

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS
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

Castelo de Langraiva. — A C. P. em 1939, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O monumento a António Sardinha. — O Caminho de Ferro em Portugal e as novas carruagens metálicas adquiridas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Caminhos de Ferro da Beira Alta, por C. A. — Exposição do Mundo Português. — Fotografias históricas ou o destino irónico das coisas! — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Castelo de Pôrto de Mós. — Marchas dos Bairros. — Linhas Portuguesas. — Os nossos mortos. — Parte oficial. —

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS :

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520



A C. P. em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão de Museu Ferroviário (CEM)
N.º _____

E dever imperioso da *Gazeta* reproduzir os tópicos das estatísticas anuais das nossas empresas ferroviárias, entre as quais pertence, naturalmente, o primeiro lugar à C. P. pela extensão e importância da rede que explora.

Temos presente o relatório de 1939, de que vamos dar breve notícia.

Fechou o exercício com o saldo negativo de 7.216 contos em toda a rede explorada, ou menos 635 que em 1938.

Há que distinguir a rede da C. P. e as antigas linhas do Estado, nas primeiras das quais houve um saldo positivo de 5.566 contos contra o «déficit» de 12.783 nas segundas, inferior em 1.329 ao do ano anterior.

Deve-se notar que nestas recebe o Estado 8.657 de imposto ferroviário e 4.767 de renda fixa: total 13.424.

Há que acrescentar que o Estado recebeu também 19.277 contos do imposto ferroviário na rede da C. P., o que prefaz tudo 32.701 contos recebidos pelo Estado da C. P., sem falar nos outros impostos, nem na influência dos Caminhos de Ferro sobre o aumento da matéria tributária.

Lembrando, com razão, que a situação dos Caminhos de Ferro exige rasgadas providências, o Relatório põe em destaque as facilidades obtidas do Estado para a aquisição do material circulante, de que havia extrema necessidade.

Foram assim encomendadas 28 carruagens de novos tipos (de que já demos conta) nos Estados Unidos. Circularam já em experiência 6 e as 22 restantes estão sendo montadas nas oficinas do Barreiro.

As dificuldades ocasionadas pela guerra opuseram-se à encomenda resolvida de 20 automotoras e 12 tractores para manobras.

O Relatório não indica o preço das carruagens nem os termos financeiros da aquisição, o que figurará provavelmente no exercício de 1940. Há apenas referência ao decreto 29.951 de 2 de Outubro de 1939, que regulou o auxílio prestado pela Caixa Geral.

Faz-se ainda referência à útil modernização do antigo material nas oficinas para o tornar mais cómodo.

Os obrigacionistas continuam dando a sua acei-

tação ao Convénio, de modo que só 5,63% das obrigações não aderiram ainda.

O resultado geral do exercício foi o seguinte:

| | |
|--|---------------|
| As receitas de tráfego, na antiga rede, líquidas de reembolso de garantias e do saldo negativo das receitas fóra do tráfego foram de | 153.501.269\$ |
| As despesas da exploração somam | 135.317.657\$ |
| Saldo | 18.183.612\$ |

Dispenderam-se:

| | |
|--|-------------|
| Em material circulante | 3.526.000\$ |
| Mobílias, utensílios e ferramentas | 350.737\$ |
| Novas construções e obras complementares | 1.626.764\$ |
| Total | 5.503.521\$ |

| | |
|---|--------------|
| Com obrigações da linha de Vendas Novas | 653.345\$ |
| Insuficiências das linhas da Lousã, Serpins e Tomar | 1.082.869\$ |
| Auxílio às linhas | 2.648.339\$ |
| Encargos das obrigações | 8.787.315\$ |
| Total | 18.675.389\$ |
| Saldo credor de Ganhos e Perdas | 62.630\$ |

Na antiga rede do Estado os resultados foram os seguintes:

Receitas de tráfego:

| | |
|-------------------------|--------------|
| Minho e Douro | 29.605.763\$ |
| Sul e Sueste | 49.843.619\$ |
| | 79.449.382\$ |

Despesas de exploração:

| | |
|-------------------------|--------------|
| Minho e Douro | 32.703.721\$ |
| Sul e Sueste | 48.933.079\$ |
| | 81.636.800\$ |

«Déficit» da exploração:

| | |
|---|--------------|
| Outros encargos | 2.187.418\$ |
| Obrigações | 675.000\$ |
| Reserva para material circulante | 1.588.988\$ |
| Subsídio às Caixas | 3.579.206\$ |
| Renda fixa | 4.766.963\$ |
| Total do «déficit» | 12.797.568\$ |
| A deduzir a receita de camionagem | 15.655\$ |
| «Déficit» a repartir | 12.781.913\$ |

Vê-se quão oneroso está sendo para a C. P. o contracto de arrendamento de 1927, em que o Estado lucrou uma renda fixa e se viu aliviado dos enormes «déficits» de exploração das linhas que explorava.

Igualmente onerosas são para as Companhias Nacional e do Norte os respectivos contractos.

* * *

Seguem-se os mapas habituais:

Balanço no total de 889.718.110\$.

Figuram nele as linhas por 138.962.915\$ e o material circulante e material movel por 266.382.861\$; total da c/d estabelecimento 405.345.775\$.

Os abastecimentos somam 61.065.081\$.

Importa reproduzir a c/d, exploração por linhas:

| Linhas | Receitas do tráfego | Despesa de exploração | Receita líquida |
|---|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Linhas de Leste e Norte | 106:419.587\$ | 78:532.292\$ | + 27:887.295\$ |
| Ramal de Cáceres | 558.710\$ | 2:269.255\$ | - 1:710.545\$ |
| Ramal de Coimbra | 582.270\$ | 971.142\$ | - 388.872\$ |
| Linhas de Lisboa a Sintra e Tôrres Vedras | 11:085.480\$ | 13:770.465\$ | - 2:684.985\$ |
| Linha de Cintura | 3:351.843\$ | 4:266.261\$ | - 914.418\$ |
| Linha Urbana | 2:881.419\$ | 4:957.964\$ | - 2:076.545\$ |
| Linha de Vendas Novas | 5:440.885\$ | 4:664.526\$ | + 716.359\$ |
| Linhas de Tôrres à Figueira e Alfaiates | 13:697.264\$ | 13:170.066\$ | + 527.198\$ |
| Linha da Beira Baixa | 10:602.697\$ | 12:715.686\$ | - 2:022.989\$ |
| Total | 154:620.158\$ | 135:317.657\$ | + 19:302.501\$ |
| «Déficit» nas receitas fóra do tráfego | | | 1:118.889\$ |
| Receita líquida | | | + 18:183.612\$ |

Importa reproduzir alguns dados sôbre estatísticas para cabal apreciação dos resultados da exploração.

Extensão de linhas

I — Rêde própria (concedida à Companhia):

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Linhas sem garantia de juro | 740 km. |
| Linhas com garantia de juro | 379 » 1.119 km. |

II — Linhas exploradas em virtude de contratos:

a) Na antiga rêde:

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Linha de Coimbra a Lousã | 29 km. |
| Linha de Lousã a Serpins | 6 » |
| Ramal de Lamarosa a Tomar | 15 » 50 km. |

b) Nas rêdes do Estado:

| | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Linhas do Minho e Douro | 386 km. |
| Linhas do Sul e Sueste | 987 » 1.373 km. 1.423 km. |
| Total | 2.542 km. |

Via dupla

| | | | |
|----------------------|---|-------------------------------------|--------------|
| Antiga Rêde da C. P. | { | Lisboa-R. a Chão de Maçãs | 136 km. |
| | | Albergaria a Gaia | 183 » |
| | | Campolide a Cacém | 14 » 333 km. |
| Rêdes do Estado | { | S. Bento a Ermezinde | 11 km. |
| | | Barreiro a Pinhal Novo | 15 » 26 km. |
| Total | | | 359 km. |

Percurso de combóios

Em relação ao percurso do ano anterior houve, como se vê no quadro seguinte, um ligeiro aumento de 75.808 quilómetros-trens, ou seja 0,61%.

Em manobras também houve um aumento de 1,99 %.

| Designação | 1929 | 1938 | 1939 | Diferenças em 1939 em relação a | | | |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------------|-------|-------------|------|
| | | | | 1929 | | 1938 | |
| | | | | Quantidades | % | Quantidades | % |
| | km. | km. | km. | km. | | km. | |
| Antiga rêde: | | | | | | | |
| Combóios de passageiros | 5.178.442 | 4.693.436 | 4.650.229 | - 528.213 | 10,20 | - 43.207 | 0,92 |
| Combóios de mercadorias | 2.582.627 | 2.573.172 | 2.743.738 | + 161.111 | 6,24 | + 170.566 | 6,63 |
| Total | 7.761.069 | 7.266.608 | 7.393.967 | - 367.102 | 4,73 | + 127.359 | 1,75 |
| Minho e Douro: | | | | | | | |
| Combóios de passageiros | 1.530.689 | 1.577.316 | 1.592.011 | + 61.322 | 4,01 | + 14.695 | 0,93 |
| Combóios de mercadorias | 553.596 | 471.952 | 453.896 | - 99.700 | 18,01 | - 18.056 | 3,83 |
| Total | 2.084.285 | 2.049.268 | 2.045.907 | - 38.378 | 1,84 | - 3.361 | 0,16 |

| Sul e Sueste: | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|-----------|-------|-----------|------|--|
| Combóios de passageiros | 1.646.536 | 1.655.099* | 1.603.137 | — 43.399 | 2,64 | — 51.962 | 3,14 | |
| Combóios de mercadorias | 1.408.989 | 1.395.554 | 1.399.326 | — 9.663 | 0,69 | + 3.772 | 0,27 | |
| Total | 3.055.525 | 3.050.653 | 3.002.463 | — 53.062 | 1,74 | — 48.190 | 1,58 | |
| Rêde Geral: | | | | | | | | |
| Combóios de passageiros | 8.355.667 | 7.925.851 | 7.845.377 | — 510.290 | 6,11 | — 80.474 | 1,02 | |
| Combóios de mercadorias | 4.545.212 | 4.440.678 | 4.596.960 | + 51.748 | 1,14 | + 156.282 | 3,52 | |
| Total | 12.900.879 | 12.366.529 | 12.442.337 | — 458.542 | 3,55 | + 75.808 | 0,61 | |
| Manobras | 1.831.599 | 1.572.549 | 1.603.854 | — 227.745 | 12,43 | + 31.305 | 1,99 | |
| Total geral | 14.732.478 | 13.939.078 | 14.046.191 | — 686.287 | 4,66 | — 107.113 | 0,77 | |

Estes aumentos foram a consequência de uma elevação de 6,35 % no tráfego de mercadorias como adeante se verá.

O percurso dos trens de passageiros diminuiu 1,02 % como resultado da redução de serviço de passageiros levada a efeito em 2 de Outubro de 1939, com o fim de se economizar carvão.

A redução de percurso em tôda a rêde, com a adopção dêsse novo horário, foi de cêrca de 21.000 quilómetros por semana, ou cêrca de 9 % do percurso anterior.

PASSAGEIROS

Movimento nacional

| Designação | 1929 | 1938 | 1939 | Diferenças em 1939 em relação a | | | |
|-----------------------------|------------|----------------------------|------------|---------------------------------|--------|-------------|-------|
| | | | | 1929 | | 1938 | |
| | | | | Quantidades | % | Quantidades | % |
| Antiga rêde: | | | | | | | |
| Longo curso | 5.302.850 | 3.914.782 | 3.649.021 | — 1.653.829 | 31,19 | — 265.761 | 6,79 |
| Tranvias | 5.843.572 | 6.116.744 | 5.898.251 | + 54.679 | 0,94 | — 218.493 | 3,57 |
| Venda em trânsito | 1.349.063 | 1.349.029 | 1.281.017 | — 68.046 | 5,04 | — 68.012 | 5,04 |
| Total | 12.495.485 | 11.380.555 | 10.828.289 | — 1.667.196 | 13,34 | — 552.266 | 4,85 |
| Minho e Douro: | | | | | | | |
| Longo curso | 2.344.137 | 2.055.357 | 1.885.686 | — 458.451 | 19,56 | — 169.671 | 8,26 |
| Tranvias | 929.876 | 1.093.120 | 1.181.090 | + 251.214 | 27,02 | + 87.970 | 8,05 |
| Venda em trânsito | 213.527 | 198.359 | 205.601 | — 7.926 | 3,71 | + 7.242 | 3,65 |
| Total | 3.487.540 | 3.346.836 | 3.272.377 | — 215.163 | 6,17 | — 74.459 | 2,22 |
| Sul e Sueste: | | | | | | | |
| Longo curso | 1.707.558 | (¹) 889.951 | 735.489 | — 972.069 | 56,93 | — 154.462 | 17,36 |
| Tranvias | 547.456 | (¹) 1.082.274 | 1.277.175 | + 729.719 | 133,29 | + 194.901 | 18,01 |
| Venda em trânsito | 27.534 | 201.243 | 141.080 | + 113.546 | 412,38 | — 60.163 | 29,90 |
| Total | 2.282.548 | 2.173.468 | 2.153.744 | — 128.804 | 5,64 | — 19.724 | 9,91 |
| Rêde geral: | | | | | | | |
| Longo curso | 8.715.485 | (¹) 6.040.708 | 5.494.041 | — 3.221.444 | 36,96 | — 546.667 | 9,05 |
| Tranvias | 7.155.245 | (¹) 8.292.138 | 8.356.516 | + 1.201.271 | 16,79 | + 64.378 | 0,78 |
| Venda em trânsito | 1.590.124 | 1.748.631 | 1.627.698 | + 37.574 | 2,36 | — 120.933 | 6,92 |
| Total | 17.460.854 | 16.081.477 | 15.478.255 | — 1.982.599 | 11,35 | — 603.222 | 3,75 |

(¹) No relatório de 1938 figuraram indevidamente nos combóios tranvias do Sul e Sueste 80.000 passageiros que eram de longo curso da mesma rêde.

