

# 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

## DIRETORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

## REDACÇÃO

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

## COLABORADORES:

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

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORUGAL (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

Palácio de Queluz, Sala de recepções.— Os Expressos através do Mundo, Tradução de HENRIQUE DA SILVA PINTO.— Gazeta dos Caminhos de Ferro.— Exposição de montras.— «O Flecha de Prata». — Ecos & Comentários, por SABEL. — As Marchas populares de Lisboa, por REBELO DE BETTENCOURT. — Imprensa.— Vida Ferroviária.— Castelo da Póvoa de Lanhoso. — Marinheiros para a Esquadra Britânica, por «TAFFRAIL», (Célebre escritor sobre assuntos navais).— :::: Parte Oficial. — Exposição do Mundo Português. ::::

---

---

# Os Expressos

## ATRAVEZ DO MUNDO

Tradução de HENRIQUE DA SILVA PINTO

**S**E bem que seja a sede do maior império que o mundo jámais tenha conhecido, o Reino Unido é na realidade um país pequeno. No entanto, é um dos mais importantes não só pelas suas grandiosas cidades e densidade de população, mas principalmente, no caso que mais nos interessa, pela sua excelente organização ferroviária, a melhor do mundo, pois apesar da sua pequena área territorial possue uma série enoríssima de comboios expressos, que todos os dias sulcam o seu território em tôdas as direções. Dentre êstes expressos vamos referir-nos, apenas, aos mais importantes.

O mais famoso expresso britânico é o «Flying Scotsman» do Caminho de Ferro de Londres e Norte Oriental, que parte todos os dias da estação de King's Cross, em Londres, para Edinburgh e faz o maior percurso sem escala de toda a Inglaterra (392 milhas). A mesma companhia pertence também o «Silver Jubilee». Logo depois, em importância, temos o «Coronation» da L. M. S. R., de construção americana, que deu a volta aos Estados Unidos e, em 1939, esteve na exposição de New-York. Há muitos outros expressos que fazem longas viagens sem escala, tais como os que fazem serviço entre Londres e Bristol, Birmingham, Leicester, Nottingham, Sheffield, Leeds, Bradford, Liverpool, Manchester, Cardiff, Newcastle, Glasgow, Aberdeen, etc.. Há uma outra categoria de expressos quâsi todos equipados com carruagens Pullman, que fazem serviço para as praias ou termas da moda, alguns durante todo o ano, outros só no

verão. Os mais importantes são: o «Brighton Belle», o «Bournemouth Belle», o «Thanet» e o «Golden Arrow», onde se pode viajar comodamente, mesmo luxuosamente, por pouco dinheiro. Também podemos mencionar o «Blue Train» do Caminho de Ferro Meridional, que faz serviço em ligação com os Caminhos de Ferro Franceses.

Na Escócia, além dos expressos inteiramente ingleses, há o «Griamion», e o «Granite City» que fazem carreira entre Glasgow e Aberdeen; o «John O'Groats» entre Inverness, Wick e Thurso e o «Lothian» entre Glasgow, Edinburgh e North Berwick.

Na Irlanda, há os expressos de Dublin-Cork-Killarney dos Grandes Caminhos de Ferro Meridionais; o de Dublin-Belfast-Londonderry dos Grandes Caminhos de Ferro do Norte e o Portrush da Companhia dos Condados do Norte.

No continente europeu existem também excelentes expressos dentre os quais destacamos: O «Golden Arrow» (equipado com carruagens Pullman), entre Calais e Paris; o «Blue Train» entre Calais e as Rivieras francesa e italiana; o «North Star», entre Paris e Bruxelas; o «Rheingold», de Hook, na Holanda, para o Reno, Suíssa e norte da Itália e o «Simplon-Orient-Express», cujo nome é tirado do famoso túnel que atravessa. Todos êstes expressos têm preços elevadíssimos e é necessário marcar lugar ou cama com antecedência.

Na Ásia, pertencem à Índia os melhores expressos, tais como o de Bombaim-Calcutta; o «Frontier



Um expresso atravessando o viaducto do monte Lofty Range, no Sul da Austrália

Mail» e o «Poona Race Especiais», que são equipados com carruagens especiais, ventoinhas, duches e outras comodidades que se tornam necessárias por causa do clima. Algumas das carruagens são adaptadas às necessidades dos viajantes indígenas e têm compartimentos especiais para mulheres.

A Austrália possui importantíssimas cidades entre as quais os habitantes precisam de viajar regularmente, mas embora os expressos sejam esplêndidos, pois possuem locutório, dormitório, restaurante e bar, a viagem torna-se por vezes incómoda devido às freqüentes mudanças de combóio, visto cada Estado usar uma medida diferente de linha (4 pés e 8 polegadas, 3 pés e 6 polegadas e 5 pés e 3 polegadas). A principal linha de trânsito para os expressos australianos é a Trans-Continental que atravessa o grande deserto e foi aberta ao tráfego em 1917. Nesta linha há combóio três vezes por semana e entre Pôrto Augusta (South Australian Railways) e Kalgoorlie (Western Australian), cuja distância é de 1.051 milhas, só há trinta estações. Durante 300 milhas a linha é absolutamente recta e desértica não se conseguindo ver uma única árvore e, em todo o percurso, não se atravessa um rio. O expresso que percorre esta região é um dos que, em todo o mundo, maiores comodidades possue, pois além dos dormitórios, restaurante, chuveiros e bars, os passageiros podem expedir e receber telegramas em tôdas as estações e as notícias mais importantes são afixadas nas carruagens quer sejam recebidas pela rádio ou pelo telégrafo.

A África do Sul pertencem os melhores expressos de todo o continente africano, os quais percorrem milhares de milhas ligando a Cidade do Cabo com Durban, Johannesburg e Pretória. Com um dêste expresso será um dia, num futuro mais ou me-

nos próximo, ligado o expresso de Kartoum, o «Sunshine», no qual se poderá viajar ininterruptamente da Cidade do Cabo até ao Cairo.

Dêmos agora um salto. Estamos na América do Norte, o país das maravilhas dos expressos. É neste país que os expressos, todos equipados com carruagens Pullman, têm maior raio de acção, chegando a fazer percursos directos de cerca de 4.000 milhas (aproximadamente 6.700 quilómetros). De tôdas as grandes cidades (New-York, Chicago, San-Francisco, Filadélfia, Washington, Pittsburg, etc.), partem dezenas de combóios expressos por dia, sendo alguns, os mais velozes do mundo, equipados com motores Diessel. Dentre os mais conhecidos destacaremos: o «Pennsylvania», o «Twentieth Century», o «Empire State Express», o «Katie Flyer», o «Olympian», o «Burlington Zephyr» e o «Trans-Continental» que liga New-York com San-Francisco. Alguns dêste expressos têm ligação com os expressos canadenses, ou então fazem a viagem directa de New-York, San-Francisco ou Chicago para Montreal, Quebec e Ottawa. Nestas viagens de milhares de milhas e que duram vários dias, atravessam-se as Montanhas Rochosas umas vezes à beira de profundos precipícios, outras por de cima de altíssimos viaductos e outras através de escuros desfiladeiros. A seguir às montanhas vêm as pradarias sem fim onde o expresso se lança a uma velocidade de mais de cem milhas à hora, numa tão rápida seqüência do grandioso e do belo, que muitas pessoas fazem estas viagens únicamente por prazer.

Na América do Sul, principalmente na Argentina, também há excelentes expressos, mas já dissemos o suficiente para demonstrar que se encontram combóios expressos, muitos deles famosos e todos êles úteis e apreciados, onde quer que seja que se tenham construído linhas férreas.

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso camarada de redacção  
Marino d'Ornellas  
vai, de visita, aos Açores

O nosso querido amigo e prezado camarada de Redacção, Marino d'Ornellas, embarca, com sua esposa, no «S. Miguel», dos «Carregadores Açoreanos», com destino à «Ilha Verde» de S. Miguel, com demora de um mês.

Embora a viagem seja de recreio, Marino d'Ornellas aproveitará, no entanto, as suas curtíssimas férias para colher apontamentos para uma série de impressões sobre a Madeira, que visitará de passagem, e as belezas naturais da «Ilha Verde».

Com amizade lhe desejamos umas férias felizes e com saudade aguardamos o seu regresso a esta Redacção.

## EXPOSIÇÃO DE MONTRAS

Não queremos deixar passar em claro a inauguração da Exposição de montras nos estabelecimentos que a isso se sacrificaram na Rua Garrett.

Temos viajado um bocadinho, temos visto algumas exposições de montras mas tôdas elas com pretenções a chamar a clientela e nunca a afogentá-la. Foi o que aconteceu à nossa exposição. Em lugar de se aproximarem das montras tôda a gente fugia delas como aconteceu na casa dos chapeus com o homem com «cabeça dupla». Não valeu de nada terem forrado de trapos o Chiado porque mesmo assim o público fugiu dele e ria-se meia hora depois.

A Exposição foi a primeira e supomos que será a última.

## MELHORAMENTOS FERROVIÁRIOS

**“O Flecha de Prata”***Lisboa-Pôrto em quatro horas e alguns minutos*

DESDE o mês corrente, tem Portugal em serviço, nas suas linhas ferroviárias, um expresso tipo «Flecha de Prata», produto dum esforço inteligente da Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a que o sr. Ministro das Obras Públicas, numa hora de franca inspiração, deu valioso e indispensável apoio.

As experiências variadas a que o novo material foi sujeito, entusiasmaram os que a elas assistiram. Aquêle princípio de «feio para ser forte» foi inteiramente banido, dando lugar ao «forte e bonito».

Foi fadado para tôdas as exigências da vida presente, êste novo material da C. P. — A comodidade e o conforto, para o amador das viagens; a velocidade, para o homem de negócios, para quem o tempo cada vez mais se torna dinheiro.

\* \* \*

Inauguraram-se, no dia 8 dêste mês, com um passeio Lisboa-Pôrto e volta, as novas carruagens adquiridas pela C. P. na América do Norte.

Para tomar parte no combóio inaugural o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses convidou numerosas individualidades e a imprensa.

