

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liége, 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)

## SECRETIARIOS 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  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTEZ

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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

---

---

## SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Aveiro, Frota bacalhoeira. — O Caminho de Ferro de Benguela em 1939, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUZA. — A Assembleia da «C. P.» — O novo paquete «Serpa Pinto» — J. Emílio Mateus. — Publicações Recebidas. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Roteiro dum reporter, por JORGE RAMOS. — Capitão Américo dos Santos. — O novo paquete «Serpa Pinto». — Parte Oficial. — A inauguração do Pavilhão dos Portos e Caminhos de Ferro. — Comemorações Centenárias nas Caldas da Raína. — O Cortejo do Mundo Português e a representação dos Açores, por CUNHA CORREIA JÚNIOR. — Tradição das Marchas, por NORBERTO D'ARAÚJO. — As Marchas dos Bairros de Lisboa, por REBELO DE BETTENCOURT.

---

---



# O Caminho de Ferro de Benguela

## em 1939

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

TEMOS presente o Relatório e Contas de 1939, da Companhia de Caminhos de Ferro de Benguela, de que importa dar notícia, como nos anos anteriores, em vista da importância dessa linha africana.

As receitas em África atingiram 40.285 contos, ou mais 563 que no ano anterior.

Esse aumento resulta de 175 contos em passageiros e 788 em diversos, encontrados com 400 menos em mercadorias.

As receitas, que haviam atingido excepcionalmente 45.294 contos em 1937, mantém-se nos últimos dois anos à roda dos 40.000.

As despesas ordinárias subiram a 25.062 contos, ou mais 2.663 que em 1938.

Acrescem em cada ano 7.150 contos arbitrados ao fundo de renovações, o que elevou a despesa em 1939 a 32.212 contos.

Dêsse fundo gastaram-se 3.239 contos em trabalhos, ficando elevado o saldo a 24.853.

Prossegue a amortização das obrigações com os lucros líquidos. Continuam também os trabalhos de colonização ao longo da linha e as plantações de eucaliptos, que somam já 2 milhões de árvores e é autorizada a plantação de 1 milhão em cada ano, o que assegura grandes reservas de combustível.

Foi reformado o regulamento da Caixa de Reformas e Pensões para abranger o pessal contratado.

A Conta de Ganhos e Perdas

acusa um saldo de 5.586 contos destinados ao fundo de amortização das obrigações.

O coeficiente de exploração foi de 0,799, pouco superior ao de 1938, que foi de 0,741.

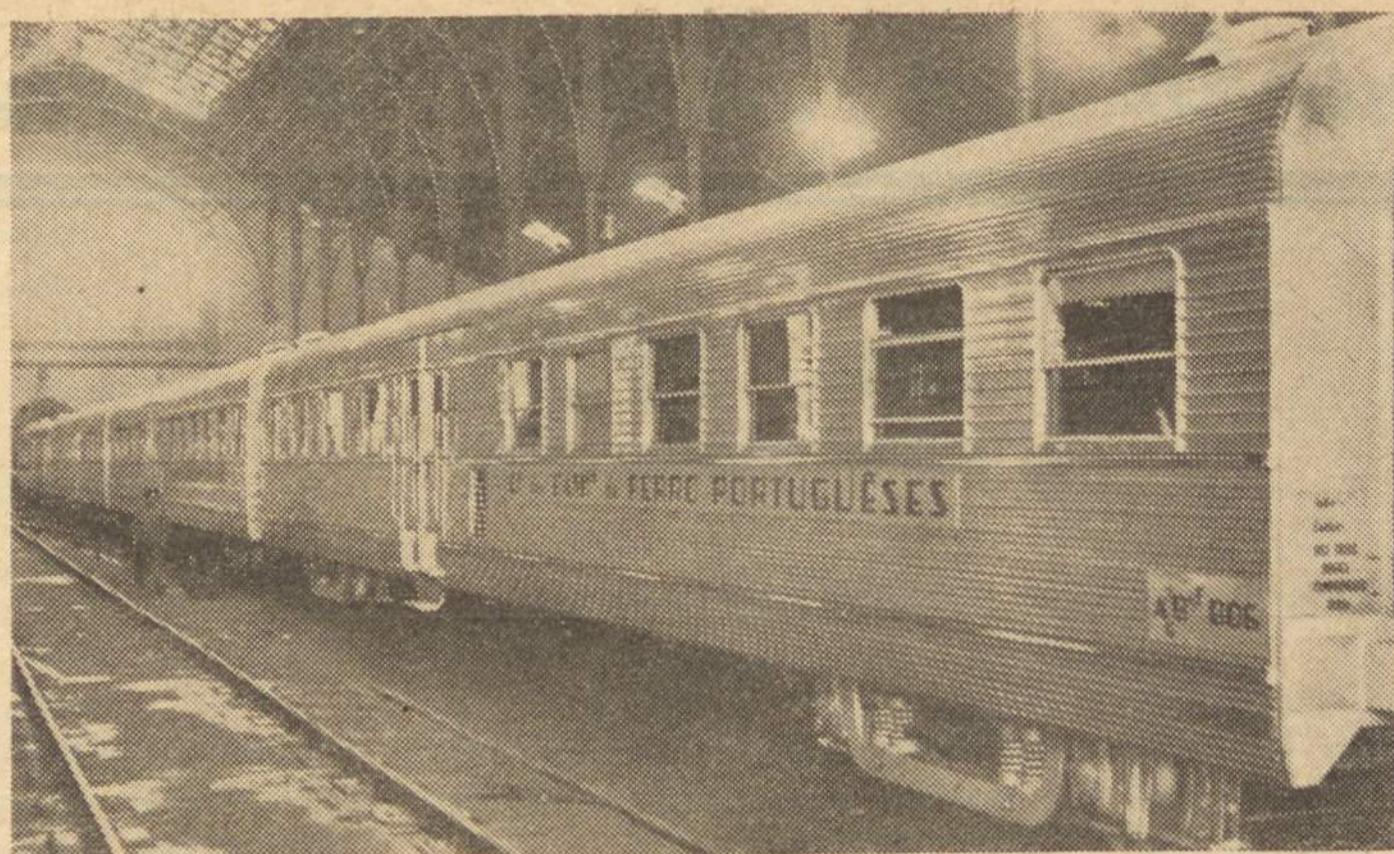
Os 1.347 quilómetros explorados tiveram a receita, por qui-

lómetro, de 29.907\$ e a despesa de 23.914\$ com a receita líquida de 5.993\$, o que representa, na presente conjuntura, um resultado lisonjeiro.

O mapa seguinte dá a descrição das receitas e de tráfego:

### Mapa das Receitas de África do ano de 1939

| DESIGNAÇÃO                               | RECEITAS ORDINÁRIAS |                | TOTALS         |
|--|---------------------|----------------|----------------|
|  | Quantidades         | Importâncias   |                |
| <b>Passageiros</b>                       |                     |                |                |
| 1.ª classe . . . . .                     | 2.644               | 870.027\$18    |                |
| 2.ª classe . . . . .                     | 15.079              | 1.024.913\$69  |                |
| 3.ª classe . . . . .                     | 63.354              | 332.772\$07    |                |
| Indígenas . . . . .                      | 121.708             | 733.845\$50    |                |
| Suplementares . . . . .                  |                     | 217.256\$72    | 3.178.815\$16  |
| <b>Grande Velocidade</b>                 |                     |                |                |
| Bagagens . . . . .                       | Quilos 628.068      | 619.310\$26    |                |
| Mercadorias . . . . .                    | » 2.362.898         | 555.212\$95    |                |
| Carruagens e gado . . . . .              | 1.525.381           | 179.157\$41    |                |
| Diversos . . . . .                       |                     | 34.447\$46     | 1.388.128\$08  |
| <b>Pequena Velocidade</b>                |                     |                |                |
| Mercadorias-tráfego interno .            | Quilos 44.341.638   | 14.876.049\$44 |                |
| Carruagens e gado . . . . .              | 830.026             | 286.733\$27    |                |
| Transportes de serviço . .               | Quilos 67.392.125   | 183.642\$29    |                |
| Minério . . . . .                        | » 42.465.428        | 10.937.576\$85 |                |
| Tráfego internacional . .                | » 29.569.145        | 5.614.987\$44  |                |
| Diversos . . . . .                       |                     | 758.007\$49    | 32.656.996\$78 |
| <b>Receitas fora do Tráfego</b>          |                     |                |                |
| Aluguer de material circulante . . . . . |                     | 17.453\$80     |                |
| Venda de ágna . . . . .                  |                     | 48.357\$30     |                |
| Telegramas . . . . .                     | 6.400               | 149.114\$55    |                |
| Armazenagens . . . . .                   |                     | 10.064\$15     |                |
| Receitas hospitalares . . . . .          |                     | 26.609\$20     |                |
| Receitas eventuais . . . . .             |                     | 2.202.683\$94  |                |
| Compensação de despesas . . . . .        |                     | 606.904\$91    | 3.061.187\$85  |



Um dos Combóios modernos em Exposição na Estação do Rossio

# A Assembleia da "C. P."

*Foi aprovado o Relatório e Contas da Gerência de 1939, tendo sido reconduzidos*

*os titulares aos cargos considerados vagos*

Como havíamos anunciado, realizou-se no dia 20 do mês passado, em segunda convocação, a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a fim de discutir o relatório e contas da gerência de 1939 e preenchimento dos cargos considerados vagos.

Os trabalhos iniciaram-se às 15 horas, presidindo o sr. dr. Bustorff Silva, o qual se fazia secretariar pelos srs. dr. Alberto Xavier e José Parreira.

Ao abrir a sessão o sr. Presidente prestou homenagem à memória do dr. António Ginestal Machado, delegado do Governo junto da «C. P.», falecido há pouco, e que durante 30 anos prestou relevantes serviços àquela Companhia.

Associando-se a esta homenagem, falaram os srs. Lucas dos Reis, em nome dos accionistas de Santarém; eng.º Vasconcelos Correia, em nome do Conselho da Administração da «C. P.»; dr. António Centeno, pelo

Conselho Fiscal; Secundino Branco, pela Companhia da Beira Alta, que propôs, finalizando, dois minutos de silêncio em memória do falecido. A Assembleia aprovou ainda, que o voto de profundo pesar fosse comunicado à família do dr. Ginestal Machado.

Prestadas estas homenagens, o sr. eng.º Vasconcelos Correia tomou a palavra dizendo que tinha o maior prazer em anunciar à assembleia que a «C. P.» dispunha agora de novas e cómodas carruagens destinadas ao tráfego, de moderno fabrico americano, e que entrarão em serviço em Agosto no trajecto Lisboa-Pórt. Convidou os accionistas a visitá-las na «Gare» do Rossio, para o que o sr. Presidente declarou a assembleia suspensa, imediatamente, pois, as vias não podiam estar impedidas por muito tempo. Foi aprovado.

Os accionistas presentes, acompanhados pelos demais membros do Conselho de Administração, dirigi-

ram-se seguidamente para o pavilhão superior onde se encontravam algumas das nossas carruagens, cujas características e aspecto já foram descritas nas nossas colunas em devido tempo. Estas carruagens haviam sido visitadas, de manhã, pelo sr. Ministro das Obras Públicas.

Após esta curta interrupção, foi reaberta a sessão, tendo o sr. José Parreira lido uma extensa proposta, cujas conclusões visavam a regular a ordem dos trabalhos e a tornar mais curtas as discussões do relatório e contas. Eram do seguinte teor:

1.º — Em ordem ao bom policiamento da assembleia serão cumpridas as seguintes regras: todo o accionista que pretenda discutir para apresentação de qualquer modificação ao balanço e contas, terá de remeter, préviamente, para a mesa, a respectiva alteração, sem o que não poderá usar da palavra.

2.º — Salvas as formalidades de

ritmo próprias da natureza e fins destas reuniões associativas, nenhum accionista poderá usar da palavra mais de uma vez durante 15 minutos, antes da ordem e sobre a generalidade: mais de duas vezes na especificidade, durante 10 minutos da primeira e 5 da segunda.

3.º — Aos conselhos de administração e fiscal êsse limite e vez não serão aplicados, confiando se, porém, à categoria dos seus membros o uso e tempo da palavra conforme as circunstâncias o justificarem».

Feita a leitura desta proposta deu-se um incidente, no qual tomaram parte os srs. Cardoso Leitão, Pereira da Rosa, em oposição à mesma, e o sr. dr. Bustorff Silva. Foi posta à votação a proposta do sr. José Parreira, que a mesa deu como aprovada, depois de feita a contagem de votos.

Após vivos protestos, o accionista sr. Raul Mendes de Carvalho, afirmou que o critério seguido para a contagem dos votos era errado.

Estabeleceu-se vivo diálogo entre o orador e o sr. dr. Bustorff Silva, até que este último resolveu, a pedido de alguns accionistas, fazer pessoalmente a contagem dos votos, de que resultou, que embora a anterior contagem estivesse em relação aos accionistas presentes, não o estava em proporção com a representação do capital, pelo que o resultado foi transformado de aprovação para rejeição. O sr. Presidente explicou depois o equívoco.

Entrando-se, depois, na ordem dos trabalhos, o sr. Cardoso Leitão pediu ao Conselho de Administração, que desse aos accionistas explicações

sobre as diligências efectuadas junto do Governo, no sentido de ser alterado o contrato de arrendamento das linhas do Estado.

Seguidamente falou o sr. Coelho dos Reis, o qual apresentou várias considerações sobre a situação dos accionistas, após o que sr. Raul Mendes de Carvalho abordou o relatório e dirigiu felicitações ao conselho de administração pela boa representação que a «C. P.» teve no Cortejo do Trabalho realizado no Porto.

O sr. eng.º Vasconcelos Correia declarou, então, que o conselho de administração da sua presidência tem prosseguido nas diligências para modificar a situação da Companhia. Disso — acrescentou — aparece o fruto nas carruagens agora compradas na América com os empréstimos que as companhias ferroviárias foram autorizadas a fazer. Com a verba dessas transacções virão, ainda, tractores, motores «Diesel» e outro material de que a «C. P.» carece para continuar a melhorar os seus serviços, como é, aliás, pensamento constante e firme do conselho de administração.

Falou de novo o sr. Cardoso Leitão, o qual agradeceu os esclarecimentos do sr. eng.º Vasconcelos Correia, dirigindo-lhe felicitações, as quais foram extensivas ao sr. Ministro das Obras Públicas.

Como ninguém mais desejasse usar da palavra, o sr. Presidente pôs o Relatório e Contas do Exercício de 1939 à votação, que foi favorável.

Aprovou-se, depois, o Parecer do Conselho Fiscal, que tinha as seguintes conclusões:

«1.º — Que aproveis o relatório, balanço e contas do conselho de

administração, relativamente ao ano de 1939.

2.º — Que o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas», em 31 de Dezembro de 1939, no valor de 62.630\$17, tudo conforme liquidação do exercício na antiga rede da Companhia, seja passado para conta nova; e que o «déficit» a repartir na importância de 12.781.912\$82, por efeito da liquidação do mesmo exercício na antiga rede do Estado, seja escrutado na forma dos anos anteriores, em conta de resultados das antigas linhas do Estado.

