro. Os passageiros, muitas vezes, serviam também de divertimento a artistas. Num desenho da época, mostram-nos a aflitiva situação duma senhora que ao entrar para a carruagem e depois de contar e recontar os seus embrulhos, exclama com desespero: "Tenham pena de mim, não encontro o meu bebé!"

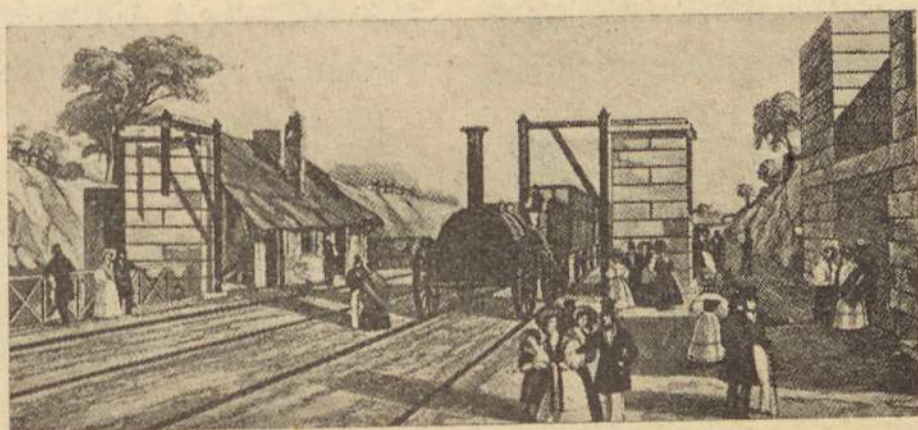
Mas, enquanto muitas pessoas troçavam dos caminhos de ferro, estes prosperavam e cada ano que passava, era testemunha de qualquer aperfeiçoamento.

Mas, enquanto muitas pessoas troçavam dos caminhos de ferro, estes prosperavam e cada ano que passava, era testemunha de qualquer aperfeiçoamento.

A cada carruagem era dado um nome especial, como nos tempos remotos da malaposta. As carruagens de segunda classe eram abertas dos lados e tinham por cima, como única cobertura, um grosseiro toldo que, quando o vento era muito forte, era costume recolher-se; as carruagens de primeira classe eram mais confortáveis, porque eram inteiramente cobertas e tinham almofadas nos assentos.

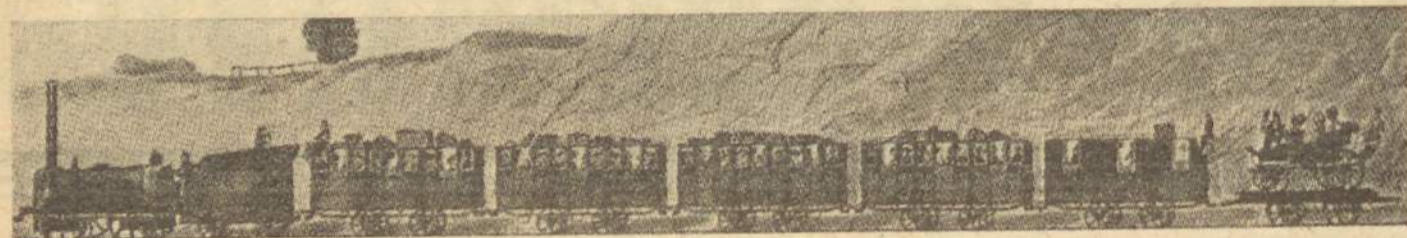
O primeiro horário impresso pela Grande Companhia dos Caminhos de Ferro (da qual depois fez parte o Caminho de Ferro de Londres e do Oeste, agora Central de Londres e Escóssia), era de natureza tão prolixa que não só indicava as horas de partida dos combóios e suas paragens, mas também informava os passageiros acerca da maneira de viajarem com segurança e comodidade e ainda descrevia duma maneira curiosa, uma viagem em combóio.

Nesta estranha espécie de horário, lêmos: — "Se desejar ver bem o panorama e divertir-se mais do que os seus companheiros de viagem, ocupe o seu lugar na primeira carruagem descoberta, mas previna-se



Uma locomotiva abastecendo-se de água na estação de Old Park, da linha Liverpool-Manchester

com um guarda-pó e um par de óculos de gaze, para se resguardar da poeira e do fumo. Ainda a dentro da estação olhe à sua volta e verá várias máquinas com o bojo incandescente e torrentes de vapor a sair

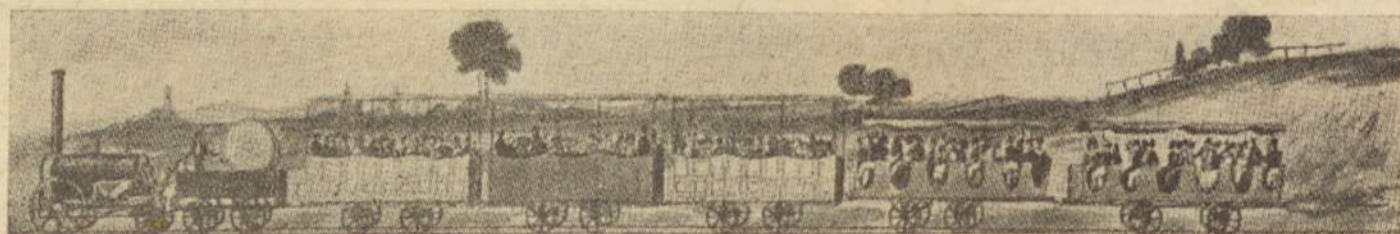


Um comboio de primeiras classes da linha Liverpool-Manchester

das chaminés. Uma delas ruje primeiro como um elefante, com uns ruídos profundos, lentos e terríficos, depois move-se vagorosamente a seu lado; passa duma linha para a outra e encostando-se à sua carruagem, é a ela ligada. Lá está ela, bramindo, gemendo e grunhindo como um hipopótamo e expelindo vapor como uma baleia. A seguir sentirá um forte abalo, duma extremidade à outra do comboio, ouvirá o badalar duma sineta e o comboio parte. Primeiro muito devagar, em seguida precipita gradualmente o seu andamento e dentro em breve ultrapassa a velocidade da mais rápida mala-posta. O ruído da máquina, agora, é menos violento e assemelha-se ao ruído dum moinho de farinha. Sai da cidade, começa a descortinar a paisagem, e embora rapidamente, esta perpassa numa seqüência de beleza e as suas cenas sucedem-se, ao longe, como que por magia. A máquina, à frente, parecer-lhe-há um extraordinário animal que, com a fôrça do elefante e a velocidade da águia, o transportará, como que num tapete mágico, para a descoberta do mundo. Como um relâmpago,

perpassa um pequeno burgo, logo a seguir uma cidade e, a perfeita noção de velocidade só você a terá quando por si passar um comboio, que não será mais que uma sombra. No entanto, esta velocidade é tão cômoda e embaladora que, se gostar de dormir, podê-lo-há fazer desde Birmingham até Liverpool. Quando o comboio parar, sentirá um grande estremeção e será esta a única sensação desagradável da viagem. No en-

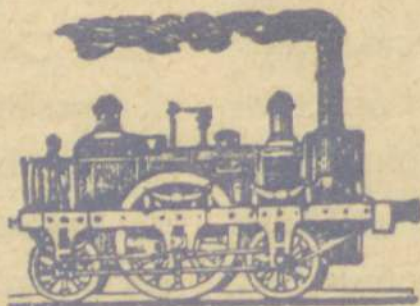
tanto que maior maravilha querera você ver, que dez a vinte carruagens lançadas a uma velocidade louca, pararem numa tão pequena distância? Isto é o papel dos amortecedores, sem os quais as carruagens espatifar-se-hiam. Se você vir um comboio entrar numa estação, assistirá a um belo espectáculo: sereno, metódico, no qual umas centenas de passageiros são transportadas, de uma só vez, dum lugar para outro; e a ordem, e a regularidade, e a dignidade e a importância do comboio são tão completas, que têm um



Um comboio de segundas e terceiras classes da linha Liverpool-Manchester

ar de grandeza nacional. Cada comboio parece um cortejo real e cada passageiro uma figura de destaque."

Do sucesso destas primeiras linhas férreas, resultou a construção de outras em tôdas as partes da Terra, e, com o andar dos tempos, todos os descrentes e incrédulos se calaram, ao verem o benefício que este meio de transporte trazia ao mundo.



Notas de Viagem

A cidade morta

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

IX

O romancista Bulwer, que fantasizou, no seu livro célebre, «Os Últimos dias de Pompeia», foi o verdadeiro ressuscitador da cidade morta e a qual arqueólogos com a dedicação, por exemplo, de Fiorelli, têm consagrado vidas inteiras, para trazer, de novo, aos olhos dos vivos, a urbe romana flagelada pelo Vesúvio.

Setenta por cento, porém, dos visitantes que hoje percorrem as venerandas ruas e saltam, de passeio para passeio, sobre as altas pedras que atravessam a rua, parece que para socorro dos peões quando as cheias inundavam o centro das vias, êsses visitantes conhecem, principalmente, a grande cidade do 1.º século, através do romance citado, traduzido em tôdas as linguas cultas e projectado, em várias versões cinematográficas, nas telas do mundo inteiro.

Por muito desenvolvida que nêsse romance seja a descrição de Pompeia, embora alguns lhe conheçam, através dos opúsculos de propaganda e dos guias turísticos, a sua monografia real, o visitante não deixa, ao entrar a cruzeta de ferro que admite, um a um, os forasteiros, de encontrar algo de diferente daquilo que primeiro imaginara. Sem falar na copiosa população de osgas e lagartixas, únicos habitantes constantes de Pompeia e de cuja presença, aliás, nenhum livro nos prevenira, encontrámos templos que, como os de Apolo e da Fortuna, a Basílica e o Foro, estão reduzidos a extrema ruína. Mas, compensando-nos do excessivamente pouco que os séculos aí nos deixaram, há casas, como a dos Amorzinhos Doirados ou dos Vetti, na qual pouco ou nada quasi que existe assinalando a catástrofe em tam bom estado essas edificações ainda se encontram. O mesmo direi das casas que se alinham, por exemplo, à beira da rua da Abundância e que aparentam mais solidez do que muitas «gaiolas» que vemos aqui, por esta Lisboa.

O teatro trágico de Pompeia funciona hoje como nos tempos dos Césares. Os espectadores não se sentam apenas nos degraus de pedra, mas sim também em poltronas, dispostas no anfiteatro mais próximo da cena, e preparada para funções nocturnas, o largo recinto está apetrechado de completa instalação eléctrica.

Igualmente apto para espectáculos, embora sem aparente adaptação para isso, o coliseu, no qual, segundo o romance de Bulwer, se estavam efectuando combates na tarde trágica de 24 de Agosto de 79, encontra-se em estado relativamente bom.

Tal conservação explica-se pelo facto de a cidade ter sido principalmente enterrada em cinzas e não destruída por vandalismos, como por exemplo succedeu à nossa Conímbriga, que será talvez a Pompeia portuguesa quando, lá para as bandas de Condeixa-a-Velha, aparecer um Fiorelli, tam ajudado pelos poderes públicos, como o foi o principal ressuscitador da urbe italiana.

Dizem as crónicas que a catástrofe pompeana deu tempo suficiente a que a maior parte da população se pudesse pôr a salvo. Pereceram principalmente os doentes, e os avarentos que não quizeram deixar de fugir com todos os haveres que possuíam. Ficou também lá a famosa sentinela, encontrada morta agarrada à lança, junto da porta a que o haviam destacado de guarda.

Algumas dessas vítimas ainda as vemos nas vitrines do museu de Pompeia. Caidos e cobertos pelas cinzas, estas, com os tempos, enrijaram e formaram como moldes de dentro dos quais os séculos apenas consumiram os tecidos. Em 1863, Fiorelli, com infinitas precauções, abriu um desses moldes, como quem parte em dois uma noz, extraiu de dentro os ossos, recheou, de gesso, os invólucros, e conseguiu assim a fiel reprodução dos pompeanos, vitimados pela catástrofe. Estes, parece que, ou para melhor fugirem, ou porque o fogo lhes houvesse consumido os vestidos, ou porque o cataclismo os surpreendesse no meio do sono, estavam nus. Vê-se

assim, no museu, uma rapariga com um anel num dedo, duas mulheres, uma mais alta e mais edosa do que outra que se encontra junto, um homem deitado sobre a esquerda, outro de rosto contra a terra e um cão grande com o corpo extraordinariamente contorcido, com as patas superiores estendidas para cima, a cabeça virada contra a cauda, a boca entreaberta onde se vêem ainda dois dentes agudos e, no pescoço, uma larga coleira, marcada com dois discos de metal.

E' extraordinariamente evocativa a deambulação através das ruas solitárias da finada cidade. Nalgumas vêem-se pintadas, nas paredes, a grandes letras vermelhas que grossas chapas de vidro defendem das intempéries, proclamações políticas. Junto aos passeios chafarizes, quasi todos secos, denotam que os pompeanos não sofriam sede. Tam pouco, fome, pois os estabelecimentos de comestíveis e as padarias, de largos fornos, são numerosos.

A Pompeia moderna é agora uma cidade sossegada, inundada de sol, povoada de lojas que vendem toda a espécie de recordações locais, e de restaurantes que solicitam, de momento a momento, a visita do forasteiro, que precisava de ter em si o estômago de Gargantua cosido ao de Pantagruel, para contentar todos.

Possui ainda, a moderna Pompeia, um grandioso templo, inaugurado há poucos meses, e que é uma das mais belas e luxuosas basílicas de Itália. Se o exterior é uma construção de imponente e nívio mármore, o interior constitui um autêntico e opulento museu de arte hodierna, onde, ao lado de preciosos labores de talha e filigranada renda de mármore, se ostentam telas de arrebatadora expressão e esplêndido colorido. Entre elas, vê-se já, no teto do cruzeiro, o retrato do actual Pontífice Pio XII.

Não longe do santuário, é a estação do caminho de ferro circunvezuviano, linha reduzida, servida por combóios no género dos das nossas companhias do Vale do Vouga, Nacional ou Norte de Portugal, e que, de meia em meia hora, nos levam a Nápoles, passando no sopé do monte, no alto do qual se abre a cratera do Vesúvio, e cortando freqüentemente, em trincheiras e tuneis, blocos de lava solidificada pelos anos e que marcam os vários acessos de cólera do-monstro, muito capaz, quando menos se esperar, de polvilhar, de novo, de escórias ardentes, aqueles viçosos e floridos campos. Neles crescem vinhedos famosos, cujas raízes se aquecem na fornalha que ali perto ferve e dão um vinho de paladar com certas semelhanças com o do nosso Colares.



CASTELO DE RANHADOS — Um pedaço de muralha em pedra rija e antiga



AÇORES — O Atlântico em noite de luar

As Ilhas Maravilhosas

Os Açores — A paisagem — O povo — Os cos-
tumes — O solo — O mar e a bruma — A lenda

P o r C U N H A C O R R E I A J Ú N I O R

II

ESTENDIDO ao longo do mar, paralelo ao Pico, está êsse «pedaço de pintura» que é a ilha de S. Jorge. É lá que existe uma Urzelina — a Sintra jorgense — e uma vila das Velas, que é uma cidade em ponto pequeno. É das vilas mais pitorescas dos Açores.

Em S. Jorge abunda a pastagem a pintar de verde claro os belos panoramas da ilha. É uma longa cordilheira à flor das águas azuis do Atlântico esta bela terra de S. Jorge. Desde os Rosais ao Tôpo, a ilha é, na verdade, uma paisagem magnífica e soberba. Guilherme de Moraes chama-a «um pedaço de pintura». E acertou, com efeito.

Graciosa é uma das ilhas mais pequenas dos Açores, mas é uma das mais pitorescas e das mais

açoreanas, na paisagem e na côr. A vila de Santa Cruz tem uma feição muito sua e, por isso, muito característica. A ilha é tôda bordada a verde e azul, no seu conjunto de maravilha e graça. Merece, como as outras, uma visita demorada do turista ávido do belo e do luminoso.

Terceira, a terra do sol, das toiradas, e das mulheres bonitas, com a sua paisagem sóbria e regular, com o seu Pico da Urze — uma segunda Sintra — e com o seu Monte Brasil, é uma das ilhas mais tipicamente açoreanas e mais sinceramente portuguesas. Foi lá que se reuniram os 1.500 bravos do Mindelo. Foi lá que se arvorou, por mais tempo, o pavilhão nacional, depois do tristíssimo 1580. Foi lá que nasceu um S. João Batista Machado. Foi lá que nasceu e morreu um Dr. Alexandre Ramos. É lá que estão as mais lindas tradições do arquipélago



PONTA DELGADA — As portas da cidade

— na fé, no patriotismo e na nobreza dos seus habitantes.

Angra do Heroísmo, Praia da Victória — que magnífica nomenclatura, evocadora de um passado brilhante e histórico!

A capital da ilha, Angra do Heroísmo, é a cidade açoreana por excelência. O seu aspecto citadino coloca-a em grau superior a Ponta Delgada e Horta. É a cidade que tem mais aparência de cidade, nos Açores. Amplas ruas, bonitos prédios e sobretudo a linha e o traçado da cidade é que fazem de Angra do Heroísmo aquele burgo solarengo e nobre, que encanta sempre o visitante. O grandioso templo da Sé põe uma nota de religiosidade e de crença no conjunto harmonioso da casaria. Os arredores da cidade são lindíssimos. Pico da Urze e São Carlos, com as suas vivendas de verão, os seus *chalets* e os seus palacetes, com os seus jardins e as suas matas, e com as suas quintas e parques, são localidades que merecem demorada visita. São Mateus, São Bartolomeu, Terra-Chã e Boa-Hora são freguesias encantadoras, recantos maravilhosos, que o sol enche de luz e de ouro.

A paisagem terceirense é também lindíssima na sua côr e na sua simplicidade. Os Cinco Picos, o Pico das Cruzes, a lagoa do Ginjal, etc., são quadros de suavidade e beleza, que extasiam e prendem. A Mãe de Água, com os seus ribeiros e riachos, é

dos lugares mais pitorescos dos arredores da cidade.

O Monte Brasil, coberto de pinheiros, oferece uma bela vista sobre a cidade e a baía. Ao lado, o Castelo de S. João Batista, uma fortaleza construída em pedra rija e negra, levanta as suas ameias em atitude de protector e de guarda do magestoso burgo, que floresce junto das suas muralhas. É enorme — belo e terrível, ao mesmo tempo — esse castelo antigo, de tão heroicas tradições. Uma visita a essa grandiosa fortaleza é sempre curiosa e interessante para o turista.

Os campos e as hortas, os matos e as pastagens, os bosques e as quintas, alagados de sol e de ouro, fazem da Terceira um dos quadros paisagísticos mais empolgantes e mais perfeitos do arquipélago. É, na verdade, lindíssima aquela Ilha Terceira de Jesus Cristo.