Após as cerimónias protocolares e do ingresso do Sr. Ministro das Obras Públicas, o combóio conduzindo os convidados poe-se em marcha da Estação Lisboa-Rossio. Nele tomaram parte, além do sr. eng.º Duarte Pacheco e do seu Sub-Secretário, sr. eng.º Espregueira Mendes, os srs. dr. Mário Esteves, representando o Ministro do Interior, dr. Cristiano de Sousa, Director Geral do Ensino Primário e a representar o Ministro da Educação Nacional; eng.º Vasconcelos Corrêa; dr. Fezas Vital, Fausto de Figueiredo, Louis Roger Montagne pelo Cons. de Adm. da C. P., bem como, os srs. eng.º Vasco Ramalho, director geral dos Caminhos de Ferro; eng.º Lima Henriques, director geral da C. P.; eng.º Cancela de Abreu, vogal do C. S. C. F.; eng.º Almeida Brito, chefe de gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas; dr. Câmara Pestana, director geral das Alfândegas; eng.º Rodrigo Peixoto, director do Banco Lisboa e

Açores e antigo funcionário superior dos C. F.; António Ferro, director do Secretariado da Propaganda Nacional; Mateus Gregório da Cruz, procurador à Câmara Corporativa e representante do pessoal ferroviário; eng.º Rodrigues de Carvalho, presidente da Câmara Municipal de Lisboa; dr. António Centeno, dr. Vitor Santos, respectivamente Presidente e Vogal do Conselho Fiscal da C. P.; dr. José Lucas Coelho dos Reis, José M. Martins Alves e José Parreira, da Assembleia Geral da mesma Companhia.

Embarcaram ainda os srs. almirante David Lebreton, comandante da fôrça naval americana surta no Tejo, tenente-coronel Júlio de Abreu Campos, tenente M. D. Sylvester, capitão Agostinho Lourenço, director da P. V. D. E.; dr. João Emaúz, do Banco de Portugal, Chagas Franco, eng.º Ernesto Rocha, da D. G. dos Caminhos de Ferro; eng.º Vasconcelos e Sá, Roque da Fonseca, presidente da Associação Comercial de Lisboa; José Maria Alvares, representando a Associação Industrial Portuguesa; António José da Silva Carvalho pelo Banco Português Continente e Ilhas; dr. Alberto Xavier, Walter B. Dean, representante do fabricante de material ferroviário; A. J. Hamke; Ray P. Medariel, Vanes Barclay Young, consul geral dos Estados Unidos; dr. Alberto José Lavrador, secretário do Ministério das Obras Públicas; eng.º Pedro Brion, chefe de divisão e material de tracção; Campos Henriques, chefe de divisão de via e obras; Pereira Barata, chefe de divisão de exploração; Inspector Augusto Murta, da secção de turismo; Francisco Mendia, Vasco Viana; arquitecto Cottinelli Telmo, eng.º José Vaz; eng.º Herculano de Carvalho, director do I. S. T.; dr. Ferreira da Costa, representando o Banco Pinto e Sotto Mayor; eng.º Sá e Melo e Branco Cabral, que, como sempre, comula de gentilezas os jornalistas e os nossos queridos Directores, srs. conselheiro eng.º Fernando de Souza e Carlos d'Ornellas.

Logo que o combóio entrou em andamento, o sr. eng.º Duarte Pacheco e os jornalistas convidados, fizeram uma visita à composição, constituída por quatro carruagens, um furgão e dois restaurantes sendo a «máquina» das que habitualmente fazem

serviço no «rápido». Era tripulada pelo eng.º Campelo. Na frente da mesma, viam-se as bandeiras da Fundação e Nacional, bem como, o dístico seguinte:

«Combóio de inauguração das modernas carruagens de aço inoxidável da C. P. de Lisboa ao Pôrto e do Pôrto à Exposição do Mundo Português.»

Em serviço, como pessoal da composição, seguiam, como já dissemos, o distinto engenheiro Campelo, o sr. Dionízio, o maquinista José dos Santos, fogueiro João Baptista Roque, inspector principal Atalaia, I. S. C. Anastácio Santos, sub-inspector Soares de Figueiredo, chefe de circunscrição e material Júlio da Guia, condutor Carlos

Cinquenta minutos depois da sua partida de Lisboa, chegava a Santarém o combóio, deixando o sr. Ministro das Obras Públicas e o seu Sub-Secretário. Dai por diante, a velocidade era um crescer a olhos vistos; por vezes eramos informados de que o combóio seguia a 130 quilómetros e mais. Após as breves paragens de Albergaria e Entroncamento, começou o encantador almôço cuja ementa não resistimos de transcrever:

Aperitivos, «hors d'oeuvres», galinha panada à americana, legumes diversos, gelado, queijo e fruta, café, licores, vinhos da Madeira, Branco Amarante, Tinto Aguieira e Pôrto.

Finalmente Coimbra, em cuja estação se viam numerosas individualidades e povo.



A CHEGADA AO PORTO — O sr. Eng.º Vasconcelos Corrêa, rodeado pelos srs. Eng.ºs Vasconcelos e Sá, Conselheiro Fernando de Souza, Coronel Pinto Osório, António Ferro e o Eng.º Branco Cabral a quem se deve a excelente organização dos serviços do «Flecha de Prata»

Agostinho, guarda-freio João Paulo, electricista Francisco Matos, serralheiro Carlos Seguro e os limpadores Alfredo dos Santos, Acácio da Fonseca e José Maria Gonçalves.

Num compartimento reuniu-se o sr. Ministro das Obras Públicas com o Sub-Secretário, o ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P. sr. eng.º Vasconcelos Corrêa e várias individualidades de destaque e o arquitecto Cottinelli Telmo, a quem foram dirigidas manifestações de aprêço pela sua obra. O sr. eng.º Lima Henriques, director geral da C. P. mostra aos convidados uma linda e vistosa cigarreira com a seguinte legenda:

Para o arquitecto Cottinelli Telmo com o louvor e agradecimento da C. P.

23-7 940 V. Corrêa e B. Cabral.

Embarcaram então, os srs. Governador Civil, cap. Calado Branco; Dr. Miranda de Vasconcelos, Vice-Presidente da Junta de Província da Beira Litoral; Abílio Lagoas, presidente da Associação Commercial e Industrial; Coronel Pinto Osório, do Conselho de Administração da C. P.; dr. Herculano Ferreira, da mesma Administração e dr. Moura Relvas, deputado à Assembleia Nacional.

Depois Gaia, onde o secretário Geral do Governo Civil, sr. dr. António Joice, entrou a apresentar cumprimentos em nome do Chefe do Distrito.

### No Pôrto

Tal como à partida, a entrada do expresso na estação de S. Bento, foi ruidosamente sublinhada. Imenso povo comprimia-se a fim de admirar as

carruagens, que a todos arrancavam palavras elogiosas.

Viam-se, aguardando os convidados ao passeio, os srs. vice-presidente da Câmara Municipal do Pôrto, António Pinheiro Tôrres e António Loureiro, vereadores; Coronel Namorado de Aguiar, comandante da P. S. P.; capitão A. Baptista, segundo comandante da P. S. P.; tenente Oliveira, dr. Marques de Carvalho, como representante da U. N.; eng.º Monteiro de Andrade, dos Serviços de Engenharia da Câmara Municipal do Pôrto; dr. António Cruz, engenheiros, funcionários superiores da C. P.; numerosas senhoras, representantes de organismos económicos, etc.

A seguir aos cumprimentos, visitantes e visitados, dirigiram-se para o Palácio de Cristal, onde foi

de público, que curiosamente admirava o «Flecha de Prata».

Mais convidados entram: os do Pôrto, que se juntam aos de Lisboa e Coimbra. São êles os srs. drs. Trigo de Negreiros, chefe do distrito; general Fernando Borges, comandante Militar da Região; prof. dr. Mendes Correia; eng.º Pêgo Fiúza é Fernando Aroso, presidentes das câmaras do Pôrto, Gaia e Matozinhos; D. Ana José Guedes da Costa, Colares Vieira; drs. António Loureiro e Albano de Magalhães, vereadores; dr. Marques de Carvalho, António de Oliveira Cálem e eng.º Mário Borges, presidente das associações Comercial do Pôrto e Industrial Portuense; drs. Aarão de Lacerda, director da Escola de Belas Artes; e Artur de Magalhães Basto, chefe dos serviços culturais da C. M. P.; ca-



A CHEGADA Á EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS — Os srs. Ministros das Colónias, Comércio, Obras Públicas e Sub-Secretário das O. P. com o sr. Eng.º Vasconcelos Corrêa, Presidente do C. A. da C. P., Dr. Fezas Vital, Eng.º Vasco Ramalho, dr. António Centeno, Eng.º Branco Cabral e outros passageiros que regressaram no «Flecha de Prata»

oferecido um «chá» pela Câmara Municipal do Pôrto. Naquèle Município estavam a receber os srs. Prof. dr. Mendes Correia, vereadores, dr. Albano de Magalhães Bastos da P. S. P.; dr. António Joice, Dr. António Loureiro, coronel Valente; dr. António Russel de Sousa; cap. Miranda, representando o Comandante da 1.ª Região Militar; Prof. Rosa da Silva; dr. Espregueira Mendes, Vice-Presidente da Câmara, etc.

Enquanto foi servido o «chá», uma orquestra fez-se ouvir em música escolhida, seguindo-se depois uma visita ao Terreiro D. Afonso Henriques, de onde se disfruta uma maravilhosa paisagem e se pode admirar a Sé Catedral.

Finda esta rápida visita, empreendeu-se o regresso a Lisboa. Com dificuldade se chegou ao combóio, pois a Estação de S. Bento estava repleta

pitão Eduardo Romero adjunto da «L. P.»; pianista Oscar da Silva, etc.

Embarcaram, igualmente, os membros da Embaixada Extraordinária do Brasil, os quais se instalaram em dois compartimentos reservados.

Foram despedir-se à estação de S. Bento, os srs. coronel Namorado de Aguir, comandante da P. S. P., conde de Vilas Boas, capitão do pôrto de Leixões e delegado provincial da «M. P.», dr. José Pereira Salgado, reitor da Universidade e mais personalidades nortenhas.