3.º — Que manifesteis o vosso pesar pelo falecimento de mr. Maurice Lewandowsky e eng.º António de Avelar Ruas, que foram, respectivamente, administrador e chefe de divisão da Companhia, consignando na acta um voto de sentimento.

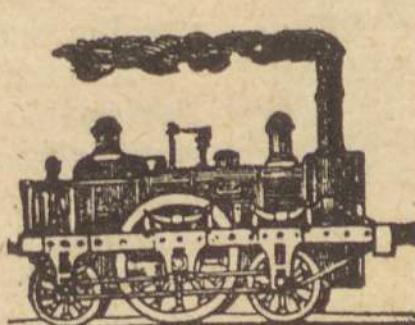
4.º — Que aproveis um voto de louvor ao conselho de administração e à comissão executiva, pelo seu incansável esforço e diligente cuidado de bem gerir os interesses que lhes estão confiados.

5.º — Que aproveis também um voto de louvor à direcção geral, chefe de divisão e de serviço e mais pessoal da Companhia, pelo seu dedicado zelo e comprovada disciplina no desempenho dos respectivos lugares.

O voto de louvor ao conselho de administração foi por aclamação aprovado.

Aprovou-se em seguida um voto de louvor ao conselho fiscal.

Foram depois reeleitos: para o conselho de administração, os srs. prof. Fezas Vital e Roger Montagne, e para o conselho Fiscal o sr. dr. Augusto Vitor dos Santos.



# O novo paquete "Serpa Pinto"

Esplêndida unidade da Companhia Colonial de Navegação fica sendo o mais luxuoso e rápido vapor da nossa frota mercante

Uma nova unidade acaba de valorizar a excelente frota da C. C. de Navegação e de enriquecer, por forma apreciável, a Marinha Mercante Nacional: o paquete «Serpa Pinto» de 8.266 toneladas, acionado a óleos e notavelmente apetrechado. Actualmente em viagem pela África Portuguesa, o «Serpa Pinto» vai fazer brevemente a carreira do Brasil, iniciada agora pela C. Colonial de Navegação com o seu belo paquete «Colonial». Não obstante tratar-se duma unidade otimamente apetrechada e preparada para bem servir os seus passageiros, quiz a sua nova proprietária adoptá-la às exigências da sua clientela, modificando e melhorando para este efeito algumas das suas instalações. Assim, tornou mais sumptuosos os seus camarotes de luxo, rodeou de todas as comodidades modernas os de 1.ª e 2.ª classes e deu aos de 3.ª conforto tão fóra de uso que, pode dizer-se, dificilmente será excedido em qualquer outro paquete, mesmo estrangeiro.

A estensão e largura dos «decks» permitem aos passageiros apreciáveis passeios. As suas 38 casas de banho facultam aos passageiros e à tripulação a prática da boa higiene exigida pelas condições da vida moderna.

A comunicação com os pisos superiores é feita por ascensor elétrico, o que representa uma grande comodidade para os passageiros, única aliás, nos navios portugueses. O «Serpa Pinto» é, como se vê, uma unidade que conquista, quer em velocidade, quer em luxo e comodidade o primeiro lugar na frota mercante portuguesa. As adaptações feitas a bordo, a-pesar-de não serem muito grandes, valorizaram muito o belo navio. Além daquelas que já referimos, há ainda a mencionar: o lançamento da escadaria para o salão de jantar da 3.ª classe, as transformações nas salas de jantar da 2.ª e 3.ª classes, a montagem de uma moderna lavandaria elétrica, a instalação de um bar para a 3.ª classe, etc.

Por esta forma, mais uma vez a Companhia Colonial de Navegação deu provas de que se não poupa a sacrifícios para melhorar sempre o serviço, aliás excelente, das suas carreiras.

## J. EMILIO MATEUS

A casa J. Emílio Mateus, uma das mais importantes organizações no seu género (Calçada de Sant'Ana 168 — Lisboa) está apta, nas melhores condições, a fornecer telefones e material de primeira ordem para sinalização luminosa, campainhas, etc.

Não podemos deixar de indicar ao comércio e à indústria, por se tratar, ainda, duma firma competente que têm por bem servir os interesses dos seus inúmeros clientes.

## Publicações Recebidas

O Marquês de Pombal acusado e defendido, pelo Eng. João de Saldanha Oliveira e Sousa (Marquês de Rio Maior).

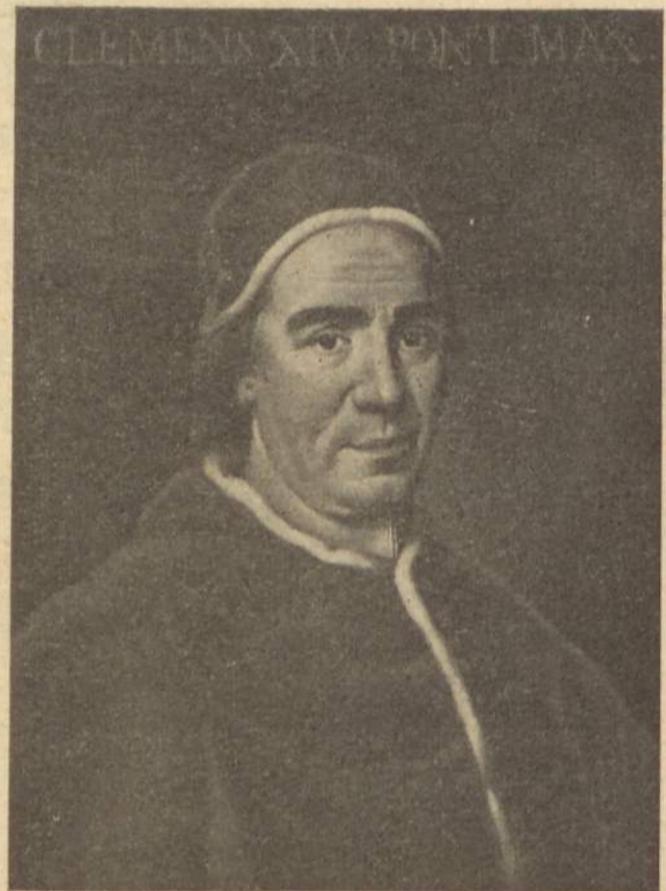
O sr. Marquês de Rio Maior, escritor que vem dedicando o seu interesse à defesa e reabilitação da memória do Marquês de Pombal, publica, agora, o 2.º tomo da obra «O Marquês de Pombal acusado e defendido», com o sub-título «Desabar de lendas e ocaso de calúnias». E o volume vale, merece a nossa atenção, não só pelos argumentos, bem deduzidos, mas também pela revelação de alguns documentos inéditos, que nos colocam na presença dum Marquês de Pombal diferente daquele cujo perfil tinha sido desenhado por outros escritores, que fizem da sua história um caso quase pessoal.

Os trabalhos do sr. Eng. João de Saldanha Oliveira e Sousa (Marquês de Rio Maior) escritos serenamente, com cópia numerosa de documentos novos, hão-de contribuir para um estudo crítico, absolutamente novo, sobre a personalidade, tão discutida, tão injustamente apreciada, pelos seus biógrafos, do notável ministro de D. José. Nem o Marquês foi um verdugo sem coração, nem sob o ponto de vista religioso, deixou de ser cristão e católico. Católico viveu e católico morreu. Mas a expulsão dos jesuítas? argumentarão.

A expulsão dos jesuítas não é uma manifestação anti-religiosa mas uma atitude política. Atitude idêntica, no mesmo período, quase simultaneamente, assumira a mãe católica Espanha.

E tanto assim foi que o Papa Clemente XIV nunca censurou o Marquês de Pombal, antes sempre lhe manifestou o seu apreço pessoal.

A História está cheia ainda de mistérios, que é necessário iluminar a uma luz desapaixonada, serena. Uma das nossas mais discutidas figuras que carece de ser estudada com menos paixão é a do Marquês de Pombal. Os trabalhos do sr. Marquês de Rio Maior são valiosa contribuição para o estudo novo que há a fazer sobre o reconstrutor de Lisboa.



O PAPA CLEMENTE XIV

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XX

DA IMPRENSA: (Atrazado)

O «Voelkischer Beobachter» publicou um relato interessante, acerca dos documentos secretos do Estado Maior francês, que foram encontrados por um chefe telegrafista alemão. O referido jornal escreve:

«Na madrugada de 16 de Junho, a vanguarda de um regimento de reconhecimento passou pela ponte do Yonne, em Sens. Vinte e cinco quilómetros mais adiante, na periferia da cidade de Courteway o primeiro carro blindado encontrou um canhão anti-carro francês, cuja resistência foi rapidamente vencida. Em seguida, a coluna alemã redodrou de velocidade, porque devia atingir a cidade de La Charité e tomar a ponte do Loire. A 10 quilometros do ponto de destino, as fôrças receberam ordem de se deter. Era preciso esperar as outras partes das fôrças que iam um pouco mais atrás.

O comandante deu as suas ordens aos destacamentos de auto-metralhadoras. A perseguição continuou. A primeira fôrça de reconhecimento atingiu o nordeste de La Charité; à direita da rua ficava a estação de caminho de ferro, na qual se encontrava um combóio militar francês. Era um agnífico objectivo para as auto-metralhadoras. Primeiro foram feitos alguns tiros de canhão do carro de assalto sobre a locomotiva, para evitar que o combóio portisse. Depois foi feito fôgo contínuo sobre o combóio, ocupado pelos soldados franceses. Alguns dêstes soldados ripostaram.

«Não podíamos demorar muito — disse ao jornal um dos militares que tomou parte na acção — porque o nosso fim era a ponte. Seguimos pela grande praça até que se fez ouvir uma detonação surda. Presumimos que a ponte tinha ido pelos ares. O inimigo abria fôgo da margem ocidental. As auto-metralhadoras colocaram-se ao longo da margem e cada veículo combateu contra um objectivo conhecido. Os soldados alemães deram provas, neste feito, do maior sangue-frio. Reduzimos ao silêncio, um após outro, os ninhos de metralhadoras. Dentro em pouco, motociclistas atingiam, em jangadas pneumáticas, a outra margem do Loire, formando assim uma testa de ponte.

Pouco a pouco foi escurecendo. Quasi todos os soldados da vanguarda deviam defender a ponte não obstante as fadigas do dia, porque estávamos sem ligação com as nossas tropas. O nosso maior cuidado era o caminho de ferro. Em determinado ponto, numa extensão de quinze quilómetros estavam detidos combóios, devido à destruição de numerosos vagões por uma granada de poderoso

calibre. Na manhã do dia seguinte pudemos ver de mais perto os combóios. Dois mil e quinhentos prisioneiros foram conduzidos para La Charité. Eram todos ocupantes dos referidos combóios.

Um chefe telegrafista procurou no combóio bombardeado os aparelhos de T. S. F. franceses. Entre os destroços das carruagens, descobriu um, que estava construído de maneira muito especial, e que por isso chamou a atenção, resolvendo-se examiná-lo. O referido telegrafista verificou com espanto que dentro da caixa se encontravam documentos preciosíssimos. Esses documentos foram escolhidos por aquele nosso camarada, que, com os rnais importantes, formou três «dossiers», que levou consigo para a sede do regimento. Ali se verificou tratar-se de documentos secretos do Estado Maior francês, abandonados ali pelos militares em fuga».

— Uma companhia de construção foi encarregada de levar para a Alemanha, por ordem do Führer, o vagão-salão histórico de Compiegne. Os preparativos de transporte foram já acabados. O vagão, colocado numa plataforma, será levado por um tractor até à linha de caminho de ferro, e transportado de ali em caminho de ferro para Berlim.

A propósito disto comunicam que combóios directos circulam já entre Berlim e Chevrier. Em poucos dias a via inteira estará aberta ao trâfico até Paris, com o concurso de batalhões de sapadores.

— Na costa do Mar Tirreno, não longe de Roma, o general Ritter von Pohl entregou ao «Duce» um combóio blindado com potentes baterias anti-aéreas, que o Führer lhe enviou, como presente. Mussolini vestia o uniforme de primeiro marechal do Império e era acompanhado do secretário de Estado do Ministério da Guerra, general Soddu.

Assistiram ao acto o embaixador da Alemanha von Mackensen, Pavolini e o secretário de Estado do Ministério da Aeronáutica, general Pricoli. Depois de passar revista à companhia que presfou a guarda de honra, o general von Pohl fez a entrega do combóio em nome do Führer. Disse que Hitler desejava que aquele combóio acompanhasse sempre Mussolini, nas suas viagens, para lhe defender a vida «tão preciosa para o povo italiano como para o alemão». Declarou: «As fôrças aéreas alemãs e o seu chefe marechal do Reich têm o orgulho de oferecer uma bateria ferroviária, que, com dezasseis canhões moderníssimos e de grande potência, representa uma arma muito eficaz nas mãos hábeis dos valorosos soldados italianos, podendo alcançar, ao serviço do Duce, brilhantes êxitos». O Duce respondeu quo aquele acto é testemunha da indissolúvel fraternidade de armas que liga a Alemanha e a Itália, em tempo de paz e de guerra.

Depois de ter inspeccionado as instalações do combóio blindado e de ter passado revista ao pessoal daquele, o Duce e a sua comitiva observaram, da tribuna, alguns exercícios de tiro, com as dezasseis peças anti-aéreas. Na primeira salva foi atingido um alvo que se encontrava a alguns metros da costa. Outros exercícios de barragem, feitos com balas especiais, confirmaram a precisão do tiro da defesa anti-aérea alemã.

No final dos exercícios, o combóio blindado foi entregue às tropas italianas. Na viagem de regresso, os operários agrícolas, aclamaram o Duce.

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Um carácter

**S**OBRE a morte do professor e político sr. Ginestal Machado, o *Jornal de Notícias*, do Pôrto, publicou a seguinte interessante local, que transcrevemos com a devida vénia. Assina-o Eduardo Noronha:

«Este professor há dias falecido, que mereceu de tôda a imprensa palavras de saudoso pungimento, pertenceu ao corpo docente do liceu de Santarém, desempenhou as funções de deputado e presidiu ao gabinete conhecido pelo seu apelido, élo fugaz na cadeia ininterrupta de ministérios dos primeiros tempos de regime republicano.

Nunca falei com o ilustre extinto, mas ocorreu entre mim e él um incidente, que caracteriza a sua índole de espirituosa tolerância.

Todos têm o seu fraco, a sua mania. Gostei sempre de trazer na lapela do casaco uma flôr. Era a minha condecoração. Algumas posso, mas só as usei fardado. No Pôrto quando ali vivi, ganhei a aposta de trazer durante meses uma camélia diferente; em Lisboa, caprichei em florir o meu modesto jaquetão ou sobrecasaca com um cravo bonito — o dr. Fiel Viterbo, floricultor primoroso, dignou-se honrar-me, batizando uma espécie nova dessas flôres com o meu nome.