No serviço de tranvias houve um aumento nas linhas do M. D. e S. S., e uma diminuição na rêde da C. P. — nos serviços de longo curso houve redução em tôda a rêde.

B) Serviço Internacional

Como era natural, o tráfego de passageiros de e para o estrangeiro continuou a diminuir por motivo dos acontecimentos europeus.

| Designação | Portugal-Espanha | | | |
|---------------------------------|--------------------|-------------------------------|----------|-------|
| | 1939 | Variação em 1939 em relação a | | |
| | | 1929 | 1938 | |
| Número de passageiros | Saídos | 1.702 | - 22.781 | - 201 |
| | Chegados | 582 | - 21.508 | - 75 |
| Totais | 2.284 | - 44.289 | - 276 | |

O combóio *Sud-Express* foi restabelecido em 1 de Agosto de 1939, mas a-pesar disso continuou a observar-se redução no tráfego de passageiros, tanto com a Espanha como com a França.

TRAFEGO DE MERCADORIAS

A) Serviço Nacional

Como se pode verificar no mapa seguinte, houve aumento de tonelagem transportada em tôdas as rêdes em relação ao ano anterior, sendo êsse aumento menos sensível no Minho e Douro do que nas outras rêdes, e o mais importante foi o do Sul e Sueste.

| Designação | Em toneladas | | | | |
|---|----------------|------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Bagagens | Pequenos volumes | Recovagens | Pequena velocidade | Total |
| Antiga rêde: | | | | | |
| 1929 | 12.996,1 | 4.357,9 | 99.630,3 | 2.277.374,3 | 2.394.358,6 |
| 1938 | 6.866,9 | 16.387,7 | 68.418,0 | 2.072.508,8 | 2.164.181,4 |
| 1939 | 7.150,6 | 17.647,1 | 70.793,2 | 2.254.539,4 | 2.350.130,3 |
| Diferenças em 1939 em relação a | 1929 - 44,98 % | 1929 + 304,94 % | 1929 - 28,94 % | 1929 - 1,00 % | 1929 - 1,85 % |
| | 1938 + 4,13 % | 1938 + 7,68 % | 1938 + 3,47 % | 1938 + 8,78 % | 1938 + 8,59 % |
| Minho e Douro: | | | | | |
| 1929 | 5.684,8 | 573,2 | 27.037,2 | 799.845,3 | 833.140,5 |
| 1938 | 3.022,9 | 3.221,6 | 23.016,7 | 631.730,8 | 660.992,0 |
| 1939 | 2.874,2 | 3.321,0 | 23.011,7 | 647.657,6 | 676.864,5 |
| Diferenças em 1939 em relação a | 1929 - 49,44 % | 1929 + 479,38 % | 1929 - 14,89 % | 1929 - 19,03 % | 1929 - 18,76 % |
| | 1938 - 4,92 % | 1938 + 3,08 % | 1938 - 0,02 % | 1938 + 2,52 % | 1938 + 2,40 % |
| Sul e Sueste: | | | | | |
| 1929 | 3.778,8 | 1.493,5 | 27.411,3 | 974.721,5 | 1.007.405,1 |
| 1938 | 1.466,8 | 7.070,1 | 15.764,7 | 1.023.539,2 | 1.047.840,8 |
| 1939 | 1.458,0 | 7.549,9 | 17.229,0 | 1.138.338,7 | 1.164.575,6 |
| Diferenças em 1939 em relação a | 1929 - 61,42 % | 1929 + 405,52 % | 1929 - 37,15 % | 1929 + 16,79 % | 1929 + 15,60 % |
| | 1938 - 0,60 % | 1938 + 6,79 % | 1938 + 9,29 % | 1938 + 11,21 % | 1938 + 11,14 % |
| Rêde geral: () | | | | | |
| 1929 | 22.459,7 | 5.757,8 | 141.374,1 | 3.467.816,6 | 3.637.408,2 |
| 1938 | 11.356,6 | 22.872,5 | 96.819,6 | 3.155.758,8 | 3.286.807,5 |
| 1939 | 11.482,8 | 24.367,9 | 96.698,1 | 3.356.253,5 | 3.488.802,3 |
| Diferenças em 1939 em relação a | 1929 - 48,87 % | 1929 + 323,21 % | 1929 - 31,60 % | 1929 - 3,22 % | 1929 - 4,08 % |
| | 1938 + 1,11 % | 1938 + 6,54 % | 1938 - 0,12 % | 1938 + 6,35 % | 1938 + 6,14 % |

(1) Os pêcos indicados abrangem não só as expedições da rêde de proveniência, como também as que transitaram das outras rêdes, excepto no que respeita às bagagens, para as quais os números dão o total das expedições.

Nas recovagens houve uma ligeira depressão na rêde geral.

O aumento de 6,35 % no tráfego de P. V. deve-se sobretudo ao maior movimento de mercadorias notado depois de ter começado a guerra europeia.

O movimento de pequenos volumes continuou a crescer de modo apreciável.

B) Serviço Internacional

Como se vê no mapa seguinte, houve uma ligeira diminuição na tonelagem expedida, e um pequeno aumento na tonelagem chegada.

| Designação | Portugal — Espanha | | | |
|---|---------------------|-------------------------------|----------|-------|
| | 1939 | Variação em 1939 em relação a | | |
| | | 1929 | 1938 | |
| Tonelagem de mercadorias em G. V. e P. V. | Expedidas | 3.776 | — 34.134 | — 238 |
| | Chegadas | 4.346 | — 13.630 | + 796 |
| Totais | 8.122 | — 47.764 | + 558 | |

Êste acréscimo de tráfego foi devido ao facto de ter cessado a guerra em Espanha, e de haver uma certa tendência para o restabelecimento das relações comerciais entre Portugal e o país vizinho.

Com a França não houve nenhum tráfego directo de mercadorias.

RECEITAS

| Rêdes | Designação das receitas | 1929 | 1938 | 1939 | Diferenças em relação a | | | |
|-------------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| | | | | | 1929 | | 1938 | |
| | | | | | Importâncias | % | Importâncias | % |
| Antiga rede da C. P. | Passageiros | 74:621.333\$34 | 61:048.910\$01 | 58:249.910\$33 | — 16:371.423\$01 | 21,9 | — 2:798.999\$68 | 4,6 |
| | Mercadorias { G. V. | 16:871.656\$65 | 13:206.559\$05 | 12:975.233\$52 | — 3:896.423\$13 | 23,1 | — 231.325\$53 | 1,7 |
| | | P. V. | 86:708.181\$40 | 78:030.376\$25 | 82:692.318\$60 | — 4:015.862\$80 | 4,6 | + 4:661.942\$35 |
| | Diversas de tráfego | 2:233.776\$71 | 1:881.746\$79 | 2:124.351\$72 | — 109.424\$99 | 4,9 | + 242.604\$93 | 12,9 |
| | Totais | 180:434.948\$10 | 154:167.592\$10 | 156:041.814\$17 | — 24:393.133\$93 | 13,5 | + 1:874.222\$07 | 1,2 |
| Minho e Douro | Passageiros | 17:669.912\$49 | 13:629.398\$33 | 12:814.332\$77 | — 4:855.579\$72 | 27,5 | — 815.065\$56 | 6,0 |
| | Mercadorias { G. V. | 3:225.637\$63 | 2:919.103\$26 | 2:706.007\$94 | — 519.629\$69 | 16,1 | — 213.095\$32 | 7,3 |
| | | P. V. | 19:289.701\$90 | 14:295.287\$12 | 13:504.883\$35 | — 5:784.818\$55 | 30,0 | — 790.403\$77 |
| | Diversas do tráfego | 900.529\$81 | 811.288\$07 | 580.539\$24 | — 319.990\$57 | 35,5 | — 230.748\$83 | 28,4 |
| | Totais | 41:085.781\$83 | 31:655.076\$78 | 29:605.763\$30 | — 11:480.018\$53 | 27,9 | — 2:049.313\$48 | 6,5 |
| Sul e Sueste | Passageiros | 18:474.189\$30 | 11:832.823\$64 | 11:519.630\$42 | — 6:954.558\$88 | 37,6 | — 343.193\$22 | 2,6 |
| | Mercadorias { G. V. | 5:044.409\$10 | 4:160.161\$75 | 4:196.373\$08 | — 848.036\$02 | 16,8 | + 35.911\$33 | 0,9 |
| | | P. V. | 35:284.474\$58 | 31:061.232\$28 | 33:148.687\$22 | — 2:135.787\$36 | 6,0 | + 2:087.454\$94 |
| | Diversas do tráfego | 1:307.362\$31 | 939.262\$39 | 978.928\$17 | — 328.434\$14 | 25,1 | + 39.665\$78 | 4,2 |
| | Totais | 60:110.435\$29 | 47:993.780\$06 | 49:843.618\$89 | — 10:266.816\$40 | 17,1 | + 1:849.838\$83 | 3,8 |
| Total da rede do Estado | Passageiros | 36:144.101\$79 | 25:462.221\$97 | 24:333.963\$19 | — 11:810.138\$60 | 32,7 | — 1:128.258\$78 | 4,4 |
| | Mercadorias { G. V. | 8:270.046\$73 | 7:079.565\$01 | 6:902.381\$01 | — 1:367.665\$71 | 16,5 | — 177.183\$99 | 2,5 |
| | | P. V. | 54:574.176\$48 | 45:356.519\$40 | 46:653.570\$57 | — 7:920.605\$91 | 14,5 | + 1:297.051\$17 |
| | Diversas do tráfego | 2:207.892\$12 | 1:750.550\$46 | 1:559.467\$41 | — 648.424\$71 | 29,4 | — 191.083\$05 | 10,9 |
| | Totais | 101:196.217\$12 | 79:648.856\$84 | 79:449.382\$19 | — 21:746.834\$93 | 21,5 | — 199.474\$65 | 0,2 |
| Rede geral | Passageiros | 110:765.435\$13 | 86:511.131\$98 | 82:583.873\$52 | — 28:181.561\$61 | 25,4 | — 3:927.258\$46 | 4,5 |
| | Mercadorias { G. V. | 25:141.703\$38 | 20:286.124\$06 | 19:877.614\$54 | — 5:264.088\$84 | 20,9 | — 408.509\$52 | 2,0 |
| | | P. V. | 141:282.357\$88 | 123:386.895\$65 | 129:345.889\$17 | — 11:936.468\$71 | 8,4 | + 5:958.993\$52 |
| | Diversas do tráfego | 4:441.668\$83 | 3:632.297\$25 | 3:683.819\$13 | — 757.849\$70 | 17,1 | + 51.521\$88 | 1,4 |
| | Totais | 281:631.165\$22 | 233:816.448\$94 | 234:491.196\$36 | — 46:139.968\$86 | 16,4 | + 1:674.747\$42 | 0,7 |

A repartição das receitas pelas linhas que constituem a Antiga Rêde da C. P. pode observar-se neste outro mapa:

| Designação | Passageiros | Mercadorias | | Diversas do tráfego | Total |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|---------------------|------------------|
| | | G. V. | P. V. | | |
| Rêde própria | 57:508.665\$25 | 12:922.420\$86 | 82:223.623\$02 | 2:105.211\$32 | 154:759.920\$45 |
| Linha de Coimbra a Louzã | 458.723\$67 | 26.971\$53 | 209.469\$66 | 9.466\$42 | 704.631\$28 |
| Linha da Louzã a Serpins. | 19.504\$88 | 596\$38 | 16.972\$00 | 628\$72 | 37:753\$38 |
| Ramal de Tomar | 263.016\$53 | 25.244\$75 | 242.258\$02 | 8.994\$26 | 539.508\$56 |
| Totais da Antiga Rêde | 58:249.910\$33 | 12:975.233\$52 | 82:692.318\$60 | 2:124.351\$72 | 156:041.814\$17 |
| Totais em. | | | | | |
| { 1929 | 74:621.333\$34 | 16:871.656\$65 | 86:708.181\$40 | 2:233.776\$71 | 180:434.948\$16 |
| { 1938 | 61:048.910\$01 | 13:206.559\$05 | 78:030.376\$25 | 1:881.746\$79 | 154:167.592\$10 |
| { 1339 | 58:249.910\$33 | 12:975.233\$52 | 82:692.318\$60 | 2:124.351\$72 | 156:041.814\$17 |
| Diferenças em 1939 1929 | — 16:371.423\$01 | — 3:896.423\$13 | — 4:015.862\$80 | — 109.424\$99 | — 24:393.133\$93 |
| em relação a . . . 1938 | — 2:798.999\$68 | — 231.325\$53 | + 4:661.942\$35 | + 242.604\$93 | + 1:874.222\$07 |

Passageiros — Nota-se uma baixa na Rêde Geral de 3.927 contos, isto é, de 4,5 % em relação à receita de 1938. A baixa deu-se em tôdas as rêdes, sendo de 4,6 % na Antiga Rêde da C. P.; de 6,0 % no Minho e Douro, e de 2,6 % no Sul e Sueste.

É bom não esquecer que em 1938 houve a cobrança do adicional de 10 % durante 6 meses, cuja falta em 1939, certamente, concorreu para êste resultado.

Em relação à receita de 1929 a quebra geral foi de 28.182 contos ou de 25,4 % e as quebras, por cada rêde: de 21,9 % na Antiga Rêde da C. P.; de 27,5 % no Minho e Douro, e de 37,6 % no Sul e Sueste.

Para estas reduções de receitas certamente concorreu a diminuição do número de passageiros, que em relação ao movimento do ano de 1929 acusa uma diferença para menos de 3:221.444 de passageiros de longo curso, e em relação ao ano de 1938 uma diferença também para menos de 546.667 passageiros.