Nova corrida veloz, desta vez a caminho de Lisboa. Um pouco adiante da Pampilhosa, começa a servir-se o jantar, que se pode classificar dum «mimo». Como ao almôço, não resistimos também à tentação de transcrever o que foi êsse jantar:

Sopa de legumes, filetes de pescada, leitão e cabrito assados frios, saladas, gelado, fruta, café, licores e vinho da Madeira, Branco Bucelas, tinto de S. Miguel e Pôrto.

Em Santarém entraram no combóio os srs. Ministro das Colónias e do Comércio e, de novo, os srs. Ministros e Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas, descendo a recebê-los os administradores da «C. P.» e os Governadores Civis do Pôrto e de Coimbra.

### Em Lisboa

Finalmente, num apeadeiro improvisado e construído ao centro da Praça do Império; chegámos à Exposição do Mundo Português, onde, aguardando as individualidades em viagem, estavam os directores e outros funcionários superiores da E. M. P. Eram 22 horas e 57 minutos.

Um público entusiasta levantou aos srs. Ministros calorosas vivas e palmas, enquanto êstes se dirigiam para o Pavilhão de Honra, onde na Sala da Mulher Portuguesa, se efectuou um «Pôrto de Honra», oferecido aos convidados.

Aos brindes, falou o sr. Engº Vasconcelos Corrêa, agradecendo ao Governo e, especialmente, ao sr. Ministro das Obras Públicas, a valiosa colaboração, que permitiu aquêle empreendimento.

Agradecendo o acolhimento gentil do Pôrto, falou o sr. Engº Rodrigues de Carvalho e depois pelo Norte, o sr. dr. Trigo de Negreiros, que teve palavras elogiosas para o Governo e «C. P.»

Acabando êste maravilhoso passeio, realizou-se ainda uma cerimónia — a inauguração dum padrão de homenagem à Cidade do Pôrto, na Exposição do Mundo Português.

É uma realização de Cottinelli Telmo, e fica colocado numa das paredes exteriores do Pavilhão da Fundação. Representa o brasão de armas da Capital do Norte, com um fundo em relevo, figurando a Bandeira dos Centenários.

Foi descerrado êste padrão, em nome do sr. Ministro das Obras Públicas, pelo Prof. doutor Mendes Correia.

Falando em nome da E. M. P. usou da palavra o engº Sá e Melo, agradecendo depois o sr. dr. Mendes Correia aquela homenagem à Cidade Invicta.

A Banda do Ateneu Ferroviário executou alguns

números de música, enquanto que no *espelho de água* subiam fogos de artifício.

Com esta festa de amisade lisboeta-portuense, terminou a viagem que foi, sem dúvida, triunfal.

### Durante o trajecto fez-se uma rápida visita às novas carruagens

Como atrás deixámos dito, após a saída do combóio especial da Estação de Lisboa-Rossio os representantes da Imprensa acompanhados do sr. Ministro das Obras Públicas e de Engenheiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que foram amáveis e hábeis «cicerones», fizeram uma breve visita à composição.

O que vimos dêsse excelente material, vamos tentar descrevê-lo, em rápidos apontamentos, alguns dêles tomados já à velocidade superior aos 100 quilómetros.

O material é todo assente sobre «bogies» e em aço inoxidável, e o seu aspecto exterior assemelha-se aos gigantes «Junkers», pois é em chapa canelada.

Cada uma das carruagens pesa 25 toneladas, isto é, menos 15 do que as antigas, inferindo-se em êrro, se julgarmos diminuídas, assim, as condições de segurança. Pelo contrário. As mais recentes estatísticas provam que nos desastres havidos em caminhos de ferro, os casos mortais, são na sua maioria nas carruagens construídas em madeira.

Desde a pintura à comodidade, tudo foi feito com gôsto e luxuosamente. Assim vemos um compartimento azul, outro cinzento; resumindo, as salas «azul», «cinzenta» etc.

As carruagens de 1.ª classe são divididas em compartimentos de 6 lugares, com um largo corredor. Os estôfos são de qualidade lavável e o chão é alcatifado. Os processos de aquecimento e arrefecimento, «air conduction», são notáveis. Máquinas especiais, elevam o ar até às paredes e ao tecto, donde depois se escôa por pequenos orifícios dispersos pelas paredes. Os vidros que facilmente se manejam, são inquebráveis.

As bagagens são arrumadas de forma especial, havendo uns pequenos compartimentos para malas maiores não despachadas.

Um engenhoso dispositivo permite aos passageiros beberem água gelada, por um copo de papel que sai dum recipiente apropriado e logo é lançado fóra.



O «maquinista» do «Flecha de Prata» mesmo carvoeiro é surpreendido pela objectiva da «Gazeta»

(Cliché Mesquita)

As carroagens de 2.<sup>a</sup> são em salões corridos, com bancadas de 2 lugares por banda, que giram, de forma a ficarem 4 passageiros reunidos em grupo. São também muito semelhantes às poltronas dos aviões. Nesta classe observa-se a mesma comodidade, e o mesmo gôsto inexcedível.

O salão-restaurante tem 32 lugares, é de côr marfim, com motivos verdes, os quais se vêm nas cadeiras, jarras, mesas, etc. Há 2 carroagens mixtas de passageiros e restaurante.

A cosinha é uma maravilha, deslumbrando o seu asseio. Os utensílios são todos cromados e de côr branca.

Existem aqui ventoinhas que conseguem fazer desaparecer qualquer cheiro a comida e assim

não ser notado nos compartimentos de passageiros, nem na casa de jantar.

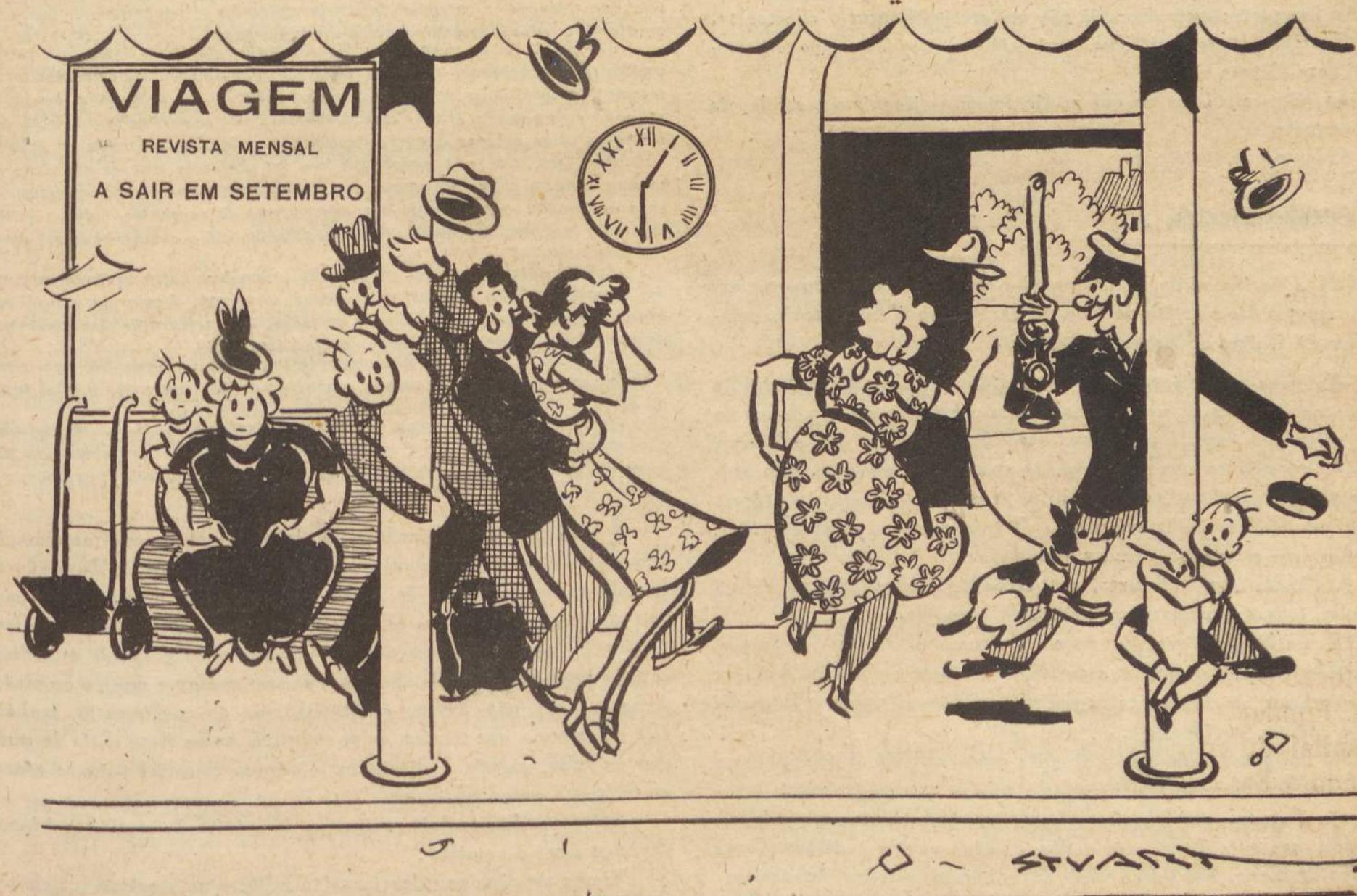
Os frigoríficos são excelentes e durante uma viagem, até mesmo mil quilómetros, o gêlo conserva-se apto aos refrigerantes.

Existe também algumas carroagens um posto de correios.

O custo destas carroagens orça por mil contos cada uma, tendo sido adquiridas 28.

No Barreiro estão sofrendo modificações várias «máquinas», as quais apresentarão também, depois, o aspecto aero-dinâmico.

Eis assim, em brevíssimas palavras, algumas das características principais do nosso novo material ferroviário, destinado às viagens de longo curso.



Na gare:

- Ai Jesus, sr. Chefe ! Que furacão !
- Qual furacão ... nem fura gato.
- Ai, sr. Chefe, até tenho as pernas a tremer.
- Oh senhora, não vê que isto é o «Flecha de Prata» que acaba de passar !...

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Os boatos

COM a estúpida brincadeira dos boatos já temos conhecimento que cento e vinte casas de família ficam sem pão por algum tempo. Uma companhia americana de petróleos, próxima desta redacção, em virtude das parvoices que inventam de momento a momento, resolveu embarcar todos os seus arquivos referentes a Colónias, que aqui estavam instalados e o resultado foi despedir os empregados que tinha ao seu serviço para esse efeito.