Ambos nos barbeavamos no salão «Arte Nova», no largo D. João da Câmara. Um dia, o Oliveira, oficial que de preferência me escelhoava, diz-me:

— O sr. dr. Ginestal Machado, disse-me que lhe preguntasse se era capaz de usar um cravo encarnado e verde?

Percebi a alusão, a «piadinha». Não sendo político abstive-me de aderir. Respondi de pronto.

— Diga ao sr. dr. Ginestal Machado, que se él é capaz de obter um cravo dessa côr eu o usarei, pela novidade.

Riu-se. O caso ficou por aí. Decorridos alguns dias, escrevi em fundo, no *Diário de Notícias*, um artigo intitulado «Cravos». Referia-me ao caso, por alto, de forma a só él perceber e reclamava o prometido.

Não veio o cravo rubro verde, mas veio um lindo ramo de cravos dos mais bonitos que se têm produzido no país.

Finou-se na época dos cravos. Não me foi possível mandar-lhe as flôres que a lembrança do facto exigia; mas enviei-lhe do fundo da minha alma a saudade, o pesar, que a recordação longinqua me sugeriu, preito devido a um devotado e preclaro português, de quem sempre ouvi dizer bem.»

## Manuel Alberto Soares

**N**O dia 9 do corrente o *Diário da Manhã* lembrou que fazia 28 anos, que miseravelmente assassinaram à porta do Hotel Francfort, na rua de S. Justa, o 2.º tenente da Armada Portuguesa, Manuel Alberto Soares. Nesse mesmo dia a sua noiva D. Maria do Carmo Cerqueira de Vasconcelos, filha do falecido coronel Alexandre Eloy Pereira da Rocha Vasconcelos, ao ter conhecimento da barbaridade cometida por um dos muitos grupos de bandidos que impestavam o país, pôs termo à vida com um tiro de pistola.

Lembra muito bem o *Diário da Manhã* que, felizmente, estamos livres dessa cambada de traficantes, graças à intervenção da Ditadura Militar que em 28 de Maio pôs ponto final nesse desvairo constante que sobressaltava, tristemente, o povo ordeiro de Portugal.

## Colete Encarnado

**E**M homenagem do Ribatejo à festa brava, organizou a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira a festa do Colete Encarnado, que dedicou à Imprensa do Concelho e da Capital.

Fomos no sábado de tarde. Já se não encontrava um quarto no Hotel. Decididamente Vila Franca, a que tiveram a má ideia de chamar a Sevilha portuguesa (como se houvesse alguma coisa que se compare com esta interessante e curiosa Vila do Ribatejo) não tem condições para acomodar duas centenas de turistas que ali vão atraídos pela grande propaganda que se faz. Necessita a laboriosa Vila de um, dois ou três Hoteis com quartos decentes e algumas comodidades que amenizem o viajante, que ali luta com falta de água e aceio. Bem sabemos que as festas em Vila Franca são de pouca duração, mas também sabemos que sem comodidade não há satisfação para a elas se assistir.

\* \* \*

Fomos a tôdas as manifestações demonstrativas da vida ribatejana. Não desgostámos, e, dizemos não desgostámos, porque aquele jantar do Colete Encarnado aborreceu-nos de sobremaneira. Já por mais que uma vez tivemos ocasião de dizer que essa «comida» é mal organizada. Principiámos a fingir que jantávamos às 10 e 30 da noite. Um jantar sem alma, sem vida e sem alegria, com a caldeirada sem gosto e fria e, com a vitela assada, que só apareceu perto da meia noite. Trinta escudos custou aquela pepineira, com os dois pratos que acima citámos acrescidos de arroz doce, fruta e bom vinho. Mas que mal servido foi aquilo, perdão o jantar, se querem que assim lhe chamemos. Os creados que devem ser distribuídos, 1 por cada 8 pessoas estavam para 30 ou mais. Então os Senhores organizadores não sabem o que tem sucedido nos demais anos...?

Valha-nos Deus...!

\* \* \*

Vimos campinos montados e fardados a rigor e que iniciaram as festas; fômos ver «apartar o gado», que já estava apartado (isto também se não faz); a entrada de toiros, um dos quadros de maior beleza ribatejana e que o povo tanto aprecia; vimos ainda a Missa Campal, celebrada pelo sr. Bispo de Vatarba, que chegou de Lisboa acompanhado pelo nosso querido Director, sr. Conselheiro Fernando de Souza e finalmente assistimos, ainda no Colete Encarnado, à exibição dos ranchos populares do Ribatejo. Num estrado, vimos os fandanguistas que exibiram quatro modas de fandango. Há no Ribatejo quem chega a dançar vinte modas. Gostámos dos cânticos regionais; cantou bem o Augusto (Nona) e agradou o grupo de pescadores. Sobre descantes e guitarradas (perfeita lenda) ouvimos a Amália Rodrigues e a Ercilia, que o público tanto aprecia, mas que naquele momento não a soube ouvir. Sobre descantes e guitarradas... muito longe...

\* \* \*

Boa toirada, enhente completa e gado bom. João Branco Nuncio esteve admirável; Simão da Veiga deixou colher a montada com grande estrondo e prejuízo para o animal. Rangel e Arruza trabalharam bem e conseguiram manter a assistência em emoção durante algum tempo. Depois, foram colhidos e seguiram-se aquelas partes «gagás» muito conhecidas do público «batido» nas corridas e dos aficionados da velha guarda. Os «ollés» ouviram-se muitas vezes, mas dumas pessoas que estão habituadas a ver o Sporting e o Benfica.

Não recebemos convite para as festas, nem interessava, porque também não levamos nada pela crónica.

## Desfazendo uma divagação

Os jornais de Madrid, de 18 do mês passado, inseriram a seguinte nota:

«Por ter sido publicado no último número da revista «Fotos» um artigo que poderia ser interpretado como ofensivo para Portugal, foram severamente castigados o autor desse artigo e a revista citada».

# Rateiro dum repórter

IV

## Saôna, reliquia da Siria

Evocação das cruzadas — Ruínas que falam... — Duas bandeiras, duas raças — Espreitando o deserto... — Visão medieval — O vale sagrado de Kadiska

Por JORGE RAMOS

**E**duma melancolia bíblica a vastidão nua que, sob um sol escaldante, abrangemos da estrada que nos conduz a Saôna. O que a expressão *paísagem* define não se pressente: na trágica mudez que embebe a planície calva, onde em vez de árvore que denuncie cântico de vida, só páira a súplica elegíaca dos penedos, que dir-se-iam encasquilar-se, como animais fabulosos, na agonia perpétua duma sêde infernal, à luz incendiante da tarde, a desolação toma o aspecto impressionante dum taciturno mistério.

Distante, alonga-se o mar de areias, sacudido por vezes pela tempestade dos tufoes. Adivinhamo-lo no geito de ondas — no imóvel contorno das ondulações do deserto, que surgem, ao longe, de Tyr a Antioquia.

Avistamos Saôna ao empalidecer do dia. A mancha do crepúsculo roça pelas ruínas ciclópicas das velhas fortalezas que abrem hoje pessagem à terra outrora santificada pelos peregrinos: É uma sombra que se entranha numa sombra...

\*\*\*

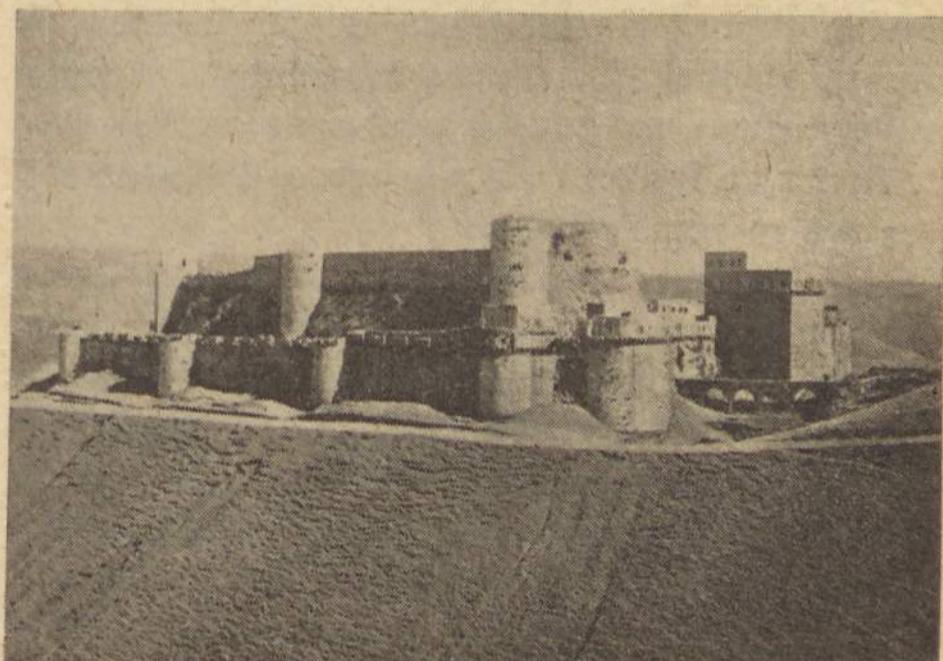
Nas ruas estreitas, por onde há séculos passaram, graves e silenciosos, mercadores hebreus, há em cada portal, em cada pedra, qualquer vestígio de legenda guerreira e histórica que não perdeu ainda o brilho místico e heróico. Julgamos, a cada passo, ver surgir o vulto hierático dum desses monges-cavaleiros do Templo, que oraram nas torres dos fortins. Mas a corte magestosa do passado dilui-se num claro escuro tornando imperscrutável a visão daquela época em que de Saint Gilles e de Marselha vinham aventureiros trocar os finos tecidos da Bretanha por brocados de Antioquia e tapeçarias de Tripoli.

São testemunhos duma grandeza de oito séculos os castelos dos condes de Saôna, cercados de torres — como o de Shayoun, imponente e maciço, a defrontar audácia de assalto, baluarte inexpugnável que uma muralha decrépita tenta ainda abraçar. Ao esplendor ofuscante do sol abrazador, erguem-se

ossudas e esguias, num dramático arrepêlo, as torres de Chartel-Blane e de Safita. Perto do «Krak» dos cavaleiros, paramos diante do «djag» de Markab, — monumentos cadáveres em cujas veias de pedra, mumificadas pela lenda, pulsa o prodígio da arquitetura militar do século XII. O nosso olhar perde-se na escuridão de remotas eras, quando admiramos as ruínas de algumas praças fortes, onde os árabes e depois os bizantinos sucederam aos fenícios e aos hititas da antiguidade. Caíram em poder dos mussulmanos, foram quase destruídas, mutiladas, desfiguradas. Mas guardam intactas o sôpro criador que as fez surgir. Sópra nestas ruínas como em misteriosas harpas um vento carregado de obras heróicas, que vem do oceano da História...

Em plena montanha aluiça o castelo-fortaleza de Shayoun é uma aparição na rocha gigantesca, montando a guarda épica no meio da desordem das penedas escalvadas. Esta visão deve ter uma voz subterrânea, e para a ouvir descemos, através de muralhas quase desfeitas e de parapeitos de pedra, até ao fundo da ravina; corre lá em baixo, uma água que canta...

Esmaga a nossa humana pequenez o gigantismo



O castelo-fortaleza de Shayoun na solidão das escarpas aluitas, imponente e calmo...

tremendo da falésia calcárea raiada de tons de púrpura como fios de sangue: sobe dum lado a escarpa enorme da rocha viva e lisa como a tentar incrustar-se no azul do espaço. Depois, do alto das torres que se desenham em semi-círculo tôdas as pedras do castelo parecem cintilar nesse oiro vermelho e nesse lilaz esquisito que têm tôdas as pedras da Síria.

Da sombra fria do fôsso destaca-se o espantoso pilar monolítico que sustentava a ponte levadiça.

— *Djebel Ansaneh!* indica-me o sírio maronita que me acompanha.

Os restos da cintura de muralhas do castelo bizantino é um caos inextricável de pedras. Julgo ver os guerreiros do imperador Zimicés, lança em riste, olhar aquilino, ouvido atento ao menor ruído, de atalaia nas torres que contemplam o deserto longínquo.

O pavilhão dos condes de Saôna (côrte guerreira, opulenta de poderio e de fausto) hasteou-se aqui, talvez no mais alto dos torreões onde, depois, em 1118, quando do cerco de Saladino, tremulou a bandeira do emir. O vento quente, que beijou num relâmpago, a toalha de areia, sussurra-me o mistério litúrgico das orações do Islam. Passamos a porta que se abre em forma de gruta. No minarete concentra-se a solidão dum claustro e o silêncio dum sarcófago. Não! nenhum *muezim* voltará a chamar aqui os fieis de Mahomet à oração do entardecer... Na sala árabe — alabastro e mármore — já não paira o perfume de sândalo que a filha do rei deixava atrás de si ao sair do banho... Talvez pela quietação sobrenatural da noite, o fantasma de Roberto «O Leproso» vagueia por estes lugares povoados de lendas, onde tudo respira um tumulto de almas tempestuosas e de paixões violentas, onde tudo é selvático, terrível, solitário, legendário...

*Kalaat-el-Hozn*, desenha na colina o seu perfil — imagem de força calma e de serenidade. Inscrições com que o sultão Bybars quiz assignalar as suas vitórias, sulcam as pedras destas muralhas, — que também viveram depois um ambiente de monástica tranqüilidade. Exala-se uma paz religiosa que nos faz viver por momentos quase os dois séculos que aqui viveram os Hospitaleiros de S. João... O mesmo recolhimento, a mesma unção, flutuam como aroma espiritual na grande galeria de capiteis góticos. A flor de lys da França recebe o beijo do sol através das rosáceas quebradas...

Da capela romana, onde outrora os monges-guerreiros temperavam na fé a porção de heroísmo que os tornava invencíveis nas tremendas pelejas, desce-se ao labirinto das salas subterrâneas (onde os Templários praticavam os secretos rituais da ordem) e das janelas ogivas o nosso olhar perde-se no horizonte prodigioso no desejo de surpreender a passagem de alguma caravana...

\* \* \*

Deambulamos pelas ruelas da cidade mais características da Síria. Os olhos escuros das mulheres

(crepúsculos de África contendo todos os feitiços dum impenetrável magia) brilham como o luar no basalto negro de Haquib. Ao cair da tarde vemo-las entrar nas mesquitas, por cima de cujos muros sorriem para a rua braçadas virginais de perfumosas laranjeiras...