No serviço de tranvias houve aumento de 64.378 passageiros em relação a 1938 e de 1:201.271 em relação a 1929 — provavelmente por causa da remodelação da tarifa de tranvias posta em vigor em 1 de Outubro de 1938 — mas as receitas que daí provieram não se fizeram sentir no conjunto.

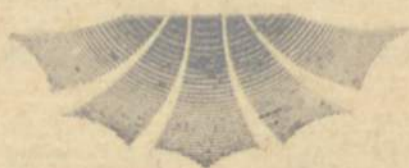
Mercadorias em G. V. — Regista-se uma depressão de receitas de 408 contos, isto é, de 2 % em relação às receitas de 1938. A quebra de tráfego observada foi apenas de 0,12 %.

Deve atribuir-se esta baixa de receita ao facto de não se ter cobrado em 1939 o adicional de 10 % durante 6 meses, como sucedera em 1938.

Mercadorias em P. V. — Neste ramo do tráfego houve em 1939 um aumento de receita em relação à do ano anterior que não só compensou a quebra de receitas dada nas outras rubricas de tráfego acima consideradas, como até fez com que a receita geral de tôda a rêde excedesse a do ano anterior em 1:674.747\$42.

Êste aumento não se registou em tôdas as rêdes. No Minho e Douro houve diminuição de 5,5 % mas o aumento na C. P. foi de 6,0 % e no Sul e Sueste de 6,7 % — de modo que o aumento de receita de P. V. em tôda a rêde foi de 5.959 contos ou 4,8 %.

(Conclui no próximo número)





José Maria Sardinha; D. Maria do Rosário de Souza Sardinha, falecida; Isaias Carlos de Souza Sardinha; José Maria da Silva Sardinha, e António Maria de Souza Sardinha, o poeta falecido, a quem ergueram um monumento

O monumento a António Sardinha

O grande escritor, poeta e ensaísta António Sardinha, uma das maiores glórias do Alentejo, foi homenageado, condignamente, na sua terra natal, a vila de Monforte, com a inauguração do seu busto em bronze. Deve-se esta simpática e justa iniciativa ao trabalho e boa vontade de um grupo de amigos e admiradores do falecido poeta.

A obra de António Sardinha é longa e magistral. Êle foi o escritor brilhantíssimo a revelar-se na exuberância da forma e na clareza dos assuntos; foi o poeta excelente de tantos livros deliciosos; foi o ensaísta vigoroso em tantos trabalhos de relêvo. Foi, além disto, um nacionalista incondicional e um católico fervoroso.

A homenagem que se prestou a António Sar-

dinha calou bem na alma de todos os portugueses e veio, certamente, ao encontro dos desejos do nosso povo — dêste povo que o poeta tanto defendeu e tanto amou. Por isso é que o monumento de Monforte não ficou apenas na terra onde o poeta nasceu: estando ali, está em todo o Portugal.

A comissão, que promoveu esta louvável homenagem a António Sardinha, compunha-se dos senhores: André Avelino Chichorro Marcão, João Guilherme de Oliveira Barradas, padre José Martins de Almeida, José Maria Cid e José Francisco Garcia.

A completar o sentido moral desta homenagem, não faltou a caridade cristã e portuguesa, expressa em dois actos de benemerência: vestiram 23

adultos indigentes e instituíram, no Hospital da Misericórdia, um quarto particular com a denominação de «António Sardinha», aproveitando-se, para o efeito, as tradicionais festas de Monforte à Virgem N. S. do Parto.

De manhã foi rezada uma missa por alma de António Sardinha, a que assistiram centenas de pessoas, entre as quais muitos parentes do poeta.

Depois da missa, descerrou-se, no Jardim António de Monforte, o busto do poeta. No acto discursaram diversas individualidades, que enalteceram a vida e a obra do grande poeta monfortense. Nestas homenagens tomaram parte, além de muito povo, a Câmara Municipal, os alunos das escolas e a Banda Municipal Monfortense.

No decorrer do dia, muitas pessoas foram, em romagem de saúde e preito, depôr, junto do monumento, ramos de flores, testemunhando assim a sua admiração e o seu amor por esse grande vulto das letras portuguesas.

O povo português é assim. Quando presta culto aos grandes vultos da Nação, quer êles tenham já lugar na História ou quer sejam ainda de presente, fá-lo sempre com um sentimento peculiar, com uma comoção muito nossa e com uma saúde muito portuguesa.

António Sardinha pertence à História e pertence aos nossos dias. A sua obra é da tradição e da actualidade. Se como poeta ficou imortal, como poeta português viverá sempre na seiva da raça e no coração das gentes. Êle é de ontem, de há poucos dias, é de hoje e será de amanhã — porque, com o tempo, a sua figura e a sua obra alcançarão mais brilho e mais vigôr na sua beleza e grandiosidade. Por isso é que a homenagem de Monforte foi uma demonstração bem vincada de sentimento português — testemunhado, muito à nossa moda, principalmente com aquelas flores depostas no pedestal do busto de António Sardinha e, talvez, com as lágrimas silenciosas, que foram molhar essas mesmas flores.

Os nossos escritores, mas, principalmente, os nossos poetas são muito queridos do povo — dêste

povo que é o melhor intérprete dos seus versos, musicados e cantados na melodia lusa, fresca e sã da nossa terra. E António Sardinha é dêstes poetas que o povo nunca esquece — é dêstes poetas que o povo chora e canta — na sua saúde e no seu ritmo.

Como todos os poetas cristãos, António Sardinha soube cantar, com enlêvo, o amor de Deus e dos homens, o amor do céu e da terra, o amor à fé e à pátria.

E na sua obra, Monforte — essa interessante vila alentejana, que pagou agora ao poeta a sua dívida de gratidão e lhe prestou merecida homenagem — é lembrada e cantada com especial carinho. E quem diz Monforte, diz Portugal inteiro — que todo se rejubilou com essa homenagem.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», felicitando os membros da Comissão do Monumento e o povo de Monforte, pela justiça e pela oportunidade da homenagem a António Sardinha, a que se associa, de todo o coração, arquiva, gostosamente, nas suas colunas, o alto significado nacionalista dessa homenagem.

* * *

Como nota bastante triste, na homenagem que Monforte prestou à memória de António Sardinha, há a registar o falecimento da sr.^a D. Maria do Rosário de Souza Sardinha, ocorrido no dia imediato ao dessa homenagem.

A sr.^a D. Maria do Rosário de Souza Sardinha, que contava 80 anos, era mãe do falecido poeta António Sardinha. Coincidiram a homenagem do filho ilustre com a morte da mãe já velhinha, como se Deus tivesse querido confortar as lágrimas da veneranda senhora com aquela demonstração de simpatia dos homens, para depois a levar ao seu seio.

A fé não nos proíbe de pensar que, talvez, aquela mãe tenha ido levar ao céu, ao filho muito querido, a notícia da homenagem que os homens lhe fizeram, na terra.

A tôda a família os nossos sentidos pêsames.



O Caminho de Ferro em Portugal e as novas carruagens metálicas adquiridas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

O dia 8 de Agosto de 1940 deve ficar registado na história dos caminhos de ferro portugueses, como um acontecimento notável. Quero referir-me ao combóio especial formado pelas novas carruagens metálicas adquiridas pela C. P. nos Estados Unidos da América do Norte, e que no referido dia, em cêrca de 4 horas, fez o percurso Lisboa ao Pôrto, a título de experiência, para inauguração das referidas carruagens.

Quem como eu fez a viagem no mencionado combóio, classificado já pelo público «Combóio de Prata», por ser da côr daquele metal, é que teve ocasião de verificar o interesse e carinho com que foi recebido e saudado em todo o percurso pelo público, sem excepção alguma, incluindo até as próprias crianças.

É que o nosso público tem o condão de sentir, como nenhum outro, as tristezas e alegrias que lhe vão na alma, e de as exteriorisar rapidamente. Foi o que sucedeu com a inauguração das novas carruagens da C. P.

Pode-se afirmar, sem receio de errar, que o nosso público é um fervoroso amigo do caminho de ferro, e que prefere êste meio de transporte a qualquer outro, pela sua comodidade, segurança e economia, e por isso vendo dia a dia o material a envelhecer (algum quasi do primitivo), sentia por êsse facto uma certa tristeza, pois a falta de material circulante desacreditava e desacredita o caminho de ferro—e mais ainda o próprio País—mas para que o público prefira o caminho de ferro a qualquer outro meio de transporte, é necessário também que as empresas de caminhos de ferro se apetrechem convenientemente de material circulante suficiente, de forma a poderem transportar todos os passageiros que para isso se apresentem nas estações, principalmente naquelas onde os combóios se organizam.

É o que fazem tôdas as grandes empresas de camionagem, com grande resultado, pois desdobram as suas carreiras com quantos carros forem necessários, para bem servirem o público — e para terem

chegado a êste notável grau de desenvolvimento, têm vindo adquirindo continuamente numerosos carros, alguns bem luxuosos, mercê duma sábia orientação administrativa. É por esta razão que a aquisição das carruagens metálicas adquiridas ultimamente pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, teve a aprovação unânime do govêrno e da própria Nação, sendo porém de estranhar, que esta companhia, que é a mais forte organização ferroviária do País, tivesse enveredado tão tardiamente pelo caminho que desde há muito estava directamente indicado.

Não é segredo para ninguém, que desde longa data muitos combóios se têm deixado de organizar em dias de muita aglomeração de passageiros por falta de carruagens — e também não exagero dizendo que alguns combóios diários levam quasi sempre a sua lotação muito excedida, e até com passageiros nos «Fourgons», e é por isso que o público recebeu com as maiores demonstrações de alegria o «Combóio de Prata» em todo o percurso de Lisboa ao Pôrto, convencido que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses se resolveu enfim a encarar de frente o problema da falta de material circulante, como deve ser, para bem do público, da Nação e dos seus accionistas, que há cincoenta anos não recebem remuneração alguma do seu capital, nem a mais pequena regalia nos transportes — e certo estou, que desde que assim se proceda, as receitas da Companhia aumentarão 20, 30 ou 40%, visto que passageiros para transportar não faltam. O que se torna necessário como venho dizendo desde há muito, é a aquisição de carruagens, vagões e outro material circulante, e que a exploração dos transportes se faça em harmonia com o momento que passa, e não por processos rígidos como até aqui.

Para que êste meu desejo se possa conseguir, o que se me não afigura difícil, para que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses comece a fazer uma exploração mais lucrativa, remunerando o Capital accionista e melhorar ao mesmo tempo todos os seus serviços para bem da Nação e honra do Estado Novo, irei indicando nas colunas desta Gazeta o que se me afigura necessário para prestígio do caminho de ferro, ao qual tenho dedicado o melhor do meu esforço num aturado estudo de longos anos, que considero bem aproveitados para bem do público e dos accionistas, e quem me conhece sabe muito bem, que não sou homem que desanime, enquanto não conseguir o que se me afigurar justo.

E neste assunto de caminhos de ferro, sendo eu um grande accionista da C. P., é natural que a defenda com a maior tenacidade, porque procedendo assim, defendo ao mesmo tempo os meus interesses e os interesses do público, que são em resumo os interesses da Nação.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Um ligeiro esclarecimento

ALBINO Forjaz de Sampaio, espírito cintilante e escritor de reconhecida competência em assuntos bibliográficos, deu recentemente à estampa um apectável livro intitulado «Como devo formar a minha biblioteca», o qual, por ser um perfeito repositório de esplêndidos ensinamentos e múltiplos conselhos, impõe-se pelo que vale, à consulta de todas as pessoas estudiosas e carecidas de aprender.

Porém, no capítulo «Portugal», a págs. 43/44, há um lapso ou, melhor, uma indicação falha de exactidão que, em abono da verdade, devemos esclarecer.

Referindo-se ao «Manual do Viajante em Portugal», de Mendonça e Costa, assevera Forjaz de Sampaio que a referida obra foi também no seu tempo um excelente livro.

Esquece todavia o consagrado autor que a supra citada obra, em todas as suas anteriores edições — e felizmente já conta sete, completamente esgotadas — tem vindo sempre a público com as necessárias correcções, em aditamentos, supressões, inovações, e sempre modificada de forma a manter-se em permanente actualidade na essência do seu texto.

Nem de resto se justificava a constante aquisição do livro em referência se o público bem informado não reconhecesse que o «Manual do Viajante em Portugal» é incontavelmente um verdadeiro guia, actualizado e sempre de conveniente consulta para quem pretende não só estar ao facto da melhor maneira de viajar através do nosso lindo Portugal como ainda obter em bem condensados ensinamentos interessantes pormenores históricos e de outros variados motivos, para melhor poder admirar as belezas da nossa abençoada terra.

Dívida de gratidão

O concelho de Sintra vai prestar, devidamente, a sua homenagem aos Mortos da Grande Guerra. Para isso, o sr. Capitão Américo dos Santos, Vice-presidente da Câmara e Administrador do concelho de Sintra, tomou a iniciativa da construção do monumento em homenagem aos soldados portugueses que morreram pela Pátria, nos campos de batalha da França. Além do sentido patriótico da iniciativa, achamos duplamente louvável e magnífica a intenção do sr. Capitão Américo dos Santos, porque, sendo Sintra uma das terras portuguesas mais visitadas e apreciadas por estrangeiros, aquele monumento, por modesto que seja, ficará a dizer algo do sentimento e do nacionalismo que anima a população do concelho ao pagar, assim, uma dívida de gratidão.

Adeus, sexo forte!