A ordem veio da América e o director que está em Lisboa teve que despedir os empregados (120) concedendo-lhes alguns meses de avanço de ordenado, a título de gratificação.

Os cento e vinte empregados — alguns com 30 anos de casa — que agradeçam aos boateiros.

## Banquete a Gorráez

REALIZOU-SE no dia 9 um banquete de homenagem a Paco Gorráez para entrega da «Orelha de Ouro» que ganhou e muito bem, na última corrida do Campo Pequeno. Antes porém do banquete apareceram as notícias em que a organização era da «Tertúlia Tauromáquica» e em que colaborava o «Grupo Tauromáquico Sector 1».

Fez-se o banquete e só apareceu a «Tertúlia», organizadora do grande banquete; quer dizer, já não era preciso figurar o «Sector 1».

Gostámos, porque ficámos convencidos de que ele sempre é necessário para alguma coisa.

Se não acreditam no que se diz, leiam os jornais antes e depois do banquete.

Palavra que gostámos.

## Recordando...

COM a devida vénia, transcrevemos do *Diário de Lisboa* uns excertos desse artigo do Cap. Jorge Botelho Moniz, heróico combatente da Guerra de Espanha. Assim:

«Foi nos primeiros dias da guerra de Espanha que se decidiu a vitória nacionalista. E nesses dias, contra o inimigo comum, havia na liça, além dos «rebeldes», (desses heróicos «rebeldes» que a Europa temava em não compreender) apenas uma nação, e essa movida unicamente por idealismo: Portugal. A própria Alemanha e a própria Itália, que mais tarde haveriam de definir-se e prestar auxílio militar, levaram duas semanas a estudar a situação.

A França e a Inglaterra, enganadas pela propaganda da Frente Popular, jogavam nitidamente na vitória vermelha.

De Portugal saíram os primeiros auxílios. Foi um banqueiro português quem, desinteressadamente, emprestou o dinheiro com que se compraram em Inglaterra os primeiros aviões chegados a Espanha para o exército nacionalista.

Foi um grande armador português quem, quando os nacionalistas pensavam ser obrigados a recorrer a navios estrangeiros para atravessar o Estreito de Gibraltar com as tropas de África, não hesitou em, sem qualquer lucro, pôr todos os seus navios à disposição de Queipo de Llano. Foi Rádio Club, foi a opinião pública, foi a indústria e foi o comércio de Portugal que forneceram, nos primeiros dias, os elementos que faltavam ao exército nacional. Os primeiros mobilizados pela Junta fardaram-se de cotim português, e por isso havia quem os supusesse soldados de Portugal.»

«Portugal nada tem a recear da Espanha, nem a Espanha de Portugal. Não há hoje interesses dinásticos nem ambições imperia-

listas a dividir: há o respeito mútuo e a fraternidade de sangue e de armas a nortearem uma política internacional de defesa comum. Há, em que pese aos boateiros, aos crédulos e aos medrosos, uma perfeita compreensão entre povos e governos. Há contra todas as intriga, a vontade firme de manter uma situação que nunca foi tão sólida como neste momento.

Isto posso escrevê-lo, para os patriotas que nunca se bateram, em nome daqueles que, em Espanha e em Portugal, souberam, sabem e saberão dar o seu sangue por um ideal sagrado de independência nacional.»

Salvé!

## Combatentes de Sapadores

NO jornal mensal «Vida Ferroviária» publicou o sr. Victor Afonso, no número referente ao mês findo, uma crónica sobre «Os Combatentes da Grande Guerra do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro», fazendo-a acompanhar de uma gravura do nosso camarada combatente e ceguinho Manuel Garrido.

E diz assim:

«Publicou o último número da «Vida Ferroviária» um desenvolvido relato da festa de confraternização efectuada em Santarém, por um numeroso grupo de combatentes da Grande Guerra do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Nela tomaram parte oficiais, sargentos, cabos e soldados, que, sob o digno comando do sr. general Raul Esteves, se cobriram de glória nos campos da França, e nessa festa recordaram com entusiasmo, ao mesmo tempo, os momentos dolorosos da guerra, e o dia da vitória que veio coroar os esforços heróicos dos exércitos aliados, nos quais estava integrado o corpo expedicionário português.

Nessa luta sangrenta de colossos em que os soldados portugueses se mostraram dignos continuadores dos heróis, cuja glória hoje consagramos com a comemoração dos centenários da Fundação e da Restauração de Portugal, desses gigantes que «deram novos Mundos ao Mundo», nessa luta, o Batalhão de Sapadores ombrou com todas as formações portuguesas, com denodo e valentia, junto dos exércitos estrangeiros na ânsia de manter bem alta a bandeira gloriosa de Portugal.

No batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro como nas outras unidades portuguesas, todos se bateram nobremente, todos correram os mesmos perigos, todos se irmaram no bater dos corações num desejo de vitória, e, no maior fragor dos combates, todos sentiram igualmente por sobre as suas cabeças adejar, abençoando-os, a alma sagrada da Pátria.

Por isso, temos a esperança que no próximo ano se reúnirão na mesma festa, o grupo que esteve em Santarém e os que costumam reuniir-se separadamente, constituindo um outro grupo de sargentos, cabos e soldados que lutaram na Grande Guerra, também sob o comando do sr. general Raul Esteves.

Antes, como agora, o coração de todos deve bater unisono na hora da recordação dos perigos que juntos correram, dando um significado ainda mais elevado, pela reunião de todos, à comemoração dum facto que engrandeceu o País aos olhos do estrangeiro.

O segundo grupo a que nos referimos não realizou este ano a sua festa de confraternização, por se encontrar de luto uma das nações junto da qual se bateram defendendo os mesmos princípios.

Nem por isso deixaram de efectuar entre todos, como de costume, por ocasião da festa, uma quete em benefício do antigo combatente Manuel António Garrido, ex-maquinista, sempre convidado a assistir, e a quem a guerra inutilizou, cegando-o.»

A Comissão organizadora da festa anual de confraternização entre os oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, tem feito todas as diligências para que um só grupo exista. O mais curioso é que a ideia dessa confraternização partiu exactamente dos dirigentes do grupo de sargentos, cabos e soldados e depois afastaram-se sem qualquer motivo ou razão. Achamos que não devem envergonhar-se os combatentes, tenham eles a categoria que tiverem de se reunirem numa festa cheia de carácter popular, alegria e disciplina — sempre essencial para se vencer em todos os meios.

Sobre os últimos dois parágrafos da crónica do sr. Victor Afonso devemos dizer o seguinte:

Vimos espalhados pelos jornais do Pôrto uma notícia (de chapa) dizendo que de facto se não reuniu o grupo de sargentos, cabos e soldados «por se encontrar de luto uma das nações junto da qual se bateram defendendo os mesmos princípios».

Mas nós sabemos que este grupo se reuniu e almoçou devidamente e dentro doutros princípios que são o «ter que alimentar-nos para não morrer de fome!»

# As Marchas

## POPULARES DE LISBOA

Por REBELO DE BETTENCOURT

**A**S «Marchas dos Bairros de Lisboa» constituíram, êste ano, uma das mais belas manifestações de arte popular da capital. Nunca, como agora, elas tinham atingido o encanto, a perfeição e tão bom gôsto tanto na apresentação como na escolha dos versos e da música.

Se, muitas vezes, nos nossos teatros populares, não nos são dados espectáculos dignos de Lisboa e da cultura do nosso público, as «Marchas dos Bairros», colocaram-se, porém, em plano superior e proporcionaram-nos alguns espectáculos de beleza, que não mais esquecerão. E tão belos e dignos de Lisboa foram êsses espectáculos que as Marchas Populares vieram, depois, a fazer cartaz na Exposição do Mundo Português.

Lisboa teve, com efeito, nessas «Marchas» a sua mais alta expressão de arte, de sentimento, de alegria e ternura. Nas suas cantigas debruçou-se e cantou a alma inteira de Portugal, e cantou, também, numa apoteose de ouro, o sol do nosso céu azul.

O sentimento português é feito de ternura, de adoração e de alegria. Parece paradoxal e estranho isto num povo que canta ainda o Fado e inventou a palavra «Saüda-de», para exprimir, como nenhum outro povo do mundo, a melancolia da ausência, a dôr do apartamento e a perda irremediável de coisas que não mais voltarão. É que no coração de todos os portugueses a dôr e a alegria são vizinhos e irmãos, e com tanta sinceridade que ninguém nos excede nem mesmo nos iguala nos nossos senti-

mentos afectivos. As «Marchas Populares» foram compostas e arranjadas para os rapazes e para as raparigas, foram destinadas à gente moça do nosso povo, para os corações que sonham, para os corações que ainda não sofreram a dôr e a surpresa das desilusões. Por isso, quando as Marchas percorreram as ruas da capital, os lisboetas tiveram a impressão de que com elas ia, sobre o altar comovido e ardente dos corações juvenis dos seus componentes, não só a imagem perfeita e divina da Pátria, mas o próprio coração da nossa terra imortal.

Deram-nos essas Marchas um espectáculo de alegria, de beleza, de conforto moral e de energia. Foram como que um novo canto dos «Luzíadas», como se Camões tivesse ressuscitado para escrever, à moda singela do povo, uma mão cheia de versos simples, ingénuos, mas sentidos.

As «Marchas Populares dos Bairros de Lisboa» merecem o carinho e a protecção da Câmara Municipal para que elas possam realizar-se todos os anos, por ventura com mais esplendor, como um dos espectáculos mais vivos, mais coloridos, mais expressivos e nobres da capital.

É a alegria, é a beleza que tornam fortes e dignos os povos. É pela alegria que a alma do povo se sente mais jovem e corajosa e é pela arte que o povo atinge a perfeição moral. Proteger as «Marchas Populares», permitir-lhes condições de vida, é contribuir para o levantamento do nível moral do bom e heróico povo de Lisboa.