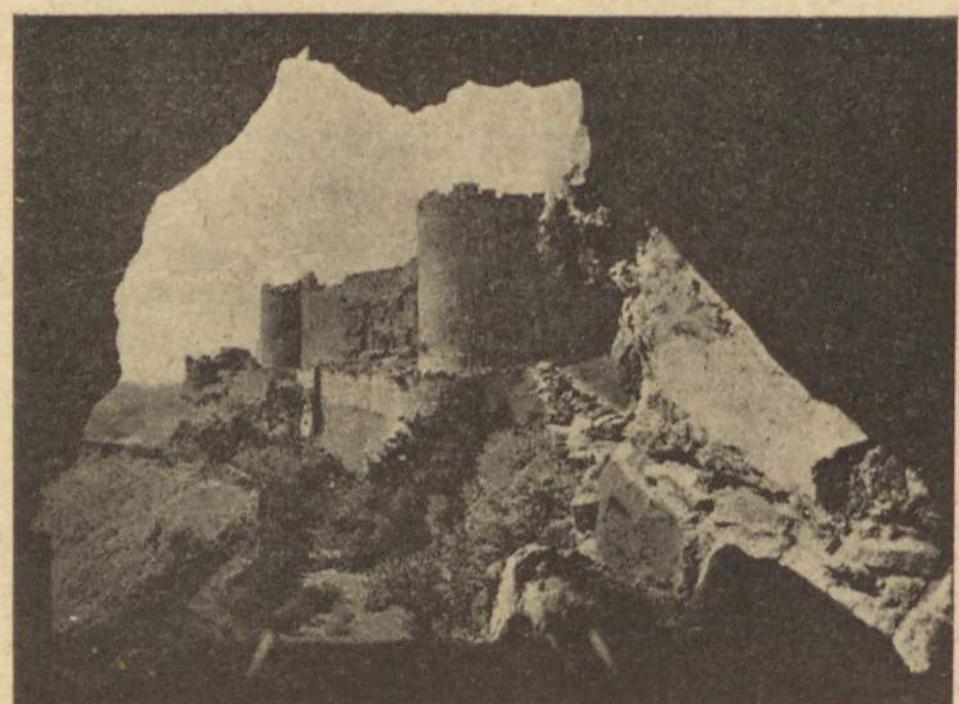
Atrás de nós, esfuma-se pouco a pouco, o bulício do mercado — sussurro de raças: turcos, sírios, árabes, hebreus.

Entramos na Catedral. Deante da austeridade da fachada nosso espírito retrocede no tempo e no espaço até à época das cruzadas: flamejam espadas em alas de gentis-homes e de cavaleiros junto ao pórtico solene. Homens de armas, escravos fenícios... Estamos no século XIII. Celebra-se o casamento do príncipe de Antioquia com a rainha de Chypre. É a França medieval que ressurge... Tancredo e Bohenun, Eschive, Melisande, Guillemete... Mas a visão desfaz-se, sóme-se rápido o encanto da fantasmagoria. Dentro, uma augusta quietude, silêncio mortal. Nas três naves suntuosas nos pilares rendilhados, adejam como asas de fogo, auriflamas votivas. O sol mussulmano, (brasa e sede) faz-se cristão através dos vitrais, entrando docemente, — carícia flava, espuma de luz...

Sáio de vagar, sem um ruído, como para não despertar nenhuma das emoções que ficaram a sonhar no meu espírito... Cá fora, Moneb, o sírio que me acompanha, segue com a vista o jumento branco duma vendedora de limões doces...

Caminhamos, silenciosos. No extremo da cidade, para lá do bairro hebráico, distingue-se num dos flancos do Sibano o vale sagrado de Kadiska onde os últimos cedros bíblicos perpetuam a floresta de Salomão.

O cemitério árabe dorme na sonolência da tarde o profundo silêncio dos abismos da morte, e nos sonhos, inundados de sol, passam lentos, estranhamente lentos, os dromedários...



O «Krak» dos cavaleiros, em Saôna, sentinela do deserto com oito séculos...

# Capitão Américo dos Santos

## IMPRESSIONANTE HOMENAGEM AO ILUSTRE ADMINISTRADOR DO CONCELHO DE SINTRA

**C**ONSTITUIU uma significativa homenagem, o banquete realizado no dia 28 do mês passado, ao Capitão Américo dos Santos, ilustre oficial da arma de aeronáutica e Delegado do Governo no Concelho de Sintra.

Três centenas de convivas assistiram ao banquete, o qual teve lugar no Casino de Sintra, cedido especialmente para este fim.

Da comissão promotora da homenagem faziam parte, entre outros, os srs. Padre Amaro Teixeira de Azevedo, Eduardo Frutuoso Gaio, Domingos Veloso Lima, Armindo Marrazes, dr. Branco Guerreiro, Joaquim Mario Garcia Cunha, Claudio Guimarães, Alberto Tota, Francisco Fons, Francisco Costa.

Na mesa de honra, presidiu o sr. capitão João Soares, presidente do Município e grande amigo do homenageado. Foi o capitão João Soares, portador das saudações do sr. Ministro do Interior para o capitão Américo dos Santos e representou no acto o sr. coronel Lobo da Costa, ilustre Governador Civil do Distrito e também grande amigo do festejado.

A direita do sr. cap. João de Sousa Soares, sentaram-se, o homenageado, dr. Jacinto Carreiro, presidente da Comissão Concelhia da União Nacional; dr. Alvaro de Vasconcelos, antigo delegado do Ministério Público na comarca e grande e querido amigo do concelho; à esquerda, os srs. Padre Amaro Teixeira de Azevedo, tenente-coronel Vilardebó e mais individualidades.

Falaram aos brindes, o sr. Padre Teixeira de Azevedo, o qual como presidente da comissão promotora da festa, disse dos seus quarenta anos de sacerdócio, garantia para que a sua atitude não fosse tomada como especulação política, mas apenas levado a homenagear um homem de bem e contribuir para o engrandecimento da Vila de Sintra. Prestou homenagem às altas qualidades do sr. capitão Américo dos Santos, citando, a finalizar, a máxima de St.º Agostinho, a qual nos diz, que devemos ser transigentes para com os homens, mas intransigentes para com o mal.

O sr. dr. Jacinto Carreiro, que falou seguidamente, manifestou o apoio aberto e significativo que a União Nacional do Concelho resolveu dar àquela homenagem. Enalteceu também as superiores qualidades do ilustre administrador do Concelho de Sintra.

O sr. dr. Alvaro de Vasconcelos, figura prestigiosa e grande nacionalista, proferiu um vibrante discurso, que foi interrompido com freqüência, por aplausos e apoiados.

Falou, depois, o nosso Director sr. Carlos d'Ornellas, na qualidade de presidente da Junta de Freguesia de Almargem do Bispo e amigo do homenageado, dizendo:

«Estou aqui como seu amigo pessoal e como Presidente da Junta de Freguesia de Almargem do Bispo, lugar que os meus inimigos me arranjaram, convencidos de que me atiravam de «pernas ao ar» como se eu fosse capaz de, na minha situação oficial, deixar de fazer o que eles fizeram na mesma Junta, durante uma boa dezena de anos, alugando as propriedades que eram e são pertença da mesma Junta, aos seus filhos e a si próprios pela importância que lhes convinha. Enganaram-se. Modificaram-se as coisas e parece-me que regularmente me tenho feito desempenhar da minha espinhosa missão, e digo isso, porque já me quizeram «correr» por três ou quatro vezes, o que não conseguiram. Já se sabe que, em geral, quando pretendem alijar uma pessoa do seu cargo é porque ela vale alguma coisa – modéstia à parte – ou pelo menos, não serve para o que elas querem.

«Mas eu fui para Almargem do Bispo para servir o Estado Novo. Quasi todos V. Ex.<sup>as</sup> sabem que sou um incorrigível monárquico, que tem o devido respeito por todos os seus adversários políticos.

«Pois parece-me que ainda não reimplantei a Monarquia na Freguesia, nem prejudiquei os interesses do Estado. Pelo contrário. No meu lugar só me tenho limitado a servir com honra a Nação».

Referindo-se ao homenageado disse:

«Conheci-o, quando alguns maus políticos e fingidos amigos da Vila de Sintra quizeram fazer vencer certa intriga Bélmido-Américo; conheci-o ainda mais, quando eu, Presidente da Junta de Freguesia de Almargem do Bispo, despedi um coveiro bebado e ladrão e em resposta logo apareceu uma exposição assinada por uma suposta delegação política da mesma Freguesia, delegação esta que até então nunca havia

sido constituída por falta de competência e accão, acusando-me de que eu perseguia «um humilde trabalhador». Conheci ainda o Capitão Américo dos Santos, quando pretendiam afastá-lo do seu amigo e sr. Capitão João Soares.

«Aqui tem pois o meu amigo Américo dos Santos o motivo porque aqui estou. Tenho por si admiração como já disse, porque também como defensor do Estado Novo, é um honrado cidadão e como amigo particular, uma pessoa honesta e politicamente honesta.

«Pois, por tódas essas suas qualidades, o ilustre Administrador do Concelho é uma pessoa que nos merece o máxima respeito e a dedicação de todos os que honestamente trabalham pelo Estado Novo.

«É preciso, meu caro Américo dos Santos e meus Senhores, dizer a toda essa gente da Vila, que se quere subir, se quere empregos e lugares chorudos, que os peçam a quem devem pedi-los, e que se não esforcem a fomentar intrigas, porque a intriga não vence. Não voltem ao desatino daquela política mesquinha que em Portugal se usou de 1911 a 1923.

«Quem fala a V. Ex.<sup>as</sup> é um político que nunca ocupou um lugar do Estado com remuneração. – E agora dirão os que me não conhecem... Porque nunca lho deram... Não senhor, não é Verdade.

«Um homem com vida política fóra e dentro do jornalismo, que durante 8 anos correu as prisões de S. Juião da Barra, Trafaria, Mafra, Aljube do Porto e Penitenciária estando preso 5 anos, e que acompanhou Gomes da Costa, desde o grito de revolta em Braga até Lisboa e ainda que sempre tem defendido honestamente a situação, se não tem um lugar dos que muitos ambicionam, é porque não quis e não quere. Prefere andar sozinho no seu país, limitando-se a cumprir as ordens do Chefe.

«Troquem os maus políticos e esses intriguistas, que lá fóra querem derrubar os que trabalham honestamente, e assim o Estado Novo, todos os seus rancores políticos e mesquinhos pelas palavras de Salazar! «Trabalhar, sim, pela Nação e não contra a Nação».

Em homenagem ao Capitão Américo dos Santos, o poeta Silva Tavares, leu o seu poema «Ronda de Geovah», sendo dolorosamente aplaudido.

O sr. Alberto Tota, afirmou num breve discurso, que ao lado do homenageado e do sr. capitão João Soares, «todos vão para onde melhor houver que ir a bem do Concelho».

O sr. Capitão João de Sousa Soares, que principiou por abraçar o seu camarada homenageado, focou o vulto do capitão Américo dos Santos, «paladino do 28 de Maio, oficial valente e lealíssimo, que ajudou a expulsar os inimigos internos da Pátria».

Afirmou seguidamente, que nenhuma intriga conseguiria quebrar a amizade solida que o liga ao cap. Américo dos Santos, acabando por erguer a sua taça saudando no homenageado, a alma heróica do Exército Português, que no 28 de Maio soube reatar as virtudes ancestrais da Raça. Bebeu depois, por Carmona e Salazar, que nesta hora tão difícil, intelligentemente estão conduzindo os destinos de Portugal Eterno.

Finalizando, falou o homenageado que em breves e comovidas palavras agradeceu a festa que lhe dedicaram.

\* \* \*

Foi oferecida ao sr. Capitão Américo dos Santos, uma miniatura em cerâmica, da imagem do Santo Condestável, patrono da Corporação dos Bombeiros daquela Vila.

Também o sócio mais velho e fundador da Adega Regional de Colares, sr. Francisco Paulo ofereceu uma taça de prata com inscrições.

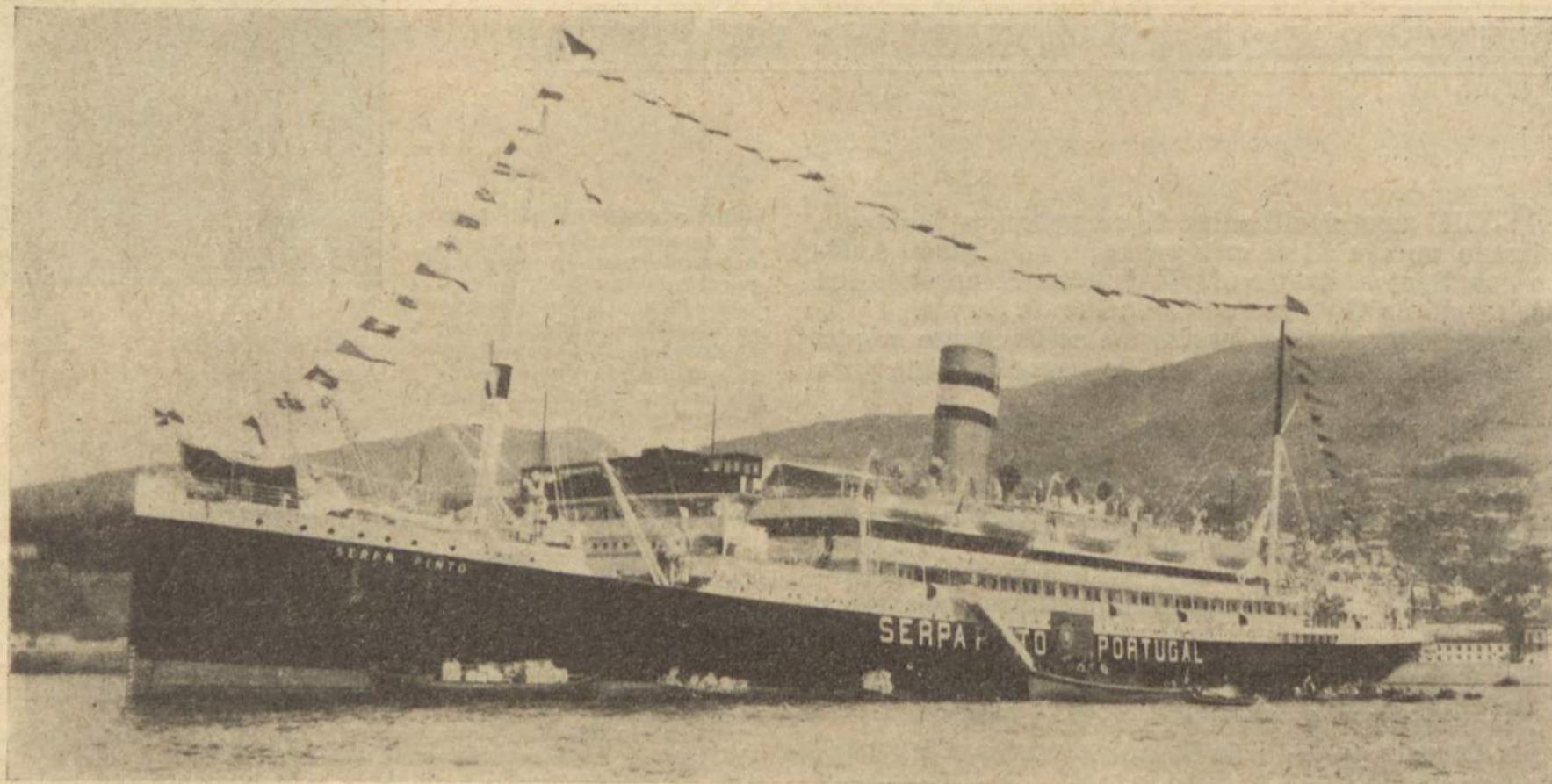
Entre os telegramas dirigidos ao homenageado, figuram os dos srs: Governador Civil de Lisboa, comandante dos Sapadores Bombeiros, pároco de Colares, capitão Barros Queiroz, Preventório de Colares, Visconde da Idanha, dr. Fernando Pizarro, Carlos Andersen e esposa, dr. Nunes Claro, dr. Almeida Rio, actor Estevão Amarante, D. Beatriz Arnut e das terras do Concelho, como, Colares, Sintra, Praia das Maçãs, Almoçageme, Pero Pinheiro, Janas, Mucifal, Algueirão, S. João das Lampas, S. Pedro de Sintra, etc.