O Governo francês condecorou a aviadora francesa Claire Roman com a Cruz de Guerra com palmas, pelos feitos que praticou no dia 18 de julho último, quando foi rodeada pelas unidades motorizadas alemãs no aeroporto de Rennes, donde conseguiu escapar-se numa bicicleta percorrendo 18 quilómetros entre as colunas alemãs de transportes até chegar

ao aeroporto de Escoublac, próximo de St. Nazaire, que não tinha sido ainda ocupado pelas tropas alemãs.

Quando sentiu as forças alemãs aproximarem-se do aeroporto de Escoublac, saltou para dentro dum aeroplano de caça em que nunca ti iha voado e com êle conseguiu alcançar Bordeaux, onde relatou às autoridades militares francesas o número de fôrças alemãs que vira e outros preciosos elementos de informação.

Porém, o mais extraordinário está na citação do Ministério da Guerra que reza assim:

«Claire Roman, pelos actos praticados demonstrou ter não só tôdas as qualidades devidas ao homem como tôdas as qualidades do encanto feminino».

Como somos incapazes de «ter não só tôdas as qualidades devidas ao homem, como tôdas as realidades do encanto feminino», temos que confessar que o nosso sexo não merece a classificação de forte...

Estatística ferroviária

O movimento de passageiros nos Caminhos de Ferro, durante o mês de Março do ano corrente, e em paralelo com igual período do ano passado, acusa um aumento em todas as linhas, excetuando a da Beira Alta, com um abaixamento de 1.578 bilhetes.

No movimento de mercadorias os resultados apresentam-se irregularíssimos.

As receitas foram superiores êste ano.

Para melhor elucidação damos a seguir os quadros respectivos, em confronto com igual mês do ano passado:

Passageiros: bilhetes vendidos

| | | |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| C. P.. | 1.132.218 | 1 223.029 |
| Beira Alta | 43.919 | 42.341 |
| Vale do Vouga | 45 524 | 51.335 |
| Norte de Portugal | 185 700 | 187.237 |
| Nacional | 28.039 | 28.969 |
| Sociedade Estoril | 355.144 | 382.412 |

Mercadorias: em toneladas

| | | |
|-----------------------------|---------|---------|
| C. P.. | 281.408 | 278.884 |
| Beira Alta | 21.782 | 26.168 |
| Vale do Vouga | 8.027 | 6.400 |
| Norte de Portugal | 10.494 | 9.500 |
| Nacional | 12.329 | 11.224 |
| Sociedade Estoril | 3.779 | 11.009 |

Receitas: em contos

| | | |
|-----------------------------|--------|--------|
| C. P. | 18.109 | 18.641 |
| Beira Alta | 894 | 1.155 |
| Vale do Vouga | 327 | 269 |
| Norte de Portugal | 493 | 480 |
| Nacional | 443 | 446 |
| Sociedade Estoril | 641 | 712 |

Para ajuizar

SEGUNDO um provérbio chinês: «A língua das mulheres é a sua melhor espada e por isso elas têm o cuidado de não a deixarem enferrujar».



JARDIM DE FORNOS — 1.º classificado

Caminhos de Ferro da Beira Alta

Com o ajardinamento das suas estações e o benefício feito ao seu material pratica-se inteligentemente o turismo na linda região Beirão

P o r C . A .

A região da Beira Alta, uma das mais lindas do País, banhada, desde a magestosa Serra da Estrêla, pelo poético rio Mondego, é atravessada em toda a sua extensão, desde a fronteira de Vilar Formoso, pela linha férrea do mesmo nome, até à encantadora cidade da Figueira da Foz, que possui a mais bela das praias de Portugal.

Como turismo, aprecia-se uma paisagem variada, sempre verde, incomparável cenário da Natureza e uma das regiões mais portuguesas e mais sedutoras que é dado admirar.

As suas águas puríssimas fazem desta encantadora terra, o fulcro da sede alheia — sede de pureza e de suavidade — e desta forma, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, querendo contribuir quanto possível para o maior incremen-

to do turismo desta rica região, desde Vilar Formoso à Figueira, a sua Administração e Direcção, todos os anos desde 1930, vêm atribuindo prémios aos chefes, que melhor e com mais gosto, apresentem os Jardins das suas Estações, que de ano para ano, vêm progredindo duma maneira muito apreciável.

Assim pois, dando-se cumprimento ao que foi determinado pela mesma Administração, em Ordem do Dia, da Exploração, de 11 de Agosto de 1930, foram instituídos prémios de dias de licença até 1938, aos chefes que melhores jardins apresentassem nas suas estações, para o seu embelezamento de forma a darem um aspecto alegre para o maior desenvolvimento do turismo Nacional, com o necessário asseio e limpeza.

No que respeita ao presente ano, procedeu-se há pouco, à visita dos jardins de tôdas as estações, pelo juri nomeado pelo Director e constituído pelos srs. engenheiros Almeida Henriques e Mário de Pina Faria e António da Silva Biscaia, respectivamente, Chefe do Serviço de Movimento, Inspector Principal do Serviço de Via e Obras e Chefe da Repartição do Movimento.

Desta visita que teve por fim uma inspecção e classificação rigorosa, para distribuição de 13 prémios pecuniários, instituídos desde o ano passado, pelo Director no intuito de melhor estimular os respectivos chefes, foram classificados com aqueles prémios, os jardins das seguintes estações:

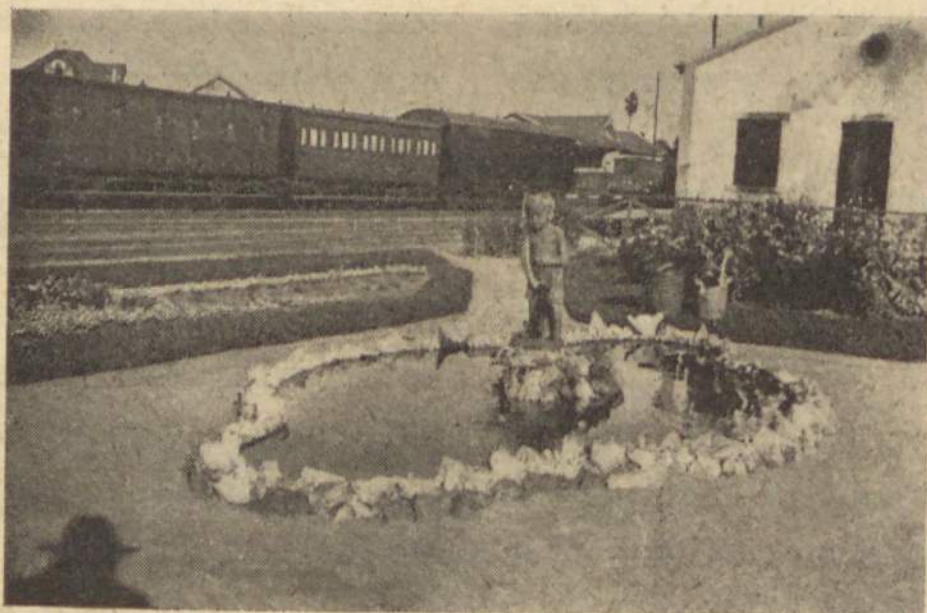
| | |
|---|---------|
| 1.º — Fornos, com 20 valores | 200\$00 |
| 2.º — Luzo, com 20 valores. | 200\$00 |
| 3.º — Pampilhosa, com 20 valores | 200\$00 |
| 4.º — Canas, com 20 valores | 200\$00 |
| 5.º — Costeira, com 19 valores | 200\$00 |
| 6.º — Santa Comba, com 18 valores | 180\$00 |
| 7.º — Celorico, com 17 valores | 160\$00 |
| 8.º — Arazede, com 17 valores. | 140\$00 |
| 9.º — Mangualde, com 16 valores | 120\$00 |
| 10.º — Guarda, com 15 valores | 100\$00 |
| 11.º — V. Franca, com 15 valores | 80\$00 |
| 12.º — Santana, com 15 valores. | 60\$00 |
| 13.º — Figueira, com 13 valores | 40\$00 |

Os restantes jardins em número de 19, embora sem prémios mas para efeito de estímulo, também foram classificados pela seguinte ordem:

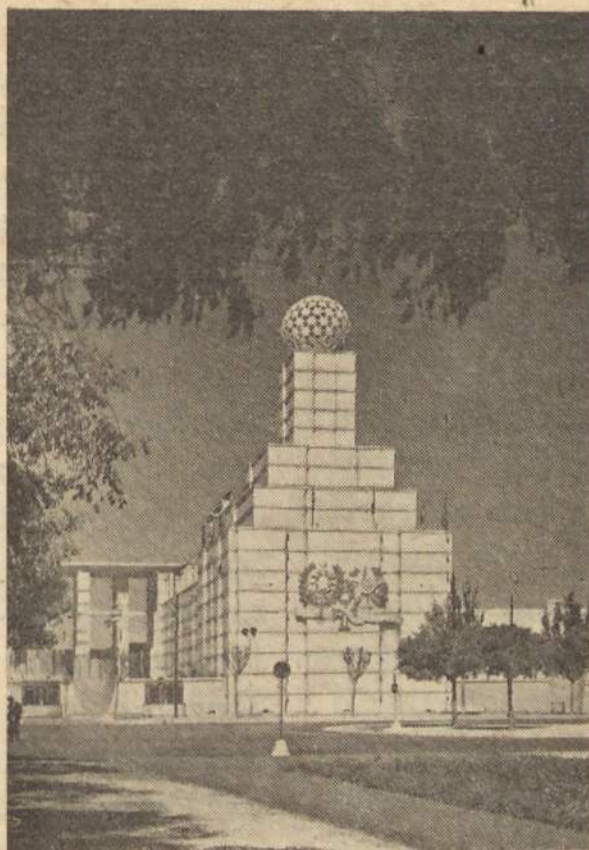
- 14.º — Oliveirinha, com 13 valores.
- 15.º — Mortágua, com 13 valores.
- 16.º — Gouveia, com 12 valores.

- 17.º — Pinhel, com 12 valores.
- 18.º — Vilar Formoso, com 11 valores.
- 19.º — Carregal, com 11 valores.
- 20.º — Alcafache, com 11 valores.
- 21.º — Limede, com 10 valores.
- 22.º — Noemy, com 10 valores.
- 23.º — Freineda, com 10 valores.
- 24.º — Abrunhosa, com 10 valores.
- 25.º — Murtede, com 10 valores.
- 26.º — V. Fernando, com 9 valores.
- 27.º — Cantanhede, com 9 valores.
- 28.º — Sobral, com 9 valores.
- 29.º — Contenças, com 8 valores.
- 30.º — Cerdeira, com 8 valores.
- 31.º — Baraçal, com 7 valores.
- 32.º — Nelas, com 7 valores.

Uma tal iniciativa bem compreendida pelo pessoal, como era de prevêr, tem dado óptimos resultados, justificados pela maneira como todos os chefes têm desenvolvido quanto possível o embelezamento das suas estações, no sentido de pôr à prova o seu esforço e gôsto, não só para dar cumprimento ao desejo manifestado na mesma Ordem do Dia, mas também e muito especialmente, para obter o prémio muito justamente conferido. Assim pois, as Estações da Companhia da Beira Alta, são autênticos jardins floridos, muito apreciados pelos passageiros quer nacionais quer estrangeiros que viajam por esta linha, cheia de encantos e belezas naturais, constituindo por isso, tôda esta região da Beira, incontestavelmente o ponto máximo do turismo, com uma paisagem cheia de imprevistos, recomendável pela diversidade dos seus panoramas riquíssimos de côr e de luz.



JARDIM DA PAMPILHOSA — Um dos primeiros classificados



PAVILHÃO DO BRASIL

Exposição da Munda Português

*A visita da Imprensa ao magestoso Pavilhão do Brasil
e à secção colonial do Pavilhão dos Portugueses no Mundo*

O sr. dr. Augusto de Lima Júnior, ilustre Delegado Executivo do Brasil nas Comemorações Centenárias, convidou, no passado dia 26, os representantes da Imprensa a visitar o Pavilhão do Brasil e a secção colonial dos portugueses no Mundo.

Após ter reunido à sua volta os jornalistas convidados, o sr. dr. Augusto de Lima Júnior agradeceu a comparência dos representantes da Imprensa portuguesa, e explicou que lhe não tendo sido possível fazê-lo antes, o fazia agora, pagando assim uma dívida de gratidão que tinha em aberto para com êles, pois têm dispensado ao Brasil especiais atenções que muito o haviam sensibilizado.

«Resolvi convidar os jornalistas portugueses

para uma visita a uma hora em que a afluência do público é pequena, para que melhor pudessem observar o que é e o que vale a representação do Brasil nesta vitoriosa e formidável afirmação da obra civilizadora e da grandeza actual de Portugal.»

«Dizem que Portugal e o Brasil são países irmãos. Não é assim. O amor do Brasil a Portugal é — e deve ser — de filho para pai. Porque se houve países que se limitaram a explorar territórios que, por diversas circunstâncias, passaram à sua posse, Portugal no Brasil teve de fazer «tudo», para introduzir ali a civilização. Encontrou ali as maiores dificuldades: as cordilheiras que separavam o litoral do interior, os pantanais, os índios. E tôdas as dificuldades fôram superadas, graças aos esfor-

ços dos portugueses, e em especial a êsses admiráveis missionários que encheram de glória o nome português.»

Mais adiante disse:

«Quando se juntam portugueses e brasileiros é difícil a destrição, pois são idênticos o tipo, o carácter, as qualidades e até os defeitos, aquela maldicência...»

«O pensamento do presidente Getúlio Vargas, ao decidir a representação brasileira na Exposição do Mundo Português, foi demonstrar que o Brasil nunca esquece o que deve a Portugal, cuja língua encantadora é falada de norte a sul, em todos os Estados que, como por obra da Divina Providência, tem conservado a sua unidade, ao contrário de muitos outros.»

Seguidamente, na pessoa do sr. conselheiro Fernando de Souza, o sr. dr. Augusto de Lima Júnior, saudou todos os presentes.