# Marchas dos Bairros

Benfica



Bairro Alto



## Tradição das Marchas

As marchas populares acordam na nossa alma o mistério e o encanto dos tempos idos. É Portugal de ontem que ressuscita, que canta, que se humaniza de novo na voz voluptuosa e amorosa dos pares jovens que atravessam, nas noites estreladas de Lisboa, as ruas dos nossos bairros.

Não há velhos nem velhas. A idade é, apenas, um pormenor de que toda a gente se esquece — pois nem os jovens dão pela velhice dos outros e os velhos, por sua vez, sentem-se com juventude igual à dos rapazes e à das raparigas.

Nessas noites coloridas, movimentadas, a alegria de viver dá-nos a ilusão voluptuosa de que a vida é eterna e sempre boa. Tudo se esquece nessas noites de milagre em que parece que S. João e S. Pedro gostam de se sentir portugueses e portuguesas de Lisboa, como Santo António: esquecem-se as dores da vida e a ingratidão dos homens.

Cantar e dançar são, mais do que nunca, nessas noites, expressões de bondade e perfeição. E é a cantar que os corações sobem ao alto, às alturas das estrelas, levando consigo o amor da nossa gente e o sol da nossa terra!



Alcântara

Lapa

# 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 saudade  
no toque da alvorada,  
no toque da Avé-Maria.

ESTRIBILHO

*Ai! vai Lisboa  
com a saia côn 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 c'rôa  
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 este 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 ele 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 BENFICA

*A Marcha de Benfica, que se distingue pela sua alegria, foi organizada por uma comissão bairrista de antigos directores da Marcha de 1935, apoiada ao prestigioso Club Foot-Ball Benfica. Benfica é sítio extreme da cidade, que de estrada e de duas ruas se fez um bairro independente, ainda às portas dos campos, e cerca da paçā Senhora da Luz. Povo trabalhador de feitio operário e rural a um tempo, fica perto dos saloios e da civilização. Benfica guarda a tradição dos velhos retiros alfacinhas, é cheia de graça e de claridade.*

*Indumentária: — «Saloios» dos arredores de Lisboa, figurino de Alfredo Morais, execução de J. Castelo Branco. — Músicas: de rua e de marcha pelos maestros Raúl Ferrão e Raúl Portela, com versos de F. de Brito, e número de descantes de Mateus Júnior, com letra de Norberto de Araújo — Ensaiadores: Raúl Dias e João Teles.*

### BAILARICO DE BENFICA

(1940 — Música de Mateus Júnior)

Este sítio de Benfica  
nem pelo ceu o trocara,  
de tôda a linda Lisboa  
é a mais linda seara!

E' a mais linda seara,  
que dá mais belas espigas;  
olhem cá êstes saloios,  
vejam estas raparigas

#### ESTRIBILHO

*Nesta Marcha de Benfica  
só fica bem quem cantar;  
foje a noite, vai-se a festa,  
fica Benfica no ar!*

*Rapazes e raparigas,  
suba ao ceu nossa canção:  
— Benfica, cravos e rosas,  
— Benfica, do coração.*

Nem a garganta me cança,  
nem o ardor me arrefece;  
quanto mais a gente canta,  
mais a cantiga se aquece.

Mais a cantiga se aquece,  
mais o pèzinho saltita,  
mais gôsto tem meu amor  
nesta saloia bonita.

A nossa pele é morena,  
mas do branco não desdoura,  
quanto mais lhe dá o sol,  
mais a seara se aloura.

Mais a seara se aloura  
e mais Benfica se aferra,  
de que haja outra Marcha assim  
na roda de tôda a terra.

Mostra a perna, anda saloia!  
bate o pé, saloio contente!  
Nem ha mais pura cantiga  
nem amor mais inocente.

Nem amor mais inocente,  
nem alegria mais sã,  
que esta que espalha Benfica  
com suas côres de romã.

Este par que vem comigo,  
é do campo, e cheira bem;  
quando formos cazadinhos,  
inda melhor cheiro tem.

Inda melhor cheiro tem,  
a alegrar a romaria,  
com um rebanho de filhos  
que é a maior alegria.

Não custa bailar de roda,  
nem em biquinhos de pés,  
nem percorrer a cantar  
Lisboa de lés a lés.

Lisboa de lés a lés,  
Benfica de cá p'ra lá:  
— O que custa é dar-lhe o jeito  
como Benfica lhe dá!

N. de Araújo

## MARCHA DO BAIRRO ALTO

*A Marcha do Bairro Alto foi organizada no Lisboa Club-Rio de Janeiro, da rua da Atalaia. O Bairro, de tanto renome na Lisboa do século XVII e XVIII, o antigo Bairro Alto de S. Roque, tem características próprias, populares e burguesas, desvanecido que foi o seu vinco palaciano. A história anedótica de Lisboa teve neste bairro um alfobre e uma fonte inexgotável de subsídios. Há nêle a poesia do trabalho e da folgança. Domina, como corôa do ocidente, uma parte da Cidade.*

*Indumentária:— «Capotes brancos», tipos fidalgos de tradição bairrista, e mulheres do século XVIII, sugestão de estampa antiga, figurinos de Alfredo Morais, execução de Silva Regalheira. Músicas: Marchas de rua e de marcações do maestro Jaime Mendes, versos de Frederico de Brito. — Ensaidor: Alberto Nunes.*

### MARCHA DO BAIRRO ALTO

(1940 — Música de Jaime Mendes)

Já cá vai  
com arco e seu balão  
o BAIRRO ALTO  
da animação.

Bairro Alto está no alto  
do mais alto da cidade,  
se cair o Bairro Alto  
cái o Carmo e a Trindade.

Não tem páginas de história,  
nem foi a Alcácer Quibir,  
mas p'ra atingir a Glória  
não precisa de subir.

#### ESTRIBILHO

*Entre as marchas da cidade  
das sete colinas,  
não há maior lealdade  
ao pendão das quinas.  
Sem um leve sobressalto,  
está de sentinela  
a Marcha do Bairro Alto...  
de alto lá com ela!*

### MARCHA DOS CAPOTES BRANCOS

(Mesmo autor)

Aqui vai o Bairro Alto  
dos «Capotes Brancos»,  
brancos de luar;  
a lembrar algum assalto,  
uma espada a rebrilhar.  
Pode o Bairro Alto desta vez  
mostrar assim,  
que ainda é português.

#### ESTRIBILHO

*A Marcha passa contente,  
mas no Bairro amado  
que ninguém nos toque.*

*Saiba agora toda a gente  
que p'lo nosso lado  
temos nós S. Roque!*

Vê se vens de noite à rua  
que os «Capotes Negros»  
andam a rondar.  
Há sempre uma espada nua  
em cada esquina a espreitar.  
Ninguém dirá, não, que os olhos teus  
os vão espiar  
como dois judeus.

## MARCHA DE ALCANTARA

*A Marcha de Alcântara foi mais uma vez organizada pela velha Sociedade Filarmónica Alunos Esperança, que leva 90 anos de existência. / Alcântara é um dos cinco ou seis bairros que guardam a história de Lisboa, e tem orgulho de si próprio; canta e trabalha. Criado à sombra marinheira e campesina, ponta extreme do caminho de Orta Navia — a grande avenida antiga de Lisboa ao Restelo —, é hoje operoso, industrial, movimentado e inconfundível de bairrismo.*

*Indumentária: — Trajos populares elegantes, ao gosto local do século XVIII, interpretação de estampas antigas, figurino feminino de Martins Barata, e masculino de Alfredo Moraes, execução de D. Domicilia Campos. — Músicas: Marchas e canções dos maestros Raúl Portela e Raúl Ferrão, com letra de F. de Brito. Ensaíador: Francisco Lima.*

### CANÇÃO NOVA DE ALCANTARA

(1940 — Música de Raúl Portela)

Quem vem na Marcha  
traz bem alto o seu balão,  
como quem leva  
S. João com todo o jeito.

Acende a vela  
na chama do coração,  
e traz Alcântara  
a cantar dentro do peito.

Já cá vai  
nossa marcha tôda em festa.

Já cá vai,  
já cá vai,  
pois não há  
mais nenhuma como esta:  
— Venham vêr  
como Alcântara agora sai.

#### ESTRIBILHO

*Minha Alcântara, o Tejo dormita.  
Que te importa que durma ao luar  
se a Marcha sai  
e, como vês, vem tão bonita!  
E' já!*

*Anda dai que esta noite é só cantar.*

Corri Alcântara  
sempre a rir, sempre a cantar;  
p'la noite fora,  
fiz abrir muita janela.  
Por todo o bairro  
fui na Marcha sem parar,  
na Praça de Armas  
é que ouvi a sentinelas:

«Quem vem lá?»  
e parei com sobressalto.  
«Quem vem lá?  
quem vem lá?  
Se não é  
cá do bairro faça alto.  
Mas se fôr  
cá da Marcha, passe já!»

F. de B.

### MARCHA DE ALCANTARA

(1940 — Música de Raúl Ferrão)

Cá vai a Marcha da nossa Alcântara,  
bairro castiço desta cidade.  
Vem com tal graça que nos encanta,  
leva a alegria  
da mocidade.

Tem um sorriso que nos enleia,  
duma pureza quase infinita.  
E passou alheia  
pela «Triste Feia»  
que vem alegre e bonita.

ESTRIBILHO  
*Aqui vai Alcântara inteira,  
com alegria de sobra.  
A Marcha de gente obreira  
é um pouco a sua obra.*

*Pois quem vê Alcântara tôda,  
vê as ruas pequeninas,  
fazendo um baile de roda  
à roda das oficinas!*

F. de B.

## MARCHA DA LAPA

*A Marcha da Lapa sai pela primeira vez com este título, e é organizada por uma comissão da Sociedade Musical Ordem e Progresso. O bairro da Lapa, contíguo da Madragoa e mais antigo do que esta, tem na sua área popular, que a Marcha representa, uma feição inconfundível, de evocação do mar do Tejo e sugestões da colónia ovarina. E' gente boa do trabalho, que se deleita a cantar e a bailar.*

*Indumentária:— Trajos próprios de carácter local, apresentação dos figurantes da Marcha. — Músicas: de marcação, de rua e de cena, de Alberto Machado, com versos de Francisco dos Santos.— Ensaiador: José Natário.*

### MARCHA DA LAPA

(1940 — Música de Alberto Machado)

Sobre as ondas revôltas do alto mar  
alegres, sorridentes, frente erguida  
na pesada tarefa de pescar,  
vamos angariando o pão da vida.