CAPITÃO AMÉRICO DOS SANTOS  
Administrador do Concelho de Sintra

# O novo paquete «Serpa Pinto»

da Companhia Colonial de Navegação  
vai inaugurar as suas viagens ao Brasil



O NOVO PAQUETE «SERPA PINTO»

No dia 12 do corrente, o novo paquete «Serpa Pinto», da Companhia Colonial de Navegação, parte para a sua primeira viagem ao Brasil, carreira em que ficará, por determinação da Junta Nacional da Marinha Mercante, a fazer serviço regular de passageiros e carga.

Trata-se, como se sabe, do mais luxuoso e do mais rápido dos nossos paquetes. As condições, em que fêz agora a sua primeira viagem às nossas colónias de África — veio em 24 dias de Lourenço Marques a Lisboa, com todas as escalas normais e duas escalas extraordinárias — mostram bem as grandes possibilidades desta excelente unidade.

As suas acomodações, desde os camarotes de grande luxo, até às higiénicas instalações para centenas de emigrantes, recomendam-se sobremaneira e honram, em qualquer parte, a Marinha Mercante Nacional.

As principais características do «Serpa Pinto» são as seguintes:

|                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| Comprimento . . . . .            | 142 metros         |
| Bôea . . . . .                   | 17,64 metros       |
| Pontal . . . . .                 | 10,52 metros       |
| Guindastes hidráulicos . . . . . | 12                 |
| Tonelagem bruta . . . . .        | 8.266,62           |
| Tonelagem líquida . . . . .      | 5.100,31           |
| Tonelagem D. W. . . . .          | 5.312              |
| Frigoríficos . . . . .           | 27.210 p3          |
| Máquinas 2 . . . . .             | Quádrupla expansão |
| Fôrça . . . . .                  | 6.000 HP.          |
| Velocidade . . . . .             | 15 milhas          |
| Combustível . . . . .            | Óleos              |

Acomodações para passageiros em 116 camarotes:

- 1.<sup>a</sup> classe — 54 camarotes 73 passageiros.
- 2.<sup>a</sup> classe — 37 camarotes 106 passageiros.
- 3.<sup>a</sup> classe — 25 camarotes 109 passageiros.
- 3.<sup>a</sup> suplementar (Lotação consoante as necessidades).

## PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 145, II série, de 25 de Junho, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da garantia de anuidade (juros e amortizações) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 730.439\$50.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da garantia de anuidade (juros e amortizações) da linha férrea da Boa Vista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 488.257\$75.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 17 de Junho, publica o seguinte :

## Repartição dos Serviços Gerais

## Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 11 do corrente :

Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, engenheiro chefe da 4.ª Repartição — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Joaquim Figueiredo, mestre de obras, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

TELEFONE 2 7905  
PAPELARIA E TIPOGRAFIA VIANA

## SUCESSORES

NAZARETH FERREIRA & FERREIRA, L.º DA

FUNDADA EM 1880

Casa especializada em: LIVROS DE ESCRITURAÇÃO  
COMERCIAL

Fornecimento completo para: BANCOS, COMPANHIAS  
E ESCRITÓRIOS

59-Rua da Conceição-61 LISBOA 64-Rua da Prata-66

O «Diário do Governo», n.º 141, II série, de 20 de Junho, publica o seguinte :

Por despacho de 14 do corrente :

José Pereira Serra, condutor de obras públicas, contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 145, II série, de 22 de Junho, publica o seguinte :

Por despacho de 19 do corrente :

Dr. João de Matos Rodrigues, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 145, II série, de 25 de Junho, publica o seguinte :

Por despacho de 19 do corrente :

Albano Castel Branco Pires Marques, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 20 do corrente :

António Simões Duarte, fiscal contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Maria Anjos Rebêlo, escrivário de 2.ª classe — idem, idem.

# O ideal da Pele

# GLYCOL

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a tôdas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura tôdas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, morde-duras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade  
e principais farmácias

FRASCO 12\$00

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 2\$00  
em sélos do correio, nome e morada

O «Diário do Governo», n.º 140, II série, de 19 de Junho, publica o seguinte :

#### Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovados os seguintes tipos de carruagens inteiramente metálicas, sobre *bogies*, adquiridas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses na América do Norte, conforme projectos que ficam arquivados na referida Direcção Geral, as quais se destinam a combóios rápidos e tranvias :

- 1.º tipo — carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classe ;
- 2.º tipo — carruagens de 2.ª classe e restaurante ;
- 3.º tipo — carruagens de 3.ª classe ;
- 4.º tipo — carruagens de 3.ª classe e furgão grande ;
- 5.º tipo — carruagens de 3.ª classe e furgão pequeno.

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com as áreas de 18<sup>m²</sup>,87 e 403<sup>m²</sup>,50, para alargamento da passagem de nível ao quilómetro 108,738,38 da linha férrea do Minho.

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

recer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 25<sup>m²</sup>,50, situada entre os quilómetros 103,764,60 e 103,774,60 da linha férrea do Minho, para construção de um abrigo no apeadeiro da Senhora da Agonia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mesmo decreto, o projecto da modificação a fazer na estação de Funchal, da linha do Sul, para estabelecimento de uma linha de manobras.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de caminho de acesso à passagem de nível ao quilómetro 28,255,20 da linha férrea do Douro.

### Fábrica de Papel da Abelheira TOJAL — LOURES PAPEIS DE TODOS OS TIPOS

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

## DROGARIA MARITIMA DE ACÁCIO JORGE

BROCHAS — PINCEIS — ESCOVAS — VASSOURAS — DROGAS — PRODUTOS QUÍMICOS  
E FARMACEUTICOS — ALVAIADES, TINTAS E VERNIZES das marcas GAIOTA  
e COURACADO — Depositário das Tintas de Esmalte, marcas VOGA e BENGALINE

84-Rua da Esperança-86

Telefone: 61333

FORNECEDOR DA C. P.

## AZULEJOS

Fábrica Sant'Ana — Executa qualquer estilo  
E FAIANÇAS ARTÍSTICAS GÉNERO ANTIGO,  
NÃO COMPRE SEM VISITAR O DEPÓSITO DA

Rua do Alecrim, 91-97 — Telefone 22537-8 1592 — Lisboa

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

Exposição do Mundo PortuguêsA inauguração do Pavilhão dos Portos e Caminhos de Ferro

«Na história das Obras Públicas em Portugal, há três períodos notáveis:— POMBAL, FONTES e SALAZAR.

No período Pombal, os técnicos eram estrangeiros.

No período Fontes, o crédito foi estrangeiro.

No período Salazar, a técnica e o crédito são nacionais».

**O sr. Ministro das Obras Públicas apreciou e louvou o trabalho da construção do interessante pavilhão—obra executada e construída por ferroviários**

No passado dia 23 inaugurou-se o Pavilhão dos Portos e Caminhos de Ferro. Às 18 horas — hora marcada para a inauguração — chegou o sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. Eng. Vasconcelos Correia, que era aguardado pelos srs. General Raul Esteves, Capitão Mário Costa, do Conselho de Administração da C. P., Eng. Branco Cabral, incansável organizador e Director do novo pavilhão, Conselheiro Fernando de Souza e Carlos d'Ornelas, directores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e Dr. Augusto de Castro e mais funcionários superiores dos Caminhos de Ferro. Seguidamente chegou o sr. Ministro das Obras Públicas que foi recebido pelas entidades já indicadas e mais os srs. eng. Lima Henriques, Director Geral da mesma Companhia; coronéis Vicente Ferreira, Alexandre Lopes Galvão, Mário de Campos; eng. Ramos Coelho, presidente da Ordem dos Engenheiros, eng. Carlos Alves, Director do Porto de Lisboa; eng. Cancella de Abreu, Guilherme Cardim, eng.<sup>os</sup> Pedro de Brion, Campos Henriques, Pereira Barata, Manuel Campelo, Bravo, Barbosa Pita, Dr. Carlos Lopes, Manuel Monteiro, antigo director da Alfândega de Lisboa, Dr. António Centeno, eng. Carlos Santos, Dr. Tavares d'Almeida, Afonso Dornelas, eng. Vaz de Almeida, Mateus Gregório da Cruz, Xavier Esteves, Viriato Canas, eng. Sá e Melo, Arquitecto Cotinello Telmo, etc.

Após os cumprimentos, já no Pavilhão, o sr. Eng. Vasconcelos Correia disse:

«Em nome dos Caminhos de Ferro Portugueses cabe-me a honra de dirigir a V. Ex.<sup>as</sup> Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Senhor Sub-Secretário das Obras Públicas, os nossos agradecimentos pela sua presença ao acto da inauguração do Pavilhão dos Caminhos de Ferro e Portos.

Desde a primeira hora, após a publicação da «Nota Oficiosa» de S. Ex.<sup>a</sup> o Senhor Presidente do Conselho, de 26 de Março de 1938, nos preocupámos com o que seria oportuno fazer para correspondermos às intenções altamente patrióticas de S. Ex.<sup>a</sup>, quando afirmava: «As Comemorações Centenárias são acima de tudo grande festa nacional, festa para todos os portugueses do Mundo e em que todos podem e devem colaborar de maneira efectiva».

Dada a função primacial que cabe aos Caminhos de Ferro quando há movimentos excepcionais de passageiros, e desejando as empresas ferroviárias do País cumprir essa função por forma a não merecerem censuras, procedeu-se imediatamente ao estudo das medidas que conviria pôr em prática para se garantir ao público um serviço satisfatório.

A maior preocupação que se apresentou desde logo, foi a de obter material circulante que, oferecendo comodidade, fosse também suficiente, em quantidade, para fazer face ao intenso movimento de passageiros que era lícito esperar como consequência das importantes festas previstas.

Todos sabem que a demorada crise que os caminhos de ferro têm atravessado não permitira a aquisição de novas unidades para transporte de passageiros, nem tão pouco a conveniente conservação e modernização das antigas.

Em face desta situação tiveram os caminhos de ferro de expôr ao Governo as dificuldades que previam para assegurar

o tráfego durante as Comemorações Centenárias, e de lhe propôr as medidas que julgavam indispensáveis para se remediar a insuficiência de material circulante tanto em quantidade como em qualidade.

Felizmente, o caminho de ferro encontrou o necessário apoio, para a resolução do problema, na pessoa do actual Ministro das Obras Públicas, animador apaixonado e incansável de todas as realizações progressivas. S. Ex.<sup>as</sup>, com a sua habitual decisão e conhecida largueza de vistos, conseguiu pôr em prática medidas, ao abrigo das quais a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em perfeita colaboração com o Governo, pôde preparar contratos para as encomendas de material circulante, que, se não tivesse surgido a guerra, estaria a estas horas prestes a entrar em serviço.

As encomendas preparadas diziam respeito a:

28 carruagens — que seriam fornecidas por uma casa americana.

20 automotoras — que seriam construídas por uma casa alemã e 12 tractores Diesel — a fornecer por uma casa inglesa.

Quando tudo estava combinado até aos mais insignificantes pormenores, e os contratos respectivos prontos para ser assinados, rebentou a guerra.

Só o contrato relativo às 28 carruagens americanas teve seguimento. Temos esperanças de que este material agradará por completo ao público. Dentro de poucos dias algumas destas carruagens entrarão em serviço na linha de Lisboa ao Pôrto.

Nenhum dos outros contratos pôde ter efectivação até agora.

Pena foi que as automotoras escolhidas não tivessem chegado a ser uma realidade para entrarem agora em serviço. Neste pavilhão encontra-se no entanto o respectivo «Modelo», que nos foi enviado pela casa com que estavamos contratando a sua construção.

Estamos convencidos de que o tipo de automotoras escolhido prestaria bons serviços e que o público as acolheria com simpatia.

A situação criada pela guerra era, porém, de tal ordem que tivemos receio de que o próprio contrato com a casa americana não pudesse ser fielmente cumprido. Se tal acontecesse ver-nos-íamos sem as novas carruagens na altura em que elas mais necessárias eram.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolreu, por isso, tomar precauções que lhe permitissem ter, sem a menor dúvida, melhor material circulante por ocasião das festas, ainda mesmo que não chegasse a tempo o que acabava de encomendar na América.

Para isso mandou proceder ao estudo da renovação de material já existente.

Esse estudo foi rapidamente feito pelos nossos engenheiros, com a preocupação de só utilizarem materiais portugueses com raras e insignificantes excepções para não nos arriscarmos a ter de suspender, em qualquer altura, o acabamento das transformações de carruagens a que nos íamos abalancar.

Todas essas transformações foram realizadas nas nossas oficinas, com material português, e por operários portugueses, dirigidos por engenheiros portugueses.

Até agora foram transformadas 38 carruagens, conservando algumas a classe que tinham; mas com modificações que lhe aumentaram o conforto e melhoraram sensivelmente o aspecto. É o caso da carruagem que V. Ex.<sup>as</sup> poderão observar neste pavilhão.

Outros veículos sofreram maiores transformações, deixando de ser más carruagens de 2.<sup>a</sup> classe para se tornarem boas carruagens de 3.<sup>a</sup>. Algumas antigas carruagens de 1.<sup>a</sup> classe também foram modificadas para mistas por forma a adaptarem-se melhor às necessidades do tráfego de certas linhas pouco freqüentadas.

Estas modificações, não sujeitas a possíveis contingências

derivadas do estado de guerra, foram todas concluídas a tempo e se não supriam a falta, em número, das carruagens de que necessitavam, atenuavam o mau aspecto das que anteriormente circulavam.

Carruagens como as que V. Ex.<sup>as</sup> aqui podem observar circulam há mais dum mês nos comboios rápidos entre Lisboa e Pôrto, parecendo, segundo informações que até nós chegaram, que o público tem manifestado o seu agrado por estas modificações.

Como V. Ex.<sup>as</sup> vêem os Caminhos de Ferro Portugueses procuraram integrar-se na patriótica orientação marcada pelo Governo, e se os resultados não são tão completos como os que em Setembro de 1939 foram delineados deve-se isso sómente ao facto de ter surgido a guerra, que tão gravemente perturbou o mundo.

