

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA e CARLOS D'ORNELLAS

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

1278

MARÇO 1941

A N O L I I I

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES
General JOÃO DE ALMEIDA
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



S U M Á R I O

L. de Mendonça e Costa, Fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	153
Mais um ano de vida, pelo Eng. ^o J. Fernando de Souza	155
O Ciclone e os Caminhos de Ferro, pelo Eng. ^o J. Fernando de Souza	157
A Organização Ferroviária em Espanha, por António Faquineto, Director Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis	159
As actividades da Direcção Geral dos Transportes de Moçambique, pelo Coronel de Eng. ^a Alexandre Lopes Galvão	161
O estilo aerodinâmico dos comboios modernos nos U. S. A.	166
Roteiro dum reporter, por Jorge Ramos	167
Para a História das Descobertas, pelo Coronel de Eng. ^a Carlos Roma Machado de Faria e Maia, Presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa	169
A Evolução Industrial	170
Publicações Recebidas	170
Portugal e os Descobrimentos Marítimos, por Rebelo de Bettencourt	171
Curiosidades da Ciéncia, pelo Dr. Jarro Gomes	173
Portugal Turístico	174
Grupo Tauromáquico «Sector I»	176
Linhas Aéreas, pelo Capitão-Aviador Humberto Cruz	185
«A Voz do Operário», por A. Cunha Corrêa	185
Vida Ferroviária	186
Viagens e Transportes	186
Os nossos mortos	186
Afonso XIII	187
Há 50 anos - Linhas portuguesas	187
Ecos & Comentários, por Sabel	188
Panorama da Temporada Teatral, por Um Espectador	189
Actualidades Cinematográficas, por António de Carvalho Nunes	191
Caminhos de Ferro Coloniais	192
Parte Oficial	195



L. DE MENDONÇA E COSTA
Fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Mais um ano de vida

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

ESTÁ a Gazeta no seu 53.º ano, o que já é duração respeitável para um quinzenário profissional, ao qual é vedada a exploração das paixões políticas.

Obra de um ferroviário de espírito vivo e progressivo, amante da sua profissão, a Gazeta acompanhou desveladamente a vida dos nossos caminhos de ferro, recorrendo à colaboração dos técnicos especializados e dos homens conhecedores de assuntos económicos e financeiros; arquivou nas suas colunas a sucessiva legislação ferroviária.

Mendonça e Costa tinha a paixão das viagens. Em cada ano aproveitava a sua licença para excursões, cujo conjunto abrangia o mundo inteiro.

Registava as suas impressões em cartas de viagem, que na sua superficialidade continham informações interessantes e resgatavam certas deficiências de preparação histórica e literária.

Recordarei um episódio pitoresco.

Fóra Mendonça e Costa à Palestina e após o regresso publicava as suas notas de viagem. Ao ler

a que se referia à visita da Basílica do Santo Sepulcro, depara-se-me este período, que me fez dar um salto:

«Visitei o templo grandioso que encerra os restos mortais do glorioso fundador do Cristianismo» (sic). Agarro febrilmente o telefone e interpelo o viajante: Então Você nem ao menos se lembrou do Credo, que lhe diz que Jesus, depois de crucificado, morto e sepultado, ressuscitou ao terceiro dia?

— Oh que asneira, respondeu-me aflito.

Passam quinze dias. Na carta respectiva Mendonça e Costa narrava a sua visita de Damasco, «a cidade em cujo caminho ocorreu a conversão de Saúl».

Outro salto, outra telefonada:

— Então Você não sabe que o convertido às portas de Damasco foi Saulo, depois chamado Paulo e não Saúl, que foi o primeiro Rei de Israel e viveu 1027 anos antes de Cristo, enquanto Paulo foi um fariseu, feroz perseguidor do Cristianismo nascente e depois de convertido miraculosamente se chamou Paulo e foi com S. Pedro o mais notável Apóstolo, cujos nomes andam unidos na Confissão.

— Oh! diabo! responde o cronista, não torno mais a escrever sobre êsses assuntos.

— É o melhor que tem que fazer.

Apesar dessas falhas de preparação é com saudade que me recordo do homem irrequieto, activo, jocoso com os seus trocadilhos engatilhados, patriota, apaixonado pela criação do turismo e cioso do bom nome do país.

Não deverá ser esquecida a sua criação tão auspíciosa da Sociedade de Propaganda de Portugal, que nos primeiros quatro anos de existência tão grande obra realizou com minguados recursos, mas com a força enorme de um grupo de bôas vontades.

A revolta de 5 de Outubro de 1910 e o advento da república sectárea afastou os dois: Mendonça e Costa e eu, Secretário perpétuo e presidente crónico da Sociedade, da actividade até então exercida com a máxima dedicação.

* * *

Há quarenta anos que escrevo na Gazeta de que nunca fui director, senão puramente honorário, encerrado na torre de marfim dos problemas técnicos, deixando ao espírito mōço de Carlos d'Ornellas as iniciativas de transformações e de eclectismos, que tornam mais variada e atraente a leitura da Revista, que não desdenha outros meios de transporte e diversões que tornam a leitura recreativa.

E assim vai caminhando reju-

venescida a velha Gazeta com a mesma vida de outrora. Assim sucedesse aos caminhos de ferro, a braços com a crise económica geral, com a concorrência de outros meios de transporte, com as repercussões da guerra e com excessivo derrotismo de muitos, que os consideram irremissivelmente condenados à ruína e à morte na maior parte das suas ramificações.

Essa última crise há de passar. A locomotiva é susceptível de profundas modificações, que aumentarão o seu rendimento. O material circulante é aligeirado.

A exploração, liberta de peias regulamentares conexas de um monopólio que desapareceu, tornar-se-ia mais comercial e dando maiores facilidades ao tráfego, resolveria o problema dos transportes de porta a porta, da coordenação dos meios de transporte.

Por outro lado, o conceito do caminho de ferro empresa meramente industrial será substituído pelo de serviço público, útil e necessário, que não deixa de o ser por não remunerar o capital.

Esse conceito justificará a construção de certas linhas complementares de incontestável utilidade, mas que se sabe de antemão que não remuneram o capital.

A electrificação virá melhorar consideravelmente a exploração de certos troços, quando os aproveitamentos em projecto fornecerem a energia barata.

E a Gazeta irá acrescentando anos à sua vida em perene juventude.

O Ciclone e os Caminhos de Ferro

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

Aterrível calamidade, que flagelou o país em 15 de Fevereiro último, não poupou os caminhos de ferro. Edifícios arruindados, desabamentos, linhas telegráficas e telefónicas cortadas, linhas inundadas, choques de comboios, perturbação grave dos serviços, queda de árvores sobre a via, nada faltou.

Do inevitável corte da linha do Setil nada há que juntar ao que noutras ocasiões tem sido escrito. Os erros em que se reincide dão lugar à repetição das mesmas consequências.

Quebra grande de receitas; despesas imprevistas de reparação: eis o triste balanço dos efeitos do ciclone nas linhas férreas.

Uma compensação pode ser procurada nos prejuízos causados nas nossas matas.

É incalculável o número de pinheiros, eucaliptos e sobreiros, que foram quebrados ou arrancados.

Ficou pois disponível enorme quantidade de árvores para consumo extraordinário de lenhas, travessas e madeiras de construção.

Os caminhos de ferro já estavam queimando lenha em certos comboios de menor responsabilidade para poupar carvão.

Esse consumo deve continuar em maior escala. As reservas de lenhas bem empilhadas conservam-se e melhoram, até, secando.

É propícia a ocasião para fazer largas reservas de travessas, que pela injecção se conservam.

Bem podem pois as empresas adquirir grandes quantidades de lenhas e travessas, comprando-as por preço sensivelmente inferior ao que vigorava antes sem os tornar ruinosos para a lavoura, como estão fazendo vários especuladores.

Essas compras de reservas dariam lugar a consideráveis economias. Para as fazer são precisas disponibilidades, que faltam às empresas.

Prestar-se-á grande serviço à Lavoura e aos Caminhos de Ferro fazendo a êstes adiantamentos reembolsáveis a curto prazo e a juro módico.

Por essa forma as Companhias de Caminhos de Ferro evitariam o aviltamento de preços e poderiam fazer por seu turno adian-

tamentos parciais para ocorrer às despesas de montagem e transporte.

O resultado final dessa operação será tão favorável aos Caminhos de Ferro como à Lavoura.

A providência poderia tornar-se extensiva a madeiras para construção. O que não deve tardar é essa providência, se se resolver tomá-la.

* * *

Um facto importa registar, pois é honroso para quem projectou e executou a obra.

Os embarcadouros flutuantes da estação dos vapores do Sul e Sueste à frente da Alfândega foram construídos em número de dois para poderem atracar simultâneamente dois vapores.

Os batelões flutuantes, que têm de acompanhar as oscilações das marés, estavam sólidamente presos por fortes amarrações articuladas, que mantinham os embarcadouros no seu lugar com a liberdade de movimentos.

Veio o temporal, maior que todos os anteriores. O embarcadouro do Cais do Sodré foi seriamente avariado, o batelão arrancado do seu lugar, o serviço interrompido.

Na estação da Sul e Sueste os embarcadouros resistiram e ficaram no seu lugar sem ocasionarem interrupção de serviço, que só se deu por algumas horas pela impossibilidade desta avaria do rio pelos barcos, tão violenta era a agitação.

Este facto deve ser posto em relêvo, tanto mais que a estação está num ponto avançado em curva com a convexidade para o rio.

Merecem louvor a perícia e cuidado com que procederam os construtores do embarcadouro. À falta dos seus nomes, que ignoro, citarei o do ilustre engenheiro Costa Couvreur, que superintendeu naquela obra.

Felicitamo-lo pelo resultado obtido, que os factos evidenciaram.

* * *

Está em construção adiantada a estação marítima de Alcântara, não seguindo o plano nem sob a direcção da Administração do Pôrto de Lisboa, conforme a respectiva lei orgânica, mas pela Direcção Geral dos Edifícios Públicos, que vai construir outro a montante, de menores proporções.

O distinto engenheiro Araujo Correia, relator, perante a Câmara dos Deputados, das contas de receita e despesa de 1939, extenso e minucioso estudo que muito o honra, menciona cerca de 2.000 contos gastos em 1939 na estação marítima.

Em vez das duas estações marítimas julgo preferível uma só, conforme a Administração do pôrto previra.

O movimento directo entre barcos e combóios será cada vez mais diminuto, mercê de navegação aérea.

Um serviço bem organizado deve atender de preferência à paragem em Lisboa dos viajantes em trânsito.

A Organização Ferroviária na Espanha

Por ANTÓNIO FAQUINETO

Director Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis

A vida pouco próspera das Companhias Ferroviárias de Espanha foi a causa determinante de durante quarenta anos ter paralisado quase por completo a construção de linhas de interesse geral. As leis que concediam garantias de interesse e subvenções a Empresas concessionárias não atrairam capitais frustrando-se por isso os brilhantes resultados que os seus autores esperavam alcançar no fomento dos caminhos de ferro.

Porém a verdadeira crise ferroviária começou no século XX agravando-se poderosamente durante a Grande Guerra, e depois desta, porque ela acentuou as causas produtoras da crescente carestia da vida, motivando então os insistentes pedidos de auxílio ao Estado, chegando-se a uma situação em extremo angustiosa que os governos anteriores não souberam resolver. As antecipações reintegráveis bem como auxílios económicos para os pagamentos de aquisição de material móvel e de tracção e ainda o aumento de ordenado ao pessoal, a autorização para a elevação da tarifa etc., etc., permitiram alargar a vida económica de algumas empresas, prestes a declarar falência mas deixaram sem resolução o problema quanto ao aspecto mais transcidente: a sua relação com a economia nacional.

O problema ferroviário não era só o de manter a vida financeira, mais ou menos, morta das Companhias Ferroviárias.

Era e é a ineludível necessidade de pôr a capacidade ferroviária à altura da máquina nacional, perturbada gravemente pela insuficiência de capacidade de transporte das linhas em exploração. Era, e é a dificuldade de servir as exigências, cada dia mais urgentes, e de valorizar o solo espanhol e as riquezas agrícolas, minerais, e industriais da Espanha criando uma modesta rede arterial que servisse com outra composta de vias secundárias.

As companhias com material deficiente e velho, sem capacidade financeira — que diminui cada dia, conforme se aproxima o momento de reverso do Estado — para realizar a grande transformação e ampliação de instalações absolutamente necessárias, convencidas de que os grandes capitais, para êsses fins estabelecidos não são amortizáveis limitam-se cautelosamente a estabelecer algumas vias duplas e estações.

Nem o capital nacional nem o estrangeiro remediam a escassez das redes mesmo com a construção de novas

linhas. — Para resolver tão graves e importantes problemas é necessário a mais perfeita coordenação entre os interesses políticos, sociais e económicos, adaptando soluções capazes de harmonizar a situação das diferentes empresas ferroviárias, sem desconhecer os direitos de todas e de cada uma.

Desta forma os interesses gerais do país seriam salvaguardados e os encargos das subvenções não pesariam no Erário. O Governo estabeleceu novo regimen de coordenação direta do Estado com as Empresas concessionárias, criando o Conselho Superior das linhas férreas. Os capitais necessários para melhorar e ampliar as linhas existentes e construir novas linhas, foram facilitados com a criação da Caixa Ferroviária sustentada pela Dívida Ferroviária amortizável do Estado com o capital nominal de 2.600 milhões e cujo fundo se desenvolveram outros recursos com a devolução dos subsídios às Companhias e com a participação que ao Estado se atribuía nos produtos de exploração desses capitais. As empresas teriam liberdade limitada de acção mas satisfariam os contratos que o Estado determinasse conforme as necessidades que deviam servir. A Espanha tem, de resto, capacidade técnica para pôr todos os serviços públicos à altura dos melhores do mundo, sem precipitações e sem complexidades perturbadoras na sua orgânica.

Autorizada a Caixa Ferroviária do Estado a emitir a Dívida de mil trezentos milhões de pesetas, esta cobre-se com parte destes recursos, e com o encargo de melhoramentos nas linhas. Somando as quantidades invertidas até 1 de Janeiro do corrente ano com a aquisição de material móvel e de tração temos 318 milhões de pesetas. O que se gastou no estabelecimento de duplas vias, reforços de pontes, etc., atinge 176 milhões. Todas estas obras foram realizadas pelas respectivas Empresas, debaixo da inspecção do Estado, e os seus efeitos na economia nacional fazem-se sentir poderosamente embora estejamos ainda na primeira fase desta tarefa importante. O capital empregado em obras desta natureza nos caminhos de ferro que o Estado explora ascendia em igual data, de 31 de Dezembro de 1928, a três milhões, seiscentos e cinqüenta e três mil e quatrocentos e seis pesetas. Por outro lado, o Estado realiza a construção de novas linhas compreendidas no "plano preferente e urgente de caminhos de ferro", aprovado por "Real" decreto-lei de

5 de Março de 1926, ampliado a 3 de Dezembro do mesmo ano, e que compreende as seguintes linhas de via dupla:

VIA DUPLA	Distância aproximada em quilómetros	Custo aproximado de material móvel
Madrid a Burgos (dupla)	282	233.255.000
Soria a Castejón.	103	36.507.000
Zamora a Orense y Coruña	459	386.550.000
Betanzos a Meirama	55	17.760.000
Cuenca a Utiel	112	63.600.000
Baeza a Lérida por Albacete, Utiel y Alcañiz	753	435.300.000
Alcañiz a Caspe.	50	21.700.000
Alcoy a Alicante.	66	35.500.000
Totana a Pinilla	20	4.250.000
Jerez a Almargem	120	55.500.000
Huelva a Ayamonte.	61	21.000.000
Puertollano a Córdoba.	118	78.900.000
Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.	188	105.850.000
Toledo a Bargas.	18	6.200.000
Plasencia a la frontera portuguesa	75	30.800.000
Pamplona a Los Alduides	60	6.000.000
Circunvalación de Madrid (em estudo).	60	80.000.000
Totais	2.556 kms.	1.618.272.000 pts.

VIA ESTREITA	Distância aproximada em quilómetros	Custo aproximado de material móvel
El Ferrol a Ginjón	312	120.500.000
Fuengirola a Algeciras.	110	41.700.000
Villamanta a arenas de San Pedro	106	29.000.000
Totais	528 kms.	191.200.000 pts.

É claro que se atendeu de preferência à construção de caminhos de ferro projectados pelo Estado, com anterioridade ao estabelecimento do regimen ferroviário que são os de Ripoll a Puigcerdá, Val de Zafán a S. Carlos de la Rápita, Lérida a Saint-Gironés, Murcia a Caravaca, Mazarrón a Cartagena, Jaca a Canfranc, com a estação internacional de Canfranc e túnel de Somport, que atingem um total de 521 quilómetros e supõem um dispêndio de 343 milhões de pesetas, sem incluir o material móvel.

Por lei especial constroi-se o de Ontaneda-Burgos-Soria-Calatayud, que dentro dum ano estará em exploração desde Cidad a Calatayud,

Embora sem alcançar todo o incremento que o Governo deseja, por múltiplas circunstância, que impõem a maior circunspecção, procede-se activamente à electrificação de determinadas linhas e secções, tendo-se já concluido a do pôrto de Pejares e estando bastante adiantadas as de Victória a los Mártires, Ripoll-Puigcerdá, Alsasuna a Irun, Palma al Puerto de Sóller, Ferrocarriles Vascongados e Barcelona a S. Juan de las Abadesas.

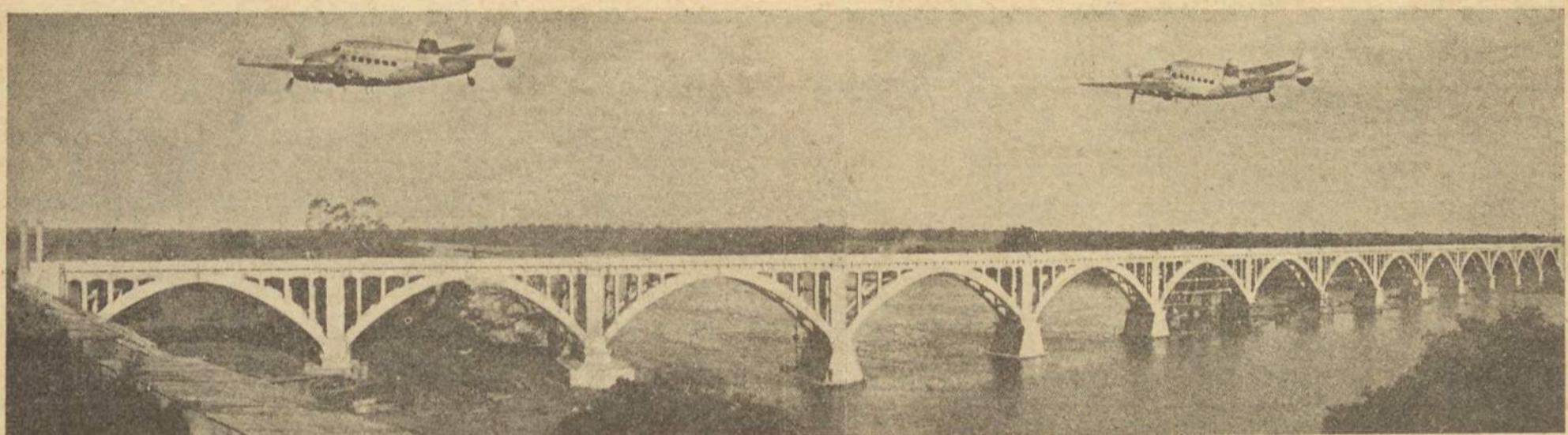
Outro dos propósitos fundamentais do Governo é chegar a uma nova estrutura e agrupamento de linhas, conforme as exigências geográficas e comerciais, promovendo e facilitando fusões; mas constitui um problema de índole delicadíssima e não cabe numa ligeira resenha desta natureza.

As dificuldades impedem a rápida e total realização do plano com o que muito beneficiarão tôdas as explorações ferroviárias. De momento têm de limitar-se a

um agrupamento de companhias como as de Madrid-Cáceres, Portugal e Oeste de Espanha, numa única emprêsa com a denominação "Ferrocarriles del Oeste de Espanha" e compreendendo as linhas de Madrid-Cáceres Portugal, Plasencia a Astorga, Medina del Campo, Azamora, Avila a Salamanca, Salamanca à fronteira, Monfort a Vigo e Ponte Vedra, com ramal a Valênciia do Minho, Santiago a Carril e Ponte Vedra e Betanzos a El Ferrol com a base naval de El Ferrol: dando um total de 1.587 quilómetros em exploração e 2.093 a terminar-se a construção das linhas acima referidas.

Conservando e melhorando o espírito das leis de 1908 e 1912, ditadas para o maior desenvolvimento dos caminhos de ferro de interesse nacional local, promulgou-se em 29 de Abril de 1927 um real decreto, do qual se devem esperar ótimos resultados.

