

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa,
1897. — MEDALHAS DE PRATA: Bru-
xelas, 1897; Pôrto, 1897; Liége, 1906;
Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1924. —
MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia
1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904.

Redacção, Administração e Oficinas:
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1._o

LISBOA

Telefones: { (P. B. X.) 20159
Direcção 27520



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

M.º

Direcções: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro)
CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Secretários da Redacção: AMÉRICO F. LAMARES, Publicista, e ENG.º ARMANDO
FERREIRA, Secretário Geral da «C.º dos Telefones». — Editor: CARLOS D'ORNELLAS.

Redacção: MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça), Engenheiro;
AUGUSTO D'ESAGUY, Médico e Escritor; JOSÉ DA NATIVIDADE
GASPAR, Escritor; DR. ALFREDO BROCHADO, Advogado; DR. MANUEL
MÚRIAS, Director do Arquivo Histórico Colonial; JOSÉ A. DA COSTA PINA;
ALEXANDRE SETTAS, Funcionário da Secretaria da Imprensa Nacional de Lisboa.

Colaboradores: JOÃO D'ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército; RAÚL
AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho
de Administração da Comp.º dos Caminhos de Ferro Portugueses; CARLOS ROMA
MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia na Reserva, e Colonial;
JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Engenheiro
Inspector das Obras Públicas; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro e gover-
nador Civil substituto, de Setúbal; MARIO D'OLIVEIRA COSTA, Capitão de
Engenharia e membro do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Portu-
gueses; D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte
de Espanha; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e funcionário
superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; ABEL AUGUSTO
DIAS URBANO, Coronel de Engenharia; HUMBERTO CRUZ, Capitão-aviador;
e ANTÓNIO MONTEZ, funcionário da Companhia dos Caminhos de F. Portugueses.

ÍNDICE

DOS

Artigos e Secções do 54.º ano—1942

Pág.	Pág.	Pág.			
Abusos na venda de bilhetes de caminhos de ferro. (Os	386	linhas durante o ano de 1941. (A — por <i>Carlos d'Ornellas</i> 363 e	364	Camionagem e os Caminhos de Ferro de Moçambique. (A — pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 269 a	274
Acontecimentos de Timor. (Os	12	C. P. (O pessoal menor da	117	Capitão Humberto da Cruz	127
Açores no continente (Os	319	C. P. e a redução de serviço de passageiros — (A — O trânsito de mercadorias não só continua a manter-se mas foi além disso, intensificado.	125	«Carlos» (Os	477
Aeroporto de Lisboa.	509	C. P. E o serviço de mercadorias (A	244	«Carlos», (Os — O XI Aniversário deste grupo foi comemorado solenemente em todo o país, 69 a	72
Agricultura nos Caminhos de Ferro Alemães	531	Caminho de Ferro como fator do desenvolvimento comercial e industrial do País — por <i>Carlos d'Ornellas</i>	523	«Carlos» (Os — No XII aniversário da sua fundação.	461
Albergaria de Lisboa, 60 e	63	Caminhos de ferro de Loulé. (O — Uma ideia em marcha — por <i>J. Barros dos Santos</i>	110	Carros filoviários articulados italianos. (Os novos, 323 e	324
Ano que findou, ano que começa — por <i>Carlos de Ornella</i> , 7 e	8	Caminho de ferro do Sul e Sueste.	164	Cartaz de hoje, 74, 102, 119, 133, 150, 166, 183, 223, 247, 263, 280, 294, 338, 391, 410, 427, 444, 464, 483, 500, 516 e	531
Anos. (Há 50 — 43, 44, 100, 120, 133, 147, 163, 164, 180, 181, 226, 245, 261, 277, 292, 334, 358, 373, 391, 409, 423, 449, 461, 478, 497, 511 e	528	Caminhos de ferro de Loulé. (O — Uma ideia em marcha — por <i>J. Barros dos Santos</i>	110	Cartaz da semana, 74, 102, 119, 133, 150, 166, 183, 223, 247, 263, 280, 294, 338, 356, 391, 410, 427, 444, 464, 483, 500, 516 e	531
António Sardinha.	85	Caminho de ferro.	133	Carvão, grande riqueza nacional (O — A Empreza Carbonífera do Douro, Lda.	531
Arsenal do Alfeite. (O — por <i>Carlos de Ornella</i>	435	Caminhos de Ferro Alemãis (Secção de Turismo).	516	Carvão, grande riqueza nacional (O — A Empreza Carbonífera do Douro, Lda.	531
Assistência social dos Caminhos de Ferro do Reich	534	Caminhos de Ferro e a aproximação dos povos	511	Casa do Ribatejo	332
Ateneu Ferroviário, 280, 331 e	332	Caminhos de Ferro e a Camionagem. (O — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	458	Castelo de Aciãis, antiga sede militar. (Notas sobre o — pelo Visconde de Alcobaça, 49 a	53
Ateneu Ferroviário. (A nova sede do	922	Caminhos de Ferro. (A Guerra e os — De XLIV a LXIV) 48, 99, 126, 145, 146, 177, 178, 206, 208, 239, 240, 260, 291, 312, 352, 353, 367, 385, 386, 404, 407, 424, 425, 441, 442, 459, 481, 493, 494, 512, 513 e	562	Castelo de Guimarãis. (Notas sobre o	39
Auto-Rail do Vale do Vouga — Primeiros resultados da sua exploração — pelo Engenheiro <i>T. Ferreira de Almeida</i> , 444, 455 a 457 e 471 a	476	Caminhos de Ferro — O tráfego por vagões particulares	428	Cidade invicta 40 e	41
Aviação — No vôo Roma-Pequim) Roma, realizado recentemente por aviadores italianos, foram empregados os processos de navegação astronómica do aviador Gago Coutinho	388	Caminhos de Ferro Alemãis e os seus problemas (Os	389	Cidade Ribatejana. (Uma — Abrantes, antiga residência de reis, está a modernizar-se 320 a	322
Avião sem Hélice. (O	22	Caminhos de Ferro Alemãis — A visita dos ferroviários portugueses á exposição realizada no Instituto Superior Técnico 267 e	290	Cidades de Portugal — Vide: Tomar e os seus problemas	144
Barreiro, Centro Industrial. (O	46	Caminhos de Ferro da Beira Alta — O Relatório do exercício de 1941, — 383 e	384	Circulação diária de novos combóios, entre os quais o «rápido» (A	442
Boas festas	32	Caminhos de Ferro Coloniais	332	Colaboradores. (Os nossos — Gabriel Uriüen	442
«Bodas de Ouro» da firma João Machado da Conceição, L.ºa	461	Caminhos de Ferro Franceses. (A electrificação dos	370	Colónia de férias para filhos de ferroviários	306
«Bodas de Prata» do Semanário «Vida Ribatejana». (As	166	Caminhos de Ferro e a redução do serviço de passageiros. (Os — por <i>Carlos d'Ornellas</i>	109	Combóios suburbanos	175
Borracha sintética (A	528			Combóios suburbanos — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira de Castro</i> 141 e	142
Brindes e Calendários, 93, 113, 147 e	220			Comércio. (Pelo — Vide: João Machado da Conceição, Lda.	142
Bucelas. (Inauguração de uma «Pousada» e de um restaurante em	373				
Carvão em Espanha no primeiro semestre deste ano	531				
C. P. (A Assembleia Geral da	330				

Pág.		Pág.		Pág.	
actual. (A acção da — por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	399	Grupo Tauromáquico «Sector 1» — Os almoços da «velha-guarda» e uma brilhante conferência do Dr. Ferreira Deusdado	179	— Pelo Dr. <i>Vasco de Penha Coutinho</i>	36
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. (A acção da 200 a	205	Grupo Tauromáquico «Sector 1» — Uma interessante palestra do jornalista Leopoldo Nunes	259	Notas da quinzena, 402, 422, 436, 476, 508 e	524
Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego	406	História das descobertas. (Para a — Pelo Coronel de Engenharia <i>Carlos Roma Machado</i> , 235, 253, 254, 309, 310, 565, 366, 437 a	440	Orfanato dos Ferroviários da C. P. — Novos Corpos Gerentes	531
Conferência do dr. Ferreira Deusdado — Vide Grupo Tauromáquico «Sector 1»		Homenagem póstuma ao Dr. Faria de Vasconcelos	35	Orientação e a selecção profissional — Pelo Professor <i>José Francisco Rodrigues</i> 214 e	215
Conselheiro José Fernando de Sousa	142	Ideia em marcha. (Uma — Vide: Caminho de Ferro de Loulé.	10	Ouro na guerra e após a guerra, (O — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira da Rocha</i> 111 a	113
Conselheiro José Fernando de Sousa — Vide: J. Fernando de Sousa		Imprensa, 39, 100, 113, 243, 261, 277, 340, 356, 369, 428, 444 e	496	Palavras para os novos 350 e	551
Conselho directivo da «Gazeta» 233 e	234	Imprensa técnica espanhola	39	Palestra do jornalista Leopoldo Nunes. (Uma interessante	259
Costa do Sol, por <i>Rebelo de Bettencourt</i> 400 e	401	Impressões de viagem — Vide: Madrid-Valença-Barcelona-por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 307 e	308	Parte Oficial 77 a 80, 103, 104, 136, 167, 168, 152, 184, 227, 228, 248, 264, 295, 296, 339, 357, 358, 375 a 377, 392 a 394, 413, 429, 430, 445 a 448, 465, 466, 484, 501 e 502, 514 e 515, 532 a	534
Crónica Literária—Teófilo Braga, Poeta Lírico — por <i>Rebelo de Bettencourt</i> 314 e		Indústria corticeira de Montijo — Fábrica de M. T. Afonso	76	Passageiros e mercadorias — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira de Castro</i> 9 a	12
Curiosidades e distrações da «Gazeta») por <i>Alexandre F. Settas</i> 37, 38, 128, 209, 216, 217, 241, 242, 335, 349, 479, 480, 495, 496 e	315	Instituto de Cultura Italiana	133	Plano de urbanização de Portalegre	151
Ecos & Comentários, — por <i>Sabel</i> 243, 368, 387, 426, 460 e	477	Idem, idem — Confraternização de jornalistas italianos e portugueses	333	Pontes sobre o Tejo — Pelo cor. de engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> 17 a	22
Egípto, Pátria do transporte transitário. (O — Pelo Engenheiro <i>Carlos Manito Torres</i> 13 a 16 e 91 a	93	Instituto «Dr. Indíveri Coluci» — Paço de Arcos	461	Pôrto de Lisboa. (O — A propósito de um notável relatório, 347 e	348
Engenheiro J. Fernando de Sousa Vide	90	Jardim Zoológico.(O—261, 294, 370 e	497	Portos e o caminho de ferro da Colónia de Moçambique em 1940. (Os — Pelo cor. de engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> 193 a	197
Espanha renova e aumenta consideravelmente a sua marinha mercante (A	497	Jardim Zoológico de Lisboa — Novos melhoramentos — Projectos — Uma grande alma social	478	Pousadas de turismo 35	127
Espectáculos — Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i> 73, 74, 101, 102, 118, 132, 148, 148 a 150, 165, 166, 182, 183, 221 a 223, 246, 247, 262, 278 a 280, 293, 294, 337, 338, 355, 356, 391, 410, 427, 443, 444, 463 e 464, 498 a 500, 516, 530 e	531	Praça de touros do Campo Pequeno	408		
Estrangeiro. (Pelo — Como foi baptizada Odessa — Por <i>Alexandre Settas</i> , 143 e	144	Primeiros passos da locomotiva, (Os — por <i>Raúl Esteves dos Santos</i> , 29 a 32, 94 a 96, 114 a	117		
Exposição Técnica Alemã. (A	261	Pousadas de turismo 35	127		
Expresso Madrid-Huelva, foi restabelecido. (O	442	Problemas ferroviários — Alvitrase a construção do ramal de Cacilhas ao Seixal	423		
Expresso Mont-Cenis-Oriente	377	Prodígios dos meios de cura natural. (Os 340 e	341		
Falta de espaço	64	Produção económica de energia — Petróleo, hulha branca e hulha preta, — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira de Castro</i> , 173 a	175		
Figuras e paisagens do Ribatejo	64	Publicações recebidas, 45, 102, 151, 184, 224, 279, 317 a 319, 374, 409, 426, 442, e	496		
Fiscalização — Pelo Professor <i>António de Sousa da Câmara</i> , 419 a	421	Quilometragem ferroviária de alguns países. (A	39		
Fundo especial de Caminhos de Ferro — Relatório da Gerência de 1941, 491 e	492	Ramal de Leixões. (No — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira de Castro</i> , 198 a	199		
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Ainda o nosso número especial do 54.º aniversário	525	Resgate dos caminhos de ferro — Por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 27 e	28		
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — (Conselho directivo da	254	Santa Casa da Misericórdia de Loulé	428		
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» e as aspirações dos nossos conselhos. (A	191	Sapadores de caminhos de ferro	134		
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» e as novas tarifas postais	100	Serviços de mercadorias e passageiros da C. P. (Os	127		
	39	Sociedade Açoreana de estudos aéreos	374		
		Sol, Ld.	387		
		Suspensão de tarifas especiais da			

Pág.	Pág.	Pág.		
Teófilo Braga—Por <i>Rebelo de Betcourt</i> , 54 a 56, 97 e 98, 130 e 131	novas instalações da importante casa Fernandes & C.ª, Lda.	42	Transportes suburbanos, — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira de Castro</i> , 101 e	162
Tempo e a vida. (O — Pelo capitão-aviador <i>Humberto da Cruz</i> 59	Transportes Manuel B. Vivas	1	Urbanização de Coimbra e os Caminhos de Ferro — Pelo engenheiro civil <i>Abel Augusto Dias Urbano</i> 23 e	24
Timor. (O caso de 113	Transportes de Moçambique em 1940 (Ainda a Direcção Geral dos — Pelo coronel de engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 301 a	303	Variantes do Sul e Sueste — Pelo capitão de engenharia <i>Jaime Gallo</i> , 25 e	26
Tomar e os seus problemas, 209 a 211	Tri-centenário da «Gazeta» e a «Revista Militar». (O — Uma referência à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Pelo coronel <i>Henrique Pires Monteiro</i> 65 a	68	Viagem 32 e	42
Tramueis no ramal de Leixões. (O prejuízo dos — Pelo engenheiro civil <i>Américo Vieira de Castro</i> 255 a 258	Tunel debaixo do Canal da Mancha (Um	534	Viagens e transportes, 369 e	411
Tráfego ferroviário europeu 373	Turismo de após guerra. (O — Por <i>José da Natividade Gaspar</i> 33 e	34	Vida ferroviária, 147, 334, 370, 408, 460 e	477
Transcrições 113			Visitas oficiais ao Barreiro	311
Transcrições — A urbanização de Coimbra e os caminhos de ferro 127			«Volta ao Mundo» — Pelo engenheiro <i>Charles Salnero</i>	390
Transportes ferroviários. (A Guerra e os 408			Voz» («A	181
Transportes internacionais — As				



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CALENDÁRIO DE 1942

JANEIRO				FEVEREIRO				MARÇO			
Dom.	—	4	11	18	25	—	—	Dom.	1	8	15
Seg.	—	5	12	19	26	—	—	Seg.	2	9	16
Terça	—	6	13	20	27	—	—	Terça	3	10	17
Qua.	—	7	14	21	28	—	—	Qua.	4	11	18
Qui.	F	8	15	22	29	—	—	Qui.	5	12	19
Sexta	2	9	16	23	30	—	—	Sexta	6	13	20
Sáb.	3	10	17	24	F	—	—	Sáb.	7	14	21

ABRIL				MAIO				JUNHO			
Dom.	—	P	12	19	26	—	—	Dom.	—	7	14
Seg.	—	6	13	20	27	—	—	Seg.	1	8	15
Terça	—	7	14	21	28	—	—	Terça	2	9	16
Qua.	1	8	15	22	29	—	—	Qua.	3	F	17
Qui.	2	9	16	23	30	—	—	Qui.	4	11	18
Sexta	3	10	17	24	—	—	—	Sexta	5	12	19
Sáb.	4	11	18	25	—	—	—	Sáb.	6	13	20

JULHO				AGOSTO				SETEMBRO			
Dom.	—	5	12	19	26	—	—	Dom.	—	6	13
Seg.	—	6	13	20	27	—	—	Seg.	—	7	14
Terça	—	7	14	21	28	—	—	Terça	1	8	15
Qua.	1	8	15	22	29	—	—	Qua.	2	9	16
Qui.	2	9	16	23	30	—	—	Qui.	3	10	17
Sexta	3	10	17	24	31	—	—	Sexta	4	11	18
Sáb.	4	11	18	25	—	—	—	Sáb.	5	12	19

OUTUBRO				NOVEMBRO				DEZEMBRO			
Dom.	—	4	11	18	25	—	—	Dom.	—	6	13
Seg.	—	F	12	19	26	—	—	Seg.	—	7	14
Terça	—	6	13	20	27	—	—	Terça	F	8	15
Qua.	—	7	14	21	28	—	—	Qua.	2	9	16
Qui.	1	8	15	22	29	—	—	Qui.	3	10	17
Sexta	2	9	16	23	30	—	—	Sexta	4	11	18
Sáb.	3	10	17	24	31	—	—	Sáb.	5	12	19

COMÉÇO DAS ESTAÇÕES EM 1942

Primavera....	21 de Março, sábado.....	às 6 h., 11 m.
Verão.....	22 de Junho, segunda-feira ...	> 1 h., 17 m.
Outono	23 de Setembro, quarta-feira...	> 16 h., 17 m.
Inverno	22 de Dezembro, terça-feira...	> 11 h., 40 m.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

ao entrar no seu 54.^º ano de publicação deseja aos seus
colaboradores, assinantes, anunciantes e amigos Boas
Festas e Feliz Ano Novo

TIPOGRAFIA DA «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

Ao entrar no novo ano deseja aos seus clientes

BOAS FESTAS

ANO NOVO MUITO FÈLIZ

Viagem

O Director de a VIAGEM deseja aos seus colaboradores, assinantes
e amigos um

NATAL FELIZ

e um ANO NOVO PRÓSPERO

EMPREZA DE ANUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja aos seus anunciantes muito BOAS FESTAS
e FELIZ ANO NOVO

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: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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: **D. EUGENIO DEL RINCON**, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1297

I—JANEIRO—1942

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.

SECRETARIO DA REDACÇÃO:

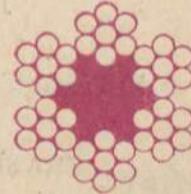
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE SETTAS
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. DA COSTA PINA
Dr. ALFREDO BROCHADO
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

1941-1942, Ano que findou, Ano que começa, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	7
Passageiros e Mercadorias, pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	9
Os acontencimentos de Timor	12
O Egipto, pátria do transporte transitário, pelo Engenheiro <i>Manitto Torres</i>	13
Pontes sôbre o Tejo, pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	17
O avião sem hélice	22
A urbanização de Coimbra e os Caminhos de Ferro, pelo Engenheiro militar (E.) <i>Abel Augusto Dias Urbano</i>	23
Variantes no Sul e Sueste, pelo Capitão de Engenharia <i>Jayme Gallo</i>	25
O Resgate dos Caminhos de Ferro, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	27
Os primeiros passos da locomotiva, por <i>Raúl Esteves dos Santos</i>	29
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	32
O Turismo do apôs-guerra, por <i>José da Natividade Gaspar</i>	33
Homenagem póstuma ao Dr. Faria de Vasconcelos	35
Pousadas de Turismo	35
Nota acérea da selecção do pessoal, pelo Dr. <i>Vasco da Penha Continho</i>	36
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	37
Imprensa técnica espanhola	39
A quilometragem ferroviária de alguns países	39
A «Cidade Invicta»	40
Transportes Internacionais	42
Há 50 anos—Os negócios da Companhia Real e Linhas portuguesas	43
Linhas Estrangeiras	44
Publicações recebidas	45
O Barreiro, centro industrial	46
A Guerra e os Caminhos de Ferro	48
Notas sôbre o Castelo de Aciães, pelo <i>Visconde de Alcobaça</i>	49
Teófilo Braga, por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	54
Impressões de Viagem—Madrid-Valéncia-Barcelona, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	57
O Tempo e a Vida, pelo Capitão-Aviador <i>Humberto Cruz</i>	59
Albergaria de Lisboa	60
Figuras e paixões do Ribatejo	64
O Tricentenário da «Gazeta» e a «Revista Militar», pelo Coronel <i>Henrique Pires Monteiro</i>	65
«Os Carlos»—O 11.º Aniversário dêste Grupo foi comemorado solenemente no país	69
Espectáculos—Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	73
A vila de Montijo	75
Indústria Corticeira de Montijo—Fábrica M. F. Afonso	76
Parte Oficial	77

1941-1942

Ano que findou, Ano que começa

Por CARLOS D'ORNELLAS

MAIS um ano que desaparece na corrida e na voragem dos tempos... Mais um ano que começa — mais um ponto de interrogação para os que duvidam; mais um clarão de esperança para os que acreditam na vida. Mau ano, o que acaba de cair com a última fôlha arrancada ao calendário? Talvez. Mas, para os optimistas, para os que sabem encarar as surpresas da vida com resignação e heroísmo, para os que, por verdadeira fé religiosa e crença inabalável nos destinos da Pátria, para os que, por intuição ou estudo sereno, alimentam a certeza de que Deus está connosco, êsses poderão dizer que o ano de 1941, se não foi totalmente bom, podia ser peor. Graças a Deus que o não foi. Se a nossa neutralidade, mantida pelo Governo, pela Imprensa e pelo Povo Português, com exemplar rigidez e dignidade, nem sempre foi respeitada por alguns países beligerantes, o que é certo é que, nêste mundo em caos, nós somos um exemplo de bom senso e sabemos e podemos falar com desassombro e altivez, e que, amanhã, quando os continentes desavindos se reconciliarem, quando as paixões políticas serenarem, nós ocuparemos no período de paz um dos lugares mais altos e importantes entre os reconstrutores do Mundo. A nossa obra de reconstrução interna, o fortalecimento da nossa consciência colectiva, constituem uma das mais belas lições de unidade nacional em todo êste globo em labareda e em ruínas. Nós somos uma consciência e por isso mesmo somos uma força. E o nosso nacionalismo, humano e cristão, impõe-nos-há a todo o mundo, concretará as simpatias

de todos os povos, porque, pela sua humanidade e pelo seu sentido cristão, não é um nacionalismo hostil, nem um nacionalismo desintegrador e perigoso para os outros povos. Se assim não fosse, não seríamos o povo colonizador por excelência. O Brasil, por exemplo, não seria o grande império que é hoje. Temos a nossa civilização e ajudámos, lealmente, a formar as civilizações alheias. Em todos os recantos do mundo há um português — e onde não há um português há sempre uma recordação portuguesa. E são êsses factos que nos levam a acreditar que somos um povo imortal e que Deus está connosco. São essas circunstâncias e é esta unidade nacional que nos levam à certeza de que o ano de 1942 não será peor do que o ano transacto.

* * *

Esta página costumava ser escrita pelo nosso querido e eminentíssimo Director sr. Engº J. Fernando de Souza. Devido a um lamentável desastre, de que foi vítima há poucos dias, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não pode inserir o seu habitual artigo de balanço à actividade ferroviária do País. Ficará para outro número. E desejando melhorias ao nosso Director, fazemo-lo também em nome dos nossos amaveis leitores, pois raras vezes, como nesta velha Revista, Director e leitores se encontram ligados por uma tão sólida simpatia.

Passageiros e Mercadorias

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

POUCO interessa às empresas ferroviárias o montante das receitas brutas se elas não deixarem receitas líquidas suficientes para as fazer viver — afirmação à *La Palice*. Todavia este axioma parece andar arredado da mente dos administradores daquelas empresas, mundo em fora, quando se trata de determinados serviços, capazes de lisonjear o amor próprio de técnicos e dirigentes e de prestigiar as organizações ferroviárias aos olhos do público, mas absolutamente incapazes de contribuir para a sua prosperidade.

Analisemos êsses serviços e compulsemos números, mas com muita parcimónia para não assustar os leitores, embora o assunto, pela sua importância, merecesse larga cópia de algarismos.

Do transporte de passageiros e de mercadorias se ocupam os caminhos de ferro. Daí nasceram duas espécies de serviços inteiramente diversos, tecnicamente e económicamente. Uns exercem sobre a economia das empresas e das nações influência sempre benéfica, outros exercem influência nítidamente desfavorável. Vejamos a forma como são conduzidos êsses serviços.

Todos os esforços dos dirigentes de caminhos de ferro, particularmente na Europa, convergem para aumentar o tráfego de passageiros e desviá-lo das estradas para os carris. O tráfego que, por fortuna dos caminhos de ferro, foge para as estradas é ruinoso para aqueles, como adiante veremos. Todavia preocupa seriamente as administrações.

Anúncios nos jornais, vistosos cartazes, artísticos reclamos, interessantes brochuras encarecendo as belezas panorâmicas das re-

giões atravessadas, bilhetes colectivos, bilhetes a longos prazos, tudo é posto em jogo para estimular o tráfego de passageiros. Medidas para alargar o tráfego de mercadorias em pequena velocidade nenhuma se vêem. Em muitos casos mesmo o serviço comercial destinado a canalizar mercadorias para as vias férreas deixa muito a desejar. Portanto, a ajuízar pelo critério das administrações, o serviço de passageiros deveria ser vantajosíssimo, e o de mercadorias, se não prejudicial, pelo menos, pouco remunerador. Pois sucede precisamente o contrário: *dos serviços de passageiros só prejuízos advêm e êsses prejuízos são cobertos pelos lucros dos serviços de mercadorias em pequena velocidade.*

O engenheiro francês J. Nadal (*Annales des Mines*, Fevereiro de 1930) indicou os seguintes coeficientes para os caminhos de ferro franceses em 1928:

Passageiros	125,2 %
Mercadorias G. V.	92,1 %
" P. V.	66,2 %

Quer dizer, os serviços de passageiros deram um prejuízo de 25,2 % sobre as receitas brutas; o de mercadorias G. V. o modesto lucro de 7,9 %; o de mercadorias P. V. o substancial lucro de 33,8 %. O mesmo se passa em todos os países com estes três serviços, sendo naturalmente os coeficientes de exploração respectivos muito variáveis.

Donde provém esta obsessão dos dirigentes de caminhos de ferro a qual os leva a fomentar e a acarinar o tráfego donde só vem prejuízos e a desprezar os serviços remuneradores?! Será apenas consequência de

uma rotina mundial e secular?! Não sabemos.

O passageiro é, por natureza, exigente e está possuído da falsa idéa de que é él que faz viver os caminhos de ferro. Requer rapidez, comodidade e precisão. E estas três condições tão simples de enunciar, exigem consideráveis despesas as quais pesam fortemente na economia das empresas ferroviárias e das nações. Chega-se em certos combóios rápidos de grande luxo ao peso morto de 3.000 quilos por passageiro. Mas esse peso morto só se mantém nesse limite quando a lotação do combóio vai completa. Como essa circunstância raras vezes se realiza, esse peso morto eleva-se a 4.000, 5.000, 6.000 e até 10.000 quilos! Mesmo os leigos em assuntos ferroviários facilmente compreenderão que só à custa de enorme dispêndio se poderão transportar 10.000 quilos por passageiro em grande velocidade.

Os serviços de passageiros dão sempre prejuízo, mas as empresas que os exploram têm absoluta necessidade de realizar lucros para poderem viver. Onde procurá-los? Na única fonte capaz de os ministrar: os serviços de mercadorias em pequena velocidade. Daí resulta que as tarifas P. V. são sempre muito mais altas do que *poderiam e deviam ser*. Esta circunstância afecta simultâneamente a economia das empresas e das nações.

Sem dúvida os serviços rápidos de passageiros são necessários. Todavia, como o passageiro sabe muito bem defender os seus interesses, bastaria satisfazer-lhe os desejos à medida que êles se fôssem manifestando, e não era necessário estar constantemente a estimular-lhos aumentando sempre a velocidade e o conforto. As elevadíssimas velocidades e o extraordinário luxo e peso dos combóios modernos são muito mais consequência das veleidades dos dirigentes de caminhos de ferro do que das exigências do público. Este ignora por completo as possibilidades técnicas nesses serviços e nunca as poderia ter exigido.

Lucra imenso a colectividade com o transporte de mercadorias aos mais baixos preços possíveis. É condição essencial de boa economia, mas ela nunca se realiza porquanto os

serviços de mercadorias P. V. têm obrigatoriamente de saldar os "deficits" dos serviços de passageiros. E que benefício pode trazer à colectividade o transporte extra-rápido de passageiros em onerosíssimas condições de comodidade? Nenhum. Apenas uma ínfima minoria de privilegiados se aproveita de tais combóios. Seriam êsses serviços ainda admissíveis se, largamente pagos, deixassem às empresas fartos lucros os quais permitissem um abaixamento sensível das tarifas de mercadorias. Tal se não dá como já vimos. Logo êsses serviços, levados ao requinte ao qual o levaram as administrações, não têm justificação possível. Simplesmente, têm de ser mantidos porque o público jámais tolera que sejam restringidas as facilidades uma vez oferecidas.

As más condições financeiras das empresas ferroviárias, e os pesados encargos suportados pelos governos têm principalmente por causa êsses prejuízos e o insuficiente desenvolvimento do tráfego de pequena velocidade devido às altas tarifas aplicadas. Quando pela força das circunstâncias êles se desenvolvem suficientemente, como na Companhia do Norte, em França, da qual adiante falaremos, as empresas tornam-se riquíssimas e podem ainda permitir-se o luxo de pôr em marcha fulgurantes combóios. Bem entendido, não nos referimos às rôdes de insuficiente rendimento quilométrico, as quais não têm condições de vida sem auxílio do Estado.

De desejar seria, portanto, que os engenheiros de caminhos de ferro e as administrações pusessem de parte o amor próprio no tocante ao luxo e velocidade dos combóios de passageiros limitando-os ao indispensável, ou antes, ao inevitável.

Pela elevada velocidade dos seus combóios de passageiros a Companhia do Norte, em França, era a primeira da Europa e ocupou sempre honrosíssimo lugar entre os caminhos de ferro dos dois mundos até à guerra de 1914-1918. Foram, porém, êsses serviços a fonte de lucros em virtude dos quais a companhia nunca apresentou "deficit" até àquela guerra? De forma alguma. A prosperidade da empresa provinha de um intensíssimo serviço de mercadorias P. V. em uma rôde compacta

e de perfil muito fácil. Por coisa alguma nela entravam os serviços de passageiros. Essa prosperidade foi definitivamente interrompida pela invasão alemã na já citada guerra.

Em refôrço da nossa opinião vamos apresentar alguns dados estatísticos relativos a essa companhia no exercício de 1930, ano normal, anterior à grande crise que logo a seguir se abateu sobre os caminhos de ferro franceses.

Companhia do Norte, em França

EXERCÍCIO DE 1930

Receitas totais, frs.	2.610.735.559
" de passageiros, frs.	506.474.439
" de mercadorias P. V., frs.	1.804.430.516
Percentagem das receitas de mercadorias P. V. sobre as receitas totais	69 %
Percentagem das receitas de passageiros sobre as receitas totais.	23 %
Percorso dos comboios de passageiros, km.	38.757.289
Percorso dos comboios de mercadorias, km.	23.596.278

Analisemos rapidamente este quadro. Em uma receita total de 2.610.735.559 francos as receitas de mercadorias P. V. entram por 1.804.430.516 francos, ou sejam, 69 %, ao passo que as de passageiros entram apenas por 506.474.439, ou sejam, 23 %. Para realizar uma receita de 1.804 milhões de francos bastou um percurso de 23 milhões de quilómetros enquanto a receita de 506 milhões de francos, de passageiros exigiu o percurso de 39 milhões de quilómetros. E deve ainda notar-se que os comboios de passageiros, em virtude da sua elevada velocidade, são muito mais dispendiosos do que os de mercadorias. Sobem estes últimos as rampas pachorrentamente, a jeito e gôsto da locomotiva a vapor, enquanto naqueles as caldeiras são forçadas até aos últimos limites, abaixando simultâneamente o rendimento do motor e do gerador. À face destes números é bem fácil concluir donde vêm os lucros e donde vêm os prejuízos.

Digamos agora algumas palavras sobre

um serviço de natureza muito especial: o serviço de tramueis ou serviço suburbano.

Leve de composição, apresentando um reduzido peso morto por passageiro, de velocidade comercial pouco elevada, económico de aspecto, o tramuei é, na realidade, o mais oneroso de todos os comboios. Vejamos as causas:

Em primeiro lugar, as baixíssimas tarifas aplicadas, as quais apenas cobrem uma minúscula parte das despesas de exploração. Para se fazer uma idéa da modicidade dessas tarifas e dos seus desastrosos efeitos bastará atentar nas circunstâncias seguintes. O tramuei eléctrico urbano é o meio de transporte para passageiros mais económico até hoje descoberto. O tramuei a vapor, tal como o vemos praticado nas linhas férreas portuguesas, é, provavelmente, o meio de transporte mecânico para passageiros mais dispendioso que existe. Pois bem. As tarifas aplicadas nos tramueis da C. P. são mais baixas do que as tarifas dos tramueis eléctricos de Lisboa e do Pôrto!

Vêm de seguida as frequentíssimas paragens e as ultrarápidas acelerações, necessárias para se conseguir uma razoável velocidade comercial. Umas e outras têm o mais desastroso efeito sobre a conservação do material fixo e circulante. O enorme desgaste imposto a esse material está bem patente aos olhos dos engenheiros de caminhos de ferro mas não pode, infelizmente, ser expresso em números.

Finalmente, o numeroso pessoal, tornado necessário pelas cobranças em trânsito, aumenta em largas proporções as despesas de exploração desses gárrulos e pitorescos comboios.

Um estudo por nós realizado pouco antes da presente guerra, necessariamente pouco rigoroso, mas baseado em elementos fornecidos pelos relatórios e boletins da C. P. e nos horários, levou-nos à convicção de que os serviços suburbanos traziam à nossa grande empresa ferroviária nessa data um prejuízo de 20 a 25.000 contos por ano.

As companhias nas quais uma grande parte das receitas brutas provêm dos serviços suburbanos dão sempre resultados financeiros

desastrosos. O exemplo mais conhecido e mais flagrante foi o da Companhia de Oeste, em França, a qual sucumbiu em 1908 ao peso dos «deficits» ocasionados por êsses serviços. E, todavia, um leigo em serviços ferroviários, analisando o prodigioso movimento de tramueis na gare de Paris, ficaria convencido de que êsse serviço era uma fonte perene de lucros. Na realidade era uma fonte perene de prejuízos os quais levaram a emprêsa à ruína.

Que reformas seriam necessárias nos serviços ferroviários para os tornar lucrativos e bons fomentadores da riqueza pública? Três seriam elas, bem fáceis de enunciar, mas dificílimas de realizar. Não porque a essas reformas se oponham motivos técnicos ou administrativos, mas únicamente por causa de hábitos profundamente arreigados no público.

1.º Elevar suficientemente as tarifas de

passageiros para, pelo menos, cobrirem as despesas resultantes dêsses serviços, não recuando, nem perante a complexidade dos estudos e cálculos necessários para as determinar *com exactidão*, nem perante as violentas e inevitáveis recriminações dos poucos beneficiários dêsses serviços pagos, não por êles, mas pela colectividade;

2.º Abandonar os serviços de tramueis, ruinosos com a locomotiva a vapor, e prejudiciais mesmo com a locomotiva eléctrica. O tráfego por êles servido deve ser deixado às estradas. É função do caminho de ferro transportar passageiros a longa distância e não de porta em porta, de logarejo em logarejo, como outrora faziam os veículos de tracção animal ao triste chouto estradas fora;

3.º Finalmente, como consequência das duas reformas anteriores, abaixar o mais possível as tarifas de mercadorias.

Os acontecimentos de Timor

A ocupação da parte portuguesa da Ilha de Timor por fôrças holandesas e australianas, causou em todos nós, como não podia deixar de ser, a mais dolorosa surpresa e representa uma violência injustificável, tanto mais que, dêsde a conflagração da guerra na Europa até à sua extenção no Extremo Oriente, nos temos mantido na mais rigorosa neutralidade. Sua Excelênci, o Sr. Presidente do Conselho, ao falar, há semanas, perante o País, na Assemblea Nacional, falou, também, perante o Mundo inteiro. A razão estava do nosso lado, e nós tínhamos tôda a razão. A razão tem muita fôrça,—e nós, que tínhamos tôda a razão, não podíamos permanecer calados. O silêncio seria, pois, mais do que um sinal de fraqueza, um sintoma de subserviência.

A subserviência não está no nosso feitio nem nos nossos hábitos. Seria indigna de nós e indigna, também, da velha nação aliada.

O EGIPTO,

pátria do transporte transitário

Pelo Eng.º MANTTO TORRES

ENHUM teatro mais qualificado do que o Egipto para observar a evolução típica do transporte através as idades. Daria volumes — e bem interessantes — o estudo acurado duma tal actividade humana, primária, quase instintiva, mas, sem dúvida, a que maior contribuição tem trazido, sob todos os títulos, ao progresso e à felicidade humana!

As resumidas ideias que seguem, dar-nos-ão apenas uma mancha esquemática de tão pitoresca evolução, no meio ubérrimo de tradição e mistério em que a nobre indústria de transportar assumiu — para o mundo inteiro — significação mais alta e definitiva!

A função do transporte é coéva das primeiras idades e tão antiga como o homem.

Caçar, colher o fruto, abrigar-se, atacar, defender-se e — para tudo isto — transportar, eram-lhe funções imprescindíveis.

O Egipto, região agrícola de fertilidade confinada e planura desértica, berço duma civilização tão grande no engenho como em tudo o mais, passagem forçada entre a Europa e a Índia, poderia dizer-se — só por isto — o país por excelência do transporte e aquêle em que a evolução transitária ofereceria maior interesse!

Mas a Natureza parece, ainda, ter-se comprazido neste designio!

Quanto ao *transporte terrestre*, nem grandes cordilheiras ou simples montanhas, que mereçam este nome, interditando-o totalmente; nem solo pantanoso ou pendente escarpada dificultando-o; nem regime de chuvas opondo-lhe embaraço periódico!

Quanto ao *aéreo*, ausência absoluta de condições atmosféricas contrárias, a ponto tal que o Egipto é considerado "boa pista" e a Inglaterra aí estabeleceu importantes bases de vôo, decerto pela sua posição político-militar — traço de união eterno entre a Europa e a Índia — mas não menos pela excelência das suas condições naturais!

Quanto ao *fluvial*, o que diremos?

Que a água é tão íntima condição de vida do Egipto, espiritual e económica, que não é possível separar uma do outro!

Será, pois, nesta atmosfera, singular e votiva por excelência, que desenrolaremos, a correr, a evolução paralela do transporte e do trânsito.

Período faraónico

Desde a mais remota antiguidade, o curso líquido constituiu o sistema arterial do país faraónico, a navegação interior a sua circulação vital.

De facto, estupendo papel o do Nilo na vida e na civilização egípcias!

Tão grande, que a mesma veneração imensa por ele, que o indígena bebe com o leite materno e o domina até à morte, ao observador estranho se impõe ao abordar, atônito, o Rio Sagrado!...

Navegável em 1.200 kms, de Assuan ao Delta, parece que o seu espírito sobrenatural manda que, na descida, a corrente traga os barcos à deriva, ao passo que, subindo, os fáceis ventos mediterrânicos os levem brandamente!

Que muito é que, estirado no seu barco, o pobre "fellah" — árabe antes de tudo — sinta, melhor do que perceba, a sua gratidão infinita por este génio tutelar que, no meio duma aridez apavorante, é a garantia divina da sua vida e lhe germina, amadurece e traz o seu pão de cada dia?!

Por ele barquearam os Faraós o forte granito de Assuan até ao Baixo Egipto, a Memphis e Guizeh!

Por ele levam os modernos as suas embarcações até Wadi-Halfa, no Sudão, através das éclusas e da primeira catarata!

A sua própria topografia, explicável pelas razões naturais, parece, entretanto, trazer consigo origem

sobrenatural, tão adequada se mostra ao seu papel económico.

Notemos, com efeito, sobre a carta, que os seus dois braços, o de Damietta e o de Rosetta, banhando Tantah e Mansourah, depois o canal de Ibrahimieb servindo o oásis de Fayoum, o de Rayah-Menou ligando o Cairo a Alexandria, o de Ismailieh unindo o Nilo com o canal de Suez, o de Mahmoudieh comunicando o braço de Rosetta com o porto de Alexandria, o de Rayah-Tewfick levando da barragem do Delta a Mansourah, e tantos e tantos mais, completam a mais inteligente rede de navegação interior que nos seria dado imaginar!

Este é o ambiente ideal em que o transporte se desenvolveu como vamos ver.

Reportar-nos-emos para tanto ao Museu de Caminhos de Ferro do Cairo, relicário abundantíssimo de documentos de toda a ordem, no qual pudemos colher observações e elementos para esta tentativa de reconstituição do transporte egípcio.

Mostrando não só a evolução do transporte faraônico, mas a história mundial do caminho de ferro, esta obra notável prova, acima de tudo, o que é o Egito dos nossos dias, sob a égide da Inglaterra e do moderno espírito nacional!

Vejamos rapidamente alguns dos seus ensinamentos.

Remontam os dados mais remotos sobre o transporte no Antigo Egito a 3.000 anos antes de Cristo.

Os elementos utilizados eram então o barco, o burro ou o búfalo e a tração humana; inutil dizer que, em importância e velocidade, o transporte fluvial excedia em muito os restantes.

O cavalo e o camelo não eram conhecidos então como os preciosos transportadores que depois vieram a ser.

O primeiro não aparece no Egito antes da dominação dos Hyksos (1.200 a. C.) e durante o período dinástico não desce das altas funções de servir o nobre e o guerreiro; o segundo não pisa o solo egípcio antes da era ptolomaica.

Há notícia de que no reinado de Sneferu (2.900 a. C.) se construiu um navio de 100 cíbitos (52 m.) de comprido e no de Amenemhet (1.800 a. C.) este fêz transportar, por via fluvial, para a sua pirâmide em Hawara, um bloco de quartzo a que não se atribuem menos de 100 T.!

No século 13 a. C.—senão antes—não era rara a construção de navios com arqueação superior a 1.000 T.

A par de um grande desenvolvimento fluvial, que estes factos revelam, a roda, embora conhecida, mostrava pouco uso nos transportes terrestres de mercadorias!

As cenas da vida diária egípcia—tão graciosamente reveladas em centenas de documentos—não mostram o carro de carga, aliás freqüente na Palestina e na Anatólia, cujo solo pedregoso se entrecortava de estradas, quase desconhecidas ou limitadas no Egito aos caminhos ao longo dos canais.

Apenas na guerra, e ainda assim nas campanhas exteriores, aparece a viatura utilitária.

É por esta época que o cavalo (tanto quanto nos podemos documentar) faz a sua aparição no Egito.

Raramente representados como equitadores, os egípcios utilizavam o nobre animal apenas no tiro dos churriões de transporte pessoal, cujo uso se restringia ao rei e à nobreza e era indispensável no ataque bélico.

Longe ainda de ser o robusto animal de carga ou tiro de hoje, o cavalo era então um "ponney" ligeiro que se atrelava, por parelhas ajaezadas, aos leves churriões; o seu franco emprêgo na guerra só é adoptado pelos egípcios no século VI a. C..