A maior, porém, e a mais bela de tôdas as terras açoreanas é a opulenta ilha de S. Miguel. Tem o privilégio do solo e da beleza — numa benção de fecundidade e de encanto, que a natureza pródigoamente lhe concedeu. Sete Cidades, Furnas, a vista da Povoação, a vista dos Mosteiros, lagoa do Fogo, lagoa do Congro, as Caldeiras da Ribeira Grande, com as suas excelentes águas das Lombadas, são trechos de prodigioso e arrebatador encanto, numa combinação exuberante e magnífica de côres e de tons — com o verde puríssimo dos campos a tingir o lânguido prateado dos lagos. Tôda a paisagem tem harmonias de sonho e de encantamento, numa claridade suave e estranha, como se aquilo ali fôsse terra de fadas, dos contos de brancas avózinhas... A par de tão estonteantes maravilhas, a paisagem tem, também, o seu quê de assustadora grandiosidade. As águas ferventes que brotam da terra são uma coisa que impõe respeito e medo. Mas a incomparável beleza da verdura, a inconcebível filigrama do sol nos prados e nos riachos, o fantástico espectáculo de tôda a terra que, em cada palmo, tem um mundo de surpresas e de encantos, fazem de S. Miguel um verdadeiro paraizo, uma ilha encantada, nas melancólicas polifonias do mar. S. Miguel é a *terra nostra* e querida dos mi-



SANTA MARIA — Um aspecto da Vila

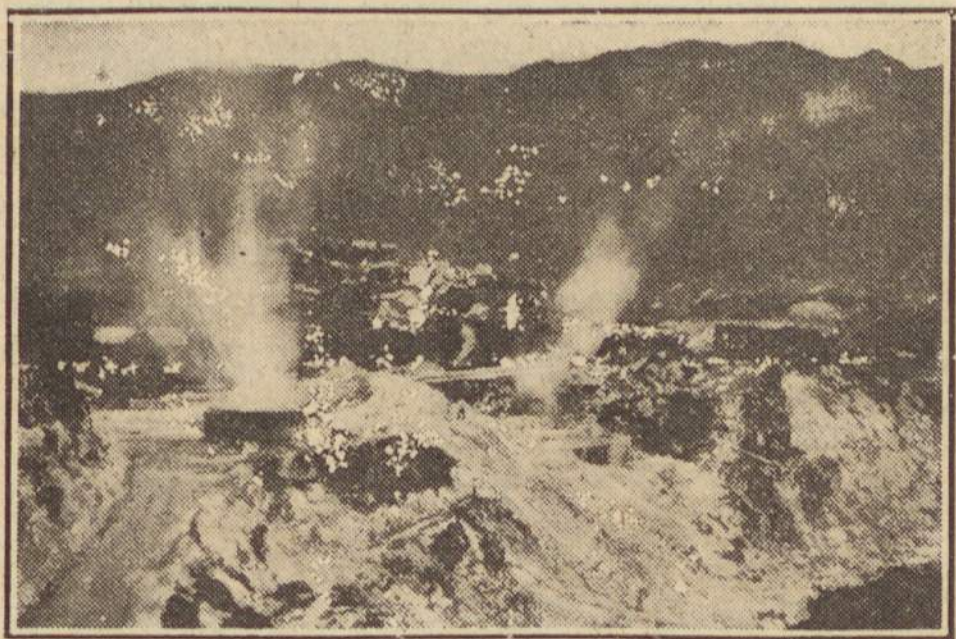
caelenses e é a «visão do paraíso» para aqueles que a visitam. Êste Portugal do continente tem ali a sua melhor representação de beleza e de côr. E o próprio arquipélago, tão fértil em motivos de paisagem e de graça, tem naquela ilha-rainha a expressão máxima do colorido, da beleza e do natural.

Ponta Delgada, a capital de S. Miguel e a maior cidade dos Açores, é ampla, arejada, limpa e serena. Tem já prédios e ruas de linhas modernas e elegantes. Lindíssimos jardins, que abundam também em toda a ilha, fazem de Ponta Delgada uma cidade ideal e melodiosa.

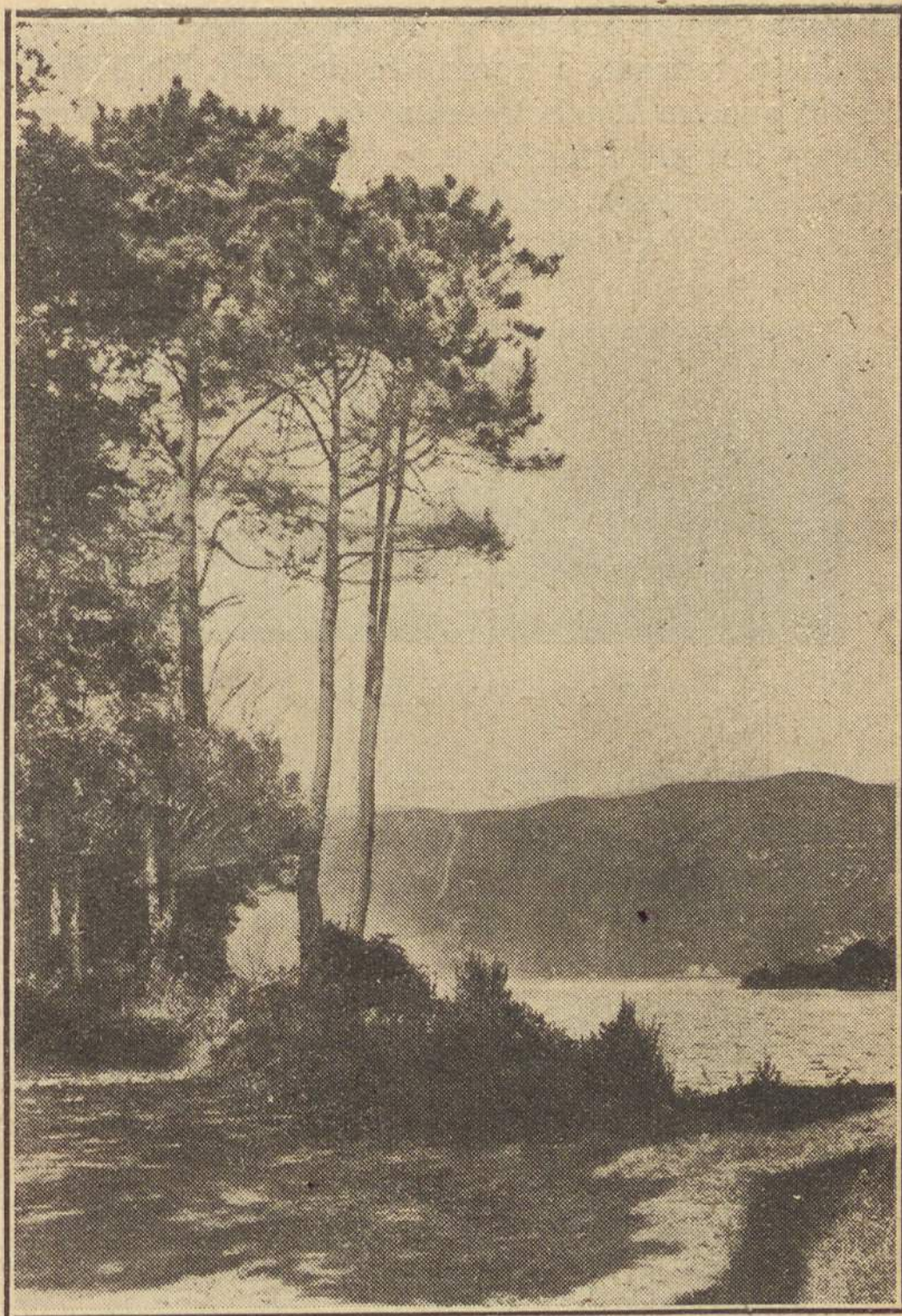
Parece que a grandeza da terra — no que ela tem de belo e de magnífico — se alia à grandeza do povo laborioso e honrado — no que êste tem de açoreano e, sobretudo, de micaelense. Onde o trabalho mais bem organizado e a indústria mais florescente, nos Açores? Onde o comércio mais desenvolvido e a agricultura mais rendosa, nas ilhas? Em S. Miguel há grandes fábricas de açúcar, tabaco, conservas, etc. O turismo prosperava, a olhos vistos, antes da actual guerra, e é de crer que, normalisada a situação internacional, volte a progredir. É a única ilha do arquipélago que tem tudo o que lhe é necessário. Tem para si e para exportar para as outras ilhas, continente e estrangeiro. O ananás — a sua maior riqueza — encontrava, antes da guerra, larga saída nos maiores mercados da Europa. Agora encontra-se um pouco paralisada a sua exportação, mas estamos convencidos de que algo se fará no sentido de melhorar e facilitar esta fonte de extraordinária receita micaelense.

Harmonisam-se e casam-se, perfeitamente, como dissemos, a alma rija e fogosa do povo micaelense com a beleza e a fecundidade da terra privilegiada de S. Miguel. É aqui que o turista deve terminar o seu roteiro pelos Açores, para assim fechar com chave de ouro essa jornada de sonho e de encantamento...

Santa Maria é a ilha número um do arquipélago. Foi ela que recebeu, em primeiro lugar, na primeira rota, os marinheiros de Gonçalo Velho. É portanto



S. MIGUEL — As Furnas



S. MIGUEL — Um recanto encantador das Sete Cidades

a ilha mais *velha* dos Açores. Vista do mar, não oferece atractivos à vista, encantada já com as belezas das outras ilhas. Mas quem desembarca e visita o interior fica imediatamente surpreendido e maravilhado com a paisagem e com a pacatez daquela ilha de Santa Maria. É um resto da verdade e da beleza de S. Miguel que se estendeu até lá, para que se irmanassem mais as duas vizinhas ilhas. E nesta ordem de idéias, Santa Maria pode muito bem servir de prefácio às belezas de S. Miguel, se começarmos a nossa viagem pelo grupo Oriental.

Com facilidade pode o turista notar que, apesar de estarem relativamente próximas, as ilhas têm, contudo, costumes e hábitos um tanto diferentes umas para as outras, embora predomine em todas aquele açoreanismo que as caracteriza e enriquece de motivos regionais. A pronúncia da linguagem, por exemplo, não é igual em nenhuma das ilhas. Todas têm o seu sotaque diferente, que depende, como se pode verificar, das diversas e primitivas populações que as habitaram. Segundo se diz, e nós não duvidamos, S. Miguel teve, em tempos, uma grande colónia de franceses, que lhe deixaram aquela pronúncia característica e um tanto interessante, posto que desagradável aos ouvidos; na Terceira

tiveram grande influência os espanhois, de onde resulta a tourada e a maneira de falar. No Faial, diz-se que se estabeleceram os flamengos, nos tempos do povoamento, mas certamente não deixaram lá grandes influências, porque, de tôdas as ilhas, é esta a que se aproxima mais do continente,



PICO — Vila de S. Roque

na pronúncia, na linguagem e nos costumes. As restantes ilhas distinguem-se umas das outras, embora sem influências acentuadas, principalmente na maneira de falar e de viver. Como em tôda a parte, nas cidades fala-se muito melhor que no campo. Por isso é que nas três capitais dos Açores se prima na linguagem e nas boas maneiras, ao passo que no *monte* predominam os costumes e usos rústicos, que não deixam de ser interessantíssimos e típicos.

O mar é o grande amigo dos açoreanos, mas é

persistência, enchendo-nos a alma de lúgubres desalentos e o corpo de molestosa inércia, quebrando-nos as forças e a vontade e tendo não sabemos que misteriosa influência sobre as nossas energias físicas e morais, o açoreano vive a sua hora má, a hora triste do seu isolamento no mar que o rodeia



GRACIOSA — Um aspecto

por todos os lados — e o agrilhoa com a neurastenia da solidão e do silêncio. Por isso é que se notam uns laivos de tristeza e de desalento nas suas maneiras e no seu porte. Mas lá vem um dia de sol, um dia de céu sem nuvens, e então é que se vê a alegria portuguesa daquele povo, que canta ao desafio com a natureza, corre toiros pelas ruas, enche de sons a romaria, baila nas esfolhadas e nas eiras e levanta hosanas ao Senhor das alturas. Já não parece o mesmo. Se o mar e a bruma lhe trazem] o desalento e a tristeza, o sol e a luz



SANTA MARIA — Vila do Pôrto

também o seu maior inimigo. Se é êle que lhes leva o indispensável à vida, se é êle que dá aos Açores aquele encanto e aquela languidez das calmarias de verão, é êle também que, muitas vezes, lhes tira o pão e o abrigo, quando, de inverno, rugem em tempestades apocalíticas, cobrindo de miséria, de bruma e, às vezes, de luto aquele solo abençoado e fértil.

É então que por entre a bruma se ouvem os queixumes e se pressente o torpor do povo, na doença do mar. Os ânimos amolecem e os braços cruzam-se em atitude de resignada indiferença. E enquanto no céu paira a bruma, enquanto a nuvem não se desfaz com o vento e pesa sobre nós com



SANTA MARIA — Fonte do Mourato

enchem-lhe a alma de gorgeios e de melodias, revigorando-lhe o coração e a vida.

Em tôdas as ilhas a índole do povo é de uma candura e de uma ingenuidade comoventes. Os açoreanos são, no geral, trabalhadores e activos. Ajuda-os um solo abençoado e fértil, mas prejudica-os a bruma e o clima, que como dissemos, os fazem um tanto moles e vagarosos. Os seus costumes são típicos e pitorescos. O capote, o manto e o capelo são os trajes femininos mais em voga e mais açoreanos. E a par de todos êstes encantos e de tôdas estas maravilhas há a lenda — a lenda açoreana — a deixar um fiozinho de mistério e de fantasia em tudo e em todos.

Crónica quinzenalEm louvar
da Vinha

Por LUIZ FILIPE DE GUSMÃO RODRIGUES

QUANDO eu era miúdo — bons tempos êsses! — andava na boca dos garotos da minha idade uma cantiga, creio que extraída de revista barata ou coisa parecida. Ou fôsse por me contrariarem na escolha da partitura ou por a achar mais adequada às minhas guelras infantis, o facto é que me sabia bem berrar no quintal — dentro de casa podia redundar em surra — a cançoneta que pela primeira vez na minha vida registo no papel:

*Era o vinho, meu bem, era o vinho,
Era o vinho o que eu mais estimava,
Só por morte, ó meu bem, só por morte,
Só por morte, eu o vinho deixava.*

Não sei quem é o autor da cantiga que teve o condão de me entusiasmar e de me arejar os pulmões, nem sei o resto, se resto havia. Durante algum tempo julguei que a continuação lógica fôsse uma outra que principiava assim:

«Vai trabalhar, seu canalha vagabundo...»

Mas breve me capacitei de que era outra brilhante composição dessas que animam as nossas revistas nacionais, pródigas em cançonetas picantes, em fados e «girls» magras com nódoas negras de ponta-pés nas pernas.

O vinho, sem o exagero fanático da cantiga, é um grande amigo do homem, é um restaurador de forças, um animador e um fornecedor de calorias sumamente apreciáveis nesta quadra regelante.

Portugal, país delicioso de luz e de sol, de Norte a Sul cultiva a vinha. Cada região com a sua paisagem, o seu solo, o seu clima próprios tem também o seu vinho próprio.

Quem não conhece o vinho verde, leve, irrequieto, fresco como uma rapariga minhota? Não parece que dança na caneca o «vira» em gorgolejos de espuma? E

sem querer a gente lembra-se dos arraiaís minhotos estuantes de vida, de luz e alegria.

Os vinhos de Traz-os-Montes — sobretudo os brancos — têm um perfume, um calorzinho que nos recorda os serões nas lareiras e deixam perfumado o corpo e a boca de quem o beija.

O Douro é a região privilegiada, o filho dilecto do país vinícola, é o sabor do vinho do Pôrto que todo o mundo bebe e aprecia, mas as suas riquezas não se ficam nos vinhos finos, os de pasto são lá deliciosos: há-os tintos, palhetes e brancos, todos perfumados, filhos segundos das grandes casas fidalgas.

Os vinhos do Dão são o mimo das terras beiroas, leves e perfumados, é vê-los de encontro à luz; parecem rubís liquefeitos.

Na Estremadura os vinhos são fortes como os touros das lezírias e no Alentejo, no Alentejo de paisagem desolada, onde os homens se cantam é para tornarem ainda mais lenta e desolada a paisagem, o vinho é grave e dado à meditação na frescura das talhas de barro.

Dizem que o Algarve não fica atrás das outras regiões



COSTUMES DO NORTE

Transporte de barris de vinho do Pôrto, em carro de bois

em boa qualidade e rapidez do mosto fermentado. Nunca, porém, meus lábios o tocaram como nunca meus olhos viram as amendoeiras em flor.

Em país assim tão prendado, ainda há quem desdenhe do vinho como coisa pouco fina e perigosa, e prefira e aconselhe a cerveja e mesteriagas alcoólicas dos países nórdicos! Isto faz-me lembrar a moral de certos chefes de família que, zelosos da pureza das filhas, as não deixam ler livros bem escritos mas realistas e as levam ao cinema onde os temas são mais livremente tratados e tão livremente às vezes que, sem arte nem beleza, descambam em simples pouca vergonha.

Há um adágio em Portugal que diz:

«Vinho e amigo — o mais antigo»

Agora o que é preciso é que inicialmente o vinho seja bom, um vinho mau por mais voltas que se lhe dê e por mais antigo que seja há-de ser sempre mau; é como um amigo que por culpa de nossos pecados nasceu torto: tarde ou nunca se endireita.

Indústria do Porto**A Ferraria Mecânica**

dos srs. CARVALHO & FILHOS, Sucessor, é um estabelecimento fabril que concorre com a excelência dos seus materiais para o desenvolvimento da Indústria Nacional

Uma das mais importantes oficinas que no meio industrial do Porto ocupa merecidamente uma posição de destaque, é a Ferraria Mecânica da firma Carvalho & Filhos, Sucessor, a qual se encontra instalada na rua do Aleixo, 232 (Telefone 15.967).

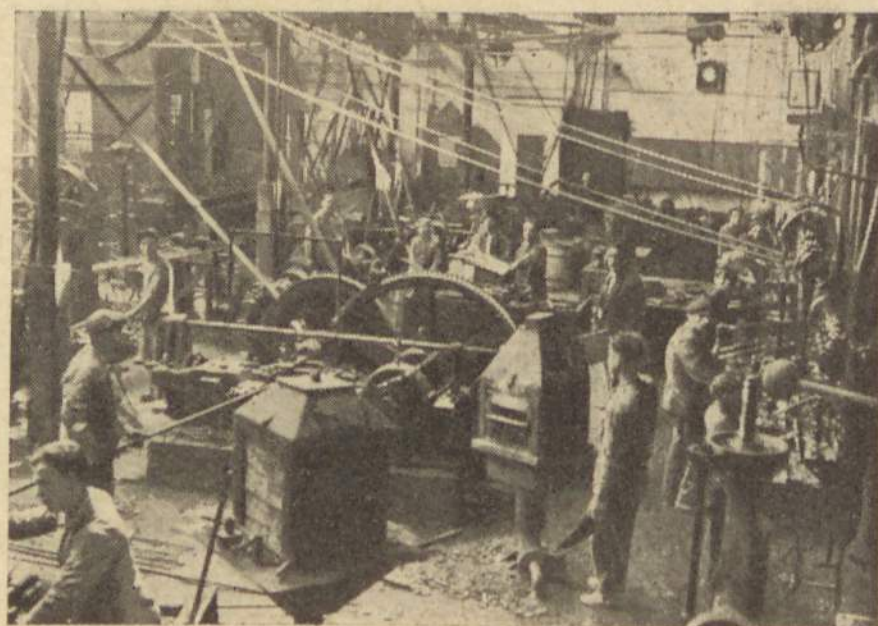
Foi o sr. António Joaquim de Carvalho, já falecido, o fundador destas conceituadas oficinas que actualmente muito concorrem para o desenvolvimento económico da Nação.

Fundada há 51 anos, a Ferraria Mecânica, organismo industrial verdadeiramente modelar, está apetrechada com maquinismos modernos, grandes e potentes máquinas aperfeiçoadíssimas, adquiridas nas melhores procedências do mundo.

Êstes maquinismos produzem parafusos e «tirefonds» para caminhos de ferro, em grande quantidade, tendo feito muitas centenas de milhar dêstes artigos para esta utilização, fabricando também porcas, rebites, anilhas, pás de aço, suportes para instalações eléctricas e telefónicas (galvanizados ou em preto), etc. Todo êste esplêndido material é fabricado com a máxima perfeição técnica, em obediência às exigências do fabrico e às qualidades de resistência.

A Ferraria Mecânica dos srs. Carvalho & Filhos, Sucessor, tem ao seu serviço o mais competentíssimo pessoal que é dirigido pelos srs. Augusto Joaquim de Carvalho e Manuel Joaquim de Carvalho, proprietários das oficinas em questão e técnicos abalizados, conhecedores profundos da indústria a que se dedicam. Desta forma,

êste conceituado estabelecimento fabril que a cidade do Porto e o País em geral se orgulham de ter na seu seio, está, francamente, apto a realizar com brilho a sua missão, executando desde os mais simples aos mais difíceis trabalhos no seu género e fornecendo em grande escala importantes empresas, companhias de caminhos de ferro, etc. Os seus proprietários gozam em



Um interessante aspecto das oficinas da «Ferraria Mecânica», do Porto

tôda a parte do máximo prestígio e crédito devido à correcção impecável com que efectivam os seus negócios. A sua reputação excelente, a prática e a experiência que possuem, e os seus notáveis conhecimentos técnicos, grangearam-lhes gerais simpatias, impondo-os como uns industriais de largo espírito de iniciativa.