A êste respeito foram concedidos e estão em construção os caminhos de ferro de Caminreal a Zaragoza, Ujo Collanzo e Zafra a Villa Nueva del Fresno. Foram estudados os projectos das linhas de Cistierna a Palanquinos, Logrono a Pamplona, Rairos a S. Esteban, Medina del Campo a Benavente, Mulina a La Encina, Baza a la Encina, Torre del Mar a Zuengena, Cangas de Tineo a Pravia por Cornellana Cornellana a Forcínas, Badajoz a Fragenal, Tárrega a Balaguer bem como o da junção da estação do Norte com a do Metropolitano transversal na praça da Catalunha em Barcelona.



Ponte Presidente Carmona: novos aviões da D. E. T. A.

As actividades da Direcção Geral dos Transportes de Moçambique

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

HÁ no Império Português uma organização de transportes colectivos que todos os anos dá, em relatórios primorosamente impressos, conta pormenorizada dos seus actos. É aquela que menor necessidade teria de os dar a conhecer ao grande público. O seu único capitalista é o Estado e este segue atentamente e continuadamente a sua actuação e está, por outro lado, em contacto com os usuários para os ouvir e atender no que reclamem de justo e razoável.

Essa organização é a Direcção Geral de Transportes da Colónia de Moçambique, presidida pelo distinto engenheiro e Major de Engenharia Sr. Pinto Teixeira.

Para a sua Direcção controlar todos os meios de transporte da Colónia só lhe falta dispôr de navios com que possa fazer a cabotagem ao longo de toda a Costa Moçambicana.

A importância da organização avalia-se logo pelos números que traduzem a sua receita e a sua despesa; pelo número de servidores a quem dá trabalho e pelo capital de primeiro estabelecimento invertido nos diferentes órgãos que administra.

Assim, segundo o volumoso relatório de 1939 que agora saiu dos prelos da tipografia do *Notícias*, de Lourenço Marques, trabalho largamente

ilustrado a que faz honra à casa que o imprimiu, as receitas da Exploração elevaram-se a 139.788 contos e as despesas a 68.042.

Os servidores da Organização foram, nesse ano, em número de 13.171. Deste numeroso pessoal, 1840 eram europeus ou equiparados e 11.331 eram indígenas.

A despesa com todo êle elevou-se a 44.831.

A este pessoal haveria ainda que juntar aquêle que trabalhou fora dos serviços de exploração em novas construções, etc.. Este é, como se comprehende, muito variável em número. Mas é de considerar. Em 1939 a despesa com êle elevou-se a 29.865 contos, o que permite fazer ideia do seu quantitativo.

O capital do primeiro estabelecimento do conjunto vai já além de 1.473.000 contos (cerca de 15 milhões de libras).

Desde que os serviços de transportes adquiriram a autonomia de que presentemente gozam, o que se deu no ano de 1931, o capital do primeiro estabelecimento aumentou de 772.191 contos!

Reorganisou os serviços e está à testa dêles o Major de Engenharia, Sr. Pinto Teixeira, distinto oficial do Exército, a quem todos os louvores são devidos pela forma criteriosa e eficiente porque os organizou e tem administrado.

A pedra angular do sistema é o caminho de

ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia e o pôrto de Lourenço Marques. Assim é que pôrto e caminho de ferro contribuíram naquele ano para a receita global de 139.788 contos com 127.560.

Os restantes caminhos de ferro e portos deram receitas insignificantes, apesar da grande extensão de alguns deles.

Rêde de Lourenço Marques . . .	127.560 contos
» » Gaza e Inhambane . . .	3.140 »
Linha de Quelimane	3.542 »
» » Moçambique	5.546 »
Soma	139.788 »

SERVIÇOS QUE A DIRECÇÃO GERAL PRESTOU EM 1939 (pág. 102)

Da análise do tráfego verifica-se que o sistema fez no seu conjunto os seguintes transportes:

Passageiros	{ Em caminho de ferro . . .	508.290
		Em camionagem
		237.756
		Em avião
	Total.	709.416
Toneladas		
Mercadorias	{ Em caminho de ferro . . .	1.802.708
		Em camionagem
		42.648
		Pela aviação
	Total.	1.845.400

O número de toneladas quilómetros é assim representado:

Em caminho de ferro . . .	154.669.868 ton. km.
Na camionagem	2.581.316 » »
Total.	157.251.184

RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO DOS DIFERENTES CAMINHOS DE FERRO

A extensão das linhas férreas em exploração nas diferentes rês era a seguinte:

Lourenço Marques.	375 quilómetros
Gaza	108 »
Inhambane	93 »
Quelimane	145 »
Moçambique	382 »
Total	1.103 »

A utilização que desta rête a Colónia faz é ainda fraca, com excepção da linha de Ressano

Garcia, como já foi referido. Por isso algumas linhas dão prejuízo.

Assim em Inhambane as despesas excederam as receitas em 1.109 contos; em Quelimane em 58 contos e em Moçambique em 2.114 contos.

Na rête de Lourenço Marques também há linhas parasitárias.

A rête compõe-se de 4 linhas; a linha de Ressano Garcia; a linha de Goba, a linha do Limpopo e a linha de Marraquene.

As receitas de cada uma delas encontram-se discriminadas no Relatório e foram as seguintes:

Linha de Ressano Garcia . . .	76.006 contos
» » Goba (Swazilândia) . . .	860 »
» » Limpopo (Xinavane) . . .	4.247 »
» » Marraquene	1.182 »

As despesas com elas elevaram-se ao seguinte:

Linha de Ressano Garcia . . .	28.102 contos
» » Goba	1.092 »
» » Limpopo	2.424 »
» » Marraquene	1.752 »

Deu um saldo positivo a linha de Limpopo com um excesso de receita sobre a despesa de 1.823 contos. Goba e Marraquene dão prejuízo.

A linha de Limpopo serve a fábrica de cimento e a açucareira de Incomate. São estes dois estabelecimentos industriais que lhe dão vida.

O Caminho de Ferro de Marraquene, sendo uma linha sub-urbana que serve o pitoresco vale de Incomate, tem ainda um movimento insignificante de passageiros, principal função que é chamado a desempenhar e fim para que foi construído.

O número de passageiros foi apenas de 107.000, e a tonelagem de mercadoria também não foi grande. O Relatório dá conta de 46.712 toneladas. Mas é de notar que em relação ao movimento do ano anterior e daqueles que o precederam, deu um salto formidável! Em 1938 a tonelagem transportada havia sido apenas de 10.000 toneladas.

Seria interessante saber-se o que deu origem a tão extraordinário incremento de tráfego, em linha de tão minúsculas dimensões. O movimento por estações incluindo chegadas e partidas, acusa apenas 2.081 toneladas para a estação terminus em Vila Luiza.

O MATERIAL DE TRANSPORTES DE QUE A DIRECÇÃO DISPÕE

Locomotivas — Dispõem todos os caminhos de ferro de 79 locomotivas, algumas de grande potência, capazes de arrastar 1.200 toneladas. Entre elas encontram-se locomotivas Pacifics, Santa

Fé, Malletes, Mikados, Darracks, Henschels, etc. Destas, 43 são de vapor saturado e 36 de vapor sobreaquecido.

As últimas locomotivas adquiridas foram fornecidas pela casa Henschell. E foram também adquiridas quatro «Prairie» para combóios curtos de passageiros.

Carruagens — O número total de carruagens em serviço era de 60. Cinquenta e três são montados em «bogies»; 7 têm dois eixos apenas. Algumas das carruagens são dos modelos mais perfeitos e já de ar condicionado.

Vagões — O número de vagões e furgões era de 1.504, com a capacidade de carga de 28.902 toneladas métricas.

Deste material 430 eram vagões fechados; 32 vagões tanques e 1.042 vagões abertos. As capacidades dêles vão de 10 a 80 toneladas.

É de notar que o material dos caminhos de ferro da União Sul Africana circula com o de Moçambique indistintamente na rede de Lourenço Marques, como o de Lourenço Marques circula nas linhas da União.

E algumas vezes encontram-se na estação de Lourenço Marques vagões de caminho de ferro de Benguela!

Para evitar complicações com o aluguer de material pela sua utilização nas linhas de outra administração estabeleceu-se um acôrdo entre a Administração Sul Africana e a de Moçambique, baseado no tempo de demora do material e no percurso médio que faz. É chamado «pooling».

A administração portuguesa devia, segundo êle, ter em serviço combinado 271 vagões (pág. 205). E como dispunha nesse ano de um total de 1.162 vagões na rede de Lourenço Marques, pode concluir-se que tinha folga bastante e possivelmente teria em serviço combinado uma proporção de material muito superior à exigida pelo acôrdo.

Com efeito, sendo o serviço combinado o que mais avoluma na rede de Lourenço Marques, não é de presumir que o serviço interno exija maior quantidade de material que o serviço combinado.

Mas dando de barato que os dois serviços se equivalsem em exigências, ficavam para o serviço combinado, 581 veículos contra 127 exigidos pelo acôrdo referido.

Este assunto não se acha controvestido no Relatório, por isso se não pode ajuizar dêle com justesa.

A Administração procura incessantemente melhorar as condições do material. Os engates de vagões são já, na maioria, automáticos (pág. 205).

Camionagem — O número de camiões em serviço em 31 de Dezembro, elevava-se a 80, sendo 54 de 3 eixos e 26 de dois eixos (v. pág. 205). Al-

guns são já a óleos pesados dos tipos Hansa, Berliet, Thornicroft e Volvo.

Os carros de reboque são em número de 14.

Aqui em Portugal, os veículos de 3 eixos não provaram bem: em Moçambique, diz o Relatório que prestam bons serviços, podendo caminhar mesmo por fóra das estradas, pelo que podem prestar bons serviços em tempo de guerra (pág. 208).

À primeira vista parece que só em pavimentos bem planos deveriam dar bons resultados; mas vê-se do Relatório que assim não é.

A capacidade de carga vai de 4 a 7 toneladas. O maior número de carros é de 4, 5 e 6 toneladas.

A capacidade de transporte de todos êles soma 355 toneladas.

A despesa feita com o transporte do passageiro quilómetro é computada em \$16 e a despesa com a tonelada quilómetro em 1\$34.

É interessante o que sobre êste assunto se lê a pág. 129.

Ali se acentua que é muito difícil fazer o cálculo do custo exacto do transporte.

Não seguiremos o raciocínio que conduziu àqueles resultados. Os dados de que parte conviria que fossem esclarecidos.

Efectivamente diz-se a pág. 129 que o número de veículos de 5 toneladas que ocasionaram a despesa de 5.344 contos foi de 71. Mas no mapa de pág. 205 aparecem sómente 20.

E juntando-lhe, por aproximação, os de 4, 6 e 7 toneladas de capacidade de carga ainda se não atinge aquêle número.

A despesa mínima por passageiro quilómetro dada a pág. 131 foi de 0\$12 no sistema de Inhambane, e a despesa máxima foi no sistema de Moçambique onde atingiu 0\$24,7.

E verifica-se do mapa da pág. 131, que há grandes flutuações, de ano para ano, no custo apurado, dentro do mesmo sistema.

Com razão observa o Relatório que se a administração com os seus serviços devidamente organizados tem tantas dificuldades em bem ajuizar da despesa para fixar as tarifas a exigir do público, o que não acontecerá com os particulares alguns dos quais nem escrita têm?

Aviação — Os serviços da Aviação Comercial estão, na Colónia, a cargo da Direcção dos Caminhos de Ferro, constituindo uma Divisão do Sistema. Estes serviços são conhecidos pela designação de DETA (Divisão da Exploração dos Transportes Aéreos).

A frota da DETA era formada neste ano por uma duzia de aviões. Dois eram de tipo Hornet Moth; 1 Dragonfly; 6 Dragon Rápid e 3 Junkers 52.

A capacidade de transporte da frota era de 87 passageiros e de 10 toneladas de carga.

Com êle se fazia o serviço da Costa desde Lou-

renço Marques até Pôrto Amélia e a carreira internacional entre Lourenço Marques e Germiston.

A exploração estava sendo feita com «deficit». Neste ano de 1939 o prejuízo elevou-se a 1.780 contos. As receitas totais foram apenas de 2.430 contos e as despesas elevaram-se a 4.158 contos.

A linha que deu mais prejuízo foi a linha internacional, pela fraca utilização que o público dela fez. Com esta carreira se gastaram 1.321 contos colhendo-se de receita apenas 309.

Mas é uma carreira política. E por isso deve manter-se.

É de notar ainda que com ela se estabelece uma ligação aérea entre Moçambique e Angola. E se os aviões Moçambicanos não veem até Portugal é porque não lhes é permitido. Os serviços consideram-se habilitados a fazer a carreira sem auxílio ou colaborações estranhas.

A carreira que a DETA mantém ao longo da costa, embora ainda dê prejuízo, presta incalculáveis serviços, dada a extensão do litoral e as deficiências das comunicações marítimas ao longo da Costa. As carreiras tornam-se de um ano para o outro mais populares. Em Moçambique já quase se viaja só de avião! Por isso, o coeficiente da exploração melhora sensivelmente de ano para ano.

Em 1937, 283%; em 1938, 208%; em 1939, 180%.

Envaidece-se a Colónia e com razão de ter uma aviação comercial como a Metrópole não logra ter. E envaidece-se mais ainda por poder afirmar que está pronta a estender as suas carreiras até Lisboa.

Em todas as cidades e vilas do litoral Moçambicano há aero-portos devidamente montados.

O de Lourenço Marques é considerado um dos melhores da África do Sul. O do Lumbo, próximo da cidade de Moçambique, construído principalmente para atender a aviação estrangeira, deve ficar em condições de não envergonhar a Colónia, se não ficar superior às melhores instalações das colónias vizinhas.

Em 1939, Tete e Mocimboa da Praia ainda estavam fora da rede da aviação, mas preparavam já os seus campos para receber regularmente a visita dos aviões da DETA.

TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO

Neste ano de 1939 estavam em construção três linhas: a de Moçambique, a de Tete e a do Limpopo.

Dá o Relatório a pág. 198 o custo da construção do trôco entre Impala e Malema, no caminho de ferro de Moçambique e diz que este trôco custou 12.566 contos. E como a sua extensão é de 78 quilómetros segue-se que o custo do quilómetro construído ficou, em média, por 160 contos, preço

extremamente baixo em comparação com os preços noutros troços, registados. O preço quilométrico por que foram adjudicados os primeiros 100 quilómetros do caminho de ferro de Tete, parece-nos que foi superior a 600 contos. Este preço porém deve compreender a via férrea e aquela abrange apenas as terraplenagens e obras de arte. Ainda assim a disparidade do custo é formidável. O trôco deve, pois, ter sido construído com severa economia, ou em terreno extremamente fácil.

Uma grande obra de arte em que se trabalhou, neste ano foi a ponte sobre o rio Incomate, ponte mixta destinada a dar continuidade ao caminho de ferro do Limpopo e a ligar a rede de estradas ao norte e ao sul do rio. Esta obra de arte ficou sendo uma das mais notáveis na África do Sul. O seu custo andou à roda de 15.000 contos com excepção do ferro que houve necessidade de importar, todos os outros materiais foram obtidos na Colónia. Foi batizada com o nome de Presidente Carmona.

SERVIÇOS MÉDICOS

Os serviços médicos dos Caminhos de Ferro estão luxuosamente montados.

Em Lourenço Marques o serviço é feito por 2 médicos privativos, 5 enfermeiros europeus, 1 praticante e 1 enfermeiro indígena.

A aparelhagem de que os serviços dispõem consta do seguinte: uma instalação de raios X; um aparelho de Pneumotorax; um gabinete de diatermia; um gabinete de raios infra-vermelhos, e outro de raios ultra-violetas; um gabinete de ondas curtas; uma sala de Oftalmologia e uma secção de Microscopia.

Toda esta aparelhagem é dos modelos mais perfeitos e dos fabricantes mais acreditados.

SERVIÇOS DIVERSOS

Dá o Relatório conta das actividades dos diversos serviços acessórios dos Caminhos de Ferro. Entre êles há:

A) — Serviços de propaganda e turismo que promovem excursões; dão assistência aos passageiros em trânsito, etc.. Publicam um Boletim ilustrado com uma tiragem de 2.200 exemplares, distribuídos gratuitamente. Estes serviços promovem ainda reclamos nos cinemas e teatros públicos, anúncios nos jornais, etc.

B) — Serviços de arborização, criando massiços de vegetação ao longo das linhas. Em 1939 havia plantadas e em pleno crescimento 738.000 árvores. Durante o ano foram plantadas 121.303. A essência florestal mais divulgada é o eucalipto.

As formigas termites fazem grandes estragos

nas plantações, principalmente em terrenos muito humíferos. As plantas que resistem tomam crescimento rápido, apresentando magnífico aspecto como se vê de várias fotografias que o Relatório insere.

O valor das plantações existentes em 1939 era computado em 5.183 contos.

C) — Serviços recreativos e educativos do pessoal.

A administração olha com carinho por todo o seu pessoal.

Não só procura instruí-lo, montando bibliotecas e aulas para a aprendizagem dos filhos dos empregados, publicando relatórios, folhetos de divulgação técnica, como procura educá-lo, montando clubs desportivos, bandas de música, jogos, etc..

Uma regalia importante que o Relatório refere é a da reforma concedida ao pessoal assalariado com 15 ou mais anos de serviço, desde que contribua para a caixa de Reformas tal qual como concorre o pessoal de igual categoria do quadro.

PLANO DE MELHORAMENTOS

Termina o Relatório por um capítulo — o XXIII — em que se expõe um plano de melhoramentos julgados necessários para a melhor eficiência e desenvolvimento progressivo do sistema de transportes.

Variadíssimas são as obras preconisadas.

Recomenda-se também o estudo e construção do caminho de ferro de Barué em ligação com o caminho de ferro da Beira; a extensão dos cais de Lourenço Marques; a instalação mecânica para abastecimento de locomotivas; a renovação da central eléctrica, que já tem muitos anos de serviço; novas construções em Nâmpula, sede da Divisão do caminho de ferro de Moçambique, etc.

Uma das recomendações mais interessantes do Relatório, aliás já feita em Relatórios anteriores, é a da constituição de Brigadas mixtas que estudem as possibilidades agrícolas e mineiras de todo o território e a melhor forma de as valorizar. Uma ou duas brigadas devem operar ao norte do Zambeze e uma ao sul deste rio.

Realmente, a constituição dessas brigadas representa uma necessidade que se impõe. Fala-se muito do valor agrícola dos terrenos; constantemente se apregoa a riqueza mineralógica do subsolo, mas a verdade é que não existem relatórios oficiais que permitam avaliar com segurança que tudo aquilo não passa de afirmações mais ou menos verosimeis.

A constituição das Brigadas, com técnicos abalizados, condição absolutamente indispensável, traduz uma necessidade que dia a dia mais se impõe.

* * *

O Relatório trata de muitos outros assuntos de grande interesse que a falta de tempo e a estreiteza de espaço não permitem abordar.

Para êles se chama a atenção dos técnicos de transportes e dos colonialistas que seguem com interesse a vida da Colónia mais progressiva que o Império Colonial português tem.

Um capítulo dêle mereceria mesmo larga referência. É aquele que se ocupa de Lourenço Marques *vis-à-vis* do Transval e da União Sul Africana (cap. VI).

Ficará para outra oportunidade.

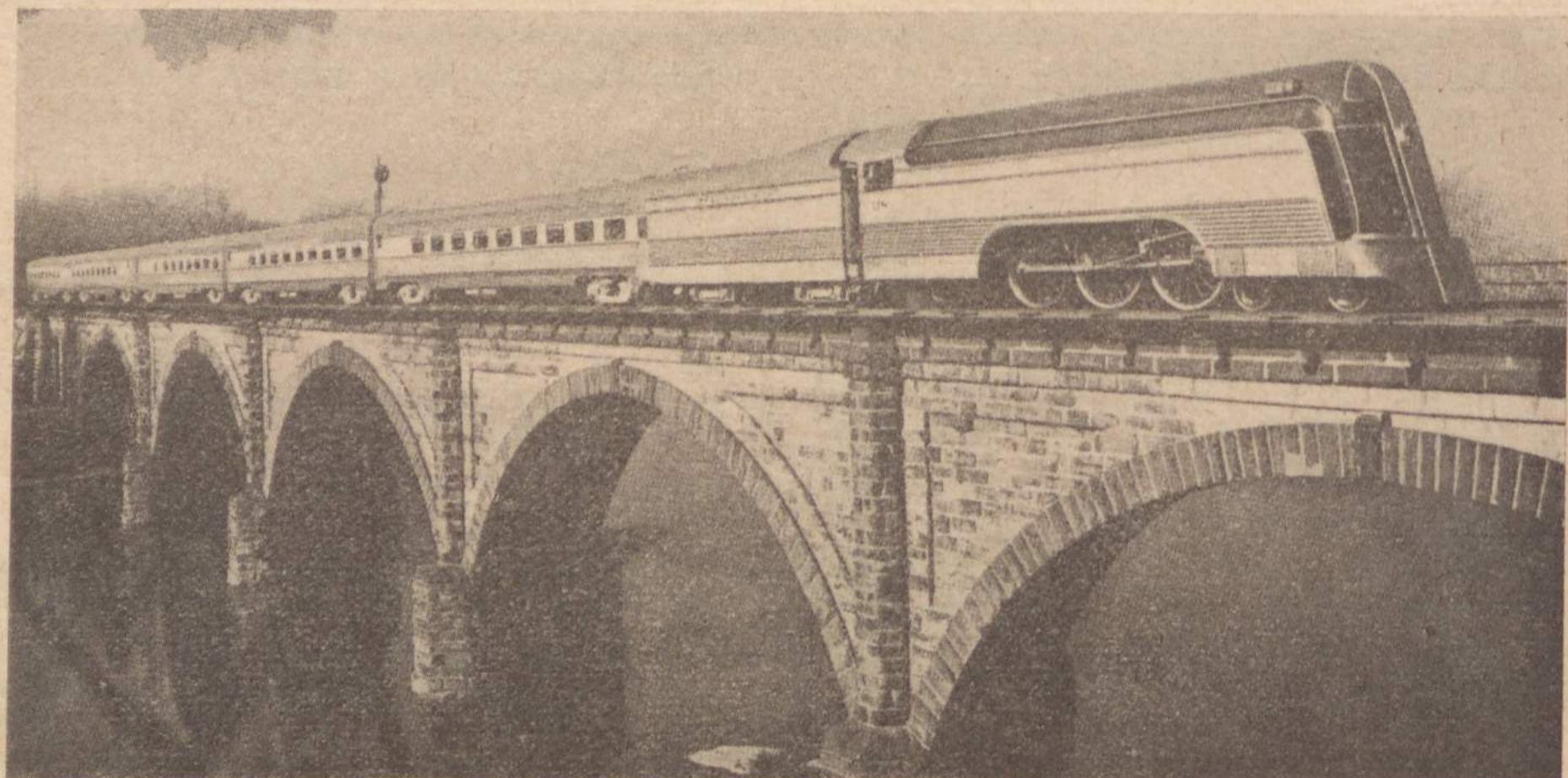
Não deixarei de exprimir ao ilustre Director dos Serviços e ao pessoal que o acompanha, algum do qual ainda serviu sob as minhas ordens, em tempos bem difíceis, o meu prazer e a minha satisfação por ver tão importantes serviços dirigidos e executados com superior critério e com eficiência digna de todo o louvor.