E quando o vendaval é negro e atroz,  
e o mar enraivecido se encapela,  
a morte muita vez passa por nós  
e a gente sem temer olha p'ra ela.

#### ESTRIBILHO

*Os pescadores  
fazem para se manter  
os sacrifícios maiores  
que se podem conceber.*

*Nas suas embarcações  
brilha sempre a luz da esp'rança  
que ilumina as orações  
à Senhora da Bonança.*

Connôsco vai a Fé p'ra todo o lado,  
sofremos amarguras, mas deixá-lo;  
o pão dos nossos filhos é sagrado,  
e é preciso lutar para alcançá-lo.

Dizem que somos rudes e à razão  
da escola nunca vimos seu fulgor;  
mas temos um bondoso coração  
e ajuda de Jesus, Nosso Senhor.

### DESGARRADA DA LAPA

Cachopa, tu não me digas  
que te não falo sincero.  
Sei que há muitas raparigas  
mas só a ti é que eu quero.

Tu vê bem o que é que fazes,  
se és homem respeita o pôsto;  
Eu sei que há muitos rapazes  
mas só de ti é que eu gosto.

#### ESTRIBILHO

*O amor navega  
E a coizinha péga, péga, péga.*

Fica sabendo, Gracinda,  
que o nosso amor sente efeito,  
tu és a barca mais linda  
que navega no meu peito.

Ó Manél, não digas mais,  
pois dou-te a informação;  
Só tu serás o arrais,  
desta tua embarcação.

Unidos os nossos destinos  
a nenhum de nós escepa  
de mandar tocar os sinos  
da capelinha da Lapa.

Teremos festa bonita,  
com muitos bôlos e vinho.  
E a Lapa sempre catita  
cheira tôda a rosmaninho.

Depois com solenidade,  
nós os dois ajoelhados,  
pedimos felicidades  
à Virgem dos Bem-Casados.

Unidos até à morte  
nunca faremos questões,  
que o nosso amor é mais forte  
que os cabos dos galeões.

F. dos Santos

# Imprensa

## «VIDA RIBATEJANA»

Aparecem nos na nossa mesa de trabalho o último número da «Vida Ribatejana», precioso exemplar com 240 páginas de boa prosa e em bom papel, ilustrado com 420 gravuras do Alentejo e das pessoas ilustres do Concelho e Distrito de Santarém.

Firmam curiosas descrições e artigos históricos os srs. dr. Henriques Barata, Saraiva de Carvalho, M. Mendes, Manuel Branco, Coronel Lobo da Costa, Silveira da Mota, Dr. Rogério Ruiz, Azevedo Mendes, José Luís Ribeiro, Francisco Froes, D. Francisco de Noronha, José Vermelho, Martinho dos Santos, Filipe Paulo, Nuno Beja, Francisco Cancio, Porecío das Dores, dr. Eugénio de Lemos, Octávio de Campos, João Monteiro, A. Gonçalves, Julio Pelouro, Dr. Luciano Ribeiro, D. Clotilde Mateus, Carlos d'Abreu, Manuel Gonçalves, Junquilho Junior, Dr. Mário Viana, Brito Chagas, Oliveira Henriques, V. Abrantes, R. Laranjeira, Alfredo Pinto (Sacavém), Rebelo da Silva, Moisés de Milne, Jorge Vernex, dr. Archer Crespo, General Victorino J. Cesar, dr. Borbon e Noronha, dr. Rodrigues de Carvalho, etc., etc.. Versos de Amaral Neto, Guedes de Campos, Cardoso dos Santos, João Pisco, etc. Fotos de Reis Sousa, Hubert Dupont, Almeida Carvalho, José Van-Zeller Palha, F. Patronillo, Bonacho e Parque Material Aeronáutico

Transcreve a «Vida Ribatejana» o artigo «Santarém no passado e no presente» da autoria do nosso director Conselheiro Fernando de Souza. Também publica interessantes declarações do delegado especial do Governo no Concelho de Monte Agraço, sr. Zéferino da Silva, antigo agente de Polícia de Investigação Criminal e Oficial da Legião Portuguesa.

Ao director da «Vida Ribatejana», e nosso querido amigo Fausto Nunes Dias, em quem reconhecemos bastantes qualidades de trabalho, as felicitações dos que sabem avaliar o esforço que representa a publicação que apresenta e que deve figurar em todas as boas estantes.

## «DIÁRIO DE COIMBRA»

Em celebração da abertura das festas regionais do centro de Portugal, realizadas em Coimbra, e que coincidiram com as tradicionais comemorações da Rainha Santa, o «Diário de Coimbra» publicou um numero especial, cuja capa foi ilustrada com duas litografuras.

Tanto pela colaboração, como pelo seu magnífico aspecto gráfico, este numero foi um êxito.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# Vida Ferroviária

## Orfanato Ferroviário

O Orfanato Ferroviário do Pessoal da «C. P.» vai, ao que parece, instalar um «Stand» no Parque de Atracções da Exposição do Mundo Português.

O desenho e decoração do mesmo foram entregues ao artista Fernando Bento, que já iniciou os seus trabalhos.

## Homenagem

Na Casa do Alentejo, realizou-se no dia 27 do mês passado o almôço de confraternização dos funcionários da Divisão de Exploração da «C. P.», o que serviu de pretexto para homenagear o sr. Carlos Duarte Nunes, sub-chefe de repartição desta Companhia e que foi recentemente reformado.

Falaram, enaltecendo as qualidades de carácter do homenageado, os srs. Carlos Ventura, Manuel Esteves, Espírito Santo e José Luiz de Sousa.

## Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Como havíamos prèviamente anunciado, realizou-se no dia 15 do mês corrente, e em segunda convocação, a assembleia geral ordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Presidiu o sr. dr. António Centeno, secretariado pelo sr. Alfredo Augusto Ferreira, tomando lugar na mesa da presidência, os srs. eng.º Augusto Esmeraldo de Carvalhais e David Pestana, respectivamente, Comissário do Governo e Comissário Adjunto, Amzalack e Eduardo M. Rodrigues.

Usaram da palavra, os srs. José Pereira Secudino B. Júnior e Alberto Graça, o qual apresentou uma proposta que foi rejeitada.

Foram aprovados os pareceres do Conselho Fiscal, após vários accionistas terem estabelecido discussão sobre o relatório. Houve a intervenção do Comissário do Governo.

Depois dum pequeno intervalo, procedeu-se à eleição dos cargos vagos para o Conselho de Administração, tendo sido eleitos:

Conselho de Administração — Administradores: Armando Afonso dos Reis, Henri Marie Galez e dr. José António Marques.

Conselho Fiscal — Efectivos: dr. António Pereira Reis, Conde da Covilhã e dr. Vergílio Saque.

Suplentes — Eduardo Maria Rodrigues e dr. Mário Guimarães Nobre.



### Castelo da Póvoa de Lanhoso



Rústico e simples,  
mas heróico e temido  
como um Viriato

# Marinheiros

*para a*

## Esquadra Britânica

Por «TAFFRAIL»

(Célebre escritor sobre assuntos navais)

Apesar do grande número de navios com que a Marinha de Guerra Britânica tem sido acrescentada desde a eclosão da guerra, e a necessidade contínua de marinheiros treinados, muitas centenas de jovens desejam alistar-se na Marinha do que esta tem possibilidade de absorver. Numerosos pretendentes certamente ficarão desapontados por não lhes ser possível servir no mar; mas com o Império Britânico mobilizado para a mais dura luta da sua existência, nem sempre podem ser satisfeitas as preferências individuais. Há que atender às necessidades das outras armas.

Numa das últimas semanas visitei dois estabelecimentos navais na Grã-Bretanha onde estão a ser treinados homens para a Marinha de Guerra. Um é um quartel, que já existe há muitos anos, e o outro um acampamento de barracas, que não existia no comêço da guerra. Nêstes dois lugares estão a ser treinados cerca de 4.500 marinheiros — homens vindos de todos os modos de vida e profissões.

No acampamento conversei com um oficial da Marinha Real, que no comêço da guerra voltara ao serviço, e a cujo cargo estava a educação física. Era de certo modo um psicólogo, e quando na reserva tinha-se ocupado de cultura física da mocidade. Disse-me êle que estava tratando com o melhor material que na sua longa experiência já mais encontrará, e num dos seus relatórios escreveu: «Os meus homens são material magnífico e extraordinariamente entusiastas».

No quartel vi em parada muitos dos homens que tinham começado a instrução nos últimos dias ou semanas. Alguns, na verdade, do uniforme apenas ainda tinham os bonés. Um dêles, de ta-

manho excepcional, com um metro e noventa de altura, não conseguiu encontrar uniforme em que pudesse meter-se. O seu fardamento teve de ser especialmente feito na alfaiataria do quartel, em vez de simplesmente ajustado.

A Austrália, a Nova-Zelândia, a Índia e o Canadá têm as suas próprias marinhas de guerra; mas eu encontrei homens da Terra-Nova, Trindad, e outros lugares de além-mar, incluindo um que tinha o ordenado de 700 libras por ano na América do Sul e por si só voltou à Pátria, firmemente resolvido a alistar-se na Marinha como simples marinheiro. Preguntei sobre as suas profissões antes de se alistarem.

«Temos homens de todas as possíveis profissões em terra», disseram-me. «Há vários caixeiros viajantes, um empregado público, um proprietário de taxi, um alfaiate e um mestre de música.»

O acampamento referido foi construído em cerca de cem hectares do que no comêço da guerra era terra de charneca. Começaram a surgir barracas e edificações; mas quando em 10 de Janeiro foi comissionado como um «navio de guerra», com cerca de 400 homens em instrução, ainda se parecia bastante com uma área devastada. Vi fotografias tiradas nessa ocasião, com as estradas semi-feitas, pilhas de madeira e materiais de construção por todos os lados, armações de barracas, e um grande cinema e cantina surgindo dum mar de lama.

E agora êsse acampamento tem quatro grandes blocos de barracas, cada um formando unidade completa, com mess, cozinha, dormitórios e lavatórios. Tem o seu cinema, com mil assentos, escritórios, cantina, enfermaria, instalações para

oficiais, armazéns de víveres e fardamento, e uma vasta parada em cimento.