É com prazer que registamos nas colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que a Ferraria Mecânica dos srs. Carvalho & Filhos, Sucessor, é uma importante organização que prestigia e nobilita a indústria nacional.

O tráfego nas linhas da C. N. em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

RECEBI o Anexo ao Relatório da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro depois de ter analisado o Relatório. Convém respigar nesse Anexo alguns dados estatísticos complementares dos que mencionei. Figuram nêle as receitas líquidas de impostos com a distinção do tráfego, sobretaxa, e os dois adicionais autorizados nos dois anos de 1938 e 1939.

LINHAS PRÓPRIAS

ANOS	Tráfego	Sobretaxa	Adicional de 10 % (Decreto 20.702)	Adicional de 10 % (Lei n.º 1.965)	Total
1938	289.913\$48	2.476.487\$10	241.184\$06	130.910\$57	3.138.495\$21
1939	286.154\$59	2.411.950\$97	230.592\$12	—	2.928.697\$68

A diferença para menos em 1939 foi de perto de 210 contos, tendo-se deixado de aplicar o segundo adicional, que em 1938 rendera 131 contos. As receitas bases pouco diminuíram, mas a diferença acentua-se nas sobretaxas.

LINHAS ARRENDADAS

ANOS	Tráfego	Sobretaxa	Adicional de 10 % (Decreto 20.702)	Adicional de 10 % (Lei n.º 1.965)	Total
1938	268.850\$62	2.323.825\$12	227.681\$13	131.912\$53	2.952.269\$40
1939	264.667\$33	2.276.985\$84	222.365\$58	—	2.764.018\$75

A diferença para menos de 188 contos provém da falta de 136 contos do adicional que findou, e das sobretaxas.

PASSAGEIROS

Vejamos agora as variações do número de passageiros:

CLASSES	ANTIGA RÊDE						LINHAS SUB-ARRENDADAS			
	Mirandela		Bragança		Viseu		Corgo		Sabor	
	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939
1.ª classe.	868	891	939	968	1.538	1.496	11.246	10.338	3.180	2.933
2.ª »	3.996	3.662	4.509	4.133	8.284	8.174	—	—	—	—
3.ª »	41.938	40.679	60.349	58.543	112.690	105.217	126.507	118.282	34.461	35.307
Totais.	46.802	45.232	65.797	63.644	122.512	114.887	137.753	128.620	37.641	38.240

As diferenças foram as seguintes em 1939:

Linhas próprias	— Mirandela	— 1.270
	— Bragança	— 2.153
	— Viseu	— 7.625
		— 11.048
Linhas arrendadas	— Corgo	— 9.133
		+ 599
		— 8.534

MERCADORIAS

		1938	1939	1938	1939
Mirandela	{ G. V.	657	626	95.650\$	91.468\$
	{ P. V.	23.648	23.858	768.309\$	721.659\$
Bragança	{ G. V.	438	418	72.097\$	69.410\$
	{ P. V.	15.765	15.906	510.070\$	482.295\$
Viseu	{ G. V.	199	2.200	132.866\$	129.738\$
	{ P. V.	19.200	17.772	361.038\$	339.883\$
Corgo	{ G. V.	1.751	1.986	174.698\$	172.272\$
	{ P. V.	41.390	42.236	1.057.875\$	971.868\$
Sabor	{ G. V.	710	580	76.121\$	62.856\$
	{ P. V.	16.751	17.643	449.259\$	459.823\$
Totais — Linhas próprias . .	{ G. V.	3.082	3.444	300.613\$	240.016\$
	{ P. V.	58.141	59.879	1.639.417\$	1.543.837\$
Totais — Linhas arrendadas	{ G. V.	2.467	2.566	250.819\$	235.128\$
	{ P. V.	58.191	59.879	1.507.134\$	1.431.695\$

Como se vê, apenas na linha do Sabor houve um pequeno aumento de tráfego e de receita na P. V.

No conjunto das duas linhas houve a menos 105 toneladas na G. V. com 15.700\$ a menos nas receitas e 1.738 toneladas a mais na P. V. com 75 contos a menos nas receitas.

Nesses números se reflecte a crise económica das regiões servidas.

É interessante conhecer a quantidade de mercadorias por espécies, transportadas em 1939:

(GRANDE VELOCIDADE)

Mercadorias	Santa Comba-Dão a Viseu (Pêso)	Tua a Bragança (Pêso)	Régua a Chaves (Pêso)	Pocinho a Duas Igrejas (Pêso)
Batatas	87.018	18.290	24.579	2.417
Bebidas diversas	4.818	6.392	4.709	6.611
Lacticínios	21.886	11.739	23.174	2.662
Comestíveis não especificados . .	8.444	74.449	150.457	14.348
Criação e caça	3.020	4.933	8.164	4.690
Diversos	129.898	110.105	162.236	37.819
Plantas e flores.	16.047	14.464	17.542	7.799
Frutas	420.606	129.702	570.383	117.755
Legumes e hortaliças verdes . .	19.507	22.084	98.328	8.825
Ovos	110	37	227	23
Peixe	1.140.998	300.527	557.902	257.958
Taras várias.	25.572	59.798	61.740	15.314
Remessas da Tarifa 8/ 108 . . .	321.352	291.602	306.395	104.167

(PEQUENA VELOCIDADE)

Mercadorias		Santa Comba-Dão a Vizeu (Pêso)	Tua a Bragança (Pêso)	Régua a Chaves (Pêso)	Pocinho a Duas Igrejas (Pêso)
Produtos agrícolas	Arroz	747.355	402.200	1.359.000	224.398
	Aveia	89.553	25.976	83.850	—
	Azeitonas	8.102	39.647	8.348	704.368
	Batatas	973.556	2.309.760	8.534.759	322.319
	Castanha	24.627	546.455	1.144.054	215.569
	Centeio	3.481	2.232.623	826.323	1.025.241
	Cevada	71.001	26.183	95.226	29.082
	Frutas { Sêcas	35.292	94.544	24.687	300.705
	{ Verdes	2.273	5.855	14.795	20.569
	Legumes { Secos	44.539	77.951	132.782	33.194
	{ Verdes	—	—	—	—
	Milho	220.879	86.743	772.679	158.987
	Palha, feno e forragens	444.072	67.480	374.771	10.140
	Sementes	3.883	2.373	4.801	3.744
	Trigo	236.185	7.286.454	553.175	3.847.768
	Diversos	—	533.766	65.106	6.162
	Açúcar	554.335	289.483	505.544	154.273
	Água mineral	3.324	9.798	5.707.503	20.725
Gêneros alimentícios	Alcool e bebidas espirituosas	376.789	152.903	165.123	126.904
	Azeite e óleos comestíveis	193.316	3.629.707	202.156	1.364.416
	Bacalhau	226.760	350.344	609.750	258.150
	Bebidas diversas	13.793	49.825	25.470	39.472
	Carnes preparadas	3.873	2.576	54.178	2.299
	Conservas	5.882	3.837	6.385	1.448
	Farinha	1.227.149	1.704.863	2.010.541	162.562
	Mercearias e comestíveis não especificadas	344.543	383.207	332.936	152.714
	Peixe	13.485	6.731	4.283	6.166
	Sal	586.573	392.989	139.539	535.940
	Vinho, etc.	1.812.386	2.009.670	1.828.248	1.113.837
	Cascas	—	—	2.960	5.894
Produtos florestais	Cortiça	2.200	1.619.506	275.180	466.413
	Madeira	4.708.513	834.766	1.893.816	520.477
	Produtos não especificados	—	—	12.419	34.628
	Resina, aguarrás, pês breu e alcatrão	374.596	545.959	46.686	344
Taras	Garrafas	29.645	37.338	3.806.858	39.762
	Taras diversas	183.284	1.081.056	409.262	578.954
	Vasilhame	472.149	390.016	369.021	308.330
Adubos e prod. quim.	Adubos e correctivos	135.612	6.668.579	1.525.192	2.352.503
	Produtos químicos, drogas, etc.	38.213	29.956	119.379	55.157
Combustíveis	Carvão { Mineral	15.320	142.455	340.250	108.616
	{ Vegetal	5.757	216.006	78.192	83.257
	Lenha e mato	67.344	900.570	12.870	10.445
	Óleos minerais	135.047	48.737	140.600	55.550
	Matérias gordas	31.774	163.751	204.913	193.638
Matérias textis	Algodão, linho, etc.	6.905	14.327	265.436	144.801
	Fios, tecidos, malhas, etc.	127.531	218.633	7.696	3.961
	Lãs e fibras de animais não especificados	135.233	154.948	68.158	437.678
	Papel, trapo e pasta para papel	269.506	91.756	126.985	37.870

(P E Q U E N A V E L O C I D A D E)

(Continuação)

Mercadorias		Santa Comba-Dão a Vizeu (Pêso)	Tua a Bragança (Pêso)	Régua a Chaves (Pêso)	Pocinho a Duas Igrejas (Pêso)
Materiais de construção	Cal e pedra para cal	459.530	785.723	153.281	57.070
	Cimento, areia, etc.	584.355	104.219	92.751	111.020
	Materiais de barro, grês, etc. . .	17.443	66.435	14.982	13.622
	Pedra	22.241	229.829	3.526.705	64.966
	Telha e tijolos	491.634	168.116	259.417	114.536
Cerâmica e vid.	Louças	197.756	49.826	85.980	49.328
	Vidros, cristais e espelhos . .	81.716	16.927	25.094	12.194
Minérios		51.220	2.000	1.104.580	—
Prod. os meta- lúrg. os	Metais { Em obra.	275.726	357.701	534.204	306.560
	{ Para obra	27.180	105.816	92.710	64.911
Maq. as e ins- tru. os	Alfaias agrícolas	4.084	141.548	31.661	52.035
	Máquinas e ferramentas indus- triaes	150	10.347	7.448	25.161
Transportes diversos	Bagaço de azeitona	—	937.555	14.043	17.397
	Bôrras e sarros	27.685	22.025	25.940	7.231
	Couros sola, correias e peles .	62.669	92.980	86.189	53.961
	Despojos de animais	—	—	14.448	368
	Matérias inflamáveis	45.129	319.745	368.983	259.267
	Mobiliário	46.424	96.733	73.534	31.674
	Tabaco e fósforos	46.231	79.258	122.971	45.344
Remessas diversas		325.555	294.774	309.077	76.110

ESTATÍSTICAS DE GADOS E MERCADORIAS

(Grande Velocidade)

Recapitulação do mapa anual

Linhas de	Gado						Veículos	Mercadorias (Pêso)	Preço médio da tonelada transpor- tada	Toneladas quilométricas	Preço médio da tonelada quilométrica
	Cavalar	Bovino	Caprino e lanígero	Vitelos	Suínos	Total					
Viseu	—	—	1	—	3	4	—	2.199.276	55\$15	55.927.865	2\$36,4
Bragança	1	—	3	7	133	144	—	1.044.122	126\$65	56.113.732	2808,2
Vale do Corgo . .	—	—	3	—	15	18	—	1.985.776	75\$38	75.977.040	1\$97,0
Vale do Sabor . .	—	—	—	2	5	7	60	580.388	87\$61	21.954.323	2\$31,6
Soma	1	—	7	9	156	173	60	5.809.562	77\$39	209.972.990	2\$14,1

ESTATÍSTICAS DE GADOS E MERCADORIAS

(Pequena Velocidade)

Recapitulação do mapa anual

Linhas de	Gado						Veículos	Mercadorias (Pêso)	Preço médio da tonelada transpor- tada	Toneladas quilométricas	Preço médio da tonelada quilométrica
	Cavalar	Bovino	Caprino e lanígero	Vitelos	Suínos	Total					
Viseu	9	1.686	840	1.046	209	3.790	11	17.772.363	17\$58	627.352.188	\$49
Bragança	66	275	1.665	1.053	475	3.534	7	39.763.859	29\$25	2.691.861.493	\$43
Vale do Corgo . .	103	449	1.281	1.133	917	3.883	16	42.236.243	22\$23	2.646.555.228	\$35
Vale do Sabor . .	23	160	3	1.061	1.981	3.228	41	17.642.725	24\$73	803.953.221	\$54
Soma	201	2.570	3.789	4.293	3.582	14.435	75	117.415.190	24\$28	6.769.722.140	\$42

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Trasladação dos restos mortais de Junqueiro

EFECTUOU-SE, em Maio, a trasladação dos restos mortais de Guerra Junqueiro, o qual ficou na Sala do Capítulo do Mosteiro dos Jerónimos.

A iniciar as cerimónias, houve uma missa, celebrada por Monsenhor Nogueira, prior de Belem, a que assistiram numerosas individualidades, entre as quais destacamos, além da viuva e filha do poeta, sr.^{as} D. Filomena Guerra Junqueiro e D. Maria Isabel Guerra Junqueiro Mesquita de Carvalho, representantes do Chefe do Estado e ministro dos Negócios Estrangeiros, respectivamente, srs. comandante Silva Monteiro e dr. Norton de Matos.



O POETA
Guerra Junqueiro

A urna, que foi conduzida aos ombros de operários, era acompanhada por muitas pessoas, entre as quais os srs. dr. José Duarte de Figueiredo, representante do sr. ministro da Educação; embaixador do Brasil; general Francisco José Pinto, chefe da embaixada especial brasileira às comemorações centenárias; dr. F. Lima Júnior; Olegário Mariano; generais Vieira da Rocha e Ferreira Martins; dr. Boto Machado, em representação do sr. general Adriano de Sá; comandante Frois Fonseca, da Armada brasileira, etc.

A urna ficou no mausoleu, à direita do túmulo de Alexandre Herculano e em frente do de Teófilo Braga.

A Marselhesa

Lia-se no jornal *Republica* a seguinte local:

POIS é verdade... Quem diria aos soldados da Grande Revolução, ao marcharem, cantando a *Marselhesa*, contra os impérios centrais, que essa heróica e louca *Marselhesa* havia de ser ainda um hino conservador, um hino quasi religioso...

Há dias, em Paris, no *Sacré-Coeur*, aquela catedral que do alto de Montmartre domina toda a cidade imensa, aquela catedral que é o melhor esteio da Companhia de Jesus, realizavam-se preces a Deus pela vitória dos Aliados.

O cardinal Suhard, novo arcebispo de Paris, aparecia pela primeira vez aos seus diocesanos. No côro, a esposa do presidente da República rezava. Junto dela, ajoelhados também, viam-se alguns ministros radicais-socialistas.

Rezavam também?

Era de crer que sim — porque todos tinham um aspecto de recolhimento e unção. O próprio Albert Sarraut, de tradições revolucionárias, parecia rezar.

E os ministros, que não puderam comparecer, fizeram-se representar oficialmente. O Governo e a Igreja.

Quere dizer: presidente da República e Governo pediam a Deus pela vitória da França.

E, de súbito, deu-se um facto sensacional, um facto em que ninguém acreditaria, se não o tivessem presenciado milhares de pessoas:

Quando o cardinal-arcebispo de Paris se ergueu, na prece suprema, o grande órgão do *Sacré-Cœur* tocou a *Marselhesa*.

A *Marselhesa*, o hino dos soldados da Grande Revolução, foi ouvido num silêncio religioso e místico.

A certa altura, alguém entre os devotos lembrou-se de cantar a *Marselhesa*.

E todos, a seguir, padres e seculares, entoaram, com entusiasmo, o hino revolucionário.

Eram milhares de vozes dentro do *Sacré-Cœur*, cantando em côro:

— *Allons, enfants de la Patrie,
Le jour de gloire est arrivé!*

O próprio arcebispo de Paris, tomado de entusiasmo e correspondendo assim à presença do Governo, entoou vibrantemente a *Marselhesa*.

Que novas maravilhas nos dará esta França eterna?

Tipos populares

ORA a morte, ora o Progresso, vão fazendo desaparecer as figuras populares da nossa terra. A meio do mês findo finou-se com 80 anos um tipo de português bem popular e conhecidíssimo de Lisboa de 89, — o Eduardo Jorge, o homem dos carros do «Chora» que embirrava com os americanos, com os carros do Jacinto e com os carros do Salazar que apareceram mais aprumados, pintadinhos de novo e com gado mais possante. Não tem conta as cenas que diariamente se davam entre os cocheiros do «Chora» e os conductores dos eléctricos que permanentemente encontravam na sua frente as carripanas puxadas por mirradas mulas com a velocidade de 4 a 5 quilómetros por hora — isto servindo-se ainda da via férrea da Companhia.

O Eduardo Jorge desapareceu durante vinte anos e depois apareceu-nos com os «Choras» a fazer carreiras entre Queluz-Benfica-Lisboa. Voltou de novo à actividade, mas substituiu as pilecas pela gasolina e os cocheiros pelos filhos que são bons volantes, bons rapazes, mas de cabelinho na venta para saírem ao pai.

Enfim desapareceu o Eduardo Jorge, conhecido e amigo desta casa é uma figura insubstituível no seu género de comércio.

Estatística nacional

SEGUNDO o *Boletim do Instituto Nacional*, foram vendidos no mês de Janeiro, pelas Companhias Ferroviárias 1.919.865 de bilhetes. Também o mesmo *Boletim* dá os seguintes números:

Nascimentos e óbitos — Em Janeiro nasceram no continente 15.301 indivíduos, dos quais 8.021 do sexo masculino, e morreram 9.165, dos quais 4.682 do sexo feminino. Por idade, os óbitos foram em Fevereiro: 1.343 de indivíduos de menos de um ano; 362 de um ano; 392, de dois a cinco anos; 455, de seis a 19 anos; 1.587, de 20 a 49 anos; 3.885 de 50 a 79 anos; 1.623 de 80 anos e mais; e idade ignorada 21. Total de óbitos 9.668, dos quais 4.904 de indivíduos do sexo masculino e 4.764 do feminino.

Emigração — Em Janeiro emigraram 783 portugueses.

Seguiram: 712 para o Brasil; 7 para a Argentina; e 64 para os E. U. da América do Norte.

Naturalidade por distritos — Aveiro, 89; Braga, 26; Bragança, 20; Castelo Branco, 3; Coimbra, 18; Évora, 1; Faro, 1; Guarda, 13; Leiria, 32; Lisboa, 9; Pôrto, 63; Santarém, 1; Setúbal, 1; Viana do Castelo, 19; Vila Real, 17; Viseu, 49. Eram, ainda, das ilhas adjacentes 405 e de naturalidade ignorada, 16.

Transportes — Em Janeiro, as várias companhias de Caminhos de Ferro, venderam os seguintes bilhetes: C. P. 1.104.540; Beira Alta, 46.415; Vale do Vouga, 48.115; Norte de Portugal, 256.860; Nacional, 28.495, e Sociedade Estoril, 425.440.

Em Fevereiro, nas carreiras de automóveis de serviço público foram transportados 1.578.568 passageiros.

Acidentes de trânsito — Também em Fevereiro registaram-se 617 acidentes, dos quais 276 na cidade de Lisboa e 127 na cidade do Pôrto.

Os desastres causaram 418 feridos e 24 mortes.

Simplemente invejável

ACTUALMENTE, existem na Alemanha, 181 orquestras das quais 132 trabalham apenas em espectáculos de ópera e em grandes concertos. Destas 132 orquestras, 27 são de concêrto, como sejam as orquestras filarmónicas de Berlim, Viena, Hamburgo, Munique, a de Gewandhaus de Leipzig, e a Gürzenich de Colónia.

Tôdas elas são dirigidas por maestros de fama internacional. Em tôda a Alemanha há, presentemente, 1.000 dirigentes de orquestra e cêrca de 9 mil executantes.

“O Açoreano Oriental”

POR lapso, êste jornal deixou de indicar que o artigo «Portugal e a Revolução de 1640», da autoria do nosso

redactor Rebelo de Bettencourt, é transcrito da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Possivelmente voltou a aparecer na redacção o célebre Inácio de San-Tiago que assim que viu a *Revista* fugiu levando novamente a máscara política que encobriu durante algum tempo.

E agora não se insurgirá de novo o jornal que em 3 e 31 de Janeiro de 1931 tão incorrectamente se portou saindo mesmo fóra da delicadeza profissional em outros números que se seguiram?

Se não temos razão pedimos desculpa ao seu director que é o mesmo de 1931.