As moles imensas de granito, as estátuas pesando muitas dezenas e, por vezes, mais de uma centena de toneladas, eram transportadas em zorras sem rodas, cuja larga plataforma deslisava, por intermédio de rolos, sobre grossos pranchões, que sucessivamente iam tapetando o caminho a seguir.

Este processo primitivo (que ainda hoje seguimos na deslocação curta das grandes pedras aparelhadas) foi, conjugado com a barcagem fluvial, o que permitiu o transporte dos pesadíssimos materiais que desciam de Assuan para povoar o velho Egito dos inúmeros templos, pirâmides e túmulos, cujas ruínas são, ainda hoje, testemunhas vivas da sua antiga gandeza!

Um curiosíssimo modelo, miniatura de madeira existente no Museu, dá ideia perfeita deste movimentado transporte, em que intervêm centenas de figurinhas!

Uma organização completa—quadro regular com seu chefe supremo, adjuntos, capatazes, fiscais e trabalhadores—garantia a obediência absoluta e o funcionamento matemático do sistema.

Nada de hesitações ou trabalho perdido!

Guindado ao pináculo do bloco carreado, o chefe dirige a marcha e dá as vozes, secundado pelos seus adjuntos, colocados mais abaixo; um grupo de homens, com seu capataz arguto, retira as pranchas já pisadas e recoloca-as pela frente, para assegurar leito fácil à plataforma; um outro grupo transporta farta provisão de água, que outros homens recebem em pequenas anforas e tratam de lançar nos pontos em que a fricção se acende mais.

Os fiscais correm, dum ponto a outro, chicote sob o braço, verificando, levando ordens e, enquanto o turno de reserva entôa, em rigorosa formatura, ritmias adequadas à marcha, dezenas de escravos puxam, a tempo, ao longo de compridas cordas, sob o azorrague vigilante dos capatazes, que acode onde se faz mister, sem poupar nem o menos diligente, nem o mais fatigado!

E, enquanto o todo se desloca, regular como uma máquina, o soberano ou o nobre—quantas vezes o titular do túmulo ou pirâmide a erigir!—segue ao lado da multidão transportadora, solenemente conduzido, ele também, em pomposo churrião ou palanquim policrônico!

Esta cena tão característica do velho Egipto desfaz a perplexidade daquêle que, engolfado no deserto, perante as ruínas de imensos blocos, a si mesmo pergunta como foi possível erguer ali semelhantes monumentos, tão longe da pedra e do moderno transporte!

Período greco-romano

Quanto ao período "greco-romano", os conhecimentos que até nós chegam, fundam-se menos na história pictórica do que em detalhes dispersos, colhidos nos autores clássicos e nos textos papirográficos.

Os conquistadores macedónios, depois os romanos, dispunham já do engenho grego, mas, apesar disto, pouco alteraram aos métodos faraónicos do transporte.

O Nilo e os canais mantiveram a sua hegemonia, e a sua manutenção, como a dos portos e cais, foi preocupação diária de reis e imperadores.

O canal ligando o Nilo com o Mar Vermelho — antecessor autêntico do canal de Suez — é coevo do Império Médio e a sua construção deve ter ido de Nécho a Dario; sob Ptolomeu II e Trajano perdeu o seu valor e assoreou-se.

De qualquer modo, a água imperava sempre e não pouco os gregos concorreram para isso.

Peritos como eram na construção naval, introduziram no Egipto as embarcações de remagem sobreposta, de que Ptolomeu II e Ptolomeu IV se orgulhavam de possuir unidades com 30 e 40 fileiras de remadores, mais de sumpto e guerra do que de transporte!

Também por esta época a vela de púrpura das galeras reais sangrou sobre o Nilo, nobilitando-o.

No que respeita à barcagem de carga não ficou característica a influência grega, perdurando os processos faraónicos; mas é de assinalar a existência, por esta época, do navio de vela de 4.000 a 10.000 artábas, correspondendo à arqueação actual de 150 a 400 mc..

Mas, sem levar hegemonia sobre a água, a estrada ganhava todavia importância e definia-se melhor, no rodar dos anos.

Além da que serpeava ao longo dos canais e sobre os diques, aparece-nos a estrada desértica — caminho de caravanas — ligando o vale do Nilo aos oásis, semeada de locais de descanso, com sua cisterna e abrigo, custodiada, de onde em onde, por postos militares de fortificação primitiva.

O carro, tirado pelo búfalo, já também pelo boi e, mais raramente, pela mula e pelo cavalo, desenvolve-se mais; a carga a dorso era, porém, a mais freqüente e o burro e o camelo os preferidos, como ainda hoje, pelo triste "fellah"!

O camelo, introduzido nos tempos ptolomaicos e importado depois, por milhares, da Arábia, fixou-se no país e passou a ser, no período romano, o navio do deserto.

É que, de facto, era indispensável intensificar o transporte, para assegurar o fornecimento de trigos a Alexandria e, posteriormente, a Roma.

Em todo o Egipto os celeiros do Estado recolhiam o grão, que dali, a dorso de burro e camelo, afluia aos portos do Nilo e dos canais; e tão importante era este transporte, que os condutores dos animais se associavam, já então, em sindicatos!

Aparece-nos aqui alguma coisa de muito interessante: a génesis do transporte comercial organizado — digamos, da função transitária — e a do correio regular.

Com efeito, a sindicalização dos condutores foi o primeiro passo para a regularização do transporte colectivo no Egipto, que a sanção do Estado oficializava!

Mas há mais: o transporte do trigo, Nilo abaixo, era realizado por contractadores, a quem o Estado pagava e que a seu turno desempenhavam ainda serviço particular, sujeito a imposto e direito aduaneiro.

Outros contractadores — verdadeiros transitários, estes — estimulados pelo exemplo e lucros dos primeiros, agremiaram-se para a exploração do transporte terrestre, sobretudo entre o Nilo e o Mar Vermelho.

Viu-se então o burro, o búfalo e o camelo, em longas caravanas, servirem o transporte e o trânsito comercial, especialmente nesta direcção, canalizando as mercadorias para a Arábia e a Índia e trazendo, no regresso a Coptos, os produtos e especiarias do Oriente, os minerais e as pedras preciosas das montanhas do deserto arábico, que depois seguiam, rio abaixo, a invariável rota de Alexandria.

Também o serviço postal alvoreceu, por então, no Egipto.

Seguindo o exemplo dos reis persas, os Ptolomeus organizaram o correio privativo de suas pessoas e chancelaria.

Postilhões a cavalo o executavam, de posto para posto, dentro de regras, registos e formalidades que não distavam muito das organizações postais de hoje em dia.

O correio real transformou-se depois em uma administração central e a posta adquiriu regularidade entre Alexandria e o alto Egipto.

Até ao período bizantino (395-538) durou a sua organização; nesta época encontram-se vestígios dum serviço de urgência (precursor do telegrafo) e dum serviço especial para pequenos objectos, mais pesados do que as mensagens escritas.

O declínio do Império trouxe, porém, a decadência do reino e com Justiniano (527-565) os serviços postais haviam descido muito e o transporte era agora modestamente realizado por burros e já muito irregular.

Foi então que os grandes senhores da terra organizaram, a seu turno, um serviço postal próprio, em bora mais rudimentar que o anterior.

Período arábico

Pelo que respeita às comunicações internas, a conquista do Egipto pelos árabes (640-642) não transmudou grandemente o "facies" do transporte, mas, no

que se refere às relações exteriores, a influência dos conquistadores foi absoluta.

Além de que o Egipto se tornou local de passagem para o tráfego de trânsito entre o Leste e o Oeste, a predominância política de Damasco e Bagdad determinou, naturalmente, o estabelecimento de relações, rápidas e regulares, entre o Egipto, a Síria e a Mesopotâmia.

Por outro lado, e não menos, convertido o Egipto ao islamismo, impôs-se a necessidade de assegurar a milhares de fiéis a peregrinação periódica ao santuário de Mécca.

Em 643, Amr-Ibn-el-As, primeiro governador árabe do Egipto, reabriu o canal que ligava o Nilo ao Mar Vermelho e que fôra abandonado, como dissemos, sob Ptolomeu II.

Por êle passou a escoar-se todo o trigo egípcio que, alimentando antes Roma e Constantinopla, se dirigia agora sobre Mécca e Medina e, tão decisiva se tornara esta via no abastecimento das cidades sagradas, que, cem anos depois (764-767), o sultão Mansur venceu a revolta de Medina com fechar, tão sómente, o canal e proibir o seu desassoreamento a juzante!

Amr-Ibn-el-As ampliou ainda as suas iniciativas e, reaberto o canal referido, tentou abrir um outro através do istmo de Suez, ligando o Mar Vermelho directamente com o Mediterrâneo.

Porém esta sua tentativa, como outras mais recentes, não vingou, inutilizada pela crença — corrente desde Aristóteles — de que o nível do Mar Vermelho era superior ao do Mediterrâneo!

Este incremento do transporte no período árabe não prejudicou, entretanto, de nenhum modo, as antigas relações comerciais que o Egipto mantinha com o Oriente e com o Ocidente, digamos, a sua posição de país transitário.

As expedições comerciais de trânsito, muitas das quais financiadas e compostas por judeus, continuavam desembarcando em Farama (a antiga Pelusium) vindas do Oeste, dali alcançavam em camelos Qulzum (Suez) e, reembarcando no Mar Vermelho, atingiam os portos de Jar ou Jedda, para deporem em Medina ou Mécca as suas cargas de eunucos, peles, bordados e espadas!...

Dali passavam à India e à China e, no regresso, de novo transpunham o Egipto, carregados de pérolas, sedas, marfim, almiscar, cânfora, aloés e especiarias, que se destinavam a Constantinopla e aos mercados do Ocidente mas de que, entretanto, alguma coisa ficava no país.

O Egipto — autêntica pista transitária — tornou-se assim para a Europa a primeira sentinelas comercial do Oriente e tão grande é a força do passado que ainda hoje — desfiguradas as velhas condições económicas — o comércio das suas grandes cidades continua oferecendo o seu quê de vaga recordação oriental, na inevitável bugiganga hindú que espreita sempre através da quinquilharia europeia!

As Cruzadas interromperam — é certo — este curioso

movimento que do oriente irradiava através do Egipto, mas a expulsão dos cruzados de novo o restabeleceu e Alexandria era, no século XIV, um dos portos mais importantes do globo e o centro, florescente e incontestado, do tráfego mundial de especiarias!

O Egipto enriquecia, naturalmente, com êste comércio transitário, e o apogeu não se fêz esperar!

Mas — como quase sempre na abundância — o abuso instituiu-se regra e o declínio não tardou também!

Com efeito, a exorbitância dos direitos, a generalização dos vexames — a que o Egipto, cioso da sua posição, não poupava o transitário mercantil — a mesma dificuldade do trânsito, foram razões que contribuiram não pouco para que os ocidentais procurassem um novo caminho para a India.

Não foi sem razão que mais tarde Camões chama ao Gama "o que libertou a India da Síria e do Egipto"!

Essa glória nos veio a pertencer e, com ela servindo o mundo ocidental, transferimos para Lisboa — fugazmente embora — o império mercantil do Oriente e demos rude golpe no trânsito egípcio!

Antes da decadência, êste atingira, de facto, desenvolvimento notável.

Se, antes, uma caravana palmilhava não menos de 40 dias entre o Cairo e Alépo, agora os correios do Estado, montando o cavalo árabe, nervoso e folgado, cobriam o mesmo trajecto em pouco mais de 5 dias!

E, para mostrar a que ponto subira a celeridade da posta ligeira, cita-se que, sob os Mamelucos, a neve do Libano, depois de ter velejado de Damietta a Boulak, entrava diariamente no Cairo, sobre a corcova dos dromedários, a-fim-de refrigerar os ágapes do Sultão! E também que uma rôde alada de pombos correios ligava a cidade do Cairo com Gaza, Damasco e Alépo, por meio de mensagens voadoras!...

Sobre a eficácia destes serviços aéreos, deixa-nos a história dos Fatimidas perfeitamente convencidos, ao revelar-nos — muito confidencialmente — que, sendo o kalifa Aziz muito guloso das frutas de Damasco, não era raro ver, após três dias de vôo, reentrar no Cairo nutridos bandos de pombos, sob cujas azas e cuja cauda se abrigavam, não já sizudos segredos de Estado, mas nada menos que três rubras e sumarentas cerejas damasquinas!...

(Conclui no próximo número)

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço, e ainda pelo atraço com que sai êste número devido à grande afluência de original somos forçados a retirar imensa colaboração que publicaremos no próximo número, do que pedimos desculpa aos nossos colaboradores e leitores.

Pontes sobre o Tejo

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

9rio Tejo, nos 245 quilómetros que mediam entre a confluência do Erges na fronteira e a sua foz, é atravessado por 5 pontes de estradas e 3 pontes de caminhos de ferro. As pontes das estradas são, começando de montante para jusante: a de Vila Velha de Rodam; a de Belver; a de Abrantes; a da Golegã, e a de Santarém.

As pontes de caminho de ferro são: a de Abrantes, a da Praia e a da linha de Vendas Novas. Todas elas são de ferro em vigas rectas, montadas sobre pilares de alvenaria e nenhuma tem qualquer coisa de especial digna de nota. Algumas têm os pilares e encontros fundados sobre rocha, outras sobre terrenos aluvionais sem que estes ocasionassem, que saibamos, grandes dificuldades de construção.

A ponte de Santarém, ao tempo em que foi feita, era considerada uma das de maior extensão. Data de 1881, ano em que foi concluída e aberta ao tráfego. Tem 1.214 metros de comprido e 22 metros de altura acima do nível médio das águas.

A ponte da Golegã, primitivamente construída com cerca de 660 metros, foi mais tarde acrescentada com novo tramo, que elevou o seu comprimento a 729,19 metros.

Nenhuma das pontes, quer em estrada, quer em caminho de ferro têm qualquer dispositivo para permitir passagem de barcos de grande mastreação, apesar de o Tejo ser ainda navegável muito para além da fronteira.

Diz-se que o Tejo fôra navegável, noutros tempos, até Madrid pelo Manzanares, tão celebrado na última guerra civil de Espanha, mas os assoreamentos e porventura outras circunstâncias terão contribuído para que a navegação se tenha tornado cada vez mais difícil; e hoje só por desporto se pode tentar uma viagem fluvial até à capital espanhola, e só em pequeninos barcos a remos.

Navegação possível e ainda assim com grandes dificuldades nas passagens dos rápidos que se encontram aqui e acolá; e sobretudo nas portas de Rodam, só até à ponte de Alkantara em terras de Espanha é possível. Mas essa navegação nunca interessou à vida económica do país.

Bento de Moura Portugal, falecido em 1776, propunha a construção de um grande marachão de pedra nas portas de Rodam para acabar com as grandes cheias do Tejo. Isto comprova que já nesse tempo a navegação para além daquela passagem não tinha importância, se é que existia.

Até Vila Velha a circulação de barcos fez-se enquanto o caminho de ferro da Beira Baixa não atingia esta região. Antes disso mesmo, já o caminho de ferro de leste havia desviado muito do tráfego da Beira que era levado para as estações do Pêso e do Crato das linhas de Leste.

Mas o pôrto fluvial de Vila Velha chegou a ter grande importância.

Ainda hoje se podem ver, intactos, os cais que na margem direita do rio foram construídos para serviço do intercâmbio fluvial que àquela Vila convergia. Actualmente porém não tem movimento. É possível, em todo o caso, que com obras de regularização do caudal que venham a realizar-se em Espanha, as condições de navegabilidade do rio em terras nossas melhore e que o pôrto fluvial de Vila Velha venha a ser utilizado de novo, posto ao serviço do tráfego pobre.

AS PONTES ROMANAS

Nos tempos antigos o rio Tejo não era aproveitado para a navegação fluvial. Prova-o o facto de os romanos terem construído pontes de alvenaria sobre ele em Santarém e a montante de Abrantes, pontes que não podiam ter grande altura porque as margens o não consentiam. Da ponte de Santarém parece que não chegaram vestígios aos tempos modernos; mas chegaram ainda vestígios da ponte de Abrantes. Mais além, para lá da fronteira é que se encontram ainda pontes romanas.

Notável é a que êles lançaram sobre o Tejo em Alkantara e que ainda hoje constitue uma obra monumental, digna de geral admiração. Foi concluída no comêço do segundo século da nossa era e foi feita por Gaio Julio Lacer, imperando em Roma Trajano. A sua altura é de 46 metros acima do nível médio das águas; e apesar dessa enorme altura, as grandes cheias elevam-se a cerca de 3 metros abaixo das abóbadas dos seus 6 arcos.



PONTE ROMANA DE ALCANTARA

MODERNAS ESTRADAS QUE ATRAVESSAM O RIO

Da fronteira portuguesa até Vila Velha de Rodam vão cerca de 160 quilómetros, e em todo este percurso não se encontra qualquer obra de arte.

Até à confluência do Ponsul o rio serve de linha divisória entre Portugal e Espanha, mas nenhuma artéria de importância aparece junto dele ao serviço do tráfego nacional ou internacional. A região é pobre tanto de um lado como do outro do rio; é pouco habitada e daí a razão da falta de comunicações numa extensão de mais de uma centena de quilómetros.

A primeira estrada que atravessa o rio a partir da fronteira é a de Vila Velha de Rodam que noutros tempos teve grande movimento porque servia todo o tráfego da Beira Baixa, enquanto o caminho de ferro ali não chegou. Foram as exigências desse tráfego que impuseram a construção da ponte sobre o rio.

Com a chegada do caminho de ferro à Beira Baixa esta via de comunicação perdeu da sua importância, voltando agora a readquiri-la com os progressos da viação automóvel. É por ela que se fazem as comunicações da Beira com o Alto Alem-tejo, evitando-se a grande volta que pelo caminho de ferro é necessário dar para ir de Castelo Branco a Portalegre ou a Évora.

Antes da viação automóvel tomar o incremento que hoje tem, preconisava-se a construção de um

caminho de ferro que ligasse Castelo Branco directamente com Évora. E em obediência a esse plano é que o ramal de Estremoz se veio estendendo até Fronteira e mais para o norte. Mas a ligação com a linha da Beira Baixa que teria de fazer-se pelas alturas de Fratel já se não tenta porque a economia da região a não impõe e o problema da defesa militar do país não a tem exigido.

Entre Vila Velha e Abrantes o rio corre encaixado entre margens ásperas; os terrenos são pouco férteis e a população não se tem acumulado ao longo delas. Daí só se ter feito ultimamente uma ligação entre elas por uma ponte na estrada que liga Mação ao Gavião por Belver.

A ponte de Abrantes é que marca já uma fase assinalada nos progressos da viação ordinária do país.

Construída por uma Empresa particular em regime de concessão, carece hoje de melhoramentos que só o Estado pode levar a efeito e por isso dela acaba de tomar posse.

De Santarém para baixo até ao mar não existe nenhuma ponte destinada ao serviço da viação ordinária e entretanto várias estradas entestando numa e noutra margem do rio bem justificariam a sua construção.

Assim temos: a estrada do Cartaxo a Valada que tem diante dela a estrada de Salvaterra a Évora, por Corruche e Monte-Mor; as estradas de Torres Vedras a Vila Franca e das Caldas da Raínha a Vila Franca que entestam com a estrada que vem de Benavente ao Cabo por Samora Cor-

rei, estrada que por sua vez se liga à rede de estradas da península de Setúbal.

Todas as estradas que convergem a Lisboa têm do outro lado do Tejo as que seguem directamente para o coração do Alemtejo e do Algarve.

E não falando da Capital, onde se concentra 10 % da população do continente e que requere, por igual, comunicações com as regiões do norte e do sul do país, as outras estradas acima indicadas servem regiões populosas que entrelaçam os seus interesses e têm por isso relações constantes, sempre dificultadas pela existência do grande fôsso que as separa e que é difícil e moroso transpor.

E se é certo que pouco se tem falado da ligação do Cartaxo com Salvaterra de Magos por Valada, a verdade é que a população dos dois concelhos ribeirinhos bem mereceria que as suas necessidades de ligação das duas margens fôssem tomadas na devida conta.

Vejamos o que dizem as estatísticas:

Concelhos	População dos dois concelhos	
	Em 1920	Em 1930
Cartaxo	16.627	18.316
Salvaterra de Magos . . .	9.391	11.595
Soma.	26.018	29.901

A própria povoação de Valada, edificada mesmo à beira do rio, tem hoje uma população numerosa que em muito deve exceder o número de 2.000.

Em 1920 tinha 1.905 habitantes e em 1930 2.027.

Os concelhos de Vila Franca e de Benavente não somam uma população muito maior e entretanto os interesses das suas populações têm merecido, desde longe, outras atenções aliás bem justificadas e bem merecidas.

Vejamos:

Concelhos	População dos dois concelhos	
	Em 1920	Em 1930
Vila Franca	20.270	24.390
Benavente	6.874	8.706
Soma.	27.144	33.096

É de notar que os números atrás mostram para estes dois concelhos uma maior vitalidade do que a dos primeiros, embora a dos primeiros também seja grande como as estatísticas comprovam.

Do que fica sumariamente exposto, claramente se vê que o problema das comunicações dos povos ribeirinhos que vivem separados pelo formoso rio Tejo, mas que têm relações e interesses que muito

os aproximam, não se encontra ainda completamente resolvido.

Vila Franca de Xira de há muito reclama a sua ligação com a margem esquerda do rio por meio de uma ponte que dê continuidade à estrada que vinda do sul termina na povoação do Cabo.

Quantos desastres se não dão anualmente durante a travessia do rio naquele ponto, onde as águas nem sempre correm tranqüilas e onde os meios de transporte de uma margem para a outra são deficientíssimos!

O concelho de Vila Franca deve ter hoje para cima de 30.000 habitantes e o de Benavente não terá menos de 10.000. Há assim uma população de 40.000 almas cujos interesses se somam e que se vêm separados por um fôsso, por vezes, de impossível transposição.

Repetidas solicitações têm sido feitas ao Governo para que se faça a ponte. E as solicitações são tomadas em consideração e os estudos fazem-se. Mas acalmada a agitação produzida, acalma também o interesse manifestado pela solução do problema e tudo continua como dantes.

Entre as tentativas feitas para a realização de tão justificado melhoramento, referiremos uma proposta que há bons 14 anos foi feita ao Governo por uma emprêsa particular que se propunha construir a ponte sem dispêndio para a fazenda nacional, dando ligação à estrada do sul, já existente. A emprêsa pedia a concessão de uma portagem à semelhança do que se fazia em Santarém e noutras pontes do país.

Mercê de circunstâncias que não vem para o caso referir, a proposta não teve seguimento, apesar de se apresentar viável. Talvez se achasse então preferível ser o Estado a construí-la. Mas, afinal, nem o Estado, nem a emprêsa a fizeram.

Muitos estudos de então para cá têm sido feitos e muitos processos de construção têm sido recomendados, mas... a ponte não se faz, não porque o problema seja difícil de resolver ou porque essa construção seja excessivamente dispendiosa.

O rio tem ali a largura de cerca de 450 metros entre motas: as profundidades da água não são grandes e as fundações para os pilares e encontros não precisarão descer a mais de 25 ou 30 metros.

A maior dificuldade que surgirá na elaboração do projecto será o de garantir a passagem dos barcos à vela e das embarcações a vapor que tenham de passar para montante da ponte.

A navegação faz-se correntemente até à vila da Azambuja onde os barcos vão carregar os vinhos do Cartaxo e outros produtos que ali afluem. A maré faz-se sentir até Muge que fica a 74 quilómetros da foz, onde há também um pequeno porto fluvial. Em águas médias os barcos até 50 toneladas podem ir mesmo até Abrantes. Desta

para cima é que só embarcações até 6 toneladas podem navegar actualmente.

A construcção de um tramo móvel, ou um dispositivo que deixe livre uma passagem para êsses barcos resolve a dificuldade.

Nem o custo da ponte está fora das possibilidades da Junta Autónoma das Estradas, aliviada como já está das grandes despesas da reconstrucção de estradas arruínadas.

Uma vez construída a ponte e ligado Santo Estevam com Canha, as estradas de Vila Franca passam a ter um trânsito enorme, e a ligação desempenhará papel importante na economia das regiões servidas.

MAIS PONTES NECESSÁRIAS

Quando se planeou a rête de caminho de ferro do sul do Tejo viu-se logo que essa rête precisava ser ligada a Lisboa, sem solução de continuidade, para que o problema das comunicações aceleradas ficasse perfeitamente resolvido.

Nos primórdios da viação acelerada no país, predominou a ideia de ligar Lisboa com Madrid por uma linha que se supunha destinada a ser a grande artéria trans-europeia, aproveitada pelo tráfego de além mar para o interior do Continente. O engenheiro Thomaz Rumball, que superintendia nos estudos propunha a construcção de uma ponte no Carregado afim de levar a linha de leste pelo vale do Sorraia. A opinião não foi aceite.

O engenheiro Miguel Pais, 20 anos mais tarde, apresentou a ideia de se fazer em Lisboa a estação terminus da rête ferroviária do sul do país. Justificava êle essa necessidade e entendia, e entendia bem, que uma ponte lançada sobre o Tejo entre Lisboa e a península do Montijo resolia satisfatoriamente o problema.

Lançada a ideia procedeu aos estudos preliminares, levantou o perfil hidrográfico do rio; avaliou das dificuldades da construcção e chegou à conclusão de que com 1500 contos a ponte podia fazer-se. Esta teria 5.200 metros de comprimento e seria construída para via simples, ao tempo julgada suficiente para dar vasão a todo o tráfego comercial trocado com o sul do país.

Uma Comissão então nomeada para apreciar a sua proposta deu parecer favorável, embora computando o custo da ponte em quatro vezes mais do que a cifra nela indicada.

Miguel Pais apresentou o seu estudo em 1879, já lá vão mais de 60 anos!

Quanto tempo perdido...

A ideia de uma grande ponte que, construída, ficaria sendo ao tempo uma das maiores do mundo, deve ter assustado os governantes da época, tanto mais que a verba exigida era de grande peso para

orçamentos crônicamente desequilibrados; mas ela era sedutora e por isso outras soluções iam sendo apresentadas, transplantando-se a localização da ponte para zonas onde a largura do rio era muito menor.

Assim, apareceu logo Bartissol & Seyrig, engenheiros já bem conhecidos no país, a quererem fazer uma ponte em Cacilhas. O seu projecto foi apresentado em 1882, mas não teve ambiente e não teve seguimento... Mais tarde, o engenheiro Proença Vieira (Visconde de Assentis) apresentou uma variante à solução Bartissol que não teve melhor sorte.

Em todos os 3 casos, aparecia apenas o esboço de um projecto, desacompanhado de estudos de correntes e de sondagens geológicas que permitissem bem ajuizar da viabilidade das soluções apresentadas.

Só muito mais tarde, em 1923, é que aparece o distinto engenheiro espanhol D. Alfonso Peña Boeuf com um projecto bastante completo e bastante detalhado, pedindo a concessão de uma portagem.

A sua ponte era lançada entre Santos e Almada.

A proposta mereceu as atenções do governo que a submeteu ao estudo das entidades competentes das Obras Públicas e da Marinha de Guerra.

O principal objectivo de Peña Boeuf era ligar as duas margens pela viação ordinária para que a cidade se pudesse expandir para o outro lado do Tejo.

O dispositivo do taboleiro assim o indicava: dava-lhe 23 metros de largo e era provido de 2 passeios laterais de 2^m de largura cada um. Contíguas a êles haveria duas faixas de rolagem de 6^m destinadas à viação ordinária. Ao centro uma faixa de 7^m era reservada para as linhas dos eléctricos e possivelmente para a circulação do material de caminhos de ferro que seria arrastado por locomotivas eléctricas.

O acesso à ponte do lado de Lisboa era feito por 2 rampas que corriam ao longo da Avenida 24 de Julho, com o comprimento de 240^m e a inclinação de 6 %. Para os peões havia ascensores eléctricos. O fecho dos arcos centrais estava 40^m acima do nível das águas do rio.

O orçamento da ponte elevava-se a 50 milhões de pesetas, cerca de dois milhões de libras.

A Comissão nomeada para apreciar o projecto compunha-se de distintos engenheiros presidida pelo ilustre general Justino Teixeira.

O projecto mereceu, em princípio, a aprovação da comissão, que, entretanto, lhe introduziu algumas modificações. Assim a directriz devia ser deslocada para leste, ficando a entrada da ponte situada entre Santos e o Cais do Sodré. Os 3 arcos centrais que eram parabólicos deviam cobrir um vão de 200^m cada e deixar livre uma altura

de 50 metros. O dispositivo do taboleiro também devia ser modificado.

O projecto foi também considerado viável, debaixo do ponto de vista económico e a concessão podia ser dada por 99 anos.

Como porém outras estações oficiais dessem parecer contrário à concessão solicitada, o projecto foi abandonado. Houve quem visse nele o propósito de engarrafamento da nossa esquadra e da inutilização do pôrto pela destruição da ponte!

Mas a ideia é tão sedutora e a necessidade da ligação directa da capital com terras do Alemtejo e Algarve impõe-se por tal forma que houve que retomá-la.

Quando em 1927 o governo resolveu mandar fazer a revisão do plano da rede ferro-viária, foi alvitrado pela Comissão então nomeada para o efeito, que se construisse a linha do Vale do Sorraia e que se fizesse a ponte sobre o Tejo a partir do Montijo.

O Sr. Conselheiro Fernando de Souza, apreciando a ideia da construção da ponte escrevia no jornal «A Voz» em data de 2 de Dezembro de 1931:

«Se se caminhar com decisão e sem perdas injustificadas de tempo não serão precisos muitos meses para que o governo possa estar habilitado a tomar uma resolução definitiva acerca da obra de maior transcendência e incalculável alcance para o nosso sistema de comunicações.»

E porque assim era, foi algum tempo depois nomeada uma outra Comissão encarregada de se pronunciar especialmente sobre a construção da ponte.

O Governo havia entretanto recebido um novo pedido de concessão de uma ponte entre o Montijo e o Beato, ponte que se destinava apenas à ligação ferroviária. O seu custo estava orçado em 140.000 contos, pedindo o apresentante de proposta a garantia de juro de 7% nesta importância. A proposta foi submetida à consideração da Comissão que entendeu não dever ter andamento.

Dos trabalhos da Comissão resultou a sugestão de uma ponte mixta entre o Beato e o Montijo com dois taboleiros sobrepostos, sendo o inferior destinado à viação ordinária e o superior à circulação dos comboios em via dupla.

A ponte sugerida seria uma obra monumental, bem digna da Capital do Império.

Era previsto o estabelecimento de taxas de portagem que não agravariam o custo actual dos transportes e poderiam dar uma receita anual que não andaria longe de 18.000 contos. Justificada assim economicamente a construção da grande ponte que mediria cerca de 6.000 metros de comprido mandou o Governo abrir concurso, para a sua construção em regime de concessão, sendo o caderno de encargos traduzido em francês, inglês e alemão para que dêle tomassem conhecimento as principais casas da especialidade de todos os países industriais.

Quem maior interesse tomou pela realização da obra foi a América do Norte, e segundo ao tempo constou estiveram em Lisboa, durante mais de 2 anos alguns engenheiros vindos dos Estados Unidos para informarem «de visu» a viabilidade do projecto.

Não foi porém ainda desta vez que o problema se resolveu, e Lisboa, cidade de mármore e também de granito, nos paralelipipedos das ruas, continua isolada do sul do país, com um serviço fluvial deficiente que é formidável entrave ao progresso do sul do país.

ANÁLISE CRÍTICA DOS 3 PROJECTOS

Sempre que se fala da construção de uma ponte sobre o Tejo, quer em Lisboa, quer em Vila Franca, há logo quem se ponha ao lado de uma para contrariar a construção de outra. E assim, não se deseja a ponte de Vila Franca porque se tem mais simpatia pela de Lisboa e não se deseja a ponte de Lisboa porque prejudica a de Vila Franca.

Ora, um exame refletivo das necessidades a atender mostra claramente que as 3 pontes têm objectivos especiais e distintos, e não interferem umas com outras. Isto mesmo vem sendo acentuado por quem tem competência para se pronunciar sobre a matéria.

Assim:

a) — a ponte de Peña Boeuf, ou para melhor dizer, a ponte entre a Rocha de Conde de Óbidos e Almada, tem uma função meramente local.

O engenheiro Peña Boeuf acentuou-o na memória descriptiva e justificativa do seu projecto. Ele pretendia ligar a margem norte com a margem sul para que a cidade se pudesse expandir para o outro lado do Tejo, enchendo-se de casario as suas belas colinas que vão até junto do Oceano Atlântico.

A praia da Costa da Caparica passaria assim a ser a praia favorita dos Lisboetas que desejam uma praia para tomar banho e não para exibir plásticas, nem sempre esculturais.

A península de Setúbal passaria por uma transformação radical. A Arrábida, com todos os seus encantos, seria um passeio predileto dos domingos.

b) — A ponte do Montijo é destinada ao trânsito directo para o Alentejo e para o Algarve.

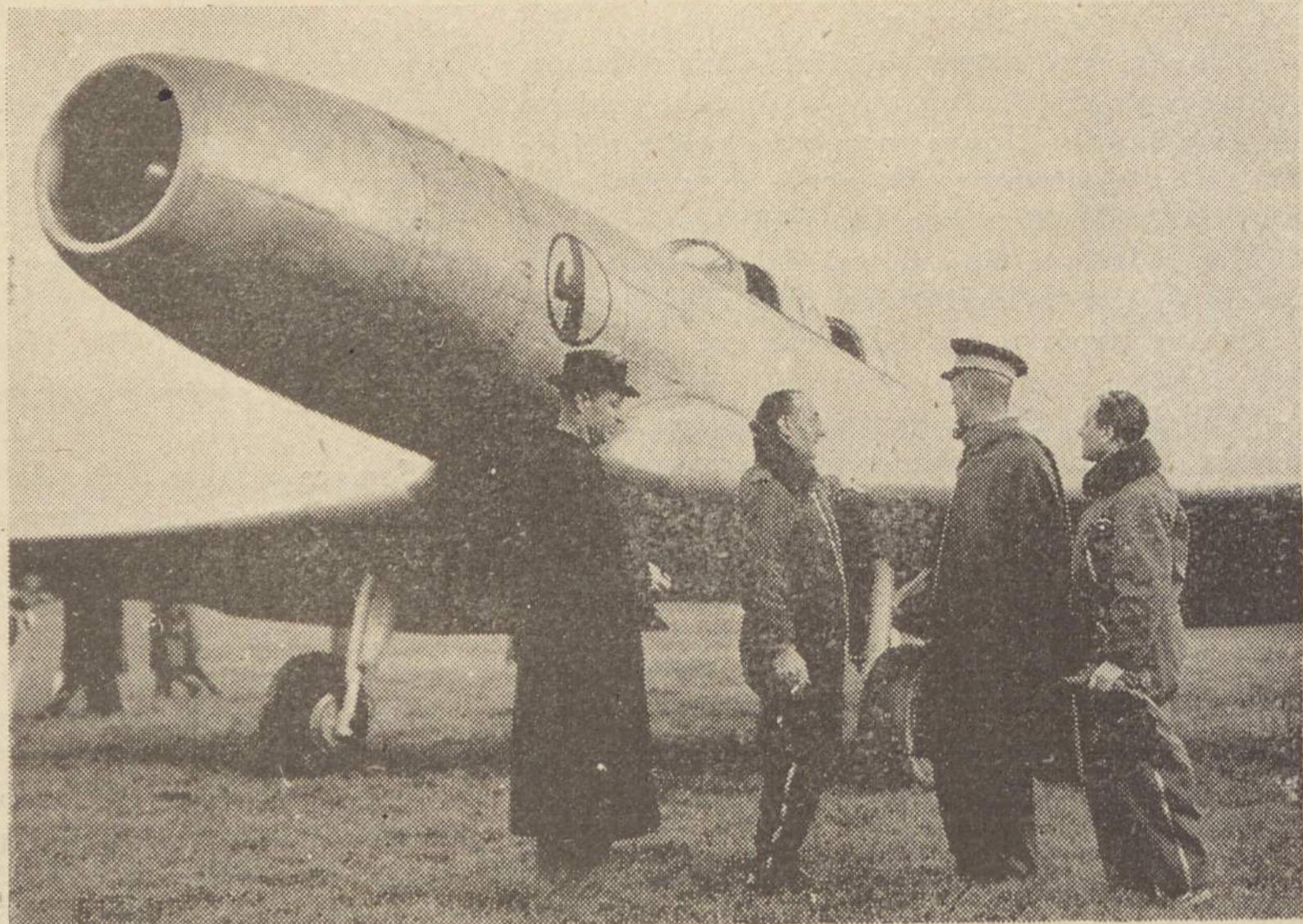
A ponte Peña Boeuf, não podia, manifestamente, servir para o tráfego ferroviário e mal serviria, também para dar ligação à rede de estradas do sul do país. Os eléctricos, sim, êssem podiam passar e deviam passar sobre a ponte, porque a margem sul seria encorporada na área de Lisboa, passando a ser mais um bairro excêntrico da cidade.

A ligação dos caminhos de ferro do Sul com Lisboa tem de fazer-se pelo vale de Chelas. O

O avião sem hélice

Em fins de Novembro, último, o «ás» da aviação italiana, Mário Bernardi, tripulando um avião-foguete, construído segundo planos do engenheiro Campini, efectuava o voo Milão-Roma (474 quilómetros) em 2 horas, 15 minutos e 47 segundos, ou seja à média horária de 209 quilómetros, 451 metros. Trata-se dum voo de experiência com um avião sem hélice, em conclusão final, cujas experiências realizadas até então, poucos resultados deram, limitando-se os vôos a poucos minutos. O

aparelho assemelha-se, em todos os pontos, aos aviões ordinários, com excepção da hélice, que não tem. O ar é aspirado pela frente e comprimido por um compressor accionado por um motor ordinário, alimentado a essência. Saindo a grande velocidade pela reetaguarda, o ar assim comprimido, mistura-se ao gaz do escape e provoca a reacção que desloca o aparelho. Este sistema oferece múltiplas vantagens em relação ao da propulsão por hélice. Não sendo, todavia, grande o seu rendimento em velocidades inferiores a 400 quilómetros à hora, nas grandes velocidades, pelo contrário, o seu rendimento aumenta em progressão geométrica, contrariamente ao que se verifica no sistema de propulsão por hélice. A aeronáutica italiana obteve um novo êxito, que terá repercussões mundiais.



A chegada a Roma de um dos mais modernos «tipos» de avião, pilotado pelos coronel De Bernardi e capitão Pedace

mesmo se pode dizer em relação às estradas nacionais que hão-de pôr a cidade de Lisboa em ligação directa com o Alemtejo e com o Algarve.

c) — A ponte de Vila Franca é uma ponte de carácter regional: deve servir, principalmente, os três concelhos: de Vila Franca, de Benavente e de Salvaterra.

É certo que esta ponte pode, simultaneamente, servir as comunicações de Lisboa com o Alto Alentejo, mas numa zona muito restrita desta região.

As estradas que de futuro hão-de servir o Alemtejo e o Algarve são as que partem do Montijo. Por isso esta Vila requere a sua ligação urgente com Lisboa.

Resumindo: sem falar numa possível ponte para servir a região do Cartaxo, as três pontes anteriormente enumeradas são igualmente justifi-

cadas e igualmente necessárias: a de Almada para o tráfego local; a do Montijo para o tráfego nacional; a de Vila Franca para o tráfego regional.

Todas elas se poderão construir com menos de 500.000 contos. E os benefícios que da sua existência resultarão para o país, bem justificam que se invertam nelas algumas das muitas centenas de milhares de contos que jazem improdutivos nos Bancos e na Caixa Geral dos Depósitos. Transformados em pontes sempre obteriam algum rendimento, e, sobre tudo, contribuiriam para dar à capital do Império fisionomia de cidade moderna e progressiva, digna da admiração de todos.

Disponham-se pois as coisas por forma que, ao terminar a grande conflagração que tudo paralisa, se possa fazer de um jacto aquilo que, realizado por partes, de há muito podia estar realizado.

Façam-se os estudos para que na altura própria, possa seguir-se a construção.

A urbanização de Coimbra

e os Caminhos de Ferro

Por A B E L A U G U S T O D I A S U R B A N O

Engenheiro militar (E. E.)

FOI um êrro grave ter-se estabelecido na Pampilhosa a origem do traçado do caminho de ferro da Beira Alta e não se adoptar o traçado do engenheiro Boaventura Vieira que fazia partir a linha da velha estação de Coimbra, subir o vale de Couselhas, passar em túnel para a margem direita do Mondego, seguir até às proximidades da foz do Dão, e ir daí, por a margem esquerda dêste rio, a Santa Comba Dão. Dêste êrro inicial resultou um encadeamento de erros que causaram grandes prejuízos a Coimbra, à economia da região do vale do baixo Mondego a juzante da afluência do rio Dão e à boa organização da respectiva rede ferroviária; mas uma vez se confirmou o provérbio *abissus abissum invocat*, traduzido por Camilo em *asneira puxa asneira*.

Afim de se emendar o êrro inicial da bifurcação na Pampilhosa construiu-se um curto ramal entre a antiga Estação e o cais das Ameias da cidade. Mas esta emenda não evitou aos passageiros, de ou para Coimbra, demoras e incómodas baldeações, e deu origem a novos erros.

Fez-se partir o caminho de ferro da Louzã da nova estação do Cais das Ameias, seguir a avenida marginal que tem o nome de Emídio Navarro, atravessar o movimentado Largo Miguel Bombarda, em frente da desembocadura da ponte, e correr, numa extensão de 200^m, ao longo da estrada da Beira, entre esta rua e o Parque da Cidade, estabelecendo-se, assim, uma longa passagem de nível numa das zonas mais transitadas da cidade por peões, carros eléctricos, automóveis ligeiros e pesados, e por veículos de tracção animal.

O ramalículo de Coimbra veio embaraçar a expansão da cidade numa extensa zona para o lado do rio, a juzante do Cais das Ameias, impedir o prolongamento da avenida marginal até à Mata do Choupal que se transformaria em um belo e grande parque citadino, dificultar a desembocadura de novas ruas de comunicação da Baixa com os cais do Mondego, e prejudicar a estética da formosíssima faixa marginal.

Estas circunstâncias determinaram a Comissão

Administrativa da Câmara Municipal de Coimbra, presidida por o engenheiro Abel Urbano, a propor, em Janeiro de 1929, à Comissão de revisão da rede complementar de Caminhos de ferro, a supressão do ramalículo, a substituição do primeiro lanço do C. de F. da Louzã, compreendido entre a Estação Nova e o túnel da Portela, por outro lanço em o vale de Couselhas, e a edificação, no sítio do Arco Pintado, de uma Estação-testa daquele Caminho de ferro e da projectada linha de Cantanhede, a ligar em túnel com a Estação de Coimbra B. As comunicações da cidade com os caminhos de ferro passariam a ser feitas por meio de trânsito eléctrico, em via dupla, com estações centrais na Alta e na Baixa de Coimbra. Corrigir-se-iam, assim, os erros que prejudicam, principalmente, a urbanização da cidade e embaraçam o seu desenvolvimento.

A proposta da Comissão Administrativa da Câmara Municipal não foi aceite, por lhe serem opostos os interesses da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses exploradora do ramal de Coimbra.