Ainda recentemente, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deu nova prova, e bem patente, do seu empenho em concorrer para o brilhantismo das Comemorações Centenárias.

Queremos referir-nos à sua participação no Cortejo do Trabalho realizado no Pôrto. Por várias formas nos apercebemos de quanto ela foi apreciada.

Quanto mais não fôsse, senão por coerência de procedimento, seria imperdoável a nossa ausência nesta Exposição.

Em colaboração com as entidades que presidem aos trabalhos dos Portos de Mar do País, pareceu-nos que seria preferível uma representação, embora modesta, destas actividades, do que a sua ausência.

Dispunhamos, a-pesar-de tudo, de elementos que, coordenados, poderiam levar-nos a uma representação que, sem ser luxuosa, fôsse no entanto interessante.

Parece-nos que foi conseguido êste desideratum devido aos esforços das pessoas a quem confiámos, com felicidade, o encargo de o levar a seu termo.

Para o projecto do Pavilhão recorremos ao arquitecto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sr. Cotinelli Telmo, desde há meses ao serviço da Exposição do Mundo Português por concessão especial feita pela Companhia, em hora feliz.

O êxito dêste excepcional artista tem sido bem posto em relêvo não só pela obra que produziu e que por si mesma se impõe, como pelos notáveis discursos que com toda a justiça o enalteceram.

Cremos bem que a autorização dada àquele arquitecto para trabalhar na Exposição não foi dos menores serviços que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses prestou aos ilustres organizadores desta magnífica obra.

O Projecto do Pavilhão a cuja inauguração assistimos é mais uma criação feliz daquele distintíssimo artista.

Para organização do seu arranjo anterior contávamos com o reconhecido bom gosto do Secretário Geral da C. P. sr. engenheiro António Branco Cabral, e tínhamos a certeza da colaboração de funcionários da mesma Companhia já experimentados em circunstâncias parecidas.

Ao sr. engenheiro Branco Cabral dirigimos as nossas felicitações por mais esta prova da sua fértil imaginação e do seu aprimorado sentido artístico. Aos colaboradores, também da C. P., que teve a fortuna de saber escolher, manifestamos igualmente o nosso mais sincero aplauso.

Neste Pavilhão, não só verão v. ex.<sup>as</sup> referências aos portos de mar portugueses, que tão íntima ligação têm com os caminhos de ferro, mas encontrarão elementos úteis sob o aspecto turístico.

Apresenta-se além disso uma locomotiva em escala reduzida, obra primorosa, realizada pelos «aprendizes» das nossas oficinas do Barreiro. O seu acabamento é perfeito, mostra bem o cuidado com que é dirigida a educação profissional dos nossos operários.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tomou a resolução, que me encarrega de comunicar a v. ex.<sup>as</sup>, de

oferecer esta locomotiva ao Instituto Superior Técnico, logo que termine a Exposição.

Julga a Companhia que esta resolução deverá ser agradável não só ao eminente homem de ciência que dirige actualmente com a maior distinção, aquela escola de engenharia; o sr. engenheiro Herculano de Carvalho, mas ainda a V. Ex.<sup>a</sup> Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações — cujo nome está tão intimamente ligado aos progressos daquele estabelecimento de ensino.

Como curiosidade interessante e atraente encontrarão V. Ex.<sup>as</sup> um diorama que poderá ser observado, tomando-se lugar na carruagem que se encontra dentro d'este Pavilhão.

Durante alguns minutos desfilarão perante os passageiros dêsse veículo os mais belos e pitorescos aspectos do território português, o que constitue uma bela forma de propaganda turística.

Antes de terminar tenho ainda um dever a cumprir e que propositadamente reservei para o fim destas minhas considerações.

Um caso muito raro, quase um milagre, se dá com esta Exposição: «Ainda não ouvi dizer mal dela».

O conhecido espírito crítico dos portugueses tem pouparado esta magnífica e artística lição de História do Mundo Português.

Dada a raridade do acontecimento, nele nos fundaremos para dirigir aos organizadores e orientadores da Exposição as nossas mais calorosas felicitações pelo êxito da obra realizada.

É o que faço dirigindo-me ao ilustre homem de letras, Comissário Geral da Exposição — Dr. Augusto de Castro — ao distinto e incansável engenheiro Sá e Melo, Comissário adjunto, e ao notável arquitecto em chefe, Cottinelli Telmo, aos quais todos os portugueses ficam devendo os mais assinalados serviços».

Uma forte ovacão coroou as últimas palavras do ilustre orador e distinto engenheiro.

Seguidamente, fez uso da palavra o sr. eng.<sup>º</sup> Ramos Coelho, presidente da Ordem dos Engenheiros, o qual mostrou a satisfação por vêr reuniadas, sob o mesmo tecto, as actividades ferroviárias e portuais.

Prestando homenagem aos srs. Chefe do Estado e Presidente do Conselho, o sr. eng.<sup>º</sup> Ramos Coelho disse:

— Neste pavilhão, pouco recheio se poderia ter posto se, graças à acção do sr. dr. Oliveira Salazar, não se tivesse enveredado por um novo caminho!

Elogiou os melhoramentos realizados em obras de comunicações, como estradas, serventias da capital, correios, telefones, etc..

Terminou felicitando o sr. Ministro das Obras Públicas, dr. Augusto de Castro e engenheiro Sá e Melo; engenheiro Branco Cabral e arquitecto Cottinelli Telmo, e, por último, a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, a Administração Geral do Porto de Lisboa e a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, a cuja iniciativa se deve, em grande parte, o êxito da obra a inaugurar.

Os aplausos foram prolongados.

Falou a seguir o sr. dr. Augusto de Castro, que agradeceu a presença do sr. Ministro das Obras Públicas, lendo o seguinte discurso:

«Sr. Ministro das Obras Públicas; Sr. Subsecretário de Estado; Minhas senhoras; Meus senhores: Cumpre-me, como comissário geral da Exposição do Mundo Português, dirigir,

antes de mais nada, os meus cumprimentos ao sr. engenheiro Branco Cabral pelo êxito absoluto da realização que com tão criadora inteligência e felicidade ele dirigiu, quer no ponto de vista artístico, quer no ponto de vista técnico, d'este pavilhão.

A todos os seus colaboradores, desde o escultor sr. António Santos, até ao autor dos interessantíssimos baixos-relevos, sr. Euclides Vaz, e desenhador Nunes de Almeida, estendo as minhas felicitações, sem esquecer — antes dando-lhes um especial relevo — as referências devidas aos técnicos e aos operários da C. P., que revelam nos trabalhos que executaram uma competência que sobremaneira honra o trabalho nacional.

Aos srs. engenheiros Sá Nogueira e Viriato Canas peço igualmente que aceitem os agradecimentos da Exposição do Mundo Português pela valiosa parte com que contribuíram, no que respeita à representação dos nossos portos, para este notável mostruário dum dos aspectos mais significativos da economia portuguesa e dos seus notáveis progressos, a cuja parte arquitectónica Cottinelli Telmo prestou as suas fulgurantes faculdades e o prestígio do seu nome.

No balanço geral das actividades nacionais, de que esta Exposição procura, quer no aspecto histórico, quer no aspecto das suas realidades actuais, ser uma espécie de índice e uma síntese pela imagem, o pavilhão hoje inaugurado representa um dos mais progressivos elementos. As vias de comunicação e de acesso dum país constituem o ritmo da sua circulação económica.

A riqueza duma nação depende, na sua parte mais considerável, da facilidade, rapidez e segurança dos seus meios de transporte. Mais do que isso, os portos, os caminhos de ferro, as estradas são hoje, mais do que instrumentos económicos, verdadeiras bandeiras do prestígio e da civilização dum povo. São, comercialmente, os seus pulmões — e, turisticamente, a primeira manifestação dinâmica da sua civilização e da sua sociabilidade.

A C. P. e a Administração dos Portos portugueses merecem a gratidão nacional pelo esforço que têm posto em servir e em honrar os interesses e as actividades do País — e o quadro expressivo que dêsse esforço nos oferecem neste pavilhão revela os enormes melhoramentos introduzidos nos seus serviços, nos últimos anos, na vasta compreensão e efectivação da política do fomento, que é superior honra e glória do Governo Nacional, representado aqui pelo sr. Ministro das Obras Públicas, o brilhante e admirável reconstrutor dessa política.

Nesse capítulo, como em tantos outros, estamos em plena marcha e em pleno rejuvenescimento. Este pavilhão no-lo diz também. E é esse um dos seus melhores méritos. Esta Exposição, pondo diante dos nossos próprios olhos o que somos e fizemos e projectamos, revela-nos também as nossas possibilidades. É uma lição e um estímulo.

E, como exemplo incentivo, este pavilhão é, na sua concepção, como nas suas revelações, uma nota de optimismo. É uma pequena viagem através dos horizontes de viagem de Portugal: os nossos cais marítimos, as nossas linhas ferroviárias e até as nossas estações, características e floridas da província. As fronteiras de Portugal, para os próprios portugueses, têm aqui o seu início e o seu cartaz.

Se esta Exposição, mostrando-nos o que somos e do que fomos e somos capazes, conseguisse compenetrar-nos (porque somos nós os únicos que duvidamos) das prodigiosas faculdades dos nossos recursos e das perspectivas nacionais, teria realizado um dos maiores objectivos da nossa ressurreição, que (o quadro que nos cerca o revela) não espera senão a nossa Confiança e a nossa Fé para ser uma vitoriosa, iniludível e universal afirmação».

Após estas palavras do orador que foi muito aplaudido, e finalizando a série de discursos falou o sr. eng.<sup>º</sup> Duarte Pacheco, o qual agradeceu as re-

ferências feitas ao trabalho realizado pelo seu Ministério.

Em seguida o sr. eng.<sup>º</sup> Duarte Pacheco visitou mais demoradamente o Pavilhão, cuja descrição fizemos no nosso número anterior.

Antes de se retirar, o sr. Ministro das Obras Públicas felicitou pessoalmente os artistas a quem se deve tão grandiosa obra, apertando a mão aos operários do Barreiro, que construiram a locomotiva em miniatura, exposta no pavilhão.

\* \* \*

Na véspera da inauguração oficial do Pavilhão dos Portos e Caminhos de Ferro, a imprensa, por convite dos organizadores, foi visitar o Pavilhão a inaugurar. Os convidados eram aguardados, pelo sr. eng.<sup>º</sup> Branco Cabral, Secretário Geral da «C. P.», que teve a seu cargo a direcção do Pavilhão; Barros Queiroz, Chefe dos Serviços de Imprensa da «C. P.», Cotinelli Telmo, arquiteto chefe da Exposição, autor do projecto e funcionário da mesma companhia; assim como, os srs. eng.<sup>os</sup> Viriato Canas e Carlos Alves, da Administração Geral do Pôrto de Lisboa.

Gentilmente acompanharam os visitantes os artistas Nunes de Almeida a quem o sr. Eng.<sup>º</sup> Branco Cabral, classificou o seu «braço direito» decorador; Euclides Vaz, autor das reproduções das medalhas que encimam as fachadas; António Santos, escultor, e os srs. eng.<sup>os</sup> Menda, Batista, Castelo Branco e Jorge Afonso Nogueira, dirigentes da parte da especialidade ferroviária.

A visita principiou pela Sala dos Portos, síntese do valor económico desses «pulmões» da Nação.

Vêem-se reproduções dos projectos de construção e de melhoramentos dos Portos realizados pelo Estado Novo; barcos característicos de cada uma das regiões piscatórias e finalmente, o plano de melhoramentos a efectuar no Pôrto de Lisboa. A Capital do Império tem duas classificações: «Olissipo», representada por uma barca fenícia, em baixo relêvo e um «Clipper», magestosa aeronave transatlântica.

Fechando a Sala, há o «livro de contas», interessante gráfico. No «Deve», o que os portos de mar devem ao Estado Novo: alguns milhares de contos, e no «Haver», o que a economia nacional tem a haver do Estado Novo: comodidades no embarque e no desembarque, abrigos para as embarcações, facilidades para as mercadorias, etc. O «Total» é: «A bem da Nação».

Ao lado, em caractéres bem legíveis, a sugestiva legenda que inserimos na entrada dêste artigo sobre Pombal, Fontes e Salazar.

Repara-se, depois, numa reprodução exacta da moderna locomotiva 1501 — S. S. e dum «tender», obra realizada por aprendizes das oficinas do Barreiro, diplomados com cursos industriais, cujo peso e comprimento é respectivamente de 3 toneladas e 5 metros.

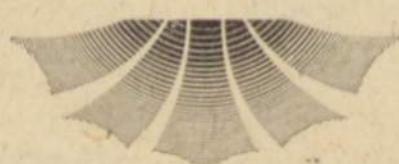
Ladeado o edifício, passamos à parte ferroviária propriamente dita, na qual se vê uma reprodução duma estação de aldeia, em estilo português. Tôrre com relógio e sala de informações, que tem nas paredes grupos fotográficos do país, sobre os quais vai ser colocado a cōres o actual traçado ferroviário, com as respectiva estações. Transposta a sala de espera, entra-se numa magnífica carruagem, modernizada nos oficinas do Barreiro. Por um escudo, instala-se na carruagem e então realiza uma «viagem» a Portugal em sete minutos... Esta «viagem» é perfeitíssima. Desde os sinais convencionais da partida à trepidação do combóio, tudo é magnificamente reproduzido.

Este diorama, emprestado em homenagem à Exposição do Mundo Português, pela «Société Nationale des Chemins de Fer Français», permite-nos «ver» Portugal, com as suas amendoeiras em flôr, no Algarve; a praia da Rocha, Sagres, as chaminés algarvias; depois o Alentejo, com Évora, a monumental, e a Beja do «Lidador», a Beira, o Minho, Coimbra, a Batalha, Alcobaça, a Nazaré, Fátima, Caldas da Raínha, Óbidos, Santarém e a paisagem do Ribatejo, o Almourol, Mafra, Sintra, Queluz, a Arrábida, o Estoril.

Ao mesmo tempo, que um locutor e nosso colaborador António Montez, numa interessante gravação mecânica, explica-nos quais os aspectos da paisagem portuguesa que o diorama representa a nossos olhos. Simultaneamente, de outra gravação sonora, chegam-nos os sons do folclore da região que estamos a ver.

Finalmente, Lisboa, cujo locutor convida a visitar, bem como, a Exposição do Mundo Português.