Após a evocação do «Portugal velho de grandes barbas brancas» e o «Brasil seu filho, que nasceu da espuma deixada pelas naves», o ilustre brasileiro apresentou os seus colaboradores srs. Oswaldo Orico, delegado do livro; dr. Geysa Boscoli, delegado do Departamento Nacional do Café; pintor Navarro da Costa, organizador do salão representativo da pintura brasileira; architecto Flávio Barbosa, dr. Ernesto Street, director do Pavilhão: engenheiro Francisco Alegria, assistente do Instituto Nacional do Mate e Silva Lopes. Teve referências elogiosas para o operário português que carinhosamente trabalhou naquele Pavilhão, e a quem se deve, pelo seu esforço constante, a realização tão rápida do Pavilhão Brasileiro.

O pintor Navarro da Costa fez, depois, uma exposição descritiva de cada um dos escultores e pintores autores dos trabalhos patentes no salão, lembrando a influência que muitos dêles receberam das escolas italiana e portuguesa.

Depois, foram servidos aos jornalistas café brasileiro e gelado de café, bem como, ofertas de chá Mate.

Seguiu-se uma visita demorada ao Pavilhão e ao cinema privativo, onde foram projectadas duas fitas. Uma mostrando-nos o potencial militar do Brasil e a outra, os excelentes serviços de salvamento anexos à linda praia de Copacabana.

Na esplanada foram servidos cafés e gelados, bem como diversos exemplares de propaganda, como: livros de autores brasileiros e portugueses, calendários, prospectos, etc.

Sempre acompanhados do sr. dr. Augusto de Lima Júnior e dos seus colaboradores, os quais à porfia cumulavam de gentilezas os jornalistas, fez-se depois a visita à Secção do Brasil Colonial.

Ali, fomos encontrar o sr. dr. Gustavo Barroso, ilustre Director do Museu Histórico do Rio de Janeiro, antigo presidente da Academia Brasileira

de Letras e hoje um dos maiores vultos brasileiros. Recebeu os jornalistas em pleno trabalho e munido duma comprida régua, a qual mereceu um comentário dum dos convidados, a que o sr. dr. Gustavo Barroso, naquele seu «à vontade» e simpatia irradiante retorquiu: assim se recebem jornalistas! Honni soit qui mal y pense...

O sr. dr. Gustavo Barroso fez uma interessante descrição dos trabalhos expostos, os quais pertencem, quasi que inteiramente, ao Museu-Histórico do Rio de Janeiro. Entre outros, lembramo-nos de ter visto: um óleo, de Armando Martins Viana, representando a expulsão dos franceses do Rio de Janeiro, facto passado em 1555, quando Nicolau Durand de Vilegaignon, com um punhado de calvinistas, fundou na baía de Guanabara uma colónia, estabelecendo um forte na ilha de Serigipe, depois crismada com o seu nome. Êste aliado aos Índios da região pretendeu estabelecer na parte meridional do Brasil a França Antártica. O Governador Geral do Brasil, Mem de Sá, resolveu expulsá-los depois de informado das desavenças que entre os calvinistas lavravam. Organizou na Baía uma expedição em 1560, desembarcando na margem da baía fronteira à ilha, cercou-a e fez o ataque. Obteve a vitória Mem de Sá, mas pereceu em luta heroica. A êle se deve a fundação do Rio de Janeiro.

Outro óleo, de Armando Viana, representa-nos a expulsão dos franceses, mas desta vez, no Maranhão, em que tanto se distinguiu Diogo de Campos Moreno; um quadro de Cadino Fausto, mostra-nos D. Marcos Teixeira, o célebre Bispo da Baía, que organizou a retirada para os matos dos habitantes baianos, após a primeira expedição dos holandeses contra o Brasil. Mais tarde, êste mesmo Bispo iniciou uma guerra de guerrilhas sem quartel, até que os reforços espanhois chegaram, expulsando os holandeses da Baía.

A seguir vemos outro óleo do mesmo autor do quadro antecedente, patenteando a batalha dos guararapes, isto é, a segunda travada a 19 de Fevereiro de 1648, e em que se cobriram de glória, Felipe Camarão e Henrique Dias.

Um dos objectos expostos mais interessantes a admirar é a espada do Ipiranga, empunhada por D. Pedro I na colina de Ipiranga, quando da proclamação da Independência do Brasil. É um sabre de oficial general, do começo do século XIX. A arma, por si só, documenta o facto, pois, na lâmina damasquinada, vê-se o brasão do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve, brasão êste realizado por embutido em ouro. Porém, na bainha de metal doirado, o escudo português foi raspado e sobre êle gravaram-se as armas do Novo Império. Não se realizou o mesmo na lâmina, possivelmente, porque o brasão era embutido. É, pois, a primeira espada em que o Brasão Imperial figura.

Um escudo real imperial de prata, que o sr. dr. Gustavo Barroso nos mostrou e descoberto por êle, é um magnífico trabalho em prata portuguesa, realizado à mão. Êste escudo encerra a passagem da Dinastia Brigantina pela História do Brasil, pela sua série de transformações sofridas. A corôa que o encima é a Real de Portugal e a sua forma oval, mostra-nos que é da época de D. Maria I. Após a Independência, foi polida a face oval de modo a apagar as armas portuguesas, gravando-se por cima as iniciais P. I. (Pedro I) letras estas em latão. No segundo reinado acrescentou-se mais uma letra do mesmo metal, ficando P. II (Pedro II). Trata-se, como daqui se pode ver, duma relíquia curiosíssima

Outra relíquia, não menos curiosa, é o molde em bronze dourado, da mão direita de D. Pedro II. Êste molde, tirado na época da maioridade, foi talvez para confecção da chamada *Mão de Justiça da Coroação* que foi oferecido pelo Imperador ao dr. Joaquim Caetano da Silva, patrono da cadeira n.º 19 da Academia Brasileira, ocupada sucessivamente por Alcindo do Guanabara, D. Silvério Gomes Pimenta e presentemente, pelo sr. dr. Gustavo Barroso.

A caneta com que foi assinada a lei da abolição da escravatura, encontra-se igualmente exposta. É de oiro cravejada de brilhantes, com uma preciosa esmeralda, oferecida a 18 de Maio de 1888 à princesa D. Isabel de Orleans e Bragança, Regente do Império do Brasil, para assinar a Lei da Emancipação dos Escravos, votada pelo Congresso. Figura, também, a carta do Presidente da República, dr. António José de Almeida, enviada ao Presidente do Brasil, dr. Epitácio Pessoa no Cen-

tenário da Independência e que foi levada pelos aviadores Almirante Gago Coutinho e Comandante Sacadura Cabral, na travessia aérea do Atlântico Sul, feita pela primeira vez.

Vê-se também a espada de uso de D. Pedro II, cujo punho é de bronze cinzelado e tem as armas do Império do Brasil na cruz.

São oito salas magníficas de documentação, onde se vêem as espécies mais variadas de armas, como, esmerilhões e bacamartes de pederneira, trabucos de trincheira e amurada de barco, carabinas, espingardas, clavinas e duas falconetes de marinha, etc..

De interêsse e valor, a colecção de Figueira de Melo, de aguarelas e uniformes coloniais.

A acção dos bandeirantes é aqui patenteada com armas, mapas, plantas e retratos de alguns bandeirantes famosos, como o de Rafael Pinto Bandeira, que foi o primeiro general riograndense e que mereceu louvores do Marquês de Pombal pela sua vitória sobre os argentinos em Botucaraí, em 1774. Era descendente da velha estirpe dos Pinto Bandeira, citados nas nobiliarquias de Portugal. Vêm-se também retratos de D. Maria I, um óleo de José Leandro; retrato de D. João VI, do mesmo pintor; de D. João e D. Carlota Joaquina, retratando os dois conjuges em trajes de gala, obra de Manuel Diãs de Sousa, o brasileiro, que foi escravo e que mais tarde teve por mestre Pombeu Battoni. Êste retrato dos soberanos foi pintado por encomenda de D. Pedro I.

Mais maravilhas guarda êste Pavilhão, mas a falta de espaço impede-nos de as descrever.

É uma afirmação do valor brasileiro e uma honra para Portugal.





O local na floresta de Compiègne onde foram assinados os armistícios de 11 de Novembro de 1918 e de 22 de Junho de 1940

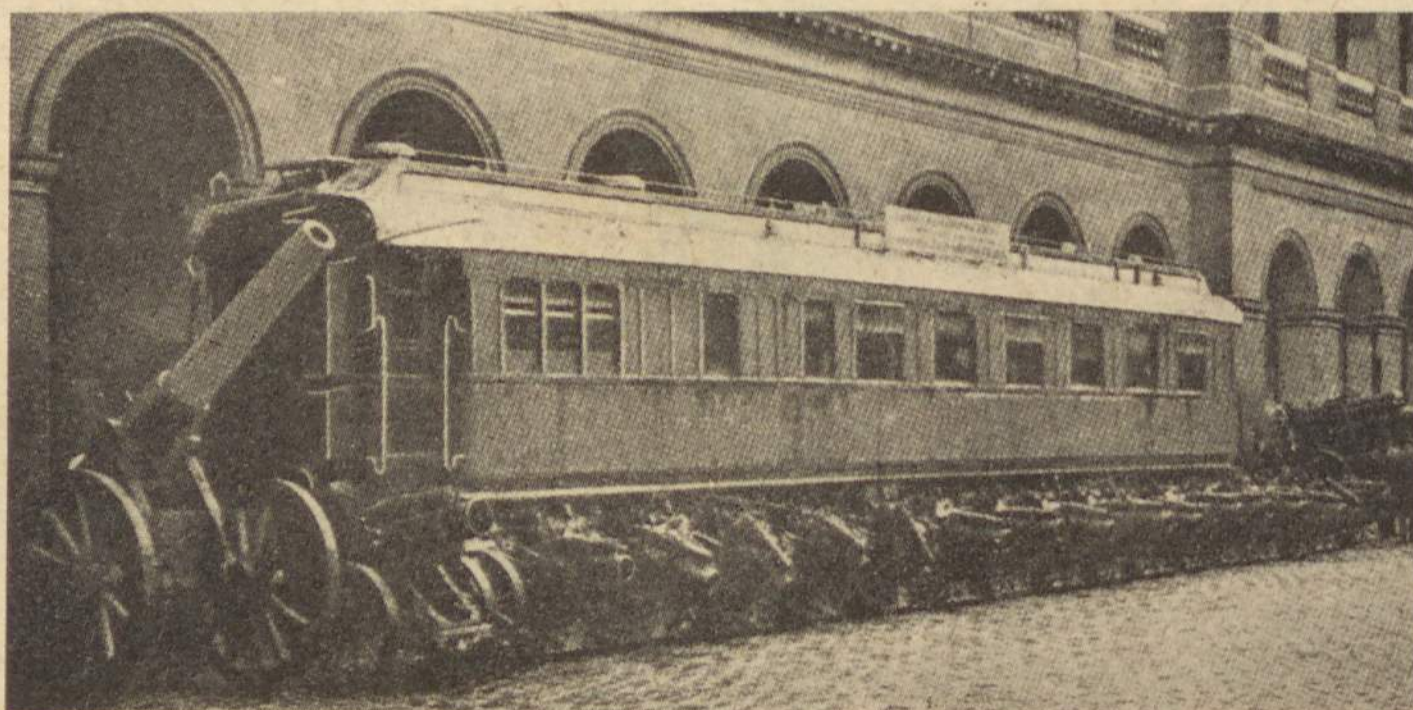
Fotografias históricas

OU O DESTINO IRÓNICO DAS COISAS!

O destino dos homens como o das nações é, por vezes, amargamente irónico. Precisamente no mesmo local onde em 11 de Novembro de 1918 foi assinado o armistício que pôs termo à grande guerra, assinou-se também, recentemente, em 22 de Junho de 1940, o armistício entre a Alemanha, vencedora, e a França, inesperadamente derrotada!

A primeira das nossas gravuras representa êsse local histórico de Compiègne. Vemos à esquerda o combóio do Marechal Foch e à direita o combóio dos emissários germânicos, que então representavam a nação vencida. A segunda gravura reproduz a carruagem-restaurante da Companhia dos Vagons-Lits, que tomou parte nos dois armistícios. A fotografia que serviu para esta gravura, foi tirada quando aquela carruagem, juntamente com outros trofeus, se encontrava na cêrca dos Inválidos de Paris.

A vida tem destas ironias amargas, mordentes. Os vencidos de ontem são os vencedores de hoje, e onde, há 22 anos, a França ditou as condições da paz, acaba agora de aceitar as condições impostas pela Alemanha.



A carruagem-restaurante da Companhia dos Vagons-Lits, que tomou parte nos dois armistícios

Notas de ViagemVeneza, terra de romance

P O R J O S É D A N A T I V I D A D E G A S P A R

X I

QUEM pela primeira vez vai a Veneza, assim que o combóio deixa a estação de Mestre, antecedente à gare «terminus», debruça-se logo da janela, na ânsia de descobrir a primeira gôndola. E' assim que enfia, com o combóio, pela extensíssima ponte, que liga, à terra firme, a original cidade-ilha, e percorre os 3600 metros, divididos em 222 arcos, em que, a pouca altura das águas, a via férrea segue paralela à nova estrada.

Desce-se, do combóio, na estação de St.^a Lucia, recinto enorme com o desconforto das coisas aparentemente provisórias. E logo que, andados muitos metros, se alcança enfim a saída, as características inconfundíveis de Veneza surgem logo aos olhos. A poucos metros da estação estão as águas verdes do Canal Grande, povoado de gôndolas, muitas das quais ao serviço dos hotéis, que aguardam os viajantes.