Os erros acumulados em prejuízo de Coimbra foram ainda agravados com a edificação da Estação Nova do Cais das Ameias. O novo edifício implantado no topo da Avenida Navarro, produziu um apertado estrangulamento na comunicação da Avenida com a estrada marginal, criando-se mais um obstáculo à construção da grande avenida do Largo Miguel Bombarda ao Choupal; esta avenida marginal deveria bifurcar-se, nas proximidades da azinhaga dos Lázaros, em um ramal para a Estação Velha, para se proporcionar aos turistas uma magnífica e formosíssima entrada na cidade, ao longo da margem do Mondego.

Foram empregados por a citada Comissão Administrativa todos os meios ao seu alcance para evitar, ou pelo menos, para moderar os prejuízos que resultariam da péssima implantação da nova Estação para a urbanização da Baixa de Coimbra.

Em 15 de Janeiro de 1929 a Comissão, logo depois da sua posse, e quando estavam em construção apenas os alicerces do novo edifício, oficiou ao Presidente do Conselho de Administração da C. P.

a expor-lhe as más condições do local do Cais das Ameias para a edificação duma Estação Central destinada a exercer, também, a função de estação terminus da linha férrea da Louzã e de outras ali convergentes; pedia, em face dos graves prejuízos evidentes, resultantes de futuro para a cidade, que fôssem suspensas as obras, em curso, até que a Companhia pudesse adoptar uma solução de justo equilíbrio dos seus legítimos interesses com os de Coimbra, em satisfação às aspirações da cidade. A esta representação respondeu o Presidente do Conselho de Administração da C. P. não poder aceder ao pedido da Câmara Municipal, por ser um êrro administrativo suspender as obras nas quais já tinham sido gastas centenas de contos; e, dêsde então, as obras prosseguiram com acelerada actividade.

Em face da obstinação da Companhia em edificar a Estação no acanhado local por ela escolhido, a Comissão Administrativa reduziu ao mínimo as suas justíssimas reclamações, e propôz, em cartafício, de 20 de Fevereiro do mesmo ano de 1929, que a fachada poente do edifício da estação fosse desvidada, pelo menos, de 16 metros contados dêsde o muro do cais do Mondego. Esta proposta, que foi reforçada em *A Voz* por o muito ilustre engenheiro Fernando de Souza, não logrou obter o assentimento da C. P., e assim, a Estação Nova ficou a constituir um monstruoso aleijão na Avenida mais pitoresca e mais transitada de Coimbra; e será um estôrvo à urbanização da Baixa, sem vantagem, nem para a cidade nem para os viajantes, e sem compensação económica da enorme despesa da construção.

Passados mais de onze anos sobre o incidente, sumariamente relatado, e quando a questão da

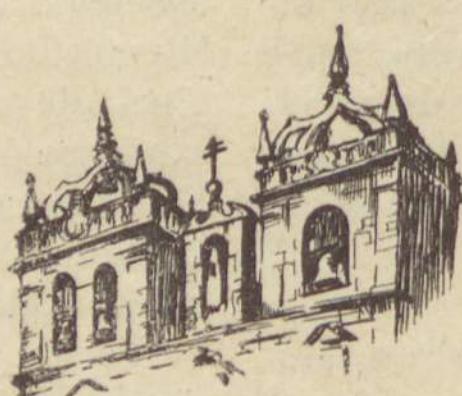
da Estação Nova, parecia morta, surgiu o ante-projecto do plano sumptuoso da urbanização de Coimbra elaborado por o arquitecto-urbanista estrangeiro De Groér que veio pôr, de novo, na tela da discussão o ramal, a Estação e o malfadado caminho de ferro da Louzã.

De Groér propõe uma solução radicalíssima — que consta dos seguintes períodos do seu relatório:

«As pequenas linhas de ferro de Coimbra, como a da Louzã com seu fraco tráfego, não podem lutar com os autocarros, mais cómodos e económicos para passageiros e mais elásticos para o serviço»

.....
«Por conseguinte, e conforme o que precedentemente expusemos, proponho o levantamento dos rails do caminho de ferro da Louzã e a transformação dêste caminho de ferro em auto-estrada, servindo-nos para êsse uso das obras de arte existentes (pontes, túneis, etc.)».

Haveria muito que contestar nas opiniões expandidas por De Groér a respeito da superioridade dos *auto-carros* sobre estradas em relação às carruagens de caminhos de ferro; e muito mais contestável é o aproveitamento das pontes, dos túneis e de outras obras de arte do caminho de ferro no estabelecimento duma auto-estrada. O notável arquitecto urbanista saiu do âmbito da sua competência profissional e dos limites da missão que lhe foi confiada; mas, com a sua autoridade em assuntos de urbanização, que constituem o objecto da sua especialidade, confirma a opinião, emitida há treze anos, de que o ramaléculo de Coimbra, a Estação Nova e o trôço do caminho de ferro da Louzã, entre esta Estação e túnel da Portela, constituem obstáculos à urbanização da Baixa de Coimbra.



Variantes no Sul e Sueste

Pelo Capitão de Engenharia JAYME GALLO

Chefe da 4.ª Circunscrição de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portugueses

MAIS um melhoramento se introduzirá em breve na rede do Sul e Sueste: a variante de Beja suprimindo a inversão dos comboios na estação desta cidade.

Todos os que têm viajado na linha do Sul, conhecem os inconvenientes desta inversão que obriga o passageiro a viajar *de costas* depois de sua preferência o levar a reservar lugar *de frente*. Tal inversão é sobretudo prejudicial ao caminho de ferro por não permitir o seguimento directo das locomotivas que chegam a Beja rebocando os comboios.

Tão importante melhoramento na rede do Sul e Sueste, é da iniciativa do Chefe da 8.^a Secção Técnica da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sr. Caetano Jorge Ribeiro, a quem se devem outros melhoramentos efectuados de conta do Estado nas linhas do Sul, Sado e Sines.

Estabelecida esta variante, os combóios com destino ao Algarve, seguirão a par da linha de Moura numa extensão de aproximadamente 400 metros e contornarão a cidade de Beja, atravessando a menos de 1 quilómetro de distância a estrada que conduz à Mina de S. Domingos. Tendo um desenvolvimento de 15666 metros, a variante ligará com a actual linha do Sul, junto da estação de S.ª Vitória-Ervídel.

A variante de Beja encurtando o desenvolvimento da linha do Sul cerca de 1 quilómetro, melhora incontestavelmente o traçado primitivo e simplifica a exploração, justificando-se assim plenamente.

Já indicámos na "Gazeta" a necessidade de se completar a rede de Sul e Sueste com o prolongamento de alguns ramais em vista dos inconvenientes que oferece à exploração destas linhas de saco, sendo da máxima importância o prolongamento da linha de Móra até a linha de Leste e a ligação dos ramais de Moura e Reguengos.

De importância imediata e muito interessante se oferece também o estudo das *variantes de linha*, levando as vias férreas a passar junto dos grandes centros de população e produção com manifesto benefício do público e do caminho de ferro.

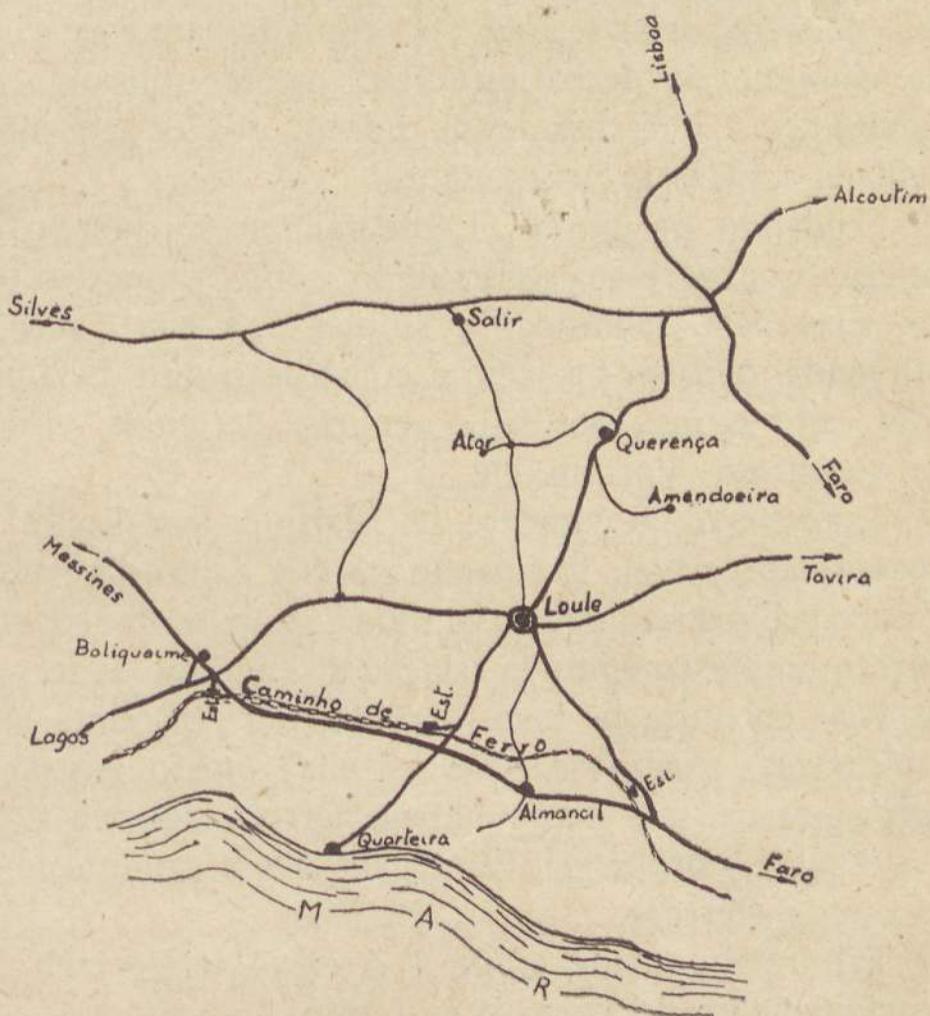
Quando se construíram as nossas principais linhas férreas, contou-se sem prejuízo para as empresas que as explorariam, a passagem longe dos grandes centros, por não haver então outro meio de transporte acelerado; mas, agora que a camionagem faz uma con-

corrência desenfreada às empresas ferroviárias transportando *tudo quanto quer e só o que quer*, os prejuízos destas empresas são notáveis, restando-lhes transportar a mercadoria pobre de grande tonelagem ou de grande peso que a camionagem rejeita.

Dê desde a hora presente, as considerações que fixem o estudo da directriz de qualquer linha férrea têm forçosamente de subordinar-se à condição de bem servir os grandes aglomerados de vida e produção, nos quais devem estabelecer-se as estações, pois o caminho de ferro em vista do seu significado económico não pode encontrar-se separada dos grandes centros.

A observação da importância económica da vila de Serpa, deu motivo ao estudo duma variante da linha de Moura, transferindo a sua estação de caminho de ferro presentemente a 7 quilómetros de distância, para junto da vila. Esta variante aumenta de cerca de 4 quilómetros a distância entre Quintos e Pias, mas dada a importância da vila de Serpa não se hesitou em tal solução, esperando-se para breve a construção da nova linha.

Convindo ao Estado e à emprêsa que explora as suas linhas, corrigir e modernizar quanto possível a



Vias de comunicação de Loulé



Estação do caminho de ferro em Beja

rêde existente, outra variante de linha se impõe nestes termos com toda a importância. Referimo-nos a uma variante da linha do Sul passando na vila de Loulé. Esta vila possuindo cerca de 15.000 habitantes é um centro industrial, agrícola e comercial de destaque e ponto de convergência de 6 estradas. Contudo a sua estação de caminho de ferro está situada a 6 quilómetros de distância!

Em toda a linha do Sul com exceção do Barreiro, Beja e Faro os centros mais importantes são Loulé e Olhão. Equivalendo-se estas duas vilas algarvias em importância populacional e económica, verifica-se entretanto que a estação de caminho de ferro de Olhão, só porque se encontra dentro da vila possue um tráfego quase duplo do da estação de Loulé.

São muitos os produtos da economia agrícola e industrial de Loulé; assim, manufactura obra de palma e esparto, que, exporta bem como amêndoas, alfarroba, figos, lenhas, cal, etc., recebendo para consumo da sua população de 15 mil almas, farinhas, tecidos, coiros, mercearias, etc. Tão grande quantidade de mercadorias tem de transportar-se pela via ordinária para a estação de caminho de ferro ou directamente utilizando a camionagem que, não pode porém prover sem dificuldade a todas as necessidades.

Cuidando do futuro, Loulé tem acompanhado o ritmo do progresso construindo edifícios modernos em ruas bem delineadas e amplas e a sua Câmara Municipal tem em projecto a construção dum Estádio com campos de "foot-ball", "courts" de tennis, pistas para ciclismo, hipismo, etc.

Também o movimento de viajantes em Loulé é deveras apreciável, irradiando da vila como dissémos 6 estradas, pelas quais quase toda a gente se transporta devido ao afastamento da estação do caminho de ferro. A vila encontra-se bem servida por carreiras de camionetas, graças às boas estradas que o Algarve agora possue, mas o caminho de ferro é indispensável à sua vida porque tem vantagens que a camionagem não pode oferecer.

Tal tráfego tende ainda a desenvolver-se com o funcionamento do pôrto Faro-Olhão.

Sob o ponto de vista turístico, Loulé não é apenas

um ponto de irradiação; tem valor próprio com suas reminiscências do domínio mouro nas arcarias de escadas e pátios, nas grades dos portais, nos seus poços e nas cisternas, oferecendo belezas naturais e um clima privilegiado que constituem o principal atrativo dos visitantes.

Sabemos que a situação topográfica da vila de Loulé imporá para a variante certo acréscimo no desenvolvimento da linha entre Faro e Boliqueime para poder ser vencida a cota desta vila, superior algumas dezenas de metros à cota da sua actual estação de caminho de ferro, mas, este alongamento de 3 ou 4 quilómetros não é certamente inconveniente que sobreleve a consideração das vantagens que advirão da maior facilidade de ligações com todos os concelhos de Sotavento e Barlavento do Algarve e, principalmente com Faro, sua capital de distrito que possue a estação do caminho de ferro na cidade.

A variante de Loulé considerada nesta vila a *causa principal do seu futuro progresso* é por este motivo a aspiração máxima das suas forças vivas.

Apenas Quarteira veria afastar-se o caminho de ferro, mas como a Câmara Municipal de Loulé tem projectado ligar por estrada essa povoação com Boliqueime, tal afastamento não lhe traria prejuízo, pois passaria a servir-se da estação de Boliqueime situada quase à mesma distância a que se encontra presentemente a estação de Loulé, fazendo-o até com vantagem, visto que a maior parte do seu tráfego se efectua no sentido de Lisboa.

Observada a possibilidade técnica e as vantagens económicas dessa modificação de directriz da linha do Sul à qual certamente não se opõem motivos estratégicos, resta o Estado assumir o encargo da construção da nova linha. Para tanto julgamos oportuno o momento presente, em que o saldo disponível do Fundo Especial de Caminhos de Ferro deve ser apreciável, por estar liquidado o empréstimo de 100 mil contos contraído em 1932 para melhoramentos já executados nas linhas do Estado.



A ponte do caminho de ferro sobre o rio Guadiana que desde Agosto de 1950 serve também para o trânsito da estrada de Serpa a Beja e que depois de construída a variante passando naquela vila ficará exclusivamente destinada à viação ordinária

O Resgate dos Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

Arêde mais importante dos Caminhos de Ferro Portugueses explorada por empresas particulares, é a da C. P.—e, por esse motivo, é que ao tratar dos Caminhos de Ferro, me refiro em especial aos da referida Companhia, tanto mais que as suas linhas são as que atravessam as regiões mais ricas, férteis e populosas do País.

Entrando propriamente no assunto do resgate, direi que, como é do conhecimento geral, as concessões das linhas que a C. P. explora não foram todas dadas na mesma ocasião. Se o tivessem sido quando das do Norte e Leste, o prazo dos 99 anos terminaria de aqui a uns 17 anos e meses, que é quando finda as do Norte e Leste—e se assim fosse, a importância a receber pela C. P. na ocasião do resgate, pelo material circulante e outros provimentos, seria apenas duns 50 % do valor achado pelos louvados, se o Governo entendesse ser mais conveniente para o Estado pagar de pronto o material circulante e outros provimentos, visto que em cerca de 17 anos, uma determinada importância a juros compostos à taxa de 4 %, duplica o capital.

Como as concessões das linhas férreas que a C. P. explora, foram porém, como acima digo, dadas em diversas ocasiões, para a questão do resgate de todas as linhas na mesma data, tem que se procurar a média dos anos que faltam, e assim, se os meus cálculos não estão errados, desde que o resgate fosse feito nesta altura, o prazo em conjunto para o término de todas as concessões, só se daria de aqui a uns 32 anos—e neste caso, a importância do material circulante e provimentos a pagar de pronto, apenas atingiria cerca de 28,5 % do valor achado no acto do resgate, visto que os 28,5 % a juros compostos à taxa já referida de 4 % durante os 32 anos, daria a importância atribuída pelos louvados a todo o material circulante e outros provimentos. O que o Governo tem a pagar de pronto pelo preço da avaliação na ocasião de lhe ser entregue, é o carvão, coke ou outros abastecimentos, artigos estes que serão avaliados em separado.

Estou tratando, como se vê, apenas da questão do material circulante, abastecimentos e provimentos, porque a anuidade a pagar à C. P. durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, já se disse, no artigo anterior, que é constituída pela soma do produto líquido obtido durante os sete anos que tiverem precedido aquêle em que a remissão deve efectuar-se, deduzida desta soma o produto lí-

quido que corresponde aos dois anos menos produtivos, tirando-se depois a média dos outros anos.

É assim que se constituirá a importância da anuidade que o Governo teria de pagar à C. P..

Verifica-se pois, que o Estado pode fazer em qualquer altura o resgate de todas as linhas férreas pertencentes a empresas particulares, sem grandes encargos, e as da C. P., que no seu conjunto faltam ainda 32 anos para término de todas as concessões, o Governo só é obrigado a pagar de pronto na ocasião do resgate, o carvão, coke ou outros abastecimentos, porque do material circulante e outros provimentos, só é devido o pagamento, lá para os fins do ano de 1973 ou durante o ano de 1974, a não ser que o Governo preferisse pagá-lo de pronto, e neste caso teria uma redução de 71,5 % no valor achado pelos louvados.

As vantagens do resgate para a Nação, são a meu parecer da mais alta importância, bastando citar-se o seguinte, para justificar plenamente a sua necessidade:

1.º—Desaparecia o receio de poder estar a maioria do capital accionista nas mãos de estrangeiros, ou pelo menos uma forte posição, da qual possam resultar, em qualquer altura, dificuldades externas para a Nação, visto que as acções são na sua quase totalidade ao portador. Já o mesmo não sucede com as acções das Companhias de Navegação, que são todas nominativas, na legítima defesa dos interesses do País. As Companhias de Caminhos de Ferro, principalmente as de via larga, que são consideradas linhas internacionais para a questão de transportes, deviam ter as suas acções apenas nominativas, e proceder-se para com elas, em tudo, o mesmo que se procede para com as das Companhias de Navegação.

2.º—Desaparecia duma vez para sempre o Comité de Paris, que só tem servido e serve para obrigar a Companhia a fazer despesas avultadas, as quais se elevam, todas somadas, desde que o referido comité foi criado, a muitos, mas muitos milhares de contos.

3.º—Proporcionaria ao Governo reorganizar à sua vontade a exploração de toda a antiga rede da C. P. e bem assim a do Sul e Sueste e Minho e Douro pertencente ao Estado, tudo em bases novas, para entregar depois, mediante concurso público a uma companhia genuinamente portuguesa, que para esse fim se organizasse, com as acções averbadas só a portugueses, a não ser que o Governo entendesse que, a Bem da Nação, devia fazer a exploração por conta do Estado, o que me não causaria espanto, por estar hoje plena-

mente convencido de que qualquer serviço público, administrado e explorado pelo próprio Estado, a sua administração e exploração, quer pelo lado económico, quer pelo lado de disciplina e justiça, não é inferior à administração particular, desde que à frente dêsses serviços se coloquem indivíduos competentes e honestos. Para o demonstrar citarei apenas a modelar administração dos Correios e Telégrafos, da Junta Autónoma das Estradas, Pôrto de Lisboa, Base Naval e Comissão de Fiscalização de Obras de Abastecimento de Águas à cidade de Lisboa, organismos estes todos pertencentes ao Ministério das Obras Públicas e Comunicações — e outra coisa não era de esperar estando à frente dêste Ministério, o ilustre Engenheiro Ex.^{mo} Sr. Duarte Pacheco, que tão acertadamente escolheu as individualidades que estão à frente de tão importantes serviços públicos.

A incerteza e funda perturbação da vida económica de todos os países na conjuntura presente, não impede, a meu parecer, que o resgate se faça — pelo contrário, é quando êle é mais de aconselhar.

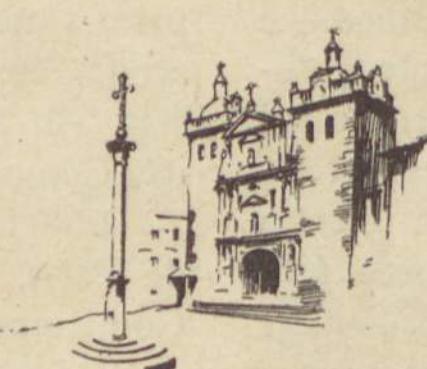
A incerteza e funda perturbação presente, não impidiu, antes obrigou o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações a proceder últimamente ao resgate das pontes sobre o rio Tejo em Santarém e Abrantes, como é do conhecimento público.

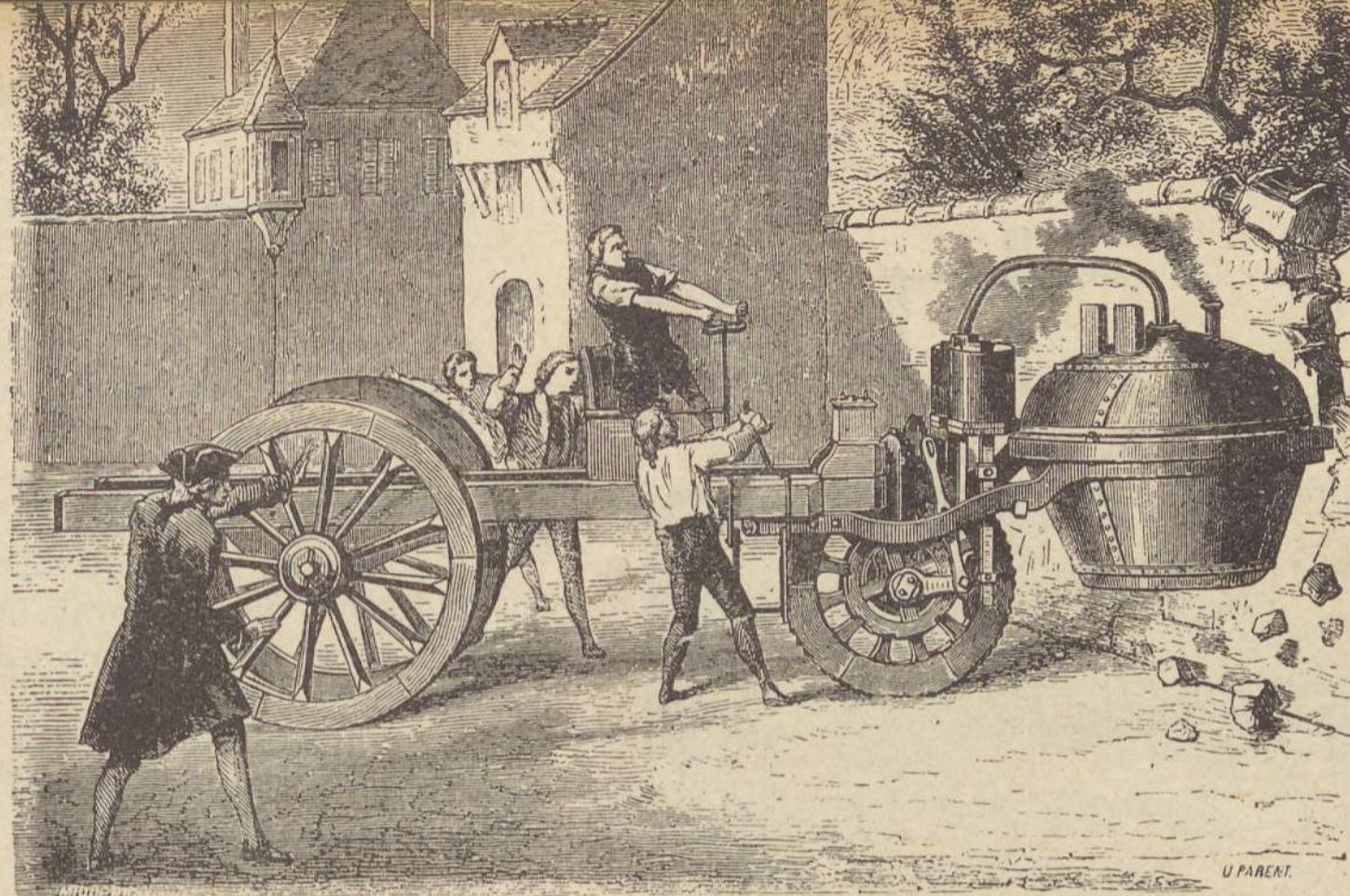
Por todas estas razões e ainda por muitas outras

é que eu entendo, em minha consciência, ser precisamente a conjuntura presente de incerteza e funda perturbação da vida económica que todos os países do Mundo atravessam, a melhor ocasião para se proceder ao resgate dos nossos caminhos de ferro, principalmente os de via larga, pelas ligações que têm com os caminhos de ferro estrangeiros.

É que em meu parecer, só o Estado é que tem a coragem precisa para proceder à remodelação e reorganização dos nossos caminhos de ferro, como por todos é julgado necessário, da qual por certo adviria uma importantíssima redução nas suas despesas, e consequentemente uma receita líquida muito maior para o Estado — e ocasião melhor do que esta não será muito fácil encontrar-se, por estar à frente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, o muito ilustre Engenheiro Excelentíssimo Senhor Duarte Pacheco, que no desempenho do seu alto cargo tem demonstrado, além duma alta competência, possuir uma energia e faculdades de trabalho fora do vulgar, e uma notável firmeza nas resoluções que toma.

E se depois do resgate feito, fôsse nomeado administrador geral dos caminhos de ferro de via larga, o actual Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações para com a sua provada competência e energia proceder à remodelação e organização do mais importante serviço de utilidade pública que o país possui?





A máquina de Cugnot fazendo a sua experiência no Arsenal de Paris em 1770

Os primeiros passos da locomotiva

Da experiência de Cugnot efectuada no Arsenal de Paris em Novembro de 1770, ao concurso de locomotivas realizado em Rainhil em Outubro de 1829

Por RAUL ESTEVEZ DOS SANTOS

Amáquina a vapor a que o talento privilegiado de James Watt deu realidade, introduzindo a sua aplicação nos usos gerais da indústria, pertence ao número de invenções que revolucionaram o mundo abrindo-lhe novos e dilatados horizontes.

No que respeita ao pensamento da utilização do vapor ao transporte, encontra-se inicialmente ele ligado ao Dr. Robinson que no seu livro *Mechanical philosophy* publicado em 1759 se propõe aplicar as suas vantagens à tracção de veículos, estudo que apresentou ainda como aluno à Universidade de Glasgow.

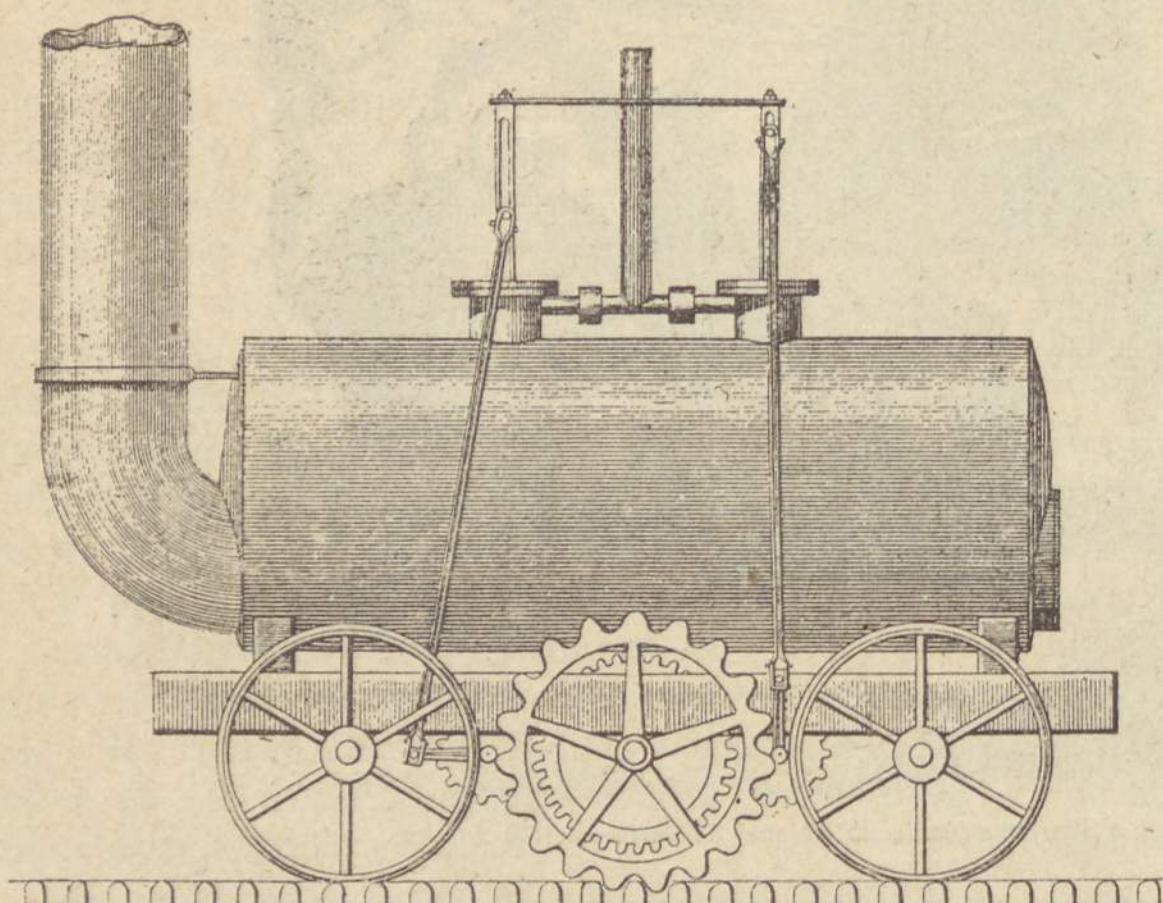
Dentro do aspecto prático, cabe ao engenheiro francês Joseph Cugnot a honra de primeiro o haver utilizado, na máquina que construiu denominada *fardier à vapeur*, cujas experiências levou a efeito em Novembro de 1770, no Arsenal de Paris.

A viatura de Cugnot eraposta em movimento por uma máquina a vapor de simples manejo. Esta máquina compunha-se de 2 cilindros de bronze, dispostos verticalmente, e nos quais o vapor, introduzido por meio dum tubo, se encontrava posto

em comunicação, ora com a caldeira para receber o vapor, ora com a atmosfera, para expelir o vapor, quando ele tinha produzido o seu efeito. A caldeira disposta à frente da viatura apresentava a forma dum esferoide achata. A fornalha, pouco mais ou menos ao centro da caldeira, estava colocada por cima. O motor era coberto por um taboleiro de terra refractária, para o insolar do calor.

Todo este curioso sistema assentava sobre três rodas: era um tricírculo. Uma roda única formava o trem da frente; duas fortíssimas rodas, montadas sobre um eixo ordinário, compunham o trem da retaguarda. Era à roda da frente que se aplicava a força motriz. O vapor de alta pressão, empurrando o êmbulo a cada um dos dois cilindros de simples manejo, comunicava o seu movimento alternativo com a ajuda de roquetes e de peças interiores, do eixo da primeira roda, ou roda motriz. Para encontrar mais aderência ao solo, esta mesma roda era circundada dum barragem de ferro, listrada de estrias profundas.

O trem da frente da viatura podia voltar como o de uma viatura ordinária; ele podia fazer ângu-



Locomotiva de cremalheira de Blenkinsop, utilizada em 1811 nas minas de Middleton

los até 90° com o trem de trás. O *fardier* de Cugnot voltava então sobre o terreno tão facilmente como se estivesse atrelado a cavalos.

Nas experiências oficiais, a máquina ocupada por 4 pessoas marchou horizontalmente e verificou-se que teria percorrido 1800 a 3000 toezas por hora, se não tivesse interrompido a sua marcha, motivado pela dificuldade que havia em substituir a água à medida que ela desaparecia em vapor, o que motivava, ao cabo de um quarto de hora de marcha, todo o movimento se encontrar suspenso. Para remediar êsse sinal, Cugnot fazia encher de novo a caldeira, mas a marcha da viatura não era restabelecida senão quando o vapor tinha novamente adquirido uma pressão suficiente. Foi esta contrariedade que impediu o triunfo de Cugnot.

Seguiu-se a tentativa de William Murdoch, colaborador de James Watt que em Redruth, no Cornwall, pelo ano, de 1784 realizou com um minúsculo modelo algumas experiências que despertaram viva curiosidade e deram motivo a largas controvérsias.

Em 21 de Maio de 1797 Oliva Evans consegue a aprovação pelo Estado de Pensylvania de um privilégio para a construção *charidis* a vapor, invenção que então se tornou conhecida pelo nome de «carruagem sem cavalos».

Évans depois de inúmeras contrariedades consegue em 1800 ver a sua carruagem rolando pelas ruas da Filadelfia, mas não pode prosseguir no seu aperfeiçoamento. O incêndio que em 1819 destruiu as oficinas que possuía em Pittsburg impressionaram-no

de tal forma que poucos dias decorridos falecia.

Trevithich e Vivian, dois engenheiros mecanismos de Cornouailles, constituíram em 1801 uma carruagem a vapor, em forma de diligência, destinada a conduzir passageiros por estradas ordinárias entre largas distâncias.

Uma série de dificuldades que não puderam vencer levaram-nos a abandonar o seu primitivo projecto para que obtiveram em Março de 1802 um segundo privilégio que lhe permitia poder aplicar a sua invenção sobre o *rail*.

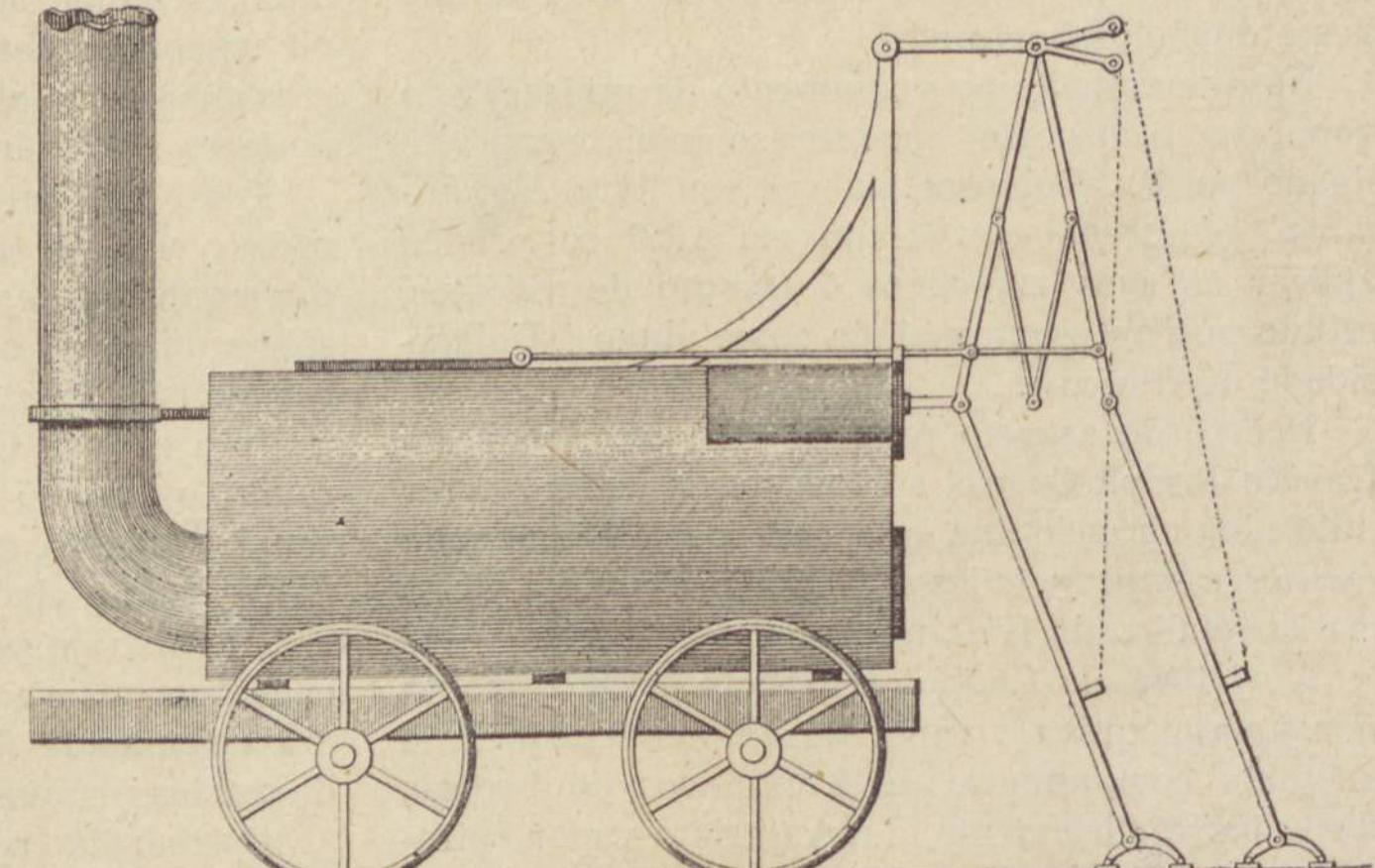
* * *

A invenção e aperfeiçoamento da locomotiva, na sua primeira fase, deve-se à indústria mineira inglesa que sentindo, primeiro a necessidade de fazer transportar a produção das minas para os canais que por necessidade das grandes explorações se haviam aberto, e depois, mais tarde poder dispensar a via fluvial e transportar directamente aos portos de embarque êsse mineral.

Mas para que se tornasse possível a invenção da locomotiva, foi necessário utilizar primeiramente o *chariot* rebocado por um cavalo, depois os planos inclinados automotores e as máquinas fixas e finalmente as locomotivas.

O *rail* de madeira, de ferro fundido, e de ferro forjado, num constante aperfeiçoamento, foram naturalmente os grandes cooperadores dessas primeiras formas de transporte usadas em Newcastle, e que sucessivamente se foram introduzindo nas minas dos condados de Durham e Northumberland e mais tarde por outras províncias inglesas.

Os canais mais antigos que se conhecem foram construídos em 1755. Nessa data canalizou-se o ri-



Locomotiva de Brunton, utilizada em 1813 nas minas de Butterley

beiro de Sainty e o rio de Mersey junto a Saint Hélens, no condado de Lencastre, construções que deram origem à execução de uma série de linhas de navegação fluvial interior.

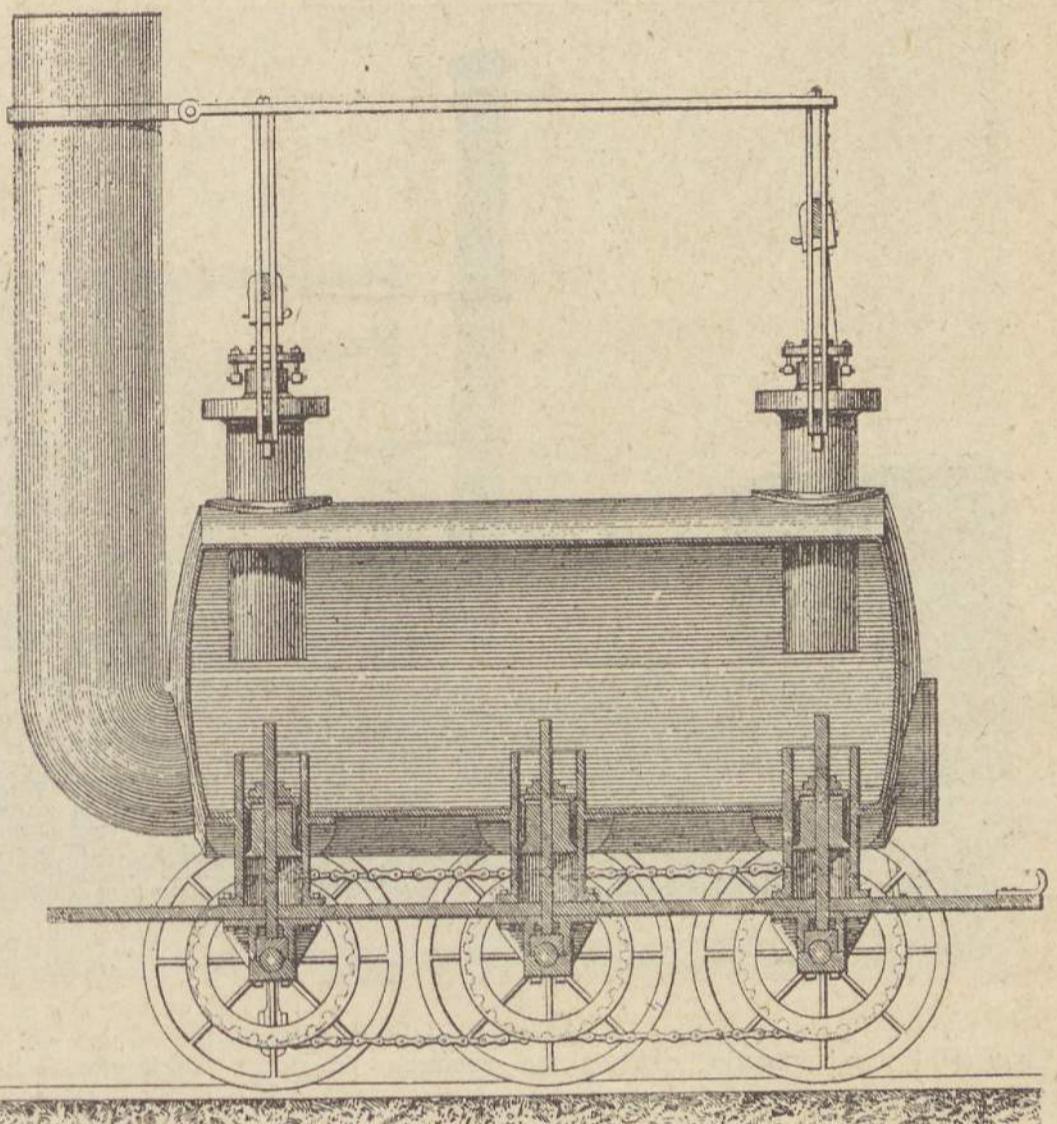
* * *

O primeiro caminho a *rails* surgiu pelos meados do século XVII e destinava-se a facilitar a exploração das minas de Newcastle — sur-Tyne. O ousado inovador que encheu de benefícios e de melhoramentos essa região, chamava-se Beaumont. Numa obra intitulada *Chorographie, ou Description de Newcastle — sur-Tyne*, publicada em 1649, por Gray, diz-se que Beaumont empregou nas minas 30:000 libras.