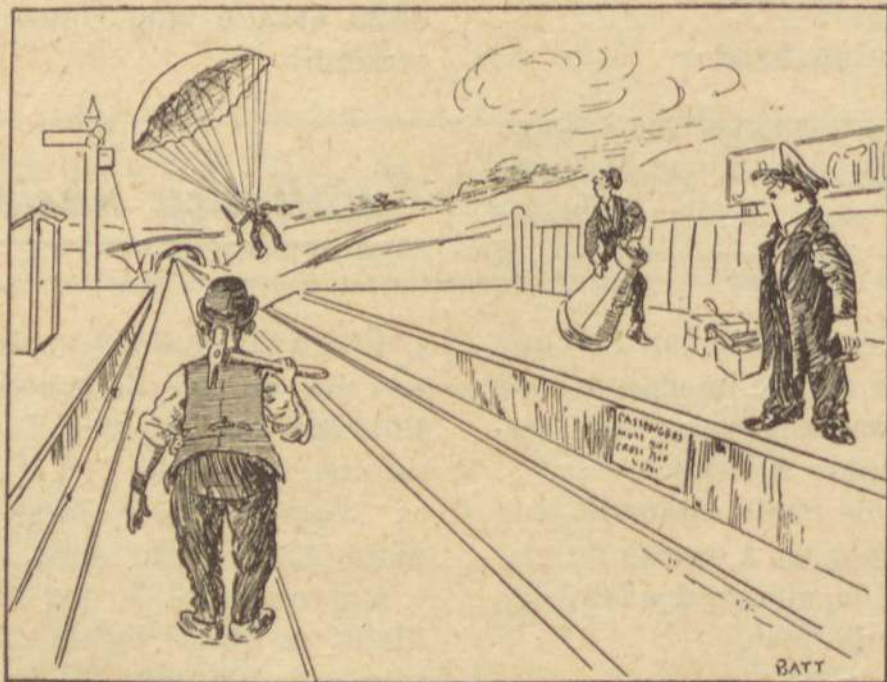
O jornalismo e a guerra actual

SEGUNDO notícias de Berlim, morreram já nas frentes de batalha, sessenta e três jornalistas, reporters e operadores cinematográficos, vítimas do dever profissional. Morreram pelos seus leitores, pelos seus jornais... O seu sacrifício merece-nos respeito e veneração, quer se trate, como agora, de alemães ou aliados. São jornalistas, que caíram para sempre, no cumprimento do seu dever. Nada mais!

Mal sabem...

SEGUNDO notícias de Lima, os aviadores peruanos Conterno e Elmore, ao sobrevoarem o distrito de Madre Deus, descobriram oito famílias duma colónia de brancos, os quais há 25 anos não têm comunicações de espécie alguma, com o Mundo. Ignoram, dêste modo, a Guerra de 1914-18 e tantas outras, e todos os males que vão pela terra... Que felicidade!

Porém, onde êstes brancos, mostraram tôda a sua ignorância, foi ao solicitarem comunicações com o Mundo. Mal sabem o que foram pedir. A desgraça! Nem mais um minuto terão de socêgo...



O Chefe:

— Se vem para apanhar o comboio faça favor de levantar vôo, porque êle saíu há 10 minutos.

(Desenho da R. Gazzetti)

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XVIII

DA IMPRENSA: (Atrazado)

1.230 refugiados vindos de França chegaram a S. Sebastian. O «sud-express» trazia atraso de nove horas.

— A «London Transport Passengers Board» está mobilizando os seus 79:000 empregados, afim de evitar tentativas de sabotagem nos pontos neurálgicos da formidável rede de comunicações ferroviárias subterrâneas da região londrina.

— As vias férreas de Yvoir e Binche sofreram danos importantes. Os aviões britânicos atingiram objectivos análogos perto de Hirson.

— Usando da palavra perante a imprensa alemã e estrangeira, Von Buelow-Schwante, embaixador da Alemanha em Bruxelas, expôs as vicissitudes que acompanharam os membros da Embaixada durante a viagem de regresso através da França.

— Os embaixadores da França e da Gran-Bretanha junto do Quirinal, respectivamente sir Percy Lorraine e François Poncet, assim como membros das respectivas embaixadas, jornalistas e cidadãos dos dois países, que tinham deixado Roma, em comboio especial, chegaram a Marselha.

— Não se confirma que os italianos já tenham desencadeado um ataque em direcção a Djibutti ou Berbera, mas parece que procurarão, de facto, apoderar-se do trço francês da via férrea Djibutti-Addis-Abeba. Contariam com um êxito rápido, para levantar o moral das suas tropas.

— Os últimos comboios passaram a fronteira. Nesses comboios, viajaram para França alguns

diplomatas, e como último passageiro, o cardinal primaz da Polónia. As tropas ocuparam a ponte San Luigi e os vales da fronteira. Pelos últimos comboios de Nice chegaram alguns súbditos italianos.

— Quando uma divisão de carros blindados alemã ocupou a estação de Besançon entrava nas agulhas o «expresso» de Marselha. Viajavam nêles muitos oficiais e soldados que regressavam das suas licenças e que estavam tão pouco preparados para a possibilidade de um avanço alemão de tal envergadura que tomaram as tropas vencedoras por ingleses. Todos êles foram feitos prisioneiros.

— Entre os importantes centros ferroviários da Alemanha bombardeados pelos aviões ingleses, conta-se a estação de Wedau que estava apinhada de mercadorias. Abateu um túnel ao Sul de Aix-la-Chapelle, o que bloqueou a linha.

Em França os centros de caminho de ferro de Hirson e Béthune foram também bombardeados com todo o êxito, o mesmo sucedendo aos centros próximos de Arras, Abbeville, Amiens e Étaples.

— Mussolini deixou Roma a-fim-de seguir para junto de Hitler. A partida efectuou-se, particularmente, numa «gare» dos arredores de Roma. Sabe-se que, durante a viagem, certas personalidades entrarão no comboio especial, especialmente o marechal Badoglio, chefe do Estado Maior de todo o Exército italiano.

— Conhece-se a tarefa gigantesca levada a efeito pelas companhias que transportaram, em período de 8 dias, mais de

300.000 soldados aliados evacuados dos portos de desembarque para diversos pontos no interior do país. Quatro companhias contribuíram com 2.000 vagões formando 186 comboios que efectuaram 620 viagens sem qualquer avaria ou descarrilamento.

— Visto que não se podem alojar tôdas as pessoas, milhares de refugiados franceses dormem em Biarritz e em Baiona nos vagões do caminho de ferro, onde tentaram instalar-se o mais comodamente possível.

— Antes de Narvik ter caído em poder dos



Interior duma carruagem do caminho de ferro suburbano de Paris, preparado para o serviço de comboios militares ambulantes da Cruz Vermelha Francesa

aliados, os alemães completaram apressadamente a destruição da cidade e retiraram para Leste, ao longo do caminho de ferro, em direcção a Hundalen e Bojernfjell. Foram, no entanto, aprisionados muitos alemães que ficaram combatendo na cidade.

— Carros motorizados alemães, conduzindo patrulhas, utilizaram o caminho de ferro belga.

— A via férrea de Narvik à fronteira sueca tem um comprimento de 50 quilómetros e, com excepção do pequeno trôço que atravessa a cidade, está toda firmemente ocupada por tropas alemãs. Por meio de postos avançados ao Norte e ao Sul essas tropas defendem a região contra todos os ataques do inimigo. A consulta de um mapa demonstra que com a conquista de Narvik não ficou restabelecida a comunicação com a Suécia. Em qualquer caso a ocupação de Narvik não tem a importância que a «Havas» lhe atribue.

Foi também comunicado de fonte oficial alemã, a propósito de notícia de Londres segundo a qual as tropas inglesas em Bodos, 120 milhas ao Sul de Narvik teriam parado com êxito o avanço alemão de Namsos: a resistência desse exército britânico fôra vencida em 30 de Maio. Parte das forças inglesas foi empurrada na direcção Este, para a fronteira sueca e outra parte foi perseguida na direcção de Bodos. Alguns pequenos destacamentos

fugiram para os desertos árticos onde procuram abrigo.

— Um segundo ataque foi lançado contra objectivos militares de Namsos. A «gare» de caminho de ferro ficou completamente destruída, assim como uma fábrica que foi prêsas das chamas.

— Os alemães procuram apressadamente dispor-se ao longo do caminho de ferro de Rena, para lhes impedir a marcha.

— As tropas britânicas atingiram o entroncamento de caminho de ferro de Stoerem, vinte e cinco milhas ao sul de Trondheim. Esta cidade vai sendo gradualmente cercada. As tropas aliadas dominam agora o caminho de ferro de Dovre Ramna e estão ao alcance do caminho de ferro de Storlein.

— Foi prêsos, em França, um grupo clandestino que tinha como missão propagar instruções da III Internacional entre os ferroviários das oficinas de Nanterre.

— No sector de Lillehammer há dois caminhos de ferro de importância estratégica: um parte de Dombaas e dirige-se para o sul e o outro para Trondheim.

A aviação alemã bombardeou violentamente as estradas e as linhas de caminho de ferro ocupadas pelos ingleses, mas as respectivas reparações levarão pouco tempo.

Sabe-se, por outro lado, que as forças aliadas juntamente com tropas norueguesas, estão de guarda ao caminho de ferro do vale de Oestertal, que os alemães projectam usar como caminho de recurso na direcção de Trondheim.

— Apesar do mau tempo, os aviões alemães auxiliaram a quebrar a resistência que o inimigo opôs ao norte de Hemar e destruíram as comunicações ferroviárias que se encontravam na zona ocupada pelo inimigo.

— O transporte de petróleo russo com destino à Alemanha, em trânsito pela Bulgária, atingiu, certo desenvolvimento. Quatro petroleiros italianos vão buscar o petróleo a Batum e levam-no para Varna onde o carregam em vagões-cisternas alemães que seguidamente se dirigem para a Alemanha, passando pela Jugoslávia. Calcula-se que a quantidade de petróleo que viaja por aquela via se eleva a 20.000 toneladas por mês, aproximadamente.

— «As tropas alemãs perseguem o adversário, no vale de Gudbrand, ponto da convergência das linhas do caminho de ferro e das estradas de Dombaas. Durante o avanço do Norte para o Sul, ao longo da linha do caminho de ferro Trondheim-Dombaas foi ocupada Opal. A comunicação ferroviária entre Oslo e Trondheim foi por nós ocupada».

— A aviação britânica bombardeou com êxito o caminho de ferro e a base aérea de Ry.

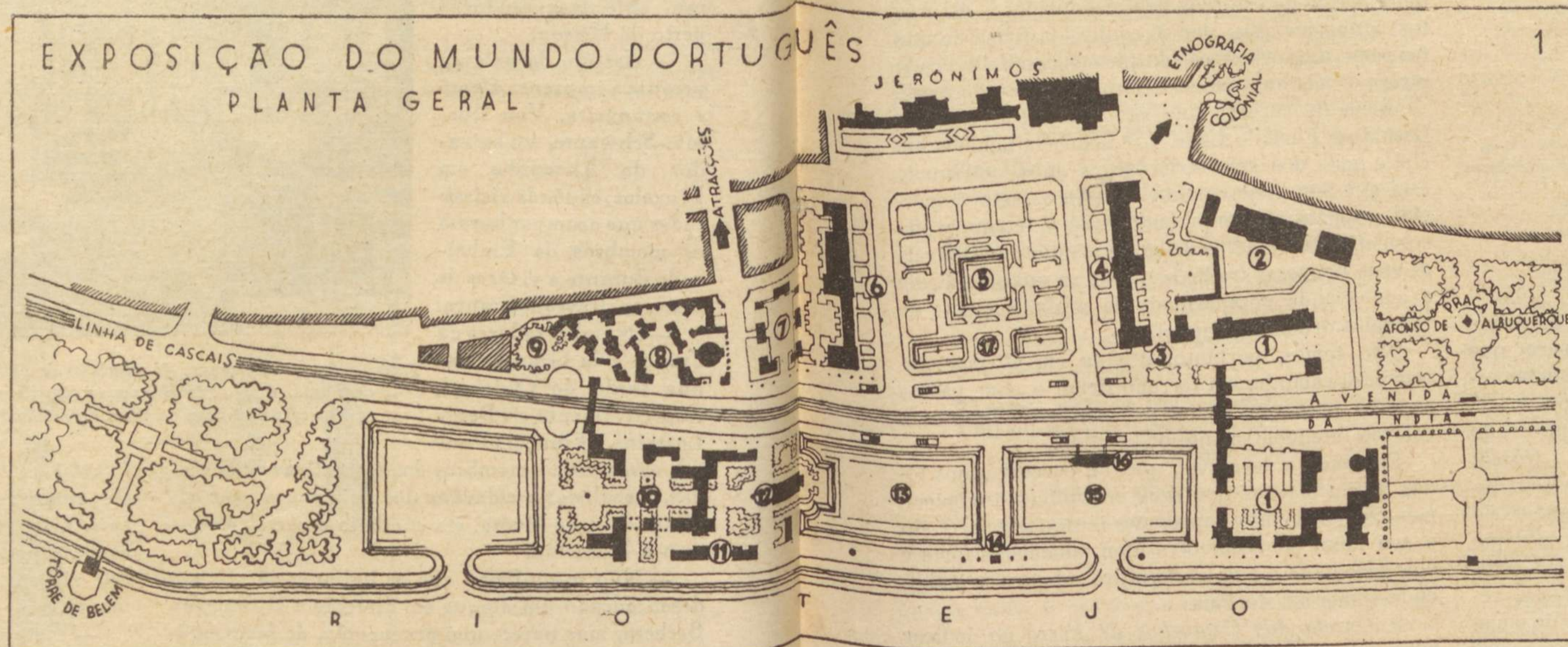
— As autoridades egípcias preparam actualmente um projecto que prevê o desdobramento da linha férrea do Cairo a Suez.

— O jornal «Opinion» noticia que o vapor norueguês «Belray», com material ferroviário no valor de milhões de pesos destinado ao Chile, foi apresado pouco antes da sua entrada nas águas chilenas, por um navio de guerra inglês. Este material tinha sido adquirido pelo Chile antes de rebentar a guerra e a Inglaterra havia concedido autorização de passagem num navio neutro.

— O restabelecimento dos serviços ferroviários, nas linhas importantes da Noruega central e meridional, faz progressos. Numerosos caminhos de ferro recomeçaram o seu serviço e servem para o transporte de reforços alemães, assim como à deslocação de tropas. As unidades de engenharia do Exército alemão ocupam-se da reparação das outras linhas e das estradas, de forma que, dentro em pouco, toda a rede de comunicações poderá ser utilizada.

— Narvik com 6.000 habitantes apenas é um dos principais portos noruegueses. Situado no término da via férrea de Lulca, era por este porto que se fazia durante o inverno a exportação de todo o minério de ferro sueco.

EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS



- 1 — Pavilhões da Secção Histórica
- 2 — Lisboa Seiscentista
- 3 — Lisboa do futuro
- 4 — Pavilhão das festas
- 5 — Praça do Império
- 6 — Portugal-1940 e Brasil

- 7 — Pavilhões da Imprensa, C. T. T., etc.
- 8 — Aldeias Portuguesas
- 9 — Parque Infantil
- 10 — Secção de Etnografia Metropolitana
- 11 — Restaurantes
- 12 — Teatro

- 13 — Espelho de água
- 14 — Infante D. Henrique
- 15 — Doca
- 16 — Nau
- 17 — Síntese do Mundo Português

PLANTA GERAL

COMÉRCIO DE LISBOA

JOSÉ FURTADO LEITE, L.^{DA}

Uma importante organização comercial, cujo labor se desenvolve num dinamismo forte e bem orientado e muito dignifica e honra a actividade económica da Nação

Dentre os mais completos estabelecimentos que Lisboa se orgulha de contar entre os valiosos elementos que constituem a vitalidade e progresso do seu comércio, destaca-se a Casa José Furtado Leite, L.^{da}, grande armazém de cereais que tem a sua sede localizada na rua da Junqueira, 26 (a Santo Amaro).

Estabelecimento de primeira ordem, contando numerosa e fidelíssima clientela em toda a parte,



JOSÉ FURTADO LEITE

a firma José Furtado Leite, L.^{da} é um dos melhores e mais conceituados armazens no género, que dispõe de alicerces sólidos e de uma modelar organização montada com todos os requisitos.

Para que os nossos leitores ficassem conhecendo o que representa este estabelecimento, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* enviou ali um dos seus redactores o qual colheu as melhores impressões. Só assim se poderia avaliar a grandeza duma casa que sem alardes e sem exhibições conquistou uma posição de destaque na vida comercial portuguesa, representando uma importante manifestação de energia de trabalho. A sua actividade abrange um campo vastíssimo e desenvolve-se num ritmo de extraordinário dinamismo. Em todos os recantos da província, nas ilhas, a sua reputação é sólida e constitue para o comércio um justo motivo de or-

gulho tanto mais quanto é certo que a firma José Furtado Leite, L.^{da} tem estabelecimentos e armazéns, nos seguintes locais da praça de Lisboa:

R. da Junqueira, 26, Telef. 81-402.

R. Sapadores, 13 e 17, Telef. 47-312.

Rua Maria Pia, 14, Telef. 63-596.

Estrada das Amoreiras (Quinta Sêca), Telef. 45-494.

Em Odivelas, Telef. Odivelas 24. (Quinta do Espírito Santo).

Tudo isto representa, só por si, um documento flagrante do esforço dispendido por homens amantes da sua Pátria como José Furtado Leite, homem de grande actividade no seu ramo e que tem sabido, mercê de esforços bem conduzidos e de vastos conhecimentos, dar à conhecida firma de que faz parte, uma orientação de que tem resultado a cada passo o seu engrandecimento e o seu progresso.

Além de cereais, que vende em larga escala a Casa José Furtado Leite, L.^{da} negocia também em chá e gado dos Açores, há largos anos, actividade esta que tem desenvolvido com fino tacto comercial, espírito de empreendimento e comprovada competência, orgulhando-se de manter inalteráveis as suas honrosas tradições sobre as quais se firma a sua grande popularidade de estabelecimento de primeira ordem na capital.

Não temos, portanto, dúvida em afirmar que esta casa caminha em terreno firme e com passos seguros para uma maior prosperidade digna dum esforço inteligentemente dispendido.

Frizemos a terminar, que, ao percorrermos todas as instalações dos seus magníficos estabelecimentos recolhemos impressões inesquecíveis. Todo o seu labor se desenvolve num dinamismo forte e bem orientado e isto só dignifica e honra a actividade comercial do País.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ao dedicar mais este número ao Duplo Centenário não podia deixar de citar, nas suas colunas, a firma José Furtado Leite, L.^{da}, pondo em destaque o nível que ocupa na capital, por representar um alto valor na vida comercial da Nação.

Livros novos

«Novas Estrêlas» — por Mário Beirão.

Os livros do dr. Mário Beirão colocam-nos sempre na presença duma sensibilidade extreme e dum artista admirável da linguagem poética. O poeta trouxe-nos, com os seus versos, não só imagens novas mas também um novo sabor, uma nova palpação à palavra escrita.

O seu livro de estreia — «O último lusíada» — publicado em plena juventude, consagrou-o, definitivamente, colocando-o ao lado dos maiores poetas contemporâneos.

Este seu último livro «Novas Estrêlas», dedicado «Aos portugueses», traz, no pórtico, esta legenda de Pedro Nunes: «Os portugueses ousaram acometer o grande mar Oceano. Entrarão por êle sem nenhum receio. Descobriram novas ilhas: novas terras: novos mares: novos povos: & o q mays he: novo ceo: novas estrêlas».