Por preconcedido capricho, planeava, teimando contra os habitantes venezianos, ir «a pé» da estação à praça de S. Marcos. Os passeios em gôndolas ficariam para depois. Sabia, graças a um mapa da cidade, que, zigzagueando por ruelas e travessas, atravessando uma dezena de pontes, alcançaria a praça-coração, em que se ergue a magnífica basílica dedicada ao apóstolo, do leão alado.

O meu plano só teve execução até que, após a visita á preciosa escola e igreja de S. Roque, no campo dos Frades, uma embaladora gôndola me precipitou o desejo de nela receber o baptismo da água veneziana. Minutos depois, aí me ia, sentado na sombra de «felze», escutando o gondoleiro jovial, de aceado traço de marinheiro e explicando-nos, que o canal tinha ali cinco metros de fundo, que a sua água é salgadíssima e isto tudo dito num italiano muito mais compreensível do que o dialecto gutural, com que se dirigia aos condutores de outras embarcações com que cruzavamos e com as quais nem ao de leve roçava com o elegante barquinho, mesmo

quando, ao virar a esquina dos prédios, todos êles orlados de uma facha musgosa no ponto em que mergulham na água, era mais de prever que os barcos se tocassem.

E' de uso, no nosso País, alcunhar-se Aveiro, da Veneza portuguesa. Afinal, logo ao primeiro contacto com a Veneza italiana, achei que o que com ela mais se parece na nossa terra, é a Ribeira de Santarém, em dia de cheia...

Tendo nomeado, o amável gondoleiro, «cicerone» até à praça de S. Marcos, destino que previamente lhe indicara, o homem conduziu-nos, sempre pelas ruas líquidas da pitoresca cidade, até uma, duas ou três igrejas monumentais, que ficavam mais ou menos no caminho, e a uma curiosa fábrica de vidro para a qual passámos por cima da prancha que lançaram da porta até a gôndola.

Várias raparigas, com paciência beneditina, pintavam, em objectos diversos, todos de bem lavrado vidro, desenhos interessantíssimos. Outra, inclinada sobre um bico de gás, adelgaçava à chama uma haste também de vidro, reduzindo-a à espessura de um cabelo, com o qual filigranava objectos de interessante feitura.

Perto de S. Marcos, deixámos a gôndola. Pouco depois, estavamos na célebre praça, onde se não sabe se é mais de estranhar a familiaridade com que os seus pombos de fama universal nos assaltam ombros, braços e cabeça, logo que num dos numerosos vendedores ali estacionando em frente de tabuleiros, compramos dois cartuxos de milho, se a arquitectura difficilmente cristã da deslumbrante basílica, feixo sumptuoso daquela mimosa renda de pedra que é o histórico palácio ducal a cujas airosas janelas imaginamos ver assumir Otelo, Iago, Desdemona, Gioconda, Alvise Badoero, Shylock, todos êles virando os olhos em direcção à coluna encimada pelo leão, de atalaia, há séculos, espreitando, nas águas da Laguna, a aproximação das naus dogais.

Almoçámos em elegante restaurante da «Riva dei Schiavoni» e em sitio não distante da sombria e sinistra ponte dos Suspiros. O cais estava movimentado e ale-

gre. Para as bandas do Lido, corriam regatas, e tôdas as embarcações, que fazem constante carreira para a ilha que forma o bairro elegante de Veneza, deixavam o molhe completamente cheias. Muito mais lentas do que os «vaporetti» e «taghetti», deslisavam com igual destino, as gôndolas, com o seu ferro airoso, as cadeiras de costas finamente lavradas, o tapete coçado, mas com sombras de elegância.

Após o almoço, atravesssei o canal de S. Marcos até à ilha de S. Jorge, onde os fiéis, se não forem em barco, só a nado poderão ir à missa. Noutra ilha mais além, para os lados do norte, é o cemitério, para onde só por milagre seria possível fazer acompanhamentos a pé. E não sei se os defuntos, na ilha-necrópole, são enterrados ou mergulhados nas covas.

Em S. Giorgio tomamos o «vaporetti»—omnibus que vai à ilha do Redentor e depois, pela Giudecca, ora tocando numa margem, ora noutra, servindo os pontos principais até à estação marítima.

Novamente na «Riva dei Schiavoni», outro barco-omnibus leva-nos pelo famoso Canal Grande — o «corso» de Veneza — até à estação extrema, junto da gare dos caminhos de ferro, percurso êste de um encanto único no mundo pela sua originalidade, pelo pitoresco das margens da grande artéria líquida, pela elegância dos palácios que nele se espelham.

Êsse passeio apetece bisar-se. Foi o que fiz, repetindo-o em sentido inverso, e desta vez até o Lido. Depois da praça de S. Marcos, o vapor afasta-se da terra e corta as águas já agitadas da Laguna. Caía o dia, e aquele entardecer, em plena fronteira do Adriático, com as janelas de Veneza e a coluna de S. Marcos

beijadas pelo oiro do Sol poente, eram qualquer coisa de muito belo, que tam cedo se não obliterará da memória.

O Lido é uma cidade nova, de extraordinário luxo, e que na margem tocada pelo Adriático, alinha extensas e impecáveis praias. Larga e frondosa avenida liga os dois extremos da ilha. No de cá, num perfumado jardim, um restaurante luxuoso tenta-nos com as mesas abrigadas na frescura de árvores de rumorejante copa. E, manda a verdade que se diga, que em tal restaurante, a-pesar-da amenidade do recinto, do luxo da instalação, da excelência da cozinha, e dos impostos do turismo, os preços não são de escaldar.

Já ia adiantada a noite, quando regressámos a Veneza. As margens do Canal Grande brilhavam com as mil lâmpadas dos cafés, onde a música que se ouve faz perdoar a insipidez da hipotética moca que nos servem em chávenas propositadamente espessas. Os focos dos candeeiros fazem ressaltar a nítida elegância da igreja de St.^a Maria da Saúde de um lado, e, mais além, na outra margem, o histórico e precioso Cá d'Oro.

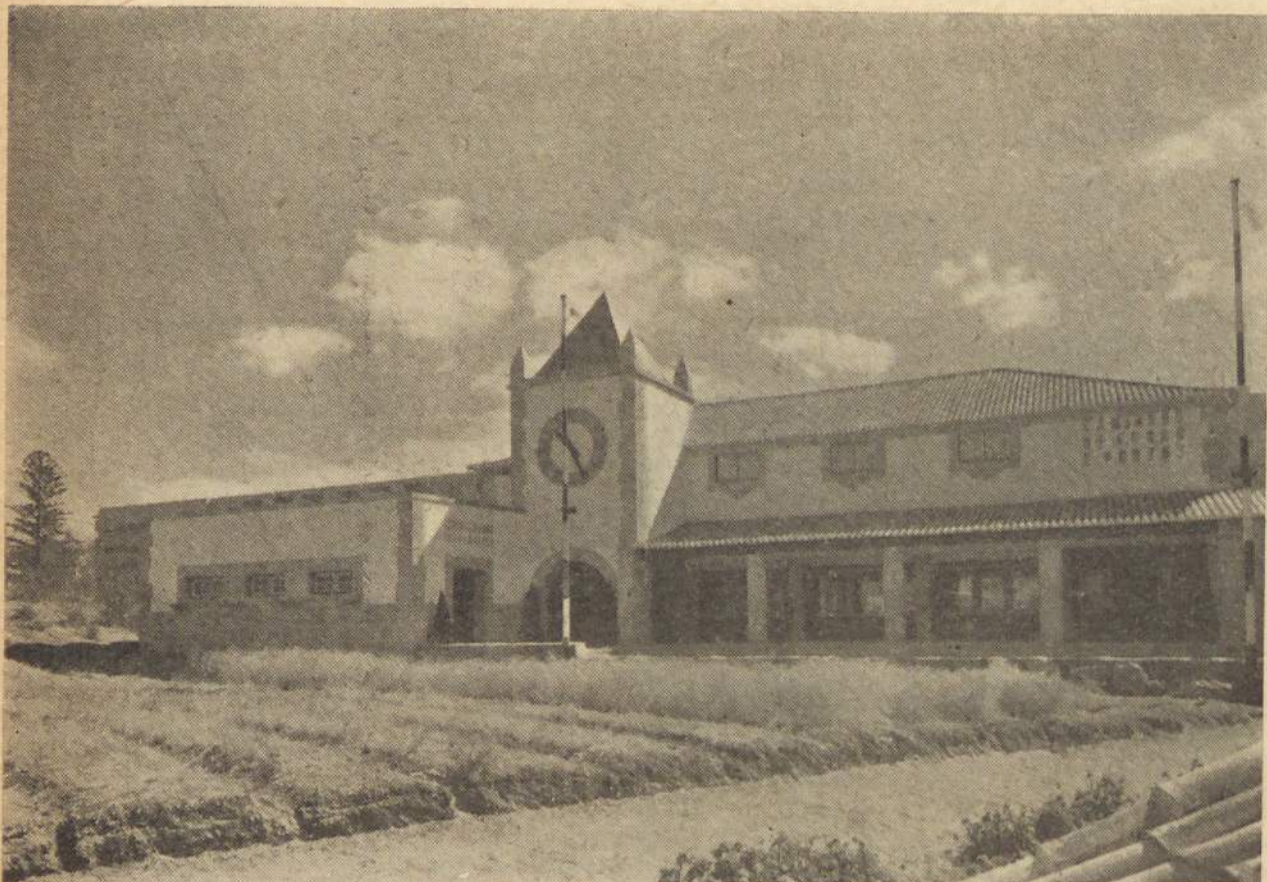
E enquanto a babugem do barco deixa atrás de si um rasto fosforecente, junto à margem as lâmpadas da cidade, verdes, brancas, azuis, vermelhas, tremem reflectidas na água, enquanto, lá longe, o vulto de S. Georgio Maggiore, na sua ilha sem dúvida a esta hora deserta, pois mais não contém que a igreja e um edificio público qualquer, destaca-se sobre o clarão da lua, que as tôrres do templo por ora eclipsam.

Do «vaporetti» desembarquei no cais. Andei meia duzia de passos e subi para a estação do caminho de ferro que pouco depois nos levaria, pela noite dentro, em direcção à capital do Norte: — a nobre Milão.

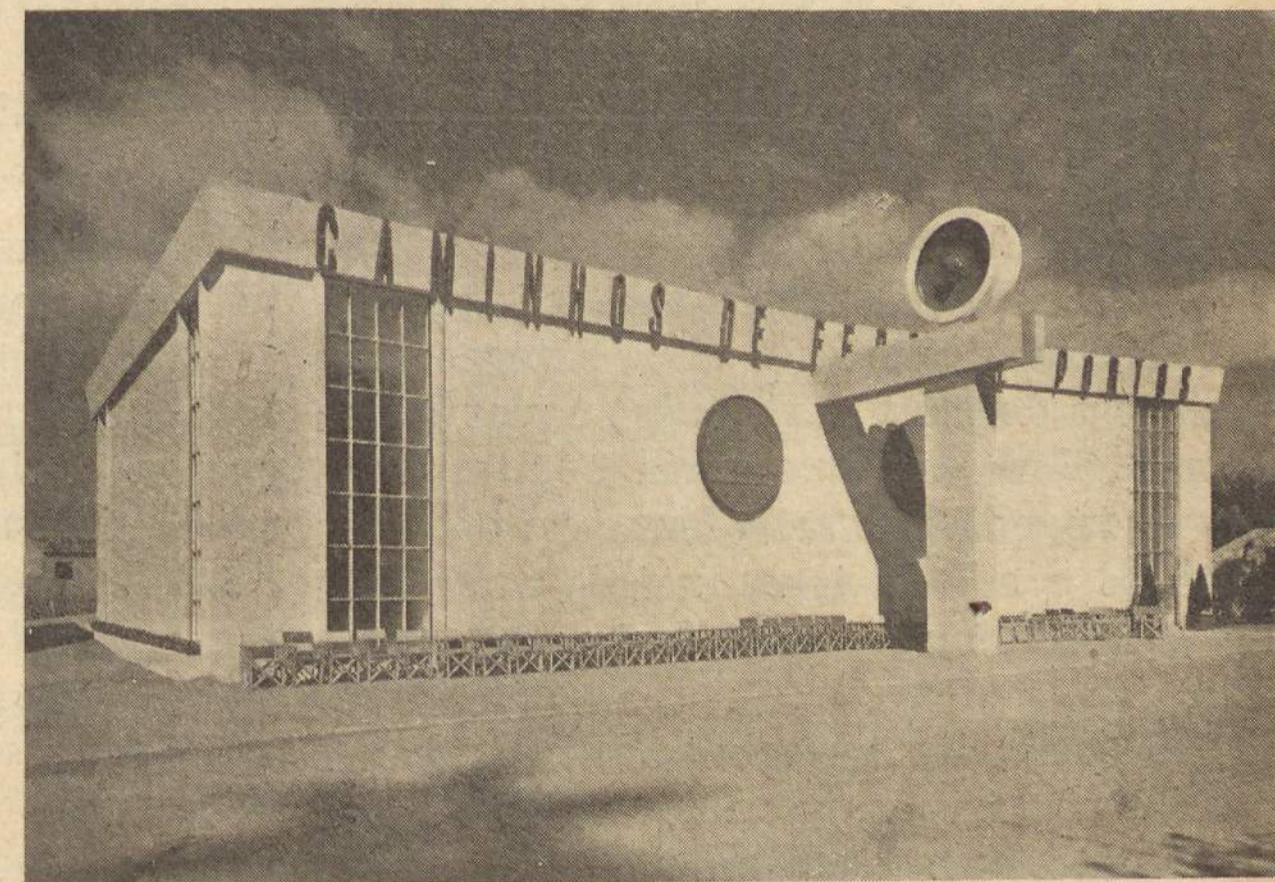


Castelo de Pôrto de Mós — Uma sentinela dos tempos de D. Fuas Roupinho

Corporação Industrial do Norte



Tôdas as pinturas interiores e exteriores, cartagens, gráficos, etc. do Pavilhão dos Caminhos de Ferro e Portos na Exposição do Mundo Português, são feitos com tintas da