Tudo quanto de mais moderno existia, nessa época, aí se encontrava. Máquinas e engenhos de diversa espécie, umas para serem utilizadas no interior das minas e outras como *waggon* — palavra que pela primeira vez se emprega —, ou *chariots* a um cavalo que se destinavam a transporte da hulha aos diversos pontos de embarque existentes no canal. O primeiro plano inclinado automotor construí-o Bornes, nos arredores de Newcastle — sur — Tyne. As deficiências que em certos casos manifestavam, foram corrigidas pela máquina fixa. A primeira das quais foi instalada por Cooke em Bisthey Felle no condado de Dusham, máquina que se destinava a elevar os *chariots* das minas de Urpeth sobre uma encosta muito escarpada.

* * *

Malogrado como vimos o primitivo projecto de Trevithick e Vivian, para a construção de uma es-



Locomotiva de Stephenson & Dodd, utilizada em 1815 nas minas de Killingworth

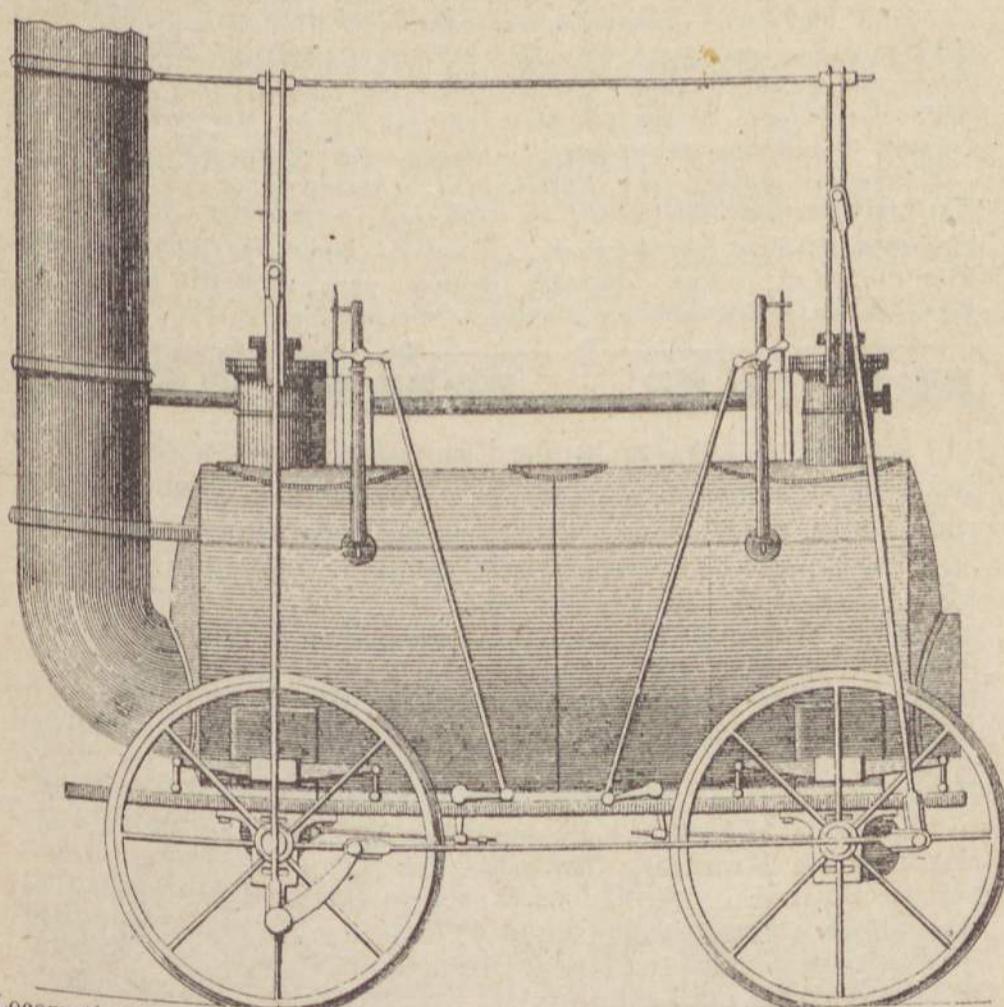
pécie de diligência a vapor sobre estrada, adaptaram essa máquina à construção de uma locomotiva que em 1801 instalaram no caminho de ferro interior das minas de Merthye-Tydvil.

Em 1811, Blenkinsop inventa um sistema de locomotiva de cremalheira que põe em serviço no caminho de ferro das minas de Middleton de que era director.

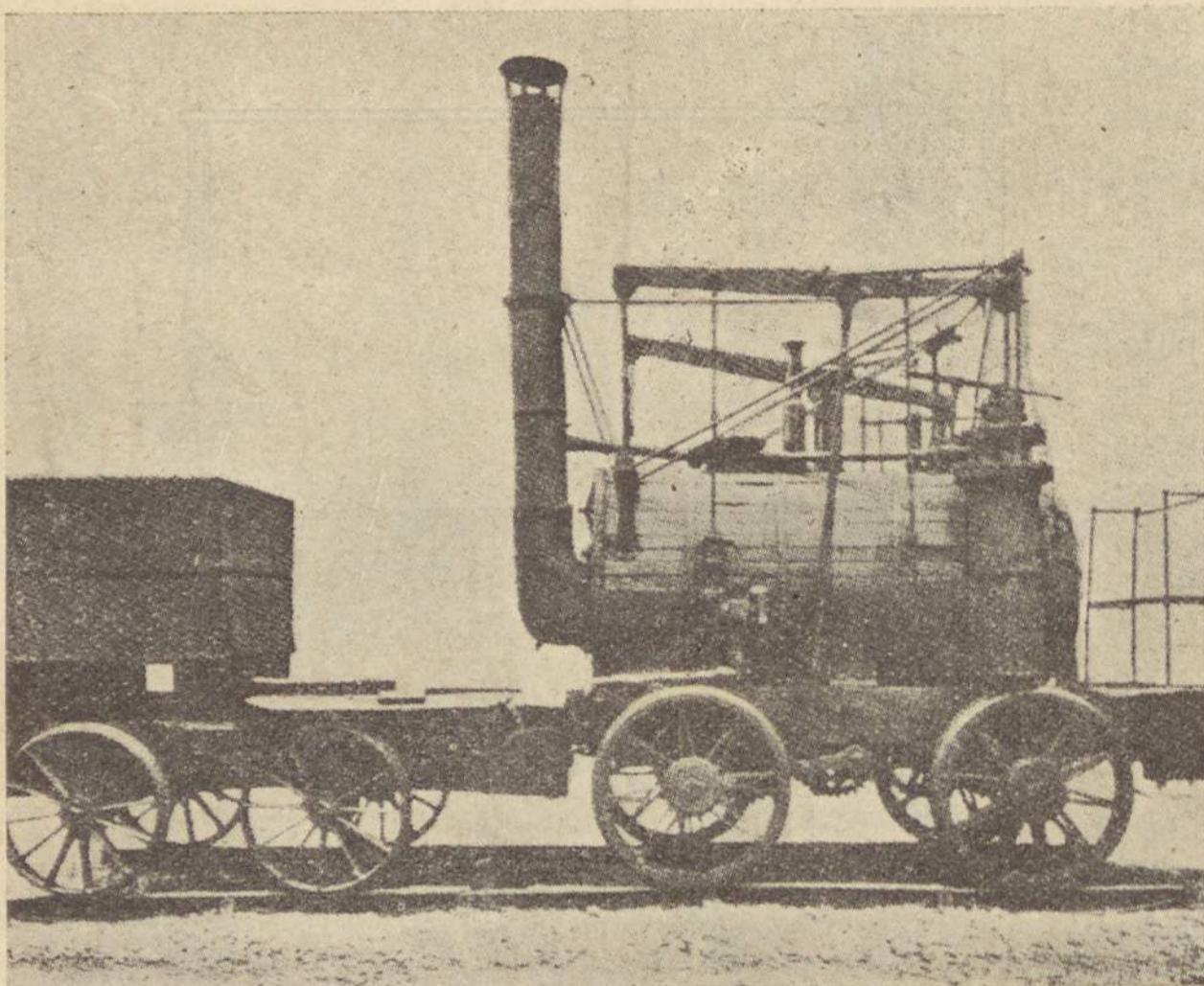
No ano seguinte, William e Edward Chapman tentam substituir a cremalheira de Blenkinsop por um outro sistema. Para isso fizeram colocar no meio da estrada, de distância a distância, diversos pontos fixos sobre os quais o combóio era rebocado por uma máquina a vapor que tinha por auxílio um cabo que se enrolava numa espécie de tambor.

Em 1813, um engenheiro de nome Brunton constrói uma locomotiva na sua oficina de Butterley, cujas experiências veem publicadas no volume XXLV do *Repertory of Artes*. Pela mesma época Blackett consegue dar uma nova orientação às tentativas até então realizadas sobre o sistema de locomoção demonstrando nas suas experiências a adesão das rodas sobre os rails. O seu sistema encontrou a mais perfeita confirmação no emprêgo da máquina locomotiva no caminho de ferro de Wylam.

Decorrido pouco mais de um ano, em 25 de Julho de 1814 saiu das oficinas de George Stephenson, em Newcastle, a primeira locomotiva destinada ao caminho de ferro das minas de Killingworth. Esta máquina que assinalou o talento do seu construtor, pode ser considerada como a primeira que funcionou com vantagens sobre *rails* de ferro.



Locomotiva de Stephenson & Losh, utilizada em 1816 nas minas de Killingworth



A «Locomotion», locomotiva que em 27 de Setembro de 1825 rebocou o primeiro comboio no caminho de ferro Darlington-Stokton

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Foram eleitos os novos corpos gerentes do Grupo Tauromáquico «Sector 1».

O resultado foi o seguinte:

Assemblea Geral—Presidente, Manuel Serras; Vice-presidente, João António Barbosa; 1.º Secretário, António Pereira Alves; 2.º Secretário, António Borges.

Direcção—Presidente, dr. Amável Soares da Silva; Vice-presidente, Carlos d'Ornellas; Tesoureiro, José Mayer; 1.º Secretário, Alberto Espírito Santo; 2.º Secretário, Augusto Sousa Pina; 1.º Vogal, Alvaro Figueiredo de Almeida; 2.º Vogal, Capitão Bernardino de Matos Tudela de Vasconcelos; Suplentes, João dos Santos Abrantes e José Francisco Botto.

Conselho Fiscal—Presidente, dr. Américo Marinho; Secretário, Eurico Viçoso; Relator, José Augusto de Safera da Costa; Suplente, Tomaz dos Santos.

Delegados à Federação das Sociedades de Recreio—João dos Santos Abrantes e António J. Borges.

No dia 29, pelas 22 horas, foi pelo presidente da Assemblea Geral dada posse aos corpos gerentes desta organização, para o ano corrente, cerimónia que revestiu grande brilho. Usaram da palavra os srs. Manuel Serras, Niza da Silva, Alvaro Figueiredo de Almeida, José Mayer e Carlos d'Ornellas.

Em seguida foi oferecido um «Pôrto de Honra» aos empossados.

Stephenson associa-se a Dodd e constroem uma outra locomotiva que destinam às mesmas importantes minas e cujas experiências realizadas em Killingworth, aos 6 de Maio de 1815, alcançam os mais satisfatórios resultados, pois conseguiu rebocar à razão de 4 milhas à hora 8 vagões carregados com hulha.

Mas a ânsia da perfeição absorve o espírito do antigo fogueiro das minas de Wylambolliery, que de sociedade com Losh constroem uma locomotiva que posta à prova deu os melhores resultados com enorme aprazimento de lord Ravenswerth, o proprietário das ricas minas de Killingworth que financiara a tentativa.

(Continua no próximo número)

"Viagem"

Com um magnífico número, colaborado pelos escritores e jornalistas César de Frias, Pedro Correia Marques, Coronel Cardoso dos Santos, Engenheiro Armando Ferreira, Guedes de Amorim, Lopes da Silva, Guilherme Felgueiras, Rogério Perez, Tavares da Silva e dr. Plínio Banhos, entrou no 2.º ano de publicação esta esplêndida Revista dirigida por Carlos d'Ornellas, nosso director.

Temos presente o n.º 14, cujo sumário é o seguinte:

O Pinheiro e o Presépio, por CÉSAR DE FRIAS.—*Presépio*, Mestre do Retábulo da Sé de Viseu, Museu Grão Vaseo.—*A árvore de Natal*, conto de DOSTOIEVSKI.—*Roteiro Culindrio Português*, por CORREIA MARQUES.—*O Futebol é sempre jogado com entusiasmo*, por ALEXANDRE SETTAS.—*Terras de Portugal*, por ANTÓNIO MONTÉS.—*O saber não ocupa lugar*, pelo Dr. PLÍNIO BANHOS.—*Em louvor e defesa dos trajes regionais*, por REBELO DE BETTENCOURT.—*Adoração dos Magos*, Mestre de Santos-o-Novo, Lisboa, Museu das Janelas Verdes.—*5 minutos de paragem*.—*«Viagem» Recreativa*, por EDILVA.—*Página da Mulher*, por FERNANDA.—*Passado*, por CABRAL DO NASCIMENTO.—*Resposta a «O Volante»*, por MIGUEL COELHO.—*Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas*.—*Novidades Literárias*.—*A Vila de Torres Vedras*.—*Marinha Grande*, por RODRIGO DOS SANTOS.—*Lista de Embaixadas, Legações e Consulados*.

BOAS FESTAS

À redacção da *Gazeta dos Caminhos do Ferro* chegaram inúmeros cumprimentos de Boas Festas, que, muito penhoradamente, agradecemos. Entre êsses cumprimentos, apraz-nos registar os das seguintes firmas e individualidades:

Cruz, Sousa & Barbosa, Lda., do Pôrto; Sociedade Revededora de Papeis, Lda.; A Direcção do Grémio dos Armazénnistas de Mercearia; Carlos J. Gril; Dominguez & Lavadinho, Lda.; Bertrand (Irmãos), Lda.; Luís Mayor Santos; Coronel-aviador Alberto de Courtills Cifka Duarte; Carlos Leal; Francisco Manhin Gonçalves; Administrador Geral, Administradores, Adjuntos e Pessoal dos C. T. T.; Companhia de Seguros «A Mundial»; Empreza de Sacos de Papel, Lda.; Senna, Botto & Leitão, Lda.; Viúva de Oscar d'Albuquerque; Sociedade Artemis, Lda.; Leão d'Ouro, do Pôrto; Companhia de Seguros «Tranquilidade»; Direcção da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho; H. Vaultier & C.ª, e J. C. Alvarez, Lda.

O Turismo da após-guerra

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

SÃO decerto prematuros e extremamente fá-líveis quaisquer espécies de prognósticos que se pretendesse fazer a respeito de projectos a executar no dia, cada vez mais implorado à Providência, em que o canhão de todo se calar. Só milagre dos céus poderá conseguir que tal data não demore, para bem geral, mas, tarde ou cedo que ela chegue, o certo é que o eco bélico ainda, por muito tempo, soará, depois, nos ouvidos torturados dos sobreviventes, sofrendo ainda, por período infelizmente não curto, o cortejo inevitável das múltiplas conseqüências que sempre há a lamentar após uma catástrofe desta extensão.

Assim, a indústria turística, absolutamente prostrada na hora presente e ainda mais ferida do que o observámos, há precisamente um ano, nestas mesmas páginas, não terá possibilidades de imediatamente se refazer e retomar aquela actividade tão necessária decerto ao ressurgimento de um país, sob aspectos variados. Estou mesmo certo de que será êsse um dos primeiros recursos a que lançarão mão, para restaurar, moral e materialmente, a sua vida interna, e restabelecer simultâneamente as suas relações com o exterior, os países, vencidos ou vencedores, isso no caso de, neste espantoso conflito, em que a surpresa e a revolução nos princípios clássicos quase se irmanam com o seu sanguinolento desenrolar, aquêles termos, em uso nas guerras de outrora, continuarem a ter aplicação no desfecho da actual luta.

Bem sabemos que triste será o mundo que sobreviverá das imensas e fumegantes ruínas; pobres e enlutadas serão as gentes cujos olhos ainda poderão contemplar a aurora do último dia de

guerra; depauperadas estarão quase todas as nações, com os cofres e os celeiros vazios; compungidas se ouvirão com certeza as lamentações de novos Jeremias chorando mil Jerusalens em destroços. Contudo, apesar da extensão do cataclismo, a vida não abdicará dos seus direitos e a ressurreição, mais tarde ou mais cedo, voltará. Será então que o Turismo irá gradualmente retomando os seus direitos e marchando na primeira fila do progresso reconstrutivo. Lembremo-nos que até o último momento possível e já com o canhão troando em vários pontos do globo, ainda de todo se não haviam fechado, nos recantos ainda tranqüilos, os lugares de peregrinação turística. Hoje, decerto, com a escassez de transportes, as dificuldades de abastecimentos, os racionamentos alimentares, as suspeitas de espionagem, os obstáculos nas fronteiras, os riscos dos bombardeamentos, não há um viajante de normal senso que se aventure numa viagem internacional. Não me refiro, naturalmente, àquelas caravanias, às vezes anunciadas como de turismo, visitando certas regiões de valor estratégico mas que mal escondem o seu verdadeiro significado militar.

Até onde seria ainda possível e turismo exclusivamente nacional, como, à hora presente, nos raros países em que, como no nosso, por mercê de Deus, existe paz e relativamente fáceis condições de existência, a viagem está prejudicada pela escassez de combustíveis e pelo encarecimento geral da vida. Não foi o verão último tão preocupante como o inverno presente e já justificadamente as nossas empresas ferroviárias suspendiam aquelas facilidades de excursão que, como os expressos popu-

lares, tão louvável incremento estavam prestando ao turismo português. É certo que ainda, principalmente na indústria automóvel, se persiste algumas iniciativas, naturalmente cada vez mais escassas, de promover excursões a algumas regiões do País, não distantes do ponto de partida. Mas não pode haver ilusões que, em tempo que não vem longe, êsas bons desejos dos últimos abencerragens do Turismo estão fatalmente condenados à paralização.

Terminada a guerra, todo o sistema turístico tem de se reconstruir de novo. Os guias mais recentes estão hoje inutilizados. Onde êles, em muitos casos, recomendavam, com a insistente persuasão de três asteriscos, a visita a monumentos de incalculável valor artístico, existe apenas um desolador montão de ruínas informes. Os mapas, em que se traçavam fronteiras, perderam o seu significado político. As indicações práticas ou económicas são hoje totalmente falsas. Dos melhores Baedeker, Joannes, Guides Bleu, ou Bradshaw nada presentemente se aproveita. Outras edições terão que ser feitas, nas quais, como sucedia nos guias destinados às regiões francesas assoladas pela guerra de 1914/18, se apontarão ao turista os lugares mais castigados pelo flagelo bélico presente.

Tudo isso se verificará, estou convencido. Escassos eram já os recursos em Itália, em 1939, quando, poucos meses antes da guerra, a visitei; sensíveis eram ali os resultados das campanhas da

Abissínia e da Albânia, apesar de vitoriosas; cara e restringida se notava a vida económica, e, no entanto, em prol da propaganda turística, prestavam-se, ao estrangeiro, facilidades extremas, desde enormes reduções ferroviárias até abatimentos no custo interno de que os próprios naturais estavam longe de beneficiar. Tal era a confiança nos resultados vantajosos do Turismo. O mesmo espírito de atracção presidirá no após-guerra, porque, da visita do estrangeiro, resultará a entrada de ouro tão necessário na obra de reconstrução, porque, apesar do projectado desprezo em que dizem vir a ser considerado, na nova Europa, o chamado «vil metal», eu não creio que a Humanidade possa passar sem êle...

É ocioso recordar que, no nosso País, cada vez mais se vinha enfim encarando, com a conveniente seriedade, a causa do Turismo, com certo atraso, é certo, mas isso era o ritmo habitual nas coisas lusitanas. O flagelo presente entravou naturalmente as boas disposições, que, contudo, prosseguem na forma do possível. Tal, porém, é-nos alentadora esperança de que, logo que as condições gerais, da pacificação do mundo, a pouco e pouco se forem facilitando, a campanha prosseguirá então intensivamente com aquela certeza de êxito que as atracções naturais do País destinam a um triunfo deslumbrante.

Permita Deus que tal data chegue o mais brevemente possível.



HOMENAGEM PÓSTUMA

AO

Dr. Faria de Vasconcelos

O Instituto de Orientação Profissional, homenageou no dia 22 de Novembro o seu fundador dr. António de Sena Faria de Vasconcelos que até à data do seu falecimento — em 11 de Agosto de 1939 — o dirigiu com zélo, competência e entusiasmo inexcedíveis.

No gabinete da direcção reúniram-se, no dizer dos convites, exclusivamente os seus colegas, discípulos e amigos. O actual director daquele estabelecimento de investigação científica, sr. prof. dr. Oliveira Guimarães, salientou o facto do dr. Faria de Vasconcelos ter desaparecido no momento em que os seus amigos estavam dispersos por motivo de férias. Por isso ficou em aberto uma dívida à memória de quem tanto e tão desinteressadamente trabalhou no sentido de ver melhorada a sorte dos trabalhadores mediante o encaminhamento de cada indivíduo até à profissão para que tem natural tendência.

O pagamento dessa dívida começou em Outubro do ano findo pela publicação, no 1.º volume da II série do Boletim do I. O. P., de algumas palavras dos seus colaboradores, palavras de justo aprêço e de sentida saudade; completa-se agora, com o descerrar do seu retrato na sala onde ele trabalhou infatigavelmente, dedicadamente, durante 18 anos.

Associou-se, em nome do Instituto Nacional de Psicotecnica de Madrid, o seu director, dr. Ricardo Ibarrola, que estava presente, afirmando que, em Espanha, o dr. Faria de Vasconcelos era um companheiro de trabalho e não um estranho.

Depois de descoberto o retrato do homenageado pela sua filha, D. Maria do Céu Faria de Vasconcelos, o Director Geral do Ensino Superior e de Belas Artes, sr. eng.º Dias Costa, encerrou a sessão dizendo que nada melhor do que o recolhimento da assistê-



Dr. António de Sena Faria de Vasconcelos

cia exprimiria o respeito pela memória do saudoso professor.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* — que, oportunamente, arquivou nas suas páginas a sua magnífica conferência sobre «O Movimento da Orientação e da Selecção Profissional» pronunciada em 10 de Dezembro de 1939 na Escola Profissional de Campolide — tinha pelo insigne pedagogo a maior admiração. Por isso, congratula-se com a manifestação de veneração que lhe foi dedicada e sublinha o cunho de significativa simplicidade, que foi dado à sessão, harmonizando-a desse modo com aquilo que foi em vida o homem, o professor e o pedagogo.

POUSADAS DE TURISMO

Foram há dias publicadas no «Diário do Governo» as bases para a Concessão da Exploração das Pousadas de Turismo do Secretariado da Propaganda Nacional, a inaugurar no princípio do próximo ano por aquele organismo do Estado. / As Pousadas agora a inaugurar são: a do Marão entre Vila Real de Trás-os-Montes e Amarante; a da Serra da Estrêla, nas Penhas Douradas; a do Vale do Vouga, em Serém; a de São Martinho do Porto, em Alfeizerão; a de Elvas, a de Santiago de Cacém e a de S. Braz de Alportel, que estão todas situadas em bons locais. / Pretende o S. P. N. que a exploração das Pousadas tenha um sentido de excepcional, que elas ofereçam ao turista, a par de um serviço de mesa e de uma cozinha impecáveis, o maior conforto num ambiente caseiro, e um carácter quanto possível regional, em tudo aquilo em que esse carácter não prejudique as condições de comodidade e a perfeição dos serviços.

Vamos ver.

Nota acerca da selecção do pessoal

Pelo Dr. VASCO DA PENHA COUTINHO

PARA trabalhar num ofício como para desempenhar um cargo, não basta obter uma carta de recomendação, não basta ser considerado apto pelo médico. Mesmo que o médico seja escrupuloso e a carta de recomendação subscrita por pessoa de influência. Esta, firmada no passado, abonará as qualidades morais do peticionário, responderá pela sua conduta; aquelle, baseado numa minuciosa, severa, observação pode certificar a aptidão física e fisiológica do candidato para determinado serviço. Essa observação é indispensável e deve preceder as outras provas.

Porém, há qualidades que escapam à atenção do patrono e ao exame do médico.

Vejamos um exemplo. Um maquinista mostra-se, profissionalmente, mau porque não consegue conservar a atitude correcta que facilita os movimentos e procura, durante a marcha, um apoio, encostando-se ao abrigo da máquina ou deixando cair sobre os braços a parte superior do corpo. Daí uma excessiva fadiga que se reflecte nos atrasos, em irregularidades do serviço e até em acidentes. A escolha do método que permita revelar rapidamente tal incapacidade e eliminar o candidato antes de começar a aprendizagem, deve ser feita pelo psicotécnico.

As tendências, as vocações, descobrem-se, (despistam-se, se quisermos um termo incorrecto mas usual) por métodos e processos deduzidos do estudo e aplicações da Psicologia.

Antes de mais nada, quando se trate de conduzir ou de desviar alguém de certa profissão, é preciso fazer estas duas coisas, simples na aparência: 1.º estudar a profissão (existem monografias sobre os principais ofícios, indicando quais as qualidades fisiológicas e psicológicas que êles exigem para serem exercidos convenientemente); 2.º estudar o candidato mediante uma série de provas clínicas, fisiológicas e mentais, pelas quais se averigua se êle possue ou não as qualidades requeridas pela profissão que deseja seguir.

Mas nem todos sabem fazê-lo. Só especialistas podem empregar aquelles métodos e processos de selecção, que são científicos e nada têm de empírico, mágico ou sobrenatural. Além de que são de uma delicadeza e responsabilidade duplas: porque exigem exclusão de todo o subjectivismo da parte dos examinadores e porque decidem, às vezes, do futuro do examinando.

O empresário necessita de utilizar as indicações da selecção profissional porque elas vão ao encontro dos seus interesses. De facto, se cada trabalhador está no lugar próprio (no escritório ou na oficina) o seu rendimento é máximo. Quem dirige tem de conhecer as

características, o modo de ser dos homens. Os que se não adaptam contêm em de si uma razão de inadaptação. Taylor, sem estar dentro dos conceitos psicotécnicos mas com larga intuição de organizador, observou que uma das primeiras qualidades que deve possuir o operário que esteja encarregado de manter em fusão um metal é ter inteligência de boi... E o motivo é este: uma inteligência maleável, um espírito vivo, não suporta a monotonia daquela operação. Inversamente, certos trabalhos requerem outras espécies de atenção (atenção concentrada, atenção a mais de uma manobra, atc.).

O que é necessário é cada um ocupar o lugar próprio, de harmonia com as suas tendências naturais, com as suas possibilidades.

A ciência do trabalho atribue importância fundamental ao factor humano.

Os técnicos da psicologia aplicada, o médico, o engenheiro ou quem conheça e dirija qualquer trabalho profissional, devem conjugar os seus esforços no sentido de uma organização mais perfeita, mais eficiente sem esquecer a moral do trabalho.

Temos visto imediatos — designando dêste modo aquelles chefes que lidam de perto com o pessoal — emitirem, precipitadamente, a opinião de que certo indivíduo "não dá" e, porque não dá, põe-se de parte, não se tenta experimentá-lo noutro serviço.

Com êste mesmo inocente critério se elevam outros porque, num momento de sorte, agradaram, saíram-se bem, eventualmente. Assim se estraga uma carreira, se compromete um futuro com a mesma simplicidade com que se guinda um inédio.

Aos chefes de que falámos desejámos dizer que, enquanto na sua emprêsa não estiverem organizados em bases sérias (isto é, com fundamento científico) os serviços de selecção profissional, procurem colocar cada um dos seus subordinados no lugar para que tenha mais vocação, distribuindo-lhe a tarefa que cada um dêles desempenhe com mais gôsto, com mais interesse.

Êste interesse (que é psicológico) corresponde a certa organização funcional.

Nós agimos, comportamo-nos, consoante o nosso físico, o nosso sistema nervoso, as nossas glândulas de secreção interna — conjunto complexo que determina o "biótipo".

...Interesses, comportamento, biótipo, tudo assuntos de que poderemos, vir a dar aqui algumas indicações para esclarecimento daqueles que mais intimamente convivem com pessoas dos mais diversos temperamentos, com a obrigação de as dirigirem, e com o espinhoso encargo de as apreciarem e julgarem com justiça.



Uma relíquia da C. P.—O decano dos maquinistas e vigilantes das Linhas Portuguesas

CHAMAM-LHE, *tout-court*, o «Mestre Silva» e tem o simples nome de Manuel da Silva esta veneranda figura do pessoal de linha que, honrando pelo seu inconscusto carácter a prestimosa classe dos ferroviários de Portugal, goza da geral estima de todos os seus colegas. Novos e velhos todos lhe dispensam a simpatia e justa consideração em paralelo com o aprêço dos superiores hierárquicos, a quem sempre respeitou, demonstrando perene dedicação pelos serviços a seu cargo e acatando as determinações dêles emanadas.

Servidor leal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no ano de 1920, por solicitação directa do antigo director Sr. Engenheiro Ferreira de Mesquita e em especiais emergências dificultosas para o regular funcionamento dos serviços de exploração de transportes, arriscando a própria vida soube bem cumprir ousadas incumbências a contento dos superiores.

E tão brilhantemente se desempenhou dêsses serviços, determinados por ponderáveis motivos de interesse geral para a economia do País que, dada a inconfundível atitude assumida, mereceu o inteiro aplauso da Direcção da C. P., pelo que foi galardoado com públicos louvores e gratificações monetárias.

Durante êsse período o seu árduo trabalho, exaustivo e prolongado numa quadra anual em que rareavam os competentes e corajosos servidores, sem quebra de energias e com evidente bôa vontade, conduziu os rápidos da ligação internacional por Valência de Alcântara, não dispondo nessa ocasião de ajudantes convenientemente adestrados, utilizando material circulante muitas vezes necessitado de reparações e acrescida ainda a sua tarefa de responsabilidade com as múltiplas preocupações originadas pela cautelosa marcha dos comboios que em tais circunstâncias pilotava.

Essa noção inflexível de independente servidor dera-lhe justamente foros de íntegro agente da Companhia que serviu, ininterruptamente, desde a idade de 17 anos.

Muito haveria a dizer a respeito dêste valoroso elemento ferroviário mas a escassez do espaço cerceia-nos a possibilidade de o fazer e, por isso, nestas simples linhas apenas se alinhava uma breve resenha da sua longa e bemquista vida de trabalhador ao serviço dos caminhos de ferro.

* * *

Precisamente no mesmo ano em que, graças à efectivação do traçado que o engenheiro Espregueira então Ministro das Obras Públicas, se inaugurou ao tráfego ferroviário a Ponte de D. Maria Pia, ligando Vila Nova de Gáia com a cidade do Pôrto, isto é, no ano de 1877, entrava ao serviço da Real Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como aprendiz de montador, um indivíduo de verdes anos, levando como bagagem para o seu comêço de vida alguns elementares estudos e muito bôa vontade de vir a ser alguém nos caminhos de ferro. Talvez por influência atávica, pois era filho e sobrinho de operários da mesma ocupação que escolhera, o jovem Ma-

nuel da Silva dedicou-se com acendrado entusiasmo, nunca diminuído, à profissão onde ingressara e pouco a pouco foi subindo de categoria.

Admitido em 15 de Setembro de 1877, sem remuneração alguma, só um ano depois alcançou, por disposição regulamentar, o vencimento de 300 réis diários.

Pouco tempo trabalhou com as máquinas que faziam o transporte de mercadorias, tripulando-as como fogueiro pois sómente durante seis meses permaneceu em tal serviço, visto em breve ter passado à categoria imediata.

Em 1886 já então maquinista e considerado competente no exercício do seu cargo foi trabalhar nas obras da cons-



O «Mestre Silva» tal como actualmente se poderia mostrar junto a uma das suas muito queridas locomotivas

(Foto do autor)

trução da Linha do Oeste — que nessa data se abria já até cêrca da Malveira — por conta do empreiteiro Bartessol e logo depois, por ordem do engenheiro francês Tirabois foi mandado apresentar-se no Depósito de Santa Apolónia, onde ficou adstrito aos serviços de grande velocidade. Nesse posto permaneceu até à data em que foi nomeado vigilante do Posto de Tração de Lisboa-Rossio e reformou-se no dia 1 de Junho de 1927.

Em tal consideração foi sempre tido êste exemplar funcionário da C. P. que não obstante estar já afastado do serviço, quando em 4 de Novembro do mesmo ano se comemorou o cinquentenário da inauguração da Ponte de D. Maria Pia, no Pôrto, recebeu um convite do Sr. engenheiro Pedro Joyce Deniz para ir pilotar o comboio que à invicta cidade deveria conduzir os elementos oficiais e a imprensa.

Essa formação, que reconstituia quanto possível o régio transporte de 1877, era rebocada pela locomotiva-tender, de eixo livre, n.º 49, denominada «Este», do construtor William Fairbairn & Sons (de 1874), e precisamente a mesma que cinqüenta anos antes atravessara a referida ponte pela primeira vez, transportando o Rei D. Luiz I e a Rainha D. Maria Pia.

com os elementos oficiais em evidência na sociedade dessa época recuada da nossa⁽¹⁾.

Durante trinta e seis anos de serviço prestado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses calcula o «Mestre Silva» ter percorrido mais de seis milhões e meio de quilómetros e dá graças a Deus por em tão elevado número de distâncias percorridas não ter sofrido senão o desgosto de dois acidentes, aliás, de somenos importância: um choque e um descarrilamento.

Conta este bom velhote inúmeras simpatias, distribuídas por todo o nosso Portugal, especialmente por onde trabalhou e todos o consideram com tão elevado respeito que às vezes toca as raias da sincera veneração.

A gravura que ilustra estas linhas e onde se vê o «Mestre Silva» com fato de ganga e boné de trabalho, junto de uma das melhores máquinas da série de 500 que a C. P. possue, deu ao articulista ensejo de apreciar o grau de estima em que os velhos e novos colegas o contam. Todos êles se esforçaram para que o velho maquinista envergasse qualquer dos seus fatos de trabalho, mostrando-se sumamente honrados em contribuir com o seu préstimo ao velho maquinista na disponibilidade.

Na sua vida particular o «Mestre Silva» orgulha-se de nunca ter tido *choques* ou seja, em tradução do pitoresco da frase, atrictos, assim como *descarrilamentos*, o que é de molde a reiterar a sua exemplar conduta, sempre subordinada aos mais rigorosos princípios de trabalhador pudentoroso. De facto, extremoso por sua família, chefe dedicadíssimo dum lar abençoado, foi sempre perfeito cumpridor dos seus deveres cívicos, morais e familiares.

Pai de 23 filhos, conta presentemente 17 netos e um bisneto e no seu lar humilde mas francamente honesto brilha ainda a mesma harmonia dos tempos idos da passada juventude, pois o «Mestre Silva» tem a felicidade de continuar a ser uma pessoa robusta, de 81 anos feitos, com um organismo que as doenças se renunciam a atacar, pois nunca teve uma dôr de cabeça e sempre foi refractário às crises de reumatismo que tanto afectam, especialmente, todos os seus colegas.

«Mestre Silva» sente-se ainda com a resistência precisa para se tornar um simpático centenário. Que assim seja para contentamento de sua numerosa família e muito naturalmente de sua esposa que o idolatra e é uma encantadora senhora, pouco mais nova do que êle.

E «Mestre Silva» que foi um frisante exemplo de honestidade e amor ao trabalho é na sua vida íntima, digno da apreciação e louvor de quem tiver tido a dita de o conhecer. Sempre lhamo, de agradável trato, espíritooso na conversação e com uma lucidez de espírito digna de registo pelas vivas reminescências que alegremente invoca, torna-se merecedor da simpatia geral que todos os que o conhecem lhe tributam.

E com estas linhas, escritas à pressa, fica-nos a convicção de haver esboçado, para o público, um efectivo valor que marca no trabalho honesto dos ferroviários de Portugal.

Do primeiro guia de viagem ao «Manual do viajante em Portugal»

HÁ precisamente um século que apareceu a primeira obra descriptiva e de informações, destinada a uso dos viajantes que pretendessem ficar suficientemente esclarecidos nas suas rotas, a qual foi editada em Lile por

Pedro Deabaecker e veio à luz da publicidade em Agosto de 1942, com o seguinte título:

«Tarifas Poliglotas Francesas, Inglesas e Alemãs»

Essa prestável publicação indicava não só os horários dos transportes como também os preços de todos os meios de locomoção então existentes nessa época e nêle se mostrava que, em diligência, de Paris a Dunquerque, cidades distanciadas entre si por 305 quilómetros de más estradas, se gastavam 36 horas e o preço, em *imperial*, era de 21 francos e em *coupé*, 34 francos.

Para facilitar os cálculos de viagem em caminho de ferro estava fixado o preço, segundo a classe em 10, 7,5 e 5,5 centimos por quilómetro percorrido.

Estabelecendo um paralelo entre tão remota quanto útil publicação e o «Manual do Viajante em Portugal», do qual a sua sétima edição acaba de vir a lume, editada pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, grandes são os motivos de justificado orgulho para o seu organizador, o brilhante jornalista e director da *Gazeta*, Sr. Carlos de Ornellas. Se a primeira obra no género agradou pela novidade e vantagem advinda da sua consulta o «Manual do Viajante em Portugal», é justificadamente considerado como sendo o único livro da especialidade que entre nós já há muito se impõe pela utilidade das informações de que vem repleto, pelo valor descriptivo e histórico como está elaborado e pela modicidade de preços da sua venda.

Um tunel submarino ... em projecto

Aguerra actual, a-pesar-de fazer oscilar perigosamente a economia dos povos, não consegue entorpecer de todo as energias capazes de criar e dirigir os grandes empreendimentos.

Depois da colossal obra em curso, o caminho de ferro Transhaariano,⁽¹⁾ outra obra idêntica se projecta levar a cabo, no Japão.

Talvez por influência do projectado (célebre e sempre eterno) tunel sob o Canal da Mancha, o Ministério dos Caminhos de Ferro (*sic*) no Japão, acaba de ordenar o início dos trabalhos preliminares para a eventual abertura dum tunel submarino que passará sob o estreito da Coreia para ligar entre si as cidades de Karatsu, no Japão com a de Fusan, no Coreia.

Esta obra, ousada e de grande vulto, é considerada de imediata viabilidade pois é Hori Kaski, o próprio director dos Serviços de Construção do respectivo Ministério, o engenheiro encarregado de ir pessoalmente dirigir a marcha dos estudos geológicos e da elaboração dos precisos planos de trabalhos e contas orçamentais.

Segundo os primeiros relatórios, o tunel terá o comprimento previsto de cento e noventa e oito quilómetros e quatrocentos metros.

Para a execução desta importante obra, reputada como urgente, já foram votados oitocentos mil *yens*, o que deverá permitir aos engenheiros japoneses o levarem a bom termo os trabalhos preliminares de sondagem e, quanto ao restante, Deus dirá o que se conseguirá fazer.

⁽¹⁾ Veja-se o número 1295, de 1 de Dezembro de 1941, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.



⁽¹⁾ Esta locomotiva que fizera depois os primeiros combóios rápidos entre Lisboa e Vila Nova de Gaia, esteve durante muitos anos, como reserva no ramal de Braga, e encontra-se presentemente fora do serviço no depósito de Gaia.

Imprensa técnica espanhola

"Ferrocarriles y Tranvias"

FALECEU O DIRECTOR DESTA REVISTA SR. SANCHEZ-MORENO

O último número da revista "Ferrocarriles y Tranvias", que se publica em Madrid, traz-nos a triste notícia do falecimento do seu director e fundador, sr. Sanchez-Moreno, em 4 de Novembro de 1941. Novo ainda, pois contava apenas 43 anos de idade, a sua morte foi muito sentida nos meios ferroviários de Espanha e deixa, na roda dos seus amigos íntimos e daqueles que trabalharam com ele uma saudade profunda e um lugar que não mais se preencherá.

Tendo nascido em S. João de Pôrto Rico, em 1898, poucos dias depois de ter sido a ilha ocupada pelos Estados Unidos da América do Norte, em consequência da guerra colonial entre aquele país e a Espanha, Sanchez-Moreno, que era filho do engenheiro D. Ramon Sanchez-Moreno y Barbo, bem cedo começa a suportar os embates da vida, pois, ainda antes de completar um mês de nascido, vem com seus pais para Espanha, a bordo do "Reina Regente", que, após tormentosa viagem, arribou a Cádiz.

Cursou em Badajoz, com altas classificações, os estudos de bacharelato. Depois, matriculou-se na Escuela de Caminos, tendo sido aluno do ilustre e malogrado professor D. Felix Alonso Misol. Ao terminar o seu segundo curso, sofre o desgosto da perda do pai. Em fins de 1921, cumpre os seus deveres militares e parte para Marrocos, com o batalhão expedicionário.

De volta à pátria, exerce o cargo de director do Caminho de Ferro de Mandariz a Vigo, tendo sido posteriormente nomeado Director-Gerente da Sociedade de Tranvias Eléctricos de Vigo. Apaixonado ferroviário, ocupou na imprensa técnica um lugar de relevo, pela sua cultura e pela sua inteligência.

Aos redactores e colaboradores da revista "Ferrocarriles y Tranvias", apresentamos sentidos pêsames pela morte prematura do seu querido director.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

E AS NOVAS TARIFAS POSTAIS

O diário da Horta, Ilha do Faial, "O Telégrafo", transcreveu, na sua edição de 22 de Novembro um dos nossos ecos referente ao Decreto 31.472, com que foram alteradas as tarifas postais.

Agradecemos a transcrição, feita em lugar de honra, e que, por essa circunstância, significa inteira concordância com o nosso ponto de vista.

NOTAS SOBRE O CASTELO DE ANCIAES

Com este título, o nosso colaborador sr. Visconde de Alcobaça apresentou no recente Congresso de Trás-os-Montes uma interessante tese em que história e realça o Castelo da Vila de Aciães, de nobres tradições na formação da nacionalidade. É com muito prazer que hoje facultamos aos nossos leitores o trabalho do sr. Visconde de Alcobaça, secundando-o e aplaudindo-o na sua patriótica iniciativa.

Imprensa

"A UNIÃO"

Em 1 de Dezembro entrou no 49.º ano de publicação, o diário católico de Angra do Heroísmo, Ilha Terceira, — "A União", dirigida pelo Padre Dr. Manuel Cardoso do Couto.

Os nossos cumprimentos.

"NOVIDADES"

Em 15 de Dezembro, entrou em novo ano de publicação, o órgão católico de Lisboa, "Novidades", da direcção do Padre F. Pais de Figueiredo e Dr. Tomás de Gamboa, e cuja redacção é chefiada pelo Padre Moreira das Neves, um dos maiores poetas da geração nova.

As nossas felicitações.