E' um poema nacionalista êste das «Novas Estrêlas». Escreve o poeta:

*Eu falo pela Hora, que foi bela,
Radiosa como estrêlas,
— A excelsa e pátria Hora de Camões —;
Quero ressuscitá-la,
Destas ardentes lágrimas regá-la,
Ungi-la do perfume que se exala
Das minhas orações!*

São portugueses os seus motivos: figuras, paisagens, símbolos. É o passado e é o presente. São as árvores, são as fontes, são as ruas velhas que falam pelos seus versos. Até as próprias coisas mortas ressuscitam na harmonia do seu verbo esplêndido e sonoro. É toda uma Pátria, ao sol eterno da glória, que canta a sua eternidade. Como um clarão, o vulto e o nome de Camões, enchem de luz e ressonâncias de oiro as páginas evocadoras dêste livro. Passa o Condestável... Ouve-se a voz longa e misteriosa do mar... E até nem falta na Alfama uma guitarra a gemer:

*Esta Alfama, de Paços quinhentistas,
Que ostentam naus, brasões do mar ovante,
Nos seus cunhais, — confusa, alucinante
De ruelas, sombras, coisas imprevistas;*

*Sonha rotas no Oceano; áureas conquistas
Reinos estranhos, lá, no mais distante
Dos horizontes; plagas do Levante
Auroras como lumes de ametistas!*

*No escuro, — aos ais, febril de sentimento,
A despedir-se, com lágrimas, da Vida,
Uma guitarra, ébria de agoiros, geme:*

*É a sua voz como o chorar do vento
Nas enxárcias da nau, que vai perdida,
Rôtas as velas, destrocado o leme...*

E a fechar o livro, tão lusíada, tão nosso, o poeta escreve um belo soneto, de que transcrevemos o último terceto:

*Guerras? tormentas? saberei vencê-las!
E, vitorioso, irei, por noite fóra,
De olhos no céu, a descobrir estrêlas!*

Pela voz magnífica do Poeta fala tôda uma geração nova de Portugal!

«Poemas exóticos» e «Quissange», dois livros de Hugo Rocha. — Pôrto.

Hugo Rocha, jornalista e escritor, que no *Comércio do Pôrto* ocupa, justamente, uma posição de relêvo, é também um poeta de alto mérito, que a «Rapsódia negra», de 1933, nos veio revelar. Os seus livros recentes, «Quissange» e «Poemas exóticos» constituem dois belos documentos da sua sensibilidade. O artista está mais senhor da forma, a linguagem é mais poética.

Hugo Rocha, que viajou pelas nossas províncias de África e conhece as nossas ilhas, vem dando à sua obra um largo sentido imperial. As suas crónicas africanas do Atlântico ao Índico, reunidas em volume com o título de «Bayte», iniciam êsse ciclo literário. Mas se «Bayte» impoz Hugo Rocha como prosador, «Quissange» e os «Poemas exóticos» consagram-no agora, definitivamente, como poeta.

«Quissange», derivado do nome dum instrumento musical gentílico, é um poema estranho em que os próprios versos parecem vibrar como a carne ardente e sensual das mulheres do sertão africano, e repetem, na sua monotonia propositada, feliz, as vozes daquêlê instrumento, em que se confundem, como diz o poeta, a voz da natureza e a voz de quem o tange.

Nos «Poemas exóticos», encontram-se páginas admiráveis, em que a alma da paisagem se reflete. Alguns dos seus poemas são dignos de antologia, como «Banzo» e «Morna da Ilha Brava».

Com simpatia e vivo apreço saudamos o ilustre prosador e poeta, que é também um dos mais nobres, dos mais completos nomes do jornalismo moderno.

«Hipóteses metafísicas» — pelo dr. António Lobo Vilela — Pôrto.

Em edição da «Sociedade Portuense de Investigações Psíquicas», acaba de sair um trabalho interessante, firmado pelo dr. António Lobo Vilela. Trata-se, como se depreende do título, de fenómenos supra-normais, de que há, na literatura de todos os povos, desde a mais remota antiguidade, numerosas descrições.

Segundo escreve Myers, a que se refere o dr. Lobo Vilela, «a questão que mais interessa o homem, é a de saber se êle possui ou não uma alma imortal, se a sua personalidade implica um elemento qualquer susceptível de sobre-viver à morte corporal».

O dr. Lobo Vilela, que está bem documentado sobre os problemas e as hipóteses meta-psíquicas, mostra-nos também que os assuntos filosóficos são familiares ao seu espírito.

Como não nos cumpre aqui nem defender nem atacar as doutrinas expostas, limitamo-nos por isso a fazer o registo imparcial dum trabalho imparcial.



HUGO ROCHA

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 103, III série, de 4 de Maio, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Arsénio da Silva, carregador reformado do Minho e Douro, falecido em 24 de Outubro de 1939, à qual se habilita, nesta data, Albertina Pereira Lopes da Silva, viúva do aludido reformado.

Manuel Pinto, serralheiro reformado do Minho e Douro, falecido em 1 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Isabel de Rocha Nogueira Pinto e Elvira Augusta, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Joaquim José da Silva, assentador reformado do Minho e Douro, falecido em 28 de Fevereiro de 1940, à qual se habilita, nesta data, Maria Rita da Cunha, viúva do aludido reformado.

António Ferreira Dias Neves, carregador reformado do Minho e Douro, falecido em 1 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Floresta da Conceição Leite Pia e Alfredo Leite Dias Neves, viúva e filho do aludido reformado.

Firmino Braz, maquinista reformado do Minho e Douro, falecido em 9 de Abril de 1940, à qual se habilita, nesta data, Hermínia Augusta Braz Pinto, filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e

Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Domingos António Narigão, chefe de estação de 3.ª classe, em Serpa-Brinches, contribuinte n.º 2:721, falecido em 20 de Março de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Maria Moreira Narigão e Clarisse, viúva e filha do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 108, III série, de 10 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

António da Silva Queiroz, lingador reformado do Minho e Douro, falecido em 7 de Abril de 1940, à qual se habilita, nesta data, Alice Filomena Queiroz, filha do aludido reformado.

José Mendes, trolha reformado do Minho e Douro, falecido em 13 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Deolinda Portela, Filomena, António, Alexandrina, Maria Elisa e Deolinda, viúva e filhos do aludido reformado.

António Maia dos Santos, serralheiro reformado do Minho e Douro, falecido em 15 de Abril de 1940, à qual se

Esta revista é impressa com tintas da Casa CH. LORILLEUX & C.^{IE}

habilitam, nesta data, Gertrudes Rosa de Sousa e Maria Rosa dos Santos, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 109, III série, de 11 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Francisco António, assentador de 1.ª classe, reformado n.º 1:170, falecido em 25 de Fevereiro de 1940, à qual se habilita, nesta data, Custódia Joana, viúva do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de

sobrevivência legada por José Ferreira Pinto, carregador, reformado, do Minho e Douro, falecido em 13 de Fevereiro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Rita de Abreu, Maria Lucília e Maria José, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 114, III série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

José Luciano, maquinista de 2.ª classe do Minho e Douro, falecido em 5 de Janeiro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Delfina Rosa Leopoldina, Etelvina, Albino e Adelino, viúva e filhos do aludido maquinista.

Manuel de Jesus Azevedo, carregador do Minho e Douro, falecido em 14 de Janeiro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Jesufina Mendes Vieira, Maria Celeste, Luiz, Ana, Domingos e Maria da Conceição, viúva e filhos do aludido carregador.

Custódio dos Santos Simões, guarda do Minho e Douro, falecido em 28 de Março, de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Vitoriana da Conceição e Adelina da Conceição, viúva e filha do aludido guarda.

Jacinto dos Santos, pedreiro, reformado, do Minho e Douro, falecido em 13 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Maria Ludovina e Maria da Piedade dos Santos, viúva e filha do aludido reformado.

Basílio Alexandre da Cruz, empregado principal, reformado, falecido em 25 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Mafalda Amélia das Dores Chaves da Cruz e Maria Hortênsia da Conceição Chaves da Cruz, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 115, III série, de 18 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

João Rodrigues Madeira, agulheiro de 2.ª classe, contribuinte n.º 5:988, falecido em 19 de Novembro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Rita Grandão, Esmeraldina e Luiza, viúva e filhas do mesmo.

Aureliano Guerreiro, chefe de distrito, reformado n.º 2:086, falecido em 23 de Março de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Maria de Brito, Ercília, Óscar e Gervásio, viúva e filhos do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 120, III série, de 24 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim de Aquino, guarda reformado n.º 2:100, falecido em 2 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Olímpia Simões de Aquino e Ana Simões de Aquino, filhas do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Não ande V. Ex.^a à procura da rôlha!...

Vende-se de boa qualidade por preços verdadeiramente excepcionais, assim como batoques, palmilhas, serrim de cortiça para isolamentos, lâ de cortiça para colchões e almofadas, corticite para pavimentos, tapetes em aglomerado e articulados para quartos de banho, cortiça em aglomerado para juntas de automóveis, travessas para isolar o calor próprias para mesa de sala de jantar, rôlhas com cabeça de massa, lacre para garrafas, etc., etc.

DIRIGIR PEDIDOS À
Sociedade Açoreana de Cortiças, L.^{da}
Rua do Bomjardim, 227
P O R T O
TELEFONE: 6059



Banco Borges & Irmão

Telegramas: BORGIRMÃO

SEDE

PORTO-R. Sá da Bandeira, 12 a 20

FILIAIS

PORTO R. Sá da Bandeira, 5 e 7

PORTO R. do Bonjardim, 64 a 71

AGÊNCIAS

LISBOA-P. do Municipio, 35 a 28

BRAGA-P. Barão S. Martinho, 10

OVAR-R. Elias Garcia, 100 a 112

MATOZINHOS-R. Brito Capelo, 376

Descontos — Cobrança de letras
Depósitos à ordem e a prazo
Abertura de créditos — Com-
pra e venda de cambiais —
Moedas nacionais e estran-
geiras — Papéis de crédito —
Tabacos e lotarias — Todas
: as operações bancárias :

Correspondente no RIO DE JANEIRO
BANCO BORGES

O «Diário do Governo», n.º 122, III série, de 27 de Junho, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

António Soares dos Santos, conferente, do Minho e Douro, falecido em 17 de Março de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Andresa Marques Moura, Maria Tereza, Alfredo, João e Maria Germana, viúva e filhos do aludido agente.

José Rodrigues Barrote, primeiro oficial, reformado, do Minho e Douro, falecido em 29 de Março de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Elvira Pimenta da Silva Barrote e António Rodrigues Barrote, viúva e filho do aludido reformado.

Manuel Rei, encarregado de obras, reformado, do Minho e Douro, falecido em 14 de Abril de 1940, à qual se habilita, nesta data, Maria Alves Moreira, filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 123, III série, de 28 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Joaquim de Sousa, fiel de estação, reformado, do Minho e Douro, falecido em 1 de Maio de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Albina Maria de Sousa, Adelaide dos Prazeres de Sousa e Filomena Delфина de Sousa Azevedo, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

(Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem,

junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Cândido da Silva, maquinista de 1.ª classe, reformado n.º 185, falecido em 15 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Cecília Soares e Felisbela, viúva e filha do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 121, III série, de 25 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação destes anúncios no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

António Luiz Barrisco, limpador, contribuinte n.º 3:936, falecido em 6 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Margarida Rosa Barrisco, Francisco António e Joaquim José, viúva e filhos do mesmo.

João Arsénio dos Santos, factor de 2.ª classe, em Setúbal, contribuinte n.º 6:589, falecido em 10 de Abril de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Maria Rosa da Silva Santos, Maria Isabel e António, viúva e filhos do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

SOCIEDADE ESTORIL

Caixa de Reformas e Pensões

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril, os herdeiros de Adelino Simões, agulheiro, à pensão de sobrevivência por ele legada como contribuinte da referida Caixa, nos termos do regulamento de 25 de Abril de 1933, concorrendo à sua divisão ou impugnando o pedido já feito em requerimento pela viúva, Rufina Maria Simões.

Findo este prazo, será tomada deliberação em conformidade com as disposições do citado regulamento.

ESPAÑA-S. A.

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS

SEGURO DE VIDA • AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

PEÇA PROSPECTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º — Telefone 2 5053

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV.ª DOS ALIADOS, 162-1.º — Telefone 5 303

O «Diário do Governo», n.º 112, III série, de 12 de Maio, publica o seguinte:

Previdência do Ferroviário Português

Sede: Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelos sócios n.ºs 7.966, 381 e 538, Joaquim Leite da Cunha Peixoto, Domingos António Narigão e João Arsénio dos Santos, falecidos em 18 de Janeiro, 20 de Março e 10 de Abril do corrente ano.

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todos os filhos que se julguem com direito a metade do valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 8.203, António Soares dos Santos, falecido em 17 de Março último.

O «Diário do Governo», n.º 126, III série, de 31 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 5.665, José Joaquim Moreau, falecido em 14 de Maio corrente.

O «Diário do Governo», n.º 134, III série, de 12 de Junho, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelos sócios n.ºs 1.286 e 3.996, António Várzea e Francisco Correia, falecidos respectivamente em 1 e 10 de Maio de 1940.

O «Diário do Governo», n.º 117, III série, de 21 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 2.100 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Joaquim de Aquino, guarda, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Olímpia Simões de

Aquino, Ana, Ludovina, Sisaltina e Joaquim, 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 121, III série, de 25 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 conferente da estação de Campanhã, António Soares Santos, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Andresa Marques Moura, Maria Teresa, Alfredo, João e Maria Germana Moura dos Santos, viúva e filhos do aludido ex-agente.

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

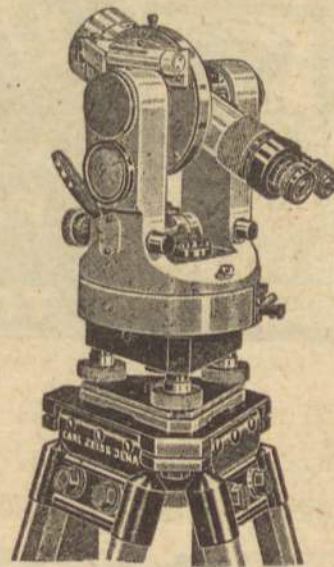
O «Diário do Governo», n.º 122, III série, de 27 de Maio, publica o seguinte:

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 guarda da estação de Campanhã, Custódio dos

CARL ZEISS JENA

Instrumentos óticos de precisão,
para OFICINAS, LABORATÓRIOS
e TRABALHOS TOPOGRÁFICOS



TEODOLITO IV

A MARCA GARANTE A QUALIDADE

Santos Simões, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Vitorina da Conceição, Adelino da Conceição Simões e António Rodrigues Simões, viúva e filhos do aludido ex-agente.

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 123, III série, de 28 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

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

Luiz da Costa, chefe principal, reformado n.º 2:043, residente na Malveira, falecido em 18 de Novembro de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Albertina Maria da Costa, viúva.

Manuel Abreu, maquinista de 2.ª classe, reformado n.º 934, residente em Coimbra, falecido em 22 de Março de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Ema de Jesus Abreu, viúva.

Carlos Augusto Rio de Carvalho, chefe de repartição, reformado n.º 944, residente em Carnide, falecido em 19 de Abril de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Luiza Teles Rio de Carvalho, Maria Elisa Teles Rio de Carvalho e Alda Teles Rio de Carvalho, viúva e filhas solteiras.

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.

O «Diário do Governo», n.º 124, III série, de 29 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 que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Joaquim Teixeira, guarda-freio de 1.ª classe, reformado n.º 1.197, residente em Ceira, falecido em 25 de Fevereiro de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria da Conceição Teixeira, Gabriel Teixeira, Armando Teixeira, Maria de Fátima Teixeira, Maria Helena Teixeira, José Teixeira e Sílvia Teixeira, viúva e filhos menores.

José Silveira, assentador, reformado n.º 753, residente na Barquinha, falecido em 1 de Março de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Amélia Silveira, filha solteira.

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.

TRANSCRIÇÕES



«OS AQUEDUTOS QUE ABASTECEM LISBOA»

O artigo que hoje publicamos com esta epígrafe, da autoria do sr. Eng.º João Carlos Alves, foi transcrito, com a devida vénia, da importante «Revista Técnica».

Fundação · LICÔR · Restauração

**DUAS GRANDES MARCAS
DE SUPERIOR QUALIDADE
EM HOMENAGEM AO
Duplo Centenário**

**À VENDA EM TODA À PARTE
FÁBRICA LEÃO, L.P.A.
8, RUA DO BARÃO, 10
TELEF. 25242 - LISBOA**

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

e 29 de Maio,

Diário do Go-
habilitarem,
Portugueses,
ao total ou a
e, reformado
Fevereiro de
habilitação
os para esse
Teixeira, Ar-
Maria Helena
iva e filhos

residente na
ntregando os
pugnando os
n por Amélia
eitos, tomada
o no regula-
critos.

LISBOA»

ta epígrafe,
s, foi trans-
te «Revista

51

ndes!

Engenheiro Branco Cabral

Tivemos o prazer de abraçar, nesta Redacção, o nosso presado e ilustre amigo, sr. Eng.º António Branco Cabral, secretário geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, figura prestigiosa do nosso país, cujas superiores qualidades de carácter nos merecem o maior respeito.

Ao sr. Engenheiro Branco Cabral agradecemos a sua visita.

Comandante Alvaro Machado

Seguiu para o Lobito, em missão de Inspeção, o sr. comandante Alvaro de Melo Machado, ilustre Presidente do Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, o qual se faz acompanhar do sr. capitão Joaquim Duarte Sousa Borrego, chefe da Contabilidade Geral e tenente da Armada António Maria Ribeiro, chefe da Repartição do Tráfego e Informações da Sede.

Anuário Comercial do Pôrto para 1940

Esta utilíssima publicação, que já vai no 15.º ano da 2.ª série, traz agora, em grosso volume, uma larga colecção de informações e de indicações, que tornam absolutamente indispensável a sua aquisição.

Para se avaliar algo do seu interesse, transcrevemos o sumário das suas cinco partes: 1.ª — Calendário e informações úteis; 2.ª — Indicador Comercial; 3.ª — Repartições Públicas, Hospitais, Instituições de Caridade, Escolas Públicas, Corpo Consular, Irmandades, etc.; 4.ª — Concelhos pertencentes ao distrito do Pôrto; 5.ª — Lista alfabética das Moradas do Pôrto.

Na 1.ª parte estão incluídas: Contribuições, distâncias quilométricas, expedição de malas, fases da lua, lei do sêlo, licenças, índice corográfico, registo civil, recenseamento e taxa militar, roteiros, serviços de recovagens, taxas postais e telegráficas, turnos de farmácias, vales do correio e telegráficos, etc.

Abre com algumas notas históricas, de agradável leitura e boa literatura. Tudo o que se refere ao Pôrto e seu distrito está englobado nas páginas deste magnífico Anuário, que tem ainda em seu favor o seu excelente aspecto gráfico.

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Abriu-se concurso para a aquisição de mais duas automotoras para os caminhos de ferro de Luanda.

— O sr. dr. João Eduardo Pessoa Lopes foi nomeado administrador, por parte do Governo, da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, enquanto durar o impedimento do major sr. Artur Mendes de Magalhães.

MOÇAMBIQUE

Entrou no Ministério das Colónias o projecto completo do trôço Malema-Mutuali (km. 404 ao km. 451), do Caminho de Ferro de Moçambique, elaborado em harmonia com as observações do Conselho Técnico de Fomento Colonial.

— O director do pôrto e Caminho de Ferro de Moçambique foi, de avião, ao Norte da colónia, inspeccionar os trabalhos de construção do Caminho de Ferro de Tete, entrados numa fase de grande desenvolvimento e onde muitos portugueses podem obter colocação, desde que o Governo autorize o seu embarque para ali.

— Pela direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, foram adquiridas, na Bélgica, algumas carruagens de ar condicionado, cujas experiências deram os melhores resultados.