Recebe em média 230 novas entradas por semana, para um curso intenso de dez semanas, em disciplina, recruta, marinaria e artilharia. Quando da minha visita havia lá cerca de 2.500 homens recebendo instrução; mas o número total virá a ser maior, pois as instalações continuam a ser ampliadas. Homens de todas as idades, entre os 17 e meio e quarenta anos, muitos deles voluntários, mas outros alistados pelo serviço militar obrigatório, têm semelhantemente ingressado na Marinha para a guerra. Pude vê-los em exercícios de armas na parada, praticando com artilharia de vários calibres, na carreira de tiro, e nos ginásios, em exercícios recreativos que desenvolvem tanto mental como fisicamente. Notei a diferença no físico entre os que tinham entrado havia poucos dias e

Watch», onde tinha chegado ao posto de sargento; e um valente canadense que na última guerra servira no Exército Britânico, e que para esta se alistou na Marinha.

O que muito me impressionou também foi o entusiasmo e vitalidade de todo o estabelecimento, entusiasmo que contagia os próprios operários ainda trabalhando pelo acampamento, e que quatro noites por semana insistiam em fazer exercício voluntário para se adestrar no uso das armas.

Sim. Toda a atmosfera do local era animadora e cheia de energia vibrante, com todos os oficiais e recrutas fazendo o melhor pelo país.

Conhecendo alguma coisa destes assuntos, comprehendi o esforço enorme que estava sendo feito com a tarefa de preparar estes homens para a Marinha, e a previsão e trabalho que tinham sido precisos para conseguir os resultados que vi, não



*Durante uma visita do Rei Jorge VI à Marinha de Guerra, os operários também se aproveitaram do momento para saudar o seu Soberano*

os que estavam prestes a sair. A boa e sã alimentação, combinada com o serviço e exercício regulares, tinham feito maravilhas.

Os homens em treino constituíam uma boa amostra de todos os sectores da população da Grã-Bretanha. Entre êles se encontravam quase todos os modos de vida e profissões. Havia arquitectos e agrimensores, um pintor de taboletas, um actor de variedades, um tenor de ópera, e um homem que desde os quatorze anos de idade tinha sido acrobata de circo. Um jogador de futebol dum «team» famoso à mistura com três estudantes de teologia da Universidade de Cambridge, e um homem que trabalhava na doca do peixe em Hull. Havia um caçador de ratos profissional; um homem que tinha ganho a medalha polar por explorações no Antártico; outro que durante dez anos tinha servido no famoso regimento escocês «Black

só nos homens, mas também no acampamento, que tinha começado quase de nada.

Muitos dos oficiais tinham vindo da lista dos reformados, com outros da Reserva Voluntária da Marinha Real. A maior parte dos instrutores subalternos eram pensionistas. E notei em especial a maneira como êles falavam e tratavam aos homens em treino — como a camaradas servindo numa causa comum; não como a recrutas ordinários, com gritos e maus modos.

Vim de lá deveras impressionado. Os homens que vi em treino eram na verdade material magnífico, conforme me tinha dito o oficial da Marinha Real. O que nem êle nem o Comodoro comandante do acampamento tinham mencionado, era o trabalho verdadeiramente magnífico, que estava sendo feito pelos oficiais e pessoal permanente do estabelecimento.

## P A R T E O F I C I A L



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 151, II série, de 2 de Julho, publica o seguinte :

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 22 do corrente mês, o 40.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste, pelo qual o preço especial previsto para Barreiro no § 1.º do capítulo IX da tarifa acima citada é também aplicável aos transportes da mesma natureza que se destinem às estações da linha do Cais do Sodré a Cascais, por via Vendas Novas-Setil-Alcântara-Mar, conforme proposta apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 156, II série, de 8 de Julho, publica o seguinte :

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 2 do corrente mês, o aditamento à classificação geral de mercadorias reduzindo de 100 para 50 quilogramas o mínimo de peso a taxar das expedições de pólvora derivada da ordinária, não designada (excepto a cloratada ou picratada), e de pólvora ordinária, conforme projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 151, II série, de 2 de Julho, publica o seguinte :

## Repartição dos Serviços Gerais

## Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 26 do corrente :

Manuel Martins, encarregado 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.

Por despacho de 27 do corrente :

Caetano Augusto de Matos, segundo oficial do quadro permanente — concedidos seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 153, II série, de 4 de Julho, publica o seguinte :

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

mais noventa dias, a contar de 1 do corrente mês, o prazo de trinta dias concedido por portaria de 2 de Maio do corrente ano para a conclusão do inquérito a que está procedendo o Dr. Luiz de Abreu Alarcão de Oliveira Guimarães sobre os motivos que levaram a comissão administrativa do Fundo de assistência e dos sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado a dispensar os serviços do médico director do Sanatório Carlos Vasconcelos Pôrto, Dr. Alberto Júlio Loureiro de Sousa.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Nos termos do § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista dos candidatos admitidos definitivamente ao concurso de provas práticas para escriturários de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, cujo aviso de abertura consta do «Diário do Governo» n.º 232, 2.ª série, de 4 de Outubro de 1939 :

Afonso Henriques Ferreira, Agílio da Silva e Sousa Castilho, Alberto Lamas Gomes Coelho Duarte Silva, Alberto Monteiro, Alexandre Nunes, Álvaro Reis Passos, Amílcar Henriques Gamelas, Aníbal José da Cruz, António Alfredo Machado Cascarejo, António da Conceição Guedes, António Lucas Correia, António Maria Janeiro, António Pereira Rodrigues, António Ribeiro Alves, Armando Rodrigues Bravo, Artur Lourenço, Artur Vieira Filipe, Beatriz Herculano Amado Trindade Horta, Carlos da Costa Cabral, Carlos Luiz Madaleno, Carlos Martins da Silva Ínsua, Daciano Faria Pinto, Eduardo Afonso Veríssimo, Eduardo Barambão Barroso, Emanuel Drumond Sousa Moniz, Fernando dos Anjos Maserrenhas, Fernando Baptista Álvaro Almodôvar, Fernando Brázio Marques, Fernando Manuel Mendes dos Reis, Guilherme Olímpio Coelho de Abreu, Guilherme Xavier dos Santos Simões, Jaime Bernardino Gonçalves, João Esteves, João Ferreira Pinto, João Mesquita da Cunha, Joaquim Francisco Dias Patacho, Joaquim Francisco de Lemos Pereira, Joaquim Francisco de Matos Gomes, Joaquim Luiz Vieira Júnior, Joaquim Maria Galvão, Jorge Fernandes Ferreira, José António da Gama Barata, José Barbosa de Miranda Vasconcelos, José Diogo Guerreiro Júnior, José Luiz Marques Cabrito, José Pinto Botelho, José da Silva Oliveira, Lucette Alves Veloso Gomes de Barros, Luiz de Almeida Souto, Manuel João Sá Alcântara, Manuel José Mónica, Manuel Luiz Rebêlo Gomes, Manuel Pinto Fonseca Camarinha, Manuel Vidal de Almeida Lima, Manuel Viegas Farinha, Marcelino Coelho Freitas, Maria Bertini da Cruz Ventura, Maria Carolina Canha Boleia, Maria do Céu Figueiredo Pereira Ramos, Maria Júlia Morais Ribas, Maria Luíza Nunes, Mário Campos de Aguiar, Max Pereira Fernandes, Noémia de Jesus Rodrigues, Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira e Vítor Manuel dos Santos.

Tendo em vista o disposto no decreto n.º 30:341, de 30 de Março último, serão também admitidos definitivamente a concurso os candidatos a seguir mencionados, desde que apresentem na 1.ª Repartição desta Direcção Geral, até às dezassete horas do dia 12 de Julho corrente, além do documento comprovativo de possuírem o curso completo comercial ou industrial referido naquele decreto, os restantes documentos que já lhes foram indicados anteriormente à promulgação do mesmo decreto :

António Henriques Lourenço, João Lopes Hernandez,

**RAPOSAS**

**ARGENTÉS**

e Malas de Viagem. Novidade em malinhas de senhora encontram ao preço da Fábrica Internacional de Malas

DEPÓSITO

Rua do Amparo, 21 — T. 21930

**CASA CASSIANO**

José Francisco Gonçalves Rodolfo e Rosebelle Sousa dos Santos.

As provas práticas terão inicio no edifício desta Direcção Geral, no dia 13 do corrente mês, pelas onze horas.

Os candidatos devem apresentar-se munidos dos respectivos bilhetes de identidade.

O «Diário do Governo», n.º 154, II série, de 5 de Julho, publica o seguinte :

Por despacho de 7 do corrente :

António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, 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.

José Gonçalves Vaz, médico — idem, idem, trinta dias.

Augusto César das Neves, segundo oficial do quadro permanente — idem, idem, trinta dias.

José Ferreira da Silva Amorim Júnior, continuo de 2.ª classe — idem, idem, trinta dias.

Joana da Silva Amorim, servente — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 10 de Julho, publica o seguinte :

Por despacho de 5 do corrente :

Joaquim Bastos da Silva, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos vinte e três dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 162, II série, de 15 de Julho, publica o seguinte :

Por despacho de 9 do corrente :

Albano de Castro Rocha, terceiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 164, II série, de 17 de Julho, publica o seguinte :

Por despacho de 11 do corrente :

Raúl Esteves dos Santos, adjunto de inspecção de exploração — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Francisco Pessoa Júnior, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — idem, idem, trinta dias.

Francisco António José da Silva, fiscal contratado — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 165, II série, de 18 de Julho, publica o seguinte :

Por portarias de 28 de Junho de 1940, visadas pelo Tribunal de Contas em 5 de Julho corrente :

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ao empregado de 1.ª classe da rede do Sul e Sueste, dos mesmos Caminhos de Ferro, Rogério Nunes Rios, com a pensão mensal de 408\$26.

Rectificada para 471\$18 a pensão de reforma concedida, por portaria de 4 de Janeiro do ano corrente, de 484\$40 ao empregado de 1.ª classe da rede do Sul e Sueste, dos mesmos Caminhos de Ferro, Carlos Gomes Nortadas.

## Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA

VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

PORTO

BEIRAM (MARVÃO)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

## Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo 10\$00 — Carne limpa 8\$00

Para assar com osso 5\$00 — Coser 2\$00

Dirija-se à

Praça do Chile, 14 — LISBOA

ENTREGAS AO DOMICÍLIO

Telefone: 49002

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

# EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

## COMBÓIOS ESPECIAIS

A C. P. organizou «combóios de visita» e um «combóio popular», cujos preços incluem já a entrada na Exposição. Estes bilhetes têm validade desde as 12 horas de Sexta-feira, até às 12 horas de Segunda-feira. Saem às Quintas-feiras de Lisboa-Rocio e aos Sábados e Domingos, de Queluz e Sacavém. São os seguintes:

## Preços

5\$50	Lisboa-Rossio (partida)	20-57	Chegada	1-05
4\$70	Campolide (partida)	21-08	»	0-55
4\$50	Alcântara-T. (partida)	21-17	»	0-44
	Belém (chegada)	21-24	Partida	0-37

## De QUELUZ:

## DE SACAVÉM:

Preços	Sábados					Domingos					Regresso para os dois dias							
	Sacavém (partida)	Moscavide (partida)	Olivais (partida)	Cabo Ruivo (partida)	B. de Prata (partida)	Marvila (partida)	Cheias (partida)	Arieiro (partida)	E. Campos (partida)	Rêgo (partida)	Laranjeiras (partida)	Sete Rios (partida)	Alcântara-T. (partida)	Belém (chegada)				
6\$50	20-30	20-33	20-35	20-38	20-41	20-44	20-46	20-50	20-54	20-57	20-58	21-	21-12	21-21	Partida	13-13	Chegada	1-15
6\$30															»	13-16	»	1-11
6\$10															»	13-18	»	1-09
5\$70															»	13-21	»	1-07
5\$50															»	13-25	»	1-04
5\$50															»	13-27	»	1-02
5\$50															»	13-30	»	0-59
5\$10															»	13-35	»	0-57
4\$90															»	13-37	»	0-54
4\$90															»	13-39	»	0-52
4\$90															»	13-41	»	0-49
4\$90															»	13-42	»	0-47
4\$50															»	13-55	»	0-37
															14-	Partida	»	0-30

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

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

**O SUISSO ATLANTICO HOTEL**  
Roga que experimentem o seu tratamento  
e preços sem confronto. Muito especial  
para familia. Condição unica pelo socego.  
**Rua da Glória, 3 — Telefone 21925**

# CARLOS CORADO

*Compra e vende Automóveis usados e peças para os mesmos, sucatas de ferro, latão, bronze, cobre e alumínio*

Depósito : R. 1.º de Maio, 11 (Pátio do Leitão, porta, 11)  
Residência : R. do Arco, 25 — Telefone 8 1666 — Alcântara

MÓVEIS, ESTOFOES E DECORAÇÕES

Casas de jantar, quartos de cama, escritórios, salas e mais móveis soltos, oleados, tapetes, carpetes e outras decorações

VENDAS A PRESTAÇÕES - PREÇOS EXCEPCIONAIS

Amazonas. Demissão de Ivo dos Santos Barroso

# Armazens Barroca

## de Ivo dos Santos Barroca

Rua da Ataláia, 35—Lisboa

Telephone 2 1666

## Theodoro Lopes Ramos

Fabricante de lanternas (estilo antigo e moderno). Executam-se  
trabalhos de fantasia em fólio, zinco, latão, etc.

119, Rua do Diário de Notícias, 119 — LISBOA

(Esquina da Travessa da Queimada)  
**FORNECEDOR DA C. P.**

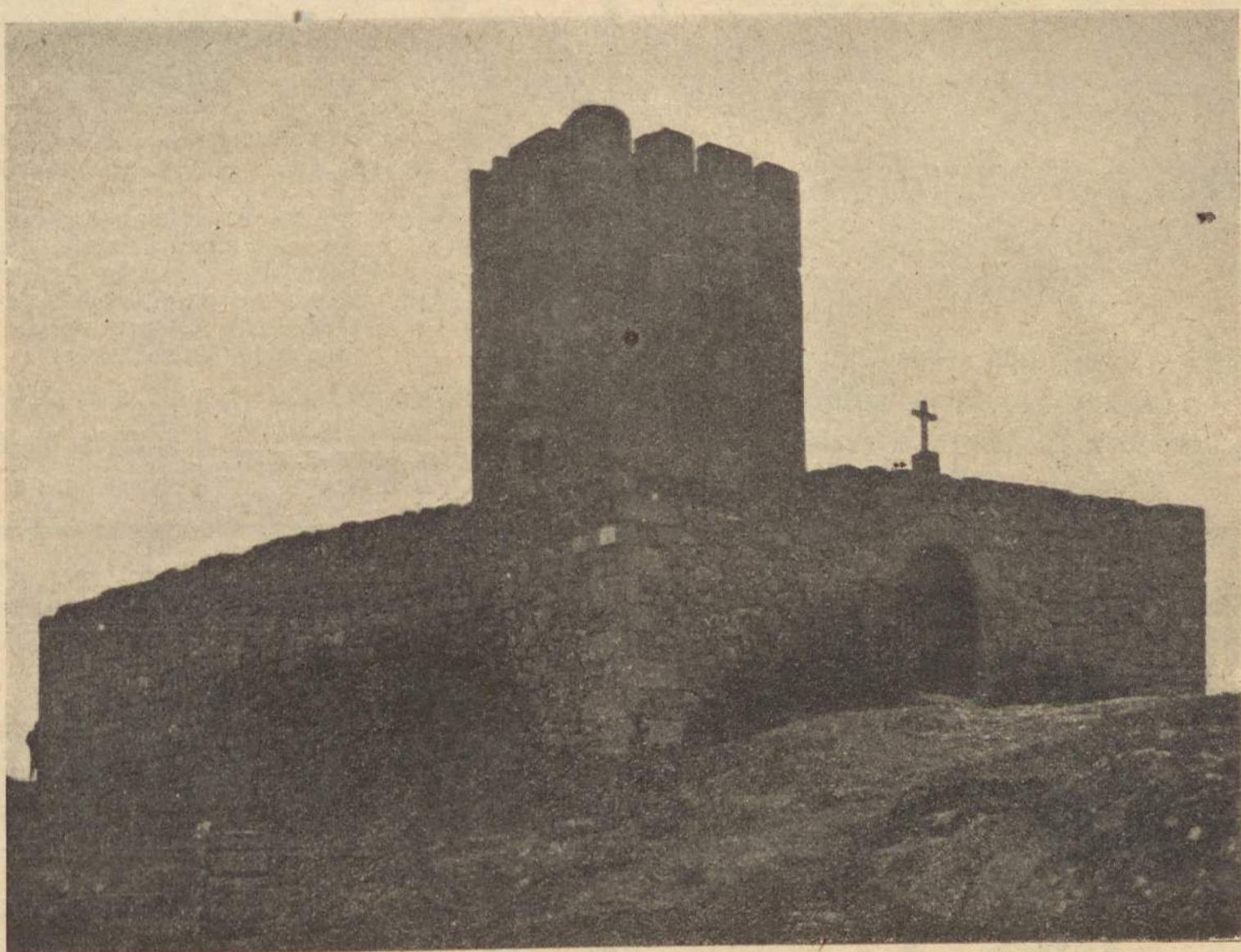
Pianos, Orgãos, T. S. F., Novos e usados, mais baratos, a pronto e a prestações, Aluguer, reparações e afinações

çoes e ameações

# SALÃO BONTEMPO

DE SEQUEIRA & LEOPOLDINO, L. <sup>DA</sup>

T. DA QUEIMADA, 6 — LISBOA — Telefone 2 5081



CASTELO DE LANGRAIVA — Muralhas negras e carcomidas, numa relíquia  
de saudade e de grandeza

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACCÕES — Esc. 330.000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:  
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

## "A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24 - LISBOA - Tel. 22942

# Cooperativa Lisbonense de Chaufeurs

S. C. R. L.

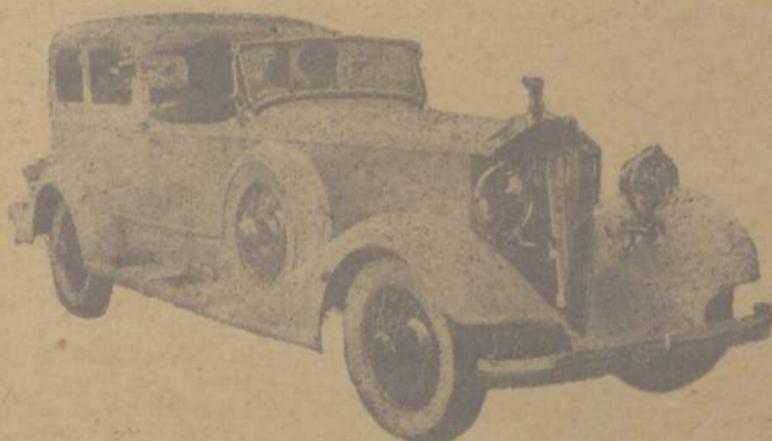
TAXIS — PALHINHA

Serviço a taxímetro: Em carros bons e modernos

Serviço de turismo: Auto-carros de luxo para excursões

ORÇAMENTOS E ITINERÁRIOS GRÁTIS

Serviço de transporte de carga: Aluguer de camionetas a taxímetro e camionetas de 300 a 3.000 quilos



Carro ROLLS-ROYCE destinado, exclusivamente, a servir em casamentos, e outros actos de cerimónia

Serviço de cerimónias e turismo em carros «Ford» e «Plymonth» de aspecto absolutamente particular, com chaufeurs uniformizados e serviço de carros especiais para noivos. — Carreiras de auto-carros entre Estoril e Sintra. — Os nossos Ex.<sup>mos</sup> clientes viajam seguros contra todos os acidentes

SÉDE E ESCRITÓRIOS:

70, Avealda Visconde Valmor, 76

Telef. : 46141—46142—P. B. X.

LISBOA

GARAGE E OFICINAS:

59, Rua Visconde Santarém, 59

LISBOA

# COMPANHIA DE SEGUROS



# Européa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, I.<sup>o</sup>

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.