A quilometragem ferroviária de alguns países

Não deixa de ser interessante conhecer a quilometragem ferroviária de alguns países. É à Inglaterra que cabe a primazia de ter inaugurado o primeiro trôço de caminho de ferro do mundo, em 1825, com 25 quilómetros de extensão, ligando Stockton a Darlington. Mas hoje são os Estados Unidos da América do Norte que ocupam o primeiro lugar na quilometragem ferroviária, representada pela cifra de 409.331, tendo sido inaugurado o seu primeiro caminho de ferro em 1829. Entra em segundo lugar a Rússia, com 84.300 quilómetros de rede; a Índia Inglesa classifica-se em terceiro lugar, com 69.392 quilómetros; o quarto lugar é ocupado pelo Canadá, com 68.666 quilómetros; o quinto pertence à Alemanha, com 54.365 quilómetros; o sexto cabe à Austrália, com 45.006 quilómetros; o sétimo à França, com 43.948 quilómetros. A Argentina, que só em 1863 inaugurou a sua primeira linha ferroviária, está classificada em oitavo lugar, com 39.312 quilómetros. Ao Brasil pertence o nono lugar, com 34.095 quilómetros. Finalmente, em décimo lugar, classificam-se a Inglaterra e o Japão, ambos com 30.000 quilómetros de extensão de rede ferroviária.



PORTO — Estação de S. Bento

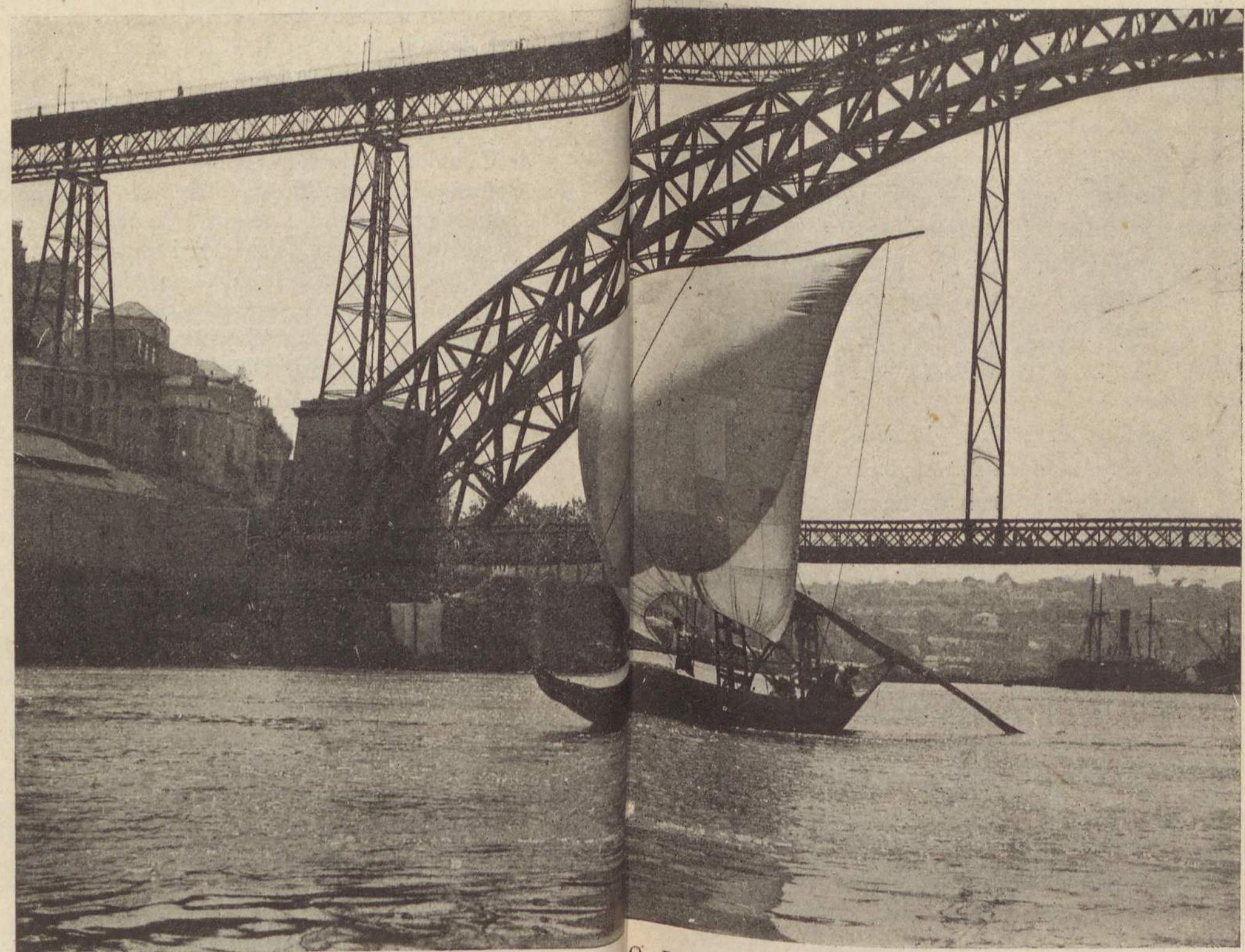
O PORTO é uma cidade absorvente. Cativa-nos, enleia-nos com braços invisíveis, de que é difícil, e, quase sempre, totalmente impossível, desprendermo-nos depois. E o bairrismo dos habitantes da bela capital do Norte só se comprehende em toda a sua grandeza, quando soubermos que não são só os portuenses que são bairristas, mas, também, todos aqueles que, oriundos de outras terras, ali se fixaram, e por lá se deixaram ficar. É que o Pôrto, como dissemos, é uma cidade absorvente, e o estranho que por lá se demorar um certo tempo sente-se, sem quase dar por isso, "naturalizado portuense pelo coração". Os legítimos portuenses, isto é, os que lá nascem e se baptizam, se crismam e vacinam, não ignoram esse poder mágico de absorção e recebem de braços abertos, como a verdadeiros irmãos de sangue, todos os "naturalizados" e todos os simpatizantes. Não é pois, como se vê, um bairrismo fechado, irritante ou hostilizante, o bairrismo portuense. Graças a ele, a "Cidade Invicta" tem progredido de ano para ano e aumentado o tesouro, verdadeiramente opulento, das suas maravilhas e das suas atrações.

O Pôrto, com efeito, é uma linda e pitoresca cidade, das mais curiosas e características do país, desde o clima ao traçado das ruas, desde o estilo e colorido das casas, aos seus hábitos, aos seus jardins, aos seus panoramas, a tudo aquilo que concorre para a "personalidade" de uma capital.

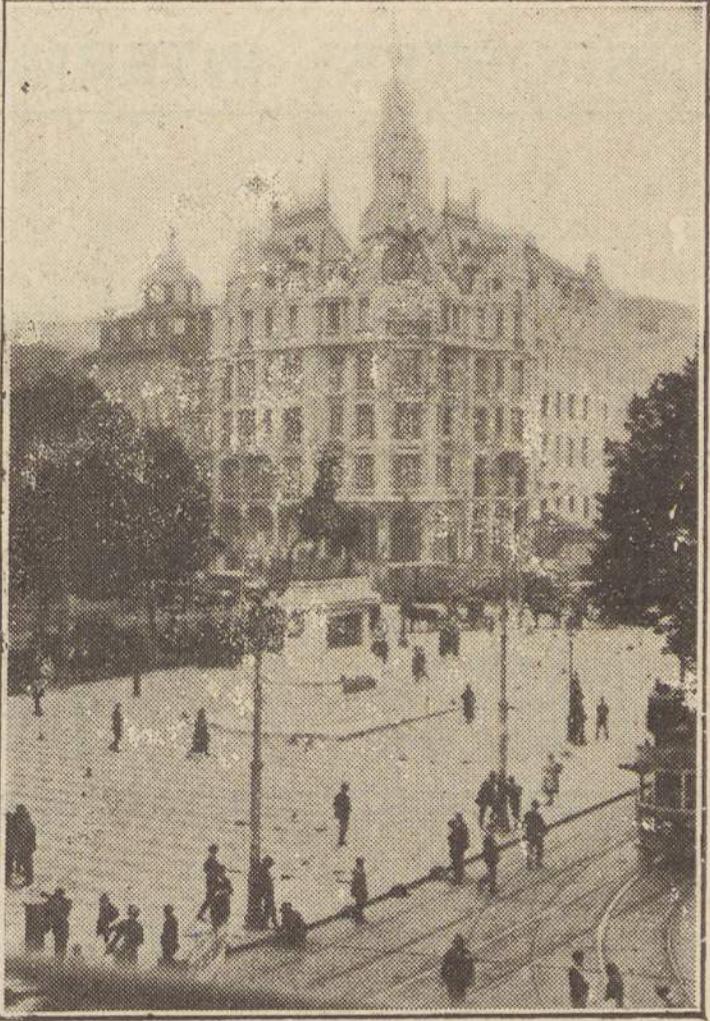
Cidade de trabalho, como lhe chamam, e é, de facto, um grande centro industrial e comercial, o Pôrto tem também a ennobrecê-lo tradições literárias e artísticas. Garrett, que é o precursor da prosa moderna e o renovador do teatro português, nasceu no Pôrto. Do Pôrto é igualmente Soares dos Reis — o nosso maior escultor. São dois nomes entre centenas, que seria ocioso recordar nesta crónica ligeira.

A nobre capital do Norte tem tido no seu vinho o melhor, o mais belo, o mais sugestivo cartaz de pro-

À "Cidade Invicta"



PORTO — O DOURO



PORTO — Avenida dos Aliados

paganda. Abaixo de Deus, que foi quem nos deu as terras generosas do Douro e este sol inegualável, o maior Rei da Terra é o vinho do Pôrto. Todos os países lhe prestam vassalagem, e, como diplomata, ele assiste a todos os banquetes oficiais, e visita todas as casas. Os ricos sentir-se-iam diminuídos na sua importância se não o apresentassem na sua mesa. Os pobres têm a ilusão de que são ricos quando o têm a presidir às suas festas familiares. Os doentes recuperam a saúde ao tomá-lo. Ah!, o que seria do mundo se não existisse o vinho do Pôrto?

Cartaz de propaganda e turismo é, na verdade, o vinho do Pôrto — mas um cartaz honesto, que não ilude ninguém, pois a cidade, de ano para ano, apresenta novos atractivos e novos melhoramentos. Edifícios antigos, templos, museus, jardins, entretem o visitante que preza a arte. Mas o Pôrto não é sómente isso. Tem também os seus teatros — e, entre êles, o elegante S. João, com um passado dos mais brilhantes da Europa — os seus passeios e as soberbas vistas panorâmicas. O gosto artístico dos comerciantes revela-se no arranjo, verdadeiramente notável, das montras dos estabelecimentos. É um espectáculo que ninguém deve perder. Os objectos expostos valorizam-se extraordinariamente. À noite, com a iluminação eléctrica, essas montras têm qualquer coisa de deslumbrante.

Se o dia tem os seus encantos, a noite oferece-nos também os seus atractivos. As ruas de Santa Catarina e 31 de Janeiro, a que ainda hoje se dá o nome de Santo António, Sá da Bandeira e Avenida dos Aliados são, à noite, de uma beleza cativante.

O Pôrto, cidade de trabalho, está cheio de tradições históricas, literárias e artísticas. É uma cidade completa. Os seus três diários dão-nos a idéia precisa do progresso e da cultura da população duma cidade, que é uma verdadeira capital.

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

As novas instalações da importante casa

Abel Fernandes & C.ª, L.ª

Aindústria a que hoje nos vamos referir é de suprema utilidade e da mais acentuada necessidade para um país. Vejamos as coisas tais elas são e não como gostaríamos que elas fôssem. Daí o indiscutível merecimento e estrita necessidade da indústria de transportes internacionais que, em Portugal, tem como um dos representantes de primeira grandeza a firma Abel Fernandes & C.ª, L.ª, que tem a dirigi-la o conhecido e preferido industrial português do seu género, o nosso amigo sr. Abel Fernandes. Estas linhas que hoje lhe dedicamos nas nossas colunas têm, apenas, o fim de informar o público das novas instalações da referida casa que presentemente se encontra situada na rua Augusta, 193, 1.º andar (Telefones 2 7120 e 2 9951). Não precisa, de resto, a casa Abel Fernandes & C.ª, L.ª que se chame a atenção para o seu nome. A sua justa fama e consideração de que gosa na nossa cidade e por todo o país e no estrangeiro, nada mais são do que o reconhecimento tácito e indiscutível do seu muito valor e merecimento.

Comparável a tão belas instalações é a direcção excelente, a profunda honestidade, o acentuado desejo de bem servir o comércio, tudo enfim, que tornou a firma em questão um modelo e um exemplo a apontar, que pode sofrer as mais rigorosas comparações. Tudo se deve, na verdade, ao largo espírito de iniciativa, ao profundo conhecimento do meio, à estrita noção do que valem, dos srs. Abel Fernandes, técnico inteligente e culto, de tão difícil indústria, e Heitor Luiz Camilo, que é um contabilista distinto e tem, por isso, a seu cargo, a parte comercial da firma, que lhe deve assinalados serviços.

Vem a propósito dizer que a firma Abel Fernandes & C.ª, L.ª, é das mais antigas e conceituadas no género e temos a certeza de não errar se dissermos que é uma das de maior movimento e volume de negócios, pois, alem de explorar, como as suas congêneres, os transportes internacionais por mar e por terra, mantém um modelar serviço de tráfego aéreo para toda a Europa. Por este simples enunciado da sua actividade e se acrescentarmos a nota verdadeira de que é enorme — e cresce dia a dia — a sua clientela, é fácil de calcular o extraordinário movimento desta firma, que se impôs nos meios comerciais portugueses e estrangeiros pela excepcional probidade nos transportes, perfeita organização dos seus serviços e rigoroso cumprimento dos seus contratos.

Sendo agentes exclusivos de mercadorias da «Ala Littória S. A.» e da L. A. T. I., duas das maiores companhias italianas de navegação aérea, cujos magníficos aviões têm, desde o início da guerra, desempenhado papel de alto relêvo no transporte de mercadorias de todo o mundo para Portugal e do nosso país para o estrangeiro, os srs. Abel Fernandes & C.ª L.ª, podem e devem orgulhar-se de que têm realizado uma obra que permanecerá imperecível, — obra que traduz, melhor do que quaisquer palavras, o seu indiscutível e marcado merecimento e valor.

A filial no Pôrto da casa Abel Fernandes & C.ª L.ª, continua optimamente instalada na Rua Mouinho da Silveira, 126, estando apta a servir, nas mesmas condições, a grande cidade nortenha, principal centro das actividades portuguesas.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1892)

Os negócios da Companhia Real

Está convocada, em definitivo, para o dia 7 a assembléa geral d'esta companhia que não se pôde reunir, por falta de suficiente capital depositado, no dia 23 de dezembro.

O que se passará n'essa sessão, notável a todos os respeitos, pela alta importância que, dentro e fóra de paiz tem os negócios d'esta companhia, — tão alta que até o sr. ministro da fazenda lhe quer retirar o título de *real* () que de direito lhe pertence, para que os seus negócios não se confundam com os do Estado — o que será apresentado á discussão e o que será resolvido não são pontos ainda suscetíveis de um parecer, porque a não existencia ainda do relatório nos prova que por enquanto não estão encerrados os trabalhos preparatórios para esta reunião, dependentes para esta reunião, dependentes ainda de variadas circunstâncias e de contingentes condições para poderem ser ultimados.

Entre as divergentes phases porque estas negociações teem passado accentua-se agora, felizmente uma tendência, ao que parece, dos credores estrangeiros os quais, a julgar pela sua imprensa, estão mais convencidos de que os meios prudentes e conciliadores são os mais propensos a garantir-lhes os seus interesses presentes e futuros.

Aventa uma solução perfeitamente suavaria o nosso collega de Bruxellas *Moniteur des Intérêts Matériels*, e outros collegas se expressam na mesma ordem de ideias.

Um d'esses jornaes, mais intimamente ligado com o grupo dos obrigacionistas, depois de historiar as causas geraes que pozeram a companhia em embaraços — as faustosas construções, o abaixamento de tarifas — conclue que a questão é mais dos homens que das coisas, e que se o conselho actual, que está incompleto e apenas constituído por uma comissão de 7 membros, fôr acrescentado com homens novos, respeitáveis, representantes dos interesses dos credores, estes terão os seus direitos garantidos e conseguir-se-ha por nma forma mais effectiva, acreditar de novo a companhia e compensar os sacrifícios mais ou menos temporários que ha que pedir aos credores.

«Porque é necessário não nos illudirmos; continua o collega, a situação não pode salvar-se sem certos sacrifícios no presente. Mas estes sacrifícios serão feitos pelos credores, não o duvidamos, se se lhes dão sérias garantias para o futuro. E não devem mesmo fazel-os senão com a condição *sine qua non* de que essas garantias lhes sejam dadas.»

Pela nossa parte achamos perfeitamente pensado êste alvitre, mas dado que seja aceite, outras disposições ha que tomar enquanto ao presente e enquanto ao futuro, para metter no sôlo os negócios da companhia real.

Para o fazer precisamos afirmar aqui uma declaração que nos parece indispensável.

A redacção d'esta folha, apesar das boas relações que mantem com *todas* as administrações de caminhos de ferro do paiz, não recebe d'ellas a menor inspiração para o que aqui se escreve.

Além do terreno das meras informações nada mais temos do que a nossa maneira de ver, a nossa perfeita independência jornalística, que nos dá plena liberdade de emitir o nosso parecer — bom ou mau — mas sempre *o nosso*.

Ora as causas a que nós, em geral, vemos atribuir o desgraçado estado a que chegou a mais importante companhia de Portugal não são todas aquellas a que essa desgraça é devida.

Veem de mais longe; filiam-se já nos tempos antigos, em que a companhia, com a aspiração, muito louvável mas não menos infeliz, de ter uma linha directa para Madrid, resolveu garantir a construção da linha de Cáceres.

Suppos-se então que isso representava o ideal das operações, viram-se, n'aquela cidade da Extremadura, as montanhas rosaceas de phosphatos, e com o olhar habituado a essa côr, todo o traçado da escalvada e tortuosa linha pareceu sorrir para um futuro brilhante de prosperidades.

Não se esperava então que as minas da California viessem em breve abastecer os mercados franceses; não se contava que novas minas se abrissem no proprio seio da França; não se podia prever a crise agrícola da Irlanda que, depauperando os agricultores fechou aquelle mercado á phosphorite hespanhola.

Tout casse, tout passe, e, mais tarde, quando os produtos dos phosphatos escassearam pelos motivos que deixamos dito facil foi ver a triste situação a que aquele sorvedouro de além da fronteira levaria a companhia.

Para lhe amenizar os resultados tiraram-se productos á linha portugueza em favor da hespanhola; generosos em extremo, administradores cumulativos das duas repartiam, os proventos em grossas fatias para além de Valencia, deixando para cá os restos magros.

Em 1884, quando se operou um movimento celebre nos annaes da administração da companhia, tudo isso se reconheceu, e foi escripto, e existe impresso, no relatório de então, como se reconheceu e se aprovou que o contracto que dava aquella ominosa garantia não estava legalmente valido.

Podia então rescindil'o a companhia, mas preferiu, parte pela propensão de manter a sua palavra honrada, parte pelos poderosos interesses que a isso se ligavam, manter e modificar o que era modificável.

A linha de M. C. P. continuou a sorver dinheiro á companhia portugueza aumentando cada anno o seu deficit.

Veio então o contracto do Oeste com o qual se contava diminuir os encargos, mas, de além da fronteira, novos embaraços impediram a rapida realização d'essa obra, que devia, em grande parte, melhorar as condições d'aquelle triste negocio.

Por ultimo apareceu a combinação do Grande Central; não mais feliz do que as suas antecessoras devia por elles ser arrastada ao abysmo e consigo arrastar o ultimo credito da companhia.

Os interessados de Cáceres protestaram indignados, moveu-se a guerra á companhia real nas suas finanças, no seu credito; as cotações dos seus titulos foram arremetidos pelo despenhadeiro, como se a melhor forma de garantir direitos fosse arrastar ao abysmo a entidade garante.

Pelo ultimo relatório que temos presente, desde 1882 a linha de Cáceres tem tirado á companhia portugueza o melhor de 3:000 contos de réis. Ainda no ultimo anno se foram nessa voragem 471 contos; no final d'este anno essa conta não será muito inferior a 3:950 contos, representando um encargo annual de 193 contos para a companhia portugueza.

Pois bem — basta, no nosso parecer.

Sobre a validade do contracto primitivo ha sérias e justificadas duvidas; demos de barato que não as ha — é indiferente para o nosso raciocínio.

A companhia está em má situação; se não tivesse dispendido 3.900 contos, teria agora com que fazer face ás suas urgências, não veria o seu credito abalado como está.

A educação do filho espúrio custou-lhe cara; não deve elle ficar *in eternum* a cargo do pae, quando este não poupa fadigas para o manter. Hoje não tem mais; é caso para lhe

dizer como n'aquelles sublimes versos do malogrado engenheiro Alexandre da Conceição.

..... vae, sê homem, luta,
Trabalha agora tu.

O descredito de faltar a compromissos ruinosos externos, não será, para a linha portuguesa, superior ao que lhe resultará della faltar aos do serviço das suas linhas. Nem o bom senso permite que por mais tempo se sacrificiem interesses sagrados por devoções platonicas.

O proprio governo deveria ajudar, pelos meios que tivesse ao seu alcance, a conciliar estes resultados.

Nem esse mesmo deve consentir que por mais tempo as linhas portuguezas estejam sendo prejudicadas por encargos que lhes são estranhos. Quando os productos d'ellas satisfizerem os *seus* encargos quando tudo estiver em dia, equilibradas as finanças, regularizada a situação, não falta em Portugal onde empregar o remanescente que haja — ha muito que melhorar por cá, e muito necessário.

Que venham, pois, segundo os conselhos dos nossos estimados collegas estrangeiros, os representantes dos credores tomar assento ao lado dos administradores portuguezes; que examinem todas as contas, que fiscalisem com todo o rigor os interesses dos seus committentes, e ajudem, com a sua competencia indispensavel, os seus collegas portuguezes a desempenhar a espinhosa missão de dirigir uma companhia em crise.

Veem cheios de boa vontade? encontral-a-hão igual em Lisboa; estão promptos a sacrificios? não acharão um só accionista, obrigatario, credor, empregado, que não os acompanhe; mas comece-se pelo principio. Não se sacrificarem uns para que rejubilem outros; justamente os que semearam ventos deverão agora colher as tempestades.

É uma prevaricação que aconselhamos?! Não; é a *struggle for life*, e é mais do que isso: é o arranco, desesperado, talvez, mas não menos desassombrado, que aqui deixa quem de longo tempo vê a mais importante industria do nosso paiz estrangulada pela serpente que creou no seu seio. Precisa por isso de um movimento heroico para a repellir — seja!

Linhas portuguezas

Linha da Beira Baixa — Consta-nos que em breve vae ser restabelecido o serviço dos comboios correios n'esta linha, que se tinham suprimido por medida de precaução, attendendo ás copiosas chuvas que iniciaram este inverno e que occasionaram vários desprendimentos de terras dos taludes de algumas trincheiras, especialmente na parte da linha ao longo do valle do Tejo.

Os terrenos em que a linha foi construida, cortando os contrafortes que formam entre Abrantes e Rodam a margem direita do Tejo, são de natureza a fazerem prever os desabamentos que teem tido lugar, e que só findarão depois de invernos successivos terem descampado os taludes das terras que não resistem á acção das aguas pluviaes mais ou menos infiltradas no terreno.

Torres Novas-Alcanena — Foi dada ordem para que se proceda com a maior urgencia aos trabalhos d'esta linha de forma que se espera estarão construidos em fins de ja-neiro corrente.

Podemos dar os parabens aos alcanenenses.

Mormugão — O caminho de ferro de Mormugão rendeu, na semana finda em 21 de novembro, 5:212 rupias ou 2:084\$800 réis, menos 2:947 rupias ou 1:178\$800 réis do que em egnal periodo do anno anterior. O trafego de mercadorias foi de 3:889 rupias e o movimento de passageiros de 1:323.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑHA

No dia 1 de Setembro foi restabelecido o tráfego da linha Barcelona-La Tour de Carol (França), cujos serviços tinham sido suspensos desde Outubro de 1940, em virtude das grandes avarias produzidas pelas inundações que se deram nas províncias de Barcelona e Génova.

O trajecto começa na estação da Praça da Cataluña, com transbordo em La Farga, até ao quilómetro 97,330, e na estação de Ripoll, até ao quilómetro 0,837, no lugar conhecido pelo «Tunel do Calvário».

O restabelecimento desta linha é feito com quatro combóios diários até Ripoll, e daqui até Puigcerda, seguirão mais outros dois.

As obras de reparação desta linha exigiram um grande dispêndio de capitais, nada menos do que 2.468.459 pesetas, visto que os prejuízos não tinham sido causados unicamente pela acção destruidora das águas, mas também, em grande parte, pela horda vermelha-separatista durante a guerra civil, que havia destruído as pontes de Maulleu e Torelló, e a ponte metálica de Cogullera, sobre o rio do mesmo nome.

FRANÇA

Berthelet, secretário de Estado para as comunicações, ao receber a imprensa de Paris, falou do estado dos trabalhos do caminho de ferro transahariano, destinado a ligar o Mediterrâneo à região do Niger. Ao abrir estas regiões ao tráfego, a França pretende, declarou o secretário de Estado, libertar-se na África do Norte da hipoteca britânica e transportar para a França na Europa, graças a um caminho de ferro francês, a hulha, o algodão e o cobre que ali existem. Se, disse Berthelet, se tivesse terminado esta via férrea mais cedo, por exemplo em 1936, a França poderia dispôr desde já destas matérias primas. Ao mesmo tempo que a construção desta via férrea, deverá ser levada a efeito a investigação dos jazigos de matérias primas nestas regiões.

INGLATERRA

Segundo acabamos de lêr numa revista da especialidade, está a construir-se em Liverpool uma linha aérea, cujo nível médio de via será de 6 metros acima do solo.

A linha descansa sobre um taboleiro metálico, suspenso de 15 em 15 metros por pilares de rótula e a sua extensão total é de cerca de 9 quilómetros. Parece que nesta linha será adoptada a tracção eléctrica.

Publicações recebidas

A arte negra, por Raúl Esteves dos Santos
— Editorial Império, Limitada — 1941.

O nosso prezado colaborador Raúl Esteves dos Santos — que constitui um exemplo, que muito admiramos, de quanto um homem de vontade forte pode alcançar na vida — não é, apenas, um grande batalhador, cheio de vivacidade e talento, é também um admirador sincero de todos quantos do trabalho e para o trabalho vivem. Escritor e jornalista, Raúl Esteves dos Santos é também homem de coração aberto e sensível. Basta percorrer a lista, já longa, da sua bibliografia, para ter a certeza disso.

Lá encontraremos, sob o título "A Grande Catedral do Bem", um livro contendo uma série de artigos sobre a acção e os objectivos de "A Voz do Operário"; vários livros e folhetos sobre assistência; uma conferência sobre a grande e inolvidável obra social do falecido tenente-coronel, João Luís de Moura, que foi Governador Civil de Lisboa.

O livro presente — uma verdadeira obra de arte gráfica — intitula-se "A arte negra" e trata, como no seu sub-título se resume, dos primitivos processos da escrita à invenção da tipografia.

Estamos diante de um trabalho notável, valioso, raro, em que Raúl Esteves dos Santos se revela erudito e artista, bem documentado e na plena posse do assunto. É um livro que se lê com interesse, com encanto e com proveito — porque ensina.

Felicitamos vivamente o nosso ilustre amigo e colaborador Raúl Esteves dos Santos pelo aparecimento e pelo êxito do seu novo livro.

Portucale — Revista de cultura — N.ºs 82 e 83

Esta magnífica revista de cultura, que se publica no Pôrto sob a direcção dos srs. drs. Claudio Basto e Pedro Vitorino, acaba de publicar, num só fascículo,



Raúl Esteves dos Santos

os n.ºs 82 e 83, com colaboração valiosa de João Almeida Lucas, Aleixo Ribeiro, Luís Chaves, Henrique de Campos Ferreira Lima, Higino Vieira, etc. Entre os seus colaboradores figuram no presente fascículo dois escritores açoreanos, o dr. Luís da Silva Ribeiro, com um artigo sobre "Americanismos na linguagem popular dos Açores", e Diogo Ivens Tavares, com um conto "Triptico do filho pródigo".

A Festa Brava — Edição ilustrada, pelo Dr. Francisco Câncio — Fascículos 3, 4 e 5

Registamos hoje a recepção de mais três fascículos da importante obra dirigida e redigida pelo sr. dr. Francisco Câncio, e intitulada "A Festa Brava".

Este trabalho, já o dissemos ao registar o aparecimento dos dois primeiros fascículos, deve merecer especial interesse não só por parte de todos os admiradores de toiros como também de todos os curiosos de factos portugueses, pois o seu distinto autor é um dos espíritos mais cultos da nova geração. A obra é, com efeito, escrita com grande cópia de informações históricas e enriquecida com numerosas gravuras, de valor documentário.

Pena é que trabalho desta natureza não seja editado com aquele esmôro tipográfico que já hoje, mesmo nas obras de menor importância, o público exige e com razão, visto que a arte de Guttenberg evolucionou bastante e constitui em Portugal uma das mais nobres profissões e pela qual, como em todos os países estrangeiros, se pode ter a medida justa do adiantamento e competência do operário gráfico e bom gosto do público.

É para lamentar, portanto, que "A Festa Brava", que exigiu ao seu ilustre autor tanta soma de trabalho, seja posta em circulação tão mesquinhamente impressa, com tinta ordinária e tipo estafado.

Anais do Município da Horta,
por Marcelino Lima

Está publicado o 4.º tomo dos "Anais do Município da Horta", edição dirigida e redigida pelo ilustre escritor e historiógrafo açoreano sr. Marcelino Lima.

Não é a primeira vez que, na "Gazeta", nos referimos ao sr. Marcelino Lima nem aos "Anais", de alto interesse regional e nacional. Este quarto tómo traz-nos importantes subsídios sobre os templos e a vida religiosa, toponímia, e inicia o capítulo — "Política e militarismo", em que é desenvolvidamente tratado o tema, sempre tão grato e curioso para os historiadores, das lutas liberais e miguelistas, que tiveram também no Faial grande repercussão.

O próximo tómo é consagrado à "Vida económica do Faial". Todo este tómo, como os anteriores, vem documentado com gravuras e notas referentes às fontes de informação a que o autor recorreu.

O Barreiro, centro industrial

Muitas cidades do país, e das mais importantes, são muito menos populosas que a vila do Barreiro. A circunstância de ser, pela sua estação de caminho de ferro, o ponto de contacto entre Lisboa e o sul do país, começou por contribuir para a sua importância. O Tejo, com a facilidade da sua navegação fluvial e o caminho de ferro, que a liga a todo o país, permitiu-lhe o estabelecimento e o desenvolvimento de importantes indústrias a tal ponto que a essa vila, que conta para cima de 25 mil habitantes, se poderia dar, com propriedade, sem exagero, a designação de «cidade operária».

E pode fazer-se ali — e tem-se feito — vida de cidade, porque no Barreiro nada falta aos seus habitantes — nem estabelecimentos comerciais, provados de tudo quanto se exige em Lisboa e Pôrto, nem cinema, nem teatro, nem clubes desportivos.

Os seus habitantes são dotados de espírito associativo, e cada classe forma uma família unida. O que os ferroviários, por exemplo, têm feito e continuam a fazer, é qualquer coisa de grande, de admirável, em cuja lição alguns países estrangeiros muito poderão aprender ainda.

A vila tem ruas largas, bem traçadas e algumas avenidas, ladeadas de boas casas. Quanto a obras de arte, há a registar a Igreja de Santa Cruz, onde se encontram alguns panos de bons azulejos, sendo o seu tecto notável pelas suas pinturas, e a Igreja da Misericórdia, cuja fundação data do fim do século XV. Foi restaurada no século XVII e ainda hoje, o seu pórtico, bem como o seu púlpito de mármore e os seus azulejos, cativam a atenção dos visitantes e dos amadores de arte.

A vila do Barreiro é um dos maiores e mais importantes centros industriais do país e é por isso, como já dissemos acima, que a ela se podia dar o nome de «cidade operária».

Livraria e Papelaria 1.º DE JANEIRO DE LAURINDA GRAVE DOS SANTOS

Livros nacionais e estrangeiros de diversos autores.
— Perfumaria — Tabacaria — Artigos Eléctricos —
Assim como edições de postais com vistas do Barreiro
28, Rua Eusébio Leão, 30 — Telefone Barreiro 10
B A R R E I R O

JOÃO INÁCIO NUNES, L.DA FABRICANTES DE CORTIÇA EM PRANCHAS

Marca **J. I. N.**

FÁBRICA: TRAVESSA DAS CORDOARIAS, 3
ESCRITÓRIO: RUA 5 DE OUTUBRO, 11
BARREIRO Telefone: BARREIRO 76 (PORTUGAL)

O F I C I N A

D E

Serralharia e Ferraria

D E

F. Rodrigues, Limitada

Rua da Praia, 42 — BARREIRO

Único fabricante das conhecidas e acreditadas enxadas, machados e picaretas da marca **▲**

Todos os trabalhos de serralharia civil tal como, portões, grades, fogões de todas as dimensões, etc.

Ancoras e ancorêtas de quaisquer dimensões assim como, todos os
— acessórios navais —

Senhores industriais de camionagem: Não tenham receio ou dúvida quando os seus carros estejam parados por qualquer avaria nas suas molas. Estas são aqui reparadas nas melhores condições e vantagens por processo único no país e com garantia absoluta da nossa casa. Se quereis economizar dinheiro experimentai os serviços da nossa oficina e dela ficareis clientes

Satisfazem-se encomendas para todo o país

ORÇAMENTOS GRATIS

ANTÓNIO PADRÃO

FABRICANTE DE CORTIÇA

R. Serpa Pinto, 7

BARREIRO

THEODORO RUBIO & FILHOS, L.^{DA}

ROLHAS

Barreiro

TELEFONES } BARREIRO 1
LISBOA 2 1315

João Teixeira

SERVIÇO DE FRAGATAS NO RIO TEJO E ENCARREGA-SE
DE TODO O SERVIÇO DE CARGAS E DESCARGAS

ESCRITÓRIOS

Recinto da Estação: BARREIRO
Alfândega-Lisboa

VAI AO BARREIRO?

VISITE A CASA AZUL (Em frente do Parque Infantil)
de MARIO RODRIGUES SOLANO (O LA'-VAI)A casa mais chique do Barreiro. — A unica que tem espe-
cialidades em bolos. — Tabacos, vinhos, doces, etc.

Parque Dr. Oliveira Salazar BARREIRO

Parceria de cargas e descargas

Recinto da Estação do Barreiro

Telefone BARREIRO 9 BARREIRO

Francisco Rodrigues

SUCATAS DE FERRO E TODOS
OS OUTROS METAIS — MÁQUI-
NAS AGRÍCOLAS E INDUSTRIAS

ARMAZEM:

Rua da Praia, 32-A
BARREIRO

ESCRITÓRIO:

Rua Miguel Bombarda, 82
BARREIRO

Compra e venda:

TODA A QUALIDADE DE SU-
CATAS DE FERRO E METAIS
EM QUAISQUER QUANTIDA-
DES. — BIDONS MATERIAL
DECAUVILLE, ETC.MÁQUINAS AGRÍCOLAS, MOTORES,
CHUMACEIRAS, VEIOS DE TRANS-
MISSÃO, TAMBORES E FERRAMEN-
TAS DE QUALQUER APLICAÇÃO
INDUSTRIAL AOS

MELHORES PREÇOS DO MERCADO

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XLIV

A «U. P.» diz que o governo da presidência do marechal Pétain anunciou que o seu representante oficial na Somália francesa resolveu negociar com os ingleses o direito dêstes utilizarem o pôrto de Djibuti e o caminho de ferro Djibuti-Addis-Abeba.

— A «E. T.» transmitiu o seguinte Comunicado do Ministério da Aeronáutica: «Hoje, foram efectuados sobre o Norte da França e o Canal da Mancha vários reconhecimentos ofensivos de patrulhas. Foram atacadas as estações eléctricas transformadoras, edifícios fabris, comunicações ferroviárias e barcaças num canal. Foram também atacados e incendiados três pequenos navios costeiros».

— A «D. N. B.» diz que na Crimeia, no sector médio, aviões de combate alemães atacaram com êxito, linhas de caminho de ferro e aeródromos. Foram destruídos quatro combóios e incendiados dez. Dezassete aviões soviéticos foram destruídos no solo e quinze danificados.

A Leste de Leninegrado, os ataques da aviação alemã dirigiram-se principalmente contra vias férreas soviéticas. Foram seriamente atingidos e danificados dezassete combóios, foi lançada uma bomba, em cheio, sobre uma ponte de caminho de ferro. Na extremidade Norte da «frente», aviões «a pique» bombardearam eficazmente o caminho de ferro de Murmansk e as fábricas de electricidade e de gás e o sistema de distribuição daquela cidade.

— A «D. N. B.» diz que formações muito numerosas de aviões atacaram no sector central da Crimeia as linhas ferroviárias e as comunicações. Seis combóios de transporte e abastecimento foram destruídos por bombas em cheio; 24 foram seriamente danificados e muitos outros paralizados por ataques em vôo rasante e à bomba.

— A «D. N. B.» foi informada de fonte militar: Nos últimos dias, as fôrças aéreas finlandesas obtiveram de novo grandes êxitos em diferentes sectores da «frente» de batalha. Alguns aviões incendiaram, com bombas, uma canhoneira soviética. O caminho de ferro de Murmansk foi interrompido em diferentes pontos. Numerosas

estações de caminho de ferro, combóios e entrepostos foram bombardeados com eficácia. Na Carélia oriental, colunas bolchevistas em marcha e combóios de camiões foram bombardeados e metralhados com decisiva eficácia.

— Diz a «D. N. B.» que formações consideráveis de aviões de combate alemães apoiaram, com êxito, as operações terrestres, ao Sul de Moscovo, bombardeando particularmente fortificações de campanha e baterias soviéticas. Além disso, foram destruídos vários carros blindados e muitos automóveis, assim como combóios e vinte e cinco locomotivas. Quarenta e quatro combóios completamente carregados e cinco locomotivas foram seriamente danificados. Entre êles, contava-se um combóio blindado e outros de transporte de gasolina.

— A «D. N. B.» diz que a aviação finlandesa efectuou um ataque corado de êxito contra uma estação onde se encontrava grande número de vagões. Além de três locomotivas, foram postos fora de uso numerosos veículos. Também foram bombardeados numerosos camiões e colunas em marcha do inimigo. A obra das bombas foi completada pela das armas de bordo.

— A «E. T.» comunica que o informador oficial militar chinês disse, na conferência dada à Imprensa, que as fôrças japonesas de Tonquim, Norte da Indochina, estão a ocupar as vias de comunicação, incluindo os dois caminhos de ferro.

— Noticia a «E. T.» que os «caças» ingleses continuaram os reconhecimentos ofensivos sobre o Norte da França. Na Península de Cherburgo foram incendiados dois gasómetros, depósitos de petróleo e um camião de gasolina. Os objectivos destas operações incluiram, também um aeródromo, uma fábrica, combóios de mercadorias, tropas e posições de artilharia. Não regressou um dos aviões ingleses.

— A «D. N. B.» foi informada de que as péssimas condições atmosféricas não puderam impedir a aviação alemã de atacar, com êxito, em toda a «frente» oriental, as ligações com a retaguarda soviética. Concentrações de tropas, e colunas em marcha foram dispersas e seriamente atingidas por bombas e armas automáticas, no sector meridional. Várias tripulações lançaram bombas em cheio sobre importantes vias férreas, cortando assim as linhas de caminho de ferro dos bolchevistas. Um avião de combate conseguiu atingir directamente um combóio de transporte soviético carregado.

— A «E. T.» diz que foi novamente atingida uma fábrica de torpedos em Nápoles, assim como uma fábrica de carcaças de aviões e a estação de caminho de ferro. Em Palermo, foram violentamente bombardeadas a geradora eléctrica, as docas secas e a base de hidroaviões.



MURALHAS DESMANTELADAS DO CASTELO DE ANCIÃES

Notas sobre o Castelo de Anciães

ANTIGA SEDE MILITAR

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

NO alto de um elevado monte, cujas encostas são talhadas a pique e eriçadas de fragas e situado quase no centro do concelho de Carrazeda, vêem-se ainda os escombros e ruínas de grandes muros e ameias, que outrora ali existiam. Formam um recinto dominado por uma torre quadrangular.

Os muros são fortes e altos, na parte mais baixa têm 30 palmos de altura e 15 de largo. Nestes muros ainda se conservam 3 torreões, um sobre a igreja de S. João Baptista extra-muros, à porta do norte e a que chamam Cubo; outro ao nascente e outro ao sul por baixo da igreja de S. Salvador.

Têm estes muros 3 portas e um postigo, uma olha para o sul, chamada a porta da Vila, outra olha para nascente chamada da Fonte e finalmente a 3.ª que olha para o norte, chama-se a porta de S. Francisco.

Sobre esta encontra-se a seguinte legenda: "Anciães sempre leal ao rei de Portugal".

Fora desta porta e à distância de 30 passos existe um 2.º muro que desce até à vila com uma porta a que chamam de S. João. Junto desta existe um largo e bem lavrado tanque de cantaria. No mais alto do monte, onde está a vila, existe o Castelo.

Os muros são de alvenaria e da mesma grossura que os da vila, aos quais excedem em altura; onde são mais baixos têm 40 palmos. Pelo lado interior são

quase planos com o terreno. Têm uma porta fortificada com 2 torres e um portal sobre a igreja de S. Salvador.

A pouca distância desta porta levanta-se outra da parte do sul e adiante entre o sul e o poente, outra, chamada das Lameiras.

No alto do castelo existia a Torre de Homenagem: alta, larga e quadrada, tendo tido frestas para atirar setas. (N. B. — A torre está por terra e só existem os alicerces). Ao pé desta torre está o postigo a que chamam da Traição.

No alto do castelo existia uma cisterna aberta em rocha firme, coberta com abóbada de cantaria. O resto do castelo está cheio de vestígios de palácios, de casas de habitação e de quartéis.

Sua fundação: Do que fica dito, se conclui que houve neste lugar uma fortaleza. Os naturais do concelho, quando ele era menos populoso, ali se abrigavam em tempo de guerra e se defendiam das incursões inimigas.

Mas desde quando datará a sua fundação?

Nada consta ao certo. Por um manuscrito feito em Lisboa aos treze de Maio de 1749 por Manuel de Moraes Magalhães Borges e transcrito no livro dos Anais da câmara do concelho de Carrazeda de Anciães, sabe-se unicamente que os romanos lhe deram o nome de Aquas Quincianas, talvez de Quinciano, um dos

conspiradores contra a vida de Commodo. Este facto e o aparecimento de medalhas e moedas em minas do castelo contendo as efiges do imperador César Augusto, de Minerva e de Júlia Augusta, filha daquele imperador e mulher de Tibério, provam talvez que o Castelo já existia e que portanto a sua fundação foi anterior a Jesus Cristo. Contudo, como já dissemos, nada há de certo sobre a verdadeira origem.

Os moradores de Anciães diziam, por tradição, que é obra dos árabes, que edificaram este castelo e o fortificaram para ter segura a entrada na província de Trás-os-Montes.