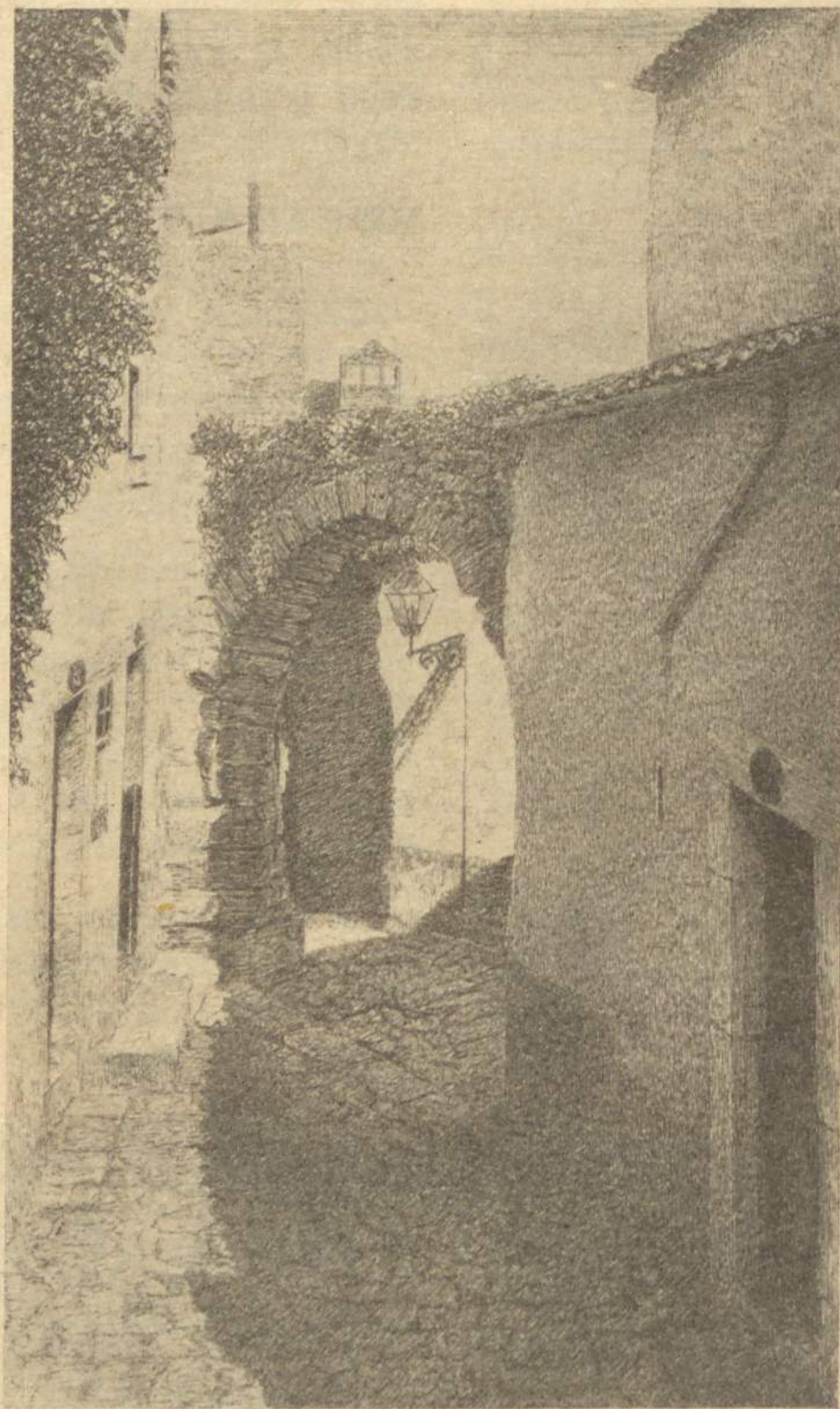
— Vão ser adquiridos em Lourenço Marques vários terrenos para os caminhos de ferro da colónia.

— Assim que finde a desinfecção realizada pela Brigada Sanitária, contra a doença do sono, na zona do Caminho de Ferro de Tete, começará a construção do segundo trôço desta linha.

"O Caminho de Ferro e a Colonização na África Portuguesa"

O artigo que publicamos hoje, sob o título de «O Caminho de Ferro e a Colonização na África Portuguesa» e da autoria do nosso distinto colaborador sr. coronel de Eng.ª Carlos Roma Machado de Faria e Maia, é uma síntese da sua tese apresentada em Amesterdão, ao Congresso Internacional de Geografia, realizado naquela cidade em 1938.

É pois um estudo magnífico, a que os coloniais Carlos França, Ayres Kopke, Damas Móra, e tantos outros, asseveraram completo êxito.



O ARCO DAS VERDADES

Desenho à pena de Ênio Machado.

NOS DOMÍNIOS SURPREENDENTES DA MECÂNICA

*Um hábil operário da C. P. construiu
uma locomotiva em miniatura,
verdadeira maravilha de realização*

P o r A L E X A N D R E S E T T A S

E digno, não só de especial registo, como ainda, dos mais efectivos e entusiásticos encômios, este verdadeiro trabalho de muita perícia, executado com absoluta perfeição técnica. Notável sob qualquer ponto de vista é deveras merecedor de justo realce, pois demonstra exuberantemente a perseverança e a capacidade técnica dum humilde mas competente operário, montador das oficinas da C. P., simbolizando assim o valor profissional dos trabalhadores portugueses.

Esta locomotiva liliputiana, levada a efeito após inúmeras e quasi inamovíveis contrariedades de vária ordem, onde se avolumavam as da natural carência do elemento monetário, foi trabalhada durante os curtos momentos em que poderia consagrar-se ao ócio ou a distrações de outra espécie, mais divertidas mas, quiçá, menos dignas de aplauso e louvor.

Apenas nos intervalos de quem constantemente labuta na árdua tarefa coadjuvante para poder garantir o sustento e a manutenção própria além do da sua velhinha mãe, de quem é o único amparo, foi pouco a pouco dando volume e forma ao seu ambicionado desejo.

A locomotiva em referência representa, de facto, na materialização desse pensamento construtivo um verdadeiro sacrifício a que devotadamente se consagrou, e só conseguido à custa de estóica vontade, rudemente posta à prova pelas inúmeras contrariedades, vexames, desgostos até, e dum exaustivo trabalho mental e físico, no decorrer de oito anos e três meses de canseiras.

De vontade firme, inabalável, persistente e dirigida por quem soube dar vulto ao sonho de realizar o que outros julgavam mera utopia, mostrou ele, enfim, que à força de bem querer, criara a consubstanciação do seu pensamento dominante: fazer uma locomotiva que trabalhasse a vapor.

Entre nós nunca ninguém ousara construir uma máquina de caminho de ferro que fôsse a redução exacta de qualquer desses férreos mastodontes que vomitam fogo e correm céleres sob a pressão das suas caldeiras pelas quasi intermináveis paralelas de aço, através dos campos, ligando povoações, para assim ficar assegurado o tráfico constante pelas suas vias de comunicação.

Mesmo no estrangeiro, quanto a estas realizações, a não ser as fabricadas em série, para gozo de pessoas privilegiadas e dispondo de bons capitais, as reduzidas nas proporções em que são tomadas das verdadeiras, tais como as da firma JEP ⁽¹⁾ e as da afamada casa inglesa Hornung ⁽²⁾, autenticos brinquedos de gente endinheirada, apenas temos conhecimento duma locomotiva do tipo *Hiper Pacific*, em miniatura, apresentada com seis vagões na Gare de S. Lazaro, em Paris, no ano de 1931, a qual levou em construção catorze anos, e a obra dum inglês, engenheiro dos caminhos de ferro, que construiu, e apresentou no fim do ano passado, um comboio eléctrico que cabe inteirinho dentro duma vulgar cigarreira e para a realização do qual foi também indispensável dispor de rara paciência, aliada à técnica de construção e ao dispêndio do respectivo tempo ⁽³⁾.

Porém, para não nos alongarmos, ainda que a propósito,

em comparações do que de semelhante existe, vamos tratar do assunto deste artigo.

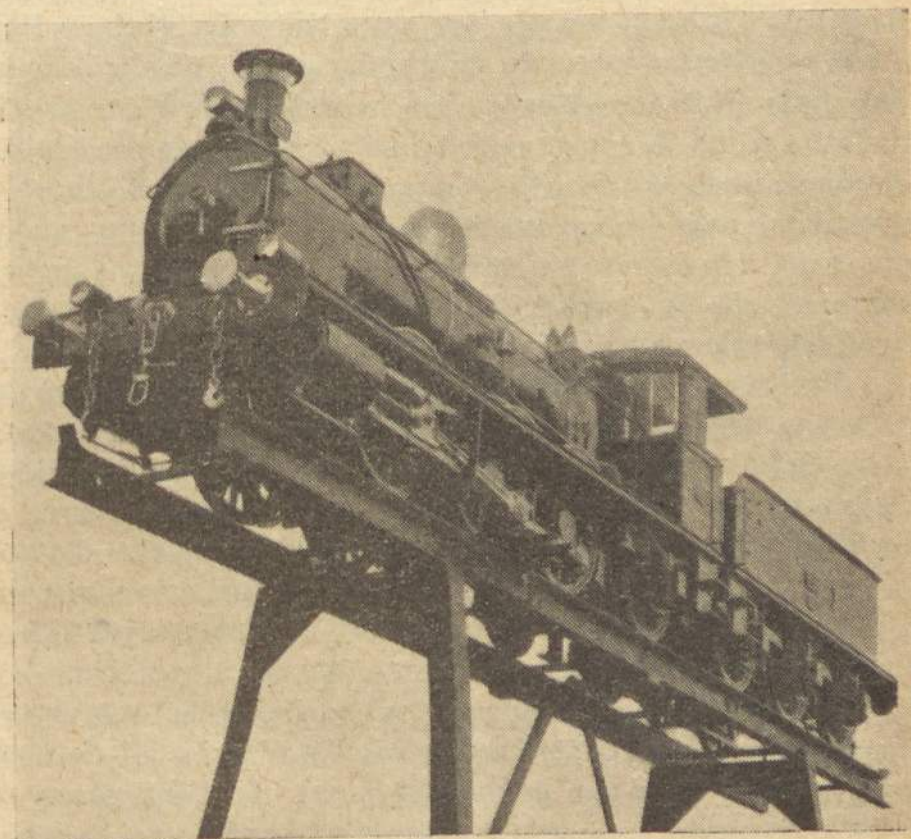
* * *

José Peres, a quem fomos procurar para o efeito de colher elementos inéditos para a elaboração do presente artigo, é um indivíduo de agradáveis maneiras, pessoa simpática e atraente no seu falar desembaraçado e simples, que marca pelo padrão honroso do classico operário português, consciente da sua dedicação ao trabalho na oficina.

Tem 36 anos de idade, é natural do Pôrto, freguesia da Sé, conta como habilitações literárias o simples exame de instrução primária, feito já há vinte anos, por habilitação em aula nocturna, e a frequência, com aproveitamento, de umas aulas de desenho, obtida em certa escola industrial, que igualmente frequentou de noite.

Serralheiro há vinte e dois anos é actualmente montador de 4.ª classe das oficinas da C. P., onde trabalha desde 1927 e aufera a jorna diária de 18\$00 ⁽⁴⁾.

Como desde pequeno sempre tivesse manifesta predilecção pelos trabalhos a que se dedica, pensou certa vez que seria capaz de realizar a obra, que felizmente já concluiu



Embora pareça uma locomotiva no banco de ensaios de Vitry, é apenas a redução, na escala de 1/10, da «Minhota» locomotiva da C. P.

(Foto do autor)

com evidente êxito, se acaso tivesse a faculdade de poder observar nas suas mais reconditas minudências qualquer modelo do que se propunha construir.

Para isso tirou, nas oficinas de Santa Apolónia, onde ao

(1) A firma francesa construtora de completas redes ferroviárias, em miniatura, onde tudo está observado e previsto para o efeito. Incluem sinalização automática e luminosa, pois se guardam as verdadeiras proporções das autenticas redes ferroviárias e das diversas obras de arte, estações, gares de triagem, enfim, tudo o que de mais perfeito existe, mas cujo acionamento é sobretudo feito a electricidade.

(2) Também, igualmente, movidas a electricidade e por meios mecânicos, mas nenhuma a vapor.

(3) A parte mais alta desta locomotiva é de 1/2 polegada, isto é, 13 mm e a largura da via em que pode ser assente é da bitola de 3/4 de polegada, ou seja, 9 mm. Um motor eléctrico instalado no interior da locomotiva e que é, como facilmente se compreende, ultra-microscópico, funciona perfeitamente. O comboio em questão compõe-se da locomotiva (tipo moderno), de três furgões e de duas carruagens, podendo todo este conjunto alojar-se dentro da cigarreira, a um dos lados, onde ainda fica à vontade, pois a parte oposta é destinada à arrumação dos rails. O seu inventor e construtor é o sr. J. Landridg que consumiu mais de dois anos na realização desta curiosa jóia de engenharia recreativa.

(4) Em 1934 tinha de jorna diária a importância de 16\$40, a qual se manteve com essa importância até Junho de 1939.

tempo prestava serviço, os necessários *croquis*, as indispensáveis medidas e, sem alterar sensivelmente o tipo da máquina que escolhera para reproduzir em miniatura, com essas bases dispôs-se a encetar o ardoroso trabalho, reduzindo tudo na escala de 1/10, à excepção de algumas peças que, por serem demasiado pequenas, não poderiam sofrer tal, como por exemplo, o manómetro que na cabine do maquinista regula a pressão do vapor da caldeira.

Escassos eram os elementos básicos do trabalho formidável que ia empreender, insuficiente era a ciência de que dispunha para efectuar essa construção mas, cheio de vontade, dispondo de um espírito verdadeiramente observador e contando com farta dose de perseverança e fé nos desígnios a que se votara, conseguiu ver realizada a aspiração máxima da sua vida, levando a construção da locomotiva a bom termo.

Admitindo que para concluir um empreendimento desta natureza seria necessário o trabalho diário de uma hora e meia, expendido durante dezóito meses, sem interrupção, computa o habilidoso José Peres o tempo gasto na factura da sua querida máquina e dos prévios planos de construção, em cerca de 3.776 horas ⁽¹⁾, o que representa qualquer coisa de importante furtado ao seu descanso de corpo ou ao repouso do espírito.

De facto, a locomotiva deveras atraente é a cópia fiel de uma das da série das máquinas dos extintos Caminhos de Ferro do Estado, que percorriam a linha do Minho e Douro e tem o sugestivo nome de «Minhota», como que a evocar uma das mais lindas regiões do nosso abençoado Portugal. Verdadeiro mimo de construção é uma maravilhosa preciosidade de mecânica e bem equilibrada e precisa no exacto funcionamento das suas bielas quasi nos faz duvidar que um modesto operário, sem os convenientes estudos de engenharia lograsse tal prodígio de construção, apenas com os conhecimentos profissionais e a sua intuição de construtor.

Trabalha a vapor, como já se disse, regulada por duas válvulas de segurança de sistema silencioso, à pressão mínima de 1,5 quilograma, embora suporte o dôbro de pressão ⁽²⁾. Os materiais empregados foram os seguintes: ferro, aço, bronze, latão, alumínio e cobre, além de acessórios de vidro, borracha, ebonite e madeira. Pesa 65,5 quilogramas com o *tender* e desligada dêste complemento indispensável 46,5 quilogramas, onde se incluem 18 respeitantes à caldeira.

Compõe-se de 1.191 peças, muitas delas de tamanho evidentemente microscópico e que adicionadas às 391 do *tender* totalizam a pasmosa e elevada soma de 1.582 peças, sem entrarem ainda em conta o grande número de rebites, parafusos e respectivas porcas, cavilhas e outros acessórios de menor volume.

O método, o cuidado, o rigor das proporções em tudo se manifesta nesse espírito criador que é duma meticulosidade expressiva e exacta. Foi-nos dado observar o seu caderno de despesas e dêle tomamos nota que o dispêndio com essa empresa, todo devidamente escriturado, atingiu a importância de 3:199\$40, quantia elevadíssima para as suas cerceadas posses e da qual bastante lhe foi cedida por empréstimo de pessoas amigas e confiantes na habilidade e sorte do construtor. Nessa verba estão incluídas duas parcelas de valor oposto e curiosas para se anotarem: a de 240\$00, a máxima, gasta de uma só vez, é relativa à pintura da locomotiva e, outra, a mínima, de \$20 pela aquisição de *punaises* para segurar o desenho dos planos.

José Péres que, como acima ficou dito, tem a profissão

de montador, fez além das escalas «que só êle entendia», os desenhos, os moldes para os rodados, por sinal que são as únicas peças fundidas—, fabricou no decorrer da tarefa as ferramentas necessárias e imprescindíveis, trabalhando também em amadorismo nas funções de carpinteiro, caldeireiro, serralheiro, torneiro e electricista, deixando apenas para profissionais especializados as soldaduras a autogénio, a pintura, o polimento dos metais amarelos e o banho de cádmio, que teve de mandar aplicar numa oficina do Pôrto, para onde se deslocou expressamente e que muito judiciosamente resolveu aplicar nas peças de metal branco, não só para obstar à natural oxidação, como ainda para lhes dar o aspecto natural das máquinas grandes.

Nunca teve incentivos de espécie alguma que o encorajassem e não contou igualmente com o mínimo subsídio de ordem técnica, moral ou material que o ajudasse na execução da sua delicada obra.

Salvo a concessão especial que por valioso intermédio dos srs. engenheiros Câmpelo e Brion lhe foi dispensada para que pudesse, fora das horas de serviço, tornear na oficina as



O portuense José Peres, habilidoso operário das oficinas da C. P.

(Foto do autor)

peças de que necessitasse para êsse fim, nenhuma outra ajuda teve que o beneficiasse.

No início do trabalho dispunha unicamente, como bancada o taipal da janela de sua casa, o qual assentava em cima de uma mesa, depois das parcas refeições servidas. Mas, por desagrado dos seus vizinhos que se sentiam molestados com o desenvolvimento do trabalho, em breve trecho teve de recorrer a pessoas amigas que lhe dispensassem outros locais para se instalar e prosseguir na ocupação que tanto o interessava e pela qual ia demonstrando sempre crescente desejo de concluir com honra própria para o seu brio de profissional audaz e obstinado, dignificando dessa maneira o ofício que abraçava e também,—para quê negá-lo,—por uma questão de natural interesse próprio, para ver se conseguia algum lucro expondo o trabalho feito.

Todavia êsses locais eram ainda insuficientes para a execução da pretendida tarefa: uns eram demasiados exíguos e tão mal cobertos que não o preservavam da chuva, outros esconsos, demasiado escuros, outros ainda afastados da sua residência como, por exemplo, um local que lhe ofereceram em Marvila e para onde algumas vezes teve de conduzir a caldeira até que, finalmente um indivíduo seu amigo lhe

⁽¹⁾ Aqui se incluem 522 horas de trabalho de torno, à media de 3 por dia.

⁽²⁾ Como a fornalha, na escala em que está feita, não pode ter capacidade para admitir combustível suficiente ao fim de provocar a ebulição dos, aproximadamente, 3.500 centímetros cúbicos de água contida na caldeira, produz-se o vapor necessário ao acionamento com o auxílio de um maçarico queimando gasolina e incidindo na parte inferior da caldeira.

cedeu um barracão, lugar perto de onde mora, onde mais à vontade poudes prosseguir nos trabalhos até à feliz conclusão dos mesmos.

A opinião geral dos colegas que estavam a par do empreendimento de José Peres, dividiam-se flagrantemente. Uns, sinceros, capacitados de que não lograria nunca alcançar o objectivo almejado aconselharam-no protectoramente a que desistisse, pois os conhecimentos profissionais de que dispunha e a boa prática do trabalho na oficina eram menos que suficientes para atingir o seu desideratum, tanto mais que desde 18 de Junho de 1934 fôra transferido para o Depósito de Campolide e, portanto, longe do local onde estacionava a máquina que lhe servia de modelo, isto é, a mesma que sugerira a construção, facto êsse que lhe criava evidentes dificuldades na obtenção de confrontos das várias peças que ia fazendo, nas verificações quasi constantes das medidas tomadas e de convenientes rectificações e ractificações.

Outros, talvez falsamente lisongeiros, ou não medindo bem a responsabilidade do audacioso empreendimento asseveraram convictamente que a locomotiva seria posta a funcionar, pois contavam com a competência e tenacidade de José Peres.

Fôsse como fôsse, o certo é que além dos colegas, os superiores também não admitiam que tão apagado operário conseguisse realizar os seus intentos.

Estava neste caso, para não citar mais nomes, o sr. Inspector Felisberto que em 1935 igualmente aconselhou o artista a que desistisse, por que nada faria digno de apreciação e além de desperdiçar dinheiro mal ocupava o seu tempo.

Imagine-se qual foi a satisfação do construtor quando, em Janeiro do corrente ano teve a felicidade de ouvir do próprio funcionário superior da C. P. os mais efusivos parabens e os mais calorosos elogios, referidos ao trabalho de que havia desdenhado ou, pelo menos, posto em dúvida de realização.

Peres, sempre obstinado na idea que se lhe incutira no espírito ganhara dignamente o prêmio quando ao convidar o referido agente superior de C. P., teve a honra de o ver a pôr a locomotiva em movimento, pois tinha a prévia certeza de que trabalharia normalmento.