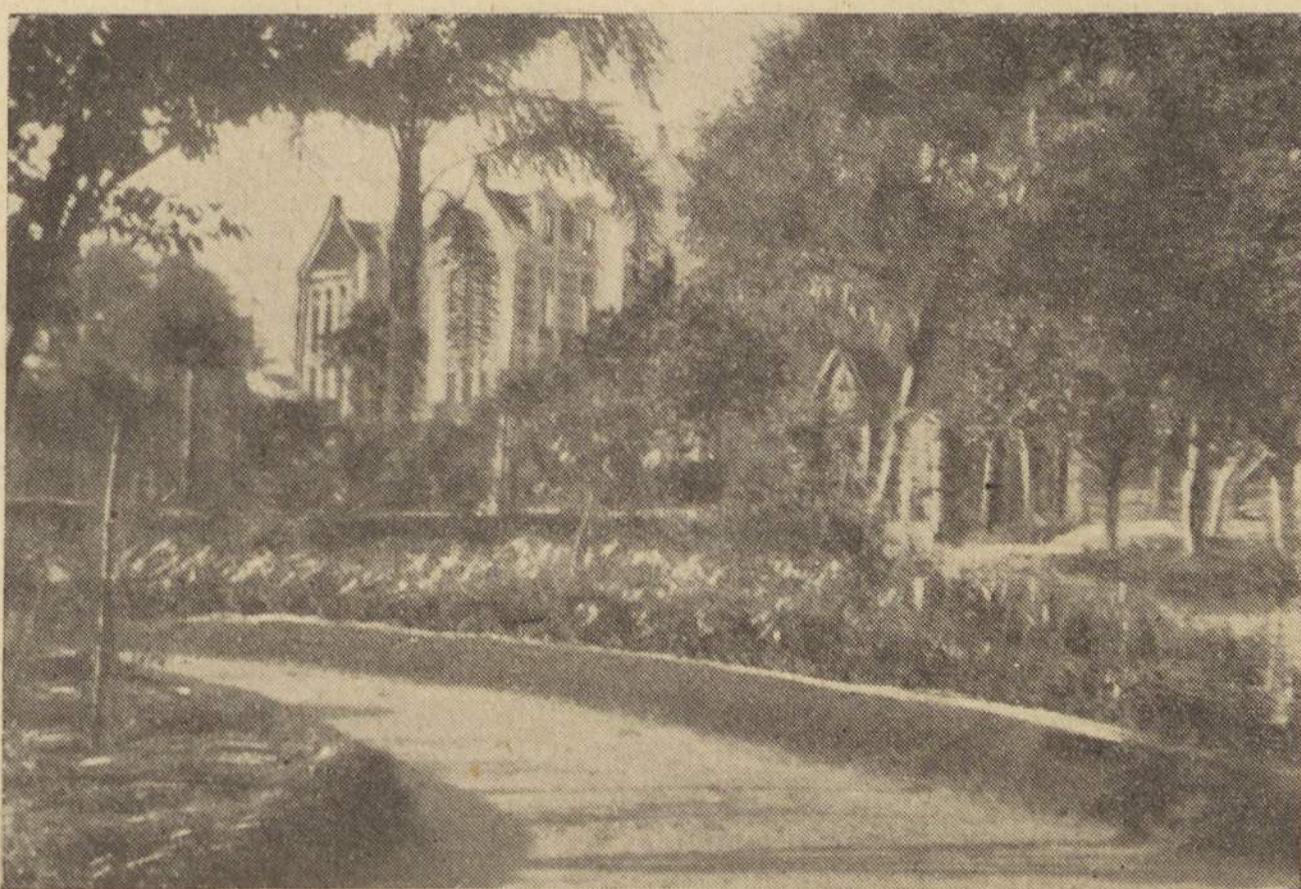
A impressão deixada em todos aqueles que tiveram o prazer, de ver este Pavilhão, é de maravilhados. Esse punhado de artistas e técnicos que levaram a cabo uma obra tão grandiosa, devem sentir-se imensamente satisfeitos, pois mostraram a estrangeiros, e especialmente aos portugueses, quanto valor existe nos dirigentes e no obscuro operário português.



## Comemorações Centenárias nas CALDAS DA RAÍNHA

Prometem atingir uma invulgar grandiosidade as Festas da Província da Extremadura — integradas nas Comemorações Centenárias — a realizar nas Caldas da Raína desde 11 de Agosto a 15 de Setembro.

A par de uma importante Exposição Agro-Pecuária e Industrial proceder-se-á à inauguração da nova rede de iluminação eléctrica, ape-



CALDAS DA RAINHA — Um aspecto do Parque

trechada com o mais moderno material, que tornará as Caldas da Raína uma das cidades mais bem iluminadas do país, assim como dos novos e modelares edifícios dos Correios e Telégrafos e da benemérita Misericórdia.

Variados e elegantes pavilhões povoam já o vasto recinto da Exposição, entre os quais se torna justo destacar o edifício do futuro Museu Provincial, o Pavilhão do Estado Novo, o da Caça, e o representativo de todos os Concelhos da Extremadura. Está igualmente assegurada, quer com Stands privativos, quer com mostruários especiais, uma vasta representação, não só da província extremenha, mas também da maior parte do comércio e indústria nacionais.

Finalmente, visando apenas à maior grandesa a dar às Festas, a Câmara Municipal, o Hospital e a Comissão de Turismo contrataram a Banda da Guarda Nacional Republicana para dar concertos no Parque, durante toda a época balnear, o que valiosamente vai contribuir para emprestar às Festas das Comemorações Centenárias, nas Caldas da Raína, o máximo brilhantismo.

# O Cortejo do Mundo Português

## e a representação dos Açores

Por CUNHA CORREIA JÚNIOR

**V**ISTOSO, com aquelas galas que caracterizam as arrojadas iniciativas do sr. capitão Henrique Galvão, vimos passar, na Avenida da India, em tarde quentíssima de Junho, o lusídio Cortejo do Mundo Português. Não lhe faltaram inteligente organização, sàdia concepção histórica, côr, pormenor e brilho, pelo que lhe não podemos negar, senão votar, os melhores e mais justos elogios.

Desde a parte histórica, com as suas figuras bem observadas e desenhadas, até à parte colonial, com a sua larga representação e com o seu interesse, tudo despertou a nossa atenção e o nosso orgulho de português. Desde o carro simbólico da Pátria até aos carros da Mocidade Portuguesa, que fechavam o Cortejo, tudo nos fez vibrar de emoção e de patriotismo. Era a resumida história de 8 séculos de nacionalidade exuberante e fértil que passava ante os nossos olhos — ante os aplausos da multidão entusiasmada e ruïdosa.

Mas não entremos em pormenores. Não é a isso que vimos.

A imprensa diária da capital já se referiu, com os merecidos louvores, à excelente manifestação nacionalista, que se realizou em Belém. O nosso intuito agora é focar apenas um ponto: a representação dos Açores.

Quando, de entre a compacta multidão de peões, que se aglomerava nas cercanias da Praça Afonso de Albuquerque, rente com o recinto da Exposição, avistámos o letreiro «Açores», a nossa alegria íntima exultou. E estivemos prestes a gritar para aquela massa de povo: — «Eu sou açoreano! Aí vem a representação da minha querida terra! Ajoelhai, como eu, quando ela passar!» Mas o nosso silêncio, contido muito a tempo, foi bastante oportuno e feliz.

Na verdade, com grande pena o dizemos, a representação dos Açores esteve fraquíssima, muito àquem das nossas possibilidades, da nossa vida e dos nossos triunfos. Apenas S. Miguel, a ilha-raína, se fez representar, mas mesmo assim sem aquela côr e sem aquele brilho que o caracterizam. Contudo, em relação às outras ilhas,

deu um grande exemplo, uma prova de açoreanismo e de fé, que os restantes povos ilheus devem respeitar e deviam seguir. Sabemos que na Horta esteve em ensaios um grupo de rapazes e raparigas que pretendiam vir cá fora bailar a «chama-rita» no Cortejo do Mundo Português. Por que se não deslocaram até à capital? É a perguntas dêste teor que nós não podemos responder. Contudo, podemos e devemos condenar o fracasso dos que não queriam maçadas.

Não sabemos se Angra fez alguma tentativa no sentido de mandar alguma representação ao Cortejo. O que podemos afirmar é que também de lá não se resolveram a vir.

Depois, os açoreanos repetem, com justificada tristeza, mas sem justificada razão, o estribilho de sempre: que os Açores não são conhecidos na capital, que os continentais julgam que aquilo ali é África, terra de pretos, etc., etc. De onde provém 100 por cento das culpas? De nós, da nossa inércia e da nossa preguiça — que nanja das nossas qualidades, muito aproveitáveis, do nosso trabalho, bastante fecundo, e do nosso patriotismo, sempre comprovado. Quando chega, como agora, a ocasião de aparecermos e de mostrarmos o que realmente somos, não nós movemos para nada.

Ocorre-nos, mais uma vez, perguntar: Por que não vieram, então, até ao Cortejo do Mundo Português os distritos de Angra e da

Horta? Ocorre-nos, também, censurar: Por que não houve brilho e côr na representação de S. Miguel? Então os Açores são apenas S. Miguel, e S. Miguel é tão pobrezinho que não pudesse fazer coisa melhor? Francamente, desculpem os nossos conterrâneos o justificado azedume destas palavras — que, diga-se de passagem, é natural em quem, como nós, ama e preza tanto os Açores — não podemos concordar, e por conseguinte, calar-nos com a indiferença das ilhas perante a Hora da Pátria — perante êstes oito séculos de vida luminosa e de história imorredoira, que Portugal entrou de festejar. Parece que nós, tão portugueses como os portugueses de cá, não quizemos ser portugueses no Cortejo do Mundo Português! Deixai passar o trocadilho.

É, pois, com grande máguia que vimos protestar perante todos os açoreanos do mundo contra a indiferença dos nossos conterrâneos dos Açores. A Hora da Pátria é esta que passa. Ninguém deve fugir ou esquivar-se ao seu dever de português, muito embora êsse dever imponha alguns sacrifícios. Os Açores, dentro daquilo que são e valem, deviam ter-se mostrado à altura de todo o seu valor e de todo o seu patriotismo — tão grandes já na História da Pátria. Não compareceram à chamada. Estamos todos de pêsames.

Resta-nos, porém, a certeza, e esta é inabalável, de que se tivéssemos querido, muito teríamos feito.



# Marchas dos Bairros

Alfama



Graca



S. Vicente

## Tradição das Marchas

Por NORBERTO D'ARAUJO

Remontam aos séculos velhos, em Lisboa, as marchas dos bairros.

A origem deste brinco popular, que se fez tradição, está na prática dos folguedos alfaiinhos na quadra dos santos populares. Sempre o povo foi ledo, a dançar e a cantar, nos pátios e quintais largos e eirados, muito floridos e engrinaldados de balões e bandeirinhas de papel.

E tôda a noite eram balões intervalados de danças de roda, nas quais participava, não apenas a mocidade namoradeira, mas também tôda a gente do sítio, da rua, do bêco, empoleirada a filarmónica num estrado alto, do qual quase sempre se via o mar.

Por efeito de fadiga, e como derivante da folgança, de madrugada improvisavam-se marchas — rapazes e raparigas, velhos e crianças, — e ia-se à fonte ou chafariz lavar a cara: eis a origem das marchas populares, que com o andar do tempo, e pela natural emulação bairrista, se converteram numa parada de côn, de luz, de movimento e de alegria, à qual se foi imprimindo a disciplina das musicas, das canções e dos arcos iluminados.

A policromia desta Festa, o seu pitoresco e espontaneidade, a graça das raparigas, o tema lírico das cantigas, enflorado de patriotismo e devoção lisboeta, o estribilho popular, os temas ornamentais bairristas — o cravo de papel, o mangericão, a alcachofra, — os balões e lanternas, os arcos engrinaldados, tudo isto num conjunto cheio de bizarraria, de alegria salutar, numa exuberância típica ou artística de trajes — dão às Marchas um encanto singular, nascido de humildade que se vestiu de sêda, como nenhum outro espectáculo popular é capaz de oferecer.



C. Ourique

# As Marchas

## *dos Bairros de Lisboa*

Por RÉBELO DE BETTENCOURT

NAS vésperas e noites de Santo António, S. João e S. Pedro, desfilam pelas ruas de Lisboa as marchás dos bairros populares. Nessas noites, a alma de Lisboa é tôda ela uma cantiga de volúpia, de alegria e de amor. Nas vozes môças das raparigas e dos rapazes é a voz maravilhosa e amorosa de Portugal inteiro que canta. Não nos venham dizer, agora, ao ouvir as canções das marchás dos bairros de Lisboa, que a alma do povo é feita de soluços, de tristezas e de desgraça. Não! Todo o sol de Portugal canta nessas vozes ardentes da juventude. E Santo António, S. João e S. Pedro — descem do céu, convivem com as nossas raparigas e os nossos rapazes, dão-nos a ilusão admirável da sua presença espiritual e viva, dão-nos, até, a magnífica ilusão de que o céu se aproximou de nós! E Santo António, que pertence a Lisboa e a Pádua, êste Santo António que o Mundo inteiro perfilhou, é, na sua noite, mais alfacinha do que nunca! S. João e S. Pedro, êsses parece que se naturalizaram portugueses, tão lisboetas e tão nossos êles são!

O génio lírico da raça canta a sua beleza e a sua eternidade nos versos e na música das marchas populares. São versos

sâdios, valorizados por músicas de ritmos claros; e quem os canta, não só lhes dá tôda a juventude do seu sangue, tôda a esperança dos seus sonhos, põe nêles também, a vibrar, o sonho e o coração de todos nós!

As marchas passam, luminosas, festivas, e ninguém deixa de se comover, de se alegrar e de se perturbar com a ternura que se exala dessas canções! Elas trazem consigo um clarão de mocidade, e essa mocidade é tão viva e ardente, tão comunicativa e tão sincera que nessas noites festivas os velhos esquecem a sua velhice e os desiludidos o naufrágio das suas mais belas ilusões!

Não! O povo português não é um povo vencido e triste! É vê-lo nessas noites de Santo António, de S. João e S. Pedro, cantando e bailando, como se trouxesse no coração todo o sol claro de Portugal e na bôca ardente tôdas as alegrias e promessas de Deus!

Os bairros de Lisboa têm os seus poetas, as suas cigarras enternecidias, que cantam a glória de viver sob o céu azul de Portugal, terra tão formosa e abençoada que, por amor dela, até os Santos gostam de se sentir compatriotas de Santo António!

# Grande Marcha de Lisboa-1935

Música original  
de RAÚL FERRÃO

Vai de corações ao alto,  
nasce a lua,  
e a marcha segue contente.  
As pedrinhas de basalto  
cá da rua  
nem sentem passar a gente.

Nos bairros desta cidade  
encantada,  
tudo serve de alegria.  
E faz-se alegre a saúdade  
no toque da alvorada,  
no toque da Avé-Maria.

ESTRIBILHO

*Ai! vai Lisboa  
com a saia côr do mar,  
e cada bairro é um noivo  
que com ela vai casar!*

*Ai! vai Lisboa  
com seu arquinho e balão,  
com cantiguinhas na boca  
e amores no coração.*

Bairro velho, bairro novo,  
gente bôa,  
em casa não há quem fique.  
Vai na marcha todo o povo  
de Lisboa,  
da Graça a Campo de Ourique.

S. Vicente, marcha rica,  
que presume,  
que linda vai S. Vicente!  
As saloias de Benfica  
se alegria fôsse lume  
incendiavam a gente.