Confirmam esta tradição, dizendo que antigamente chamavam ao concelho — Reino de Anciães — sinal de que algum tempo tivera o título ou dignidade de rei, quem era senhor dêle e isto parece que só podia ser no tempo dos árabes.

Argote nas Memórias para a "História eclesiástica da arquidiocese de Braga" diz que Anciães chegou a ter no tempo dos árabes este título de reino.

Domínios por que passou: A história de Trás-os-Montes é a do concelho de Anciães. Vejamos o que a história nos diz em relação aos diversos conquistadores desta província, depois da expulsão dos romanos. No princípio do século 5.º foram estes expulsos da Península pelos bárbaros do norte: Vandalos, Suevos e Gódos. Estes foram subjugados pelos mouros no ano 711 da era cristã.

Pelágio, perante de Rodrigo, retirou-se para as Astúrias e ali conservou os restos da monarquia a despeito dos mouros. Os descendentes de Pelágio foram pouco a pouco retomando os seus domínios aos mouros, expulsos totalmente da Península Ibérica em 1492 pela tomada de Granada.

Retomada uma grande parte da Península aos mouros, Afonso VI rei de Castela e de Leão, casou a filha D. Teresa com o conde D. Henrique, dando-lhe em dote toda a região situada ao sul da Galiza e a obrigação de tomar aos mouros o que podesse até ao Guadiana. Vê-se portanto que o concelho, parte de Trás-os-Montes, estava livre dos mouros no tempo do conde D. Henrique.

No ano de 1093, os mouros foram expulsos pelos cristãos do Castelo de Anciães. Do supracitado manuscrito consta que os mouros atraídos quando os cristãos conquistaram o castelo, fugiram pelo postigo, chamado da Traição. Foram perseguidos até um vale, entre o Seixo e Vilarinho e ali foram mortos, tendo ficado o sítio cheio de cadáveres. Pelo grande número de ossos, que ali ficaram chamou-se ao sítio o Vale da Osseira, nome que conserva ainda. Por este feito praticado pelos cristãos, Fernando Magno, de Castela e de Leão, deu-lhe foral e título de Vila. Esse foral confirmou-o D. Afonso Henriques. Há mais forais de Anciães posteriores a estes dois. Desde 1112 em diante começou a ter o nome de Vila de Anciães.

O brasão de armas é um castelo e uma mão com chaves, em posição de as receber ou oferecer, tendo

à roda esta legenda — "Anciães sempre leal ao rei de Portugal". — (Nota: O moderno brasão do concelho aprovado pela Comissão de Heráldica do Ministério do Interior: um cacho de uvas com parras sobre umas espigas de trigo nada tem de comum com o brasão bem antigo. Este ainda existia há poucos anos e usava-se no sôlo em branco da câmara, quando exerci o cargo de presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Carrazeda de Anciães. Não conhecemos o motivo da adopção do actual brasão).

¿ Pretende-se ou não, em Portugal, conservar-se a tradição?

¿ Restaura-se e conserva-se a história local, cheia de ensinamentos ou procura-se fazer innovações?

Sobre a etimologia da palavra Anciães, diz Pinho Leal o seguinte: "Quanto à origem do nome desta vila, dizem uns que significa *vila velha* e outros *vila de velhos*, mas qual a razão dêste nome? Nada pude saber".

No pelourinho da vila, via-se esculpida a figura dum velho "Ancião". Donde concluímos que entre os nobres e anciãos, como sendo os homens de mais prestígio, honra e serviços, se escolhiam os seus alcaides ou governadores. Daqui provavelmente a palavra "Anciães".

Segundo o manuscrito já citado, vê-se que os fóros concedidos aos moradores da vila eram tão grandes, que D. João III lhes concedeu, a alcaidaria-mór do castelo, ficando sujeitos ao senhorio da corôa. O mesmo rei ou sucessores nunca mais fariam mercê ou doação da dita vila ou castelo a donatário algum, comquanto que os seus moradores como alcaides-móres lhe prestassem homenagem. Deu isto causa ao seguinte: Os sucessores de Vasco Pires de Sampayo na qualidade de donatários da vila quizeram intruzar-se como alcaides do castelo e receberem as rendas, fundando-se em que o seu título compreendido no espírito das mercês que el-rei lhes havia feito, lhes dava êsse direito.

Os moradores defenderam-se e afinal o rei decidiu a favor dêstes contra o 5.º e último donatário Ruy Dias de Sampayo.

A povoação de Linhares foi doada por D. Sancho I aos homens nobres e fidalgos de Anciães e concedeu-lhes a faculdade de eleger para aquela povoação um juiz para as causas cíveis, tendo apelação para os juízes ordinários da vila. Este juiz, segundo um pergaminho antigo, chamava-se — fóraneo — isto é pelo fôro concedido de o elegerem todos os anos, com obrigação de darem de jantar na Ascenção do Senhor de cada ano aos juízes e mais oficiais, alcaide e seu séquito. Dêste encargo quiseram libertar-se os moradores de Linhares, sendo contudo compelidos contentiosamente a darem o mencionado jantar.

A vila esteve senhora dêste privilégio até ao princípio do século XVIII.

No cartório da câmara dizem ter existido uns pergaminhos pelos quais se provava que Vila Real fôra

sua sufragânia até D. Diniz, sendo este rei que deu o fôro de Vila a Vila Real em consideração à distância e rios a passar até Anciães. Por outro documento consta que o ofício de escrivão dos orfãos era de eleição popular e anual e o de juiz dos mesmos igualmente mas trienal.

D. João I deu à casa de Távora os julgados de Alijó e de Favaios, que até àquele rei eram sufragâniros de Anciães.

Esta vila é pátria do vice-rei da Índia, Lopo Vaz de Sampayo, de D. Frei Gonçalo de Moraes, que foi bispo do Pôrto, de João Gonçalves Velasco, cônego

"Temo-los aos centos, sólidamente alicerçados no chão sagrado da Pátria; não porém espalhados a esmo; antes colocados de atalaia, em pontos estratégicos, para defesa da terra portuguesa.

"Assinalam o limite, que nos separa eternamente da Espanha, os Castelos raianos, como fronteiros sempre vigilantes".

Mais adiante diz: "Em Portugal os castelos, na sua grande maioria, são obra dos nossos reis que, sem dúvida, os confiavam à guarda leal de fidalgos alcaides-móres, mas os levantavam para protecção do Reino e da grei e para segurança da coroa.



IGREJA ROMANICA DE S. SALVADOR DO CASTELO DE ANCIÃES

da Sé de Miranda, e de D. Frei Diogo de Jesus que sofreu martírio por J. C..

* * *

A propósito de um artigo sobre os castelos de Portugal publicado no número do "Rosário" de Agosto de 39, meu tio Manuel de Melo Vaz de Sampayo, juiz de direito aposentado, vivendo em Faro, pedia-me em 1 de Outubro de 39 para escrever sobre o castelo de Anciães e dizia-me: "A História de Portugal tem a ganhar nobreza e fidelidade, honra e lustre com o valôr dos seus defensores. Os povos por êle protegidos tão dignamente, mantiveram essa narrativa até aos tempos da sua reconstituição".

Transcrevo alguns períodos do referido artigo, ssainado pelo engenheiro S.: "Castelos de Portugal!"

"E assim no mapa do senhor Fernando Perfeito de Magalhães, os Castelos históricos aparecem distribuídos pelas diversas regiões do país, sendo densíssima a sua floração heroica nas zonas fronteiriças mais expostas às incursões do espanhol e menor o seu número nas regiões interiores".

O rol dos castelos feito por distritos, não menciona no de Bragança, o Castelo de Anciães. Será porque neste rol só são mencionados 142 castelos como os "principais"? Só o autor da lista poderá explicar a omissão.

Respondi ao pedido de meu tio Manuel de Melo, dizendo-lhe que não tinha elementos para escrever sobre o castelo de Anciães e também lhe dizia que tinha tido na minha mão e por um acaso, uma monografia interessantíssima sobre Anciães, manuscrito do reverendo Francisco Manuel Alves, o celebrado autor

e reitor de Baçal, autor da grande obra "Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança", obra que só por si é um monumento de erudição.

Posso aqui acrescentar que à notícia dada no tomo 7.º das Memórias, páginas 19, de que esta monografia estava em poder do escritor dr. Manuel Múrias, natural de Carrazeda e residindo em Lisboa, que a mesma monografia me foi entregue na Carrazeda pelo pai do dr. Manuel Múrias, quando eu exercia o lugar de presidente da câmara de Carrazeda de Anciães, em 1930 a 1931 e a pedido do reitor de Baçal lha remeti para Bragança, expedida pelo correio.

Em quanto o erudito e sábio investigador e arqueólogo não der à estampa a citada monografia, obra essencial para o melhor conhecimento da história de Anciães, darei aqui a resposta que obtive de meu tio, datada de Faro, em 20-11-39. "Meu caro sobrinho. À amabilidade atribuo eu o favor da tua carta, pois não tinha em vista senão dar-te conhecimento do trabalho sobre os castelos que se apresenta como completa e de absoluta certeza sobre os dados históricos da defesa do território e protecção das populações.

"A ocupação dos godos oferece mais saber de que a defesa contra os mouros e depois da fundação da nossa nacionalidade a fidelíssima sustentação desse castelo contra as investidas do castelhano.

"A tradição romana não pode afuscar-se parante as provas proto-históricas do aparecimento de moedas, que confirmam o trabalho da construção e do domínio dos imperadores. Os visigodos invadem a península no tempo do Império, mas a constituição dos Reinos de Leão e Castela, como resistência contra o movimento populacional do Sul, mostra as qualidades de energia e de valor das raças que em luta sempre assinalaram a independência e a nobresa dos habitantes celtiberos.

"Nem os mouros nem os castelhanos conseguiram vencer os populações da antiga sede militar de abastecimento, aos viadores da róta romana entre a Biscaia, Astúrias e Galiza ao norte e a Lusitânia ao sul.

"As tradições elevam a vitalidade dos povos e é bom não se perderem, nem mesmo perante a erudição que se mostra atenta só à glória da nossa nacionalidade na autonomia e na independência da Espanha, irmã na origem demográfica, mas sempre audaz em preocupações de absorção ou unificação política.

"Estimo bem que o reverendo Francisco Manuel Alves tenha tomado em seu labor de erudito a narrativa de tudo o que existe na tradição e nas provas arqueológicas do Castelo de Anciães.

Teu tio muito amigo e obrigado.

a) *Manuel de Mello*.

* * *

Portugal celebrou o ano passado, com legítimo orgulho de oito séculos de história, o Duplo Centenário.

Por penhorante deferência da Câmara Municipal

da Carrazeda, fui convidado para dizer algumas palavras sobre o sentido do içar da bandeira da Fundação, no mastro levantado de propósito no sítio da arruínada Torre de Menagem do Castelo de Anciães, no mesmo dia 4 de Junho e à mesma hora em que o Chefe do Estado no castelo de Guimarães gloriosamente erguia ao som dos clarins, o pendão de D. Afonso Henriques: a cruz azul da Fundação sobre fundo claro.

Em íntima comunhão com a solene cerimónia de Guimarães, evoquei, perante o público que se deslocou ao sítio e o bom povo que enchiu o recinto do castelo, com fraca eloquência, mas com a sinceridade que me enchia o coração de português emocionado pelas glórias da nossa terra e pela ligação de sangue que me une aos antigos senhores de Anciães, evoquei o pouco que conhecia acerca da história do Castelo e da Vila de Anciães, enquanto me acudia ao pensamento a lembrança de muitos homens: de guerreiros, de alcaides e de administradores que com armas e com os cargos exercidos tinham servido a Pátria, tinham servido o nosso Portugal no velho e muito arruínado Castelo de Anciães.

Reparei ao falar que aquele bom povo ao assistir, tinha uma alma vibratil, tinha uma alma grande, que não obstante a pouca eloquência do orador, se deixava prender na evocação da história local, seguindo atentamente o que se dizia alto.

Proclamar a verdade, fazer-lhe conhecer a história do seu Castelo e fazer com que o povo não ignore o respeito a dar às velhas pedras desmanteladas das muralhas de Anciães e seja o primeiro a guardá-las das mãos iconoclastas que as têm transportado para longe, é dar com certeza uma lição de amor pátrio, uma lição de virtudes nacionais, é incutir-lhe o orgulho de ser português, a esse povo tão cheio de boas qualidades e sempre pronto a realizar os melhores empreendimentos na defesa da sua e nossa terra.

Há anos dizia eu numa publicação que a Província tem de se desembaraçar do isolamento, de que em parte é culpada pela inação junto do Governo. Seguia-se sem critério nem orientação no caminho das reivindicações e deixava-se embalar com promessas.

Toda a idea contém um princípio de energia. Assim como a voz humana ao microfone, possue energia suficiente para fazer vibrar o ambiente e se fazer ouvir a milhares de léguas, do mesmo modo a voz colectiva da Província, falando em unísono, sem necessidade de outra energia, deverá ser ouvida no Terreiro do Paço.

Afirmo que a construção da ponte sobre o Tua, felizmente terminada, e pela qual tenho pugnado em artigos sucessivos desde 1929, há 12 anos, fará com que as belezas naturais e as artísticas do concelho de Carrazeda de Anciães sejam desde já muito apreciadas.

Esta ponte encurta muito as distâncias a quem for visitar o sul do distrito de Bragança, facilitando até

muitíssimo a visita até à raia de Miranda do Douro, nome que tanto sugestionou o escritor inglês John Gibbons, dizendo que a visita à Sé de Miranda era um dos sonhos da sua vida de escritor.

O turista no seu carro poderá ao entrar na região do Tua estabelecer confronto, entre o belo-horrível das margens alcantiladas do rio, zig-zaguiando no seu leito e a brandura das ondulações do planalto, recortadas ao fundo pelos montes circunvizinhos, à medida que vai subindo da ponte do Tua para Carrazeda.

Logo que a estrada desta vila ao Seixo, passando pela Lavandeira, esteja concluída, os carros poderão passar até ao sopé do Castelo de Anciães.

Está classificado de Monumento Nacional e apesar disto continua abandonado. Aproveitando esta ocasião do II Congresso Trasmontano, que se tem realizado com tanto brilho e inveterada dedicação, eu peço ao Ex.^{mo} Presidente da Comissão Executiva que não daixe de propôr ao Governo a possível restauração de Anciães.

Que uma das resoluções a tomar pelo Congresso seja instar para que êste monumento não ande ao abandono e assim como se tem procedido a obras de restauro noutros castelos, êste também mereça a atenção devida, pois a sua história remonta além dos alvôres da nacionalidade.

Que outra resolução seja pedir ao Rev.^{mo} Francisco Manuel Alves a cedência da interessante monografia, ainda inédita, sobre a antiga vila e castelo de Anciães, para o Congresso promover a sua publicação.

Muito mais poderia acrescentar sobre Anciães, não querendo deixar de me referir à *igreja de S. Salvador*, com o seu portal de puro românico, cada vez mais arruínado com o correr dos anos e com as barbaridades e mutilações que a ignorância de muitos lhe têm feito. Não há guardas, não há ninguém, nem oficial ou particularmente que se tenha interessado pelo menos com a conservação do existente, dando como resultado, dentro de pouco tempo, a completa destruição e perda dum monumento que pertence à história da Província de Trás-os-Montes.

Com os olhos postos na Pátria e com consciência da nossa responsabilidade, sejamos soldados da milícia dos Novos; do Novo Espírito sempre velho, guiados por essa fé que conduziu os nossos antepassados. Demos o melhor esforço de que somos capazes para legarmos aos vindouros a herança dum Portugal res taurado nos seus monumentos; monumentos que proclaimem bem alto a nossa indefectível afeição à terra onde nascemos, a êste Portugal que é Trás-os-Montes, a êste Trás-os-Montes que é Portugal.



«DANÇA DOS PAULITOS» — MIRANDA DO DOURO

Teófilo Braga

Por REBELO DE BETTENCOURT

II

COM a sua autoridade e a sua independência crítica, o Dr. Agostinho de Campos, no ensaio «Vida e morte de Teófilo Braga», inserto no 3.º volume da revista «Lusitânia», afirma que o autor da «História da Literatura Portuguesa é, em magna parte, o pai do nosso nacionalismo actual».

A afirmação continua a ser verdadeira. Todavia, a nova geração portuguesa não só desconhece como calunia também o grande e enternecido exaltador das nossas grandes figuras literárias. Não devia julgar e menosprezar assim Teófilo Braga, esta geração que se diz nacionalista e possuída da sagrada missão de restituir a Portugal o seu antigo esplendor. Teófilo é quase um desconhecido, que é preciso revelar, e um caluniado a quem é preciso fazer justiça.

O Dr. Alfredo Pimenta, que não morre de amores por Teófilo, escreveu, no entanto, uma vez, na edição de 10 de Março de 1934 do *Diário da Manhã*, que ele «marca uma época, e ninguém pode entrar no campo da literatura portuguesa, sem lhe bater à porta», «porque», acrescenta, «com todos os seus defeitos, ele foi, indiscutivelmente, Mestre da sua geração, e há de ser ainda Mestre de muitas gerações».

Em toda a obra de Teófilo palpita um grande amor pela Pátria. E tão sincero é o seu sentimento nacionalista que, ainda hoje, as suas páginas parecem quentes do contacto da mão que as delineou, e das suas palavras serenas e confiantes uma voz de esperança se desprende e nos conforta. Era talvez incerta e nublada a hora em que ele as escreveu. A dúvida tinha entrado em muitas almas, o desalento houvera enfraquecido as melhores energias. Teófilo soube, porém, resistir às solicitações da dúvida e ao veneno do desalento. E a sua voz, por isso, ergue-se dos seus livros ora como um protesto ora como um hino de esperança.

Não ignoro que, por uma incompleta educação política, nem todos souberam ou quiseram ver em toda a sua pureza e grandeza o vulto gigantesco do mestre ilustre. Enquanto os católicos nêle viam e detestavam o *maçon*, que ele nunca foi, porque, livre-pensador como era, considerava a *maçonaria* uma «religião ao contrário», — os monárquicos, por sua banda, nêle temiam o republicano intransigente, esquecendo-se uns e outros de que ele, acima da sua irreligião — não isenta de certo misticismo — e

das suas paixões políticas, foi não só um admirável ordenador de idéas mas também, pelo seu consciente tradicionalismo e pela sua vasta obra tão sentidamente portuguesa, o mais avançado e revolucionário dos conservadores.

Ignorado por uns, esquecido por outros, e temido, nos últimos anos da sua vida laboriosa, principalmente por alguns dos seus correligionários, que nunca lhe perdoaram a independência do carácter e o desassombro das suas afirmações, eu quero crer que se não for esta, outra geração reabilitará o grande e caluniado mestre. — «Ninguém pode entrar no campo da literatura sem lhe bater à porta». Um dia, o escritor e o político puro — o municipalista e o anti-parlamentarista — serão admirados, e a sua obra melhor compreendida e sentida. É, em verdade, uma obra bem portuguesa a sua, em que o escritor e o político se confundem, ardendo ambos na mesma chama purificadora do seu nacionalismo optimista e consciente.

O escritor, discípulo e continuador de Garrett, apoiado numa vasta e assombrosa erudição e guiado por uma severa disciplina filosófica, colhe e estuda com emoção e inteligência os «romances» e os contos populares; procura nos poetas e nos escritores a alma portuguesa, e constroi o monumento, grandioso como uma catedral, da História da nossa Literatura, enquanto, por outro lado, completando-o, o político defende o municipalismo e a descentralização administrativa, vendo num e noutra a garantia das liberdades locais. E é no seu municipalismo que o seu ideal republicano se apoia e esclarece.

Teófilo Braga acreditou sempre na nossa raça. Sentia e compreendia que um povo tão pequeno, que na história das civilizações realizava uma tão grande missão, não podia morrer. E ao contrário de Alexandre Herculano, que se retirara, desiludido de tudo e de todos, para a sua quinta de Vale de Lobos, e ao contrário ainda de Oliveira Martins, que não acreditava no *ethos* português, Teófilo Braga refugiou-se na sua pequena casa da Travessa de Santa Gertrudes, — no seu «casulo de iluminado», na expressão admirativa de António Sardinha, e aí, no seu labor constante, foi amontoando os materiais necessários para a demonstração de que Portugal podia confiar ainda e sempre num mais alto destino.

Quasi toda a sua obra é uma resposta consoladora à desilusão de Alexandre Herculano e uma formidável refutação à teoria nefasta do «Acaso», que Oliveira Martins perfilhou. É já tempo de transcrever para aqui algumas palavras de António Sardinha, um dos mais ardentes impulsionadores do «Integralismo Lusitano». Essas palavras vou eu buscá-las ao livro «O valor da Raça», a páginas 144. Eis-las:

«Ai de nós, Oliveira Martins não acreditava na

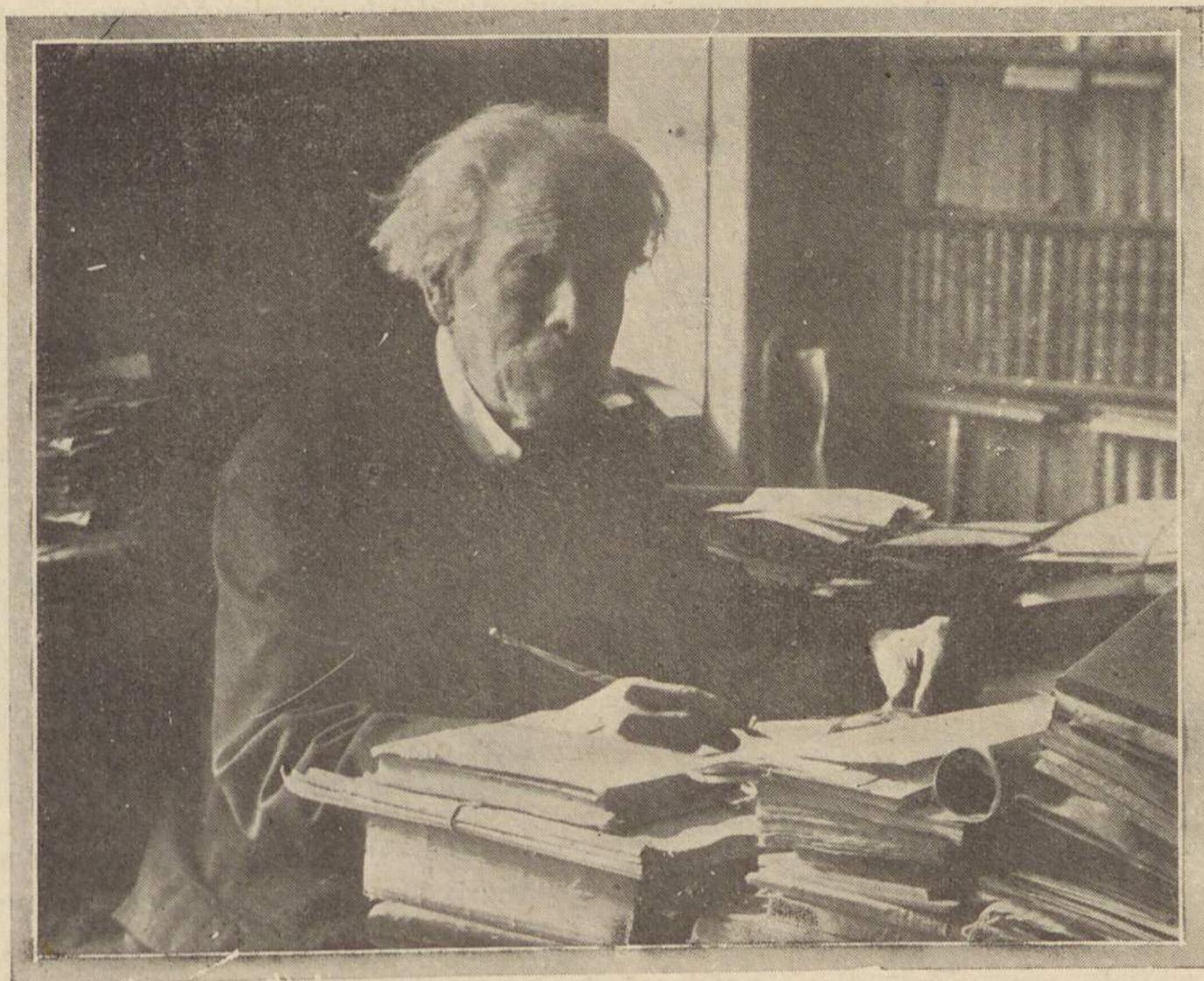
Raça! Na sua descrença levou consigo uma oportunidade da fortuna para levantarmos cabeça, e com aprumo, desta feita.....

..... Existia Teófilo, sim, trabalhando como um beneditino, fechado no seu casulo de iluminado, ardendo todo na missão sacerdotal de atrair a um baptismo novo a esperança esquecida do Luso. Percebera-se da importância capital do factor — Raça. E com vislumbres de vidente o que Teófilo mais fervorosamente procurava era a nossa independência étnica, contra o Acaso teórico de Oliveira Martins, o qual contemplava em nós um produto apenas das ambições dos nossos Príncipes. Teófilo subia mais longe, profundando o negrume das Origens, para ressuscitar na Lusitânia dos Antigos,

Mas é em António Sardinha que Teófilo exerce mais profunda e enraizada influência. O integralista chega mesmo a proclamar Teófilo, — *Mestre da Contra-Revolução*. E é em vão que Sardinha, mais tarde, pretende divorciar-se do mestre republicano. É com o artigo «O velho Teófilo», integrado no livro «Na Feira dos Mitos», que Sardinha proclama a sua independência e marca a sua oposição.

Vejamos como António Sardinha o faz:

«É do maior pecado da minha inteligência que eu hoje me venho penitenciar! Venho penitenciar-me de ter lido Teófilo Braga e — o que é mais ainda! de o ter admirado. Na anarquia mental dos meus vinte anos, Teófilo representa para mim a razão consciente do meu nacionalismo intuitivo.



TEÓFILO BRAGA NO SEU GABINETE DE TRABALHO

segundo o Estrabão da referência do estilo, a vasta actividade de um povo embrionário que ascendera devagar as jornadas custosas para a autonomia. Deixava de ser a Lusitânia uma alusão pedantesca dos humanistas de quinhentos, conforme pretendera Alexandre Herculano. Volvia-se numa realidade tão viva, tão plena, como a carne da nossa carne, como o sangue do nosso sangue.»

António Sardinha não se encontrava sózinho ao proclamar o alto sentido lusíada da «missão sacerdotal» de Teófilo Braga. Hipólito Raposo, seu companheiro de lutas, e, incontestavelmente, um dos mais ilustres mentores da nova geração, escreve também, por esse tempo, na sua tese «Sentido do Humanismo», que «a obra de Teófilo é intencionalmente uma proclamação do espírito nacional».

Não nego o entusiasmo que a minha mocidade lhe deveu!»

Sardinha, no entanto, não deixa de reconhecer, em seguida, no «velho Teófilo», qualidades construtivas:

«Porque, a-pesar-dos péssimos vícios da sua cultura, alguma coisa de orgânico, de construtivo, consegue predominar, embora contorcidamente, nesse «fatras babylonien d'une érudition en délire», que é a obra de Teófilo, — na frase já agora definitiva de Antero de Quental.»

António Sardinha exagera, evidentemente. E exagera, porque é muito depois dos vinte anos e muito próximo dos trinta que ele escreve em «O valor da Raça» que Teófilo é um «iluminado» e o considera, em «A Nação portuguesa», «Mestre da

Contra-Revolução». E exagera ainda, porque o livro «O valor da Raça» não é, de modo algum, o produto da sua anarquia mental. A fazermos fé na afirmação de Sardinha, seria preciso primeiro pôr de parte aquelle seu livro, construído com erudição e fé, com aquela fé de quem sabe o que quer e para onde vai.

Sardinha repele, em vão, o mestrado de Teófilo; em vão formula e proclama o seu divórcio e a sua oposição, porque o «velho Teófilo», no comentário feliz e irónico de Castelo Branco Chaves, como mestre, «é daquêles que actuam mesmo quando os discípulos o renegam».

Quando, um dia, a obra de Teófilo for estudada com maior serenidade e justiça, o seu espírito revolucionário será acolhido com maior simpatia pelos nossos conservadores, e o seu tradicionalismo, conscientemente português, será acatado com maior interesse pelos que se dizem mais avançados. Uns e outros aprenderão muito na sua obra, e no estudo dela sentirão a necessidade moral de encaminharem seus passos por outras veredas mais largas, onde os seus esforços e actividades se não percam em discussões estéreis. O nosso feitio atrasado e burguês tem lamentavelmente confundido ideias e doutrinas, embora, aparentemente, conservadores e revolucionários estejam distanciados uns dos outros. As ideias são quase sempre as mesmas, os rótulos é que são diferentes. É por isso que António Sardinha, parecendo, à primeira vista, um discípulo directo e exclusivo de Charles Maurras, é, afinal, como acabamos de ver e vamos continuar a verificar, um sucessor de Teófilo Braga, a-pesar-do seu exaltado catolicismo.

É preciso não ignorar em primeiro lugar que António Sardinha quando publicou o seu primeiro livro — «Tronco reverdecido», que anunciaava um grande poeta, era republicano e foi-o ainda durante algum tempo. Mas desinteressadamente, não o esqueçamos. Tradicionalista, como Garrett e Teófilo; municipalista, como Teófilo e o seu antecessor José Félix Henriques Nogueira, a sua filiação na monarquia, em vez de constituir uma fuga é, todavia, por mais estranho e paradoxal que isto pareça, um acto de coerência, porque não é na monarquia constitucional que ele ingressa mas na «monarquia pura» em que, na sua própria expressão, «a liberdade teórica das repúblicas só se efectiva e garante». É por amor dessa liberdade que Sardinha abandona a República e entra deliberadamente na Monarquia. «O valor da Raça» é já escrito dentro do seu novo e definitivo sentimento político. No entanto, como vimos, ao divorciar-se do seu passado é ainda com ternura e admiração que ele continua a admirar e a aceitar o velho Teófilo, a quem chamará também o *Mestre da Contra-Revolução*.

Em muitos passos e em muitas origens se encontram e cruzam as raízes das afinidades exis-

tentes entre o António Sardinha, monárquico, e o Teófilo Braga, republicano.

Se Teófilo Braga foi entre nós o mais apaixonado divulgador de Augusto Comte, Charles Maurras nunca ocultou a grande e decisiva influência que recebera do criador do positivismo. Com efeito, Teófilo Braga, republicano, e Charles Maurras, monárquico, vão entroncar-se ambos em Augusto Comte. António Sardinha não entende êste, que já era no seu tempo uma sombra, mas aceita-lhe o discípulo.

Prossigamos. A-pesar-de Sardinha ter morrido confessadamente monárquico e católico — a sua obra, em algumas passagens, não deixa de ser um reflexo curioso do republicanismo de Teófilo. Vagamente, os monárquicos constitucionalistas suspeitaram desse republicanismo, classificando irónicamente de *bom republicano* o grande poeta da «Epopeia da Planicie». Suspeita quase idêntica nutriram também alguns republicanos, como se depreende da leitura do seu ensaio sobre «Monarquia e República, integrado no livro «Ao princípio era o verbo». Vejamos alguns passos desse ensaio:

«Ia um jornalista nosso adversário — começa António Sardinha — quase dizendo a verdade quando escreveu que «o integralismo representa nem mais nem menos do que a doutrina de uma República com Rei a dirigí-la». Esta observação, a que é preciso render uma certa homenagem pela inteligência crítica que revela, iliba-nos da divertida nódoa de absolutistas que a toda a hora nos é assacada, ao mesmo tempo que assinala um progresso na inocência mental em que por via de regra vive mergulhado o espírito dos nossos contendores.»

A seguir, o mestre do Integralismo comenta:

«Claro que *Integralismo* não é de modo algum a doutrina de uma república, com um rei por chave de abóbada. Esse foi o êrro da monarquia constitucional, que Lafayette, nas vibrações românticas de 1830, festejava como sendo a melhor das repúblicas. Porque, assimilada pelo princípio monárquico, a doutrina republicana nunca pode dar senão a sua bastardia. No entanto, concretizando um pouco mais o sentido que às suas palavras quis imprimir o jornalista em questão, talvez tenhamos que reconhecer que a liberdade teórica das repúblicas só se efectiva e garante à sombra da Realeza — dentro de uma monarquia, mas das puras, das verdadeiras.»

E António Sardinha continua ainda:

«Há entre os escritores da «Action Française» uma fórmula que por si só define o problema. No seu advento ao trono de S. Luiz, o Rei de França será, como outrora, «o protector das repúblicas francesas». Repúblicas francesas são as comunas, são as administrações provinciais, antigamente autónomas, mas agora agarrotadas pelo centralismo burocrático, desde a vitória do Estado napoleónico».»

IMPRESSÕES DE VIAGEM

Madrid—Valência—Barcelona

Por CARLOS D'ORNELLAS

II

DEIXÁMOS a preciosa Catedral para tomarmos o *tranvia* 6 ou 11 que nos conduziu à Praça da Virgem, onde se vê em forma oval a Capela de Nossa Senhora dos Desamparados, que possue uma bonita imagem da muito



Valência — Vista Geral

venerada Virgem. Igrejas com suas imagens e com telas de afamados pintores existem mais de uma dezena. Duas, porém, de grande importância, estão totalmente destruídas e foi perdido o seu maravilhoso recheio; nada mais existe que as paredes: são a de Santa Joana e a de S. Martinho, incendiadas pela mesma gente que governou a cidade durante a guerra civil.

O Museu de Belas Artes, antigo Provincial de pintura, também não pode ser visitado, pois aqui também imperou a onda destruidora do comunismo. Parte das pinturas foi arrancada dos seus lugares e incendiada, salvando-se uma parte reservada às esculturas da Escola. Alguns bustos restam acompanhados de várias maravilhas de arte.

A obra de destruição foi tão completa que o Museu está encerrado e dificilmente poderá reabrir, dentro de meia dúzia de anos. O Museu de Belas Artes de Valência era o mais importante das províncias espanholas e a sua principal riqueza era

constituída pelos Primitivos. Chamavam-lhe por excelência a escola valenciana, pela colaboração de Joanes, Espinosa, Ribera e Ribalta. Possuia obras de Murillo, Andrea del Sarto, Velazquez, Pintoricchio, Moro, Goya e Sanchez Coello.

Alguns amigos do museu tem enviado avultados donativos para suavizar as suas grandes despesas e conseguir a sua reinstalação, que será difícil, como já disse, pois não é fácil reconstituir as secções de Arqueologia, Escultura e Cerâmica, que foram totalmente destruídas. Pode dizer-se que os salões e as galerias, que estavam repletos do que havia de mais elevado valor dentro da Arte espanhola, pouco ou nada possuem intacto.

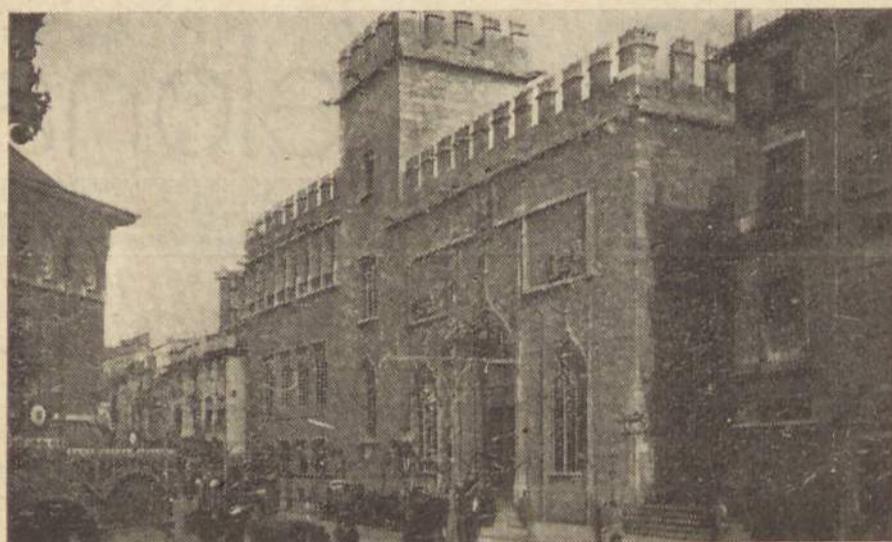
Vamos deixar o Museu, lamentando a sua triste sorte, para nos deslocarmos até à praça do Romeu, onde existe um grande edifício gótico, conhecido pela *Lonja*, obra de Pedro Compte nos anos de 1482 a 1498, restaurado há perto de 40 anos. É cheia de curiosidade a sua história. A parte central deste edifício é inteiramente ocupada pela Sala da Bôlsa, com 21 metros de largura e 36 de comprido, cuja rica abóbada repousa sobre oito colunas tor-



Valência — Praça do Caudillo

cidas. No alto existe uma inscrição latina, em bronze, indicando que a sala levou quinze anos na construção e nos informa que todo o comerciante que não tenha cometido ludibrio nem tenha sido enganado, terá parte na vida eterna. Aqui se faziam os

negócios comerciais, mas os contratos eram verbais. E alguém que faltasse a um compromisso de honra dentro da *Lonja de la Seda*! Antes morte que ver-



Valência — A «Lonja»

gonhas, dizia-se antigamente e até à volta de 1915, em que um comerciante português se suicidou por não poder pagar uma letra de cinco escudos.

Este magnífico edifício que faz parte do tesouro artístico e Nacional e que sem detalhes de Renascimento, mede de fachada cinqüenta e quatro metros e é dividido em dois corpos por uma torre central com duas janelas góticas sobrepostas, a inferior em forma de ogiva e a superior horizontal. A leste da torre central — o belo edifício do grande salão com uma porta grande, bem trabalhada, e duas janelas.

Na sua parte histórica diz-se que existiu ali um Alcazar, construído por uma filha do rei *al-Hakem*, e onde Chiméne, mulher de Cid, habitou mais tarde.

Deixemos a *la Lonja* que tem muito mais para se contar e vamos vêr, defronte, o mercado central da cidade, um dos maiores da Europa, com oito mil metros de superfície e com mil trescentos e vinte e um postos de venda. É, de facto, um mercado importante que foi construído no local de outro



Valência — A monumental Praça de Toiros

antigo, animado e pitoresco mercado, outróra teatro de festas e manifestações populares e também teatro de grandes manifestações políticas, de que resul-

taram bastantes execuções quando a política mais acesa de Valência viu ali queimar e enforcar os condenados por delitos políticos.

Ainda há mais para ver, como os Palácios da Generalidade e Consistorial; a Universidade, com uma biblioteca com perto de 70.000 volumes e a raridade do primeiro livro impresso em Espanha; as conhecidas Torres de Serranos de arquitectura militar, do século XIV, da autoria de Pedro Balaquer, que mais parece um arco triunfal do que um ponto de defesa da cidade; os palácios da Justiça, do Almirante, Duas Águas; o Mercado das Flores, no subterrâneo da hoje praça do Caudilho, de reconstrução recente em estilo barroco valenciano e onde se vendem flores durante o dia, etc., etc.

Os jardins de Valência têm algo de encanto salientando-se os Viveiros Municipais com as suas esplêndidas roseiras e monumentos a várias personalidades marcantes nas artes, letras e história; o Botânico, considerado o primeiro que neste género se implantou em Espanha; Monforte, de meados



Valência — Detalhe do seu importante pôrto

do século XIX, com aspectos românicos e numerosas esculturas; Benlliure, com numerosas obras de arte; Alameda, onde se realiza a feira de Julho e a encantadora e típica batalha de flores, manifestações de grandesa artística do povo valenciano; e ainda ruas e jardins pequenos, conhecidos por Glorieta, Parterre, Alameditas de Serrano e La Grand Via, que conserva ainda os monumentos ao Lavrador Valenciano, ao poeta Llorente e ao Marqués de Campo.

Os arredores são dignos de visita e com facilidade se pode ir a Huerta, Barriades Marítimas e Albufera.

Quem puder demorar-se, não deve perder a oportunidade de fazer pequenas e grandes excursões a Burjasot, a 4 quilómetros; Carcagente, a 40 quilómetros em caminho de ferro; Cofrentes, a 35 quilómetros; Cullera, a 40 quilómetros; Liria, a 26; Sagunto, a 25; Manises, a 7; Játiva, a 56; Oleira, a 37; Benimámet y Paterna, a 5 e 7 quilómetros; Requena, a 65; etc.

Tempo e a Vida

Pelo Capitão-Aviador HUMBERTO CRUZ

Mais um ano que passou, um ano forte, violento, cheio de emoções — um ano de história. Um ciclo mais de canseiras e alegrias, de lutas e vitórias a que a humanidade prestou a sua inteligência e o seu vigoroso espírito criador e em que «o homem, êsse desconhecido», como bem disse Alexis Carrel, sofreu os castigos da sua imperfeição e dos seus deslizes.

Cada um de nós, nas suas limitadas possibilidades, empreendeu uma tarefa. Uns melhores, outros peores, porque somos semelhantes e não iguais, todos nós pusemos em jôgo as nossas actividades.

Se muito se perdeu, se muito se estragou, alguma coisa se foi fazendo que os vindouros aprofundarão.

Houve misérias e incongruências, confusão e destemperos, mas também houve anceios de bem servir e esplendores de dignidade e mestria.

Não há só pelo Mundo o vírus da maldade ou aleijões morais; há também virtudes, mérito, valor e beleza.

Umas e outras coisas se revelam na eterna, necessária e transcedente luta da vida.

Continuemos, pois, melhorando os nossos processos, castigando, remediando e perdoando os males que nos enfrentam a entravar a caminhada de todos e a molestar a solidariedade que nos deveria unir, na certeza — que mais nos vigoriza — de que os nossos actos bons mais se mostram e servem, quanto maior for o embate com a adversidade urdida no ambiente que nos rodeia ou pelos elementos que se movimentam a denegrir os efeitos e reflexos das nossas acções.

Mais do que nunca devemos procurar, ao iniciar um novo ano, temperar bem as nossas fôrças para que os cometimentos a efectuar sejam dignos duma íntegra personalidade e integrados num só princípio de moral.

Cada um adentro do seu mister, impregnado duma sólida vontade de vencer e cumprir deve olhar bem de frente a verdade e recalcar a mentira que fere sempre e deslustra as mais luzentas virtudes duma raça. Vivemos numa época em que a falsidade e a intrujoce campeiam desbocadas.

Com mais razão devemos infilar nas fôrças que lutam pelo bem.

O escalracho que aparece pisa-se com denodo, com passada firme, sem preocupações de que êle nos arranhe as botas com as suas raízes daninhas.

Os lances da vida são como pedaços de Mundo em que há plainos verdejantes e penhascos alcatilados e ameaçadores. A fraga que parece tolher a caminhada é por vezes logar de repouso ou bastião protector; a planície suave e odorante nem sempre está limpa de lamas e de bichos que rastejam procurando na cumplicidade duma estêva o apoio para uma traição.

Tenhamos fé e pulso forte. Novos tempos que venham e que Deus nos guie ao seu encontro.

A vida é uma só, cheia de ilusões; os períodos são marcados por nós com as nossas boas acções ou com acções de vilanagem.

Animo e fronte erguida! Vem aí o novo ano para que nêle espelhemos o nosso vigor e nobreza de sentimentos, criando reflexos fortes, iguais aos que nas diferentes épocas iluminaram os pergaminhos da nossa história, capítulo de honra na História do Mundo.