Êste homem de fé, teimoso, paciente e conscio da sua competência profissional, modesto mas compenetrado do valor real com que conta, quando lhe perguntei quantas tentativas fizera para conseguir o trabalho da locomotiva, respondeu-me modestamente mas com admirável firmeza à pergunta feita, espraindo-se nas seguintes divagações:

— Quero a esta máquina como a um bem preciosíssimo. A ela devo os momentos mais emocionantes da minha existência. Dediquei-me de corpo e alma à idea de a construir, vivendo para lhe dar vida, e, a cada peça que concluía mais acendrado carinho lhe radicava. Era como se fôsse insuflando alma a uma criação imaterial. Idealizava-a para se mover, cria que assim fôsse mas, se por acaso me houvesse enganado nas suposições, por errados cálculos dos meus trabalhos, despedaçá-la-ia corajosamente com arrogância, amachucando-a com um pesado malho.

Felizmente tal não se deu. A êsse excesso não deveria chegar. Fizera os planos com a máxima consciência, traçara os desenhos com rigor, verificara o acabamento e colocação das peças detidamente, assim como as suas respectivas posições e ajustes, afinara os bronzes, tudo, enfim tudo, portanto deveria rodar impulsionada pelo vapor.

Contudo... imagine-se o meu profundo desapontamento quando no dia da experiência, feita em absoluto segredo, para evitar a natural aglomeração de pessoas amigas que estavam ao par do meu trabalho e moralmente interessadas nos bons resultados que obtivesse, constatei que, contra tãda a expectativa, a máquina, a despeito da conveniente pressão da caldeira não trabalhava. Fiquei como louco, desgostoso, e chorei de raiva pelo atrazo manifesto — nunca por me consi-

derar impotente — para a conclusão da «Minhota». Desalentado pelo insucesso, que não admiti contudo com um fracasso, saí entristecido de junto da minha querida máquina. Abandonei o barracão onde trabalhava devotadamente deixando-a como a uma coisa inutil e cheio de cruciante arrelia a custo me contive para não exteriorisar tal desapontamento. Pela mente passou-me rapidamente a destruidora idea de a amachucar, para dessa maneira desesperada dar fim ao já longo sudário de contrariedades. Porém uma força íntima impeli-me novamente para ela e agitava-me o espírito, não sob o sentimento de resignação dum insucesso completo, mas impondo-me o dever e a coragem precisa para calmamente investigar as causas do que determina tão formidável contrariedade.

Uma vez acalmada a tensão nervosa que me dominava, reconsiderando que, com calma, poderia diagnosticar as causas do insucesso, continuei no dia seguinte, logo de madrugada, a investigar as razões do precalço e, com a paciência de sempre, desmontei tãda a parte mecânica diminuído-lhe alguns attritos que encontrei e finalmente notei a causa do desaire sofrido: as molas da grade do divisor esquerdo que encostam sobre o espelho tinham demasiado apêto, obstando por êsse motivo à deslocação da referida válvula.

Evitada a causa prejudicial, montei tudo novamente, fiz vapor, abri o regulador e a máquina começou a rodar com a maior facilidade. Então, uma alegria intensa se apossou da minha alma e, cheio de contentamento, mas comovido, chorei de verdadeira alegria.

Estava enfim satisfeito o sonho que durante oito anos me avassalava e espírito.

E nós ao admirar-mos, enlevados, a «Minhota» e cada vez mais compenetrados da competência técnica do construtor perguntamos:

— Seria capaz de construir, pelo modelo da sua, uma locomotiva do mesmo tipo, mas que se igualasse à verdadeira máquina que lhe serviu de patrão?

— Evidentemente. Se me facultassem os necessários meios indispensáveis para tal fim, construiria, ainda com mais facilidade do que esta, uma máquina verdadeira, pois não, se tratava de inventar mas, simplesmente, de copiar um tipo já realizado e cujos cálculos e valores teóricos se encontravam previamente elaborados pelos srs. engenheiros, únicas entidades que podem calcular novas fórmulas de construção.

Ficamos satisfeitos com o raciocínio e opinião do modesto operário e com um efusivo aperto de mão despedimo-nos de José Peres, honra da classe ferroviária e glória ignorada dos proveitosos trabalhadores de Portugal.

* * *

É já do superior conhecimento da digna Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses êste trabalho que aliás já esteve exposto numa das salas de Santa Apolónia, onde foi objecto da admiração, não só do pessoal superior, como das demais pessoas que a observaram.

Pretende o construtor, operário disciplinado da referida Companhia e que além do seu incontestável esforço consumiu elevadas importâncias, cedidas por empréstimo, ver se êste trabalho poderia ser exibido na Exposição do Mundo Português a-fim-de, com a realização de algum lucro minorar a situação que mantém ou, mesmo lucrar por essa circunstância quaisquer vantagens que lhe melhorassem as condições da vida modesta que experimenta.

Oxalá o brioso operário consiga ver satisfeitos os seus desejos — o que se nos afigura razoável —, pois, assim, ficaria algo compensado o esforço dêsse ardoroso trabalhador que, vencendo mil contrariedades com paciente obstinação, chegou a concluir e a apresentar um minucioso trabalho de interesse ferroviário, verdadeira jóia de mecânica, a qual pode muito bem considerar-se como uma afirmação garantida das mais competentes e honrosas para dignificar a capacidade profissional do operariado português.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

O correspondente do Jornal «Basler Nachrichten» diz que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Reich, pôs recentemente em serviço uma viatura que pode ser designada como um laboratório rolante e que serve para vigiar em todos os pormenores os veículos dos caminhos de ferro eléctricos, quando em marcha; é o primeiro veículo deste género e pode atingir uma velocidade de 200 quilómetros à hora. Contém todos os aparelhos necessários para medir exactamente o consumo de corrente dos combóios e, graças a êle, pode igualmente vigiar-se duma maneira muito precisa o consumo das correntes auxiliares, destinadas, por exemplo, ao aquecimento, a ventilação, aos produtores de pressão, etc. O mesmo se dá para a aceleração e travagem. Foi necessário, bem entendido, aperfeiçoar vários princípios novos de medida. Entre os diferentes aparelhos deste veículo, convém frisar particularmente um aparelho registador, que anota numa fita de papel o trabalho fornecido pela locomotiva ao engate de tracção e permite por aí avaliar o grau de eficácia da locomotiva.

O novo veículo contribuirá certamente para tirar proveito de tôdas as descobertas feitas no domínio da ciência e da prática, para a evolução dos serviços eléctricos dos Caminhos de Ferro Alemães.

AMÉRICA

As receitas respeitantes a 133 companhias de caminhos de ferro norte-americanas, em Abril deste ano, atingiram a soma de 321.450 mil dólares em acréscimo de 39.320 mil dólares sobre Abril do ano passado; os lucros de exploração foram de 32.820 mil dólares, em acréscimo de 18.500 mil dólares.

ARGENTINA

As receitas do mês de Abril deste ano dos Caminhos de Ferro da província de Buenos Aires elevam-se a

838 mil piastras m/n contra 1 milhão 29.511 em Abril do ano de 1939.

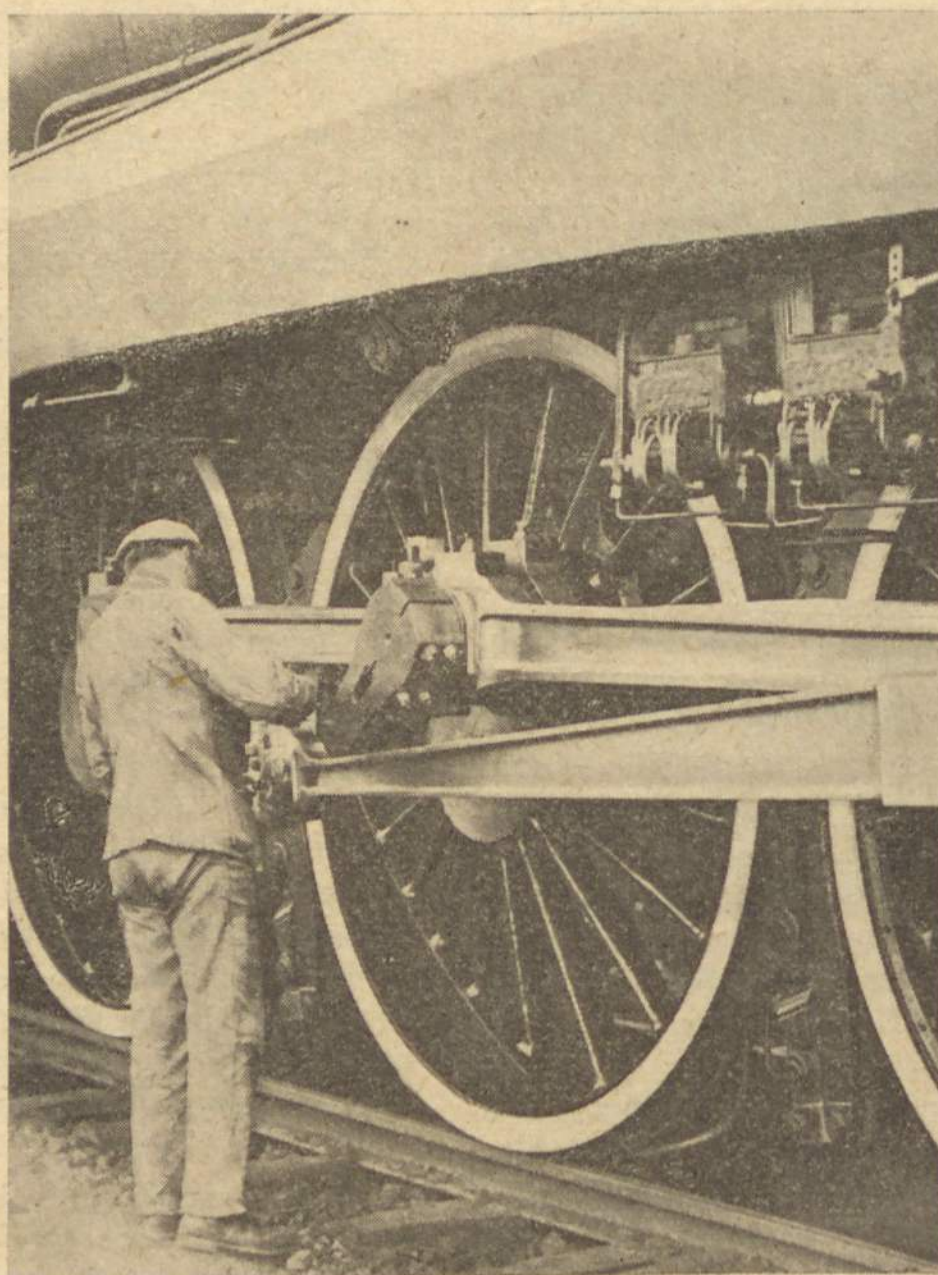
BRASIL

Continua a chegar, adentro dos prazos estabelecidos, em Setembro do ano passado, o material encomendado pela C. do Brasil.

O navio «Donald M/Cay» acabou de trazer 50 vagões; o «Mormacsul» outros 50 e o «Cairú» 50, todos procedentes dos Estados Unidos.

Os 100 primeiros serão montados nas oficinas da Locomoção da Central, no Engenho de Dentro e os últimos 50 nas oficinas da Pullman, em Marechal Hermes. Das 17 locomotivas, já chegaram 7.

— A E. F. Central do Brasil, comemorou recentemente o seu 82.º aniversário, cerimónia à qual assistiu, quando da inauguração desta Companhia, o imperador D. Pedro II com toda a sua corte.



Caminhos de Ferro Franceses — Locomotiva cujas rodas têm um diâmetro de 2 metros

FRANÇA

A França cuja população está calculada em 42.250.000 habitantes, dos quais mais de 10 % vivem em Paris e arredores, acaba de suprimir, pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado, todos os seus combóios rápidos e «Pulmans», em tôdas as linhas, passando imediatamente ao chamado serviço económico ferroviário — como em tempos passados se verificou.

Anuncia-se ainda restricções mais apertadas em tôdas as linhas férreas da grande nação.

Conta a capital francesa 3 milhões de habitantes, cercam-na, porém,

mais de 60 pequenas cidades, cuja população varia de 10.000 a 100.000 habitantes, e que são, na realidade subúrbios parisienses.

Entre os Departamentos mais populosos, figura, em primeiro lugar o do Sena, em cujo território se encontra Paris, e que possui 5 milhões de habitantes. Seguem-se o Departamento do Norte, com 2.080.000; o de Sena e Oise, com 1.410.000; o de Pas de Calais, 1.200.000, e o do Rhodano, com 1.070.000.

O menos povoado é o dos Baixos Ipes, que conta 85.000 habitantes.

CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE GADOS

O lavrador Mateus Henriques Jorge

homem de vontade firme, foi o grande iniciador

da venda de carne de cavalo em Portugal

A sua acção como negociante de gado, como comerciante e como benemérito

N^O nosso número de hoje merece referência especial o conhecido e benquisto lavrador e criador de gado cavalár, sr. Mateus Henriques Jorge, que tem o seu escritório na Avenida Almirante Reis, 174, 1.º — Esquerdo, em Lisboa.

Uma visita recente que fizemos às suas propriedades da Outra Banda, e às suas pastagens em Sacavém, proporcionou-nos a possibilidade de verificarmos — e com muito prazer — em que condições se vêm desenvolvendo a criação e engorda de gado cavalár nos seus vários aspectos, alguns até bem pouco conhecidos do grande público. Na realidade, o incremento dado em Portugal a esta indústria é de molde a justificar bem um legítimo orgulho por parte do seu grande impulsionador, o sr. Mateus Henriques Jorge.

Nessa visita ficámos muito bem impressionados com tudo o que vimos na quinta dêste grande lavrador. E porque é de justiça encarecer e realçar o trabalho alheio quando êle merece ser evidenciado, necessário se torna dizer que não há talvez em Portugal quem, como aquele lavrador e proprietário, se dedique com mais amor e entusiasmo a criar cavalos.

E' preciso realmente visitar a quinta da Barroca para se fazer um juízo perfeito sôbre a forma e o cuidado como são tratadas e engordadas as grandes manadas de cavalos de tôdas as raças e tamanhos que se vêm nas vastas pastagens da propriedade do sr. Mateus Henrique Jorge. Pessoal

hábil e especializado nêste ramo vigia constantemente pela saúde dos animais quer sob o ponto de vista alimentar quer sob o aspecto higiénico. Para se avaliar do valor e da perfeição dêstes serviços, basta dizer que os cavalos não são sujeitos a qualquer regime de trabalho, de violências ou de prisão.

A sua engorda é feita ao ar livre, dormindo, durante o inverno, em cavalariças arejadas, cheias de luz, montadas com todos os requisitos, onde a água límpida, encanada, existe sempre em abundância para regalo dos animais.

A quinta da Barroca, em Sacavém, ocupa uma área vastíssima. Tem 150 hectares, diversos poços com água, pastagens tratadas com esmero, muito arvoredo, terras de sementeira, etc. É uma propriedade das mais ricas da região que tem merecido a

admiração e os maiores elogios de todos quantos a têm visitado.



MATEUS HENRIQUES JORGE

UM TALHO DE CARNE DE CAVALO QUE SERVE NUMEROSA CLIENTELA

Mas o sr. Mateus Henriques Jorge não é só lavrador e criador de gado. E' também comerciante de carne, pois possui um óptimo talho de carne de cavalo, na Praça do Chile, 14-C, onde uma numerosa clientela da cidade é servida nas melhores

condições. Em meia dúzia de anos, êste estabelecimento, tão conhecido do público, progrediu duma maneira espantosa, graças aos profundos conhecimentos técnicos, ao espírito de empreendimento do seu proprietário e à sua constante preocupação de bem-servir a clientela. Nem outra coisa era de esperar, pois o sr. Mateus Henriques Jorge é segura garantia de um êxito, é um homem que prestigia o trabalho nacional, cujas iniciativas, que põe em prática, constituem uma bela afirmação de vitalidade, de progresso e de competência.

Não descurando nunca um só pormenor e trabalhando sempre com vista ao futuro, foi êle o grande iniciador da venda de carne de cavalo em Lisboa, contribuindo poderosamente com os seus proventos para a fundação de talhos em vários bairros da capital.

O facto é um dos maiores títulos de glória do sr. Mateus Henriques Jorge, pois lutou com a relutância, o marasmo e a má vontade de muita gente para conseguir lançar no mercado a saborosa carne de cavalo, hoje preferida por milhares de pessoas devido ao seu valor alimentar e ao seu reduzido preço.

UMA ALMA ABERTA AMPLAMENTE A' IDEIA DE BEM FAZER

Além de lavrador e de comerciante dos mais conceituados, o sr. Mateus Henriques Jorge é também um negociante de gado cavalar em larga escala, gosando em todo o país, especialmente no Alentejo, de inúmeras simpatias e de largo crédito, não só pelo seu espírito aberto a todas as iniciativas como pela sua alma de eleição. Homem de vontade firme, é especializado no seu ramo há cerca de 40 anos e tal facto muito tem influido no desenvolvimento dos seus negócios. Começando a trabalhar aos 17 anos de idade, em pouco tempo

alcançou pelo seu saber uma posição de destaque entre todos quantos o conheciam.

O sr. Mateus Henriques Jorge que é, sem dúvida, uma das figuras de maior destaque no comércio de compra e venda de gado cavalar, que pode e deve ser considerado um inovador do seu ramo de actividade, apresenta-se-nos, ainda, sob o aspecto interessante de benemérito. Inúmeras pessoas conhecem e admiram as suas excepcionais qualidades de carácter; todos nêle admiram as virtudes de homem de trabalho, todos lhe reconhecem a bondade largamente manifestada em socorro a quantos dêle necessitam.

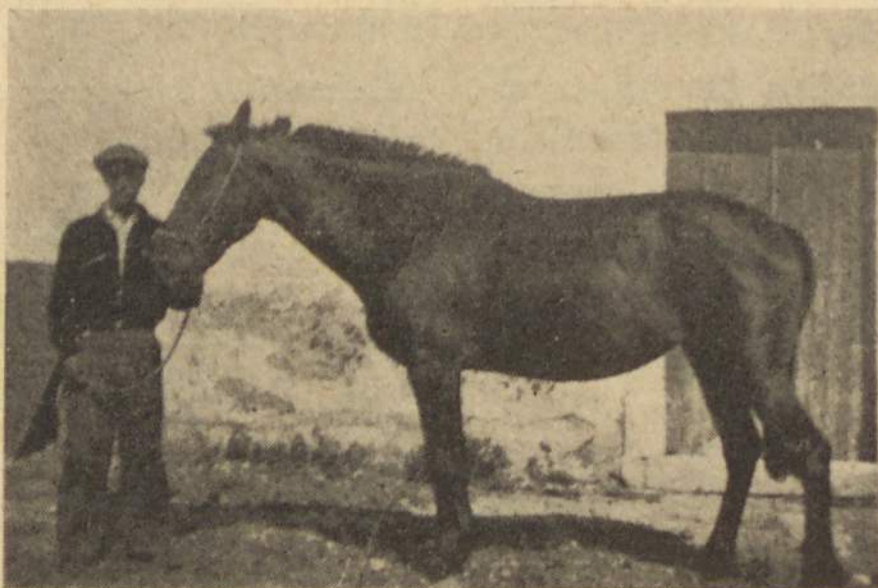
Os asilos e outras instituições de caridade contam neste lavrador um amigo dedicado e carinhoso, que nunca perde o ensejo de, pelo Natal ou Ano Bom, lhes patentear a sua estima.

O Jardim Zoológico nele tem também um verdadeiro amigo, um amigo atento e devotado, pois todos os anos o beneficia com um donativo importante.

Nas suas propriedades, no seu talho, na sua residência, o sr. Mateus Henriques Jorge é, sempre, mas sempre, uma alma aberta amplamente à idéia de bem-fazer. Jàmais quem quer que fôsse dêle se aproximou em vão. Jàmais viu, na sua frente, um rosto contraído pela dôr ou pelas angustiosas preocupações da falta de recursos, que não tratasse, imediatamente, de minorar essa dôr ou de acudir a qualquer dificuldade.