AZAS DE VENTO...

O estilo aerodinâmico dos combóios modernos nos U. S. A.

Os transportes ferroviários na América do Norte têm passado nos últimos anos por importantes melhoramentos, e é de assinalar, sobretudo, o que o progresso da técnica conseguiu ali realizar num milagre da ciência. Os combóios, que atingem cifras interessantes na velocidade horária, aperfeiçoaram não só as suas condições de conforto em obediência aos requisitos exigidos pela época que atravessamos, como ainda se apresentam em modelos de estilo aerodinâmico, como o que a nossa gravura representa. As novas linhas aerodinâmicas dão aos combóios uma elegância moderna e expressiva e beneficiam de forma considerável o papel da locomotiva. As máquinas potentes destes combóios construídos nos U. S. A. com o melhor aço inoxidável, são designados na América por «Azas de vento». Sob todos os pontos de vista, a curiosa inovação representa uma notável conquista do espírito progressivo do nosso século, capaz de largas realizações no domínio da técnica, da ciência e até da arte e da elegância.



UM COMBÓIO ESTILO AERODINAMICO EM USO NOS ESTADOS UNIDOS



Vestígios do Império romano na África do Norte:— O templo de Júpiter

Roteiro dum repórter

VII

Sol de África, sombra de Roma...

CARTA DE DOUGGA

Por JORGE RAMOS

NUNCA quadro de tão sombria imponência me sugeriu uma ideia de grandeza trágica como as ruínas de Dougga. Diante delas, como em frente de um santuário onde, para a nossa emoção, arde ainda uma luz votiva, nosso espírito recolhe-se num êxtase semelhante a essa hipnose que a música exerce sobre as serpentes. É que estas ruínas da cidade-morta são as ossadas de um império que o tempo devorou. Depois de atravessar os areais imensos, sob o calcinante sol das plagas africanas, a águia romana chegou até aqui. As garras do seu domínio deixaram aqui vincos mais profundos do que propriamente na Roma dos Césares. As ruínas de Dougga, a dois passos desse infinito oceano de areias (onde hoje passam sombras

lentas de caravanas, vultos sonolentos de dromedários, manchas negrejantes de nómadas — envolvidos em panos côr das noites profundas, de rosto semi-velado e longos punhais à cintura), estas ruínas da terra misteriosa dos tuaregs, comunicam uma impressão de mudo embevecimento.

Diante das ruínas das arenas de Nimes ou das do Coliseu romano a nossa emoção permanece adormecida. O cenário tem qualquer coisa de teatral, porque o rodeia a vida agitada das cidades populosas. Tais vestígios do passado que o tempo tornou sagrados são, contudo, um pouco artificiais. Têm vinte e cinco séculos — mas são vinte e cinco séculos de vigilância, de cuidado, de protecção carinhosa. As pedras estão colocadas numa estudada desordem

que tem qualquer coisa de desarrumo propositado — de artística disposição de museu...

É em Dougga, nesta África do sol implacável, para lá dos oasis de El-Djem, que a Roma de outrora revive testemunhando as glórias de uma raça épica, evocando uma página de história antiga, que é como que o prefácio da civilização. Estão ainda de pé as pedras do Capitólio, as colunas do templo de Júpiter, restos da muralha bizantina. Cada uma destas pedras não tem o álgido silêncio das ruínas que vimos na Cidade Eterna: — falam-nos numa linguagem de revelação, quente como um hálito de grandeza e de orgulho. Chega até à profundidade da nossa alma, essa voz vinda da lonjura de um mundo que naufragou na história, vinda da distância dêsse universo romano cuja grandeza deixou, por toda a parte, raízes. Escutamos essa voz:

— *Civis romanus sum!*

A Roma pagã, vermelha e doirada, dos círcos e das saturnais, a Roma de há vinte e cinco séculos, sai do sepulcro. Ei-la na nossa frente envolvida no seu manto imperial.

É Dougga, são as ruínas desta velhíssima cidadela do génio romano que nos mostram toda a luta epopeica de um Império pela posse das margens do Mediterrâneo. Aqui também foi Roma!

O que Roma conquistara ao Norte de África, foi abandonado à barbarie muçulmana pela civilização cristã. Roma voltava as costas a tudo o que de belo, rico e fecundo creara em África, e edificava um novo mundo no solar europeu, — confinando o universo romano ao continente.

A maravilhosa Cartago apodrece. O vento dos desertos passam por ela como furacão de morte. Uma civilização de estirpe romana fica sepultada em areias.

Conhecemos as façanhas heróicas de Aníbal, ouvimos falar do velho Amílcar e dos amores de Himilu com o prudente Asdrubal. Mas nada sabemos dessa Cartago que é hoje através das suas ruínas região de morte e desolação. Dir-se-ia que o sol ardentesimo de África tudo calcinou — este sol mordente que congestiona, que mata pela sede, que lembra as horas trágicas da agonia de Ismael. Vem de longe, da solidão do deserto, um vento pesado, carregado de areia pulverenta, impregnado de um olor acre.

Tontos pela luz feroz, brilham como chamas estranhos insectos matizados de um verde venenoso... Nenhuma árvore na lonjura, nem sequer uma ave riscando a ardósia do céu... Hieráticas, mudas, solenes, as colunas do templo de Júpiter parecem dizer-nos:

— Aqui também a Vida sussurrou num murinrante formigueiro de multidões. Também aqui o Sonho se converteu em Arte, e as ambições se fizeram combate.

Paire nas ruínas de Dougga uma ronda espectral;

conduzem essa horda de fantasmas, a Morte e o Tempo — cavaleiros invisíveis...

Estas pedras vetustas que aqui colocou o domínio de Roma como padrões duma Europa que foi cabeça do mundo, deixam-nos adivinhar a ansiedade de ir mais longe de um povo — o desejo de Cartago em sair de África, em abandonar a terra originária, em conquistar a Sicília ou a Espanha, em disputar à própria Roma o território peninsular, para que os amores de Himilce pudessem coroar-se de rosas, nesse oiro sobre azul que é a primavera idílica da Itália de hoje...

Diante das ruínas de Dougga, as divagações dos homens de ciência, julgam-las inertes e geladas como cadáveres. Os arqueólogos e os paleólogos que dissecam a técnica do coríntio, do dórico e do jónico — revolvem múmias. As pedras de Dougga têm alma: os capiteis do templo de Júpiter, e as colunas do Capitólio, vestem-se daquelas roupagens imateriais que comunicam à arte uma singular poesia e uma sentimentalidade, ambas filhas da emoção.

Em plena África, estão aqui, na nossa frente as ruínas sagradas dos templos da Roma pagã. Fechamos os olhos para a íntima contemplação dessa idade remota que aparece na noite profunda de um minuto de sobrenatural invocação. Todas as paixões épicas da antiguidade romana povoam o deserto. Quebra-se a espada de Aníbal, Cartago desfaz-se numa derrocada, é reconquistada a Ibéria, já o Mediterrâneo é o mar latino, — o lago de todas as loucuras orgânicas da decadência romana. Roma trouxe a Cartago, com a sua glória, seus costumes e vícios. A cidade está cheia de arenas sangrentas, de luanares delirantes, de apatites, devassidões, caprichos, luxúrias. Na terra conquistada, Roma projecta-se como num espelho.

Mas há ali um inimigo inflexível, muito mais perigoso que o cartaginês... É o deserto — o mar de areia que detém a expansão romana, que envia contra essa cruzada pagã de um Império, o seu exército de ventos crueis, num tropel de peste.

Quando esta visão se esfuma, nossos olhos abrem-se à luz impiedosa do sol queimante. Os insetos, tontos pela luz feroz, brilham como chamas — matisados de um verde venenoso...

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

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

PARA A HISTÓRIA DAS DESCOBERTAS

A Austrália foi descoberta pelos pilotos e geógrafos portugueses

João Caetano em 1524, D. Jaime de Meneses em 1527, Manuel

Godinho Heredia em 1602, João Lopes Alvim, antes do antecedente

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA

Presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa

HENRY Major, o célebre autor inglês da vida do Infante D. Henrique, diz num dos seus folhetos: «É altamente provável que a Austrália foi descoberta pelos portugueses de 1511 a 1525, e quase certo estar descoberta antes de 1542». O dicionário de Bouillet e com él a Britich Encyclopédia e o Larousse, dizem que as costas da Austrália foram vistas em primeiro lugar em 1605, por pilotos holandeses, que Dik Hasting, holandez, descobriu as ocidentais, em 1616, e depois de 1627 Pieter Nuitz, explorou toda a sua costa meridional. Segundo êles foram êstes os primeiros.

Mas segundo o arquivo de Barcelona e roteiro manuscrito de Calderon, o português João Caetano, piloto de Vila Lobos, algarvio, em 1524 descobriu parte da costa leste da Austrália, e desembarcou indo em terra encontrar peças de artelharia com emblemas portugueses, e por certo deixadas ali, por um navio naufragado talvez em 1511. O ÍNDICE CRONOLÓGICO do Cardeal Saraiva, diz ter sido descoberta pelos portugueses em 1525.

Jorge Colingridje no seu livro «The first discovery of Australia and New Guinea» de 1906, diz que Meneses, que deve ser D. Jaime de Meneses, em 1527 visitou a costa da Austrália. Em 1600 o Rei de Darmouth em Java mandou por E. S. E. um pequeno barco, que em 12 dias de viagem saindo de Balambau na Java Maior, chegou a Nuça Antara, na costa da Austrália. Na volta deu notícia a um madeirense, de nome Pedro de Carvalhaes, que por seu turno a comunicou para Maláca, donde o Governador Aires de Saldanha no mesmo ano, mandou o Cartógrafo português Manuel Godinho Herédia, descobrir a região. Este não pôde seguir então por causa da guerra, mas em 1602 conseguiu seguir, e da sua viagem traçou um mapa, da descoberta. Foi a Nuça Antara, e deu de isso conta a Filipe III numa carta, que muito mais tarde foi conhecida pela conferência do nosso Ministro Mendes Leal, em 13 de Março de 1875 na Sociedade de Geografia de Paris, e ali foi confirmada por Ferdinand Diniz. Major num dos seus livros dá mais tarde a prioridade a esta descoberta, comunicada por él na Secção dos Antiquários de Londres. Foi traduzida em português em 1859. Herédia desenhou dois mapas;

um em 1600, em que indica Luso-Antara na península do Industão, e Nuça Antara, no norte da Austrália, mas parece ter sido feito pelas indicações de Carvalhaes. Em Madrid há uma cópia deste mapa desenhado por Herédia. Também se encontraram na livraria real de Bruxelas autógrafos de Herédia dirigidos a Filipe III, datados de 1613 de Goa, com o título «Declaração de Malaca». Consta que na torre do Tombo também existem documentos a esse respeito (Ferreira de Serpa). No segundo mapa de Herédia, que deve ser da sua viagem, vê-se embora apagado o local de Nuça Antara, ao norte da Austrália, e tem disposições diferentes do antecedente, e a data 1602. Este mapa existe numa biblioteca do Brasil, e uma cópia na do Britich Muzeum. Valvert diz com respeito ao Mapa Mundo de Desleins de 1566 «que já então os portugueses se consideravam senhores da Austrália». O portulano de Testa de 1555 citado por Major, a carta do Delfim do Museu Britânico de 1596 tem na Austrália muitos nomes portugueses. O mapa de Volard de Dieppe de 1547, o de Rotz de 1542, têm ambos referências, em português mais ou menos estropiadas como ABROLHOS, AGUADA etc. Segundo o Dr. José Maria Rodrigues um português de nome João Lopes Alvim, nome estropiado nas cartas, esteve na Austrália, e descobriu a costa até Jampára, a norte de Aguada, antes da viagem de Herédia. Nada mais é preciso para provar que foram os portugueses que descobriram aquele continente, sobre o que se levantaram dúvidas em Paris em frente do nosso mapa luminoso, dúvidas agora desfeitas. Finalmente Murry, Malte Brun, Pincarten e Barbié du Bocage da Sociedade de Geografia de Paris, dizem todos que foram os portugueses que descobriram a Austrália, entre 1511 e 1601 e pelos holandeses apenas em 1616 (não se referem a 1606), segundo as cartas existentes no Museu Britânico, «Declarações de Malaca» e mais conferências indicadas. O Sr. Almirante Gago Coutinho estudou detalhadamente esta questão que expôz numa esplêndida conferência na Sociedade de Geografia especialmente as diferenças de vários mapas.

Não há portanto dúvida de que os portugueses indicados foram os primeiros a descobrir a Austrália entre os anos de 1511 e 1602.

A EVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Os precursores industriais — lemos no «Exportador Americano» — encontram sempre a maneira de lançar alguma coisa de novo e melhor, quando determinado producto parecia ter atingido o máximo da perfeição. Não poucas vezes, indústrias inteiras tiveram que transformar-se, no passado, devido aos caprichosos esforços de algum inventor ou grupo de inventores. E enquanto o espírito inventivo e as mãos tiverem liberdade de acção, as revoluções industriais virão umas após outras.

O motor de combustão interna, por exemplo, tal como hoje o conhecemos, é apenas o motor de 1900 sob uma forma muito mais refinada. Há já tempo que se vem afirmando a crença de que dia virá em que cessarão os esforços para o seu aperfeiçoamento, devido à súbita aparição de algum tipo revolucionário de unidade productora de energia.

A invenção da máquina de barbear representou, ainda não há muito, a ruina quase completa da indústria de navalhas de barba. E agora apareceu no campo dos artigos eléctricos a máquina eléctrica de barbear, que veio reduzir consideravelmente a venda daquela.

Pelo presente, é a indústria da rádio que parece estar em vésperas de uma verdadeira convulsão. A invenção da chamada freqüência modulada pode, talvez muito em breve, provocar na indústria de rádio uma técnica inteiramente nova.

Entre as revoluções industriais mais cativantes em perspectiva, conta-se a da iluminação. Sendo hoje a lâmpada de filamento incandescente tão perfeita como podia chegar a ser, o espírito inventivo fixou-se nas possibilidades que oferecem outras fontes luminosas, inteiramente diversas das actuais.

Já foram criados vários tipos de lâmpadas gássicas, que prometem dar melhor luz e mais barata do que a obtida até hoje com as lâmpadas de filamento incandescente.

A lâmpada luminescente produz luz de maneira indirecta, quer dizer, por um processo que consiste em criar primeiro radiações ultra-violetas, (invisíveis, como é sabido) transformando-as depois em luz, ou seja em radiações visíveis, por virtude de certa substância de que se revestiu interiormente o tubo de vidro, e que produz a fluorescência. Essa lâmpada não é provida de filamento algum, funcionando por meio de uma descarga de electricidade lançada através dos vapores de mercúrio. É uma fonte de luz fria, pois, em dado volume de iluminação, produz apenas uma quarta parte do calor produzido pelas lâmpadas habituais de filamento.

Dadas as suas características especiais, a lâmpada luminescente é ideal para os casos em que se deseja produzir a aparência da luz natural, os efeitos de côr de uma eficácia extraordinária.

As suas aplicações são em número ilimitado: montras e vitrines, objectos a submeter a inspecção rigorosa, iluminação geral, iluminação a côres, etc. Só no capítulo da decoração são infinitas as suas possibilidades, como se pode ver nas duas exposições mundiais que tiveram lugar nos E. U. da América do Norte a de Nova York e a de São Francisco da Califórnia. Com efeito, as lâmpadas luminescentes destinadas a tais efeitos produzem luzes de côr cem vezes mais eficazes do que as obtidas com lâmpadas de filamento.

Publicações recebidas

Relatório e Contas da gerência de 1940 do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal

Recebemos um exemplar do «Relatório e Contas» da gerência relativa a 1940 do «Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal». Este opúsculo coloca-nos na presença dum modelo organização sindical, que, dia a dia, vai ganhando terreno, apesar de certas hostilidade e de certas incompreensões. Assim, o movimento associativo foi assinalado com um aumento de 726 filiados.

Sobre a sua actividade, há que registar, com elogio, a criação de serviços de assistência clínica, que não existiam na C. P. e S. E., a organização da assistência jurídica, assistência funerária e a criação dum Escola Sindical, que foi a primeira que se fundou nos serviços internos dos Sindicatos Nacionais de todo o País.

O Sindicato distribuiu pelos vários Bairros Económicos um apreciável número de filiados, criou uma secção desportiva, uma biblioteca, e um jornal privativo, intitulado *Vida Ferroviária*.

Organização modelar, impõe-se, por isso, que todos os ferroviários se interessem pelo seu Sindicato. Mesmo que, aparentemente, a contribuição de cada ferroviário constitua um sacrifício, esse sacrifício frutificará, mais tarde, em largos benefícios.

«Gazeta das Aldeias» — Agenda para 1941

A «Gazeta das Aldeias», publicação que tem prestado ao país relevantes serviços, acaba de pôr à venda uma magnífica agenda para 1941.

Agradecemos a oferta do exemplar que nos foi enviado.

O que todos devem saber

Os livros, folhetos e revistas, impressos em língua portuguesa, exportados, são isentos do pagamento de direitos alfandegários

Publicou a fôlha oficial um decreto introduzindo várias alterações na pauta de importação e exportação, que principalmente se referem à borracha e seus similares. Nesse diploma é incluida a isenção de direitos de exportação, pelo prazo de seis meses, dos lápis de lousa e lousas escolares, e introduzido um artigo, também na pauta de exportação, que considera livres os livros, folhetos impressos em língua portuguesa.

PORTUGAL

E OS DESCOBRIMENTOS MARÍTIMOS

Por REBELO DE BETTENCOURT

O sr. dr. Centeno Fragoso deu-se ao cuidado, a muitos títulos louvável, de trazer para português escorreito e acessível, a erudita lição que o professor lusófilo Edgar Prestage, a quem o nosso país tanto deve, pronunciou no King's College, de Londres, em começos de 1939, sobre as viagens portuguesas de descobrimento.

Não é sem emoção que fechamos êste livro, acabada a leitura da sua última página. É que o Professor Edgar Prestage sobre ser um profundo conhecedor da história dos nossos descobrimentos marítimos, presta a mais sentida e justa homenagem às qualidades, ao saber, à inteligência e ao raro talento diplomático de quantos ligaram gloriosamente o seu nome à grande emprêsa marítima, com a qual, nunca será demasiado repeti-lo, se descobriram novos mundos, se revolucionou a política económica da Europa e se criaram novas civilizações.

Os descobrimentos marítimos dos portugueses não foram nunca um produto de aventura. O próprio Brasil não foi descoberto *por acaso*. A tudo presidiu um propósito conscientemente deliberado, tudo se realizou em obediência a um plano maduramente estudado. Se, efectivamente, uma parte da tripulação dos navios era constituída por gente aventureira, como, segundo nos esclarece e confirma o professor Edgar Prestage, «gentil-homens pobres, mecânicos, camponezes e vagabundos indesejáveis na sua terra, prontos a combater e sem medo de morrer», os seus dirigentes eram conhecedores da ciência náutica ou tinham larga experiência de viagens. O próprio Vasco da Gama, gentil-homem da corte de D. Manuel, que fôra à Índia mais na qualidade de diplomata do que como navegador, não era, todavia, um leigo em matéria náutica.