Albergaria de Lisboa



ALBERTO PINHEIRO FERRO
(Presidente)

UMA INSTITUIÇÃO
MODELAR, ONDE VIVEM
E SE EDUCAM PERTO
DE 250 RAPAZES
ARRANCADOS AO PERIGO
DA RUA



CARLOS JOÃO MADEIRA
(Secretário)

HA poucos anos, exibiu-se nos nossos cinemas uma produção norte-americana intitulada "A Cidade dos Rapazes". A-pesar-de não ser um filme de aventuras — nenhum dos seus intérpretes era "cow-boy" — produziu, contudo, um grande movimento de comovido interesse. Tratava-se da obra e da acção social e cristã dum padre, que conseguira recolher e salvar umas dezenas de rapazes da rua e convertê-los em elementos saudáveis, dignos e prestantes da sociedade.

Ora muitos anos antes de ser projectado êsse belo filme, já se criara um estabelecimento onde se têm recolhido e preparado para a vida algumas centenas de rapazes. É a "Albergaria de Lisboa", instalada no antigo convento do Espírito Santo, à Estrada da Luz.

É possível que haja quem ignore ainda a existência deste estabelecimento de ensino e de valorização dos homens. E, todavia, esta instituição exerce há algumas dezenas de anos a sua benemérita actividade. Data de 13 de Julho de 1913 a sua fundação, por iniciativa de um grupo de comerciantes, auxiliados pelo Governo Civil. Foi presidente da primeira Direcção, então chamado provedor, Anselmo Braamcamp Freire, sendo presidente da Assemblea Geral o sr. dr. Alfredo da Cunha.

A população da "Albergaria de Lisboa", era então constituída por rapazes e raparigas, na maioria orfãos, arrancados à miséria e à degradação das ruas. A educação dos recolhidos consistia em instrução primária e naquêles ensinamentos rudimentares exigidos na época. Foram inúmeros os seus bemfeiteiros. Mas sobreviveu em 1914 a Grande Guerra e a simpática ins-

tituição entrou num período de decadência, que se prolongou até 1936.

Nesse ano, um grupo de bemfeiteiros procurou o governador civil de Lisboa, João Luiz de Moura, alma aberta a todas as manifestações de bondade e solidariedade humana e que deixou, com a sua morte prematura, uma saudade enorme. João Luiz de Moura interessou-se pela "Albergaria", imprimiu-lhe novas directrizes e dotou-a com novos e valiosos recursos nomeando, para êsse efeito, uma comissão administrativa, composta pelos srs. Augusto de Lacerda e Melo, Alberto Pinheiro Ferro e João Correia dos Santos. Essa comissão convidou para seu colaborador o sr. Carlos João Madeira, pessoa conhecida e respeitada no meio social de Lisboa pelos seus actos de benemerência e ainda por sua competência em assuntos de educação física.

Nova orientação foi imposta à "Albergaria". Para evitar promiscuidades perigosas, promoveu-se a saída das raparigas, que foram internadas noutras casas.

Com os auxílios do tenente-coronel João Luiz de Moura e a entrada de novos bemfeiteiros, puderam introduzir-se novos e importantes melhoramentos, tais como: refeitório, enfermaria, aula de música, cozinha, balneário e camaratas. A higiene, o bem-estar, a alegria de viver conjugam-se ali harmoniosamente.

Os rapazes criam hábitos de aceio, com os banhos matinais diários e os cuidados com as mãos às horas das refeições. Nas horas livres da escola, há exercícios de ginástica, trabalhos agrícolas, música e recreio. A disciplina é imposta suavemente. Todos os pedagogos não ignoram que os rigores da disciplina pro-

vocam naturalmente reacções e despertam, nas almas em formação, sentimentos de revolta, de ódio e de tédio. A bondade sempre teve maior poder de persuasão do que a violência.

Os rapazes da "Albergaria de Lisboa", sentem-se em família e estimam filialmente os seus professores.

Com o falecimento do saudoso João Luiz de Moura, nada se alterou na vida da "Albergaria", pois o novo governador civil de Lisboa, coronel sr. Lobo da Costa, alma igualmente generosa, tem continuado, com louvável dedicação, a obra de assistência do seu saudoso antecessor.

Depois de ter visitado as casas particulares da capital, o sr. coronel Lobo da Costa, classificou em

afirmação de que nesse convento é que está instalado o Recolhimento das Velhinhos de Carnide — dirigido pelo piedoso cônego Ferreira Govêrno. No convento do Espírito Santo é que funciona a "Albergaria de Lisboa".

Façamos um pouco de história. Em Carnide, na rua do Norte, existia em 5 de Outubro de 1910 uma casa religiosa denominada Convento de Santa Tereza. No Largo da Luz, n.º 1, havia, na mesma data, uma outra casa religiosa conhecida pelo nome de Convento do Espírito Santo.

No primeiro Convento habitavam os Freires Carmelitas Descalços que, em virtude da proclamação da República, foram expulsos de Portugal, tendo seguido



UMA ESCOLA DE GIMNASTICA FAZENDO EXERCÍCIOS

primeiro lugar a "Albergaria de Lisboa", e procurou em seguida promover a sua ampliação, para que pudesse ser duplicada a sua capacidade de assistência e recolha de menores.

Hoje, graças aos melhoramentos ali introduzidos, a "Albergaria de Lisboa" pode considerar-se a melhor instituição de assistência infantil no país.

* * *

Há quem assevere que a "Albergaria de Lisboa" está instalada no antigo convento de Santa Tereza. Informações, que reputamos fidedignas, levam-nos à

para França. Na segunda casa religiosa habitavam padres das missões Ultramarinas que, no próprio dia 5 de Outubro de 1910, à tarde, foram expulsos dali e conduzidos, sob prisão, por grupos revolucionários da localidade.

Por esse motivo e pela publicação da Lei da Separação da Igreja, o Estado entrou na posse dos dois conventos.

Uma comissão presidida pelo sr. Roldão e Pêgo, e de que faziam parte os srs. dr. Daniel Rodrigues, dr. Sebastião de Magalhães Lima, Caetano Augusto do Rego, Victor Pires e Alberto Macieira, conseguiu que o Estado lhe arrendasse o convento de Santa

Tereza pela renda mensal de 50\$00, instalando ali a Albergaria de Lisboa no dia 13 de Julho de 1913.

Nesse convento foram internados velhos e velhas encontrados a pedir pelas ruas da capital, raparigas de reputação duvidosa e rapazes vadios.

Em 1915, transitaram para o Convento do Espírito Santo, no Largo da Luz, n.º 1, também arrendado ao Estado por 50\$00 mensais, os homens e os rapazes mais velhos, continuando no Convento de Santa Tereza as velhas, as raparigas e os rapazes mais pequenos.

Em 1918, surge em Lisboa um indivíduo de nacionalidade francesa, que se dizia proprietário do edifício do Convento de Santa Tereza, na sua qualidade de

compromisso e retirou-se para França, sem ter deixado ao menos um centavo à Albergaria.

O Convento do Espírito Santo, que tinha entrado na posse de um indivíduo de nome Carlos Silva, após demanda com o Estado, foi vendido por 400 contos à "Albergaria de Lisboa" tendo o governador civil de então contribuído para essa compra com 200 contos.

Há quem assevere que no côro do Convento de Santa Tereza está sepultada a Infanta D. Maria, filha natural de D. João IV. De facto, ainda existe nesse convento uma capela com sepulturas.

No Convento do Espírito Santo, também havia uma capela, mas as suas 20 sepulturas encontram-se nos claustros.



A BANDA DE MÚSICA DA ALBERGARIA DE LISBOA

herdeiro de uma sua parenta, tendo entrado na posse dessa, propriedade após ter ganho a demanda que sustentou com o Estado. Como esse convento estivesse ocupado pela Albergaria de Lisboa, e lhe conviesse tê-lo livre para poder vendê-lo por mais alto preço, solicitou à Direcção da Albergaria a transferência dos asilados para o Convento do Espírito Santo, no Largo da Luz, n.º 1, declarando oferecer à Albergaria 50 % do produto da venda do convento.

A Direcção, na sua boa fé, procedeu à transferência. O prédio foi vendido por 400 contos ao cônego Ferreira Govêrno, que ali instalou um recolhimento de velhinhos, mas o tal cavalheiro francês faltou ao seu

Todas estas notas que trazemos para aqui têm por objectivo demonstrar que a Albergaria de Lisboa não está instalada, como muita gente supõe, no antigo Convento de Santa Tereza, mas sim no Convento do Espírito Santo, ao Largo da Luz, 1.

* * *

No dia do banquete de confraternização dos "Carlos", que se realizou no dia 4 de Novembro, o sr. Carlos João Madeira, dedicado secretário da Direcção da Albergaria de Lisboa, e sócio também do Grupo dos "Carlos", convidou os seus consócios a visitar o simpático estabelecimento de ensino e assistência.

Com prazer aceitámos o convite — e lá fomos de

visita à "Albergaria de Lisboa", ali ao Largo da Luz, junto à quinta dos Azulejos.

Foram os convidados recebidos pela ilustre e digna Direcção, constituída pelos srs. Alberto Pinheiro Ferro, presidente; Carlos João Madeira, secretário; João Corrêa dos Santos, tesoureiro; Joaquim Fernandes, vogal; e capitão Bastos dos Reis, regente da banda. A visita iniciou-se pela enfermaria, passando-se em seguida ao belo e amplo refeitório, à cozinha, onde notámos irrepreensível aceio, às aulas de instrução primária, e a todas as suas dependências.

À medida que percorriamos as instalações, eramos obsequiosamente informados sobre o funcionamento da benemérita instituição.

A parte velha do edifício está destinada ao pessoal ali empregado. Nas quatro amplas camaratas habitam perto de 250 rapazes, que a Albergaria dificilmente suporta, devido à escassos de donativos e falta de auxílio.

A assistência tem a seu cargo a instalação de 100 rapazes, sendo os restantes amparados com a cotisação de 800 sócios, número bastante diminuto para contrabalançar as grandes despesas que são necessárias para manter um estabelecimento desta natureza.

Este ano, em virtude da situação anormal que se

atravessa, não foi possível à Direcção internar mais do que 20 rapazes.

Após a nossa visita, um grupo de quatro "Castelos" da Mocidade Portuguesa, compostos por alunos da "Albergaria", que constituem o Centro n.º 23, fizeram, na parada, exercícios, evolucionando sob o comando do seu instrutor, sr. Carlos Madeira. Os visitantes admiraram o aprumo e a correcção dêsses rapazes, que se apresentaram como soldados firmes e disciplinados.

No refeitório realizou-se um agradável concerto pela banda da Albergaria, composta por 40 figuras, todos rapazes que não atingiram ainda 17 anos de idade e que, sob a proficiente regência do conhecido maestro sr. capitão Manuel Ribeiro, interpretaram com segurança e interesse selecções de óperas, operetas e composições portuguesas.

Durante a visita, o sr. tenente Soares da Cunha, comandante da polícia municipal expôz a necessidade de auxiliar a benemérita instituição a-fim-de que ela possa alargar a sua acção.

Os visitantes retiraram-se bem impressionados, e o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, entregou, em nome do Grupo de "Os Carlos", um pequeno óbulo para a simpática instituição.



Figuras e paisagens do Ribatejo

O sr. José Van-Zeller Pereira Palha, com a sua surpreendente exposição de fotografias, no Studio do Secretariado da Propaganda Nacional, não só nos revelou uma grande sensibilidade de artista, trouxe também a Lisboa todo o Ribatejo, pátria das lezírias, dos campinos, de toiros e de paisagens. Não sabemos o que os técnicos pensarão das 153 fotografias ali expostas. O que nós, perante elas, sentimos, foi que tínhamos, diante dos olhos, vibrante de beleza e ressumante da vida, um poema incomparável em louvor de uma das mais lindas e curiosas terras de Portugal. É por esse sentimento poético que os fotógrafos conseguem irmanar-se aos grandes pintores. E nem todos os que procuram, com o pincel, interpretar a paisagem, conseguem dar-nos uma obra de beleza, porque, ou não conseguem comunicar vibração às suas tintas ou, então, só nos dão apenas o que há de superficial na natureza e nunca o que há de íntimo, de oculto nos seus diversos aspectos.

Nas belas fotografias de José Van-Zeller Pereira Palha, além da beleza externa e aliciante das coisas, nós adivinhamos na sua alma, a alma estranha das próprias coisas. O artista soube entender essa alma misteriosa, sentiu a vibração do mundo interior das suas paisagens. Homens e paisagens, nesta magnífica exposição, têm vida e alma. O grande poeta, que é o expositor, deu-nos, nos seus cartões, páginas de poesia lírica e cantos de acento glorificador e heróico. Não sabemos se, em Vila Franca de Xira, existe uma sala em que se guardem obras de arte, de cunho ribatejano. Se não existe, é pena. E é pena porque algumas dessas fotografias, pela sua beleza impressionante, pelo seu forte cunho regional, merecem o carinho e a consagração duma sala de museu.

AUTO-GARAGEM VILAFRANQUENSE

Largo da Estação

Telefone 51

VILA FRANCA DE XIRA

SERVIÇOS ESPECIALIZADOS EM LAVAGEM,
RECOLHA E LUBRIFICAÇÃO «ATLANTIC»

ESTRÉLA DO RIBATEJO

DE JOAQUIM RIBEIRO

Fornecem-se jantares — Aceitam-se comensais, com e sem quarto
Bons vinhos da região

Esmerado serviço de cozinha — Ótima explanada

Rua Serpa Pinto, 140-141 — VILA FRANCA DE XIRA

Não peça, exija sempre
a melhor qualidade de café

C A R M I T A

PEDIDOS A

Rogério Durão Cruces, L.^{da}

Telefone 17 (2 Linhas) — VILA FRANCA DE XIRA

Marciano Mendonça

MERCEARIAS DE PRIMEIRA QUALIDADE
T A B A C O S

Cereais — Legumes — Sêmeas — Azeites — Adubos, etc.

Depositário das ÁGUAS DE VIDAGO
MELGAÇO E PEDRAS SALGADAS

Telefone n.º 14 — VILA FRANCA DE XIRA

115 RUA SERPA PINTO
VILA FRANCA DE XIRA 117

FRANCISCO DOS SANTOS

Rua da Bélgica, 48 — Telefone n.º 1

VILA FRANCA DE XIRA

Consumo — Exportação — Vinhos — Aguardentes
Vinagres — Sempre aos melhores preços do
mercado — Comprar nesta casa é ter a certeza
de adquirir produtos de óptima qualidade,
sendo garantia a conduta sempre seguida

DEPÓSITO EM LISBOA:

Rua da Madalena, 253 — LISBOA

CASA FUNDADA EM 1902

Ferragens e Drogas — Torpilhas, Empanques para máquinas,
Balanças, Arame de bicos e Rêde para vedações — Cordas,
Lonas e outros apetrechos para bares — Material eléctrico.
Agência das acreditadas tintas «Robbialac» e do melhor
cimento do mercado: «Tejo» — Todos os artigos de caça

Theotónio Dias Ferreira

Rua Cândido dos Reis, 82-86 — VILA FRANCA DE XIRA

João António Dotti

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Produtos «Sacor» Gasolinas, Petróleos, Gasóleo e Óleos

Rua Serpa Pinto, n.º 125 — VILA FRANCA DE XIRA

O Tri-centenário da "Gazeta" e a "Revista Militar"

Uma referência à «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Pelo Coronel HENRIQUE PIRES MONTEIRO

No dia 5 de Dezembro, no prédio n.º 6 da Rua Nova da Trindade, que antigamente se chamava Travessa do Secretário de Guerra, e onde esteve instalada a primeira sede da «Revista Militar» que é a mais antiga revista do país ainda em publicação, descerrou-se uma lápida comemorativa do facto. A cerimónia revestiu-se de solennidade, tendo assistido a ela várias personalidades ilustres, civis e militares, além de grande número de jornalistas. Pronunciaram-se alguns discursos a-propósito. Dentre êles, destacamos particularmente o que foi dito pelo sr. coronel Pires Monteiro, delegado da «Revista Militar», que, depois de fazer a história daquela publicação, dirigiu cumprimentos, que muito agradecemos, e que foram os únicos, no Tricentenário, que recebemos, à «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Honra-se esta revista em reproduzir, na íntegra, esse brilhante discurso, que damos em seguida:

DELEGADO da «Revista Militar», na qualidade de seu director e por incumbência do Presidente da Direcção, o eminentíssimo Académico e ilustre escritor militar e historiador colonial, sr. general Teixeira Botelho, em nome do vetusto periódico, hoje o mais antigo jornal militar de todo o mundo e a mais antiga revista portuguesa, encontro-me neste lugar para pouco fácil arrazoamento.

* * *

É sempre com emoção que se medita no passado, que constitui parte integrante da História Nacional. Essa emoção maior é, quando -- como na presente emergência -- se atribui à veneranda «Revista», quase secular, a honra inesquecível de representar tantas e tão brilhantes agremiações, que são as revistas, boletins e anais, de publicação periódica não diária, que em todo o território português difundem a luz do espírito, esclarecem e definem os variados aspectos de tão assinalada fase histórica, que é o actual momento da Civilização.

A Câmara Municipal de Lisboa, pelos seus criteriosos Serviços Culturais, conferiu-nos esta dignidade, que cai sobre os fracos ombros do seu delegado, a quem só um coração vibrante mantém erguidos, na sinceridade de uma vida já longa e quase no ocaso desta transitória passagem de sucessivas gerações.

Não devia a «Revista Militar» recusar tão excelsa

distinção; não o podia fazer pelo respeito devido à memória dos seus Fundadores.

Mercê do acaso, a insondável força do Destino, encontra-se o antigo periódico, nesta ocasião, em lugar de destaque. Estas palavras tão singelas não poderão, por carência de dotes oratórios da pessoa que as pronuncia — e difícil seria a eloquente figura de tribuno — dar relêvo a uma situação de tão excepcional destaque.

Cumpre-nos, no respeito pela tradição, dizer aos nossos representados, que a sorte não foi cega e que julgamos merecer a elevada honra da representação que foi outorgada ao antigo periódico, que é a «Revista Militar».

Se para os indivíduos, em grande número de casos, não são os merecimentos próprios, mas o *triste júus da sua idade*, a razão justificativa de acidental lugar de relêvo, para as colectividades a idade proyecta, a sua pertinaz existência, é toda uma tradição de dedicações e sacrifícios, gloriosa sob certos aspectos, honesta e austera no cumprimento de um programa que os Fundadores traçaram, do qual não se divorciaram e nos legaram por gerações seguidas, como imperiosa herança moral.

As colectividades que assim permanecem, assemelham-se a robles frondosos que se erguem para os céus, mas têm raízes profundas cravadas na *Terra-mater*, resistindo a vendavais, açoitadas por tormentas seculares; são como essas magníficas Catedrais, cuja magestade nos deslumbra, rememorando fastos da História, que transmitem na imponência das suas linhas arquitectónicas e na maravilha de suas brincadas pedras, como preito aos ínclitos obreiros dessas páginas imorredouras e como afirmação da cultura artística e dos talentos dos seus artífices. São inspirações sublimes de uns e de outros!

* * *

Encontramo-nos em face da Casa onde, 94 anos volvidos, que se completaram há cinco dias — data que Eles propositadamente escolheram, no dia primeiro de Dezembro de 1848, «para solenizarem dignamente o aniversário da Restauração da nossa nacionalidade» se reúniram 26 oficiais da Marinha de Guerra e do Exército, figuras notabilíssimas na actividade cultural, social e política da sua época e resolveram constituir uma emprêsa com o fim de publicar «um periódico mensal destinado ao recreio e ilustração da classe militar, tratando de todos os objectos que digam

respeito à instrução geral do Exército e à especial das diferentes Armas".

Atingimos quase 70.000 páginas nos 94 volumes, que constituem a colecção da "Revista Militar". Percorrendo-as, é com veneração que o fazemos. Delas tiramos dois ou três passos, que evidenciam o espírito desta obra de tantos e tantos anos.

Assim, o artigo de abertura é original de um moço tenente do Real Corpo de Engenheiros, o mais entusiasta iniciador da "Revista Militar". Tentara-o no ano de 1846, em uma reunião na Rua do Salitre, 391 sobre-loja, e renovara essa tentativa no ano imediato, mas só conseguiria a realização do seu acariciado projecto na data que marca a certidão de baptismo do nosso jornal — 1 de Dezembro de 1848 — na Travessa do Secretário de Guerra, n.º 40, que desde 1859 é esta Rua Nova da Trindade, n.º 6, onde hoje irémos nesta romagem de evocação histórica.

Essa honra de escrever o artigo editorial — artigo programa — foi concedida ao "homem que já nessa época gosava de longa reputação intelectual, que tivera a idéia inicial da publicação deste jornal militar e à sua realização dedicára toda a sua iniciativa e esforço".

Era simples tenente e essa única vez colaborou na "Revista Militar", mas já não abandonou, durante os 39 anos da sua fulgurante carreira política, brilhantíssima trajectória que na carreira das armas o elevou a general, e na vida do Estado a preclaro chefe político de excepcional prestígio, marcando fase inolvidável na história do regime liberal português, período de esplendor nos oito séculos da Nacionalidade. Este homem foi António Maria de Fontes Pereira de Melo.

O último dessa primeira geração — a geração dos Fundadores — imorredoura pleiada de entusiastas propagandistas da cultura dos profissionais da Armada e do Exército, foi o general Luiz de Sousa Folque, desaparecido em 1916, com 98 anos. Pertencia a uma família enobrecida pelo culto das ciências. Seu pai Pedro Folque e seu irmão Filipe Folque ocuparam lugar de destaque no exercício das mais elevadas funções e, como ele, tiveram longa vida de trabalho profícuo. O artigo necrológico, que então se publicou, diz-nos: "Gente de rija témpera física, acompanhada de não menos intemerata rijeza moral eram êstes Folques!" (vol. 68.º pág. 252).

Essa geração esclarecida — *claris et fortibus viris commemorandis* — na expressão lapidar de Cicero (*De finibus* — 1.º L.º-Cap. 10) foi representada na Direcção pelo general António Florêncio de Sousa Pinto, figura notável da sua época, durante os 42 anos, que lhe restaram de vida (1849-1890) e que à "Revista Militar" legou por disposição testamentária a sua Medalha de Ouro, comemorativa do seu meio século de comportamento exemplar, na actividade do serviço militar.

Em 1916 findava, pois, essa primeira geração de devotados amigos da "Revista Militar". Outra se seguiu, aquela dos que com êles privaram e de êles receberam directo influxo. Era, já então, figura pri-

macial e ocuparia lugar proeminente até aos 87 anos da sua vida, durante mais 40 anos, o Venerando e cultíssimo general José Estevão de Moraes Sarmento, a par de outras figuras dos mais ilustres oficiais da Marinha e do Exército. Em 1930 findava esta segunda geração e viria a actual sob a presidência do insigne académico e egrégio escritor, sr. general José Justino Teixeira Botelho, que já durante quase meio século convivera com os Homens, a que sucedia.

É o lábaro augusto que tem passado de geração em geração. Não tem havido interregnos na publicidade da "Revista Militar", não se registam vacilações na directriz fixada e a acção inicial tem sido respeitada como força poderosa, como tradição respeitável no seu espírito, adaptando-se à evolução inevitável do pensamento e dos progressos materiais, à marcha regular da Civilização, que só aparentemente tem retrocessos.

* * *

No acôrdo que foi assinado nesta casa, onde a "Revista Militar" permaneceu 33 anos, para depois transitar durante 23 anos pela Rua Nova da Princesa, n.º 262 (hoje Rua dos Fanqueiros), e, finalmente na sua actual sede desde 1904 — nesse *pacto estatutário*, transscrito no nosso *Livro de Ouro*, se diz, artigo 18.º: "Fica excluída toda a matéria religiosa ou política assim como alusões à pessoas".

Ao celebrar-se, em 1929, o 80.º aniversário da "Revista Militar", o seu mui doto decano, de então, que durante mais de meio século colaborou e dirigiu o periódico, general José Estevão de Moraes Sarmento, Colar da "Revista Militar", criado para comemorar os 12 lustros da sua colaboração efectiva, sempre esclarecida, brilhantíssima e oportuna, aludindo à divisa *Pró-Pátria*, que constitui parte do emblema heráldico da "Revista Militar", dizia:

"Nunca já mais foi visto *pacto* que houvesse sido mais e melhor respeitado em uma colectânea periódica e na qual, efectivamente, se não encontra em qualquer página infracção de algum dos seus numerosos colaboradores a tal compromisso tácito de conduta".

E concluia: "Pró-Pátria, como ontem, hoje e amanhã, será sempre a divisa impoluta dos seus colaboradores".

Entre êstes colaboradores — facto a assinalar — encontra-se o sábio e bondoso Rei D. Pedro V, que em 1860, por duas vezes, veio a tão honrada tribuna — que assim tanto elevou — discutir um problema da defesa nacional que era a importância estratégica da nova linha de leste.

* * *

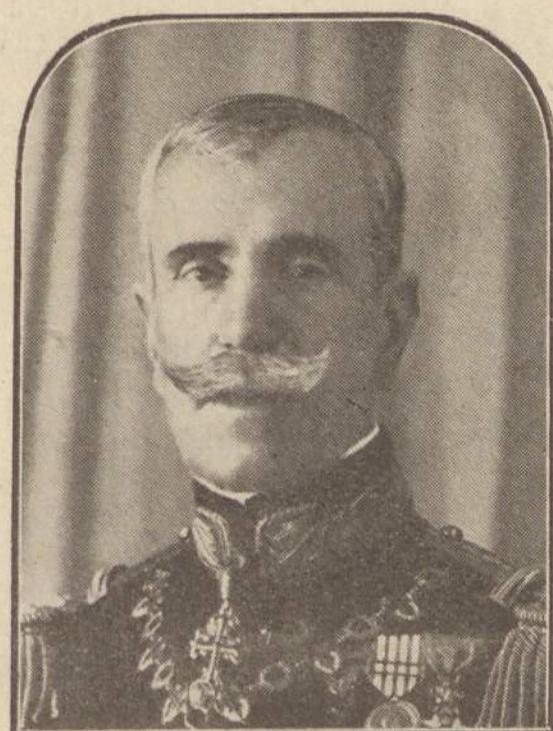
Seríamos tentados a outras transcrições dos 94 volumes da "Revista Militar" pois que melhor diriam o que é este tão antigo periódico. Pálidas são as nossas palavras para o exprimir. Percorram-se essas páginas, compulsem-se êsses volumes que constituem colecção preciosa, preciosa por ser hoje rara, e preciosa, pois que nesses milhares de páginas impressas se encontra a



ANTÓNIO FLORÉNCIO DE SOUSA PINTO
General



ANTÓNIO MARIA FONTES PEREIRA DE MELO
General



JOSÉ JUSTINO TEIXEIRA BOTELHO
General



JOSÉ ESTEVÃO DE MORAIS SARMENTO
General

As foto-gravuras desta página de homenagem à «Revista Militar» representam os vultos que mais dedicadamente se interessaram e trabalharam pelo prestígio daquela publicação: General António Maria de Fontes Pereira de Melo, o autor do artigo programa publicado em 1 de Janeiro de 1849 e primeiro sinatário do acôrdo estatutário assinado em 1 de Dezembro de 1848, na já citada sede; e os três sucessivos presidentes da Direcção: General António Florêncio de Sousa Pinto (1849-1890), que à Revista legou, em disposição testamentária, a sua Medalha Militar de Ouro, dos 50 anos de serviço; General José Estevão de Moraes Sarmento (1891-1930), que recebeu o Colar da «Revista Militar» celebrando os 60 anos da sua colaboração efectiva; e General José Justino Teixeira Botelho (desde 1931), insigne académico e historiógrafo, que à nossa acção colonizadora se tem dedicado especialmente.

evolução das Instituições Militares Portuguesas, a par das outras actividades sociais, como se impõe para um conveniente equilíbrio do conjunto nacional, juridicamente organizado.

Nas páginas da "Revista Militar" se surpreende em cada período o progresso necessário da Marinha de Guerra e do Exército, sob os múltiplos aspectos que caracterisam essas necessárias transformações.

A linha traçada é, por vezes, sinuosa, mas no seu conjunto é ascendente, seguindo a marcha da ciência militar, tão difícil na aplicação sempre variável dos seus princípios fundamentais e apropriada à complexidade dos meios técnicos, característicos de cada fase. As sinuosidades resultam do pendor incerto do temperamento português, oscilando por falta de pertinácia, por inevitável e, quantas vezes, dolorosa improvisação que, em muitos casos, parece ser hesitação.

Verificar-se-á nesse exame, sempre demorado porque o espírito naturalmente curioso dos estudiosos se absorve nessa análise, aquilo que nos é vedado exaltar na situação delicada de depositários desta tão pesada herança moral.

Verificar-se-á que a "Revista Militar" é mui digna da representação que implicitamente lhe foi conferida.

* * *

A acção cultural da Câmara Municipal de Lisboa, que guarda os pergaminhos das mais elementares liberdades públicas, na tradição multi-secular dos forais, cartas de alforria dos humildes, bem fez em prestar esta homenagem à Imprensa, foco irradiante de cultura popular e geral, donde derivam as mais altas e nobíssimas virtudes de cidadânia.

Bem haja o "Sindicato Nacional dos Jornalistas" agremiação oficializada dos profissionais que trabalham no sacerdócio da difusão de idéas, pela sua iniciativa de evocar o longínquo antecessor dos jornais portugueses, neste momento histórico. O "Sindicato Nacional dos Jornalistas" bem merece o tributo do nosso maior aprêço por esta comemoração do aparecimento, há 300 anos, da "Gazeta", de tão significativa intenção. Recordar êsse periódico de 1641, embora de vida pouco prolongada, é prestar sentido preito à memória dos seus fundadores e dos que, em transcurso secular, os seguiram, como foi já dito com a excepcional autoridade da sua elevada cultura por um antigo e apaixonado jornalista, o eminente Académico, sr. dr. Alfredo da Cunha, ilustre Presidente da Comissão Executiva desta celebração.

Dos nossos confrades — periódicos não diários — seja-nos consentido destacar, não por deformação profissional, mas por sentimento de justiça, os dois jornais mais antigos, ambos militares, ambos, como a "Revista Militar", dignitários da Ordem de Santiago de Espada: os "Anais do Club Militar Naval", com 71 anos de publicidade, e a "Revista de Artilharia" que atravessa o seu 38.º ano.

O boletim da benemérita "Sociedade de Geografia de Lisboa", cuja trajectória de relevantes serviços colo-

nais completou, há dias, o seu 66.º ano e a "Gazeta dos Caminhos de Ferro", revista técnica de valor com 53 anos, a ambos, como a todos, os nossos confrades, endereça a "Revista Militar" votos fraternos de longa e desafogada vida publicitária, de resultados profícuos no âmbito das suas actividades próprias.

Hoje também a Imprensa diária recebe idêntica homenagem, no periódico mais antigo do continente "Jornal do Comércio", e no venerável patriarca de todos nós "O Açoreano Oriental" que se publica há mais de um século nas terras tão portuguesas dos Açores. Para os dois confrades vão as expressões da nossa simpatia, com uma afectuosa saudação, da "Revista Militar".

* * *

Nos fastos da "Revista Militar" a circunstância de ser posta em foco na sua primitiva sede, ficará assinalada com o reconhecimento que nos merece tal distinção. Para tanto, e nos termos estatutários, a Direcção propôs e o Presidente da Assembléia Geral, sr. contra-almirante Pereira da Silva, eminente escritor naval e antigo Ministro da Marinha, convocou para esta primitiva sede os Sócios Efectivos da Empreza, como constará da acta n.º 74 e ficará inscrito no nosso *Livro de Ouro*, com 94 anos de existência. Maior relêvo não podíamos dar, nos termos do nosso pacto académico.

Aqui viemos todos, os que não estão distantes de Lisboa, e só por doença ou serviço público inadiável alguns deixaram de comparecer. Mercê das circunstâncias, sou o porta voz de todos e que, como seu delegado, me julgo merecedor desta boa ventura do acaso.

Facto a assinalar — e bem digno do mais respeitoso e reconhecido registo — é que por requinte de gentileza e por sentimento de devotada camaradagem de armas, tantas vezes manifestada, quiz o nosso único Sócio Honorário nesta ocasião, S. Ex.º o Presidente da República, Sr. General Carmona fazer-se representar nesta Assembléia Geral da "Revista Militar", sessão extraordinária e tão especial que é única no decurso da sua prolongada publicidade.

* * *

Em nome da "Revista Militar", investida na representação de todos os periódicos não diários, aceite o "Sindicato Nacional dos Jornalistas" e a distinta Comissão Executiva destas cerimónias comemorativas a nossa mais enterneceda homenagem.

À Câmara Municipal de Lisboa, aqui tão dignamente representada e ao seu activo e dedicado Presidente — a cujo espírito de antigo e ilustre engenheiro militar deve ter sido agradável esta circunstância de ser a "Revista Militar" o periódico mais antigo — os agradecimentos e felicitações pelo alto significado da cooperação que tão inteligente e oportunamente dispensou, pelos eficientes Serviços Culturais, ao programa da celebração do Tricentenário da "Gazeta", de 1641.



Um aspecto do banquete de «Os Carlos», comemorativo do seu 11.º aniversário

OS CARLOS

O 11.º Aniversário d'este Grupo
foi comemorado solenemente em todo o país

COMEMORANDO o 11.º aniversário do Grupo, «Os Carlos» reúniram-se no dia 4 de Novembro, — dia de S. Carlos — na Pastelaria «Marques», estando presentes cerca de cento e cinquenta associados. Presidiu o sr. Carlos de Macedo, que tinha a seu lado os srs. Carlos de Oliveira, Carlos Bazilio de Oliveira, Carlos Méga, Carlos Grill, Carlos Ferreira Rocha, Carlos Freire de Andrade, Carlo Somer Alzina e Carlos Chichorro.

Compareceram vários delegados das províncias e entre a numerosa assistência viam-se individualidades de todos os sectores sociais.

A reunião decorreu bastante animada e com um espírito deveras familiar.

O sócio número 1, sr. Carlos d'Ornellas, fez a leitura do expediente a que se seguiu, depois, a leitura do relatório da Direcção, que terminou o seu mandato. Salientou a protecção do Grupo a vários sócios, em dinheiro e géneros, e a outros

Carlos encarcerados e hospitalizados. Também comunicou que a secção de empregos colocou dois funcionários públicos; um impressor tipográfico; um moço de padaria; cinco empregados de escritório; um dactilógrafo e um guarda-livros.

Terminou por agradecer vários donativos enviados ao Grupo pelos srs. Carlos Empis, Carlos Ferreira, Carlos Desidério da Silva, Carlos de Almeida, Carlos Tadeu da Rocha, e os enxovais enviados pelos srs: Carlos Bandeira, Carlos Mendes da Costa, Carlos Corsino Simões, Carlos Alberto Ferreira Gameiro Guedes, Carlos José da Costa, Alvaro Carlos Lapa, Dr. Carlos de Melo Geraldes, Carlos Augusto Coelho, Carlos Rocha, Carlos de Oliveira Aranha, Carlos Guedes Dias, Carlos Belo, Carlos da Silva Magalhães, Carlos Alberto da Cunha Pessoa, Carlos A. Gomes, Carlos J. Grill e Carlos Calinas Correia. Terminou por brindar pela imprensa de todo o país ali representada, pelos jornalistas, de Lisboa e Pôrto, para quem pediu uma

saúdação especial, que terminou por uma prolongada salva de palmas.

A seguir, o sr. Carlos Aflalo, ergueu-se para ler uma interessante alocução, da qual passamos a reproduzir algumas passagens:

Proclama-se demasiadamente, embora com sorrisos amigos, que falo sempre muito, dando-se-me até a honra de ser o Carlos Guimarães número 2.

Isto, quando é certíssimo, que vários Carlos: O Ornella, o Leal, o Méga e tantos outros, falam tanto ou mais do que eu.

Concordo em que sou um pardalito entre rouxinois mas, tal qual sou, todos estão de acôrdo, tenho a certeza disso, de que as minhas palavras, boas e más, têm sido sempre proferidas, no sentido do constante engrandecimento do Grupo *Os Carlos*, que ajudei a fundar e a desenvolver.

Fui director do Grupo e saí. Os Carlos que me substituiram ocupam o seu lugar na vida, em profissões que permitem maior dedicação generosa ao Grupo do que aquela que eu nos últimos tempos, devido à minha vida de cíngulo errante, poderia dedicar. Hoje o Grupo *Os Carlos*, já não tem deficits, e é uma coisa grande que pode e deverá vir a ser uma coisa maior.

Tenho-me dedicado, desde muito tempo, à sociologia e à mútua cooperação, em todas as suas modalidades. Sinto-me à vontade dentro do assunto. Sintir-me-ei feliz, no dia em que seja riscada das teorias dos homens que dirigem as instituições que se dedicam ao Bem-fazer — as palavras que queiram dizer — benevolência e que se pronunciem duas únicas palavras — solidariedade, previdência.

Creou-se o Grupo *Os Carlos* como, a bem dizer, sociedade de comes e bebes. Mais tarde, Carlos d'Ornellas propôs e foi aprovado, que se desse no dia de hoje um enxoval a um recemnascido que devia tomar o nome de Carlos. Carlos Méga defendeu, valentemente, que deveríamos fazer solidariedade. Mas, coitados de nós, não havia dinheiro. Apesar das nossas quetes, Carlos d'Ornellas, ao prestar contas, dizia-nos que os rendimentos do Grupo *Os Carlos* não chegava para o papel e sobrescritos, e, muito menos, para os livros.

Mas depois os comes e bebes passavam a ser a tabuleta dum Grupo cultural que conseguiu fundos destinados a fazer solidariedade social, dentro dos princípios da caridade cristã.

Deve-se tudo isso ao inteligente e desinteressado labor da Direcção que orienta, presentemente, os destinos do Grupo *Os Carlos*. Por ser da maior justiça, peço meus senhores, que lhes tributemos uma quente salva de palmas.

(A assistência aplaudiu com uma prolongada ovacão)

Sabem os meus amigos, aqui presentes, que sou homem honesto, bom amigo, leal... enfim um bom bom Carlos. Peço-lhes licença para afirmar que entre êles existe um, verdadeira individualidade, fora de toda a suspeita, Carlos de Macedo, que sabe não ter eu, em mais de 30 anos de amizade, conhecendo bem a minha vida íntima, que nunca tive qualquer atitude suspeita de que me possa envergonhar.

Posto isto, e sabendo-se que nutro o maior carinho pelo Grupo *Os Carlos* espero que não sejam tomadas como obs-

trucionismo as palavras que venho de proferir ou aquelas que possa vir a proferir.

No Grupo *Os Carlos* está resolvida a recolha de fundos. Mas não será demais aconselhar o maior cuidado na distribuição dos mesmos. Não deve haver melindres. Tem sido o grande problema de todas as civilizações, povos e religiões, desde milhares de anos.

Vários outros problemas surgem, como o da fiscalização, que deve ser barata, e o do pessoal, que deve ser, tanto quanto possível, gratuito.

Não se encontrarão entre tantos Carlos, alguns, de boa vontade, que emprestem graciosamente o seu concurso, no sentido de, evitando despesas, engrossar os fundos que irão fazer bem àquêles que precisam? Julgo que sim.

Ouvi sempre que a questão está no gastar e não no ganhar. Estou absolutamente de acôrdo.

Termino cumprimentando todos os Carlos presentes.

Levanta-se depois o sr. Carlos Leal, que leu:

Meus caros Carlos: Este ano a minha escrava profissão deu-me uma aragemzita para poder aqui estar junto de vós. Abençoada gazeta, — bem entendido sem ser a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, alí do nosso expoente directivo Carlos d'Ornellas, a mais viçosa flôr da Horta Sêca!

Pois isto dos Carlos está sendo um caso sério, mesmo muito sério na vida social do nosso burgo!

700 sócios no grémio do histórico nome, já vai muito além do que previríamos ou poderíamos desejar para o ensaio recreativo da realização de um «Cercle», — de uma «Tertúlia» onde possamos passar as horas de ócio e realizar em íntimo estes repastos que mais não intencionam do que reúnirmos a nossa camaradagem e toda a boa vontade de vivermos como Deus com os anjos, na mais doce paz e harmonia.

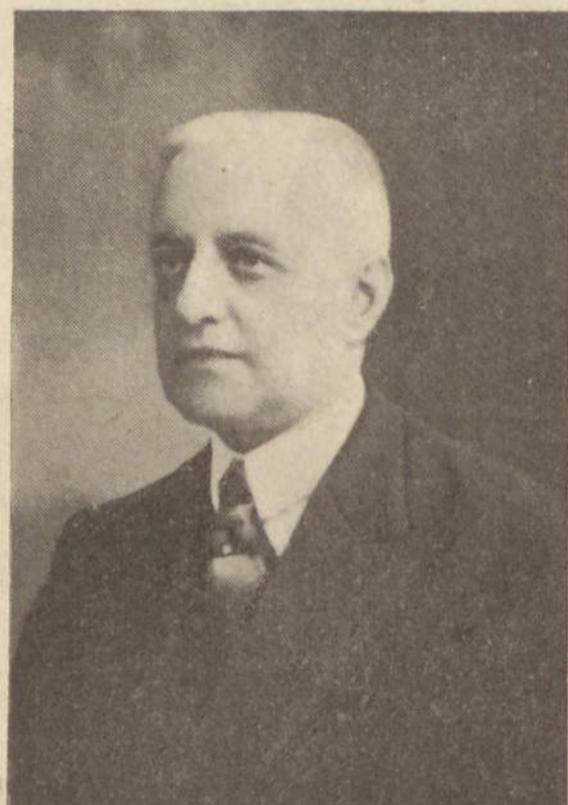
Setecentos agremiados sem intuições políticas, mas só pensando na consagração de um nome é, além de um caso sério como já disse, — motivo para perguntar: — para onde vamos com esta assombrente multidão de gente de Bem? Sabe-se lá!

O nosso pacífico e desarmado exército é constituído por gente de todos os sectores, de todas as classes de bom arrumo e, combate, repito, pelo bom nome do nome que também baptizou o almirante Gago Coutinho, o glorioso rocegador da cúpula azul do Atlântico.

Combatemos pelo bem, pela solidariedade, de corações para corações, acudindo no possível a infortúnios, obedecendo sempre ao critério da ordem para que não nos envolvam na desordem.

Pelo que se tem observado, vê-se que o esforço da inteligente Direcção não necessita de remar com força suando as estupinhas, porque o barco, que é já de apreciável tonelagem, navega quase automaticamente e sem a necessidade de vento. Isto singra como num lago, suavemente, elegantemente, ou não fôssemos Carlos!

Setecentos, — para o ano talvez 800; depois mil... e sabe-se lá a quantos atingiremos!... Quer dizer, por este caminhar, de futuro talvez por lei constitucional, e até quem sabe se da Nova Ordem... ninguém poderá ser baptizado senão com o nome de Carlos! Este nome romântico e historicamente célebre, que desta sorte ficaria o único na terra depois do de Deus no Céu! Seria belo, mas o pior é que teríamos de andar numerados por séries. E assim leríamos no



CARLOS MACEDO
Presidente para 1942

«carnet-mondain»: faz amanhã anos o sr. Vinte mil e quatrocentos; consorciou-se ontem com a Ex.^{ma} Senhora Dona Carlota, — as mulheres seriam todas Carlotas, as crianças Carlotinhas, e todas numeradas também — o abastado lavrador Senhor número 34 mil duzentos e cinqüenta e três; chegou pelo «Clipper» o grande industrial sr. Setenta e nove mil Abatanado da Silva Sénior. Etc..