Com tal bondade, com tamanha intuição da benemerência, poderia o sr. Mateus Henriques Jorge revelar-se orgulhoso da sua actividade em prol dos que sofrem. Mas não. E' de uma modéstia absoluta, que mais o nobilita e prestigia, que mais indica ser a sua alma um diamante da mais pura água, finalmente lapidado.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no seu número de hoje não pode deixar de citar o nome dêste proprietário, lavrador, comerciante e negociante de gado a cujas excepcionais qualidades de carácter presta a homenagem justíssima da sua admiração.



*Um dos exemplares das manadas de cavalos
do sr. Mateus Henriques Jorge*

Viagens e Transportes

As companhias de caminhos de ferro e as Comemorações Centenárias

Cartas de identidade — Desde o dia 1 de Junho de 1940, nas estações de Lisboa-Rossio, Lisboa-Terreiro do Paço, Cais do Sodré, Estoril, Pôrto, Pôrto-Trindade, Campanhã, Valença, Barca de Alva, Vilar Formoso, Marvão, Elvas, Vila Real de Santo António e nas agências da «Compagnie Internationale des Wagons Lits», estão à venda Cartas de Identidade, ao preço de Esc. 20\$00, que poderão ser adquiridas por portugueses e estrangeiros, uns e outros residentes fora do Continente português. Estas cartas de identidade são pessoais e intransmissíveis.

Concessões — A apresentação das cartas de identidade nas estações ferroviárias do Continente português concede aos seus portadores, e para quaisquer percursos, as seguintes reduções nos preços dos bilhetes da Tarifa Geral:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta; Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; e Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga) — Estrangeiros (excepto Brasileiros): 45 %; Brasileiros e Portugueses: 50 %.

Caminho de Ferro do Cais do Sodré-Cascais (Sociedade Estoril) — Estrangeiros (excepto Brasileiros): 50 %; Portugueses e Brasileiros: 50 %.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — Estrangeiros (excepto Brasileiros): 30 %; Brasileiros e Portugueses: 30 %.

Prazo de validade — O prazo de validade das cartas de identidade é o seguinte:

Para os estrangeiros (excepto brasileiros): 45 dias

Para os brasileiros e portugueses: 180 dias.

O prazo de validade começa a contar-se a partir do dia da aquisição da carta de identidade, não podendo, porém, este prazo ir além de 31 de Dezembro de 1940.

Formalidades para a aquisição — Para a aquisição das cartas de identidade é necessário apresentar o seguinte documento:

— Quando se trate de estrangeiros residentes fora do território continental português ou de portugueses residentes no estrangeiro: passaporte.

— Quando se trate de portugueses residentes nas ilhas adjacentes ou províncias ultramarinas e que sejam funcionários do Estado: declaração pas-

sada pelo Ministério a que pertencem, comprovando ter o interessado a sua residência habitual fóra do Continente português.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses Transvias entre Barreiro, Seixal e Praias-Sado

Foram feitas as seguintes alterações desde o dia 20 do mês passado, ao cartaz horário O. 254 e O. 250.

— Combóio n.º 804 — Restabelecido aos domingos, nos meses de Junho a Setembro, entre Praias-Sado e Barreiro. Admite passageiros munidos de bilhetes da Tarifa Especial n.º 1 (Tranvias).

— Combóio n.º 1002 — Suprimida a sua circulação entre Lavradio e Moita.

— Combóio n.º 1101 — Limitada aos meses de Junho a Setembro a sua circulação às segundas-feiras.

— Combóio n.º 1116 — Deixa de efectuar-se aos domingos nos meses de Junho a Setembro.

— Combóio n.º 1118 — Modificada a marcha como abaixo se indica.

— As ligações de e para o Ramal de Cacilhas passam a fazer-se em Barreiro-A, sendo o horário dos combóios do Ramal modificado como segue:

1001 e 1003 partem do Barreiro às 0,15 e 1,55, respectivamente e chegam ao Barreiro-A às 0,18 e 1,58.

1005, 1007 e 1009 partem do Barreiro-A às 6,55; 9 e 17,25 para o Seixal onde chegam, respectivamente, às 7,04; 9,09 e 17,34.

1011 parte do Barreiro às 18,18 e chega ao Seixal às 18,35. Este e aqueles três combóios têm paragem obrigatória no apeadeiro de Terrapleno e param também em Azinheira quando haja passageiros para embarque ou desembarque.

Combóios 1002, 1004, 1006 e 1008 partem do Seixal, respectivamente, às 7,20; 9,32; 17,46 e 18,45.

A marcha do combóio 1118 passa a ser a seguinte: Moita, partida, às 7,03; Alhos Vedros, 7,08; Lavradio, 7,14; Barreiro-A, 7,18; Barreiro, chegada, 7,20.

Companhia do Norte

Foram estabelecidos pela Companhia do Norte, mais dois combóios rápidos de 1.ª classe, ao preço de 5\$00 cada viagem, pelo que o horário da noite passará a ser o seguinte:

DIAS DE SEMANA

Partidas do Pôrto-Trindade às 21,20 e 22,05.

Partidas da Póvoa, às 1,30 e 3,00.

DOMINGOS

Partidas do Pôrto-Trindade às 21,20 e 22,05.

Partidas da Póvoa às 1,30 e 3,30.

Todos estes combóios têm paragem no apeadeiro da Avenida da França.

TINTALUSA

Em Portugal, tanto o Estado como as grandes Companhias tinham como certo que só as tintas e vernizes estrangeiros eram de confiança para trabalhos de responsabilidade. O que é verdade é que não havia motivo que impedisse fabricar no nosso país tão bem como em qualquer outro. Era portanto necessário ir aprender em boa escola. Foi o que pensaram os fundadores da TINTALUSA.

As gomas copais de Angola eram, então, pouco utilizadas pela Indústria Nacional e como um fabricante de tintas e vernizes belga tivesse mostrado a um deles estranhar este facto, pensaram em formar uma Sociedade para a fabricação de vernizes e tintas no nosso país com o fim de utilizar aqui as matérias primas que exportávamos, em vez de as trabalhar na origem: aguarraz, resinas vulgares e muito especialmente as nossas gomas de Angola.

Uma tal Sociedade tinha porém de ser genuinamente portuguesa. Assim se fundou a TINTALUSA, com capitais e sócios exclusivamente portugueses.

A importante fábrica belga Établissements Alphonse Wyns em troca de uma simples participação de lucros, não só forneceu o seu formulário como facultou a um dos sócios da TINTALUSA um longo estágio na sua fábrica que lhe permitiu aproveitar assim dos ensinamentos e da longa prática dos Établissements Alphonse Wyns, que em Vilvorde, na Bélgica, trabalhavam nesta indústria desde 1822.

Foi com a sua assistência técnica que se deram os primeiros passos na nova empresa. Este processo de aprender é sempre preferível ao de mandar vir de fora pessoal especializado, que nem sempre se adapta às condições e aos recursos locais.

A Sociedade ficou constituída por escritura de 27 de Maio de 1936. Os sócios fundadores foram: Engenheiro Athouguia, ex-chefe das Oficinas Gerais da C. P. e depois chefe da Divisão de Material e Tracção; Acácio Pereira Magro, comerciante, industrial e proprietário; José Pereira da Cunha, oficial do Exército, Basílio de Sousa Caroço, industrial e comerciante e o seu sócio José Rovisco Pais, proprietário, este último já falecido. Os dois primeiros entraram com a maioria do capital inicial que foi de 250 contos. O segundo, J. Pereira

da Cunha entrou com a sua licença para fabricar, que requerera em seguimento às suas relações pessoais com a casa Wyns, onde foi, como referimos, fazer um estágio e adquirir a sua técnica.

Os dois últimos entraram com os valores existentes na sua fábrica de vernizes e secantes já em laboração na Quinta do Almargem à Junqueira, fábrica que a nova Sociedade ampliou consideravelmente e apetrechou com os meios mais modernos para a fabricação de Tintas e Esmaltes bem como para o desenvolvimento e aperfeiçoamento do antigo ramo de vernizes e secantes.

Os dois primeiros cederam ainda algumas das suas acções a diversos amigos e assim ficou constituída a Sociedade anónima TINTALUSA, com sede em Lisboa na Quinta do Almargem à Junqueira.

Começaram, desde logo, os trabalhos necessários à instalação dando-se à planta do edifício uma disposição original pela qual do gabinete da Administração, colocado junto à fachada, se vê para todos os lados da fábrica. Isto tem uma importância nesta empresa em que os administradores são também os directores técnicos e portanto as pessoas que estão constantemente em contacto com os serviços.

A administração compõe-se, actualmente, apenas dos dois primeiros sócios e do accionista sr. Joaquim Janeiro.

Como consultor procurou a Sociedade um dos nossos mais distintos engenheiros químicos o Sr. Eng.º Mercier Marques que dirige superiormente o laboratório da fábrica onde trabalha diariamente um novo mas muito hábil químico, o sr. Renato Marquis de Oliveira. Esta organização permite fazer um estudo e uma selecção científica das matérias primas o que é uma garantia da qualidade dos produtos fabricados.

A TINTALUSA tem-se especializado na fabricação dos bons esmaltes, das boas tintas e notavelmente nos vernizes de qualidades ainda não fabricadas no país, tais como os vernizes litográficos incluindo os de aplicação sobre folha de Flandres, vernizes ouro e prata, fortes e fracos, que sendo isentos de sais de chumbo, têm tido larga aplicação na litografia das latas destinadas à indústria de conservas em substituição de vernizes estrangeiros. Este ramo tem-se desenvolvido ultimamente e já

antes do início da presente guerra os vernizes que até então se empregavam vinham de fora em massa e algumas firmas aqui os diluíam. A sua fabricação em Portugal evitará pois o pagamento da mão de obra estrangeira que assim reverte a favor de pessoal português e marca ao mesmo tempo um avanço na marcha que a indústria nacional tem continuado nos últimos anos para conseguir mais completo abastecimento do nosso mercado nos variadíssimos ramos que, ainda hoje, recorrem à importação.

Analogamente, se tem dedicado esta empresa ao aperfeiçoamento da fabricação dos esmaltes sintéticos, especialmente os que são feitos com uma base de borracha e vernizes sintéticos especiais e que têm o nome de «Gutalacaeas».

Êstes esmaltes têm tido grande aceitação pelo seu grande poder de cobertura, pela resistência do seu brilho às intempéries e porque são absolutamente inatacáveis pelos vapores ácidos e mesmo até pelos ácidos puros. São impermeáveis e empregam-se com vantagem como anti-corrosivos sobre o ferro e outros metais.

Assim, forneceu esta Sociedade há cerca de 3 meses gratuitamente à C. P. os esmaltes necessários à pintura completa, tanto interior como exterior, de uma carruagem nas oficinas do Barreiro, carruagem que anda em serviço e que mais tarde revelará as qualidades destes esmaltes.

Na parte industrial da Exposição do Mundo Português se podem ver várias aplicações das «Gutalacaeas» em diversas portas exteriores e particularmente um mostruário original onde uma série de palhetas multicores formam um conjunto interessante que se pode apreciar sob um dos arcos de passagem que dão para o jardim da entrada.

Para conseguir todas estas fabricações especializadas, está a fábrica, como dissemos, provida dos meios mais modernos e aperfeiçoados.

Apesar da concorrência sempre crescente de produtos estrangeiros importados em massas que são aqui depois simplesmente diluídos, o que reduz consideravelmente a protecção pautal, visto que com os direitos que se pagam por um quilo de massa se fazem assim muitos quilos de tinta, a TINTALUSA tem ido sempre vendendo cada vez mais os seus produtos.

Uma das razões do seu sucesso reside na faculdade que possui

de se adaptar a todas as exigências da clientela pois a sua verdadeira especialidade são as tintas especiais.

É assim que ao fim dos seus trabalhos de laboratório tem conseguido substituir produtos estrangeiros que se não faziam no país, tais como: tintas para a pintura de bisnagas que vinham todas de fora e que só algumas fábricas conseguiam fazer dada a maneira especial de as aplicar e as condições difíceis a que têm que satisfazer; tintas para a pintura das redes metálicas de malha fina; tinta especial para a pintura interior das pipas e barris para vinho bem como dos reservatórios de cimento destinados a vinhos, cervejas etc. E como estas todas as outras de que o mercado tem necessitado a TINTALUSA tem sempre conseguido, com um estudo por vezes trabalhoso e caro, obter as especialidades que os seus clientes lhe reclamam.

As condições a que as pinturas devem satisfazer são sempre variáveis com um grande número de circunstâncias e pode dizer-se, de um modo geral, que para cada caso se deve empregar uma determinada qualidade de tinta ou de verniz. Se na prática não é possível preencher, por completo, estas condições, o que é verdade é que a tendência moderna é para as conseguir.

Assim se assiste cada dia ao aparecimento de produtos novos com aplicações limitadas a cada caso especial.

A TINTALUSA fabrica tintas especiais para paredes exteriores com brilho e sem brilho, feitas com óleos seleccionados e devidamente preparados; tintas de água também para paredes interiores e exteriores que são preparadas com óleo e depois diluídas com água no momento da sua aplicação; tintas especiais para aplicar directamente sobre rebocos de cimento; tintas anticorrosivas fabricadas por processos que obedecem às modernas exigências das técnicas mais aperfeiçoadas para a pintura de pontes, fundos de navios e outras estruturas metálicas; tintas para madeiras, vernizes de todos os tipos que rivalisam com os melhores ingleses e muitas especialidades como preparados para polir e encerar, vernizes especiais para sobrados, brancos em massas para diversas aplicações e várias outras especialidades.

A todos os técnicos que se interessam por este ramo da indústria aconselhamos uma visita à fábrica da TINTALUSA na rua n.º 2 da Quinta do Almargem à Junqueira.



A Casa Gregório José Lourenço

É UM ESTABELECIMENTO QUE O PÚBLICO PREFERE PARA COMPRA E VENDA DE SUCATA, TRAPOS DE LÃ E ALGODÃO E PAPEIS INUTILIZADOS —



GREGÓRIO JOSÉ LOURENÇO

O sr. Gregório José Lourenço é um comerciante activo, dotado de excepcionais qualidades de trabalho, honesto e leal nas suas transacções, conhecendo profundamente a sua profissão.

A' custa de muito trabalho, seguindo sempre pela linha recta da dignidade e da honradez, traçada logo no início da sua vida profissional, o sr. Gregório José Lourenço conseguiu, ao fim de anos e anos de dedicação e de esforço, uma situação invejável no comércio dos bairros.

Comprando e vendendo sucata (cobre, bronze, zinco, chumbo, ferro, etc.), trapos de lã e algodão e papeis inutilizados, a sua casa, fundada há 30 anos, é a prova do bom resultado desse esforço e dessa notável actividade comercial. Conhecida em todos os bairros de Lisboa e até na província, é um estabelecimento que depressa criou esplêndida e segura clientela, prosperando de ano para ano e podendo, por isso, colocar-se hoje, sem favor, ao lado das casas congêneres que exercem a sua actividade nos bairros excêntricos da cidade.

A Casa Gregório José Lourenço tem os seus armazéns situados na rua D. João de Castro, 34 a 50 (Telefone 81119) e rua da Ribeira Nova, 60 a 64 (Telefone 24893). É um dos estabelecimentos mais antigos e mais reputados de Lisboa, e o seu proprietário apresentando uma tradição dignificante de três décadas de trabalho profícuo e honrado, negociando em pequena e larga escala com todos os artigos da sua especialidade, fornece quasi todas as fábricas de lãs, algodão e papel.

Linhas Portuguesas

Linha do Estoril

A Sociedade Estoril inaugurou no dia 18 do mês passado as novas linhas entre o Bom Sucesso e Dáfundo, visto as antigas terem sido abrangidas pelo novo traçado da Estrada Marginal.

O serviço de combóios é feito regularmente, embora ainda com alguma precaução, pois as novas gares e a Estação de Algés encontram-se em construção.

O novo material circulante

Já se encontram em circulação, três das novas carruagens mistas, de 1.ª e 2.ª classes, que a C. P. adquiriu na América. Têm os números 801, 804 e 805.

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.

Henrique Gonçalves

COM

CAMIONETES E CARROÇAS DE ALUGUER

ENCARREGA-SE DE TODOS OS TRANSPORTES

MUDANÇAS PARA LISBOA OU FÓRA

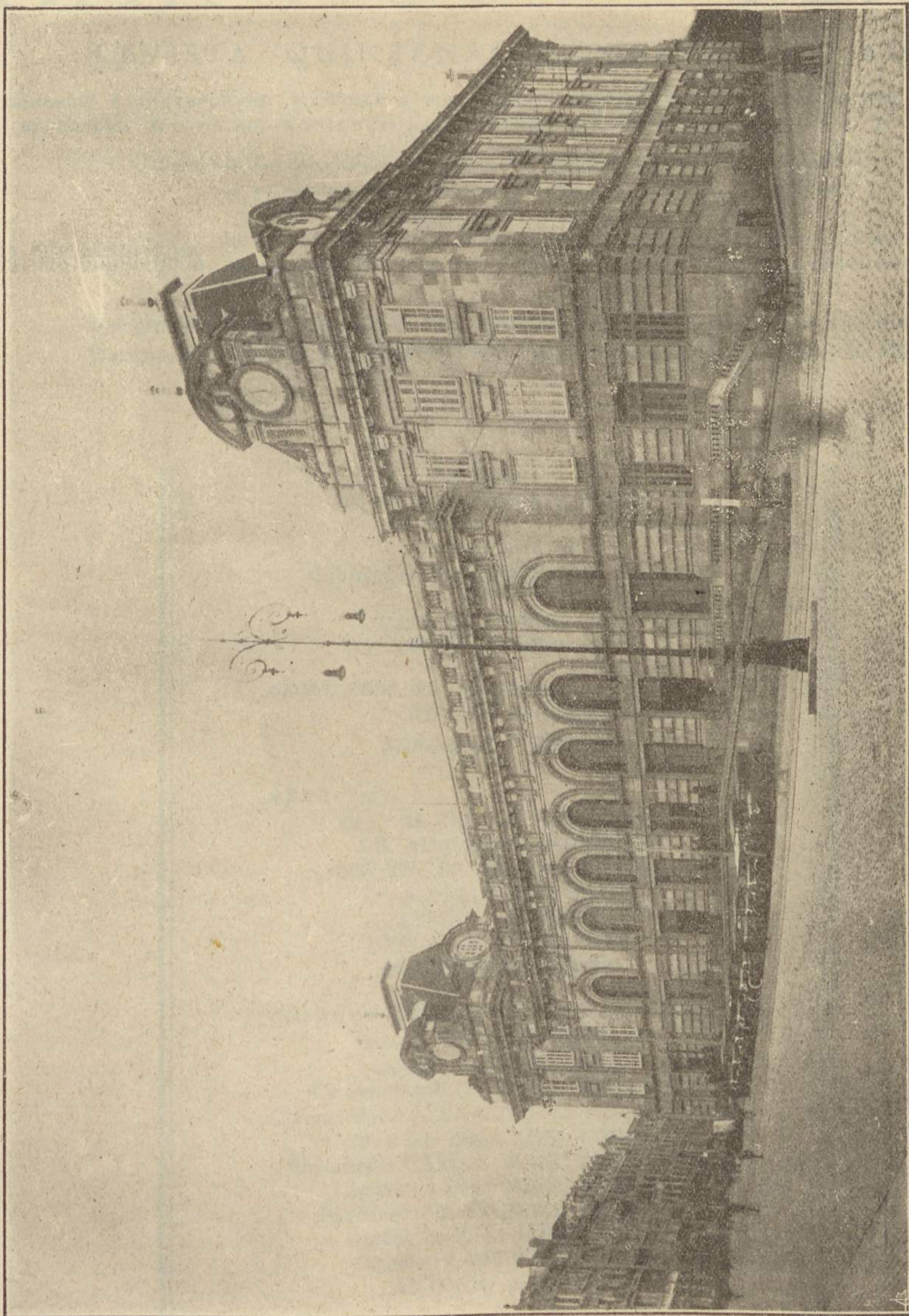


TELEFONE 6 2674

Praça: RAMPA DOS MARINHEIROS
(DOCA DE ALCANTARA)

Residência: RUA D. MARIA PIA, 22, 1.º, D.

L I S B O A



P O R T O — Fachada principal da Estação de S. Bento