Referindo-se à expedição à Índia e ao papel que desempenhou Vasco da Gama, o professor Prestage afirma:

«Este parece que tinha já conhecimentos de navegação bem como habilidades técnicas, mas estas

não eram as qualidades mais necessárias, visto não serem os descobrimentos o mais importante; o que se pretendia era que êle fôsse como embaixador, afim de estabelecer relações amigáveis entre El-Rei D. Manuel e o potentado indiano, o Samorim de Calecut, com proveito da cristandade e do comércio.»

Diversas foram as circunstâncias que concorreram para a expansão portuguesa. Em primeiro lugar, a situação geográfica, que nos colocou providencialmente de face voltada para o mistério e para a tentação do Atlântico, quásí às portas do Mediterrâneo e na proximidade do Norte de África; em segundo lugar o facto de, na Idade Média, o reino de Castela, que era o mais forte dos três reinos em que se encontrava dividida a Espanha, ter impedido que os portugueses penetrassem na Península, «obrigando-os a olhar o Oceano como campo de acção e proveito»; finalmente, porque nós já tínhamos uma tradição como povo navegador, pois, como o ilustre lusófilo nos diz ainda, embora a história marítima de Portugal não tivesse sido estudada a fundo, sabe-se, todavia, que foram activas as relações comerciais do nosso país com as Nações do Norte e com as do Mediterrâneo, numa data muito remota e que já no século XII tanto Lisboa como o Pôrto eram animados centros comerciais.

As grandes viagens marítimas dirigidas pelo Infante D. Henrique e levadas a bom termo pelos seus ilustres navegadores, não foram nem obra do acaso nem produto da aventura, como já disse. No tempo de D. Afonso Henriques havia uma Armada Real, a que Duarte Galvão, na Crónica do nosso primeiro Rei, faz referência; D. Sancho I mandou 40 galeões que se juntaram a uma frota de cruzados com que se tomou Silves, e o Arsenal de Lisboa data do reinado de D. Sancho II.

Dênde quando datam as primeiras viagens dos Portugueses? A data da primeira viagem às Canárias é incerta, responde-nos Edgar Prestage, mas

como precedeu a guerra em Castela, deve-se ter dado à volta de 1336. A segunda, à qual faz referência o poeta Bocaccio, realizou-se em 1341.

É no século XV que a actividade marítima dos portugueses toma importante e decisivo impulso, com a acção e o entusiasmo do Infante D. Henrique, filho de D. João I e D. Filipa de Lencastre, a inglesa mais portuguesa de todos os tempos. É curioso, no entanto, saber-se que o Infante, que bem mereceu o epíteto de Navegador, no que diz respeito a viagens, apenas atravessou o Estreito de Gibraltar. Mas fez os outros viajar — comenta, com um sorriso, o eminente amigo de Portugal.

Eramos então, nesses recuados tempos, um povo de pouco mais de um milhão de habitantes. E foi, contudo, esse pequeno povo, — tenhamo-lo sempre na nossa orgulhosa lembrança! — que revolucionou a economia e a política de relações de quase todo o mundo e projectou gloriosamente a Europa para todos os recantos do planeta.

Foi um judeu, o mestre Jácome, oriundo de Maiorca, notável cartógrafo e fabricante de instrumentos náuticos, o principal e mais entusiástico colaborador científico do Infante D. Henrique.

Ainda sobre a importância da viagem de Vasco da Gama à Índia e do valor deste insigne navegador e diplomata, escreve Edgar Prestage com simpatia e admiração:

«A sua viagem foi o mais notável feito de marinaria de que havia memória até essa data; maior que o de Colombo, porque este tinha a fazer um percurso muito mais pequeno e, favorecido pelo vento, pôde ir quase direito das Canárias à sua meta.

Quanto a conhecimentos científicos, continua o prof. Prestage, Vasco da Gama mostrou ser superior, porque a precisão das suas observações contrasta nitidamente com os erros do genovês. Poucos negarão que era da raça dos heróis, quando se con-

sidera o feito pelo qual deu realização aos sonhos do Infante D. Henrique o navegador, unindo o Ocidente com o Oriente.»

É de alto interesse ouvir mais uma vez, a propósito, o nosso erudito amigo:

«Os resultados materiais imediatos da viagem excederam em muito os das descobertas feitos por Colombo, porquanto estas foram desanimadoras para todos; em vez dos metais preciosos com que sonhara, o genovês apenas encontrou selvagens. Por outro lado, o comércio da Índia depressa trouxe compensações; os lucros das primeiras expedições foram fabulosas e Lisboa excedeu Veneza como mercado europeu de especiarias orientais.»

Sobre as viagens de Fernão de Magalhães não deixa de continuar a colocar admirativamente e em devida evidência a superioridade técnica dos portugueses revelada tão claramente na arte de navegar.

Nenhum português pode ficar indiferente às palavras do notável depoimento do professor de Literatura e História de Portugal, na Universidade de Londres. Essas palavras, pela segura erudição em que se apoiam e pela sinceridade com que foram escritas, traduzem uma das mais calorosas homenagens que de estrangeiros amigos temos recebido.

Aconselho, por isso, a todos quantos desejam conhecer a História de Portugal a leitura das «Viagens Portuguesas de Descobrimento» de Edgar Prestage, tanto mais que essa lição se encontra magnificamente traduzida em português pelo dr. Centeno Fragoso.

Ninguém, ao lê-la, deixará de se sentir orgulhoso por pertencer a uma raça de herois e de navegadores que alargaram não só para Portugal mas também para toda a Europa, novos e mais vastos horizontes.

Bem haja Edgar Prestage pela sua ardente, mas imparcial, lição de orgulho e nacionalismo português!



CURIOSIDADES DA CIÊNCIA

Como se fazem legumes secos

Curiosas revelações—Dos jantares de cinco pratos à cosinha sintética—A investigação científica nos domínios da alimentação—Uma entrevista com o dr. Dielmaier

Pelo DR. JARRO GOMES

VIVEMOS numa época em que o regime alimentar em nada se assemelha ao dos nossos avós. Comer foi uma arte. Hoje é uma ciência. Passaram de há muito de moda por razões de ordem económica e também devido à evolução seguida não só nos costumes e hábitos normais como na preparação da comida, os sonolentos jantares de cinco pratos — que hoje nos causariam, além de outros transtornos, perturbações sérias nas funções digestivas... A vida moderna feita de pressas e de vertigem, não seria compatível com essas longas e demoradas refeições que tornaram célebres alguns gastrónomos e deram à literatura do século passado forte contingente de figuras e personalidades umas simbólicas outras reais. Causa-nos não apenas espanto mas uma institiva repulsa a descrição daqueles jantares pantagruélicos e inacabáveis que exibiam uma quantidade quase incalculável de pratos. O século XX não tem o estômago tão dilatado como essas épocas faustosas em que um rei de França devorava com o apetite dum Heliogábal e o entusiasmo dum Tartarin, vinte e oito sopas, quinze guisados, um cortejo de assados e uma diversidade opulentíssima de outras coisas que abriam a gulodice para extensas sobre-mesas compostas de toda a espécie de doces. Era a fartura da brutalidade requintada — responsável, sem dúvida por muitos erros. A ciência revelou-nos que o organismo humano necessita dum certo número de calorias. Especificou-se esta quantidade. Tratou-se de equilibrar o necessário e o útil com o agradável. Verificou-se os funestos males dos excessos e deu-se a uma necessidade fisiológica das mais imperiosas o seu verdadeiro papel. Sabemos que as vitaminas representam importante e primacial missão, e não desconhecemos o meio de obtê-las sem recorrer a contraproducentes desequilíbrios da super-abundância. A maneira que o progresso avança e a ciência adquire novos elementos, *comer* é uma das funções mais inteligentes do homem. Hoje, na Alemanha, tanto a força armada como a população civil, consomem em proporções crescentes legumes secos. Porquê? Trata-se dum alimento riquíssimo em vitaminas, esplendidamente digestível, dum grande poder nutritivo. Foi o professor

dr. Dielmaier que me revelou como se fazem estes legumes secos. O fabrico é condicionado por uma secagem que obedece a processos técnicos perfeitos e que dia a dia se desenvolve de acordo com os conhecimentos adquiridos no campo da investigação vitamínica. A curiosidade moveu-nos a inquirir do prestigioso homem de ciência alguns informes sobre as vantagens deste novo produto alimentar. E o dr. Dielmaier começou por nos dizer que os legumes se conservam permanentemente frescos por meio da secagem, porque a estes é retirada a água e portanto o terreno em que podiam desenvolver-se os micro-organismos.

— Mas essas substâncias secas não sofrerão perda considerável de elementos valiosos que entrem na sua composição?

— De forma alguma. Mantem-se a albumina, o amido, as matérias minerais e tudo quanto valoriza os legumes. A perda de vitaminas é muito diminuta. O processo de secagem inicia-se com uma limpeza mecânica por meio de água, depois os legumes são levemente cozidos e metidos em água fria. Usam-se os mais perfeitos e modernos aparelhos para secar, em seguida, os legumes fragmentados. Estes produtos são empacotados em recipientes de madeira forradas de papel e armazenados em lugares secos e herméticos.

E ante a nossa sincera admiração:

— Os legumes comprimidos conservam-se mais tempo?

— Sem dúvida e têm além disso a vantagem de se poderem depositar devido ao seu pequeno volume. No processo de secagem rápida por contacto os legumes lavados e fragmentados são submetidos a uma pressão que separa a seiva dos tecidos celulares. Passam estes então por uma tripla laminadora que os transforma em fragmentos mínimos pondo-os sob uma forma apropriada para o fabrico de flocos. Misturados com a seiva num almofariz especial essa massa é levada sob pressão a um seccador aquecido por vapor de água que a seca em menos de 50 segundos. A substância seca retirada do cilindro com uma faca pode ser imediatamente empacotada ou comprimida em pastilhas.



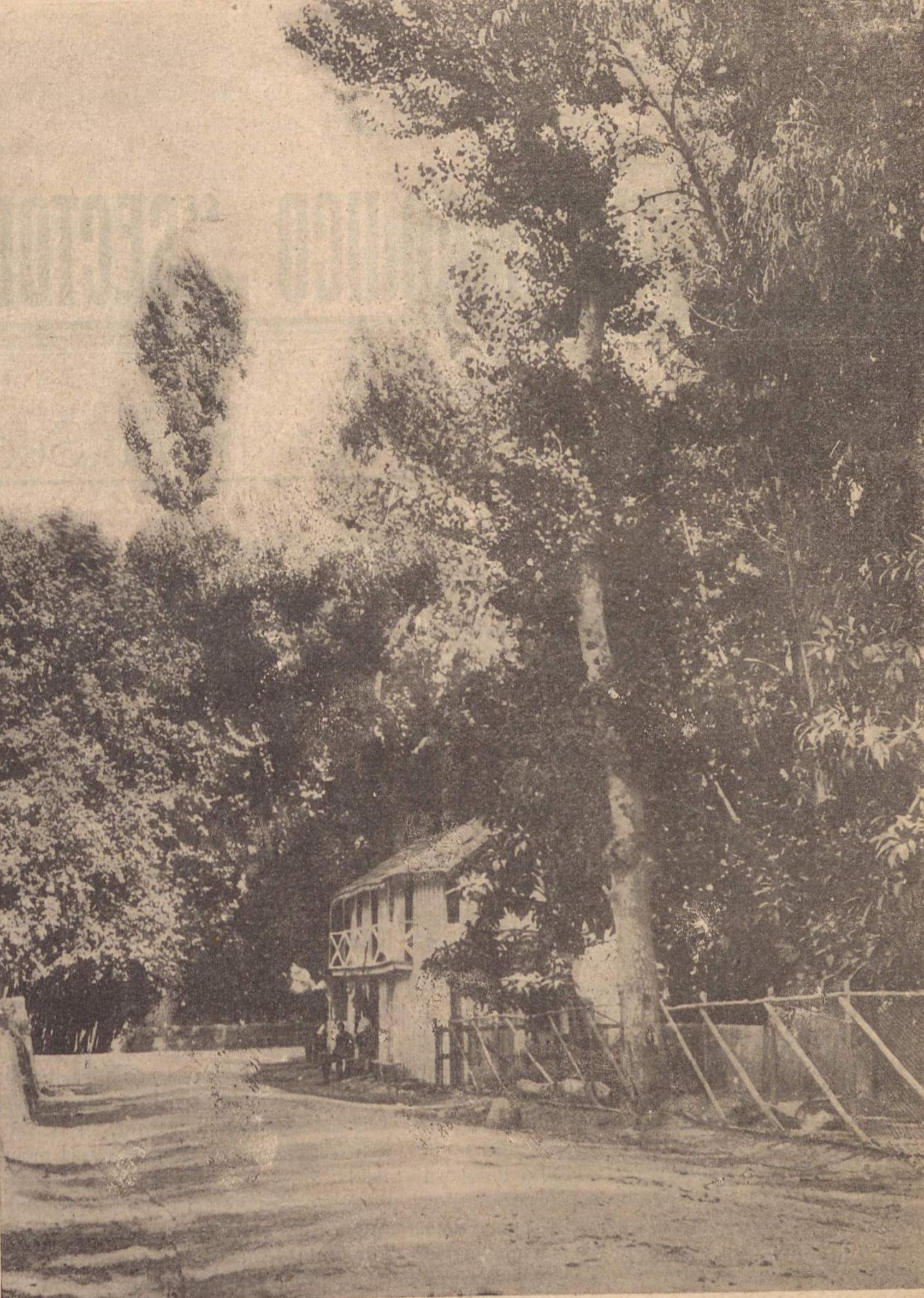
BARCELOS — Mata do Hospital



GUARDA

Vista Geral

Portugal Turístico



TRIANA

Arredores de Alenquer



GRUPO TAUROMAQUICO "SECTOR 1"

Inauguração da sua nova Sede

A inauguração, em 2 de Fevereiro, da nova sede do Grupo Tauromáquico «Sector 1», que ficou instalada no prédio n.º 19 da Rua do Salitre, deu margem a uma brilhante festa, nas suas salas, que foi precedida, nesse mesmo dia, por um almôço de confraternização de sócios e suas famílias, na pastelaria Marques. Distinta e numerosa foi a assistência. O sr. Manuel Serras, digno presidente da assembleia geral daquele Grupo Tauromáquico, pronunciou o seguinte discurso, que reproduzimos, gostosamente, na íntegra:

«Minhas Senhoras e meus Senhores:

Alterando os meus hábitos entendi dever escrever os comentários que me merece esta nossa pequena festa associativa, que poderemos, sem favor, classificar de festa de família.

Na realidade não nos reúnimos aqui para apenas comermos mais um almôço, mas sim para termos o pretexto de apertarmos as nossas mãos à volta de uma colectividade que continuamos a não querer que desapareça: «O Sector 1».

É possível que em face do caminho doloroso que no passado ano tivemos de percorrer, muitos nos julgassem sem a energia necessária para uma reacção providencial e que outros, os que só se satisfazem com as desditas alheias, tivessem, na sombra onde se acoitam todos os rancores e invejas, antegosado a ideia da nossa derrocada.

A nossa estada aqui é, portanto, uma resposta não só a alguns fracos e timoratos, mas também àqueles que nos honram com a sua má vontade por mais injustificada que seja.

O «Sector 1» mudou apenas de sede, mas não mudou de ideias, porque, bem ou mal, os que estão

à frente dos seus destinos, não são pessoas para trair uma Causa, seja qual ela for.

Animados de um forte sentimento construtivo, os homens que estão nos Corpos Gerentes não queriam aproveitar um fatídico e desalentador pretexto para desertar dos seus postos, sacrificando o cumprimento do dever à comodidade ou ao egoísmo que são hoje moeda corrente.

Se o «Sector 1» não pudesse resistir à adversidade com que lutou em 1940, os seus dirigentes seriam os últimos a abandoná-lo, porque na batalha travada, cairiam sim, mas de pé, de olhos na bandeira que as mãos fortes de Bossa da Veiga fez outrora surgir sobre as nossas cabeças.

«O Sector 1» resistiu vitoriosamente às amargas horas de abandono que teve de viver.

A morte levou-lhe um dos seus trabalhadores mais activos e, em tão doloroso transe, infelizmente alguns pensaram que mais valeria a ausência, do que as palavras de consolação e estímulo que nos maus momentos todos nós apreciamos.

Mas felizmente a crise foi debelada e a confiança foi renascendo pouco a pouco, mercê da carinhosa solicitude de pouco mais de uma meia dúzia de homens.

Para êles vão as minhas saudações pessoais, que ficam muito à quem de tudo o que merecem por tanta dedicação e zélo.

Graças a êles temos novamente a nossa casa em ordem e ingratidão será, meus senhores, não a freqüentarmos assiduamente como devemos, para estreitarmos ainda mais as nossas boas relações e permutarmos as nossas opiniões de aficionados no elevado sentido de dignificarmos a Festa Brava.

Como Presidente da vossa Assembleia Geral, honra que todos vós me tendes renovado talvez

imerecidamente, sinto no dia de hoje, meus senhores, sincero júbilo em assistir ao início do renascimento do «Sector 1», em que continuo teimosamente a confiar.

Tal como fiz, há precisamente dois anos, numa mensagem que vos dirigi, as minhas palavras de agora, como tradução fiel do meu pensamento, vão para os sócios que aqui estão, para os que não puderam vir e para aqueles que já o não são, mas que se mantêm aficionados como nós, pois esta ânsia de renascimento que nos anima, carece do esforço dedicado de todos os que amam a Tauromaquia, estejam onde estiverem.

Aos que nos acompanham no mesmo espírito de amistosa colaboração julgo não ser preciso dizer mais do que fica dito.

Outros há porém a quem devo falar como a amigos. A êsses tenho de lhes pedir que dêem um pouco do seu esforço à nossa obra, pondo de parte ressentimentos, se os tiverem, divergências, se elas

não afectarem o seu justo pundonor, e a falta de fé, se a sentirem abalada.

A Festa Brava não morreu ainda em Portugal, convençam-se todos disso e não poderá dizer-se bom aficionado, quem só pense no seu enterro em vez da sua salvação.

Em nome, portanto do «Sector 1», levanto o meu copo pelo seu renascimento, pois fazendo-o faço-o também pelo renascimento da Tauromaquia no nosso glorioso país.

Saudo também efusivamente toda a imprensa nas pessoas dos seus representantes aqui presentes, agradecendo-lhe tudo o que o «Sector 1» lhe deve em carinhoso acolhimento.

Finalmente, com o mesmo espírito de cordealidade e justa compreensão que tenho tido desde a primeira hora em que ocupei este lugar, brindo pelas felicidades pessoais de todos os que me escutam e pela união de todos os aficionados portugueses.

Uma conferência e um recital poético

Após o almoço, realizou-se, pelas 17 horas, nas salas da nova sede, um «Pôrto de Honra», a que assistiram representantes da autoridade e da imprensa diária.

Simplicidade, elegância. Alguns brindes, impregnados de simpatia, de justiça e de aplauso a quantos, no «Sector 1», procuram servir com galhardia e aprumo a sua causa.

Pelas 22 horas, realizou-se, então, na sala principal da nova sede, a sessão solene comemorativa da sua inauguração, com uma magnífica conferência, de perfeito recorte literário, pronunciada pelo ilustre aficionado sr. Delfim Maya. À conferência seguiu-se um belo recital poético, em que tomaram parte a distinta e consagrada artista D. Maria Spranger, a sr.^a D. Berta Corado, que constituiu uma revelação, e o nosso camarada Rebelo de Bettencourt, que disse algumas poesias da sua autoria.

Antes de reproduzirmos a notável conferência do sr. Delfim Maya, desejamos consagrá-lo algumas palavras de homenagem.

Antigo oficial de Cavalaria, distinguiu-se no Hipismo, tomando parte em diversos concursos internacionais, tendo conseguido pela sua energia, fora do vulgar, e pela maneira singular de montar, ser um dos cavaleiros mais apreciados e queridos. Como artista, além de pintor e aguarelista, Delfim Maya tem produzido também pequenas maravilhas em chapas de cobre e prata. Em várias exposições de arte, quer em Lisboa, quer no Rio

de Janeiro, quer ainda em Paris, o notável cavaleiro e pintor, e igualmente aficionado de toiros, evidenciou-se bastante e o seu nome tem assinado trabalhos de valor, que a crítica registou e louvou. E, a par de tudo isto, Delfim Maya é um nobre carácter, um dos mais perfeitos tipos de bom português à antiga. Oiçamo-lo, agora, na sua notabilíssima conferência:

Minhas Senhoras! Meus Senhores!

«Casa roubada... trancas à porta», diz o rifão popular e à tradição e ao povo o vou buscar — «Vox populi, vox dei» — para exprimir bem este facto consumado: estou aqui diante de vós, minhas senhoras e meus senhores, para prender a vossa atenção com uma palestra sobre toiros.

Por outras palavras e recorrendo a linguagem, que não uso e que me perdoarão, dir-vos-ei:

Têem que me gramar!

É um facto tão estranho, tão «fora da batalha», como costuma dizer-se, este de eu vir falar ao público do «Sector 1», que tenho, não de o justificar — não tem justificação — mas simplesmente explicar.