Seria árido e fatigante ouvir-se só o nome de Carlos; — teria mais variante dizermos adeus: ó 25; Bom dia, ó 31!

Ora pelo sim pelo não, como é mais que provável que eu já não faça parte do número dos vivos, quando se possa dar o caso de legislar sobre esta sugestão; — daqui por diante não trato mais o Ornellas por Carlos, mas sim pelo UM! E quando topar no caminho o Méga, é logo saudado com um adeus, ó 4!

Bebo por todos os números presentes.
Tenho dito.

Seguidamente o poeta açoreano Rebelo de Bettencourt leu uma poesia de Carlos Alberto Gaparrão David, que se transcreve:

Como estão? Passaram bem?
— Decerto não me conhecem;
E a minha apresentação
Eu venho fazer aqui:
Um Carlos «João Ninguém»
Com altura de meio metro,
Muito mau, muito mauzão... —
— Opinião da «titi»... —

Como os homens não se medem
Aos palmos, mas por acções,
Eu tenho a doce certeza
De agradar aos meus senhores...
Tenho três anos pimpões,
Não faço chi-chi na cama,
E se estou sentado à mesa
Todos me tecem louvores.
Sou, pois, um Carlos Alberto
Futuro homem de témpera
Para a guerra e para a paz.

— E não é de admirar
Quê eu seja ladino e esperto
E venha a ser bom soldado,
Toão o Carlos é, decerto,
Um valente e bom rapaz,
Bem parecido e aprumado.

No dia do nosso nome
Em que os Carlos portugueses,
Esquecendo os seus revezes
Se juntam em harmonia,
O Carlitos «zé ninguém»
Não deixa, pois, de enviar
O seu belo parabém
Por tão glorioso dia

E a Deus pede felicidades
P'ra tão bondosos confrades.

Sou, porém, tão pobrezinho
— ou antes, o meu paizinho —
Que, por enquanto, não posso
Ser sócio do Grémio vosso.
Mas verdade, verdadinha,
Se lá p'ra o próximo Natal
Ou dias de Carnaval...
Uns «bonitinhos» quizerem
Dar aos Carlos pequeninos...
Estendo a minha mãozinha
Para... agarrar os mais finos!

Pois para estender a mão
P'ra bonitos e bolinhos,
Não há como êste Carlinhos.

O papá e a mamã
As suas bênçãos darão
A quem assim espalha o bem
Por tanta, tanta alma irmã.
E prometem educar-me
No amor da Pátria e, também,
No do vosso belo Grémio
De que virei a ser sócio
Como bem merecido prémio.



Outro aspecto do banquete

Salvé, pois, os grandes CARLOS!
E éste Carlos «zé-ninguém»
Que tem um lindo sorriso
E uma rosada boquita,
Há-de ser homem também,
Há-de honrar o vosso nome,
E morrer, se for preciso,
P'la nossa Pátria bemdita!

Falaram mais os srs. Carlos Desidério, Carlos de Oliveira, Carlos Freire, Dr. Carlos Freire de Andrade, delegado do Grupo em Peniche; Carlos Chichorro, Carlos Calderon Diniz, Carlos Silva, Dr. Carlos Homem de Sá e Carlos Méga, que propôs que a futura Direcção fique constituída pelos srs. Carlos de Macedo, presidente; Carlos Ferreira da Rocha, vice-presidente, e Carlos Silva, Carlos Santos Gonçalves e Carlos d'Ornellas, vogais. Esta proposta foi aprovada por aclamação bem como a nomeação de uma comissão auxiliar de propaganda.

O sr. Carlos d'Ornellas levanta-se para ler telegramas dos sócios srs. Carlos Gomes, Carlos Alvoeiro, Carlos Augusto Pedro Marques, Carlos Ildefonso do Amaral, Carlos Alexandre de Sá Gomes, Carlos Braz de Castro, Carlos Moura Cardoso e Carlos Corsino Simões.

De novo Rebelo de Bettencourt lê um soneto, que reproduzimos:

Num dia de Janeiro, já distante
Um Carlos veio ao mundo por engano.
Na pia baptismal, recalcitrante
Lá jurou: «apostólico Romano»...

A vida detestou no mesmo instante
Em berro destravado, em chôro insano.
Mas Carlos se chamava — orgulho impante
Do nome que ilustrava um ser humano!

É mais um que a honra solicita
Ao raminho dos Carlos ajuntar
Um cravo para o ramo perfumar.

E um Carlos o Grupo felicita,
E já que a jantarada lhe é remissa
Não irá ao jantar... mas vai à missa!...

O jornalista Dr. Carlos Costa fala em nome da imprensa para agradecer todas as manifestações feitas aos seus colegas, representantes dos jornais de Lisboa e Pôrto.

De novo fala Carlos d'Ornellas para ler uma carta do sr. Dr. Costa Sacadura em que agradece os enxovais oferecidos aos Carlos nascidos nas Maternidades Alfredo Costa e Magalhães Coutinho, e apresenta um alvitre do sócio Carlos Madeira para visitar a Albergaria de Lisboa, convite que foi aceite.

Terminou esta festa às 24 horas.

* * *

O sr. Carlos Méga propôs que a Carlos d'Ornellas, sócio n.º 1 fundador do Grupo, fôsse conferida a categoria de presidente honorário.

* * *

Foi no final aberta uma subscrição a favor dos «Carlos» tuberculosos, que rendeu algumas centenas de escudos.

* * *

Por várias vezes foram louvados os nomes dos directores Carlos César dos Santos Gonçalves, Carlos Silva e Carlos d'Ornellas, pelos serviços prestados à colectividade.

* * *

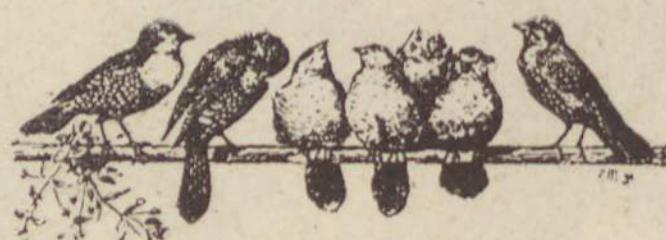
A festa do 11.º aniversário iniciou-se com uma missa celebrada na igreja dos Mártires em sufrágio das almas dos Carlos falecidos. Assistiram ao piedoso acto mais de duzentas pessoas.

Houve, depois, baptizados apadrinhados por vários Carlos, o primeiro dos quais se efectuou na igreja do Santo Condestável. A criança recebeu o nome de Carlos Diogo. Foi padrinho o sr. Carlos d'Ornellas.

Na sede do Grupo houve um bodo a duzentos pobres e, à tarde, uma exposição de enxovais para recem-nascidos, os quais foram já entregues a crianças nascidas no dia 4 de Novembro, em maternidades, e que foram baptizadas com o nome de Carlos.

* * *

O Grupo fechou a sua inscrição, naquêle dia, com 721 sócios, mas até agora atingiu já 890 sócios.



Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Vendaval... no D. MARIA II

Infelizmente são tão poucos os escritores portugueses de teatro sério que, quando aparece algum de valor, o público e principalmente a crítica têm obrigação restrita de os amparar e encorajar para poderem produzir mais e melhor. É o caso do «Vendaval» original de Virgínia Vitorino e ao qual me vou referir.

Poder-se-há não concordar com o tema, o que não se pode contestar é que a peça está muitíssimo bem escrita, e tem teatro e imprevisto. A acção gira sobre a «verdade». Para uns é a verdade verdadeira, que é aquela que Deus manda que se diga. Para outros é a verdade convencional, pois nem todas as verdades se dizem, visto que são amargas.

Virgínia Vitorino pôs em confronto estas duas «verdades». E se é certo que nunca se deve deixar condenar um inocente, certo é também que não podemos levar a bem que seja uma filha a acusar o pai.

Seja como fôr o que é certo é que «Vendaval» é uma peça bonita, bem escrita, muitíssimo bem representada e de uma crueza flagrante. E talvez seja por isso que tem havido tantas discussões à volta dela, umas a favor, outras contra. E quando há discussões sobre uma obra, seja ela qual fôr, é porque tem merecimento.

A representação acompanha muitíssimo bem toda a acção da peça.

Palmira Bastos foi a grande actriz de sempre, tirando efeito dos mais pequeninos «nadas». Amélia Rey Colaço, distinta actriz, quer como intérprete, quer como ensaiadora e animadora das cenas, encarregou-se dum papel muitíssimo antipático a que deu bastante realce. Maria Lalande, com a sua figura pequenina, fez vibrar os nervos das espectadoras. Lucília Simões, magistral numa pequena râbula de acto. Maria Clementina esteve humaníssima. Isabel de Carvalho (discípula) parece ter habilidade para a declamação. Eunice Muñoz e Meniche Lopes, certas. Beatriz Santos deu um passo em frente. Maria Brandão fez muito bem a criada, inimigo que metemos em casa e a quem pagamos para dizer mal de nós. Maria Corte Real e Maria Pinto, correctas.

Samuel Diniz esteve distinto e altivo. Raul de Carvalho,

artista correcto e conscientioso, interpretou bem a sua personagem. João Vilaret foi sóbrio, Henrique Santos, Pedro Lemos e José Cardoso completaram o esplêndido conjunto.

O que me admira no entanto é que havendo no teatro D. Maria II uma atmosfera calma e de bom gôsto e possuindo um céu claro em que brilham as estrélas de primeira grandeza Palmira Bastos, Amélia Rey Colaço, Lucília Simões, Maria Lalande, Maria Clementina, Raul de Carvalho, Vilaret e Samuel Diniz, todas com brilho próprio, se levantasse um «Vendaval» que tem arrastado imensa gente àquele teatro, para o examinar de perto e não por ouvir dizer.

Maria Rita... no NACIONAL

A literatura infantil é muito difícil, pois torna-se necessário escrever para as crianças perceberem. A peça que subiu à cena no D. Maria II na matinée de domingo, 21 de Dezembro, pertence a este género de literatura.

«Maria Rita» se chama ela. Tem 3 actos e 7 quadros de fácil compreensão para os miudos que, acompanhados de suas famílias, se concentraram naquele teatro, enchendo por completo a plateia, camarotes e coxias, numa constante chilreada.

Tereza Canto, autora da peça, deu-nos uma obra singela, bem urdida, com princípio, meio e fim. Uma daquelas histórias que as avôs contam aos netos, com príncipes, fadas, etc., etc..

«Maria Rita» tem espírito, mas um espírito muito francês, que faz rir os meudos mais pela maneira como os actores representam do que propriamente pelo poema. Isto não quer dizer, é claro, que a peça não esteja bem escrita e não alcance o fim desejado. E se é verdade o que se dizia à boca pequena que a autora é ainda uma criança, o caso é mais para felicitar porque soube escrever uma obra e compreender o que mais convinha à miudagem, à parte aquela discussão entre o pai e o filho, que não é muito própria, visto que os filhos devem em tudo obediência a seus pais.

Enfim é um belo espectáculo que a empreesa Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro ofereceu à petizada de Lisboa e arredores, por ocasião das festas do Natal e Ano Bom.

Muito bem posta em cena, como é vulgar naquele teatro, sob a direcção de Lucien Donnat e René Bohet, toda a companhia se esmerou, dando o melhor da sua graça, quer em gestos, quer em atitudes, quer em esgares, para alegrar as creancinhas.

Lalande, Maria Clementina, Vilaret e Augusto Figueiredo nos principais papeis. Os restantes, que são muitos, contribuíram para um esplêndido conjunto, sendo de destacar

o côro das criadas, que, infelizmente, não pôde ser bisado, como é de justiça.

A música um pouco pretenciosa. Tenho pena que o grupo de miuditos que costuma aparecer nos espectáculos infantis do teatro D. Maria II, não pudesse ter comparecido, pois as crianças gostam mais de «bonecos» do que de «gente crescida».

Poder de Fátima... no Trindade

Eurico Lisboa é um novo de muitíssimo valor. A sua última obra teatral impõe-se por ser bastante vigorosa e estar bem escrita, havendo ocasiões em que emociona.

Pondo frente a frente um ateu e um crente, cada um defendendo as suas teorias, numa linguagem bastante elevada, que chega a convencer as partes contrárias do público, essa teoria, chamemos-lhes assim, torna deveras atraente a discussão.

O médico que não acredita em Deus, mas sim na ciência. Uma filha que adoece e para a qual a medicina não tem remédio. Vai em peregrinação a Fátima essa rapariga, contra vontade dos pais. Ela melhora, mas não se cura. Um irmãozito, adoece repentinamente com outra grave doença, incurável, para a qual a medicina também não encontra salvação possível. A irmã ajoelha, resa a Nossa Senhora e Esta faz o milagre, salvando a criança. O ateu que sómente era crente da ciência e sómente para a ciência vivia, passa a tornar-se crente e converte-se diante da imagem da Santa que aparece na procissão das velas. Momento dramático impressionante.

Toda a peça e todo o trabalho dos artistas é magistral.

Alves da Cunha encarnou na perfeição o médico ateu, que não acredita na existência de um poder maior do que o da ciência, que é Deus. As diatribes que lança ao padre, seu parente e visita de casa, as discussões que tem com ele e no fim a sua conversão, são de grande mestre.

Fernanda de Sousa que à última hora substituiu a sua colega Brunilde Judice, trabalhou com alma e convicção, dando uma fervorosa crente. O seu trabalho foi muito humano e simples. Nada de gestos descabidos nem de atitudes teatrais. A descrição do ambiente religioso de Fátima foi muito bem feito pela distinta actriz, que deu um grande exemplo de camaradagem, estudando um papel de responsabilidade em quarenta e oito horas apenas.

Jorge Grave tem um papel difícil e algumas vezes ingrato e falso. No entanto não foi o padre untuoso e beato, mas sim um homem defrontando e combatendo as ideias de outro homem. Muito bom o seu trabalho.

Berta de Bivar na esposa que renegou a fé em Deus e passou para a fé na ciência, Emilia de Oliveira numa mãe e avó desgraçada, Carlota Calazans numa criada pouco vulgar pela abnegação, João Perry num médico, ajudante do clínico ateu, e o miúdo Carlos Costa, nada pretencioso, formaram um magnífico conjunto, de que resultou um êxito completo para a peça, para o autor e para os intérpretes.

O Teatro em 1941

O público gosta de teatro e tanto assim que o freqüenta. Mas o curioso é que se as peças são boas só assiste a elas, em grande quantidade, quando se anunciam as últimas representações. Em compensação quando se apresenta uma peça inferior esse mesmo público acorre a vê-la. Será porque a crítica disse de sua justiça, isto é: bem das primeiras e mal das segundas?

Dizem os espectadores que a crítica anda «muito por baixo», por falta de sinceridade e por isso não acreditam no que ela diz e escreve, e quem faz o reclame às peças é o público. Esquece-se este, contudo, que a crítica precisa ser indulgente, principalmente na época que estamos atravessando, e que há muitas coisas de que nem os emprezários

nem os autores têm culpa, especialmente se atendermos às inúmeras dificuldades que se apresentam.

É claro que o espectador sabe tão bem como a crítica que muitas vezes as primeiras representações são adiadas, ou porque há alterações e cortes à última hora ou porque os cenários e guarda roupa não estão prontos, etc., etc.. Mas isso não é culpa nem dos autores nem dos emprezários. O que é certo é que as más vontades e más disposições voltam-se sempre para aqueles que não metem «prego nem estopa» para êsses adiamentos.

Por isso a crítica tem de ser indulgente perante a crise que o teatro atravessa. E, se assim não fôsse, se a crítica fôsse de «bota abaixo» vejam os caros leitores o que teria sucedido a algumas peças, abaixo mencionadas, que se representaram durante 1941:

APOLO — Colete encarnado, Grande paródia, O baile das sopeiras, Processo de Mary Dugan, Duas Orfãs, A Marcha de Lisboa.

AVENIDA — A primeira legião, Grades Floridas, Sinal de Alarme, Duo da Africana, Folias Bregeiras, O Tio rico, A ama seca, O patio do vigário, Israel, Menina de oitenta anos, Quem foi que matou, Maria Cachucha, Gonzaga, Menina Anastácia, Três raparigas modernas, Leão da Estrela.

COLISEU — Os galitos de Aveiro, Companhias de circo, Toma lá cerejas, Viúva Alegre.

D. MARIA II — Sobrinha do Marquez, O conde barão, Puding do pasteleiro, A nortada, A luz do Vitral, Espelho de três faces. Um homem admirável, Leonor Telles, Vendaval, Maria Rita.

MARIA VICTORIA — Ribeira Nova, Ora vai tu, A desgarrada, A tendinha, O retiro dos pacatos, Boa vai ela, Manda Ventarolas.

TRINDADE — Zarzuela, Josephine Baker, Blachette, O avarento, O preço da verdade, As duas garotas de Paris, O jogo da laranjinha, A mulher mascarada, O amor de perdição, Poder de Fátima.

VARIEDADES — Para inglez ver, Belezas de Sintra, O noivo das Caldas, A bisbilhoteira, Costa do castelo, Valsa a prémio, Anjo da guarda, Lisboa 1900, O burro do Sr. Alcide, Casa da sorte, O Zé dos anzois, Padre Piedade, Espera de toiros.

É possível que tenha escapado alguma, o que é naturalíssimo. Mas, das peças acima mencionadas, algumas em reprise, todas elas se aguentaram nos cartazes, com mais ou menos concorrência. São todas boas? Não. Até a maior parte delas eram muito fraquinhas, mas, as atracções intercaladas e a boa vontade da crítica, fez com que singrassem. Por isso é ter paciência, amigo leitor, e aguardar melhores dias, afim de que a crítica possa criticar com desassombro sem atender a indulgência bastante necessária na presente ocasião.

E bom ano a todos os que trabalham no teatro, e para o teatro.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Vendaval».

TRINDADE — 21,30 — «O Poder de Fátima».

AVENIDA — 21,30 — «O Leão da Estréla».

APOLO — 20,45 e 23, — «A Marcha de Lisboa».

VARIEDADES — 20,30 e 23 — «Boa vai ela».

MARIA VITORIA — 20,45 e 22,45 — «Manda Ventarolas».

COLISEU — 21,30 — «A Viúva Alegre».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O ladrão de Bagdad».

OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «O Dr. Cyclop».

POLITEAMA — 21,30 — «A patrulha da alvorada».

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

A vila de Montijo

Nunca foram de passeio até Montijo? Eis aqui uma pequena e curiosa vila, não das mais pequenas, mas das mais pitorescas, com seus pergaminhos de nobreza e antiguidade, com sua importância industrial e comercial, e com atractivos mais do que suficientes para justificar uma visita e para prender a atenção e o interesse do viajante.

Se partirmos de Lisboa, por uma destas claras manhãs de sol, a bordo dêsses vapores que fazem com segurança e certa rapidez a travessia do Tejo, já a bordo daremos por bem empregada a viagem. É que o estuário do rio não é apenas uma glória de Lisboa mas oferece-nos também um dos mais belos e empolgantes espectáculos panorâmicos de Portugal. É forte, e tocada ao mesmo tempo de orgulho, a sensação da grandeza: a cidade, que conquistou e domina as suas colinas; o estuário que, a certa altura, mais parece um largo oceano, e as paisagens que embelezam a margem sul do Tejo. Na concha de uma enseada assenta arraiais a vila de Montijo, que já teve também, até há poucos anos, a designação de Aldeia Galega.

Era-lhe impróprio já o nome, porque nada tendo de galega, ultrapassava a categoria de aldeia. Era, de facto, uma vila, e demais a mais uma vila rica, populosa, caminhando em ritmo acelerado de progresso.

Efectivamente, todas as pessoas que visitam Montijo pela primeira vez ficam agradavelmente surpreendidos com a importância desta vila que além do seu desenvolvimento comercial, das suas indústrias de sal e cortiça, das suas paisagens envolventes, possui ainda um apreciável património artístico, constituído por algumas casas antigas de bom traço arquitectónico, em estilo simples, tradicional, bem português, e a sua bela Igreja Matriz, principiada no século XVI, completada no século XVIII, de três naves, com sua capela mór manuelina, seus valiosos azulejos.

As entidades que têm estado à frente da administração do Município têm-se preocupado com os problemas estéticos e com os problemas higiénicos. Montijo entrou no número das terras portuguesas que mais se têm interessado pelo seu progresso.

A pouca distância de Montijo, quatro escassos quilómetros que se cobrem em minutos, está o lugar da Atalaia, onde, na derradeira sexta-feira de Agosto, se realiza uma grande romaria.

Montijo, que possui excelentes vinhos, está rodeada de lindas quintas, que muito a valorizam. Vale a pena, leitores, visitar esta vila pitoresca e progressiva.

Buz, Afonso & Douradinha, L.^{da}

CORTIÇAS EM PRANCHA, CORTIÇA VIRGEM,
QUADROS E APARAS PRENSADAS

MARCA L. A. D.

Tele } gramas: DOURADINHA — Grandola
fone: MONTIJO 20

GRANDOLA
— E —
Fábricas em: MONTIJO
(PORTUGAL)

TELEFONE 41

BARREIRAS & SANCHO

FABRICANTES DE CORTIÇAS
— E SEUS DERIVADOS —

Rua 28 de Maio

MONTIJO

JOSÉ VIEGAS JACINTO

FABRICANTES DE CORTIÇAS

MONTIJO

PORTUGAL

Correspondente Bancário: Banco de Portugal — Banco Borges & Irmão-Lisboa — Banco Português Continente e Ilhas — Casa José Henriques Totta, Ltd.

GABRIEL DOMINGOS DO CARMO

Fazendas — Mercearias, Cereais e Azeites — Padarias

Telefone 53

MONTIJO

Séde

Rua Afonso Pala

J. FERNANDES RÊPAS, L.^{da}

MERCEARIA, FAZENDAS E PADARIA

Rua Cândido dos Reis, 90 — Rua Bulhão Pato, 1, 3 e 5

MONTIJO

INDÚSTRIA CORTICEIRA DE MONTIJO

Fábrica M. F. Afonso

Um estabelecimento fabril com 20 anos de existência que representa um alto valor na vida económica do País

Dignifica a indústria nacional como organismo modelar no seu género, uma das mais antigas fábricas que encontramos na laboriosa vila de Montijo. Referimo-nos ao exemplar estabelecimento fabril que é a Fábrica M. F. Afonso, sem dúvida das mais completas no género, que visitamos encantados, durante algumas horas. Está instalada em magníficas condições que a impõem como uma organização de primeira ordem.

Recolhe-se uma agradável impressão de grandeza e de ambiente moderno ao entrarmos nesta fábrica. Tudo ali está perfeitamente coordenado e organizado, conciliando-se todas as fases de fabrico de preparação de cortiça, por forma que na verdade nos surpreende. Isto é possível, mercê duma orientação técnica superiormente conduzida pelo sr. M. F. Afonso, homem de invulgares qualidades de trabalho e de carácter probó que só sabe conquistar em cada cliente um verdadeiro amigo. De há muito que êle vem, com inteligência, demonstrando sempre um espírito de iniciativa aberto a todas as ideias de progresso, acompanhando as remodelações constantes e os melhoramentos introduzidos na indústria a cada passo. Conseguiu assim uma bagagem vastíssima de conhecimentos de ordem técnica, podendo considerar-se a fábrica que dirige um dos mais prósperos e brilhantes estabelecimentos fabris na especialidade.

A Fábrica M. F. Afonso, que foi fundada em 1921, é desde há muito a eloquente de-

monstração das melhores possibilidades e dos recursos formidáveis de que dispõe a indústria corticeira quando servida por competências sólidas, activas e de iniludivel valor.

A fábrica em questão ocupa lugar de excepcional relêvo entre as mais importantes do género, não só pelo volume de transações efectuadas, como pelo especial conhecimento técnico dos seus operários. A correcção e seriedade de processos, a dignidade da profissão industrial foram, igualmente, dos principais factores do constante desenvolvimento da fábrica. E êsse desenvolvimento, o aumento sempre crescente da clientela e do progresso financeiro — manifesta-se, exuberantemente, dia a dia, tornando-se notório, fugindo à vulgaridade, impondo-se à consideração geral e merecendo, por isso, a larga referência que fazemos nas colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, porque a evolução progressiva da Fábrica M. F. Afonso, com sede no Montijo, representa, nesta época de salutar ambiente de realizações nacionais, um exemplo a apontar, porque é, sem contestação, uma das mais consideradas e conhecidas firmas do país.

Parece-nos que é suficiente esta breve exposição, para o efeito de se inferir do valor económico e industrial da fábrica que visitamos com vista ao desenvolvimento da indústria corticeira em Portugal e das suas maravilhas tornadas realidade entre os portugueses.

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



R E G U L A M E N T O D A S A L F A N D E G A S

Decreto n.º 31:730, publicado no Suplemento ao *Diário do Governo*, II série, de 15 de Dezembro de 1941.

C A P Í T U L O III

D o s c a m i n h o s d e f e r r o

S E C C Ã O I

D i s p o s i ç õ e s p r é v i a s

Art. 132.º — A parte da via férrea compreendida entre as estações portuguesas e espanholas, extremo dos caminhos de ferro que se ligam ou venham a ligar na fronteira de ambos os países, denominam-se via internacional.

§ único — Por esta via podem circular mercadorias que se destinem a importação, exportação, trânsito e reexportação.

Art. 133.º — As mercadorias poderão ser transportadas pela via férrea internacional tanto de dia como de noite, sem exceptuar os domingos e dias feriados.

Art. 134.º — Quando os Governos Português e Espanhol o autorizem, os comboios poderão ser escoltados por agentes fiscais de ambos êles, na parte da linha declarada internacional, não podendo os espanhóis passar da primeira estação portuguesa nem os portugueses da primeira estação espanhola.

S E C C Ã O II

D a e n t r a d a p e l o c a m i n h o d e f e r r o

Art. 135.º — Os comboios que chegarem ao País deverão apresentar na estância aduaneira da fronteira uma guia de expedição ou manifesto e receberão todos uma contramarca fiscal.

§ 1.º — Se o comboio não transportar mercadorias, será apresentado um manifesto negativo.

§ 2.º — Do manifesto devem constar o número e as marcas

dos vagões, a quantidade, qualidade, marcas, número e peso dos volumes, a designação genérica das mercadorias que contêm, o seu valor e procedência, os nomes dos expedidores e consignatários, e bem assim o número das declarações.

§ 3.º — O manifesto, que mencionará toda a carga destinada ao País, será assinado por um representante da companhia do caminho de ferro, não devendo ter rasuras nem emendas, e deverá conter a declaração de que a companhia transportadora se obriga a transportar as mercadorias até ao ponto a que são destinadas.

§ 4.º — O manifesto será entregue na estância aduaneira da fronteira portuguesa, à chegada do comboio, conjuntamente com as declarações para as alfândegas, e nela ficará arquivado depois de registado, por extracto, em livro próprio, onde igualmente se anotará o destino ulterior das mercadorias.

Art. 136.º — Aos volumes de bagagens que vierem manifestados serão aplicáveis as disposições d'este Regulamento respeitantes a mercadorias vindas pelo caminho de ferro.

Art. 137.º — Os volumes de bagagens registados que acompanhem os passageiros que se destinem à estação fronteiriça ou a uma estação do interior onde não exista estância aduaneira serão desembaraçados da acção fiscal na estância aduaneira da fronteira, seguindo nos demais casos acompanhados de guia de trânsito interior de bagagem.

Art. 138.º — Os volumes de mão trazidos pelos passageiros nas carruagens serão desembaraçados da acção fiscal, na estância aduaneira fronteiriça, à chegada do comboio.

§ 1.º — Quando haja objectos separados de bagagem de que o passageiro não prefira pagar logo os direitos ou cujo despacho se reconheça importar inconveniente demora do comboio, serão os aludidos objectos selados e afixar-se-lhes á, pela forma que se julgar mais apropriada, um talão, igual a outro entregue ao passageiro, podendo, quando o mesmo passageiro tenha nisso conveniência, selar-se o próprio volume.

§ 2.º — Nas hipóteses previstas no parágrafo antecedente, o despacho realizar-se-á na estância aduaneira destinatária, para onde os objectos ou volumes seguirão sujeitos a cautelas fiscais idênticas às prescritas neste capítulo para o trânsito, sendo dispensada a pesagem.

§ 3.º — Os talões referidos no § 1.º serão numerados e levarão apôsto o carimbo da estância aduaneira expedidora, e os respectivos números serão indicados na guia de que os objectos ou volumes seguiram acompanhados.

§ 4.º — A estância aduaneira destinatária não desemba-

TELEFONE: 20353

TELEGRAMAS
LISPORT.S O C I E D A D E U N I V E R S A L D E T R A N S P O R T E S, L.^{DA}

I N S C R I T A N A C A M A R A D O S A G E N T E S T R A N S I T Á R I O S

(Decreto n.º 31.233 de 28 de Abril de 1941)

T R A N S P O R T E S I N T E R N A C I O N A I S

R u a d o s F a n q u e i r o s, 250, 2.^o-E s q . - F.
Portugal — LISBOA



Phoenix Assurance Company Limited

Sede em Londres

1782—Mais de um século e meio de serviços prestados ao público—1942

Aceita seguros contra Fogo, Lucros cessantes, Tremor de terra, Agricolas, Quebra de vidros, Automóveis, Responsabilidade civil e Acidentes pessoais, nas condições mais vantajosas

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.º — PORTO

Em Lisboa: *Costa Duarte & Lima, L.º* — Rua Augusta, 100, 2.º — Telefone 26922

raçará os volumes ou objectos dêles separados sem que o passageiro apresente o talão de que é portador.

Art. 139.º — Se os volumes de mão trazidos pelos passageiros nas carruagens disserem respeito a passageiros vindos pelos combóios internacionais, poderá o seu desembarque fiscal, quando superiormente for julgado necessário e as carruagens forem intercomunicáveis, realizar-se dentro dos aludidos combóios e com êles em andamento, logo após a sua entrada na fronteira.

§ 1.º — Quando a competente revisão se faça depois da passagem do combóio pela estância aduaneira fronteiriça ou quando, tendo sido feita antes, os objectos separados não tenham sido submetidos a despacho na referida estância, seguir-se-á o preceituado nos diferentes parágrafos do artigo antecedente.

§ 2.º — Para o perfeito cumprimento do disposto no corpo dêste artigo, a Direcção Geral das Alfândegas entender-se-á com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 140.º — As mercadorias que se destinem à estância aduaneira da fronteira portuguesa descarregarão à chegada do combóio, devendo as destinadas a outras estâncias aduaneiras seguir acompanhadas de guias de trânsito interior ou de trânsito internacional, segundo se destinem ao nosso País ou para fora dêle.

Art. 141.º — A carga que o combóio transporte para o País, quer descarregue ou não na estância aduaneira fronteiriça, será por esta conferida com o respectivo manifesto, na presença de empregado representante da emprêsa ferroviária.

Art. 142.º — Quando na estação de entrada for necessário trasbordar mercadorias de vagão para vagão, assistirá a êsse acto um funcionário técnico-aduaneiro e um representante do caminho de ferro.

Art. 143.º — A carga e bagagens vindas da fronteira serão também conferidas nas estâncias aduaneiras destinatárias,

no acto da descarga, pelas guias de trânsito que as acompanhem.

§ único — A conferência aludida neste artigo realizar-se-á igualmente na presença de empregado representante da companhia do caminho de ferro.

Art. 144.º — Do disposto no art. 141.º exceptuam-se os casos em que as emprêssas tenham obtido do Ministro das Finanças a concessão de a carga ser apenas conferida no local do destino.

§ 1.º — Na hipótese prevista no corpo dêste artigo, os vagões deverão conservar ainda intactos à entrada em Portugal os selos apostos no país da origem.

§ 2.º — As mercadorias serão transportadas em vagões separados, conforme se destinem a Lisboa ou Pôrto, sendo proibida no mesmo vagão a promiscuidade de volumes com um e outro destino.

§ 3.º — Por ocasião da entrada em Portugal a estância aduaneira fronteiriça depois de ter reconhecido que os selos de origem se encontram intactos, aporá nos vagões também selos portugueses.

§ 4.º — Os vagões, assim selados, serão acompanhados de fiscalização desde a fronteira ao local do destino.

§ 5.º — A abertura dos vagões no local do destino será feita com as precisas cautelas e formalidades, lavrando-se auto de qualquer ocorrência que nêles se note.

§ 6.º — Se à chegada à fronteira portuguesa se notarem que os selos de origem se encontram quebrados, deve, sem prejuízo do seguimento para o ponto do destino, lavrar-se dessa circunstância, para os efeitos e com as formalidades legais, o competente auto.

Art. 145.º — Pode igualmente o Ministro das Finanças autorizar que as mercadorias venham transportadas num vagão directo à fronteira para ali serem conferidas e apartadas conforme se destinem a Lisboa ou Pôrto.

§ único — Na hipótese prevista no corpo d'este artigo, as mercadorias serão acompanhadas das declarações para as alfândegas conforme o destino, devendo outrossim observar-se as cautelas fiscais indicadas no artigo antecedente.

Art. 146.º — Se as malas do correio contendo encomendas postais vierem mencionadas no manifesto do combóio, não obstante prover-se guia de trânsito interior para Lisboa ou Pôrto, conforme o destino, dispensar-se-á todavia, quando vierem em vagão selado, a conferência, na fronteira, do número das referidas malas, devendo neste caso ser o vagão também selado pela estância aduaneira fronteiriça.

§ único — Para a entrega destas malas em Lisboa e Pôrto proceder-se-á de harmonia com o preceituado no artigo 43.º, devendo o recibo ficar arquivado junto à documentação que veio da aludida estância aduaneira fronteiriça.

Art. 147.º — Se as malas do correio forem transportadas em ambulância postal internacional, o chefe da referida ambulância apresentará relação indicativa da quantidade de malas transportadas e, uma vez conferida, a estância aduaneira da fronteira procederá de conformidade com o disposto no artigo 43.º.

Art.º 148.º — Se no acto da conferência feito pelo manifesto ou pela guia de trânsito, nos termos dos artigos 141.º e 143.º, se encontrarem volumes a mais ou a menos, ou diferenças na qualidade dos volumes, suas marcas e números, levantar-se-á auto de notícia, que será assinado pelo conferente e pelo representante do caminho de ferro.

§ único — Este auto de notícia será presente, em Lisboa e Pôrto, ao chefe da 1.ª secção e, nos demais casos, ao chefe da estância aduaneira, a fim de serem relevadas as faltas, quando for caso disso, ou ser mandado seguir o aludido auto para efeitos fiscais.

Art. 149.º — Quando nas conferências aludidas no artigo antecedente aparecerem volumes com indícios de arrombamento, averbar-se-á essa circunstância nos documentos que acompanharam os volumes, procedendo-se nos termos do § 6.º do artigo 37.º.

Art. 150.º — As companhias de caminhos de ferro são responsáveis pelas diferenças encontradas entre a quantidade de volumes mencionados na guia de expedição ou manifesto e na guia de trânsito e os volumes encontrados no acto da conferência nas estações da fronteira e do destino.

§ único — A responsabilidade referida neste artigo abrange as bagagens registadas.

Art. 151.º — Os combóios vindos da fronteira com mercadorias ou bagagens em regime de trânsito interior ou internacional receberão contramarca na estância aduaneira do destino, devendo as respectivas guias de trânsito ser regis-

tadas, por extracto, em livro especial onde se anotará o destino ulterior das mercadorias.

Art. 152.º — Os vagões transportando mercadorias ou bagagens vindas do estrangeiro só podem estacionar nos lugares designados pelos chefes das respectivas estâncias aduaneiras da entrada ou do destino, conservando-se sempre sob fiscalização.

SEÇÃO III

De saída pelo caminho de ferro

Art. 153.º — Sempre que se pretendam exportar mercadorias pelo caminho de ferro além do competente despacho de exportação, deve o expedidor preencher e assinar declarações para as alfândegas estrangeiras.

§ 1.º — Das declarações deverá constar a quantidade, qualidade, marcas, números e peso bruto dos volumes, designação genérica, valor, procedência e origem das mercadorias que contêm, nome e morada do consignatário.

§ 2.º — As declarações serão sempre visadas nas estâncias aduaneiras.

Art. 154.º — Serão igualmente preenchidas declarações para as alfândegas no caso de as mercadorias seguirem para o estrangeiro pelo caminho de ferro em regime de trânsito ou de reexportação.

§ único — Das declarações, que serão também visadas pelas estâncias aduaneiras, constarão os elementos referidos no § 1.º do artigo antecedente.

Art. 155.º — Os combóios que conduzirem mercadorias para o estrangeiro devem apresentar na estância aduaneira da fronteira de saída uma guia de expedição ou manifesto relativo a toda a carga que transportarem, e bem assim um duplicado do referido manifesto.

§ único — O manifesto, depois de visado pela estância aduaneira, acompanhará as mercadorias ao seu destino, devendo o duplicado, e bem assim um exemplar de cada declaração para a alfândega, ficar arquivados na mesma estância.

Art. 156.º — Nenhum combóio poderá sair da estação fronteiriça portuguesa sem que a estância aduaneira proceda à conferência dos volumes por ele transportados com os documentos aduaneiros que lhe disserem respeito.

§ único — A conferência aludida neste artigo efectuar-se-á em termos idênticos aos prescritos na secção anterior.

SEÇÃO IV

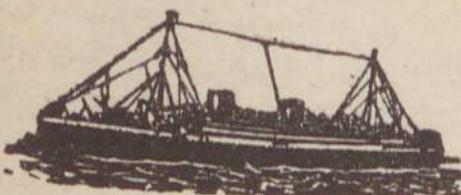
Disposições diversas

Art. 157.º — O transporte pelo caminho de ferro de mercadorias em trânsito, quer interior quer internacional, em

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

reexportação e em transferência, será acompanhado de fiscalização e far-se-á em vagões fechados, estampilhados e selados, com sêlo especial, na estâncie aduaneira expedidora e abertos únicamente na estâncie aduaneira destinatária.

§ 1.º — Poderá efectuar-se igualmente o transporte em vagões abertos com cobertura precintada e estampilhada e selados nas condições do corpo d'este artigo, salvo os casos de a alfândega considerar que não satisfazem às necessárias condições de segurança fiscal.

§ 2.º — Os pequenos volumes que não forem transportados em vagão fechado e todos aquêles que, pelo seu número, não bastem para encher um vagão podem, desde que a alfândega se não oponha, ser conduzidos em caixas ou gigos do caminho de ferro, por ela estampilhados e selados, podendo ainda, excepcionalmente, estampilar-se e selar-se os próprios volumes.

§ 3.º — Exceptuam-se do preceituado no corpo d'este artigo e §§ 1.º e 2.º as mercadorias que, pelo seu peso, volume ou qualidade, a alfândega entenda não serem de fácil extravio ou substituição, casos em que podem ser transportadas em vagões abertos, sem cobertura e sem selos.

Art. 158.º — Quando nos combóios que conduzirem mercadorias em trânsito, reexportação ou transferência suceder algum acidente e seja necessário cortar os selos aos vagões e mudar a carga para outros, a praça da guarda fiscal que acompanhar o combóio assistirá a esta operação, levantando auto de notícia, devendo ao levantamento d'este auto assistir um empregado da companhia e pelo menos duas testemunhas.

§ 1.º — Se o acidente ou ocorrência permitir que os vagões cheguem à estação mais próxima, mas obrigue que ali fiquem para conserto, deverá do mesmo modo a praça da guarda fiscal levantar o competente auto, que neste caso será também assinado pelo chefe da estação.

§ 2.º — Se, a-pesar-do acidente ou ocorrência, os vagões puderem chegar à estação destinatária e o dano sofrido puder reparar-se sem atrasar o combóio, deverá igualmente levantar-se o competente auto.

Art. 159.º — Se durante o trajecto do combóio se encontrarem quebrados ou falsificados os selos dos vagões ou dos volumes, a praça da guarda fiscal levantará auto de notícia em que intervenham, pelo menos, três testemunhas, sendo uma delas empregado dos caminhos de ferro.

Art. 160.º — Se, por causa de força maior, tiver de ficar nas estações intermédias algum vagão que conduza mercadorias em trânsito, reexportação ou transferência, a praça da guarda fiscal pedirá ao chefe da estação recibo dêsses vagões, com a declaração de que os selos ficam intactos, e seguirá com os outros até à estação destinatária, onde participará a ocorrência ao chefe da estâncie aduaneira.

Art. 161.º — Os autos levantados de harmonia com o disposto nos artigos antecedentes serão entregues ao chefe da estâncie aduaneira destinatária das mercadorias.

Art. 162.º — Quando os casos indicados nos artigos anteriores se verificarem em estações onde haja postos da guarda fiscal, ao comandante respectivo cumpre a observância do preceituado nos mesmos artigos em relação às praças.

Art. 163.º — As praças da guarda fiscal que acompanharem as mercadorias em trânsito, reexportação ou transferência deverão, logo que estas cheguem à estação destinatária, entregar as respectivas guias ao chefe da estâncie aduaneira e assistir, com êste e com o agente que representar a emprêsa dos caminhos de ferro, à abertura das portas dos vagões selados e conferência dos volumes, cobrando em seguida recibo.

§ único — Quando o combóio chegue depois de encerrado o expediente da estâncie aduaneira e os selos venham intactos, poderá a praça da guarda fiscal entregar as guias no competente pôsto fiscal, para depois serem entregues à estâncie aduaneira, devendo, neste caso, assistir à abertura

dos vagões e conferência dos volumes uma praça do mesmo pôsto.

Art. 164.º — Os agentes da guarda fiscal que, em qualquer das hipóteses previstas nos artigos anteriores, não procedam nos termos nêles prescritos serão responsáveis pelos descaminhos de direitos que venham a verificar-se.

Art. 165.º — No caso de vagões pertencentes a emprêses ferroviárias, quer portuguesas ou estrangeiras e quer os vagões formem ou simplesmente façam parte de combóios de serviço internacional, as estâncies aduaneiras por onde os mesmos transitem, tanto na entrada como na saída, tomarão as necessárias confrontações para a sua perfeita e completa identificação, as quais serão sempre directamente comunicadas à 2.ª Secção da Alfândega de Lisboa.

§ único — O seguimento dos vagões nos termos do corpo d'este artigo importa comunicação prévia, às estâncies aduaneiras da fronteira, do despacho do Ministro das Finanças que tenha autorizado a respectiva emprêsa ferroviária a dar entrada ou saída, conforme seja estrangeira ou nacional, a vagões a ela pertencentes.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 276, II série, de 26 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 30, de construção da variante entre quilómetros 237,635.58 e 238,294.72 da linha do Sul, para substituição da ponte da Magra, de que é adjudicatária a firma António Veiga & Manuel Martins de Oliveira, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 277, II série, de 27 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 18 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa de despesas acessórias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, elevando para 100\$00 a taxa de depósito por requisição de vagões a que se refere o artigo 9.º da mencionada tarifa, devendo ser reforçados em conformidade os depósitos relativos a vagões já requisitados e que, até à data da entrada em vigor do referido aditamento, não tenham sido ainda postos à disposição dos respectivos requisitantes.

O «Diário do Governo», n.º 293, II série, de 17 de Dezembro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual ao transporte de castanha comum, sem preparo, em todas as linhas exploradas pela citada emprêsa passa a ser aplicado o multiplicador 11. (Onze)