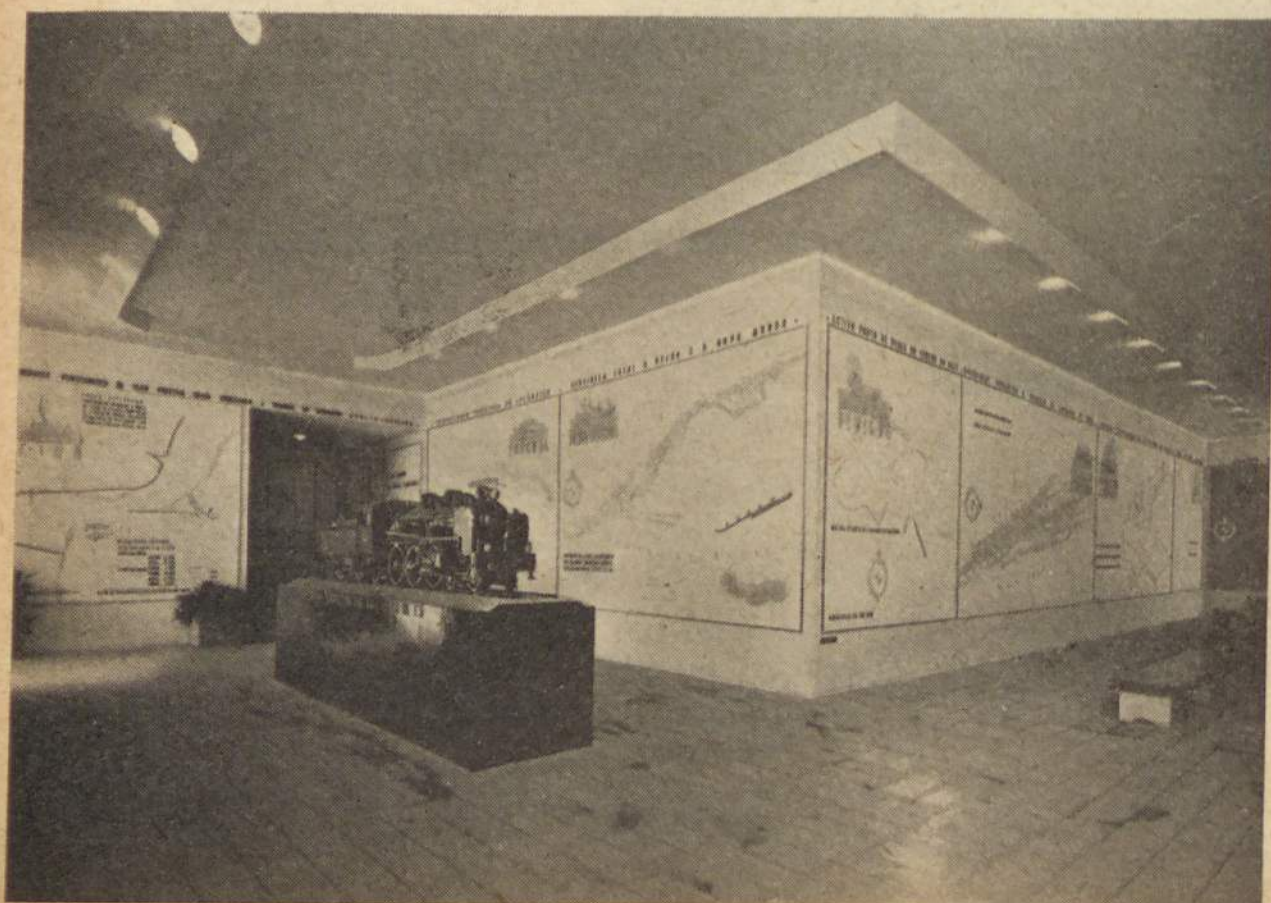
Fábrica de Tintas e Vernises

PORTO

RUA BENTO JÚNIOR, 11

TELF. P. B. X. 8594 — 8595

TELGS. «TYPO»



Marchas dos Bairros de S. Bento, Madragôa, Castelo e Mouraria

P O R R E B E L O D E B E T T E N C O U R T

Espectaculosas de beleza, as Marchas dos Bairros de Lisboa trouxeram à superfície das suas canções a alma enternecida e amorosa do povo português. A voz anónima e silenciosa, que vivia oculta, tornou-se expressão de arte, fez-se cantiga ardente. E o sol da terra lusíada e heróica bailou, rodopiou na boca fresca da juventude.

Pela primeira vez saiu a «Marcha de S. Bento», organizada por uma comissão do Alto Longo, com a colaboração e o patrocínio da Academia Recreativa e Desportiva Nacional, da rua de S. Bento. Raúl Bastos escreveu os versos, António Gonçalves compôs a música e Edmundo Gonçalves ensaiou-a. O pintor Alfredo de Morais, por sua vez, inspirou-se em estampas antigas para desenhar os figurinos, que ressuscitaram os trajos campesinos.

A Madragôa, que é um dos mais velhos e pitorescos bairros da capital, é a pátria de pescadores, de vendedeiras de peixe, de todos os que vivem do mar. Por isso, na sua Marcha, vestida por figurinos do artista Martins Barata, apareceram as lindas varinas e os desempenados pescadores. E cantando, deram-nos a impressão de que traziam consigo, na sua voz, a própria e marulhante voz do mar.

Do Alto do Castelo desceu este ano, pela segunda vez, a Marcha do Castelo de S. Jorge. No espaço curto de 365 dias, essa Marcha soube criar a sua tradição. Se ela tivesse faltado este ano, Lisboa teria sentido a sua ausência. Reviveu uma página do século XVIII. Ao lado dos soldados, com farda da época, apareceram, também com sua indumentária própria, as mulheres elegan-

tes do mesmo século. A «Marcha do Castelo» deu-nos uma lição de história.

A «Marcha da Mouraria», típica, sugestiva de recordações, trouxe-nos uma imagem da Lisboa velha, com as suas «Severas» e fadistas. Foi um mundo inteiro de recordações, de saudades. Ao passar a «Severa», quantos corações não palpitarão de emoção, quantas lágrimas, indiscretas, não afloraram aos olhos de muita gente! A «Severa» encheu, com a sua desdita, o seu amor e o seu fado, um século inteiro e hoje, ainda, mal cabe nos corações desafortunados.

Expressões da alma popular — as «Marchas dos Bairros de Lisboa» criaram as suas tradições, pertencem já à vida portuguesa. São a alma da rua, são a alma do povo. Nas suas canções, os tempos idos acordam, acordam as vozes mortas, acordam tudo quanto há de misterioso, de encantador, tudo isso de que é formada a alma da nossa gente.

Terra formosa de rosas e de cravos, nas violas e nas guitarras encontram-se desenhados, em recorte, os corações dos portugueses. E' junto ao peito que êsses instrumentos são tocados. De modo que quando uma viola toca, não se sabe bem se são as cordas de aço que estão chorando ou se é o coração dos tocadores que está a falar.

E nas vozes das raparigas e dos rapazes, que constituem as «Marchas dos Bairros de Lisboa», ouvem-se, como num eco longínquo, as vozes das guitarras que acompanharam o fado da «Severa», ouve-se a canção eterna dum povo de marinheiros, ouve-se até a própria voz do mar!

Grande Marcha de Lisboa-1935

Música original
de RAÚL FERRÃO

Novos versos adaptados
de NORBERTO DE ARAÚJO

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 saúde
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.

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'roa
desta Lisboa sem par.
Abram, rapazes, caminho
que passa a velha Lisboa
que vai Alfama a passar!

Alcânt'ra de terra e mar,
que ressoa
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 piégas!

MARCHA DE S. BENTO

A Marcha de S. Bento sai pela primeira vez, organizada por uma Comissão do Alto Longo, apoiada na Academia Recreativa e Desportiva Nacional, da rua de S. Bento. | O Bairro que a marcha representa, com história e paisagem, ligação natural da Boa Vista com o norte da Cidade, na baixa da velha Cotovia, tem direito a individualidade bairrista, e caracteriza-se pelo trabalho e pela alegria descuidosa.

*Indumentária: — Trajos campestres e típicos, de sugestão de estampas antigas, figurinos de Alfredo Moraes, e composição feminina de Alfredo Moraes, com execução de Castelo Branco (homens) e de D. Domicília Campos (raparigas).
Música: de marcha e de marcação de António Gonçalves, com versos de Raúl Bastos. — Ensaíador: Edmundo Gonçalves.*

RAPSÓDIA DE S. BENTO

(1940 — Música de António Gonçalves)

Olivedos, olivedos,
lá da cêrca de São Bento,
vós escondeis muitos segredos
ai! de amor e desalento,

O Convento da Saúde
tinha — ninguém o olvide —
a Cotovia a talude,
e ao cimo Campolide.

ESTRIBILHO

*Ai! O', Maria,
que linda é uma romaria
nesta terra portuguesa
tôda amor, tôda beleza!*

*Ai! O', Manél,
não há mais ledo painel,
como o de um lindo arraial,
em terras de Portugal!
Nada tem tanta grandeza
nada tem que se lhe iguale.*

O nosso arco velhinho,
condutor das frescas águas,
ainda verte hoje um pinguinho
como a chorar suas máguas...

O nosso velho mercado
rabujento e já sem graça,
também foi sacrificado
p'ra dar mais largueza à Praça.

R. B.

MARCHA DE S. BENTO

(1940 — Música de António Gonçalves).

Os três santos populares
estão na alma portuguesa,
são tradições seculares
que o povo jámais despresa.

Santo António é maganão.
São João casamenteiro,
São Pedro — diz o rifão
do céu é o fiel porteiro.

Ecôa em tôda a cidade
nestas noites a alegria,
— Estoiram foguetes no ar.
Diverte se a mocidade,
em alegre cantoria,
leva-se a noite a dansar.

Té os velhos com prestesa
— esquecendo os desenganos
ainda também vão bailar,
porque a alma portuguesa
mesmo ao fim de tantos anos,
vibra, e sempre há-de vibrar.

ESTRIBILHO

*Vem a marcha de São Bento
dar à festa
animação e alegria.
Não há outra em luzimento
como esta,
nem tem tanta bizarria.*

Raul Bastos

MARCHA DO CASTELO

A Marcha do Castelo de S. Jorge, que sai pela segunda vez, é organizada pelo simpático «Grémio Excursionista do Castelo». O Bairro, cabeça de Lisboa velha, trono do altar que morre no Tejo, é um diadema na cidade das sete colinas. De Alcúçova e Paço Real transformou-se num burgo de trabalho, com tradições militares, poesia nas ruas e nos restos do passado, e com alegria salutar. É o miradouro mais alto desta Lisboa de Afonso Henriques, reintegrado agora na sua feição primitiva de fortaleza.

Indumentária: — Soldados do século XVIII, interpretação de estampa antiga, execução de J. Castelo Branco. Mulheres elegantes da mesma época, sugestão de desenho antigo, execução de Domicília Campos. — Músicas: marcha bairrista, de Fernando Mota, e marcha marcial original de Raúl Ferrão. Versos de Frederico de Brito. Ensaíadores: Fernando Mota e Amadeu Martins.

CANÇÃO DO CASTELO-1935

Castelo de S. Jorge,
ó burgo tão velhinho,
que tens Alfama aos pés
— eterna companheira;
quando o Sol, ao nascer,
irrompe no caminho
vem-te logo beijar
a trémula bandeira.

ESTRIBIHO

*Ativo e belo,
imagem linda,
tens o condão
da magestade.
Velho Castelo
tu és, ainda,
o guardião
desta Cidade.*

Muralhado ao redor
encerras um tesouro:
— o forte coração
da nossa capital.
Aos moiros arrancado
és tu o berço d'ouro
onde nasceu Lisboa
— Alma de Portugal.

Orgulhoso possuía,
há séc'los, a altivez
de indómito guerreiro
envolto na couraça.
Tudo em ti é genuíno
e puro português:
— Abrigas a virtude
excelsa duma raça!

Fernando Teles

MARCHA NOVA DO CASTELO

(Música de Raúl Ferrão)

Gente do Castelo
baluarte da Cidade;
O padrão mais belo
de Lisboa de outra idade.

Coração em festa
à alegria se afeiçoa:
Nem há como esta
outra marcha de Lisboa.

ESTRIBILHO

*Olha o Castelo
de Martim Moniz,
Não há mais belo
em todo o país.
Sombras gigantes,
memória a valer,
dos homens d'antes...
...dantes quebrar que torcer.*

Castelo não há
que tão alto resplandeça.
Que bonita corôa
em Lisboa na cabeça!

Castelo não há
com tamanha galhardia.
Sem este Castelo
Lisboa não existia

Neste bairro velho
sejas tu a cidadela,
e eu o cavaleiro,
disposto a morrer por ela.

Tu has-de de me abrir
meu amor não digas «não»,
a porta ogival
do teu lindo coração.

Já me não seduz
dar estes passos mal dados,
ir por Santa Cruz
vêr a Cruz dos meus pecados,

O maior transtorno
é andar num cata-vento,
do Bêco do Forno
até ao Recolhimento.

F. de Brito

MARCHA DA MOURARIA

A Marcha da Mouraria foi organizada pelo popular Grupo Desportivo da Mouraria, da rua da Amendoeira. A Mouraria é o bairro mais gritante e típico da capital, e que data quasi do começo de Lisboa. Populoso, cheio de bizzaria de costumes, o progresso entra nele com lentidão, e logrou defender-se das tradições sujas do século XIX. Mantém o mesmo pitoresco, do Arco Marquês do Alegrete ao Capelão, com velhos monumentos e relíquias do passado. É folgazão e desenvolvido, com uma nota plebeia, espécie de cravo vermelho, provocante e sugestivo.