Foi a bizarria dos dirigentes desta casa, cuja nova sede hoje se inaugurou, foi a sua penhorante amabilidade, tantas vezes manifestada e nunca retribuída, que me incitaram ao roubo, a que a lei, para mim imperiosa e sempre acima de todas, do coração me trouxe vencido.

É portanto para êles, Direcção do Grupo

Tauromáquico «Sector 1», verdadeiros culpados dêste crime, que vai o meu comovido agradecimento e a vós, minhas senhoras e meus senhores, dirijo, suplicante neste momento, a imploração dum acolhimento benévolos, para o qual tenho a grandíssima atenuante da confissão expontânea do crime.

Nascido no norte do país, terra desde mais tempo portuguesa, muito bem enraizado trago em mim o culto forte da tradição, culto forte, propostadamente disse, porque o quero não para à sombra dessa tradição dormir, mas sim para por ela sempre combater.

É na cedência passo a passo, no desistir inglório e até covarde das pequeninas coisas, a que intencionalmente se chama *coisas sem importância*, que minado vai ruindo, transformando-se ou internacionalizando-se o verdadeiro nacionalismo.

«Um homem nada é, quando não fôr o produto da sua terra».

«Un homme n'est rien quand il n'est pas le produit de sa terre», escreveu Anatole France e lembrou-o Motta Cabral, médico distinto, primoroso prosador e ribatejano de lei, em legenda no seu livro «Ao Sol» e eu estou em que isto é bem assim, porque, se não fosse, não se dizia, já mesmo antes de o dizer o grande Anatole France, «cada terra com seu uso, cada roca com seu fuso».

Assim deve ser e neste seu uso, sua tradição, tem Portugal as toiradas.

Eu vou ler-lhes, minhas senhoras e meus senhores, pela lei do menor esforço e porque assim vou também rendendo homenagem ao bairrismo de Motta Cabral, o que me é muito agradável e merecido, lêr-lhes o que ele escreve no seu já citado livro «Ao Sol», sobre este pormenor:

Não é fácil determinar a origem das toiradas, de tal forma ela recua no tempo.

Garcia e Cepéda crêem que foram os romanos, durante a sua dominação na península, que estabeleceram as festas de toiros. Segundo as opiniões de Lope, Moratin e outros, são, antes, os árabes os seus iniciadores.

O que parece averiguado é que já o célebre Cid Campeador, que morreu em 1098, alanceava toiros. E sabe-se também que apesar das proibições do clero, as toiradas vinham e intensificaram-se na península, donde irradiaram para outros países onde logo caíram: há notícia de em 1332 se ter realizado em Roma uma grande festa de toiros em «circo cerrado».

O sr. Conde de Sabugosa, num erudito artigo *Toiradas em Portugal* do seu livro *Embrechados*, diz que as toiradas se repetem a cada momento na Península, «para onde foram trazidas dos anfiteatros gregos, e mais ainda dos circos romanos em que Tarquínio o Soberbo as mandava celebrar para aplacar a fúria dos deuses infernais. *Ludi tauri*».

Sabe-se que em 13 de Maio de 1100 houve em Espanha uma corrida célebre.

As toiradas em Portugal são coervas da fundação da monarquia, na autorizada opinião dêste ilustre escritor, ao lado de Alexandre Herculano que descreve uma toirada primitiva, em que a fera morre, lutando com os irritados molossos, sob as lançadas e feridas das aséumas perfurantes.

Na Crónica de El-Rei D. Fernando, conta Fernão Lopes, «o rei e a raínha vieram para as suas pousadas e depois de comer justaram e lidaram toiros...»

El Rei D. João II matou valentemente um toiro em Alcachete, em defesa da raínha.

Em 1575 El-Rei D. Sebastião, o visionário de África, matou toiros a rojão em Xabregas, com assistência da corte, da Raínha D. Catarina, sua avó, e de Luiz de Camões, que apareceu, alquebrado e envelhecido, pelo braço de D. Manuel de Portugal.

D. Afonso VI e D. Pedro II foram também déstros e des temidos toureadores.

As toiradas faziam parte dos jogos e torneios em que os cavaleiros se adestravam para as guerras e conquistas, durante a Idade Média, apogeu máximo da cavalaria. Depois foram espectáculos de pompa e luxo nos festejos da corte. Atingiram nos reinados de D. João V e D. José deslumbrâncias orgânicas. D. João V marcou-lhes toda a grandeza fustosa da sua índole e as toiradas que em seu tempo se realizaram no Terreiro do Paço, no Rossio e na Junqueira foram extraordinárias exibições de luxo, como pode ler no livro do sr. Conde de Sabugosa a que me tenho referido e nos «Outros tempos» do sr. Júlio Dantas, quem não queira ir beber directamente aos cronistas da época.

No reinado de D. José, pela grandeza que haviam no reinado anterior, conservaram ainda o brilho que pode avaliar-se pela descrição de Rebelo da Silva na *Última corrida de toiros em Salvaterra de Magos* e pelo inexcitável colorido da prosa magistral de Eça de Queiroz, nas *Singularidades duma rapariga loira*.

Veio depois El-Rei D. Miguel reatar a tradição dos reis toireiros, interrompida desde D. Pedro II. Exímio cavaleiro, elegantíssimo a cavalo, denodado e valente à antiga portuguesa, foi notável matador de toiros a rojão; e, na nossa ribatejana Salvaterra, tão cheia de tradições, nas Barracas e em Queluz passava longas temporadas, com plebeus, bolieiros e campinos, a dominar potros serris e a correr toiros.

Todo o ribatejano deve olhar com simpatia a memória dêste rei, tal o retrata Oliveira Martins: «Era corpulento e trigueiro, queimado pelo sol, e tinha uns grandes olhos negros peninsulares sobre a face rapada e sanguínea. Vestia-se à picadora, com um casaco de baetão verde, calção preto, botas altas de cava, com tacões de prateleira e esporas de prata. Tinha inclinações grosseiras e rústicas. Ensinava a lavrar aos moços do campo: tomava a rabiça do arado, chicoteava as mulas, e sulcava a fundo a terra mais dura. Sufocava um forte cavalo de Alter, puxando-lhe a ponta da cilha com os dentes. Levantava com a bôca um saco de trigo de seis alqueires, e punha-o ao ombro com uma só mão. Galopava à desfilada com o José Veríssimo e o Sedvem, de Queluz a Lisboa, trazendo a vara entalhada contra a sela, sob a perna. Preferindo as toiradas, os cavalos, a caça...».

Reza assim o cliché do grande escritor. E tão sómente porque reuniu tantas qualidades portuguesas, ele foi, depois de D. Sebastião, o príncipe mais idolatrado pelo povo de que «encarnava tão bem os vícios e as paixões...» comenta Eça de Queiroz.

* * *

Históricamente ligada aos rogos nacionais, fazendo parte integrante dos torneios e festas, a toirada existe, pois, entre nós como um pilar da tradição. Sempre em casamento de príncipe ou rei, em datas festivas de que o povo participava, os toiros do Ribatejo eram lidados e abatidos pela fina flor da fidalguia portuguesa. Os reis e os príncipes ou infantes, tendo por apanágio a valentia e a decisão (então e sempre qualidades máximas da nobreza dos povos) desciam à arena a empunhar o rojão que habil e destramente embriam no cachaço do toiro, abatendo-o quando humilhava à estribreira, prestes a tocar o corcel, musculoso e rápido, submisso e obdiente ao jugo do cavaleiro. Então a luta era com-

pleta e desmascarada, terminando pela morte da fera que caía, agonisante, na consagração máxima do triunfo!

«Correr toiros sem morte — diz Fialho de Almeida — é como vencer uma batalha sem as honras do triunfo: o vencedor facilmente se confundo com o vencido, e esta nobre cena de desfôrço que os molengões dos legistas vão abatendo no homem, a pretexto de civilizá-lo, esta necessidade instantânea de vencer que em nós existe, e de que a corrida de toiros é a figuração peninsular mais altaneira nada a intensifica melhor que a rês tombando...»

Nem se comprehende que sentimento piegas aboliu a morte do touro em pleno redondel. Não encontro justificação por qualquer dos lados que encare o problema. Salta à *priori* a série de inconvenientes que dessa tonteria sentimentaleira resulta: o touro acaba normalmente por morrer às mãos do magarefe, depois de castrado, metido à charrua e de mais dum vez espicaçado na praça: dão-lhe em lugar duma morte que o liberta, com todos os meios de defesa, hipócritamente, falsamente, um prolongamento de martírio, rematado por uma morte covarde no matadouro.

Para o toureiro resulta o grave inconveniente de se defrontar, a cada passo, com toiros corridos sabedores já daquilo a que vão, cortando terrenos, buscando a vulto, etc..

E para o toureio vem o desprestígio, num remate brutal, extemporâneo, cortar o fim para que a lide tende natural e lógicamente, na apoteose suprema da luta.

Abolida a embolação que tanto prejudica a beleza plástica da fera e assapateira os lidadores pela deminuição do perigo, basta voltar à tradição para que os toiros morram, como devem, dispondo de todas as suas armas, sob o rojão do cavaleiro ou com a estocada de peão — último quadro da tragédia em que a morte do colosso tem um cenário estonteante de côntra e de emoção, sob rajada de sol ardente, caindo aos pés do toureiro, em seda e oiro, ou ao lado do cavalo que masca o freio, ofegante, sob o domínio absoluto do cavaleiro de chapéu de plumas e punhos de renda, a olhar, radiosso, a vítima, entre o estrugir das palmas e os olhos das mulheres...

Bem sei que êste regresso ao passado trás lógicamente a supressão das pegas; mas essas ficam nas ferras onde se justificam inteiramente como escolas de atletismo e decisão.

Demais a toirada é, além dum espectáculo viril, uma sucessão de atitudes bizarras, de requintada beleza plástica, onde a expressão do movimento põe cintilações de chispa e o corpo do homem, adornando-se e cingindo-se, atinge halos de côntra e perfeições de estátua.

Juntemos à bizarria artística da arena o traje da assistência que deve ser o ribatejano, nos homens e, nas mulheres, as cores vivas nos vestidos leves, rosas ou cravos rubros no cabelo, para que a pupila descance da intensidade luminosa da liça, e a toirada, único divertimento onde o português tem graça e esquece todas as amarguras, será então a verdadeira expressão portuguesa do que Lópes Martinez escreve das toiradas em Espanha: «*La lidia taurina no será causa de civilización pero es efecto de una civilización más culta que las precedentes. Los grandes espectáculos en la antigüedad eran un frenesi del vicio, o un frenesi de las pasiones; ellas son un frenesi de la alegría.*»

Conseqüência atávica de velhos torneios da cavalaria, as toiradas do tempo de D. João V eram toiradas de fidalgos — tradição que ainda se conserva em muitos dos representantes das velhas casas nobres de Portugal, que assim revivem as tendências cavalheirescas de seus avós. O mais estilizado dos actuais, o meu querido amigo D. Rui da Câmara, sintetisa, na praça, toda a velha galhardia, decisão e aprumo, nas suas fainas de extraordinário toureiro. Refloresce nêle a valentia calma, fidalgas e elegante da Idade-Média.

Porque as classes burguesas foram tomando parte nelas, hoje passaram estas corridas a denominar-se de amadores, embora os nobres estejam quase sempre mais largamente

representados. Pela freqüência, foram perdendo a antiga imponência e pompa — mas, na gente de cavalo, os amadores estão, dum modo geral, toureando admiravelmente.

Por todo o país se acende a paixão toural dos portugueses, mas afora do Ribatejo, principalmente na capital, as toiradas caíram na banalidade chata dos divertimentos usuais, para onde hoje se vai de carro eléctrico e chapeu de côco, ver toiros que chegaram enjaulados...

Só no Ribatejo êsse divertimento (em todos os tempos trivial nas praças das suas vilas, em currais ou em recintos vedados na ocasião) exalta a populaçā que, desde as vésperas, preliba o crepitante da festa, iniciada na condução do gado: e todo o dia o povo se alvoroça, ao estalejar constante de foguetes, nimbando de festiva alegria os seus *dias de toiros*. É pois no Ribatejo que a toirada tem todo o carácter, todo o cunho de regosijo popular.

E há quem pretenda acabar com o único espectáculo em que o povo vibra, e sacode, num esfusiar de graçolas, o mārasmo em que parece afundar-se!

Muito ao contrário é preciso intesificar e melhorar a criação do gado bravo, convencendo-se o ganadero da necessidade de seleccionar os sementais e os produtos, por todos os meios conhecidos da ciência, para que o toureio possa atingir o máximo da perfeição.

Àqueles que, por fraqueza de espírito ou tibieza de ânimo, creem fulminar êste soberbo espectáculo com o campanudo epíteto de barbaria, responderei eu com as palavras de Corrales Mateos: *La hipocrisia, la pusilanimidad, el espíritu de estranjeirismo y una afectada filosofía, han sido ne diferentes épocas los más encarniçados enemigos de la tauromaquia.*

A toirada é uma diversão genuinamente peninsular e portuguesíssima, onde se aplaude e exalta a valentia, a audácia, a força e a arte — qualidades máximas dos povos que têm direito a viver e a triunfar!

É uma diversão genuinamente peninsular e portuguesíssima a toirada e por êste espectáculo, que vai entrando no número das pequeninas coisas, *coisas sem importância*, devemos nós que somos portugueses lutar.

Tem sempre nobreza, foi, é e será sempre moeda corrente e de valia em toda a parte ter carácter, amor próprio e amor, portanto, cada qual ao que é seu material e moralmente.

O mundo transformar-se-á pela insânia dos homens — dos homens e das mulheres — e à força de tantos intercâmbios e turismos, falsamente executados, numa coisa monótona e insuportável.

Se não reparem, pensem e digam-me com o vosso aplauso, se nesta verdadeira fúria de imitar não se vai perdendo «urbi et orbe», isto é, por toda a parte, toda a feição própria, na indumentária, nos corpos e nos costumes e já se não sabe se são homens ou mulheres os seres com que nos cruzamos a cada passo na rua.

O turismo recebido sem carácter tem êste enor-míssimo contra: Tende à uniformidade de tudo e o que é mais triste é que sempre será o mais pequeno o primeiro a ficar na dependência do maior, a sofrer e a desaparecer finalmente.

Sempre nesta coerência eu gosto de ver em Portugal casas portuguesas, costumes, mulheres, trajes, costumes, comidas, portugueses e nisto

— coisas sem importância! — estou convencido, existiria sempre uma Fôrça enormíssima, uma resistência quase invencível de independência.

Quem perde o carácter, perde tudo, vai na onda.

Amor a tudo que é nosso, o que não implica desdenhar o alheio, nem só «ver o argueiro nos olhos do vizinho», nem só «a galinha da vizinha é melhor do que a minha», «nem oito nem oitenta».

Ainda nesta ordem de ideias ocorre-me, alargando este sentimento para o orgulho que cada um deve ter pela sua profissão, um diálogo entre Joseleto e El Caballero Audaz, que leio do próprio livro «Quando Joselito vivia...»

— Usted sabe conducir el auto?

«Cada terra com seu uso, cada roca com seu fuso» e por isto também bem haja a terra ribatejana que nos dá ainda, não para inglês ver, mas para mostrar de verdade, tal como é, com o desfile dos seus esbeltos campinos, com as suas apartações de toiros, com a sua dança regional, o fandango, as festas do Colete Encarnado, festas incomparavelmente mais lindas do que todas essas coisas, que pernicioso turismo — pernicioso porque é adulterado — nos faz importar.

Turismo sim, mas recebido com ementas e sem menus, com o bom cosido à portuguesa, com as belas tripas à moda do Pôrto, com os deliciosos ensopados, muito melhores do que os «Ragouts», com os enchidos à alentejana, com tudo bem nosso, à nossa maneira e que — Louvado seja Deus! — bastou aos tão poucos que fomos para fazer tanto!

Eu recordo ao passar-me neste instante pela mente os feitos dos portugueses

*Cale-se tudo quanto a antiga musa canta
Que outro valor mais alto se eleva...*

E neste meu culto pelo passado, sempre afirmado altivamente e orgulhosamente, recordo uma página que deixei no Album do arquitecto José Montez, quando da minha ida às terras de Santa Cruz.

Ao arquitecto José Montez.

A meu pedido vi o seu projecto para o monumento a erigir ao Infante de Sagres e V. quiz a minha opinião sobre ele.

Tarefa difícil, José Montez, por querer dar-lha verdadeiramente. Disse-lho. V. insistiu. Ela aqui vai.

— Escrito em linguagem heroica, escultural, o seu relatório impressionou-me, por vezes, até ao arrepio.

A sua concepção é linda e cheia de arrôjo. Há nela história, impulso, fôrça, culto ardente e não pungente pelo passado!

A sua flecha originalíssima tem na interpretação da forma, pelo mar dentro, do sacro promontório alguma coisa do imperativo, que levou os nossos antepassados a abrir tamanhos horizontes.

Ela seria e para ela, sim, vai bem, pela sua sin-

tética expressão, a sua frase «a aliança da tradição histórica com o expressionismo da nossa idade».

O monumento, uma das quinas do escudo glorioso da que deveria ter sido sempre, de então para cá, a nossa bandeira — a bandeira de D. João I — seria bem na sua singeleza e sentimento, mais um Padrão imorredo igual a tantos, que, nas cinco partes do mundo, os portugueses edificaram.

A entrada por essa porta ogival sob o mesmo padroeiro — esse nosso lindo escudo — ungiria de religiosidade o visitante, preparando-o para a visita interior.

Então dentro do templo, jazida do Infante, evocação em redor, justíssima, dos lusos navegadores, sentir-se-ia ajoelhada em respeitoso tributo a alma dos portugueses.

Finalmente, jorros de luz, irradiados da Cruz de Cristo, rasgariam as trevas, continuando a ensinar ao mundo ignorante que Portugal existiu, existe e existirá!

Magnífico tudo!

¡¿Porquê então tarefa difícil dizer-lho?!

Infelizmente e também foi, é e será o dinheiro o inimigo nº 1 e talvez e só por isto o tenha feito assim e eu achado um bocadinho vencida pela altura do sóco, a imponência da massa arquitectónica.

E... ¿Porque não deveria ser precisamente, assim mesmo nesta desproporção, se tão grandes e tão modestos na glorificação própria têm sido sempre nos seus feitos aqueles, que, merecidamente, só Camões soube cantar?

«Casa roubada... trancas à porta», sim, mas pensei logo também em vos compensar, ainda que com muito poucochinho — quem dá o que tem, a mais não é obrigado — tomando parte na vossa festa, como aprovação da grande tarefa a que me testes ombros:

Propaganda da festa brava!

Toiros de morte!

Guerra aos agentes desnacionalisadores, conscientes e inconscientes, que são todos os propagandistas e introductores das diversões estrangeiras, que não estando na massa do nosso sangue, nos deixam sempre ficar nos lugares secundários!

Eu adoro as toiradas, festa brava, cheia de sol, cheia de côn, de perigo e de beleza escultural!

Fui nelas buscar os primeiros motivos da minha arte, chamei-lhes «do movimento no barro» e foi em Paris que melhor admiração êles tiveram.

Toiradas com toiros de morte, porque só assim elas são naturais e portuguesas:

Aproveito agora a circunstância casual de ter toureado, com Cañero, D. Ruy da Câmara, (pessoa a quem me liga uma sólida amizade de muitos anos, uma confiança íntima de escolares e cujo toureio em Portugal eu tenho aplaudido gostosa e abertamente) para dizer o que penso do êxito dos nossos cavaleiros em praças do vizinho reino, desde que a valentia serena e audaciosa do cordovez apareceu a brilhar

nas arenas. Tourear é lutar até abater a fera: a morte é o epílogo lógico e trágico e o aniquilamento supremo e completo. Num país, onde tal fim não só é consentido, mas imposto, a palma da vitória só pode agitar-se nas mãos daquele que consumar a tragédia.

A morte a rojão, dentro do tempo compatível com a lide dos toiros, é tão problemática, que António Cañero raramente a consegue, matando quase sempre a pé. E seguindo esta lei que o andaluz ressuscitou em Espanha, se toureou durante séculos em Portugal! Digam agora de que lado fica a vantagem, enquanto os nossos se não apearem também?!

Eu não olho o toureio de Cañero, como tratadista que não sou, e menos ainda como maçador que não desejo ser... Escusam, pois, de vir dizer-me que tourear a cavalo é isto ou é aquilo, que a asneira, soe de bolsar. Tourear é lutar com o toiro, com o fim de o matar, a pé ou a cavalo, a dentro dum tempo que as circunstâncias determinam, seguindo regras e preceitos gerais...