Tôda graça e tradição,  
a vibrar,  
olha a Marcha do Bairro Alto.  
A Festa do Centenário  
popular  
põe Lisboa em sobressalto.

Novos versos adaptados  
de NORBERTO DE ARAÚJO

A Lapa nobre, e plebeia  
das varinas,  
eis a Marcha que palpita.  
S. Bento também se enleia,  
pelo braço das meninas  
todo taful e catita.

A Graça da Bela Vista  
olha a graça,  
que bonita que tu és!  
A Mouraria fadista  
como passa  
com chinelinhas nos pés.

Olha o Castelo velhinho  
que é a crôa  
desta Lisboa sem par.  
Abram, rapazes, caminho  
que passa a velha Lisboa  
que vai Alfama a passar!

Alcânt'ra de terra e mar,  
que ressôa  
como a voz das oficinas.  
Vejam que graça no andar  
— Madragôa —  
nas cinturas das varinas.

Passam bairros a cantar  
como passa  
o pregão duma cantiga.  
Deixem Lisboa passar  
que passam na nossa graça  
pedaços da história antiga.

# Grande Marcha Nova - 1940

Música original de RAÚL FERRÃO  
Versos de NORBERTO DE ARAÚJO

Lisboa anda agora,  
ai rica Lisboa,  
de cabeça tonta,  
coração à tôa.  
Mostrando, dengosa,  
o Tejo adorado,  
o seu balãozinho,  
o seu namorado.

Vai a tôda a parte  
só para o mostrar,  
o Tejo, seu noivo,  
o Tejo, seu par.  
Sobe ao Bairro Alto,  
vai à Madragôa;  
muito sobe e desce,  
Menina Lisboa.

## ESTRIBILHO

*Ai lá vai Lisboa mais o Tejo,  
cravinho de S. João,  
dá-lhe a mão e pisa o pé.*

*Olha o mangerico!  
Olha o mangerico!  
como aproveitou esta maré.*

«Ajuda-me a ver,  
ai balão, balão,  
onde está na marcha  
o meu coração».  
E mostra-o à Graça,  
a Alcântara, e a Alfama,  
a Campo de Ourique,  
S. Bento e à Mourama.

E trepa ao Castelo,  
sobe a S. Vicente,  
mostrando o seu par  
neste mar de gente.

Corre a Lapa, a Ajuda,  
Benfica e a Sé:  
Já não há mais sítio,  
para pôr o pé.

As marchas catitas  
que Lisboa faz,  
são tudo rodeios  
para o seu rapaz.  
Em cada casal  
que a marcha conduz,  
passa êste noivado  
num molho de luz.

O Tejo anda lá  
na marcha, onde fôr,  
pé fresco, olho vivo,  
encanto de amor.  
E o Tejo quiz vir  
com cravo e balão,  
na marcha da Festa  
da nossa Nação.

Não houve nem há  
melhor namorado,  
noivo mais fiel,  
que o Tejo doirado.  
Amor de há mil anos  
que nunca esmorece:  
Nem êle desiste,  
nem ela envelhece.

A rondar Lisboa,  
que lindo que êle é!  
p'ra cima e p'ra baixo  
segundo a maré.  
E pisca-lhe os olhos  
da Barra a Xabregas:  
— Que amor delicado!  
que noivo piegas!

## MARCHA DE ALFAMA

A Marcha de Alfama, que criou nome em Lisboa, foi organizada pela velha e bairrista Sociedade da Boa União, de Alfama, que conta mais de 70 anos de existência. / Alfama é o bairro de Lisboa mais antigo, o bairro Avô, o mais pitoresco da capital e talvez do país. Foi berço da cidade, e apesar do Terramoto, está cheio de encantos, bizarrias, graças monumentais e belezas humildes. É bairro marinheiro, embora a sua população trabalhadora se espalhe pelas oficinas. Tem o Castelo por corôa, o Tejo a seus pés, e a Sé como sentinelas do seu passado.

*Indumentária:* — Remadores das galeotas reais, figurino histórico, execução de José Castelo Branco, e mulheres do séc. XVIII, da transição do «Capote e lenço» para o traço de cintura alta, execução de D. Domicilia Campos. — *Musica:* marchas de rua e de marcação de Raúl Ferrão, com um estribilho de Pereira Coelho, e versos de F. de Brito. — *Ensaíador:* Piero.

## CANÇÃO NOVA DE ALFAMA

(1940 — Música de Raúl Ferrão)

Envolto de espuma,  
coberto de glória,  
aqui vai o bairro de mais fama.  
Cada rua é uma  
página de história  
do livro moreno que é Alfama.

Ó Povo, de pé,  
que vai a passar  
o bairro fecundo  
lidor d'outrora,  
Que levou a fé  
nas dobras do mar,  
descobrindo o mundo  
p'lo mundo fora.

### ESTRIBILHO

*Cá vai Alfama,*  
*dona do mar,*  
*senhora*  
*gloriosa*  
*de mareantes.*  
*Cá vai Alfama :*  
*deixem passar*  
*Lisboa*  
*orgulhosa*  
*como era dantes.*

*E Alfama passa*  
*passa a cantar*  
*este estribilho*  
*que é voz do mar,*  
*voz da fama que ressôa :*  
— *E' gente do mar,*  
*é meia Lisboa !*

P'la brayura sra  
em heróicas sendas,  
sempre a nossa Alfama se dastaca.  
As pedras da rua  
conhecem as lendas,  
do Brasil, de Ceuta e de Malaca.

Neste nosso bairro,  
as ruas antigas  
parecem as prôas  
das caravelas.  
Na Marcha de Alfama  
estas raparigas  
parecem as rosas  
de uma Capela.

Ha na Alfama ainda,  
sempre velha e mõça,  
restos dum passado de grandeza.  
E ela é a mais linda,  
e ela é muito nossa,  
muito lisboeta e portuguesa.

Alfama aqui vai.  
qual lobo do mar,  
que no mar se espalha  
e a terra atordôa.  
Rapazes cantai,  
que vai a passar,  
a Lisboa velha  
da velha Lisboa.

F. de B.

## MARCHA DE S. VICENTE

*A Marcha de S. Vicente mais uma vez foi organizada pela antiga Academia Recreativa "Leais Amigos" da Calçada de S. Vicente. / O Bairro de S. Vicente, ainda "Alfama de cima", vizinho de Salvador, da Graça, das Escolas Gerais — tem as mais antigas tradições de Lisboa. Foi legitimista, fidalgo e escolar. Hoje é plebeu e nobre, escolar ainda, com notas de infinita graça citadina, e um certo timbre orgulhoso, que não se perde.*

*Indumentária: — «Peraltas e sécias», do século XIX, figurinos de D. Mamia Roque Gameiro, interpretados por Castelo Branco. Músicas novas dos maestros Raúl Portela e Raúl Ferrão. Versos de Frederico de Brito. Ensaiador: Pedro Cardoso.*

### MARCHA NOVA DE S. VICENTE

(1940 — Música de Raúl Portela)

É S. Vicente de Fora,  
traz um arco e vem daí também.  
Entra na marcha e agora  
vem todo o bairro  
sem ficar em casa ninguém.

A Marcha é um céu aberto  
e pode ainda trazer balões aos molhos,  
mas dentre todos não traz decerto  
balões mais lindos  
do que os teus olhos.

#### ESTRIBILHO

Vai S. Vicente,  
Vai  
comosco, a pé,  
num resplendor.  
A nossa Marcha atrai,  
vem Santo André  
e o Salvador.

A Marcha vai passar  
com arco ao leu,  
balão contente.  
E até a luz do luar  
é um balão do céu  
pela mão  
de S. Vicente.

Marcha não há como a nossa,  
foi estudada nas Escolas Gerais.  
O bairro até se alvoroça  
se houver em Lisboa  
marcha igual e amigos mais leais.

Somos braço da Cidade,  
e temos a ralé da antiga gente.  
É um capricho da mocidade  
honrar a fama  
de S. Vicente.

### OUTRA MARCHA DE S. VICENTE

(1940 — Música de Raúl Portela)

Cá vai a sombra viva  
da Lisboa da grandeza,  
fidalga sempre altiva  
muito portuguesa.

Despiu seu régio manto  
e saiu de S. Vicente  
com mais luz e mais encanto,  
Lisboa aristocrata  
que rasgou mais as janelas.

Lisboa já pacata,  
fora das vielas,  
aqui vai toda componente,  
a mostrar-nos  
S. Vicente.

#### ESTRIBILHO

Sao Vicente, que és de Fora  
diz-me agora  
na verdade  
onde levas o meu arco,  
se puzeram o teu barco  
no braço desta cidade.

A Marcha que dá brado  
é a nossa, tem de ser,  
o meu balão coitado,  
é um sonho a arder.

Pois quem já viu Lisboa  
e não viu a nossa marcha  
não viu ainda cousa boa;  
com toda esta alegria  
acordei o bairro inteiro.

E S. Vicente queria  
trazer o Mosteiro.  
Pois onde fôr S. Vicente  
vai o bairro  
e toda a gente.

F. de B.

## MARCHA DA GRAÇA

A Marcha da Graça é organizada, oficialmente pela primeira vez, pelo simpático Grupo dos Sempre Unidos, da Rua do Vale de Santo António. Graça é um bairro de Lisboa, altivo e trabalhador, dominando a cidade do alto dos seus miradouros, e das encostas a cavaleiro d'este Vale. Esplende luz, alegria e movimento. As suas tradições são iguais ao seu progresso constante. O seu nome é a sua característica — graciosidade e encanto, carácter popular e alegre.

*Indumentária:* — Costumes campesinos, de sugestão portuguesa, em figurinos de inspiração de D. Mamia Roque Gameiro, execução de D. Domicilia Campos. *Musicas:* de marcha e de marcação dos maestros Raúl Portela e Raúl Ferrão, com versos de F. de Brito. — *Ensaiador:* Charles.

### MARCHA DA GRAÇA

(1940 — Música de Raúl Portela)

Aqui vai a marcha mais catita  
dos bairros de Lisboa,  
em grande animação.  
Aqui vai a Graça tão bonita  
do Val'de Santo António  
que mete um vistão.  
Santo António,  
Santo António  
também vem com seu arco e seu balão.

#### ESTRIBILHO

Olhem a Graça,  
como se abraça,  
como ela cabe num abraço imenso,  
como um desejo  
cabe num beijo,  
e a nossa esp'rança num balão suspenso.

Oiçam cantigas,  
que as raparigas  
soltam dos lábios num sorriso novo.  
E depois vejam como se avalia  
tôda a alegria  
do nosso povo.

Com seu Santo António a marcha passa,  
e quantos olhos rindo  
a vão a acompanhar.  
São a maior graça que há na Graça  
e trazem um sorriso  
capaz de tentar  
Santo António.  
Santo António,  
sabe o que são milagres dum olhar.

F. B.

### DEIXEM PASSAR A GRAÇA

(1940 — Música de Raúl Ferrão)

Deixem lá passar a Graça  
que vem na marcha tôda contente,  
tem graça que a gente engraca  
com esta graça tão imponente.

Seu balão de forma estranha  
deve ser feito por mão d'artista  
e a sua luz é famanha  
que vai do Jardim à Penha  
e do Monte à Bela-Vista.

#### ESTRIBILHO

Nesta alegria  
segue a marcha sem parar.  
É gente nova!  
vá dai, vamos cantar.  
Pois vê-se bem  
que esta marcha vem da Graça  
e tôda a gente que passa  
não passa sem vir também.

Inda o sol lá vem distante  
já eu te vejo, lenço ao pescoço,  
de Entre-Muros ao Mirante  
'té à Travessa do Mato Grosso;  
Marcha assim não há igual  
com a alegria por património,  
popular, triunfal,  
e a marcha que tanto vale  
sai do Vale de Santo António.

Quando a Senhora do Monte  
descerra a porta da sua Igreja,  
vê-se a cidade defronte  
ajoelhada p'lo quer que seja.  
E, quando a noite perdida,  
á luz do dia abre a vidraça,  
o povo acorda p'rá vida,  
vê Lisboa adormecida  
mesmo aos pés da velha Graça.

F. de B.

## MARCHA DE CAMPO DE OURIQUE

*A Marcha de Campo de Ourique é sempre popular em Lisboa. A de 1940 foi organizada pela velha Sociedade Filarmónica Alunos de Apolo, com 68 anos de existência. / Campo de Ourique é um bairro que se apoia no passado de Santa Isabel e de Ourique, desenvolvido nos últimos cincuenta anos. Tem resonância e tradições, que vão de S. João dos Bencasados e Arrábida até à confluência da Estréla.*

*Indumentária:— Figurinos elegantes, estilizados, de concepção moderna, de composição de Alfredo Moraes e execução de Castelo Branco. — Músicas: de Vasco de Macedo com versos de José Castelo e de Avelino de Sousa. Ensaiaador: Januário Ruivo (Janu).*

### MARCHA DE CAMPO DE OURIQUE

(1940 — Música de Vasco de Macedo)

*O nosso bairro  
pode ser um bairro pobre  
sem encanto e sem valor  
e o mais humilde talvez.  
Mas é o bairro  
que guarda a tradição nobre  
de Afonso, o Conquistador,  
o mais bravo Português.*

*As ruas do nosso bairro  
são fôlhas dum livro de oiro  
cheias de sonho e de glória!*

*As ruas do nosso bairro  
são epopeia — tesouro  
desta lusitana História!*

*Abre a página formosa  
D. Diniz — o lavrador  
e aprende o que ele te diz.*

*Rei de fama valorosa,  
rei Poeta trovador!  
sábio rei, foi D. Diniz!*

*Meu bairro, Campo de Ourique  
onde tôda a gente canta  
não temas qualquer despike;  
tu és, meu Campo de Ourique,  
de Isabel, Rainha Santa.*

*Vejam Campo de Ourique  
— o bairro do nosso amor —  
na sua graça singela!*

*O nosso Campo de Ourique  
é uma mimosa flor  
tendo aos pés formosa Estréla!*

*Campo de Ourique ideal,  
berço nosso, delicado,  
do coração te queremos!*

*Campo de Ourique, afinal,  
é o nosso bairro amado  
pois foi nêle onde nascemos!*

**José Castelo**

### FADO DE CAMPO DE OURIQUE

(1940 — Música de Vasco de Macedo)

*Bairro de Campo de Ourique  
não é rico nem é chique  
mas é da Honra agasalho!  
tem na sua tradição,  
como legenda e brêzão,  
a beleza do Trabalho!*

*Bairro de sol e alegria,  
que por 'stranha fantasia,  
lhe doira as pedras do solo!  
Bairro alegre e triunfal  
que, p'la arte musical,  
rende culto a Deus Apolo!*

### ESTRIBILHO

*Campo de Ourique,  
bairro de poetas e artistas,  
de trovadores e fadistas,  
que sabem rir e cantar!  
Campo de Ourique,  
bairro pobre mas honrado,  
onde vibra a voz do fado,  
que é a trova popular!*

**Avelino de Sousa**

PALÁCIO DE QUELUZ — Sala de recepções