Indumentária: — «Severas» do século passado, figurino de Martins Barata, execução de D. Domicília Campos, e «Fadistas», figurino do mesmo artista, execução de Castelo Branco. Musicas: de rua e marcação de Raúl Ferrão, com versos de Frederico de Brito e N. de A. — Ensaíador: A. Botto.

MARCHA ANTIGA DA MOURARIA

(1935 — Música de Raúl Ferrão)

Por na Mouraria haver
flores, música e alegria,
já o povo anda a dizer
que há festa na Mouraria.

Há cachopas à janela,
alegria e juventude,
uma beleza singela
que faz lembrar a capela
da Senhora da Saúde.

ESTRIBILHO

*A Mouraria
já não espera p'la Severa,
a Mouraria
da Rua do Capelão.
E até a Rosa Maria
vai nesta folia
com arco e balão.*

O bairro tem a magia
de encantar os estrangeiros,
pois cá pela Mouraria
há rosais e há craveiros.

Anda a gente entusiasma
na Rua do Capelão,
e até mesmo a petizada
nos diz mesmo à descarada,
ó fadista, olha o balão.

Tudo a cantar se habitua
neste bairro abençoado;
e até as pedras da rua
já sabem cantar o fado.

Cheia de simplicidade
à alegria se acostuma,
tem o seu quê de bondade,
há mais bairros na Cidade
mas Mouraria há só uma.

F. de B.

MARCHA NOVA DA MOURARIA

(1940 — Música de Raúl Ferrão)

Deixem passar a Moirama
com seu arco e seu balão
trás a graça, a luz e a fama
da Rua do Capelão.

Sem lança, cutelo ou archa,
sem pendão nem galhardete,
ostenta um Arco na Marcha,
o Arco do Alegrete.

ESTRIBILHO

*Aqui vai Lisboa inteira
no Solar da Mouraria,
tão cheinha de alegria,
tão feliz e galhofeira.*

*Nossa Marcha passa à Guia,
tem por guia essa virtude.
Pois é esta a Mouraria
da Senhora da Saúde.*

Com razão muito sincera
o meu par anda intrigado,
porque o bairro da Severa,
não vai a cantar o Fado.

Pois meu amor, qualquer dia
hei de ensinar-te o fadinho.
Afinas p'ró Mouraria
que é melhor que o corridinho.

F. de B.

MARCHA DA MADRAGOA

A Marcha da Madragôa, que impressionou sempre a Cidade, foi organizada pelo popular Vendedores de Jornais F. C., da rua das Trinas. | A Madragôa é um dos bairros mais característicos de Lisboa, de tipo próprio inconfundível, sugestivo para artistas e pintores do povo. Fica entre Santos-o-Velho, a Esperança e a Lapa, e a sua população operosa vive do mar e pelo mar, com pitoresco ovarino, que se fez alfacinha. O nome da Madragôa ressoa em Lisboa ribeirinha, cheio de tradições e de carácter.

Indumentária: — Varinas e pescadores, em figurinos de sugestão de Martins Barata, execução de Silva Regalheira e de D. Domicília Campos. — Musicas: de marcação e de rua de Raúl Ferrão com letra de Frederico de Brito, além de outras de carácter bairrista. Ensaíador: Manuel Capelão.

MARCHA NOVA DA MADRAGOA

(1940 — Música de Raúl Ferrão)

Ruas velhas de Lisboa,
das mais lindas «alfacinhas»,
olhem bem que a Madragôa
vai nas suas tamanquinhas.

sempre alegre e bem disposta,
nunca chega a andar à míngua;
para quem dela não gosta
tem sempre pronta a resposta
mesmo na ponta da língua.

ESTRIBILHO

*Olha a Madragôa,
sacudida e requebrada,
muito franca e boa,
muito agaiatada.*

*Quando ela apregoa
faz abrir muita janela,
nem há em Lisboa
outra marcha como a dela.*

Tôda a varina que mora
perto do Castelo Picão
traz o coração de fora
suspenso do seu cordão.

E tem por sagrada herança
o seu bairro das varinas,
que se abraça e que se alcança
desde a Lapa até à Esp'rança,
do Caminho Novo às Trinas.

No Pasteleiro e nas Madres,
nas Bernardas e no Quelhas,
as vizinhas são comadres
e as de longe amigas velhas.

Quando calha, a vida é larga
e andam risos nas esquinas,
mas se a vida é mais amarga
as canastras da descarga
são calvários das varinas.

F. de Brito

MARCHA ANTIGA DA MADRAGOA

Madragôa de chinelo
e saia de gorgurão,
também tem o seu castelo
que é o Castelo Picão.

O pregão duma varina
dizem sempre que é o melhor
numa canção pequenina
que a gente sabe de cór.

ESTRIBILHO

*A Madragôa
com seu arco e seu balão
é do bairro de Lisboa
mais fiel à tradição.
São as varinas
filhas dum bairro do povo,
que vai da Rua das Trinas
até ao Caminho Novo.*

Madragôa p'ra sair
e abrir largo caminho,
só lhe bastava pedir
à Rua do Machadinho.

Já não vai hoje ao Atêrro
nem põe os pés na Ribeira,
arranja-te um pé de ferro
vais bailar a noite inteira.

Há sempre um riso suspenso
numa boca pequenina.
Ninguém sabe pôr um lenço
como sabe uma varina.

Escamaram-me as comadres,
há fita na vizinhança,
agora a Rua das Madres
não fala à Rua da Esperança.

F. de B.

Linhas Portuguesas

O novo delegado da C. P. no Pôrto

Por motivo da retirada do sr. eng.º Vasconcelos Pôrto, que exerceu, com brilho invulgar e competência inexcelsível, as funções de delegado da C. P. no Pôrto, começou já a desempenhar aquele cargo o novo delegado, sr. eng.º Domingos José Rosas da Silva, professor catedrático da Universidade.

O pessoal dos serviços centrais da Companhia reuniu-se no gabinete dêste engenheiro e, por intermédio do chefe de repartição, sr. Alfredo Saldanha, manifestou o seu regosijo por ver empossado naquele cargo o sr. eng.º Rosas da Silva, cujas qualidades morais e profissionais exaltou merecidamente.

Rápidos Lisboa-Pôrto e Pôrto-Lisboa

Desde o dia 24 do mês passado foram postos em circulação entre Lisboa e Pôrto «rápidos» ascendentes e outros tantos descendentes, respectivamente, nas tardes das terças, das quintas e dos sábados, e nas manhãs das segundas, das quartas e das sextas-feiras. Nestes combóios, que farão as viagens com a economia de uma hora, pois passam a levar apenas 4 horas e 44 minutos de Lisboa ao Pôrto e 4 horas e 59 minutos do Pôrto para Lisboa, serão utilizadas as carruagens americanas a que fizemos referência no nosso último número.

Para a ocupação de lugares de 1.ª ou 2.ª classes das referidas carruagens, os passageiros terão de pagar, além dos bilhetes e da taxa de velocidade, uma senha de lotação, cujo preço é o seguinte: para uma, duas ou três zonas 10, 12 e 15 escudos, respectivamente. Para tal efeito, o percurso entre Lisboa-Rossio e Pôrto, é dividido em três zonas: 1) Lisboa-R-Entroncamento; 2) Entroncamento-Coimbra-B; 3) Coimbra-B-Pôrto. Tratando-se de crianças que viagem com meios bilhetes, são devidos êstes preços por inteiro; e quando duas viajarem com um só bilhete será cobrado o custo da senha de lotação correspondente a um só passageiro. Havendo excesso de percurso, ao qual corresponda preço da senha de lotação superior ao que foi pago, será cobrada a diferença, sem qualquer aumento. Para êstes combóios não há taxa de marcação antecipada de lugar, pois esta é feita automaticamente, com a aquisição da senha de lotação.

Ramal do Seixal

Por motivo dos trabalhos de reparação que vão ser executados na ponte sôbre o rio Coina, foi encerrado, no dia 25, às 17 horas, do mês passado, e até novo aviso o ramal do Seixal. Enquanto durar esta interrupção, a C. P. estabelece, entre Barreiro e Seixal, um serviço fluvial, limitado a passageiros, bagagens e remessas de detalhe em grande velocidade.

Os nossos mortos

CARLOS REIS

No dia 21 de Agosto passado faleceu num quarto particular dos hospitais da Universidade de Coimbra, onde, de há tempos, se encontrava em tratamento, o grande pintor português Carlos Reis. A sua vida radiosa e a sua obra esplêndida mereceram, sempre, a admiração, o carinho e o amor de Portugal e de muitos países estrangeiros. O seu nome é hoje o de uma das glórias da Nação.

Desde muito novo Carlos Reis mostrara a sua bossa para o desenho e para a pintura, em que, mais tarde, tanto se distinguiu e dignificou o nome de Portugal.

As dificuldades, que a morte do pai acarretou para a sua família, levaram Carlos Reis, quasi no comêço da vida, a empregar-se no comércio. Depois matriculou-se na Escola de Belas Artes. E tantas aptidões e qualidades mostrou nêsse curso que o Rei D. Carlos decretou-lhe uma bolsa de estudo, com que, em Paris, completou, tempos depois, os seus excelentes estudos.

Fez-se homem e fez-se mestre. Desempenhou em Portugal cargos de relêvo: professor da Escola de Belas Artes, onde ocupou a vaga aberta pela morte de Silva Pôrto; depois, Director dos Museus de Arte Antiga e Contemporânea e da Sociedade Nacional de Belas Artes.

A sua afinidade com a família Real e a sua afeição por D. Carlos, que o havia protegido, trouxeram-lhe vários desgostos, movidos por intriguistas sem escrúpulos.

Acima de tôda a maldade humana esteve sempre a sua serenidade e a sua nobreza. Leccionou durante 30 anos na Escola de Belas Artes. Atingido com o «limite de idade» abandonou a sua cátedra, mas o Govêrno nomeou-o professor honorário, em portaria altamente elogiosa.

A sua vastíssima obra encontra-se espalhada por todo o mundo. Concorreu a numerosas exposições, onde sempre alcançou retumbantes sucessos e onde sempre dignificou, com amor e com orgulho, o nome e a reputação artística de Portugal.

Carlos Reis impunha se à admiração e ao respeito de todos como um grande mestre — que era — da pintura nacional. Os seus quadros revelam, sobretudo, uma feição muito lusa, nos motivos, na paisagem e na côr — na beleza das nossas terras e na singeleza dos nossos costumes. Os motivos campestres, sobretudo, eram a sua predilecção.

Com a morte de Carlos Reis perde Portugal uma das suas maiores glórias.

A tôda a família enlutada os nossos sentidos pêsames.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Govêrno», n.º 167, II série, de 20 de Julho, publica o seguinte :

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente o aditamento à classificação geral de mercadorias reduzindo de 10 para 7 toneladas a carga mínima de vagão completo, ou pagando como tal, de remessas constituídas por calçado não designado.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente o projecto de aviso ao público sôbre multiplicadores, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govêrno», n.º 168, II série, de 22 de Julho, publica o seguinte :

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Govêrno» n.º 285, 2.ª série, de 8 de Dezembro do ano findo :

- 1.º — Armando Pires Tavares.
- 2.º — Augusto Frederico de Moraes Cerveira.
- 3.º — António José Lopes Navarro.

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

O «Diário do Govêrno», n.º 175, II série, de 30 de Julho, publica o seguinte :

Por despacho de 25 do corrente :

Luiz César das Neves, chefe de secção do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel Furtado Garcia, fiscal de 1.ª classe do quadro transitório — idem, idem, idem.

José Martins, encarregado de obras, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem, idem, idem.

Por despacho de 26 do corrente :

Ester da Purificação Machado Trindade Fontes, dactilógrafa do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

João da Silva Álvaro, fiscal de 2.ª classe de exploração, via e obras — idem, idem, idem.

O «Diário do Govêrno», n.º 169, II série, de 23 de Julho, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despacho de 17 do corrente :

Diogo Neff Sobral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Artur da Fonseca, desenhador de 1.ª classe — idem, idem, trinta dias.

António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva, segundo oficial — idem, idem, vinte dias.

Francisco da Cruz Rafael Malhado, fiscal de 1.ª classe do quadro transitório — idem, idem, trinta dias.

Por despacho de 18 do corrente :

João Exaltação da Cunha, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Chedas Bogarim, idem — idem, idem, trinta dias.

António Rodrigues Zurrapa, terceiro oficial — idem, idem, trinta dias.

Manuel Martins Pontes, fiscal contratado — idem, idem, trinta dias.

João Gomes Cardoso, idem — idem, idem, trinta dias.

Nos domínios surpreendentes da mecânica

Ainda a propósito do nosso artigo, publicado sob o título supra no número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» referido a 1 de Julho último, recebemos de um nosso antigo e amável assinante a comunicação que a seguir publicamos, dado o seu interesse em relação ao assunto tratado :

«Segundo se informa na revista francesa «Tout», de Novembro de 1937, o sr. Antoine Vricot, mutilado da guerra de 1914/1918 e com a profissão de ajustador de 1.ª classe dos extintos Caminhos de Ferro do Estado Francês, consumiu 1:200 horas de paciente trabalho a construir, com ferramentas absolutamente improvisadas, uma locomotiva do tipo «Pacific» das que fazem serviço na linha P. L. M..

A habilidosa redução, na escala de 1/15, é perfeitamente exacta e copia fielmente as características das autênticas máquinas construídas nessa rêde. Inteiramente desmontável, funciona com regularidade e pode considerar-se como um engenhoso mimo de mecânica.» — A. S.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!