A passada época taurina (1924) agitou com força, entre nós desusada, a velha questão da morte dos toiros em lide, como a lógica manda e tudo mais indica. *Claramente, o público que vai às toiradas, mostrou que a deseja e quer; mas os professores de instrução primária afligiram-se, temendo ter de ensinar praticamente aos rapazes a lidar um garraio; a liga (soit-disant!) das mulheres portuguesas choramingou a morte dos boisinhos; alguns teosofistas, numa retórica bombástica e decadente, ligaram, na transmigração das almas, os homens com os toiros: e receiam, certamente, numa baralhada final, uma confusão de crâneos e de cornos, que endoideça o mundo; a protectora dos animais entoou mais duas lamechices repisadas e sindicatos operários houve, que supuzeram, quiçá, que o facto os obrigaria a trabalhar... Podia-lhes dar para peor! e até parecem convencidos todos de que são óptimas pessoas!*

Há uma coisa que me tenta e que, se Deus quiser, em oportunos vagares farei ainda: é um estudo comparativo, em face de estatísticas oficiais, da criminalidade dantes e depois que em Portugal se não matam toiros. Estou de ante-mão convencido de que as palavras dos paladinos das *ideas-novas*, pregadores da igualdade e da asneira, é que têm acordado, na turba, os instintos de canibais que as pistolas e as bombas todos os dias afirmam...

Uns, por obsecados, outros, por ignorantes, o certo é não haver muito quem não veja na toirada mais que uma diversão vulgar, como qualquer outra, facilmente substituível. Puríssimo engano é esse, srs sabichões de taboada! rematada idiotia de iconoclastas inconscientes! A étnica dos povos usa ter uma figuração simbólica do carácter colectivo. É, como expressão, uma consequência dêle. *E que há, que melhor realce a altivez impulsiva do peninsular, guerreiro e galanteador, que a luta aberta com a fera nobre e leal, musculosa e ingénua, nas fases vigorosas do toureio, realizando o mito da vitória do homem sobre as hostilidades do meio!* Nada, suponho.

Para que assim não fosse, necessário seria que no povo não existisse já o mais leve vestígio do espírito batalhador que a Portugal deu origem.

Depois, o toiro é um animal cuja índole tem fôros de nobreza que lhe dão jús a uma morte diferente dos mansos e dos outros animais que o homem soe de matar para comer — do mesmo modo que ao heroi, coberto de glória por se haver batido ou exposto no bremeante, não vai bem a morte, num desastre banal de que seja susceptível qualquer chóchinha ou burguês pacato. Demais, criando-se o toiro para morrer por uma exigência do estômago, porque não dar-lhe morte em luta, para recreio do espírito?

Através dos seus oito séculos de existência, Portugal nunca deixou a festa peninsular que as tentativas de proibição têm reavivado, reacendendo por ela a paixão popular. Logo, porém, que o constitucionalismo começou de amolecer os

costumes, com fórmulas estrangeiras como êle, numa atmosfera de indiferença com toda a feição de abastardamento, a toirada não fugiu à moleza geral e deu no arremedo covarde das embolações: como consequência, com sacrifício do animal, deixou êste de morrer na liça, para seguir do matadoiro para a porta do talho.

Sem a morte em pleno redondel, não se podem correr toiros em pontas, por óbvias, axiomáticas razões: passam então todas as vantagens para o lado da força bruta, a que as sucessivas corridas irão dar novas defesas e a diversão será uma chacina inevitável de toureiros. Não pode ser! Se o público já não acorre, por enfatiado, a corridas de entrudo, deem-se-lhe espectáculos a sério: mas até ao fim, como o mais elementar raciocínio impõe, como noutras eras havia em Portugal, como ainda se realizam na cavalheirosa Espanha, como se praticam no sul da França, como o genial Mussolini os manda celebrar em Itália.

Nos dois últimos países importa-se tudo, desde o gado até ao môço de estoques. Em Portugal, com o Ribatejo a criar manadas, com quatro ganaderos associados, faz-se da festa do sol e da raça um quadro de opereta; porque alguns eloróticos desmaiam ao ver o animal tombar com as artérias abertas pela estocada, até que, em golpe de misericórdia, a *puntilla* certeira lhe intercepta a medula, no nó vital, paralisando-o para sempre. E toda essa gente bondosa se regala de comer carne, sem lhe importar como morrem as vitimas! Grande parte dela morre por matar na caça: outros ainda, «por dá cá aquela palha», são capazes de matar um semelhante...

São falsos os argumentos dos seus detractores.
Humanidade?! Não.

Hipocrisia! Mentira! Internacionalismo!
Humanidade?!

Nos países que dizemos mais cultos há os combates de galos, animais que se críam, que cuidadosamente se seleccionam, que se armam com afiadas facas nos esporões e que, postos frente a frente, se ensanguentam e matam à vista de multidões delirantes!

Nos países mais civilizados há a caça ao veado, ao javali, às lebres e toda a outra caça, com esperas, com ciladas, com furões, com dentadas de cãis, facadas e tiros!

Humanidade?!

E nenhum de nós sabe que se tenha proibido ou feito guerra, em parte alguma, ao uso saborosíssimo das cadelinhas para arroz, dos mexilhões, das ostras e dos camarões.

Pensem no suplício atroz que quotidianamente nos mais pacatos lares se inflige aos pobres bichinhos, que nem criação, nem sustento, alguns dêles nos custam!

Panela com água, para dentro com êles vivinhos, lume por baixo e... nem ao menos o recurso para os pobresinhos da confissão desejada... ¡Peor do que a Santa Inquisição!

Na Roma antiga abriam-se as jaulas às feras nos circos e indultavam-se os condenados à morte que as vencessem!

Quem nunca tomou parte ou assistiu a corridas às lebres, a caçadas de veados e javalís, saiba que o remate, o fim sem o qual não se fariam tais diver-

timentos é o espectáculo da luta, do sangue e da morte! Ai das caçadas em que as trombetas não tocam e quando as trombetas tocam o «halali» todos acodem ao chamamento, todos vão ver os trofeus da chacina!

Excepção feita à pequenina nota da morte horrorosa dos mariscos, *praticada com hediondo cinismo e covardia* — nós uns gigantes contra pigmeus inermes e inofensivos — e só comparável em atrocidade aos feitos de armas das nossas cosneiras na matança das galinhas e dos perús, eu quero apenas dizer-vos isto, que todos sabemos e mais uma vez mostra a propriedade do título que dei à minha palestra, dizer-vos:

A humanidade vibra com o espectáculo da luta, do perigo, do sangue!

Todos nós corremos para ver um incêndio, aonde não vamos na intenção de acudir e só prejudicamos dificultando os serviços dos bombeiros.

Todos nós espreitamos pressurosos um desastre ou uma rixa e — honni soit qui mal y pense! — quantas vezes se voltam costas dizendo:

— Afinal não é nada! Só palavriado!

Só troca duns sopapos!

Muita parra e pouca uva!

Muita salsa e pouco peixe!

Com as toiradas assim também.

À falta da sensação forte do perigo bem visível e sem o desfecho racional e natural do espectáculo, vamos assistindo infelizmente ao voltar-lhe as costas.

Toiros embolados, peitos nos cavalos, proibiçāo da morte do toiro, eis, a meu ver, as punhaladas no espectáculo bem peninsular e portuguesíssimo, que como nunhum outro tem cor, alegria e beleza escultural!

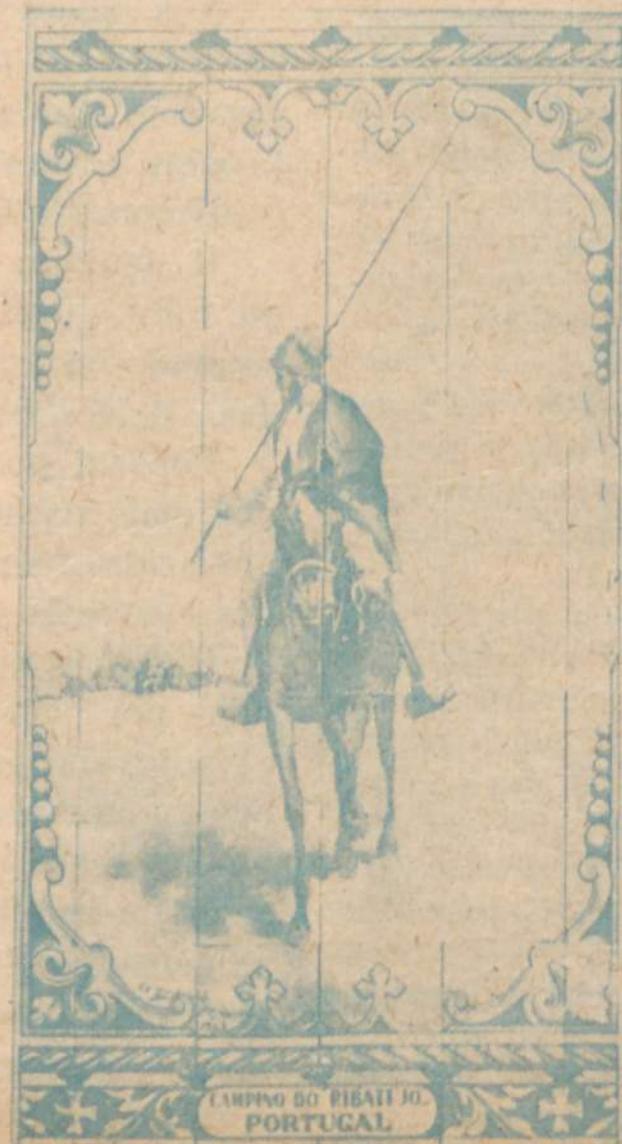
Um toiro grande, bravo, lindo por natureza, a investir com um cavalo, que tem em cima um homem, sempre uma tōrre, com a rapidez do relâmpago o encontro, tudo atirado de cangalhas e quantas vezes em peso para cima e até para dentro dum trincheira, tudo ensanguentado, desfeito num golpe e no mesmo instante um Guerrita, um Bombita, um Machaquito, um Gallito, um Belmonte, um homem vestido de sēda e oiro esbelto e sereno brincando deante da morte nas hastes finas dum toiro a fazê-lo voltear, a dominá-lo, como se fôsse coisa facílima!

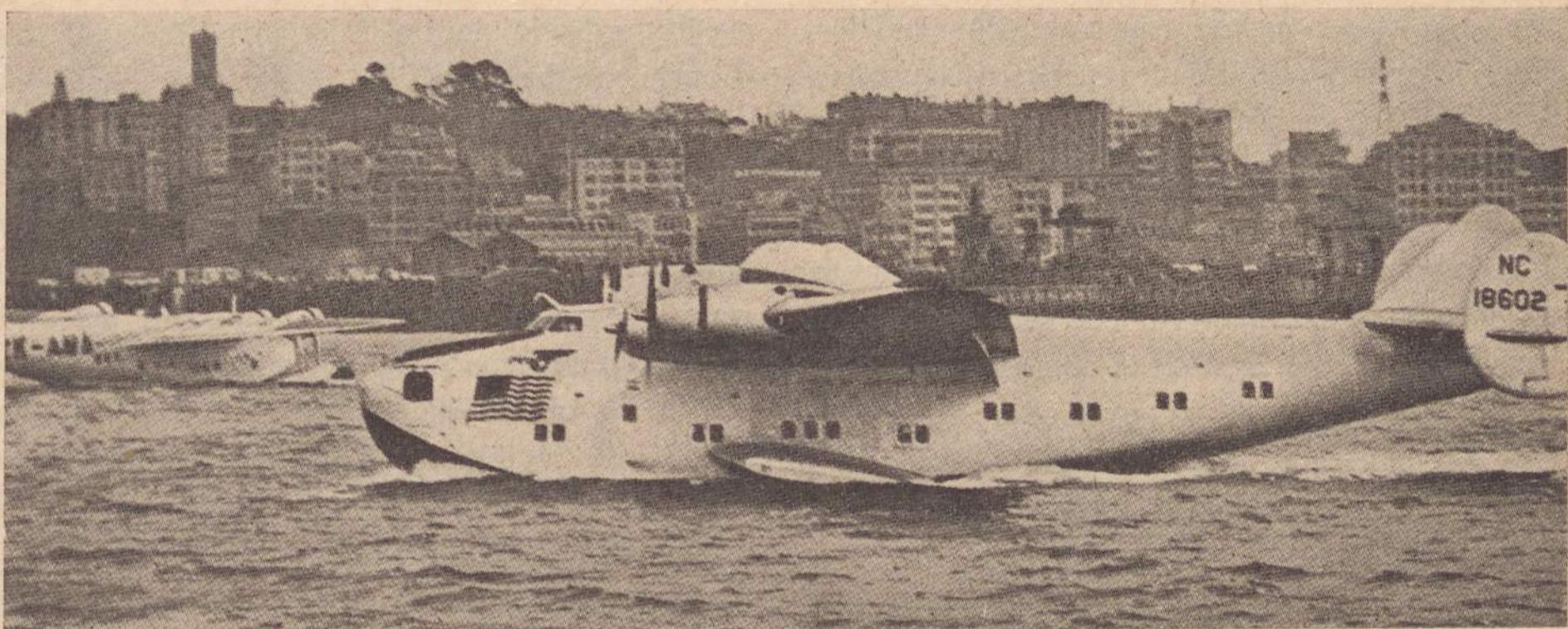
É neste contraste, tanto maior quanto mais flagrante for, é nesta expectativa cheia de emoção pelo que vai acontecer, que está o encantamento da festa, o grande e natural interesse do público.

Os toiros embolados, a aboliçāo da sua morte na praça, são coisas que fazem desaparecer tudo isto, como é intuitivo e também porque não havendo esta finalidade, também não existe a necessidade verdadeira de dominar o toiro e tudo se transforma em encontrões e correrias, mais ou menos cómicas, saltos e trambulhões para dentro da trincheira e na própria arena, mais ou menos arnica, coisas de que nos dão a visão caricatural os «Charlots & Companhia».

Minhas Senhoras! Meus Senhores!

Está consumado o crime, vou pôr ponto final nesta pequenina palestra, torno a lembrar-vos o ditado «Casa roubada... trancas à porta» e se com êle consegui não vos aborrecer, vós tendes por direito de conquista mais um motivo grande para o meu agradecimento.





O novo avião transoceânico de passageiros e correio que faz as novas carreiras entre S. Francisco e Auckland

Linhos Aéreos

Pelo Capitão-Aviador HUMBERTO CRUZ

QUANDO a gente pega num livro, nacional ou estrangeiro, daqueles que nos relatam as nossas múltiplas glórias nos campos imensos da actividade humana sentimos um natural orgulho da nossa estirpe.

Assombram a nossa sensibilidade, a grandeza dos feitos, o desbravamento das terras, a victória nos mares, a evangelisação dos povos, numa ânsia sagrada de bem servir a humanidade, através das idades.

Fômos grandes, e, embora tenhamos de considerar que a vida dos povos se define por uma série de acontecimentos que nem sempre se mantêm com elevação, não é descabido julgar que a essência do poder duma raça não se perde num estiolamento total. Nas grandes crises que todas as nações atravessam, vive a esperança de melhores dias que tornem a trazer ao nível elevado o florão deslumbrante do espírito nacional.

Portugal deu ao Mundo páginas de história cujo brilho ilumina o orgulho dos seus filhos. Não temos pois o direito de nos apoucarmos quando sentimos que a seiva parece faltar para alimento de novas acções.

Se nos apercebemos que ela nos falha é nosso dever dar-lhe vida, revigorá-la, antes que a descrença nos inferiorise.

Não pode haver um português que sucumba mesmo quando o ambiente que o rodeia se apresenta mesquinho e frouxo.

Muitas vezes, nos peores lances, basta um arranco de patriotismo para exaltar as virtudes que pareciam adormecidas.

A consciência da nossa própria personalidade pode empalidecer, mas não morre, porque a razão da sua existência firma-se em oito séculos de história.

No decorrer do tempo tudo varia na aparência e, sem nos permitirmos profundar um assunto de alta transcendência, como seja o estudo das diversas épocas e suas características, não é difícil a qualquer sêr pensante ajuizar qualquer pormenor do todo que dá vulto e valor à nacionalidade.

É o que eu me atrevo a fazer: bulir com um pormenor — a Aviação.

Ela é hoje um elemento de trabalho que oferece aos lutadores, aos que nascem para cumprir, um esplêndido campo de vitórias. O domínio

do espaço leva o homem a vencer distâncias, destacando as suas possibilidades perante o juizo de novas eras.

Quer seja para servir os seus interesses comerciais e industriais, quer seja para defender os seus direitos, para salientar o seu esforço, para marcar a sua soberania, para muito ela serve as nações que mantêm as suas fronteiras como baluartes da independência. E quando os povos se espalham por regiões da orbe num liame imperial, é ela ainda o meio que mais aproxima os territórios que parecem estar longe.

Nas relações que enlaçam as pátrias em amigáveis comunidades de interesses de toda a ordem, honestas e respeitosas, é também a aviação que presta o melhor serviço.

É pois, já hoje, a aviação, um elemento que merece cuidado trato e desenvolvimento para defeza do bom nome daqueles que o herdaram glorioso e o desejam manter com dignidade.

A nossa terra, extensa e dividida pelos cantos do Mundo, vinculada por acções do mais extraordinário fulgor, não pode dispensar os altos préstimos da aviação para melhor se sentir na grandeza dos seus pergaminhos.

De Norte a Sul da Metrópole têm de ser montadas as precisas e rápidas ligações aéreas.

Para além fronteiras, em permuta com outros povos, que já hoje mantêm o seu tráfego aéreo, terão de ir os aviões de Portugal, com tripulações portuguesas.

Já se vai sentindo alguma coisa nos céus das duas grandes províncias africanas; é preciso, agora, ligá-las com a Mai-Pátria.

É indispensável montar as linhas aéreas de longo curso que liguem as mais diversas e distantes parcelas do Império.

E, como nem tudo se faz a um tempo, embora muito já devesse estar feito, aceitemos, como um bem, a notícia que nos deram os periódicos de que

em breve se iniciará a linha aérea Lisboa-Luanda-Lourenço Marques.

Muito se propalou já, mas, como disse o grande pensador António Vieira «as palavras ouvem-se, as obras vêem-se; as palavras entram pelos ouvidos, as obras entram pelos olhos; e a nossa alma rende-se muito mais pelos olhos que pelos ouvidos». Aguardemos pois que para além das palavras surjam as obras que darão aos nossos desejos o sentido da realidade que há tanto tantos ambicionam, todos quantos, mais servem a sua terra que os seus sequiosos bolsilhos.

É ainda o grande mestre que nos diz: «palavras sem obra, são tiros sem bala; atroam mas não ferem». Sobeja-me autoridade moral para citar as frases do grande prosador.

Comecei com obras para continuar com palavras o serviço que me impuz para não passar por este Mundo como arranjista de situações pessoais.

De cabeça bem erguida, gosto de falar claro:

Portugal precisa de caminhar com obras que prolonguem a sua história sem lacunas que envergonhem a nossa geração.

A montagem das linhas aéreas de longo curso é obra de vulto a que não faltarão dificuldades, mormente hoje que o mundo se debate em lutas que tudo dificultam, para aquisição dos meios e execução dos trabalhos.

As linhas aéreas são indispensáveis e os obstáculos também se vencem, assim os enfrentem aqueles que tenham mais méritos para o fazer, do que atrevimento ou padrinhos para se aconchegarem às fontes que seduzem a sua sede de proventos.

Tenhamos fé! O que vem tarde ainda pode servir, porque, como diz a sabedoria do povo, «mais vale tarde do que nunca».

Tenhamos fé! Portugal em breve poderá sentir o júbilo grandioso de ver a sua bandeira levada pelos seus aviões às terras que o direito de uma civilisadora conquista lhe legou, confiante no seu poder de protecção e na honra do seu patriotismo.



"A VOZ DO OPERÁRIO"

*e as festas comemorativas
da seu 58.^º aniversário*

P o r A . C U N H A C O R R E A

A simpática instituição «A Voz do Operário», com as suas diversas secções de beneficência, instrução, cultura, cinema, etc. é daquelas obras imorredoiras, modelares e completas que constituem, bem visivelmente, o cunho prodigioso do carácter, da energia e da boa vontade do povo português. É uma obra que começou modesta e apagadamente. Vingou, cresceu, com o correr dos anos, e hoje é, sem dúvida, a melhor organização, no género, em Portugal.

Baseada nos mais amplos liames da fraternidade humana, «A Voz do Operário» estava, desde o princípio, destinada a ser uma grande obra. Os seus 58 anos demonstram, realmente, que o trabalho dos fundadores tem sido bem compreendido e ampliado pelas sucessivas direcções que superintenderam, no correr dos tempos, aquela modelar instituição.

Para comemorar mais um aniversário — o 58.^º — resolveu a actual direcção de «A Voz do Operário» levar a efecto uma série de festas interessantíssimas, que denotam, sobretudo, com inteligência, gratidão e homenagem a quantos se esforçaram por engrandecer aquela excelente obra. A seguir damos o programa dessas festas, em que o leitor verá, como nós, o que elas representam de belo e grande:

Às 14 e 30 do dia 9 houve recepção ao Chefe do Estado, pronunciando algumas palavras de boas vindas o presidente da assembleia geral, sr. Agostinho de Carvalho. Procedeu-se à inauguração oficial do Centro Extra-Escolar n.^o 7 da «Mocidade Portuguesa», tendo havido uma demonstração de ginástica, jogos e sinais, por elementos da «M. P.».

Na segunda-feira, 10, realizou-se, pelas 16 horas, uma visita de representantes da Imprensa, e pelas 21 horas um sarau desportivo organizado pelo tri-semanário «Os Sportes», seguido dum concerto por uma banda de música.

O dia 11 foi dedicado à T. S. F., fazendo palestras em diversos postos os srs. Agostinho de Carvalho, Fernando Rau, António Zacarias da Silva, Eduardo Lopes Leal e José Gregório de Almeida, membros dos corpos directivos e algumas comissões. Às 21 horas, começou a «Hora de arte» que a

direcção da Emissora Nacional organizou e que começou com uma palestra proferida pelo sr. Raúl Esteves dos Santos, presidente da comissão administrativa, intitulada «A história do vintém encantado».

O dia 12 foi destinado às instituições de assistência, beneficência e benemerência do distrito de Lisboa, cujos representantes visitaram o edifício às 16 horas. Às 21 horas, foi exibido o documentário cinematográfico «A Voz do Operário», seguindo-se uma conferência pelo sr. dr. António Emílio de Magalhães, director da Liga de Profilaxia Social, e um recital de canto.

O dia 13 foi dedicado à confraternização das crianças das escolas primárias de Lisboa, às 13 e 30, falando o sr. António Zacarias da Silva, secretário dos Serviços de Instrução, e havendo um programa desempenhado pelos alunos da escola privativa n.^o 1 e uma merenda às crianças.

O dia 14 foi dedicado às casas regionais, aos grémios e aos sindicatos nacionais que visitaram a sociedade às 16 horas. E às 21 horas realizou-se uma festa organizada pelos alunos da Escola Comercial, seguida por um concerto.

O dia 15 foi o da saudade. Às 15 e 30, houve romagem dos corpos gerentes, deputações de alunos e funcionários, ao Alto de S. João, onde estão os restos mortais de Custódio Braz Pacheco, o mais representativo dos fundadores, e Francisco Mendes Contreiras, benemérito que à Sociedade legou um importante donativo. Às 21 horas foram inauguradas duas lápides evocativas da memória de Júlio Silva, apóstolo do movimento associativo português e antigo presidente da assembleia geral de «A Voz do Operário», e Francisco Mendes Contreiras, grande benemérito. E às 21 e 30, procedeu-se à inauguração da sala destinada à Associação dos antigos alunos de «A Voz do Operário», começando às 22 horas um sarau de homenagem aos antigos alunos.

O dia 16 — último dia das festas — é dedicado à Federação das Sociedades de Recreio, havendo, às 15 horas, sessão solene, com recitativos, e concerto por uma banda de música.

Não podemos deixar de fazer referência especial ao «dia da Imprensa», em que foram recebidos, cordialmente, os jornalistas, na sede de «A Voz do Operário». Depois de visitadas as diversas e numerosas dependências daquêle magnífico edifício, onde se notou em tudo boa ordem, higiene e conforto, foi oferecido um copo de água aos jornalistas, tendo-se trocado vários brindes e ovacionado os corpos gerentes de «A Voz do Operário», ali presentes.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se fez representar por um dos seus redactores, desejando à «A Voz do Operário», num futuro muito longo, as prosperidades que merece, justamente, agradece a gentileza do convite que lhe foi dirigido para assistir às comemorações festivas do seu 58.^º aniversário

Vida Ferroviária

Sociedade de Instrução e Beneficência dos Ferroviários de Angola-Luanda

Esta simpática instituição angolana teve a gentileza de nos comunicar o resultado das eleições dos corpos gerentes para o ano de 1941, realizadas em assembleia geral de 28 de Dezembro de 1940, que são como se segue:

Assembleia Geral — Presidente, Manuel José Ferreira; 1.º Secretário, Júlio da Silva; 2.º Secretário, José Ribeiro da Silva.

Conselho Fiscal — José Daniel de Sá Lemos; José Carlos Teixeira do Carmo, e Joaquim da Rocha Júnior.

Direcção — Efectivos: Presidente, Luís António Rodrigues Pereira; 1.º Secretário, Fernando Alves de Sousa; 2.º Secretário, Alberto Mendes; Tesoureiro, Manuel da Cruz; Vogal, António Pinto. Suplentes: Primeiro, José Touret; Segundo, Francisco António Gonçalves; Terceiro, António Salvado de Barros; Quarto, Emílio Augusto Pires.

Viagens e Transportes

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro fez publicar um horário provisório da linha do Vale do Côrrego, que entrou em vigor no dia 12 do corrente e que é o 3.º aditamento ao cartaz horário C. H. 37, e que substitue todas as circulações anunciadas no cartaz anterior n.º 37 e seus 1.º e 2.º aditamentos.

Emprêsa Mineira do Lena

A Emprêsa Mineira do Lena acaba de ser superiormente autorizada a reabrir a sua linha ao tráfego de mercadorias, após um largo período de intervalo. A linha férrea do Lena, vem de novo prestar excelentes serviços aos concelhos da Batalha e Pôrto de Mós, ligando-os à linha de Oeste, na Estação de Martingança.

Estão por êsse facto de parabéns as populações interessadas. E quando a Emprêsa conseguir terminar a construção da linha até ao norte, muito mais beneficiará uma das regiões mais populosas e ferteis do país.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Os nossos mortos

TENENTE-CORONEL JOSÉ CARLOS
BOTELHO MONIZ

No dia 10 do corrente mês faleceu, na sua residência, o sr. Tenente-Coronel José Carlos Botelho Moniz, que deixou larga e honrosa fôlha de serviços no exército, sobretudo como oficial colonialista. Entrou em várias campanhas da nossa Guiné e desempenhou altos cargos em Angola, Moçambique e Timor. O seu timbre militar fizeram-no merecedor da Tôrre e Espada, além de inúmeros louvores e condecorações que, com a máxima justiça, alcançou na sua exemplar vida de heróico oficial português.

O seu amor e o seu zêlo pelas coisas mais altas da Pátria e pelo bom nome de Portugal alcançaram-lhe, na sua fôlha militar, o seguinte louvor: «Coragem, dedicação, valor militar».

O funeral, com a comparecência de numerosas pessoas, realizou-se no dia 11 da Capela do Cemitério dos Prazeres para jazigo de família. Estavam presentes os senhores: general Amílcar Mota, representando o sr. Presidente da República; tenente-coronel Esmeraldo de Carvalhais, que representava os srs. ministro e subsecretário de Estado da Guerra; Perry de Linde, pelo sr. governador civil de Lisboa; generais Vicente de Freitas; Daniel de Sousa, que representava a Liga dos Combatentes da Grande Guerra, da qual é presidente; Amílcar Pinto; Júlio de Aguiar Júnior; Freitas Soares; Domingos de Oliveira; Pereira Lourenço; Viriato da Fonseca, e Couceiro de Albuquerque.

Estavam também representados o jornal *A Voz* e a revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, esta pelo seu Director, sr. Carlos d'Ornellas.

A tôda a família enlutada, em especial ao sr. Major Jorge Botelho Moniz, apresentamos sentidos pêsames.

JOSÉ DUARTE COSTA

Por lapso, na notícia que demos, no número anterior, da morte do nosso camarada José Duarte Costa, faltou mencionar que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e o seu Director, sr. Carlos d'Ornellas, se tinham feito representar no funeral pelo redactor António Cunha Corrêa Jr., também amigo pessoal do falecido.

José Duarte Costa, que trabalhou, durante muito tempo, em vários jornais e revistas, exercia, actualmente, o cargo de redactor-principal na revista *Alma Nacional*, onde grangeou as melhores simpatias, e onde, como não podia deixar de ser, foi profundamente sentida a sua morte.

AFONSO XIII

A MORTE DO ÚLTIMO REI DE ESPANHA

Faleceu, em Roma, no dia 28 de Fevereiro, o Rei Afonso XIII, de Espanha. Com a sua morte desapareceu não só um grande monarca, não só um grande diplomata, mas também um dos maiores espanhóis que a nação vizinha tem tido ao seu serviço. A História de Espanha, nestes últimos trinta anos, tem-no como figura central. Figura enorme, nascida num período dos mais intensos e dolorosos de Espanha, Afonso XIII, teve, desde a



D. AFONSO XIII

sua juventude até à hora da sua morte, de lutar contra a adversidade e os perigos que ameaçaram não só o regime como também o património do reino. Depois da guerra com a América e a perda conseqüente de Cuba e das Filipinas, surge o problema interno, com as questões que dividiam a Espanha: a catalã, a militar, a religiosa e a social. Vem em seguida a questão de Marrocos e, finalmente, em 1931, é proclamada a República.

Afonso XIII visitou por duas vezes o nosso país, a primeira, em 1903, sendo rei D. Carlos, e a segunda em 1909, quando reinava D. Manuel II.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da agência, em Lisboa, dos Caminhos de Ferro Alemãis, recebemos um volumoso e artístico calendário para 1941, editado pela «Deutsche Reichsbahn». As suas ilustrações dão-nos os múltiplos aspectos da actividade e do progresso dos caminhos de ferro na Alemanha.

Agradecemos o exemplar oferecido à nossa Redacção.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Março de 1891)

Linhas portuguesas

Loanda a Ambaca. — Foi pedida pela companhia autorização ao governo para a abertura á exploração da 4.^a secção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, na extensão de 40 kilómetros.

Com a abertura de mais este troço, fica esta linha sendo explorada n'uma extensão de 180 kilómetros, muito proximo já da riquíssima região dos concelhos de Cazengo e Golungo Alto, e outros onde estão armazenadas as colheitas de café e outros generos, dos annos de 89 e 90, que não teem podido descer á costa por falta absoluta de carregadores.

Os trabalhos nas restantes secções da linha vão muito adiantados, não se poupando a companhia a despesas, para, no mais curto prazo, finalizar este importantíssimo melhoramento, que será d'um incalculável benefício para aquella nossa importantíssima província, e que em pouco tempo fará progredir espantosamente o commercio do interior, com o littoral e a metropole.

Estação do Rocio. — Segundo parece, na proxima semana serão transferidos para o 1.^o e 2.^o andar do edifício do largo do Camões, parte dos escriptorios da Companhia Real que funcionam no cais dos Soldados.

O conselho da administração e a direcção geral ocuparão os aposentos do centro do 1.^o andar e os da ala do sul; segue, para o lado do pateo do Duque a Contabilidade geral e thesouraria. Na ala direita é installado o serviço do tráfego tornejando para a face que defronta com o anexo em construção. No 2.^o andar tomará logar o serviço de Construção.

A Fiscalisação e a Estatística ficam por enquanto no Caes dos Soldados. Os serviços de Exploração, Movimento, Tracção e Via ficam ali em diffinitivo.

Pessoal da Companhia Real. — O sr. Camillo Thirobois, engenheiro chefe do serviço do Material e Tracção, em virtude de modificações introduzidas nos serviços de exploração deixou de fazer parte do pessoal da Companhia, sendo suprimido o logar que ocupava, e em que, por sua competencia e assiduo trabalho, prestou muito bons serviços.

O sr. Carlos Henriques Albers, engenheiro do corpo de Engenheiros d'Obras publicas, foi nomeado Engenheiro Principal do serviço de Material e Tracção com as atribuições que competiam ao engenheiro chefe.

O sr. Antonio Carlos Roma Barbosa, foi exonerado do cargo de engenheiro addido aos trabalhos de estabelecimento da 2.^a via de Leste, afim de passar a outra commissão extraña aos serviços da Exploração.

O sr. António Carrasco Bossa, engenheiro adjunto do serviço da Fiscalisação da Construção da linha de Plasencia a Astorga, foi nomeado Engenheiro Adjunto ao serviço da Exploração junto do Engenheiro Chefe.

Mormugão. — O rendimento d'esta linha, na semana finda em 31 de janeiro do corrente anno foi de 9:538 rupias, provindo 1:191 do movimento de passageiros e 8:367 do tráfego de mercadorias.

Na semana correspondente em 1890 havia o rendimento attingido a importancia de 10:657 rupias. Houve, pois, em relação ao corrente anno, uma diminuição de 1099 rupias.

Número de trens milha, 2:202.

Ecos & Comentários

Por SABEL

O temporal de Fevereiro

UMA grande tempestade, uma das maiores de que há memória, devastou o país de norte a sul, causando prejuízos consideráveis. E à hora em que escrevemos esta nota, ainda o inverno, dos mais chuvosos destes últimos anos, parece que tão cedo não apresentará as suas despedidas. E o sol, este próprio sol de Portugal, só de tempos a tempos, fugidamente, nos traz a vaga promessa da primavera desejada.

Em favor das vítimas do temporal, o Diário de Notícias, abriu, em boa hora, uma subscrição, que se avoluma de dia para dia. E o Governo concedeu importantíssimas verbas para obras de reparação urgentes. E como a certos males sempre sucedem compensações, se temos, por um lado, a lamentar prejuízos enormes, também temos a registar por outro lado o eprêgo de actividades novas e a colocação de artigos de construção civil. E acima de tudo há que registar o sentido de solidariedade humana, que é uma das mais nobres características do povo português.

Empresas modernas

VIO para o Teatro da Trindade uma companhia de Zarzuela com meia dúzia de artistas bons e três dúzias de figurantes, que deixam muito a desejar.

Mas o que nos obriga a escrever estas linhas não é a qualidade nem a quantidade de artistas, mas sim a falta de correção da Empresa que, por falta de critério, tem sido alvo de protestos e ataques aos seus incorrectos actos.

Nem escapam os anúncios nos jornais, onde mencionam 2.º em lugar de 6.º récita de assinatura, obrigando os assinantes a telefonar para o teatro, donde recebem como resposta: «não sabemos nada».

Chega a Empresa a anunciar para o dia seguinte determinada peça e logo aparece nos jornais da manhã uma outra zarzuela, e com uma facilidade extraordinária fazem transformações pasmosas.

Pergunta-se na Secretaria da Empresa em que dias são as récitas de assinatura e não sabem, isto à noite enquanto decorre o espectáculo, mas lendo os jornais da manhã, lá encontramos um tóscio anúncio, que nem sempre vem em condições, e novamente se torna necessário recorrer ao telefone, que também pouco ou nenhum resultado dá. E mudam, transformam e alteram, e só anunciam no próprio dia, enfim um sem número de disparates que são próprios de uma organização desorganizada.

Não há quem meta na ordem as pseudo-emprésas que brincam com o público como quem brinca com crianças?

E aquela «claque» que está mal ensaiada e que rompe a dar palmas quando o tenor desafina?

Emfim, um pavor!...

A PAPELEIRA PORTUGUESA, L.^{DA}

CONCESSIONÁRIA EXCLUSIVA PARA A VENDA
DOS PAPEIS DA COMPANHIA DO PAPEL DE GOIS



COMISSÕES CONSIGNAÇÕES

Rua do Crucifixo, 58 a 66

TELEFONE 23702

LISBOA

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por UM ESPECTADOR

O QUE FOI O CARNAVAL NOS TEATROS?

A parte dois espectáculos, o resto não passou de um pretexto para o público se divertir. As empresas, à exceção de duas, apresentaram espectáculos vistos e revistos, à mistura com revistecas em um acto, que não aumentaram nem diminuíram os créditos dos autores. Sigamos por ordem alfabética.

APOLÓ

A grande paródia da época carnavalesca foi sem dúvida a estreia da peça do Apolo. Anunciada para 6.ª feira 21 de Fevereiro, foi depois adiada para o dia 22 do mesmo mês, sábado gordo. Jantou-se à porta do teatro, à hora do espectáculo uma multidão ávida de assistir à representação da peça. Mas novamente foi adiada para domingo gordo, em «matinée».

Parece que estão em moda agora as primeiras representações terem lugar em «matinée». Já o mesmo sucedeu com a reposição da «Bisbilhoteira».

O público jantou mais cedo e dispôz as suas coisas para ir ao Apolo e depois, como não houve espectáculo, uns foram à bilheteira buscar o dinheiro, outros aguardaram com anciadade a «matinée» do dia seguinte.

Foi uma riquíssima partida de Carnaval que a emprêsa pregou ao público, que, àquela hora, já não podia ir para parte alguma, visto que, sendo sábado gordo, dificilmente arranjaria lugar em outra casa de espectáculos teatrais.

Emfim foi uma grande paródia. E tem graça, porque a revista tem o mesmo nome.

No domingo, às 16 horas da tarde, estava o teatro literalmente cheio, mas sómente às 16 e quarenta e cinco minutos começou o espectáculo.

Valeu a pena esperar. Quem ficou prejudicado foi quem esteve na bilheteira a trocar os bilhetes por dinheiro.

A revista «A Grande Paródia» tem 2 actos e 17 quadros,

e é da autoria de Fernando Santos, Almeida Amaral & C.º, com música de Raúl Ferrão. É claro que a «Companhia» são Alberto Barbosa e Vasco Santana.

Assim, o velho teatro da Rua da Palma, substituiu no cartaz a opereta «Colete Encarnado» por uma revista que está destinada a alcançar um grandioso sucesso, se atendermos ao êxito com que foi recebida. Logo de entrada o público fica satisfeito pela maneira como é apresentado o primeiro quadro.

Depois sucedem-se ininterruptamente e muito bem intercalados os números cómicos, sentimentais e de fantasia, em grande abundância de maneira que o espectador não tem tempo nem para descansar de rir, nem para limpar uma lágrima furtiva, nem de se distrair do que está vendo e ouvindo.

Todas as cenas, números e quadros estão muito bem doseados, mostrando à evidência que o povinho português aprecia muito mais o «bacalhau cosido com batatas» ao «bacalhau au gratin». E isto de fantasia precisa de ter «palavrão» que entretenha o público, caso contrário, mostrar sómente as pernas das «raparigas» não chega.

Ora «Grande Paródia» tem tudo quanto é preciso para agradar e pode dizer-se que marcou nos anais do teatro ligeiro um grande passo em frente e daí o sucesso retumbante que teve na estreia e que certamente se repetirá nas noites seguintes.

É claro que há uns dois ou três números que podem e devem ser suprimidos, não só porque a revista está muito grande para duas sessões, como porque a sua supressão não aumenta nem diminui o valor do espectáculo.

Muito bemposta em cena e magnificamente interpretada, «Grande Paródia» pode considerar-se como modelo de novas revistas que venham a fazer-se e não admira, se atendermos a que os autores, conhecem perfeitamente os gostos do público.

Mirita Casimiro mostrou mais uma vez que é um elemento preponderante e indispensável neste género de espectáculos. Tão depressa ataca a nota alegre e cómica, como a sentimental. E se não veja-se o número do «gavroche-ardina». Que perfeição de trabalho! Pena foi que o maestro não tivesse compreendido que o número era descriptivo e como tal não devia ter sido repetido. Estou convencido que este «escapanço» da primeira representação, não voltará a dar-se.

Também gostei de ver Mirita Casimiro dançando esplendidamente a «valsa apache» com Janau, e da interpretação que deu aos outros números que lhe couberam.

Vasco Santana foi colossal de graça e de comicidade. Fez

rir a valer, sem recorrer a esgares ou palhaçadas. O seu «Pingado» é um grande número, como bom é o do «Magala». Este último apesar de várias vezes o obrigar a silêncio, conseguiu despertar as gargalhadas estridentes, sómente pela maneira como él olhava. Tendo arranjado um magnífico tipo e uma óptima caracterização, a sua comicidade foi depois prejudicada pelo dueto com Ema de Oliveira. O número já de si é grande e o efeito produzido pela «cantoria» desfez um pouco o da comicidade.

São êstes dois elementos «Mirlita» e «Vasco» os que mais têm que fazer, e bastariam as suas râbulas e as suas interpretações, para justificar o êxito do espectáculo.

Os restantes artistas que vou citar pela ordem do programa contribuíram, dentro das fôrças, para dar alegria e vivacidade aos vários números que lhes foram distribuídos, a que as «girls» e os «boys» imprimiram dinamismo, juntamente com as «Sister's Alcobia» duas eximias patinadoras que trabalham muito bem, apesar de ser muito pequeno o espaço de que dispunham num palco cheio de cenários.

Joaquim Prata correto no Professor de Geografia. Barroso Lopes engraçado nas «Palavras cruzadas». Abílio Alves recitando bem o Zé Povinho. Zulmira Miranda emprestando a sua voz cristalina à Mouraria. Reginaldo Duarte certo no Lingrinhas. Suécia Gonçalves elegante na Mademoiselle Si. Maria Cristina muito gentil, salientando-se na Festa da Uva, número muito a seu feito. Francisco Costa alegre no «Cock-Tail». Elvira Velez engraçada na «Mamã». Artur Rodrigues silencioso no «Reitor». Carlos Candeira atarefado no «Telefonista». Alberto Ribeiro cantou alguns números com a sua voz pastosa. Ema de Oliveira representando a seu modo. Alfredo Pereira, boa caricatura no «Americano». Júlia Gomes fina na «Mademoiselle Écran».

No programa figuram ainda dois nomes: Evangelina Bastos que não entrou no espectáculo e Tália Ferreira cuja presença me passou despercebida.

Manuel Santos Carvalho compadriou com mestria toda a revista, que foi ensaiada por Abílio Alves e Janou.

A música de Raúl Ferrão é muito bonita e alguns números bem arranjados e adaptados.

Todos os quadros são de belo efeito cenográfico, mas especializo o da «Serra da Estréla» e o final do primeiro acto, que é um verdadeiro achado e interessante pela ideia.

Em resumo, «Grande Paródia» é um grandiosíssimo espectáculo, que continua depois do Carnaval.

A V E N I D A

Intercalado com a «Tia Francisca» a que já me referi, estreou-se sómente para o Carnaval, a zarzuela «Duo da Africana», em português, servindo de complemento à peça «O Feitiço», de Oduvaldo Viana, e a revisteca «Folias Bregeiras» da autoria de Ribeirinho e Erico Braga.

A peça «Feitiço» é das tais que devia estar permanentemente no cartaz, pois o seu assunto é cheio de verdade às carradas e todas as mulheres, sejam quais forem as nacionalidades, deviam ir vê-la. Os ciúmes que elas têm, na sua maioria infundados, são a causa da desarmonia dos lares, onde deve sempre haver confiança e liberdade mútuas. E sómente à força de uma vontade dependente da inteligência, se conseguem dominar os nervos. É esse o «Feitiço».

Oduvaldo Viana escrevendo esta peça sobre o casamento que él compara à aquisição de um par de sapatos, mostrou que conhece bem o sexo fraco.

Não me alongo em considerações, porque a peça é já conhecida de muita gente, mas muitíssimo mais gente a devia ir ver, e por isso não devia sómente subir à cena na época carnavalesca.

Cremilda de Oliveira esplêndida na «avosinha» sensata

e conhecedora das coisas do mundo. Fernanda de Sousa muito bem na mulher ciumenta e «carraça». Laura Alves engraçada na criadita ladina e bisbilhoteira. Ribeirinho certo num papel cômico. Sacramento correcto. Madalena Sotto gentil, em curta intervenção. Alves da Costa consciencioso.

Aura Abranches magnífica de naturalidade, fazendo as tais passagens do riso para o choro e vice-versa com uma facilidade espantosa. Erico Braga muitíssimo bem num papel que lhe está a caráter.

Dispensava apenas o sotaque brasileiro, pois além de desnecessário, foi esquecido, às vezes, pelos artistas.

O «Duo de la Africana» foi encurtado. Com o grupo coral do Maria Vitória e muito afinado, servindo de fundo a esta conhecidíssima zarzuela, foi uma pedra de toque para o artista Erico Braga, que arranjou um belíssimo tipo e interpretou muito bem o personagem de empresário italiano. A descrição dos elementos que formam a «sua» companhia foi feita de uma maneira muito engraçada. O seu papel é difícil, pois foi todo falado em italiano.

Cremilda de Oliveira mostrou que ainda sabe cantar. As notas eram seguras, principalmente as graves. Lembrei-me tanta vez da «Viúva Alegre» que ela interpretava maravilhosamente. Aura Abranches foi engraçadíssima num papel cômico.

Ribeirinho, Alves da Costa, Mário Fernandes, Tarquínio Vieira, Fernanda de Sousa, Madalena Sotto, Laura Alves (com uma bonita voz), Laura Fernanda, todos correctos nos vários papéis.

Deixei de propósito para o fim o actor Fernando Pereira, especialmente contratado para cantar a parte de tenor.

Tratando-se como se tratava de um espectáculo de carnaval, não valia a pena ter ido buscar êste artista, pois na companhia existia Mário Fernandes, que dava perfeitamente conta d'este papel.

Tenho acompanhado a carreira d'este cantor, desde o tempo em que trabalhava na companhia Armando de Vasconcelos. Achei-o sempre pretencioso e de uma vaidade que não se justifica e muito o tem prejudicado.

Quando estava na companhia de Armando de Vasconcelos, ainda fez algumas coisas com geito, pouco a pouco, foi começando a cantar «pelo nariz» e o resultado é que para o fazer, faz um enorme esforço.

Diz él na peça «Duo de la Africana» que é por causa da «gola» que não pode cantar, e acrescenta que «fugiu de casa para ir para a Itália aprender a cantar, afim de poder seguir a mulher amada».

Como a peça foi representada do Carnaval, ainda se tolerou a sua interferência, fora disso era inadmissível. E lembrei-me que êste cantor fez parte do quarteto folclórico da Emissora Nacional, quando outros muito melhores, andam à boa vida!

A revistasinha «Folias Bregeiras» é um agradável passatempo.

C O L I S E U

Nesta vasta sala realizaram-se os espectáculos de Carnaval com a revista «Toma lá cerejas» da autoria de Fernando Santos, Lourenço Rodrigues e Almeida Amaral, musicada por Jaime Mendes e Vasco Macedo.

Tendo sido representada em Outubro de 1940 no teatro Apolo, parece que as «cerejas» enrijaram, tornando-as mais saborosas. Para as apanhar foi escolhido Carlos Leal, que para isso é um barra.

Juntamente com a revista misturaram-se uns números

da Companhia de Circo, à qual já me referi, dando um espetáculo monstro, igual ao tamanho do Coliseu.

MARIA VITÓRIA

A revista «Ora vai tu» e outras do mesmo jaez, constituíram os espetáculos carnavalescos.

NACIONAL

Foi com o «Conde-Barão» e a revista «Pudim de Pasteleiro» que se realizaram os espetáculos de entrudo. A primeira já me referi. A segunda é um passatempo agradável, talvez inferior à dos outros anos. Raúl de Carvalho, Vilaret, Palmira Bastos, etc., etc., etc., isto é, os restantes da Companhia cumpriram a sua obrigação entretenendo o público.

TRINDADE

A companhia de zarzuela representou várias peças. Tendo escolhido algumas do género «chico», seja-nos lícito dizer com a franqueza que me é peculiar, que uma delas foi muitíssimo mais bem representada pela companhia do teatro D. Maria II, no Carnaval de há dois anos. E eram artistas portugueses, a representar em espanhol e pertencendo a uma companhia de declamação. Dito isto, parece-me que está dito tudo. E, para chamar gente, ainda os cartazes e reclames diziam que as coristas e bailarinas vinham animar o baile. Fraca animação. R.I.P. ao carnaval no Trindade dêste ano.

VARIÉDADES

«A Bisbilhoteira», «O Noivo das Caldas», «O Costa do Castelo» e mais a «Valsa a prémio», uma revisteca sem importância de maior, apenas com o intuito de fazer rir e passar um bocado da noite.

* * *

Eis em resumo o que foi o Carnaval de 1941 nos vários teatros da capital.

ALVES DA CUNHA

Reaparece êste artista no Avenida. Está pois de parabens o Teatro Português.

Superior intérprete das obras violentas, é inquestionavelmente um actor de primeira ordem.

Oxalá que a sua actuação seja por largo tempo, e não venha outra vez a ser «corrido», para ser substituído por alguma companhia de «revista».

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL - 21,50 - «O Conde Barão».

TRINDADE - 21,50 - Companhia de Zarzuela Moreno Torroba.

APOLO - 20,45 e 23 - «A grande paródia».

COLISEU - 21,45 - Os ilusionistas Alvata-Barnum, canções e bailados.

MARIA VITÓRIA - 20,45 e 23 - «A Desgarrada».

VARIÉDADES - 20,45 e 23 - «O Anjo da Guarda».

Actualidades Cinemaftográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

CINEMA NACIONAL

O ano que corre oferece perspectivas prometedoras ao Cinema português. Mau grado as dificuldades do momento, trabalha-se afincadamente. Oxalá que seja no melhor sentido...

O documentário da Exposição Histórica do Mundo Português, cuja realização pertence a António Lopes Ribeiro, está em vias de conclusão.

Ele levará a todas as terras do Império uma visão completa da homenagem que a nossa geração prestou — com tanta dignidade! — à memória das que a precederam, contas dum Rosário que leva oito séculos a desfiar.

E todos os portugueses espalhados por esse mundo além terão finalmente ocasião de se certificar que não foi por lisonja que um estrangeiro ilustre afirmou que a Exposição portuguesa estava para as exposições feitas até agora, como um poema... para uma factura comercial.

Quanta saudade mitigada pelo Cinema feiticeiro!

Porque, como disse Alfredo Pimenta, não há saudade mais amarga do que aquela que se sente pelo que nunca se sentiu...

Os filmes de Actualidades apresentados pela SPAC durante o período das Comemorações dos Centenários serão reunidos numa única produção juntamente com alguns aspectos ainda inéditos.

Ficamos devendo um e outro empreendimento ao Secretariado da Propaganda Nacional, a quem são votados, por obra tão útil, justos louvores.

* * *

Brum do Canto continua a ser uma grande esperança do nosso Cinema.

Escrevemos «esperança» sem esquecer, bem entendido, a *Canção da Terra* e o *João Ratão* — que são duas «certezas». Mas do próprio exame destes filmes ressalta claramente a impressão que é lícito esperar mais e mais daquele realizador.

Meteu agora mãos à obra *Lobos da Serra*, da Tobis Portuguesa. O filme, que se encontra em plena elaboração, descreve a vida dum povoação junto da fronteira, através dum ação passada entre contrabandistas.

Leitão de Barros ocupa-se de dois novos trabalhos:

Ala, Arriba! com a colaboração de Alfredo Cortez, o feliz autor do «Tá Mar» e «Saias». Tem por tema a Póvoa do Varzim e os costumes tradicionais dos valentes poveiros. As autoridades locais dão o seu melhor concurso ao filme.

O outro trabalho é de índole histórica e chama-se *Maria da Fonte*. Carlos Selvagem, que teve recentemente um grande êxito no Teatro de D. Maria II com a «Eneruzilhada», encarregou-se do argumento.

Aguardamos com muito interesse a apresentação destes filmes, que se encontram já em curso.

Se o Cinema Nacional não é ainda, como desejariam, uma indústria de laboração contínua, caminha no entanto para essa finalidade.

Vem a propósito citar que o Governo concedeu recentemente à Tobis um empréstimo de 500 contos.

E não desejariam terminar sem um amável comentário aos descrentes, aos que entendem que não vale a pena porfiar, só porque as produções até agora apresentadas não atingiram nível suficiente para ser posto em confronto com o cinema americano.

Se a idéia desta comparação é já por si lisongeira... não deixa contudo de ser injusta, inteiramente descabida.

Com efeito, vejam os imensos recursos de que dispõe o

cinema americano, em capitais, aparelhagem, etc., etc., e sobretudo a longa experiência de que é dotado.

Pode causar admiração a alguém haver que registar tentativas que fracassaram, caminhos que se trilharam e depois se viu serem becos sem saída, intervenção de elementos incapazes de progredir, vocações erradas?

Julgamos inevitável um tal passivo; mas cremos poder inscrever no activo filmes que, apesar de tudo, não foram ultrapassados pelo cinema brasileiro, por exemplo, que dispõe de capitais avultados, ou mesmo por muitas produções espanholas e italianas, estas realizadas em excelentes estúdios.

De vagar se vai ao longe — ou Roma, Pavia... e a Quinta das Conchas não se fizeram num dia.

E não está provado — bem pelo contrário — que não seja uma necessidade imperiosa a existência do cinema falado em português, com carácter retintamente português.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Balalaika».
POLITEAMA - 21,30 - «Os médicos também casam».
TIVOLI - 21,30 - «Serás um homem».
SÃO LUIZ - 21,30 - «Tormenta a bordo».
CAPITÓLIO - Parque Mayer - 21.
ODÉON - 21,15 - «Coração dum trovador».
PALÁCIO - 21,30 - «Coração dum trovador».
CONDES - 21,30 - «Hotel do Norte».
OLÍMPIA - 20,30 - «Desfiladeiro tenebroso».
LYS - 21 - «As aventuras de Robim dos Bosques».
CHIADO TERRASSE - 21,15 - «As aventuras de Robim dos Bosques».
PARIS - 21 - «Sinfonia dos Trópicos».
EUROPA - 21 - «O primeiro amor da Gata Borralheira».
PALATINO - Rua Filinto Elísio, C. V.
ROYAL - 21,15 - «A Torre de Londres».
MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE-ARTE - 21 - «O primeiro amor da Gata Borralheira».
CENTRAL - 21,15 - Filmes seleccionados.
REX - 21,15 - «Meu marido investiga».

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Sujeitos à confirmação posterior, foram fornecidos à Imprensa alguns elementos representativos do tráfego transportado e das receitas arrecadadas pelo caminho de ferro de Moçambique, agora conhecidos. Esse tráfego acusa uma tonelagem total de 802.769, dos quais 264.895 de carga geral, 112.152 de minérios e 297.856 de carvão. A receita total foi de 576.055 libras, inferior ligeiramente à de igual período do ano anterior, que se elevou a 577.492 libras. O excesso das despesas sobre as receitas de exploração foi de 254.666 libras.

— A receita total dos Portos, Caminhos de Ferro e Camionagem de Moçambique, durante os três primeiros trimestres do ano findo, foi de Escudos 94.367.366\$53 e a despesa de 53.693.208\$85 acusando um saldo positivo de 40.674.117\$68.

O IDEAL DA PELE

GLYCOL



O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

**G
L
Y
C
O
L**

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

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



SÉLO DE GARANTIA

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

FRASCO 12\$00



DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E.

L I S B O A

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

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 37, II série, de 14 de Fevereiro, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por portaria de 4 do corrente mês, visada pelo Tribunal de contas em 8 :

Flávio José da Costa Borges, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido, precedendo concurso documental, à 2.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e do artigo 26.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 38, II série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por despacho de 11 do corrente :

Manuel Gorjão Fernandes Nogueira, engenheiro mecânico 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.

O «Diário do Governo» n.º 43, II série, de 21 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por despacho de 15 do corrente :

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

O «Diário do Governo» n.º 38, II série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, autorizar a cedência à Câmara Municipal de Oeiras, nos termos do artigo 3.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, de três parcelas de terreno, com a superfície total de 1:091^{m²}, 90, situadas na freguesia de Paço de Arcos, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, as quais foram declaradas sobrantes, por portaria de 17 de Maio de 1938, publicada no «Diário do Governo» n.º 118, 2.ª série, de 24 dêste mesmo mês e ano.

As referidas parcelas de terreno destinam-se à construção de uma rua paralela à via férrea de Cais do Sodré a Cascais, destinada a ligar a Avenida Patrão Joaquim Lopes com a Avenida Voluntários da República, em Paço de Arcos, incluída no projecto de urbanização da Costa do Sol, sendo a cedência do terreno efectivada mediante a indemnização a acordar entre a mencionada Câmara e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em conformidade com o disposto no citado artigo 3.º do decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 39, II série, de 17 de Fevereiro, publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

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 de 10 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 2 (Passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos preços especiais dos apeadeiros de Machados, Silveirona, Balancho e Caridade para as estações de Beja até Moura, Estremoz até Cabeço de Vide e de Évora até Reguengos, respectivamente.

O «Diário do Governo» n.º 40, II série, de 18 de Fevereiro, publica o seguinte :

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 13 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual as rubricas «Diatomite (farinha fóssil)», «Farinha fóssil (diatomite)» e «Tripoli em bruto ou em pó» passam

Segmentos

Multiplos

STEELCRAFT

CONTRA o consumo de óleo

PARA nova compressão

LISBOA:
Agência da
STEELCASA
Rua de S. Paulo,
29, 1.º, D.
Telefone 25571

PORTO:
Pierre Damaz
Rua Alexandre
Braga, 106
Telefone 4253

a disfrutar dos preços das tabelas n.os 12 e 8, aplicáveis respectivamente na antiga rête e na rête do Estado, subordinadas ao mínimo de peso de 100 quilogramas para as remessas parcelares ao abrigo da referida tarifa.

De conformidade com o disposto no artigo 3º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 13 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é baixado a 500 quilogramas o mínimo de peso a exigir para as remessas de ferro para precintas.

O «Diário do Governo» n.º 42, II série, de 20 de Fevereiro, publica o seguinte :

De conformidade com o determinado no artigo 2º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 4 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anulando a aplicação de preços reduzidos e o prazo especial de armazenagem gratuita na estação do Barreiro, estabelecidos pelo aviso ao público A n.º 400, de 24 de Março de 1934, para o transporte de palha prensada para exportação pela barra do Tejo.

O «Diário do Governo» n.º 43, II série, de 21 do Fevereiro, publica o seguinte :

De conformidade com o determinado no artigo 3º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, no qual se estabelece que só disfrutarão dos preços da tabela 17 as remessas de «cal comum em pedra ou em pó para usos agrícolas» que sejam consignadas a fábricas de adubos ou aos Grémios da Lavoura, nas condições que dêle constam.

O «Diário do Governo» n.º 11, III série, de 14 de Janeiro, publica o seguinte :

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL
ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida aos falecidos :

Furador reformado do Minho e Douro, Manuel de Sousa Pinto, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilita nesta data Emilia da Silva, viúva do aludido reformado.

Guarda reformado do Minho e Douro, Ezequiel Joaquim dos Reis, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam nesta data Maria Ferreira Monteiro e Carolina Ferreira, viúva e filha do aludido reformado.

Caldeireiro reformado do Minho e Douro, Manuel Paulino, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam nesta data Albertina Rosa, Everilda Rosa de Jesus, Sofia de Jesus, Alberto Paulino e Manuel Maria Paulino, viúva e filhos do aludido reformado.

Guarda de via reformada do Minho e Douro, Maria José, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se ha-



PODE HAVER OPINIÕES DIFERENTES SOBRE QUALIDADE DE CHARUTOS — MAS O PARECER É UNANIME QUANDO SE TRATA DE SABER QUAL A MELHOR MÁQUINA DE ESCREVER, NINGUÉM PÔE EM DUVIDA QUE É A

UNDERWOOD

AGENTES :

DUNKEL & ANTUNES, L.ª

RUA AUGUSTA, 56

LISBOA — TELEFONE 24251

bilitam nesta data Manuel Luiz, José, Elvira, Silvino, Prazeres e António, viúvo e filhos da aludida reformada.

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

O «Diário do Governo» n.º 13, III série, de 16 de Janeiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 690 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), capataz principal Manuel Guerreiro, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria da Encarnação Guerreiro, Francisca e Dionísia, viúva e filhas do mesmo.

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

O «Diário do Governo» n.º 18, III série, de 22 de Janeiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida à falecida pensionista n.º 2.070, Rita de Jesus Gazimba Lança, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Alice das Dores Lança Ramires, filha da mesma.

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

O «Diário do Governo» n.º 27, III série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

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

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1.251, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), aparelhador de 2.ª classe, António Norte, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Palmira Maria Norte e Palmira dos Santos Norte, viúva e filha do mesmo.

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

O «Diário do Governo» n.º 31, III série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida à falecida pensionista n.º 1.337, Maria do Carmo Pereira, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Maria José Vieira Borralho, filha da mesma.

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

O «Diário do Governo» n.º 25, III série, de 28 de Janeiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida aos falecidos :

Carregador na estação de Valongo, António Gonçalves da Cruz, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Ana Pereira do Vale, Marilia Pereira do Vale, José António Gonçalves da Cruz, Maria Fernanda Pereira da Cruz, Alberto e Joaquim Pereira Gonçalves da Cruz, viúva e filhos.

Carregador na estação de Pinhão, Manuel Moraes, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Delmira dos Santos Queijo Moraes e Maria Adelaide Queijo Moraes, viúva e filha.

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

A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

Horas	Ondas Curtas	Postos
17,45 às 18,00 . . .	25,49 m (11.720 Kcs) e 49,83 m (6.020 Kcs) . . .	DJD e DJC
19,32 às 19,45 . . .	19,63 m (15.280 Kcs) . . .	DJQ
20,45 às 21,00 . . .	25,49 m (11.720 Kcs) e 49,83 m (6.020 Kcs) . . .	DJD e DJC
23,00 às 23,15 . . .	19,63 m (15.280 Ksc) e 26,16 m (10.290 Kcs) . . .	DJQ e DZC
1,00 à 1,15 . . .	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs) . . .	DJQ e DZC

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias uteis)

Horas	Ondas Curtas	Postos
21,30 . . .	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs) . . .	DJQ e DZC
22,30 . . .	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs) . . .	DJQ e DZC
1,15 . . .	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs) . . .	DJQ e DZC

O «Diário do Governo» n.º 38, III série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 418, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), serralheiro de 1.ª classe, João Inácio Nunes, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Georgina Cordeiro Nunes, Alfredo, Augusto, Natividade e Filipe, viúva e filhos do mesmo.

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

O «Diário do Governo» n.º 42, III série, de 20 de Fevereiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2:338, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), fiel de estação João da Cruz, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Esmralda de Jesus França Cruz Cacilda, David, Alexandrina, João e José, viúva e filhos do mesmo.

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

O «Diário do Governo» n.º 35, III série, de 12 de Fevereiro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida aos falecidos :

Reformado n.º 2:107 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), ferramenteiro Manuel Luiz Nin, provenientes de abonos por pagar ao falecido até ao falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Romana Rosa Nini, filha do mesmo.

Reformado n.º 2:163 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), revisor de 1.ª classe João da Encarnação Peres, provenientes de abonos por pagar ao falecido até ao falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Georgina Rosa Madeira Peres, viúva, e Carmen da Encarnação Madeira Peres, filha do mesmo.

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

Caixa de Reformas e Pensões ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Pereira de Carvalho, encarregado de lares, reformado n.º 1:495, residente na Figueira da Foz, falecido em 15 de Dezembro de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria de Jesus Pereira de Carvalho, viúva.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

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—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com ósso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00. Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame. Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 49002 — ENTREGA AO DOMÍCILIO

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

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

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA