

# GAZETA

## DOS

# CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

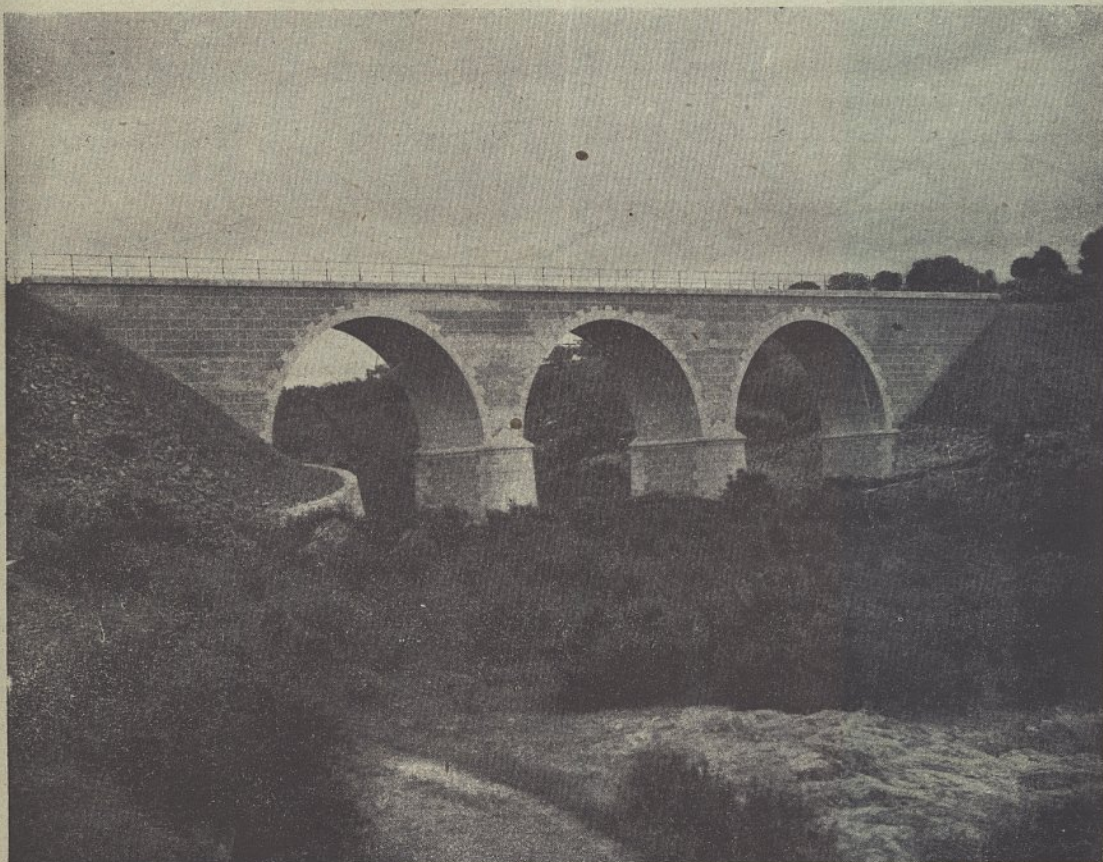
PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO  
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158

## RAMAL DE SERPA



PONTE SOBRE A RIBEIRA DO ENXOÉ

# BELLO & BRAVO



Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

**Aços** rápidos e para ferramentas

**Alumínio**, em chapas, barras, etc.

**Alvaiades** de chumbo e zinco

**Arames diversos**, crú, queimado, galvanizado, cobreado

**Ascensores** e monta-cargas

**Bateões e rebocadores**

**Caldeiras** e pertences de locomotivas

**Carruagens** de caminho de ferro para passageiros

**Cartuchos** «Bachmann» para caça, com todas as polvoras

**Chapas galvanizadas**, lisas ou onduladas

**Chumbo** em barra e laminado

**Cobre** em bruto, laminado, tubos, arames, etc.

**Creosote** para a injeção de travessas

**Dragas**

**Engenhos de furar**, de coluna, sensitivos, radiais, etc.

**Espingardas** para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liégeoise d'Armes à Feu»

**Estanho**

**Ferro e aço maco** I T L U, barras, chapas, etc.

**Forjas** fixas e portáteis

**Fornos** especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e óleos pesados.

**Latão** em bruto, laminado, tubos, etc.

**Limadoras**

**Lixas** para madeiras, ferro, etc.

**Locomotivas** a vapor, gasolina ou electricas

**Machinas-fixas**, semi-fixas e locomoveis

**Maquinas frigoríficas**

**Maquinas ferramentais**

**Maquinas para lavar roupa** e instalações completas de lavandarias

**Maquinas de rectificar** e afiar

**Maquinas** de atarrachar

**Maquinas de fresar**, universais, horisontais e verticais

**Maquinas** para trabalhar madeira

**Maquinas** para fabrico de parafusos

**Maquinas** para todas as industrias

**Material electrico** de qualquer especie

**Material** fixo e circulante

**Metal branco** e anti-fricção

**Oleos** para lubrificação

**Platina e Nickel**

**Pedras de esmeril**

**Pegamoides**

**Pontes** e outras construções metalicas

**Rails d'aço** de qualquer perfil

**Tintas** em pó e preparadas

**Tornos mecanicos**

**Tornos-revolver** semi automaticos

**Tornos verticais**

**Travessas metalicas**

**Tubes** de ferro, pretos e galvanizados e d'aço para caldeiras

**Ventiladores**

**Vapores** de qualquer tonelagem

**Vias ferreas portateis**, wagonetes, etc.

**Wagons** de qualquer tipo e tonelagem

**Zarcão**

**Zinco** em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: **BEBRA — LISBOA**

Telefone: **25141**



*VIZELA — Bairro Mourisco*

# GAZETA

## DOS

# CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,  
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908  
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró. Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 8-10 — Madrid  
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

---

### S U M A R I O :

Página artística: Vizela, Bairro Mourisco. — Os Expressos populares, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA. — O Caminho de Ferro de Benguela em 1932, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Uma página do meu jornal, pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY. — A «Gazeta» em Espanha. — Uma Novela feita no ar, por AUGUSTO DA CUNHA. — O Porto e seus homens ilustres por ALFREDO BROCHADO. — Comissão Administrativa do fundo especial de Caminhos de Ferro. — O «Dollar» Americano no estrangeiro. — Parte Oficial. — Ha quarenta anos. — Figuras do passado, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — Linhas estrangeiras. — Terras portuguesas, pelo Dr. JACINTO CARREIRO. — Bibliografia, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — Augusto Cunha. — Negociabilidade dos Títulos de : : Transporte por Caminho de Ferro : :

---

# 1933

ANO XLVI

1 DE AGOSTO

NUMERO 1095

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . . 1.00

ESPAÑHA ( > ) ps.<sup>as</sup> 35.00

FRANÇA ( > ) fr.<sup>os</sup> 100

AFRICA ( > ) . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) . . . . . 10\$00

Numero avulso. . . . . 2\$50

Numeros atzados. . . . . 5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

# OS EXPRESSOS POPULARES



**A** novidade deste verão — após o falecimento de D. Comboio Mistério — é o *Expresso popular*. Aparecem anunciado há dias e logo mereceu de todos, incluindo nós próprios, a aprovação imediata.

Trata-se, como já os leitores devem ter lido, de um comboio especial com bilhete de ida e volta a preço reduzidíssimo, numa classe única e que dirigindo-se semanalmente a vários pontos pitorescos, ou cidades históricas do país, permite aos menos abastados passar um dia fóra, aprender, distrair-se, sem se preocupar com a organização do programa aliás bem simplista.

O primeiro expresso é entre Lisboa e Tomar. E' um expresso a tomar . . . por vinte escudos, ida e volta. Não há nada mais barato. 20 escudos gasta-se numa ida a Sintra ou em 3 bebidas numa cervejaria da Avenida... Sai cedo, volta ao fim da tarde.

Não pára, é um autêntico expresso; é de 3.ª classe, isto é, está-se à vontade, leva-se o farnel, o garrafão matador da sede; e como a quilometragem é grande — Tomar fica a 150 quilometros por via ordinária — é ainda capaz de tornar apreensivo o bom e desconfiado *zé* que não está acostumado a tanta generosidade.

Esta iniciativa — aliás igual ao que se pratica há muitos anos em Inglaterra e outros países — tem para nós observadores e registadores dos casos e factos da vida ferroviária, o aspecto dum simpático sintoma. Ou antes, a confirmação do sintoma de *vida nova* que palpítamos na organização dos comboios mistérios.

Quebrou-se o gelo, a indiferença, o narcisismo de importância dos potentados ferro-viarios. A parte comercial dessa grande industria acordou, foi obrigada a despertar, e vir cá baixo ao contacto do povinho, do senhor passageiro, adulá-lo, lisongeá-lo e apregoar-lhe a mercadoria, que é aqui, a viagem. . .

O comboio mistério, a viagem combinada, a excursão à *forfait*, o expresso-popular, eis os atractivos ao viajante, que se divorciara, afastára cada vez mais das carruagens e das bilheteiras. . .

Mas essa procura do aumento de receitas não é só resultante da crise nacional. A Inglaterra, acaba de instituir também uma novidade em matéria de viagens ferroviárias: o *Cruzeiro*. . . em caminho do ferro.

Que verificaram as empresas inglesas ferroviarias? Uma serie continúa de cruzeiros, excursões por mar, a preços baratos mas atraindo cada dia maior número de pessoas. Porque se prefere uma viagem destas?

Porque o alojamento e a comida é a bordo, e os gastos de hotel são mínimos. Boa ideia! Vamos transformar o nosso comboio em hotel; eis o cruzeiro em caminho de ferro, parando aqui, ali, visitando esta e aquela cidade e dando dormida nos *coches camas* dos vagoes da excursão. . .

Ora este exemplo de há pouco tempo, do que se passa em Inglaterra, completa a ideia que formámos ao ver a organização este ano do *Expresso Popular*. E' que, os caminhos-de ferro estão finalmente fazendo *Vida nova*. . . a *Vida* que lhes faltava.

ARMANDO FERREIRA

O  
CAMINHO DE FERRO  
DE  
BENGUELA  
EM 1932

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

A multiplicidade de assuntos que vão ocorrendo tem-nos feito adiar, bem a nosso pesar, a notícia do relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, referente ao exercício de 1932.

É o nosso mais importante caminho de ferro ultramarino, ao qual pertence importantíssima função económica e que apesar da crise mundial, cujas repercussões se fazem sentir na zona por êle servida, verá decerto o seu tráfego ter largo incremento.

A conta de estabelecimento foi aumentada de £ 240.282, verba em que entram por £ 237.206 a c/ de juros de obrigações.

Deve-se notar que em obediência ao D. n.º 19.869, de 9 de Junho de 1931, a escrita da Companhia, que era expressa em escudos pela paridade de 4\$50 por £, passou em 1932 a sê-lo pela de Escudos 110\$00 por £.

As receitas da Administração da Africa atingiram 26.361 contos contra 27.027 em 1931, tendo pois havido a ligeira diminuição de 666 contos.

Essa diminuição proveiu da quebra de 1.178 contos em mercadorias e diversos contra 512 de aumento nos passageiros.

Com aquelas receitas encontraram-se 21.520 contos de despesas ou menos 3.262 contos que em 1931.

A receita líquida, que fôra de 2.245 contos em 1931, elevou-se pois a 4.842 em 1932, com um aumento de 2.596 contos, resultantes da diminuição das despesas.

A dotação de material circulante foi aumentada com uma carruagem de 3.ª pela transformação de outra abatida ao inventário e com 15 vagões abertos para balastro, 5 frigoríficos, 15 fechados e 4 furgões construídos nas oficinas.

A exploração do hotel-terminus e das carruagens-camas foi entregue à Companhia Internacional dos Vagões-Camas, que assim vai alargando o seu campo de acção.

O relatório menciona a concessão feita à Companhia em 27 de Fevereiro de 1911 do aproveitamento industrial da energia das águas do rio Luando na estação electro-técnica junto da Missão Católica no Huambo, quedas cujo valôr foi inserto nas contas por £ 69.552.

Refere o relatório que ao mostuário artístico da Companhia foi concedido o *Grand prix* nas exposições de Sevilha, Antuerpia e Paris e o *Grande prêmio de Honra* na exposição industrial portuguesa, facto bastante lisonjeiro.

São estes os factos dignos de nota registados no relatório.

A C/ de Ganhos e Perdas regista o prejuizo de £ 315.629 no exercício de 1932 proveniente dos juros de obrigações, que não têm, da exploração, receita líquida suficiente para os compensar.

\* \* \*

Acompanham o relatório os costumados mapas estatísticos.

Pelo quadro das receitas e despesas da Administração da Africa desde 1908 vemos que as receitas cresceram rapidamente desde 1919 até 1929, em que atingiram 44.192 contos, diminuindo para 28.937 em 1930 e 26.362 em 1932.

As despesas atingiram o máximo de 24.782 contos em 1931 e desceram em 1932 para 21.520.

A receita líquida, que chegou a ser de 21.169 contos em 1929, caiu bruscamente, descendo a 2.245 em 1931, mas já se elevou a 4.841 em 1932.

A extensão da linha explorada, que se manteve em 519 quilómetros de 1914 a 1923,

subiu rapidamente a 1.321 em 1929 e 1.347 em 1930 e nos anos seguintes.

A receita quilométrica está em cerca de 20 contos e por trem-quilómetro em 28\$47 com 925.890 quilómetros de percurso, menos 56.254 que em 1931.

O coeficiente de exploração que desceu até 0,521 em 1929, subiu até 0,916 em 1931, mas já desceu o 0,816 em 1932.

Importa reproduzir o seguinte:

deu o crescimento, elevando-se o número de 18.213 nesse ano ao máximo de 47.953 em 1932.

Os indígenas, que foram crescendo em número de 12.693 em 1908 a 97.996 em 1917 até 208.408 em 1930, desceram a 130.677 em 1932. Esse decréscimo é principalmente devido à conclusão dos trabalhos de construção.

No total chegou-se a 257.984 passageiros

### Mapa das receitas d'Africa do ano de 1932

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINÁRIAS		TOTAIS	RECEITA TOTAL
	Quantidades	Importâncias		
<b>Passageiros</b>				
1.ª classe . . . . .	4.928	1:128.114\$65		
2.ª classe . . . . .	47.953	1:663.510\$59		
Indígenas . . . . .	130.677	685.129\$87		
Suplementares . . . . .	4.281	266.861\$22	5:746.6.2\$55	5:746.6:2\$53
<b>Grande velocidade</b>				
Bagagens . . . . . Quilos	532.039	497.501\$61		
Mercadorias . . . . . »	2.092.404	434.409\$06		
Carruagens e gado . . . . . »	6.613	94.526\$61		
Diversos . . . . .	—	40.594\$66	1.066.621\$94	
<b>Pequena velocidade</b>				
Mercadorias . . . . . Quilos	151.605.594	12:082.172\$91		
Carruagens e gado . . . . .	144	87.441\$77		
Transportes de serviço . . . . . Quilos	47.524.614	252.220\$91		
Materiais de construção (B. C. K) . . . . . »	—	—		
Minério . . . . .	19.284.800	7:262.179\$85		
Diversos . . . . .	—	619.152\$57	20:505.147\$79	21.569\$779\$75
<b>Receitas fora do Tráfero</b>				
Aluguer de material circulante e portagem . . . . .	—	11.500\$00		
Ponte-cais . . . . .	—	405.274\$97		
Água . . . . .	—	40.417\$08		
Telegramas . . . . .	6.286	216.342\$42		
Armazenagens . . . . .	—	14.925.58		
Receitas hospitalares . . . . .	—	65.485\$04		
Bilhetes de gare . . . . .	—	17.881\$50		
Diversos . . . . .	—	475.126\$94	1:244.746\$53	1:244.749\$53
				26:561.151\$59

O movimento de passageiros de 1.ª classe cresceu lentamente até 1917, em que atingiu 10.403, subia rapidamente de 1918 a 1923, em que atingiu 35.077. Começou então o decréscimo, que se acentuou a partir de 1926 e tem continuado até se descer à cifra insignificante de 4,928 em 1932.

Na 2.ª classe, foi a partir de 1917 que se

de todas as classes em 1930 para descer a 183.558 em 1932.

A receita de passageiros tem sempre crescido até 3.747 contos em 1932.

Não contém o relatório mapa análogo relativo ao movimento de mercadorias desde 1908.

A receita da venda de água que chegou a

## ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

### DISPENSÁRIO DE HIGIENE

O *Diário da Manhã* de 18 do mês findo a proposito da inauguração, no Arsenal de Marinha, do dispensário de higiene, trazia uma desenvolvida e minuciosa crónica da qual transcrevemos, com a devida venia, alguns capítulos:

«No Arsenal de Marinha foi inaugurado, ontem de tarde, o novo *Dispensário de Higiene da Armada*, melhoramento cuja falta há muito se fazia sentir e cujo alcance é enorme sob o ponto de vista da profilaxia dos flagelos sífilis e doenças venereas, que tantos estragos causam na gloriosa corporação da nossa Marinha de Guerra.

«Ao actual Governo e especialmente ao ilustre Ministro da Marinha, sr. comandante Mesquita Guimarães, se fica devendo a criação deste importante serviço de saúde, cujo reflexo social pode ser facilmente avaliado por quantos se interessam pelo problema do revigoreamento da Raça.

«Consta o Dispensário dum pavilhão com duas secções que funcionam separadamente: o posto clínico, bem montado e apetrechado, mas igual a tantos outros, e o posto modelo de profilaxia, uma inovação admirável entre nós e cujo plano e esforços para que fosse construído se deve ao distintissimo primeiro tenente medico da Armada, sr. dr. Emilio Faro, especialista muito ilustre de venerologia e sífilis e paladino incansável da causa anti-sifilitica e anti-venerea.

«E' o sr. dr. Emilio Faro o director do *Dispensário de Higiene da Armada* e na visita ontem ali realizada por entidades officiais, officiais superiores do Exercito e da Marinha,

atingir 161 contos em 1925, desceu a 40 em 1932.

O rendimento da ponte-caes atingiu o máximo de 645 contos em 1931 e desceu a 405 em 1932.

É interessante registar as variações da cotação das obrigações da Companhia, que foi crescendo até atingir 1.580\$00 em 1929 e desceram rapidamente a 430\$00 em 1932.

\* \* \*

O caminho de ferro de Benguela, ressentiu-se pois da crise mundial, mas é de esperar que o seu tráfego e as respectivas receitas tomem sensível incremento conexo do do porto do Lobito e que chegue enfim o tempo de serem compensados os sacrificios determinados por tão arrojada empresa, como foi a construção dessa extensa linha da penetração atravessando do mar até à fronteira a nossa provincia de Angola e abrindo o caminho mais curto para o mar à região central do vasto continente negro.

medicos, jornalistas, etc., com a maior gentileza mostrou e explicou o funcionamento dos serviços a seu cargo.

«O posto de profilaxia, propriamente dito, funciona de noite e de dia e consta de varios lavatórios onde, a qual, quer hora, os marinheiros poderão fazer as suas abluções, não pelo vulgar e perigoso sistema de *bidet* tantas vezes agente de transmissão de doenças mas em lavabos especiais, que permitem uma boa desinfecção por meio de chuveiros, após os contactos sexuais duvidosos a que, inevitavelmente, estão sujeitos as praças.

«Para isso poderão utilizar também, além da água quente, uma solução de sabão mercurial, cujo poder anti-microbida ficou já devidamente demonstrado em repetidas experiencias laboratoriais.

«Na parede deparam se, espalhados em profusão, dísticos de redacção singela, de forma a tornar-se acessível á mentalidade das praças e onde se lêem conselhos sobre os cuidados a ter para evitar o mal venereo e sífilítico.

«Sargentos e cabos enfermeiros, em serviço no Dispensário, estão encarregados de ensinar às praças a forma de se desinfectarem melhor.

«Os visitantes felicitaram efusivamente o sr. dr. Emilio Faro, pela forma modelar como dirigiu a instalação do novo Dispensário, que ficará também á disposição das esquadras estrangeiras que nos visitem, e será demonstrado e reconstruído, depois no Alfeite, quando para ali transitarem os serviços do Arsenal»

Ao acto inaugural assistiram várias entidades que depois das explicações dadas sobre o funcionamento do dispensário, observaram que o nome de «dispensário não está bem aplicado para aquele estabelecimento mas também se lembraram, após a inauguração que, cada qual lhe dá o nome que quer ou entende.

### CONFRATERNIZAÇÃO «EXEMPLAR»

OS jornais de 15 do mês findo deram uma notícia de Oleda, local que tanto póde ser no Egipto como n'uma povoação hespanhola ou portuguesa que não fomos capazes de descobrir, apesar de folharmos o anuário comercial, por nos parecer que os nomes dos personagens que fazem parte da dramática-comédia eram portugueses.

Mas, neste caso, interessa dar publicidade à noticia, curiosa em extremo.

Domingos Isgueira, pegou num cacete e desancou sua mulher Maria Angélica Isgueira. O genro, sabedor do caso agarrou por sua vez num varapau e espancou a mulher, Adelaide Isgueira.

Mãe e filha, em logar de se isgueirarem, juntaram-se e, sabendo que o motivo da agressão dos maridos foi motivada pelas intrigas de uma vizinha de nome Antónia Bixinho, foram-lhe a ela e... mataram o bicho... dando-lhe uma formidável tarefa.

Depois desta formidável barafunda, apareceu a mesa posta onde as três mulheres e os dois homens confraternisaram, comendo e bebendo, não faltando a fartura do vinho que alegrou a boa camaradagem.

Não sabemos se no final houve novo concôrto de varapau.

### A FECHAR

N<sup>o</sup> hospital:

O enfermo estava muito mal e, dando conta do seu estado, pediu ao medico que o salvasse.

O facultativo, com muita calma, procurou tranquilizá-lo e assegurou-lhe que o poria bom, não tanto pela acção dos medicamentos, mas porque as estatísticas não mentem nunca.

— De cem casos como o seu, só se salva um, acrescentou.

O doente ficou aterrado e ia morrendo de susto.

Então o medico conseguiu socegar-lo com a seguinte explicação:

— Nestes últimos tempos, já morreram noventa-e-nove. E, como o senhor é o centésimo... não tenha medo!



## UMA PÁGINA DO MEU JORNAL

HENRI HEINE

Por AUGUSTO D'ESAGUY

ENCONTRO num livro de Henri Heine, chegado de França e remetido por uma amiga de infância, uma quadra que resume no seu conteúdo espiritual e humano tôdo o meu drama. Ha muito tempo que a minha sensibilidade, e o meu desejo, a inquietação que caracteriza a minha vida mental, tinham descoberto este poeta, nascido na Alemanha, e criado na França, vítima da sua origem judaica, cuja tragédia é um exemplo, e cuja obra vive palpitante, ainda, dezenas de anos após a sua morte.

Na vida de Henri Heine, sub-consciente e misteriosa, existe um traço que a aproxima da minha, desmantelada por inesperado vendaval, por completo naufrágio de sonhos, quando a manhã era mais clara e o azul do céu mais tranqüillo e azul. Na minha vida e na de Heine, o maior dos poetas do novecentos judaico, e o maior da Alemanha novecentista, existe, acutilante e destruidor, o problema da morte, o mais profundo e invencível de todos os problemas que afligem a humanidade consciente. Eu sei, eu sei que para quasi todos, a morte é um incidente, fixado com indifferente tranqüillidade, aquela tranqüillidade com que a humanidade, em pleno século vinte, fita os problemas mais variados e complexos. A morte é para quasi todos, ou para todos, o fim legal, ou mais claramente, a meta fatal para todos aquêles que a vida ceifa nesta ou naquel'outra idade.

Os que labutam todos os dias, entretidos com as horas, átomos da avalanche, comparsas do drama comum, vivem acima do problema, ou não cuidam dêle por ausência de compreensão, ou exaltação emotiva. São poucos os que neste século, caminheiro e veloz, param um instante desejosos de se interrogarem, ou necessitados de balancear a própria existência. O drama do quotidiano substituiu em parte, ou no todo, o drama do consciênte. A mecânica da vida de hoje, tendo por horizonte a moral do post-guerra, distanciou os homens, esfalçou as cadeias da affectividade individual, criando nêles uma outra expressão de affectividade mais extensa, e possivelmente mais humana, a da grei, na qual a primeira não pesa qualificativamente. Pensamento de um, quando não reverta a favor do comum — e o pensamento exacto é a mais alta expressão da affectividade — não interessa, ou é fôlha morta, arrastada pelo vento no seio da floresta viçosa e exuberante.

O desprendimento do próprio arrastou, nesta época em que tudo se reduz à prática discussão do bi-metalismo, o problema da morte para um segundo plano. Só os affectivos e os poetas, os que se entregam mais a si próprio do que à vida, ou os contemplativos místicos, pensam na morte, fim ou iniciação, e cuidam na resolução dêste problema: cuja beleza poucos adivinham, e de cujo mistério, os mais tímidos, fogem apavorados.

No meu jornal, escrito em maré alta de angustia, tendo a morte bordando a meu lado silenciosamente, interrogo-me varias vezes, e deixo que os meus olhos sondem a noite à procura do mistério. identico ao da sombra e ao da propria noite.

Revolve o humús, e as minhas mãos, enquanto o pensamento se contorce, procuram baldadamente palpar a duvida, sentir o infinito.

Não cuido saber de que lado está a verdade, ou para que lado ela se inclina, quando a tormenta é maior dentro de mim, e o vendaval sopra, agreste e violento, anunciando o fim do mundo, do mundo dos meus sonhos. Para quê?

Para quê?

Aconselho os que não sofrem, os que ainda não foram tocados pela aza da morte, a não bolir no problema. Não toquem na duvida. Caminhem na vida humilhando-se, e vencendo, como aquele pobre violinista da *Morte do Palhaço*, de Raul Brandão; como aquele pobre farrapo humano, moído de inveja, que atapeta a vida com a lama da sua alma, que a sua sensibilidade gera indefinidamente. Não toquem! Não toquem! Para quê ter piedade, fixar as coisas com ternura, parar junto dos que sofrem, limpar-lhe as feridas, incutir-lhe esperança, ou acalentar o fogo no braseiro coberto de cinzas? O que se torna necessario, o que faz bem, o que nos consola, é não tocar na lama, passar de lado, enquanto os outros tombam irremediavelmente, pobres gafos, isentos de beleza, habituados a confundir o sonho com a loucura, e o bem com o mal.

Volto ao livro de Heine. Abandono a vida por uns instantes.

Pelá janela do meu quarto, rasgada sobre uma grande avenida, entra um luar de prata liquida, doente, que inunda, e encharca todos os meus sonhos. No silencio da noite tombam folhas de plátanos, sequeiosos de agua. Tombam folhas! A minha tristeza e o meu isolamento são cada vez maiores, e sinto-me impotente para afastar do meu quarto, o luar de prata liquida que inunda e encharca o pequeno mundo das nossas coisas.

## A "GAZETA" EM ESPANHA

A comissão interministerial para a resolução do problema hulheiro acaba de adoptar diversos acórdos que foram submetidos ao Governo; alguns dêles são de indubitável importância pois que se eleva o preço do carvão em Pts. 6,09 por tonelada.

Este aumento há-de reflectir-se quasi exclusivamente sôbre todas as industrias obrigadas ao consumo de carvão nacional, entre as quais há a destacar-se as empresas ferroviárias.

Em nome dêstas, a Associação Geral de Transportes por Via Ferrea, dirigiu-se aos poderes públicos expondo-lhes a situação que se cria ao caminho de ferro com êste novo aumento dos gastos de exploração, que somado a Pts. 1,25 com que se aumentou o preço a partir de 1 de Abril passado, dará para as Companhias um aumento de dez milhões de pesetas anuais.

Este aumento dará um resultado muito maior se se atender que por efeito de taxas várias applicadas desde meados de 1930 se havia sobrecarregado estas Companhias com oito milhões de pesetas anuais.

A Associação Geral de Transportes por Via Ferrea diz que, se se admite por princípio o auxílio do Estado à indústria, consideram as empresas ferroviárias que ao aplicar-se a qualquer ramo da indústria também deverá estender-se ao caminho de ferro, outorgando-se uma justa compensação, tanto mais que êste atravessa actualmente uma situação financeira difficil.

# UMA NOVELA FEITA NO AR

Por AUGUSTO DA CUNHA



É por vezes difícil intitular uma novela ou uma crónica.

Quási sempre porque os títulos não ocorrem ou porque aquêles de que nos lembramos não dizem nada ou dizem pouco. Nunca porém como agora, após o meu debute aéreo, me vi tão embaraçado, não por falta de títulos, mas pela fartura, pela variedade e pela conseqüente indecisão na escolha.

Para pôr por exemplo "Uma hora pelos ares", tinha um sabôr a Julio Verne antiquado e extemporâneo; "O meu batismo aéreo" podia dar a impressão de que se referia apenas à chuva que apanhámos pelo caminho; "Por ares e ventos" dava um cartaz de revista; "De Sintra a Tancos de Avião" tinha um aspecto de grande travessia por ares nunca dantes navegados, o que também não estava certo; "O primeiro bater de asas" podia fazer supôr que se tratava de passarada; "Um humorista pelos ares", tinha um ar muito explosivo e assim sucessivamente.

Como ando a fazer um inquérito às estrêlas de teatro, ainda pensei em pôr mais um vez: "Como eu vi as Estrêlas"; mas como era de dia e apesar de se poderem ver as estrêlas a qualquer hora eu não as vi desta vez, puz também êste título de parte e decidi-me pelo mais simples.

\*  
\*   \*  
\*

E digam lá o que disserem, antes de subir pela primeira vez, junto das águias metálicas que nos hão-de transportar às grandes altitudes, a gente sente uma impressão parecida, com a do principiante que vai fazer equitação e que junto do cavalo tem uma sensação de receio, que logo se apaga e se dissipa depois de estar em cima dêle. Montados no bicho temos a impressão do domínio sôbre êle, de que somos nós que o comandamos e não é êle que nos conduz a nós.

Junto do avião a impressão é maior, porque os cavalos do motor relinham todos ao mesmo tempo.

Avolumam essa impressão num primeiro vôo, os

preparativos da partida, os cuidados, as recomendações, as precauções que não se tomam nos outros meios de transporte, onde afinal os desastres são frequentíssimos. Na verdade ninguém já hoje pensa, ao entrar para um combóio expresso, na perigosa velocidade que êle vai adquirir pelo caminho, já não nos lembramos muito dum naufrágio, ao entrar num transatlântico e ninguém pensa, ao entrar num automóvel de turismo ou mesmo num simples taxi dentro da cidade, nas centenas de passeios que diariamente vão fazer acrobacia pelas ribanceiras abaixo e esborrachar-se de encontro às árvores e aos candieiros.

Isto mesmo dizia eu, antes de subir ao meu amigo Inocência, que me acompanha sempre nestas emergências e veio também desta vez amavelmente à minha partida, convencido decerto que desta vez era definitivamente a minha *partida*, porque eu não regressava *inteiro* da viagem.

E quando alguém, depois de me ter fornecido um *passé-montagne* e uns óculos, me ofereceu um macaco, o Inocência, supondo que se tratava duma atenciosa lembrança para os soldados indígenas de Angola que nos esperavam em Tancos, objectou logo que não o levasse, porque podia começar-me lá dentro aos pulos e desequilibrar-me o aparelho.

Mas ao ver que se tratava dum macaco de vestir, dêstes contra o frio, mudou logo de ideias e aconselhou também cauteloso, que me metesse dentro dêle. Eu achei suficiente a Gabardine que levava.

O Inocência ainda me disse, com carradas de razão, como mais tarde constatei:

— Olhe que lá por cima, para os lados da Via Lactea não é o mesmo que passear cá em baixo na Via Aurea. Faz mais frio, veja lá.

Mas habituado a não fazer nada do que êle diz, também não fiz caso desta vez. Ele estava de facto carlingado. Quando me viu então sentado dentro da carlinga, com as quatro correias sobrepostas e fechadas sobre o peito, que me davam já, assim enfaixado, o ar de múmia de Faraó, êle ainda comentou, comovido, que eu lhe lembrava assim com tantas correias à tiracolo o homem dos sete instrumentos; e na verdade nessa altura, com o ruído dos dez motores resfolegando, havia no campo um verdadeiro jazz-band a grande instrumental.

Mas pouco a pouco as águias começaram levantando vôo e eu tive a sensação agradável da ascensão, a impressão de que subia ao Ceu, em vertiginosa demanda do infinito.

Em poucos segundos, quási sem transições, eu tinha atingido uma grande altura e os montes, os rios, os vales, as estradas e os campos tinham á minha vista tomado proporções verdadeiramente infantis. A terra era um grande mapa escolar todo em relevo. Os campos de varias culturas, em coloridos de varios tons, lembravam-me mantas de retalhos estendidas pelos montes, cortadas de longas fitas de estradas, cruzadas pelo papel prateado dum rio cheio de bar-

quinhos de papel. Os pinhais eram lindos tapetes de Beiriz. E de onde em onde, lindas aldeias de cartão, perfeitamente iguais ás que o meu garoto constroeu nos trabalhos manuaes para o Liceu.

Mas de repente uma sensação estranha me assaltou. Eu estava de facto a uma grande altura, 600, 700, 800 metros... talvez mais e via em baixo, mas perfeitamente, distintamente serpenteando pelos campos, uma cobra, uma cobra escura!

Mas por que transformação tinham passado os meus sentidos? Que extraordinária acuidade adquirira a minha vista que podia assim distinguir a tão grande distância uma simples cobra? De duas uma: ou era da minha vista e dos meus óculos que eram afinal de grande alcance ou a cobra era muito grande; uma cobra cascável, ou talvez uma gibóia! Mas no Ribatejo? Uma gibóia no Ribatejo! Nas lezirias! Ou seriam os da Tobis que andavam ali para os lados do Cartaxo a fazer um documentário passado em Africa:

Mas nisto descobri também que a cobra ia a fumar, como qualquer cobra moderna, civilisada; e quando já ia a duvidar das minhas faculdades mentais percebi então tudo: era um combóio.

Para não sêr vítima de novas confusões, abstraí da terra e olhei o Ceu, onde grossas nuvens negras se acumulavam ameaçando chuva.

Mas uma outra sensação estranha, que desde o princípio tinha sentido, mais em mim se radicou. Eu via sempre a uma grande distância, na minha frente, os três aviões que primeiro tinham levantado vôo e ao meu lado esquerdo, um pouco mais acima, um outro aparelho que desde o princípio da viagem eu via sempre à mesma altura, mantendo, decerto como todos os outros que me seguiam e que eu não podia vêr, a mesma formação inicial. E, coisa estranha, para quem como eu vinha predisposto para as grandes velocidades, tinha a perfeita impressão de que não andava, não passava do mesmo sítio. Que pairava como as águias e os condores perto das nuvens, subindo e descendo ao sabor do vento, mas sem avançar um palmo, sem que no meu vasto horisonte visual eu pudesse aperceber qualquer mutação, qualquer diferença na paisagem.

Habitudo nas grandes velocidades de automóvel e de combóio a vêr as árvores e os postes passarem vertiginosamente à minha vista, eu sem êsses pontos de referência tinha a sensação exacta de pairar, de andar por ali a fazer horas. Mais avolumava esta impressão a perícia com que o major Craveiro Lopes ia regulando o coração daquela águia que me transportava e que tão habilmente era conduzida que eu nem via quási oscilar o nível que tinha na minha frente.

Olhei de novo para baixo, mas fiquei novamente perplexo.

Caída no meio do campo, junto duma povoação, estava uma argola de guardanapo, de esmalte muito vermelho!

Mas que extraordinária potência visual me acontecera novamente? Olhei melhor, compuz os óculos. Mas lá estava, redonda, vermelha no meio do campo, a tal argolinha; ou seria uma pulseira? Ia a tirar os óculos, mas percebi então: era simplesmente uma praça de touros.

Iamos agora sôbre o Tejo. Nas margens, vastas marinhas de sal, lembrando torrões de açúcar espalhados na planície, davam-me afinal a prova de que o cenário já mudara sem eu dar por isso. De resto, quando por vezes tirava as mãos do para-brises, onde as tinha fixado, elas eram impelidas para trás irresistivelmente pelo vento, dando-me bem a prova da velocidade.

E o frio apertava. Bem me dizia o Inocência. Eu bem procurava constantemente embrulhar os joelhos na gabardine, naquêlo gesto púdico das senhoras quando procuram tapar as pernas com os vestidos que mandaram fazer curtos, mas o vento estragava-me logo o trabalho todo. Nunca ambicionei tanto um macaco como naqueles momentos.

Por fim desisti de ter frio, assim como já tinha desistido de tudo o mais. Porque a verdade é que numa aventura destas, tem de se fechar a sete chaves o instinto de conservação que há no fundo de todos nós e dispôrmo-nos a tudo, até mesmo a regressar ao nada donde viemos. E é curioso o que nestes momentos em nós mesmos se passa; os pensamentos que se entrecrocão, os sentimentos que se agitam, as considerações que se fazem, as cousas que nos ocorrem.

No fundo de todos nós há um abismo insondável de sentimentos, amalgama heterogénea de taras de toda a espécie, complexo amontoado de ancestralidade e de atavismo, que vem de muito longe, num entrecruzar incessante de raças e de povos, numa sucessão infinita de gerações, num emaranhado impossível de desfazer e destrinçar na sua exuberância secular de verdadeira floresta tropical.

Todos nós temos, como abstracto psíquico, um conjunto variadíssimo dos mais diferentes sentimentos que nos vem das mais longíquas eras, dos mais remotos antepassados, por parcela a parcela célula a célula, contribuíram por heranças sucessivas para o nosso ser pensante, para o que hoje somos.

E assim, atrás de cada um de nós uma fila intermina de corajosos e de poltrões, de destemidos e de prudentes, de inúteis e de ociosos, de heróis e de guerreiros, formam um longo cortejo, que ainda hoje, mais ou menos, nos mandam e nos conduzem, nos impelem ou nos comandam ou nos fazem tremer e recuar; nos dão as maiores audácias ou nos obrigam por vezes a ter medo e a hesitar; que ainda hoje em nós impõem a sua vontade, ditam ainda em nós as suas leis.

É por isso curioso, em certos momentos em que êsse verdadeiro parlamento ancestral se torna mais agitado, assistir aos vários conflitos, às discussões, às

verdadeiras polémicas que por vezes se travam dentro de nós mesmos.

Eu tive a consolação de constatar que em mim triunfam os melhores, tive o prazer de assistir à vitória dos mais fortes que devem ser em maior número.

Tanto que nem tive a sensação de angústia dos grandes cometimentos, o enjôo ou as agonias próprias das arrojadas empresas, o confrangimento dos momentos decisivos, as pulsações apressadas das grandes emoções.

Um ou outro dos meus antepassados ainda por vezes recalcitrou, ainda procurou fazer considerações, apresentar argumentos; mas vinham logo outros que o faziam calar.

Um dizia por exemplo:—O' filho mas olha que isto é um perigo, é uma temeridade; tu já reparaste bem na altura a que vais!

Mas outro intervinha repreensivo:—Cale a bôca seu medroso. Então os passaros não vôam, não andam cá por cima?

E logo um prudente retorquia:—Pois sim, mas tu não és pássaro. Nem ao menos és passarão. Vens com umas asas postiças, que não foram feitas por medida, de que nem sempre te sabes ou te podes servir. Isto não se fez para homens, fez-se para aves.

—Mas V. não sabe—respondia logo outro—que o homem é o rei da criação e por isso domina todos os elementos.

E um outro, decerto arrojado navegador, apoiava:—Pois está certo. Também os mares nunca dantes tinham sido navegados, os mares eram para os peixes e nós desvendámo-los em todas as direcções.

Nisto um medroso qualquer ainda ponderou:

—Mas ó menino, olha bem para a altura a que estás. Já pensaste que se isto se desequilibra e tu vais por aí abaixo, nem a alminha se te aproveita?

—E então!—bradou imperiosamente qualquer destemido guerreiro doutras eras—o homem fez-se para lutar, para dominar tudo e para morrer seja como fôr. A gente tem de morrer de qualquer forma. Nós vivemos só para morrer.

Então o tal medroso que pelo visto era bastante teimoso também, teve êste comentário que me divertiu:

—Pois sim, vivemos para morrer; mas ao menos escusava de ser ainda hoje.

—Ora não seja piegas—disse-lhe o outro—V. chega a ser indigno de viver na nossa companhia e de fazer parte da nossa agremiação. V. afinal é que estraga a harmonia do conjunto.

Eu já ia divertido com esta discussão e para me entreter, para ocupar as mãos em qualquer coisa e não mexer inadvertidamente em qualquer manipulo como me tinham recomendado, pucheí da lapizeira, tirei do bôlso, dentre os vários documentos que trazia um qualquer que ainda tinha espaço para escrever e sem mesmo o desdobrar comecei a apontar algumas daquelas considerações.

E assim continuava, sempre com a impressão de que não avançava quasi nada e de que estava ainda muito longe do termo da viagem, quando de repente, ao procurar com a vista os três aviões que tinham seguido sempre na minha frente, vi que êles estavam muito em baixo, muito perto da terra, sôbre uma povoação qualquer que eu mal podia distinguir. Fiquei admirado. Tanto mais que o meu avião se matinha à mesma altura e não dava mostras de se preparar para descer.

O que seria? Qualquer desastre? Tinham sido obrigados a aterrar? Mas logo os três na mesma formação?

—Bom—disse comigo—vão alí comprar tabaco se calhar. É o capitão Dias Leite que conhece bem o caminho e vai indicar qualquer tabacaria.

E dispunha-me a continuar nos meus apontamentos, quando reparei num castelo de cartão no meio do rio. Era o Castelo de Almoról. Visto daquela altura, aquele antigo reducto inexpugnável, era apenas um encantador brinquedo de criança.

Já hoje, mesmo de perto, êsse antigo Castelo não é mais que uma relíquia do passado; não é um forte, é apenas um fraco; lá de cima então parece fraquíssimo.

Mas logo a seguir avistei também os hangares do campo da aviação de Tancos, as tropas formadas, os três aviões da frente já pousados e compreendi que tínhamos chegado. Preparei-me então para a nova sensação de descer; mas depois duma grande volta, tive apenas a impressão de que assestára um binóculo e que ia vendo a pouco e pouco mais distintamente os campos e as casas, as árvores e os prados, que iam tomando os seus verdadeiros contornos, as proporções normais.

Os pinheiros, os carros e os homens iam crescendo, avolumando-se sem a sensação da queda, que eu supunha que iria ter à sua aproximação. E serenamente, docemente como tínhamos levantado vôo, vi-êmos pousar no campo.

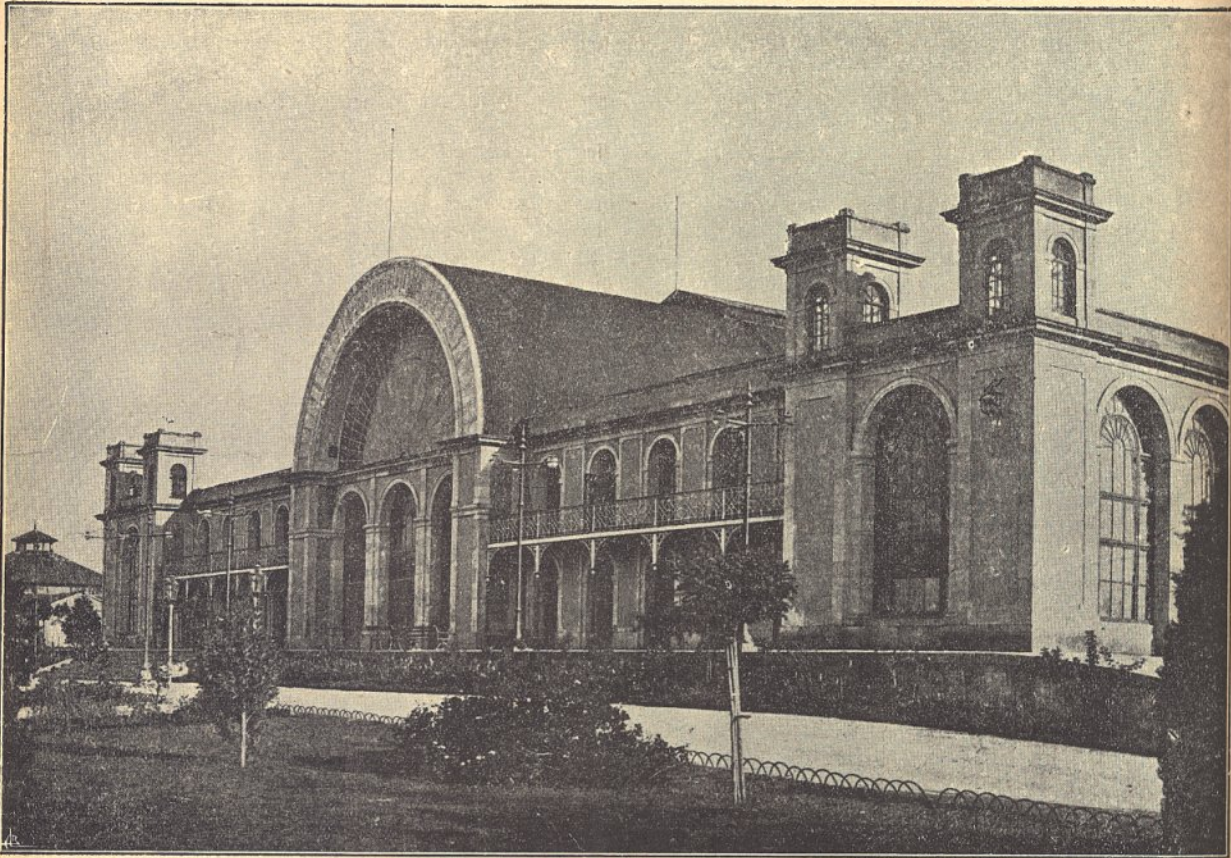
Então dentro de mim, dentre aquelas vozes ancestrais que tinham vindo a discutir pelo caminho, houve uma que teve um grande suspiro de alívio; mas a maioria protestou e sinceramente ficou penalizada que a viagem não tivesse durado mais.

Desafivelando as correias que me prendiam, saltei para uma aza do aparelho e puz pé em terra.

Mas pouco depois, pegando no papel em que tinha vindo a tomar as minhas notas, congratulei-me por não ser curioso e não ter tido a lembrança de o desdobrar pelo caminho.

Eu tinha vindo a escrever as minhas impressões num documento, que por acaso trazia na carteira para juntar a um inventário:

Era uma certidão d'óbito de um cliente!



P O R T O — Palácio de Cristal

## O PORTO E SEUS HOMENS ILUSTRES

Por ALFREDO BROCHADO

**H**A tempos, numa correspondência do Porto para o «Diário de Notícias», e a propósito da necessidade de prestar a devida homenagem à memória de Alberto Pimentel, sugeria-se a idea de perpetuar também, no mármore das estátuas, os nomes gloriosos de outros escritores que, como o autor do «Romance de um romancista», bem merecem que os arranquem do olvido a que os votou a respectiva municipalidade e lhes seja paga, embora tardiamente, essa dívida de gratidão.

A propósito, escrevemos estas linhas, como glosa.

Nunca será demais lembrar a necessidade de, pelas entidades competentes, serem prestadas estas homenagens àqueles que immortalisaram o nome das cidades ou vilas que lhes foram berço e onde, entre lágrimas, abriram os olhos à luz da vida.

O País não tem sido pródigo neste caso particular,

e ha muito já que, nas praças das cidades e nas suas avenidas, deviam existir, sob a ramagem verde das árvores, bustos artísticos daqueles que foram os grandes de Portugal.

E grandes de Portugal têm sido, quasi sempre, os seus poetas, considerados, sem exagero, por criticos estrangeiros, como dos maiores do mundo.

Faltam muitas estátuas em Portugal que digam do justo apreço em que o povo tem aqueles que, pela luz do seu pensamento ou sensibilidade da sua alma, são os creadores e os continuadores da vida espiritual e imorredoura da Pátria.

O grau da cultura e da civilisação de um povo, bem póde aquilatar-se e medir-se pelo respeito e admiração votados aos seus grandes escritores.

Ha que fomentar êste culto, na escola.

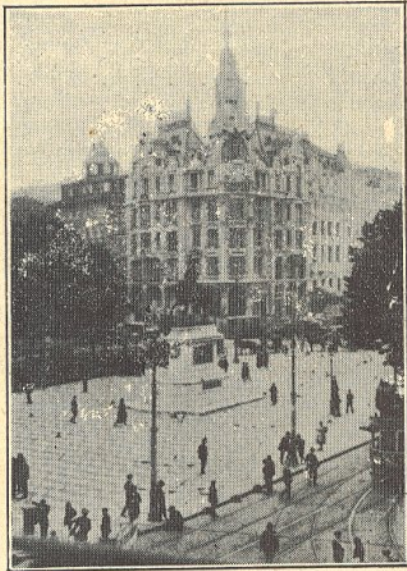
Eis porque achamos muito oportunas e dignas de

sêrem tomadas em toda a consideração as afirmações do jornalista que no «Diário de Notícias» citou ha tempos o nome de alguns escritores e, entre êles, o de Alberto Pimentel, a quem a cidade do Porto deve uma justa reparação.

Aí se fazia menção das palavras que Julio Brandão escreveu sôbre o mesmo assunto:—*«Mas nos jardins do Porto ou nesse Palácio de Cristal, como ficavam bem os bustos dos portuenses que são a mais legítima glória da cidade, entre plantas e flôres, numa bela alegoria expressiva que os evoque».*

Bela idea essa, na verdade. Carinhosa idea.

Sabemos que a cidade do Porto reivindica como nenhuma outra, com orgulho, tudo o que possa enaltecê-la, e não será quimera supôr que, dentro em breve, ela perpetue, no mármore, a memória dos seus



PORTO—Praça da Liberdade

mortos ilustres. Tudo o faz acreditar, e muitos são aqueles que o merecem.

Pelo décor da cidade monumental e pela patine que a história emprestou a algumas das suas praças e jardins, muito bem ficarão ali os bustos dos homens de cujo olhar, mesmo aberto na pedra, ha-de continuar a tombar sôbre a terra — como na célebre estátua de Brotero — a espiritualidade que em vida os animou. No silêncio dêsses jardins, muito bem ficariam.

Quere-me parecer, no entanto, que o jardim do Palácio de Cristal era digno de acolher, como nenhum outro, os bustos de alguns escritores e poetas portuenses.

Ali se desprende da natureza, em certas horas, não sei que sentido espiritual das coisas, e dir-se-ia até bue anda no ar, na doçura das tardes sem fim, coados

pela folhagem verde das tílias, a harmonia, o ritmo de poesia parnasiana.

Dali se avista o mar, ao longe, em fundos de epopeia e drama, quando o sol agonisa em suas águas.

Poucos sítios conheço, tão calmos, como os jardins do Palácio de Cristal, debruçados sôbre o rio escuro, tão silenciosos e abandonados, e que só, por instantes, perturba, como no célebre conto de António Patrício, o grito dos pavões.

Não figura entre os nomes apontados pelo correspondente do Porto, para o «Diário de Notícias», o dêste escritor, que é um daqueles que mais brilho podem dar à cidade do Porto. António Patrício tem todo o direito a receber desta cidade a homenagem que lhe é devida.

No «Serão Inquieto» ha passagens que são inescutíveis descrições dessa cidade do Porto, tipos que no decorrer da vida ali recrutou, como o «Veiga».

No conto o «Precoce», tão delicado e humano, a descrição do luar, caindo sôbre o rio Douro e a outra banda, é um milagre de forma, que só tem igual em certas páginas de Fialho.

\*

\* \* \*

Já se alvitrou a idea de levantar um busto a António Patrício na Avenida Brazil, à Foz do Douro, em frente ao Oceano, onde, em novo, como António Nobre, pssou muitos dos seus dias, confiando-lhe as suas máguas e as alegrias.

Foi sempre o mar e as viagens, a sua tentação.

Lembro-me do alvoroço com que me disse, uma tarde, no Rossio, que ia em breve partir para Pequim, como nosso Ministro plenipotenciário.

A não sêr ali, só vejo um sítio onde condignamente possa levantar-se um busto, ao notável escritor de «Deniz e Isabel», — é o Palácio de cristal.

Ha até a reforçar esta idea, o facto de a ela se referir, na abertura do «Serão Inquieto», e de tal modo o faz, que nos espíritos superiores e inquietos, ignorando os seus jardins de lenda, ha-de nascer, ao lerm o «Diálogo com uma Aguia», o desejo de um dia os visitarem.

Por tudo, ali ficava bem o monumento à sua memória, no sossêgo, que só o grito dos pavões perturbaria, e que era o deleite da sua alma de isolado e de aristocrata, e cercado até — se é verdadeiro o conceito de Oscar Wilde — pelo ambiente que êle próprio criou e acrescentou à própria natureza, com o seu talento que, na frase que um dia ouvi a um outro grande português, tocava já com o génio.

A frase é de António Candido.

# COMISSÃO ADMINISTRATIVA DO FUNDO ESPECIAL DE CAMINHOS DE FERRO

## RELATORIO E CONTAS DA GERENCIA DE 1931-1932

COMO é sabido, o D. 13.829 de 17 de Junho de 1927 criou o fundo especial comum a todos os caminhos de ferro e confiou a sua gerência a uma comissão administrativa, presidida pelo Director Geral dos Caminhos de Ferro e delegado do Conselho Superior de Caminhos de Ferro que aprova os orçamentos e contas. A principal receita do Fundo são 80 % do produto do imposto ferroviário.

Temos presente o relatório da Comissão referente a 1931-1932 elaborado pelo zeloso secretário o sr. engenheiro Mário Trigo e vamos dar dêle breve noticia.

As receitas ordinárias atingiram 28:743:931\$23, em que entra por 28:695:401\$71 o imposto ferroviário.

As receitas extraordinárias recebidas para obras e melhoramentos nas linhas do Estado somaram 30:000:000\$00, o que elevou o total a 58:743:931\$23.

A despesa ordinários somou 26:280:173\$25, sendo:

Despesas com pessoal . . . . .	2:440:545\$88
" " material . . . . .	19:764:869\$15
Pagamento de serviços . . . . .	37:962\$96
Diversos encargos . . . . .	4:036:955\$26

Figura mais como despesas o saldo de 2:463:257\$98, que nos termos legais caducou diminuindo as disponibilidades.

Houve a despesa extraordinária nas linhas do Estado arrendadas, de 10:000:000\$00, ficando um saldo de 20:000:000\$00.

O relatório transcreve previamente vários decretos relativos ao fundo especial e às suas dotações.

As receitas do imposto ferroviário têm diminuído, descendo gradualmente de 31.580 contos em 1927-1928 a 28.218 em 1931-1932. A diminuição em 5 anos foi de cerca de 3.300 contos.

A despesa com o pessoal, no total de 2:440 contos foi inferior em 650 à dotação do orçamento e compreende, em contos:

Remunerações certas ao pessoal em serviço . . . . .	1.818
Idem ao pessoal fora do serviço . . . . .	299
Idem accidentais . . . . .	19
Outras despesas . . . . .	205

As chamadas *despesas com material* abrange em contos:

Estudos e construções de novas linhas 8 . . . . .	12.075
Melhoramentos nas linhas do Estado . . . . .	6.761

Diversos (material circulante e ferramentas) . . . . .	832
Mobiliário e utensílios . . . . .	13
Conservação de material . . . . .	10
Material e consumo . . . . .	74
	<hr/>
	19.765

A despesa de estudos e construções divide-se pelas seguintes linhas:

Circunvalação de Pôrto . . . . .	2.338
Evora a Reguengos . . . . .	0,2
Ramal de Sines . . . . .	1.641
Pocinho a Miranda . . . . .	701
Ramal de Serpa . . . . .	161
Estremoz—Castelo de Vide . . . . .	936
Casa Branca—Alcácer . . . . .	22
Lagos—Aljezur . . . . .	20
Régua—Lamego . . . . .	1.501
Rio Maior . . . . .	58
Louzã—S. <sup>ta</sup> Comba . . . . .	27
Lamarosa—Tomar . . . . .	850
Vale do Tamega . . . . .	1.409
Vale do Lima . . . . .	840
Barreiro—Cacilhas . . . . .	6
Senhora da Hora—Trofa . . . . .	5
Officinas Gerais . . . . .	95
Coimbra—Arganil . . . . .	0,3
Linha marginal do Douro . . . . .	0,4
Aljustrel—Pomarão . . . . .	71
Lousã—Arganil . . . . .	0,3
Reguengos—Mourão . . . . .	47
Estradas de acesso . . . . .	61
Despesas gerais de construções . . . . .	113

Como se vê, foi grande a dispersão de recursos.

A verba de *Diversos encargos* compreende, em contos:

Encargos das instalações . . . . .	14
Encargos de empréstimos . . . . .	4.025

Numerosos mapas justificativos e gráficos minuciavam estes dados. Comparando-as com as dotações orçamentais, vemos que para uma receita de 28.700 contos, tem cerca de 6.700 de despesas e encargos financeiros, ficando pois 22.000 contos próximamente para construções, novas garantias de juros.

Há pois, disponibilidades para os encargos derivados de vários contractos da concessão.

É digna de louvor a zelosa gerência da Comissão bem como o seu proficiente relatório, cuja oferta agradecemos.

# O "DOLLAR" AMERICANO NO ESTRANGEIRO

**H**OUVE tempo em que o dollar para viajar pelo estrangeiro não precisava de visto no seu passaporte. Era um hospede bem-quisto onde quer que pretendesse instalar-se e muitas vezes a sua residência foi demorada em países estrangeiros. Depois da guerra adquiriu-se o hábito de o monopolizarem. Alguns anos depois da guerra foi moeda de valôr apreciavel, e o viajante não teve dificuldade que êle deixasse de ser recebido no Sul e Leste da Europa e no extremo Oriente como era na sua pátria. Um maço de notas de dollares americanos era o meio mais prático de penetrar em alguns países que se achavam desavindos.

Aquela situação perdeu-se, actualmente o dollar americano é uma mercadoria de valor flutuante, sujeita a verificação e exame constantes e «cotado» desfavoravelmente muitas vezes nos mercados estrangeiros. Tornou-se vítima de uma «epidemia cambial estrangeira» que nos últimos anos tem grassado tão poderosa e cruelmente por toda a parte. O seu valor actual é suspeito pela mesma razão que afecta outros valores monetários em circulação, deixando de converter-se em ouro, à primeira vista, mas também por causa dos conflitos mundiais levantados contra a depreciação do seu valôr e pelo conhecimento do nosso próprio govêrno que já se tem recusado a pagar os seus contractos pela forma, em que êles foram primitivamente estipulados.

Este receio quasi que inevitavelmente tem criado outros ácêrca da estabilidade e vitalidade da moeda e títulos em circulação. Não pôde negar-se que o crédito americano tem sido afectado seriamente nos últimos anos — é um facto. O primeiro choque violento que lhe foi vibrado sentiu-se quando as autoridades do nosso Sistema de Reserva e do nosso Tesouro aprovaram uma «inflação». A consequência imediata foi uma importante saída de ouro francês até então considerada como o mais seguro salvatério que poderia haver. Isto foi seguido de uma proclamação manifesta das nossas autoridades bancárias nos jornais (Janeiro 12, 1932) que a inflação tinha sido oficialmente decretada com força de Lei e isto deu origem a mais uma avultada saída de Capitais. Depois vieram as eleições em que a nação esteve quasi a

abandonar o padrão ouro durante o inverno antecedente (1931-1932). Finalmente, veio o encerramento de quatro dos nossos bancos, seguido pela recusa de resgatar as notas de ouro em reserva, e isto levou a sêr anunciado que a exportação de ouro seria proibida futuramente. Nenhum crédito no mundo poderia sobreviver tal choque, e de estranhar é que o dos Estados Unidos tenha sobrevivido. O dollar americano, que por muitos anos teve uma valorisação com o pêso ouro equivalente a 25.8 grãos, nove décimos de pureza (com a valorisação em prática depois de Setembro 1931 de \$3,20 a \$3.60 à libra esterlina e aproximadamente 3.94 centavos ao franco francês) perdeu quasi 20 por cento ou mais do seu poder de compra. Desde essa data, o valor dum dollar ou número de dollars necessários para a compra duma libra esterlina, dum franco ou dum marco, alterou-se rapidamente de semana em semana, de acôrdo às modificações políticas, condições económicas, e do comércio estrangeiro. Para aquêles que não comprehendem os princípios da significação de «cambio», a seguir damos uma explicação mais clara.

## O QUE QUER DIZER «CAMBIO»

Porque é que o dollar fluctua dêste modo? Esta pergunta é natural a todos os que pensam que o dollar ou qualquer unidade de dinheiro, apenas serve para a compra de mercadorias. Desde que pensem na relação que ha para com o metal, o caso é um tanto diferente. Se nós consideramos que o dollar papel tem o valor a 25.8 grãos pêso ouro com nove décimos de pureza, assim é fácil de comprehender as variações a que está sujeito êste pedaço de papel para ser convertido em metal, ou quando tiver de sêr trocado por outros pedaços de papel que se supoêm representar o metal. A libra esterlina, por exemplo, antes da Gran-Bretanha abandonar o padrão ouro em 1931, quer dizer desde que ela se recusou a converter os seus pedaços de papel, chamados libra esterlina, em ouro à razão de 123.27 grãos de ouro 916.6 miléssimos de pureza em troca de dollars (papel) nas proporções representadas pela quantidade de ouro que êles valiam. As proporções neste caso fôrão de 123.27 grãos x 0.9166 dividido por 25.8 grãos x 0.9 ou apòximadamente 4,866 dollars por libra esterlina. Depois que a Gran-Bretanha se recusou por mais tempo em converter a libra esterlina em ouro, o seu valor em dollars variou de acôrdo com as probabilidades de uma futura conversão.

Quando os Estados Unidos abandonaram o padrão ouro recusando-se a converter o seu papel em ouro, a libra esterlina trocada em dollars, passou a ser representada pelas possibilidades da sua futura conversão em ouro. Entretanto, cada pedaço de papel (libra ou dollar) continuarão a sêr



trocados pela mercadoria necessária ao consumidor. A libra comprará lãs inglesas ao preço fixo pelas condições de produção e câmbio na Gran Bretanha. O dollar trocará por algodão em bruto aos preços fixados pelo custo de algodão, variáveis pelas condições temporárias, da oferta e da procura. Nestas condições o valôr da libra em relação ao dollar pode considerar-se como a média de igualdade entre os preços dos tecidos de lã e o algodão em bruto. Assim, se 70 libras (pêso) de algodão em bruto valem \$3.50 e se uma jarda de pano de lã em Bradford, Inglaterra, vale uma libra esterlina, pode considerar-se que quando o algodão e o pano têm ofertas no mercado equivalentes a estes valores, uma libra esterlina será trocada por \$3.50, porque estas figuras representam os valores relativos aos consumidores nos dois países.

### «BALANÇO DO TRÁFEGO»

Esta descrição é meramente comparativa. Claro está que em nenhuma época a troca de mercadorias se efectivou pela forma acima mencionada. Para quasi todas as mercadorias existem substitutos, e portanto os limites de preços são facilmente determinados, o que impede por completo a procura de determinados artigos. De facto, no comércio actual o dinheiro opera como medianeiro da troca ou permuta, o que praticamente equivale a determinar a procura da mercadoria. e portanto o seu valor é-lhe atribuído pelo valor da moeda e não inversamente. Ao lembrarmos-nos que tanto a libra papel como o dollar papel não tem mais utilidade do que a de adquirir mercadorias a situação apresenta-se claramente debaixo de perspectiva real, e conseqüentemente a paridade entre as duas moedas é determinada pela lei da oferta e da procura.

Na vida actual, o poder de compra e venda é absolutamente determinado pela quantidade e valor dos pedidos e ofertas feitas ente dois países e comparados entre si. Noutras palavras, as mercadorias são entre si, transacionadas em conjunto através da engrenagem «dinheiro e sistema bancário». Desta comparação temos o balanço do tráfico. Isto significa que o número de quantias um sobre o outro, excede ás quantias desta. Em acôrdo um ou outro, em excesso poderá haver um balanço favorável ou desfavorável, pelo modo de ver do negociante em ambos os casos. Quando o país tem mais a dar que a receber, e conseqüentemente o balanço assim é favorável, ha uma tendência para oferecer pequenas quantidades de mercadoria pelo dinheiro do país devedor, e vice-versa quando o balanço é desfavorável, ha uma tendência a fazê-la oferecer numa quantidade de mercadoria pelo dinheiro do então país credor. Isto sendo certo, deverá sempre haver uma alta taxa de cotação para

mercadorias dum país que tem muitos débitos a receber. Desde que os Estados Unidos foram por muitos anos crédores doutros países tanto pelas suas vendas anuais de mercadoria como pelas remessas anuais de juros e dividendos, deveria fazer habitualmente, o pagamento exacto em outro ao pêso total do dollar, sem importar que os outros países tivessem de pagar na sua moeda corrente para obter o ouro do que os dollars são feitos. Desde que os Estados Unidos abandonaram o estalão ouro presumidamente poderia fazer o pagamento de qualquer soma pelo seu dollar até à soma representada pelo valor do ouro do seu dollar.

No diagrama que acompanha esta exposição fornece uma discriminação gráfica da quantidade de dinheiro americano requerida para a compra das três principais moedas correntes estrangeiras antes e depois da data quando os Estados Unidos abandonaram o estalão-ouro. Anteriormente ao periodo de Abril último quando o abandono do ouro foi definitivamente considerado, havia uma estabelecida prática (com pequenas flutuações temporárias) em relação ao dollar e à moeda corrente estrangeira que foram mantidas na equivalência fixa do ouro pela amortização, tanto pelo ouro próprio, como pelas remessas e saques pagáveis em ouro. O marco e o franco mostram esta condição enquanto o curso da libra esterlina, reflete flutuações devido a não ter sido resgatado ou estabilizado. Depois de Março-Abril 1933, o valôr mais alto das unidades estrangeiras (o que significa a menor força do dollar para dominar dinheiro estrangeiro) verifica-se no aumento que representa o câmbio estrangeiro. A nossa acção dá-nos a possibilidade de comprar em menores quantidades mercadorias destes países estrangeiros. Naturalmente, pagam um maior número de centavos por trigo, milho, algodão e outros productos deste país, mas elles pagam o mesmo número de schelins, francos ou marcos por estas mercadorias. O resultado é fazer com que o dollar seja uma unidade de menos valôr para compra de mercadorias nos países estrangeiros; em outras palavras de reduzir o poder de compra do público americano num grau correspondente.

### PORQUE É QUE O DOLLAR É AGORA MAIS BARATO

Naturalmente, pelas mesmas razões já mencionadas deve ser verdade que um país com um balanço desfavorável esteja sujeito a baixar de valôr da sua unidade de moeda corrente, relativamente dito, e assim é usual e normal o caso quando não ha intervenção do curso natural dos acontecimentos. Ha muitos países que sentem que fazendo o valôr estrangeiro da moeda corrente baixar, poderão aproveitar uma vantagem sobre os seus

competidores, e portanto, querem vender a sua unidade por menores unidades da moeda corrente de outros países. Acreditam que em tal caso, se elles competem com estrangeiros para fazer uma oferta a uma encomenda de mercadorias de exportação, que é praticamente idêntico àquêl feito pelos seus exportadores, estes obterão o negócio se o estrangeiro poder comprar a sua moeda corrente a um desconto para o pagamento da sua factura. Elle dará, no pensamento deles, a encomenda ao país cuja moeda corrente poder ser comprada pelo menor preço.

Isto é um erro, mas por pouco tempo erá verdade, pela razão de que a concorrência entre países que exportam neste momento de baixarem preços entre uns e outros de fazer as suas respectivas moedas correntes «barato». Assim a Bran-Bretanha, por exemplo, estabeleceu ao chamado «fundos de igualisação» no Banco de Inglaterra, cuja missão é casualmente, talvez, de guardar a libra esterlina abaixo da sua antiga equivalência ao dollar, num modo de ver que para se fazerem, mercados de exportação fôsse mais facilmente absorvido pela Gran-Bretanha. Quando os Estados Unidos abandonaram o estalão-ouro, o dollar, ultimamente não era provável que pudesse ser regastado em ouro, e por esta razão, foi cambiado por esterlino à razão de \$3 por libra contra \$3,30, um pouco antes daquela data. A situação Britânica tem sido desfavorável a este desenvolvimento, e a equivalência dos fundos tem sido usada para evitar a depreciação maior do dollar. Daqui a tendência dos Estados Unidos estabelecerem um seu fundo de igualdade contra os ingleses e guardarem o dollar estável em cêrca de \$4 à libra, e assim as mercadorias americanas poderão dominar em concorrência productos similares de outros países; afim que os nossos clientes tomarão mercadorias em vez de nos pagar em ouro ou dollars.

### QUEM PAGA O CUSTO DO CONTROLE DE CAMBIO?

Naturalmente a operação de controlar o câmbio, como fica dito, de fixar a unidade de moeda corrente—dollar ou libra—não é uma operação automática.

Leva-se a efeito oferecendo «remessas» como se diz tecnicamente, em qualquer logar necessárias a uma soma desejada de manter. Supondo, por exemplo, que os Estados Unidos resolvessem manter o dollar a \$4 a libra—deve-se então facultar ofertas àqueles que querem remeter para os Estados Unidos dollars àquela razão, e em qualquer tempo elles ofereçam libras esterlinas ou vice-versa devem fornecer aos americanos esterlinas ao preço fixado. Isto quer dizer que se não possuímos as remessas necessárias, temos que comprá-las.

Alguém deve fornecer as quantias com a qual podemos comprar, e então se houver perda devido ao câmbio na força de compra do dollar, ou do papel com relação ao dollar, aquela pessoa ou instituição tem que perder forçosamente. A fixação de câmbio durante a guerra custou aos aliados aproximadamente um bilião de dollars por ano, por causa da diferença entre a quantia pela qual nós fornecemos francos, libras e outras moedas, correntes àquêles que as necessitavam e ao nível em que nós as compramos àquêles que as tinham em mão, comparada aos preços com que nós depois liquidámos as nossas obrigações e cumprimos todos os contractos dispondo de papel. Não é certo que teremos de incorrer a tão grande perda no presente momento, mas há uma possibilidade—que pode ser materialmente aumentada se houver inexperiência.

### ESTABILIZAÇÃO DA MOEDA CORRENTE

Um dos deveres da Conferência Económica Internacional que se reúne neste momento, diz-se que é para o fim da estabilização das unidades de moeda corrente e das suas relações—fazendo-as câmbiar em futuro em um valor fixo e sem variações. Naturalmente o único modo é determinar num peso ouro ou em qualquer outro metal que possa ser tomado como base permanente de liquidar obrigações entre os países.

Quando isto é realizado, as variações de câmbio serão um dos riscos ordinários do negócio, particularmente do negócio internacional, suportados estes por homens de negócio, como também todos os outros riscos. Alternativamente é o plano dos bancos principais de muitos países sempre guardarem as suas respectivas moedas correntes—dollars, libras e francos convertidos entre si a valor fixo. Hoje, naturalmente não ha em relação valor fixo, entre o dollar e libra, porque ambos não são pagáveis em ouro, se a estabilisação é tomada, o dever dos bancos principais, é de pagar em tais pesos de metal como poderá assim ser determinado, ou então de prover à moeda corrente nas somas necessárias de liquidar balanços internacionais. Se este plano for adoptado poderá nas análises finais acontecer o caso de vários países tenham de assumir o controle de compras estrangeiras e das vendas de mercadorias e ainda das remessas aumentadas. Este é o plano seguido pela Alemanha, como exemplo. Isto é um método dispendioso que não satisfaz, e deseja-se que em vez de qualquer outro recurso, as nações se fixem sobre o peso de metal a representar as suas unidades e emprehando-se em fornece-lo quando necessário, quer dizer, em voltar ao metal e presumidamente ao estalão-ouro, visto que a despeito dos erros, o

# PART E OFICIAL

## Presidência do Conselho

Rectificação ao decreto-lei n.º 22.789, que regula a cobrança das receitas e fixa as despesas do Estado para o ano económico de 1933-1934.

### Decreto-lei n.º 22:827

Determina que as empresas, sociedades ou firmas, comerciais ou indústrias, singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, que exerçam a sua actividade em qualquer parte do território continental só possam ter ao seu serviço empregados de nacionalidade portuguesa, sem prejuízo dos empregados estrangeiros legalmente existentes na presente data nem das cláusulas de reciprocidade ajustadas entre Portugal e outros países.

### Decreto-lei n.º 22:873

Desintegra do Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura os serviços respeitantes à produção agrícola, os quais passam a constituir o Ministério da Agricultura — Determina que o Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura passe a denominar-se Ministério do Comércio e Indústria e extingue o Sub-Secretariado de Estado da Agricultura.

## Presidência da República

### Decreto n.º 22:874

Exonera os drs. Albino Soares Pinto dos Reis Júnior e Gustavo Cordeiro Ramos e o engenheiro Sebastião Garcia Ramires, respectivamente, de ministros do Interior, Instrução Publica e Comércio, Indústria e Agricultura.

### Decreto n.º 22:875

Concede ao dr. Leovigildo Queimado Franco de Sousa a exoneração de Sub-Secretário de Estado da Agricultura.

### Decreto n.º 22:876

Nomeia o capitão Antonino Raúl da Mata Gomes Pereira, o professor da Universidade do Porto, dr. Alexandre Alberto de Sousa Pinto, o engenheiro Sebastião Garcia Ramires e o dr. Leovigildo Queimado Franco de Sousa, respectivamente, ministros do Interior, da Instrução Publica, do Comércio e Indústria e da Agricultura.

estirão é ainda o maior successo na prática como se tem experimentado. Se nós desvalorisássemos o dollar reduzindo-o ao pêso do ouro que contém, seria isso um presente a todos os nossos devedores estrangeiros que determinaram pagar-nos em bons dollars do pêso antigo. Isto poderá sêr um modo conveniente de reduzir os débitos estrangeiro cujo cancelamento se pretende.

O câmbio é um assunto complexo porque representa relações complexas. O melhor modo de simplifica-la é pagar o que nós devemos e receber o que os outros nos devem numa média específica de câmbio. Poderá sêr politicamente difícil seguir este plano histórico, mas será o país prudente e de melhor resultado final.

# HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Agosto de 1895



## Os Caminhos de Ferro Vicinaes

O estabelecimento de uma rêde de caminhos de ferro vicinaes é certamente um dos meios mais efficazes de desenvolver a agricultura, a industria e o commercio do nosso paiz.

Sob este ponto de vista, todas as linhas são uteis; e não se pôde deixar de dizer que o projecto de M. Baère, descripto nos n.ºs 131 e 132 d'esta Gazeta, é o mais completo possivel.

Entretanto é necessario que os capitaes empregados em tão grande empresa sejam sufficientemente remunerados, pois que estes capitaes tambem fazem parte da riqueza publica, e a sua perda total ou parcial affecta sempre mais ou menos profundamente o estado economico do paiz.

A primeira condição a satisfazer é, pois, construir barato; e isto consegue-se até certo ponto, aproveitando o leito das estradas ordinarias, á semelhança do que se tem feito em França, na Belgica e outros paizes.

A segunda condição a satisfazer é a da capacidade de transporte.

Se a linha não der sahida ás mercadorias que affluem ás suas estações, como succedeu ao caminho de ferro Larmanjat, o capital é perdido, qualquer que seja a economia da construção.

Dar-se-ha fatalmente este ultimo caso na execução do plano de M. Baère, ou outro semelhante, se se assentarem as linhas nas rampas de 5 e 6 por cento das nossas estradas ordinarias, onde, infelizmente, são muito frequentes.

As linhas economicas francezas dos departamentos de Sarthe e Loie-et-Cher não tem rampas superiores a 30 millimetres.

M. Sampité diz mesmo que a inclinação de 30 millimetres não convém senão quando o rendimento é igual ou inferior a 3:000 francos; e que para um rendimento de 4:000 a 5:000 francos é necessario adoptar a inclinação de 20 a 25 millimetres.

M. Leyque («Encyclopédie des Travaux Publics») é da mesma opinião. Diz que as rampas de 30 a 40 millimetres não convem senão para receitas de 1:000 a 3:000 francos.

O mau resultado do caminho de ferro de Alcanena pôde ser attribuido, em grande parte, na minha opinião, ás rampas de 50 millimetres que elle apresenta em quasi toda a sua extensão.

E' pois indispensavel reduzir a 25 ou 30 millimetres todas as rampas superiores das nossas estradas ordinarias se se quiser evitar o desgosto de possuir linhas que não transportam as mercadorias.

Esta redução será em geral muito dispendiosa, e muitas vezes inexequivel; mas em taes casos é de toda a prudencia deixar continuar as carroças e os carros de bois a fazerem pacificamente os transportes.

## FIGURAS DO PASSADO

IV

## MARQUÊS D'ÁVILA E DE BOLAMA

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

No número de 16 de Junho último desta Revista e nesta secção, escrevi sobre o preclaríssimo favelense, Duque d'Ávila e de Bolama. Cabe agora falar no imediato representante do Duque.

Nada melhor tenho a fazer do que reproduzir, e arquivar aqui, o que, em Abril de 1917, escrevi acerca dessa nobre figura.

Solicitado, com instância, nessa data, pelo grande jornalista e grande caracter, meu velho, sempre lembrado e saudoso amigo Moreira de Almeida, para eu, como açoreano e amigo pessoal do Marquês, dizer o que é que pensava e sentia a seu respeito, para ser publicado no seu jornal *O Dia*, da sua superior Direcção, no trigéssimo dia do passamento deste titular; gratamente acedi, e no dia 17 do mesmo mês e ano, antecipadamente um dia, publicava o seguinte:

Passa hoje o trigéssimo dia do falecimento d'este ilustre açoriano, eminente cultor da ciência e das belas letras, e verdadeiro homem de bem.

Á sua memória, saudável e querida, e pela velha e constante amizade que nos ligava, devo eu, e quero sagrar, esta modesta, mas sincera e grata homenagem, que me não foi possível render no dia próprio; mas que não menos apropósito vem n'este dia, e porventura com mór utilidade, por poder agora corrigir erros, preencher lacunas, rectificar dados e datas, que uma *reportagem* célere, da última hora, sem tempo nem oportunidade para averiguações seguras, fácil e perdoável é deixar escapar.

— Figura de destaque, muito apreciada e querida na *élite* da nossa sociedade, onde contava numerosas simpatias e sinceras amizades, conquistadas pelo seu porte distinto, esmerada educação, fino trato, extrema amabilidade, humor equal, bondoso coração e nobilíssimo caracter, o Marquês d'Ávila e de Bolama deixou aí um vacuo impreenchível, e fundas saúda les.

— Intelectual superior, — com uma vasta e variada illustração militar, geodésica, histórica, científica e litterária, captivante palestrador, sempre interessante, anecdótico, erudito — era simultaneamente encantadora e util a sua convivência, os seus deliciosos *cavacos*, em que algo sempre se aprendia, ou fosse factó histórico, ou anecdota diplomática, ou noção científica ou lição moral.

Agora, ao recordar-me, e com que saúde, de tantas d'essas palestras, verifico quanto se lhe adequa este belo conceito de Miguel Masson no seu *Eloge de Saintine*: «L'homme fut encore supérieur à ses œuvres: Leurs plus charmantes lumières sont à peine un reflet du rayonnement de son âme.»

— Robusto e vigoroso no corpo, forte e enérgico na alma, foi sempre, em toda a sua vida tão cheia e tão útil, verdadeiro homem de acção, trabalhador infatigável, detestando a ociosidade e a moleza, que os seus haveres lhes permitiriam, e em que tantos malbaratam as suas faculdades, delapidam a sua saúde e consomem a sua vida.

Trabalhou sempre; trabalhou até quasi ao seu ultimo momento, ao seu derradeiro suspiro, deixando valiosa obra inédita, destinada certamente a ser póstuma, pela terna solicitude e estremosissimo affecto da sua nobre e dignissima Esposa.

Todas essas peregrinas qualidades, todos esses fecuados actos, revelam as suas raras virtudes, roborando o conceito de Horácio:

— *Ceruntur in agendo virtutes.*  
É por actos que a virtude se patenteia.

Sobrinho, querido como filho, e herdeiro do nobre Duque d'Ávila e de Bolama, e continuador dos seus méritos e virtudes e usando o mesmo nome — Antonio José d'Ávila — nasceu, como ele, na linda cidade da Horta, capital do districto e da formosa e pitoresca Ilha do Fayal, uma das nove valiosas perolas do Arquipelago açoriano, a 7 de Novembro de 1842. Tinha, pois, 74 annos completos de idade à data do seu passamento, no dia 18 de março ultimo, na sua casa na antiga rua do Duque de Bragança, n.º 20.

Era filho legitimo de D. Maria Leonor d'Almeida Avila, esposa e mãe modelar, e de Manuel José d'Ávila, irmão do Duque, e cavalheiro de culto espirito, primoroso tracto e distincto porte, que ainda tive o prazer e a honra de conhecer e apreciar,

— era eu então muito novo — n'aquella cidade, onde ele exercia com proficiência e lustre o cargo de director da Alfandega.

Depois de haver tirado, com rara distincção, os preparatórios no Lyceu Nacional da Horta, veiu para Lisboa, em 1860, onde completou esses preparatórios, e se foi matricular na Universidade de Coimbra, onde tomou o grau de bacharel em matemática.

Abraçando a carreira militar, assentou praça em 1866, e tirou, com muita distincção, o curso do Estado Maior, sendo, successivamente promovido a *alferes* em 15 de Janeiro de 1868, a *tenente* em 19 de Janeiro de 1870, a *capitão* em 29 de Julho de 1873, a *major* em 31 de Outubro de 1884, a *tenente-coronel* em 14 de Maio de 1890, a *coronel* em 30 de Dezembro de 1893, e, finalmente, a *general* em 6 d'Agosto de 1906.

Em 1 d'abril de 1870, — com guia da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, onde estava empregado — entrou, como adjunto, para o serviço da Direcção dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos, Hydrográficos e Geológicos do Reino; e — tirante seis mezes, que se conservou no Comando Geral do Corpo do Estado Maior, onde foi mandado apresentar com guia de 21 de julho de 1885, a fim de satisfazer o disposto no art. 17.º do decreto com força de lei de 30 de outubro de 1884 — seguiu toda a sua brilhante carreira n'esses Serviços Geodésicos e Topográficos, sendo, successivamente, nomeado: chefe da primeira secção da Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos, por decreto de 11 de fevereiro de 1897; Director dos Serviços Geodésicos, pelo art. 7.º do decreto de 28 de dezembro de 1899, que creou essa Direcção; e Director Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos, por decreto de 7 de novembro de 1901, cargo que exerceu até à queda do regimen monárquico.

N'esses elevados cargos prestou muitos e relevantissimos serviços, já com as suas largas iniciativas, já dirigindo trabalhos importantes, já publicando valiosas obras, que adiante indicarei, e que foram, e continuam sendo, muito apreciadas e laureadas, pelos competentes, no paiz e no estrangeiro, já tomando parte, como representante de Portugal, em quatro importantes e notaveis *certamens geodésicos*, onde fez valiosas communicções scientificas, e entra em importantes debates, prelustrando o seu nome e enaltecendo e honrando o seu querido Portugal.



Marquês d'Ávila e de Bolama

Foram esses *Certamens*: Congresso Geodésico, de Berlim — Portaria de 2 d'outubro de 1886; Conferência da Associação Geodésica Internacional, que se reuniu em Nice, em 21 d'outubro de 1887 — Portaria de 22 de setembro d'esse anno; Conferência da mesma Associação, que se reuniu em Salsbourg, no dia 17 de setembro de 1888 — Portaria de 4 do mesmo mez e ano; e Conferência da mesma Associação, que se reuniu em Fribourg, em setembro de 1890 — Portaria de 21 de agosto do mesmo anno.

Por decreto de 31 de janeiro de 1905 foi-lhe concedida a categoria de Inspector da Secção de Obras Públicas do Corpo de Engenheiro Civil, por equiparação com o engenheiro chefe de 1.ª classe Augusto Luciano Simões de Carvalho; e, por despacho de 17 de julho de 1911, foi promovido a inspector Geral da mesma Secção, por equiparação com o referido engenheiro. Entrando muito novo na política, primeiro como *avilista*, e depois como *regenerador*, ainda em vida de seu tio, e com assentimento d'este, foi deputado às côrtes nas legislaturas de 1875-79, 1880-81, 1882-84 e 1884-89; par do reino electivo, pelos districtos do Porto e de Villa Real, em 1890 e 1894; e par do reino vitalício, por carta régia de 1 de abril de 1901.

Por decreto de 2 de setembro de 1901 foi nomeado presidente da comissão administrativa da Camara Municipal de Lisboa, quando dissolvida esta, sendo presidente o falecido primeiro conde de Rastello.

Pelos seus relevantes serviços, prestados n'essa importante e espinhosa commissão, foi condecorado por El-Rei com a Gran-Cruz de Nossa Senhora da Conceição de Villa Viçosa.

Sendo presidente d'esta Camara, e quando da visita a Lisboa do Rei de Inglaterra, Eduardo VII, foi por este agraciado com a Comenda de Grande Official da Ordem da Victoria de Inglaterra.

Exerceu tambem o cargo de Provedor dos Asylos Municipaes, tendo sido verdadeiramente modelar a sua administração.

Após o falecimento de seu illustre tio, El-Rei D. Luiz conferiu-lhe, em 1881, o titulo de *Conde*; e em 1903, por occasião da visita a Portugal, do Rei de Hespanha, D. Affonso XII, El-Rei D. Carlos elevou-o a *Marquês d'Avila e de Bolama*.

Além d'aquelas duas condecorações, tinha mais as seguintes:

— Comendador da Ordem de Christo; Official de Legião d'Honra, de França; Grande Official de S. Bento de Aviz; Gran-Cruz de Izabel a Católica, de Hespanha; Gran-Cruz da Ordem do Mérito Militar, de Hespanha; Medalha Militar de Ouro, de Comportamento Exemplar.

Pertenceu à antiga e nobre Academia Real das Ciências de Lisboa; e a outras Academias estrangeiras.

(Conclue no número seguinte).

## Linhas estrangeiras

**ALEMANHA** A Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães, que tem à sua disposição a soma de 560 milhões de marcos, pensa gastá-la da seguinte maneira: obras de super-estrutura, 155 milhões de marcos; conservação e reparação do material circulante, 55 milhões; conservação e renovação dos estabelecimentos, 70 milhões; conservação e renovação de máquinas, 11 milhões; compra de locomotivas e vagões, 78 milhões; aquisição de camionetas, 15 milhões; conclusão de construções começadas e continuação da linha norte-sudoeste, 126 milhões.

Estes trabalhos, classificados gigantescos, occuparão, 250 mil operários.

**BRASIL** Segundo se noticia, o praso para a construção das obras de electrificação do Caminho de Ferro Central do Brasil

será de trinta meses, a contar da aprovação da proposta, para os serviços até ao suburbio de Deodoro e, em seguida, 13 meses para a conclusão dali até Santa Cruz e Barra do Pirahy.

Nenhum pagamento se fará por ocasião da assinatura do contracto, devendo ser a primeira parcela paga no fim do primeiro ano da execução das obras.

O preço constante da proposta preferida é de 2.878.733 libras mais 7.494 contos de réis papel. Tudo convertido em moeda nacional, ao câmbio da data da apresentação da proposta, corresponde a 140.000 contos, que deverão ser pagos da seguinte forma: 20.000 contos no fim do primeiro ano, 30.000 contos nos dois seguintes e 32.000 nos dois últimos, incluindo os juros que porventura forem computados pelo atrazo dos pagamentos em relação ao valôr das obras e fornecimentos realizados. Entretanto, nos termos do despacho do ministro da Viação, a forma de pagamento poderá ser ainda mais suave, mediante entendimento com a empresa contratante.

—Anuncia-se que a firma inglesa Metropolitan Vicker's tem já um contracto provisório, no valôr de três milhões de libras, para a electrificação da linha férrea do Rio de Janeiro a São Paulo.

## ITÁLIA

Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano que exploram as linhas do Continente à ilha Sicilia, quer por Villa San Giovanni a Messina, quer por Regio Calabria a Messina, querendo efectuar este serviço com a mais moderna rapidez, construiu novos ferry-boats, dos quais um comporta três vias com um comprimento total de 268 metros, podendo transportar um comboio com 28 vagões de mercadorias ou um com doze carruagens de bogies.

É o vapor mais rápido da Europa para o transporte simultâneo de mercadorias ou passageiros, pois que excedeu nas experiências 17 milhas de velocidade.

É um serviço interessante que certamente barateará o tráfego, se atendermos a que se evita trasbordos e que diminuem os prazos de entrega.

**MANDCHURIA** O communicado publicado depois da reunião plenária da conferência russo-mandchu, que durou mais de cinco horas-declara que os representantes da U. R. S. S. e da Mandchuria apresentaram propostas em que expõem os seus pontos de vista, relativos aos assuntos do norte d'este último país. Estes pontos de vista serão objecto de discussão, numa próxima reunião plenária que se realizará brevemente. Consta que há divergência nos termos das propostas, mas julga-se que as dificuldades não são invencíveis.

Segundo o relatório fornecido pela embaixada soviética, a U. R. S. S. está pronta a ceder os seus direitos ao Caminho de Ferro Oriental Chinês, contra o pagamento de 210 milhões de rublos.

# TERRAS PORTUGUESAS

Deambulação por Coimbra  
e seus arredores

regresso a Sintra — o jardim  
de Portugal

## II

Pelo Dr. JACINTO CARREIRO

A Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro vêm prestando ao país um serviço utilíssimo com a organização de combóios-mistério e de recreio.

E assim se têm constituído itinerários sob tantos títulos interessantes e proveitosos a quem, antes de sair para terras estrangeiras, reconhecer que deve começar por visitar o seu país.

Uma viagem\* a Coimbra, à cidade do Mondego e seus arredores, constitue um passeio admirável, de proveitosos ensinamentos.

Mesmo em matéria de assistência, Coimbra oferece aspectos que se torna oportuno focar.

Aconselhamos até, a quantos hajam deliberado visitá-la, que não esqueçam, entre outras, essa obra de assistência infantil, interessantíssima, que é o «Ninho dos Pequeninos».

Instalado em um edifício que exteriormente nada diz, que não nos faz adivinhar nem presentir o encanto que nos emociona quando depois o visitamos detidamente — o Ninho dos Pequeninos é iniciativa, crêmos, da Junta Geral do Distrito, a cuja Comissão administrativa vem presidindo há muito tempo o Professor ilustre da Faculdade de Medicina Doutor Bissaia Barreto.

Alí se recolhem, preservando-as do contágio ou da degenerescência, os filhos, até à idade de 3 anos, dos alcoolicos, dos loucos, dos sifilíticos, dos tuberculosos, etc.

Dia a dia visitadas pelo seu médico assistente e director clínico — o Doutor Luiz Raposo — as crianças são permanentemente assistidas de amas e de enfermeiras, que as tratam e delas cuidam com tanto disvêlo, com tanto carinho, que por momentos as supuzemos as próprias autoras de tôda aquela «ninhada»...

É que não deixou de atender-se ao menor detalhe, a tudo aquilo que interessa ao desenvolvimento físico e à formação moral dos pequeninos, a tais minúcias se havendo descido que a exclamação e a surpresa surgem espontâneas a cada passo, impressionando o visitante e obrigando-o a meditar na acção que o homem pode desenvolver a favor do seu semelhante.

Póde, não; deve e precisa desenvolver para me-

lhorar a sua própria condição, e para impedir que o depauperamento e a miséria alastrem mais ainda.

Sobretudo em Coimbra, onde — mercê de tantas e tão diversas circunstâncias! — a prolificação vem acompanhada quasi invariavelmente de misteriosos e insondáveis destinos, uma instituição desta ordem, atinente à guarda e protecção de pequenos seres abandonados uns, votados à mais cruel sorte outros, constitue sem duvida uma realização eminentemente humanitária e feliz, é bem a observação d'uma necessidade instante e um dever social inteligentemente cumprido.

Defender a criança, e melhorar a sua saúde física e moral, é preparar para ela e para os vindouros, nossos filhos ou filhos dos nossos amigos e parentes, um ambiente sadio, no qual os homens fortes serão a maioria, e os cidadãos prestantes e valorosos não serão a excepção.

E para o conseguir não conhecemos processo mais eficaz que o de afastar a criança do meio conspurcado ou doentio em que foi gerada ou em que vive, e depois entrega-la aos cuidados sérios e vigilantes de amas e de enfermeiras, sujeita-la necessariamente ao exame consciencioso de médicos especializados, e aguardar que a cura se verifique ou que o mal deixe de fazer novas vítimas.

Este aspecto, que é novo em Coimbra — cidade de tradições históricas cheias de encanto, que os poetas têm enaltecido e se encontram memoradas em numerosos logares — carece de ser divulgado, precisa de ser imitado e seguido, estudado e experimentado por tantas outras terras portuguesas onde a assistência infantil é completamente ignorada.

Visite — quem não teve ainda a ventura de admirar as belezas arquitectónicas da velha cidade universitária e os seus logares de evocação e de saudade, — a Biblioteca, o Paço das Escolas, o Penedo da Meditação, o Choupal, a Lapa dos Estes.

Mas reserve também meia hora para percorrer as instalações dessa obra admirável de ternura e de verdadeiro sentido patriótico — que é o Ninho dos Pequeninos, ali à Estrada dos Jesuítas.

Ao terminar a visita o seu desejo seria... deixar lá todo o dinheiro que trouxer no bolso.

\* \* \*

Outra surpresa, e outro motivo de encanto vai o visitante encontrar — e melhor ainda quem por Coimbra tenha andado há 15, há 20 anos, e lá não tenha ido desde-então — no formosissimo Parque da Cidade, obra d'um só homem — póde dizer-se — porque só a vontade inquebrantável do Dr. Manuel Braga, seria capaz de arrostar com tanta descrença, vencer tantos obstáculos e derruir tão grande obstruccionismo.

Recordamos ainda, talvez com alguma saudade, as chufas e as chalaças que corriam e alvejavam de preferência a benemérita Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra, génese porventura do movimento bairrista que a transformou e urbanizou.

O que era d'antes sitio inacessível e abandonado, é hoje possivelmente o primeiro parque público do país.

## BIBLIOGRAFIA

## OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Venho cumprir o prometido, no final do meu anterior artigo: justificar, plenamente, os meus justíssimos conceitos acerca do recente e notável *Livro de Elegias* do inspirado Poeta Dr. José Coelho da Cunha.

Os distintos predicados, que lhe descorti e assinaei, logo se revelam e esplendem no *Prologo*:

Livro das Elegias!

Rosário de saudades que desfilo!  
São as saudades no meu peito um rio  
Que se afoga no mar todos os dias,

Que vai morrer no mar do esquecimento  
Que alastra e alega o coração do vulgo.  
Que veleidade a minha quando julgo  
Defender folhas secas de um mau vento!

Vem o progresso e ao uso antigo vence-o;  
E nós, que ainda temos na lembrança  
O que amámos e vimos em criança,  
Choramos, soluçamos em silêncio.

Depois desfia, nos versos seguintes, o rosário das suas saudades de cousas do passado, de todo extintas, ou quasi extintas, e exclama doridamente:

Meu Deus! com grande mágoa eu hoje digo  
Que a velha tradição vinda até nós  
— Herança gasta, herdada dos avós —  
Tudo acabou do Portugal-antigo.

E remata com este original fecho:

Livro das Elegias!

Suas páginas tristes estão cheias  
De visões e lembranças de outros dias.  
Leitor! fecha este livro! Não o leias!

Segue-se, numa divina inspiração, a admirável *Elegia das Procissões*:

Havia procissões, antigamente,  
Nas cidades e aldeias portuguesas  
Tomando parte nelas toda a gente  
Com promessas devotas e com resas.

O tempo, a pouco e pouco, destruindo  
Os usos e o antigo ritual,  
Foi-nos tirando o que de bom e lindo  
Havia neste lindo Portugal.

E descrevendo, em versos modelares, de vária métrica, perfeito ritmo, rima rica, e profundos con-

ceitos de filósofo e de crente, tem passagens luminosas, como estas:

— Anda, ajoelha-te, meu filho,  
Diz a mãe ao ver que passa,  
Num andor cheio de brilho,  
A Virgem «cheia de graça».

Quando á imagem de Jesus  
Chega a vez na procissão,  
As almas sobem á Luz  
E os olhos descem ao chão.

Vem a custódia! É um sol  
Doirando as almas de crença.  
Quem há que melhor console  
Do que a fé profunda, imensa?

E fecha, com chave de ouro puro, esta divina *Elegia*:

Mas porque a tal devoção  
Tanta gente ali acode?  
Apenas por gratidão  
Ao Senhor que tudo pode!

\* \* \*

Na impossibilidade absoluta de — para não alongar demais este artigo — referir-me a todas as várias e diversas *Elegias*, aludirei, por fim, ainda a tres, em que rebrilham o pensador, o filósofo, o educador e o moralista.

Assim, na deliciosa «*Elegia do Pudor*»:

— De olhos no chão, nas faces um rubor  
De ingénua timidez, quasi infantil,  
Uma ruga na testa, como um til,  
Assim é que era dântes o pudor.

Havia na mulher tanto mistério,  
Cativante, invencível, tentador!  
Era o casto perfume dessa flôr  
Do Jardim da Ilusão sublime e etéreo.

Defendiam o corpo dos olhares,  
Escondendo-o nas dobras dos vestidos  
Fechados, pouco justos e compridos,  
Como honestos refúgios tutelares.

Ensinavam-no ás filhas, desde o início,  
As mães, com um intuito de defesa;  
Mostram-lhes hoje a vida sem beleza  
Que as leva tantas vezes para o vício.

Infelises crianças que já têm  
Alma idea da vida clara e crua,  
E o desgosto de verem quase nua  
E tentadora e provocante — a mãe!

Mulheres que hoje excitam o desejo  
Na mais banal e fria realidade!  
Meu Deus este impudor faz-me saudades  
De quando a realidade era ter pejo!

Benditas sejam aquelas  
Mulheres que ainda têm  
As qualidades tão belas  
Que deve ter qualquer mãe!

Bemditas essas donzelas  
Que ainda resguardam bem,  
Como fortes cidadelas,  
O pejo, que os mais contém.

Bemdito o vosso pudor  
Tão ingénuo, tão bonito,  
E bendito o vosso amor!

— Na bela e moralisadora *Elegia das Tranças* :

Sonhara das tranças louras  
Que usas cabelos compridos,  
Lembrando ainda as senhoras  
Que havia nos tempos idos;

Senhora das louras tranças,  
Quer erri ladas, quer sóltas,  
Como as traseem as crianças  
Em fartas ondas revoltas;

Bem hajas, porque não cortas  
A moldura do teu rosto!  
Com a moda não te importas,  
Dando essa prova de gosto.

Quantas mágoas me consomem,  
Quando vejo, com tristeza,  
Que a mulher tenta ser homem,  
Perdendo toda a beleza.

Pois se eu vi, em plena rua  
Certa mãe, levando um carro  
Com uma filhita sua,  
A fumar o seu cigarro!

E quando ás vezes comparo  
A linha actual feminina,  
Lamento que seja raro  
Ver uma senhora fina . . .

Senhora das tranças louras,  
Que tens cabelos compridos,  
És como as lindas Senhoras  
Que havia nos tempos idos.

Fecha o livro por emocionante e brilhantíssima  
*Elegia de um Rei — D. Manuel II* :

Quero cantar-te e chorar-te  
Em versos muito singelos,  
Com mais coração que arte,  
Mais sentidos do que belos;

Mas versos bem portugueses  
Como tu eras, tal qual,  
E em que fala muitas veses  
A alma de Portugal.

Rei pela graça de Deus  
E por destino da sorte,  
Rei por desgraça dos teus  
Depois da trágica morte;

## AUGUSTO CUNHA

A *Gazeta* conta mais um colaborador, o escritor humorista Augusto Cunha, bem conhecido do publico lisboeta, e dos mais valiosos da moderna geração.

Augusto Cunha que apareceu em 1913, de braço dado com António Ferro, é um jornalista da velha guarda, cuja obra o nosso publico admira e estima.

Prosador moderno, nervoso, irriquieto, autor de meia duzia de livros, o seu nome não necessita de especial apresentação, ou de um cartão de visita a acompanhá-lo, a abrir-lhe o caminho. O publico está habituado a encontrá-lo nas colunas dos jornais, e deve-lhe alguns momentos de bom humor, alguns instantes de felicidade, e de sábia disposição. São raros os humoristas na nossa literatura. O português é um leitor exigente, difficil de comover ou de fazer rir. Augusto Cunha, escritor de requintada sensibilidade, conseguiu o milagre: fazer rir os seus leitores.

Há certos traços de semelhança entre Augusto Cunha e alguns dos humoristas inglezes. A graça e o humor não são procurados, reboscados, nascem naturalmente, do correr da pena. Na sua obra não são as palavras que denunciam o humoristas, mas certas situações naturais, veraniados à vida pelo seu espirito curioso e observador, analitico e crítico.

No próximo número da *Gazeta*, Augusto Cunha, iniciará um série de artigos, intitulados, «Portugal, grande país de turismo».

Os livros de Augusto Cunha? *Gentilmente e o que é mais, economicamente*, — por vezes «*Quási de Graça*» — poderá qualquer pessoa travar cordealissimas relações com qualquer dos livros de Augusto Cunha... na Parceria Maria Pereira, Rua Augusta 44 a 54...

Segue e traça, depois, comovida e eloquentemente, todos os passos da ridente mocidade e da ditosa vida de *Infante*, e da sua excruciante via sacra dolorosa de malogrado *Rei*; e termina:

Extinguiu-se a tua voz,  
Como o teu poder real;  
Mas mostraste a todos nós  
Como se ama Portugal!





# NEGOCIABILIDADE DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO

(Continuação do número anterior)

Do exposto, conclui-se que o detentor do título da direcção de referência, em virtude do direito de navegação interna exposta no parágrafo 72 alínea 3, é apenas um intermediário, o qual limita a sua acção sobre a mercadoria, somente após a sua chegada ao lugar de destino e da entrega II.

A sua função particular consiste exclusivamente em notificar a pessoa que detem o boletim original do carregamento. A direcção de referência para o direito de navegação interna alemã restringe-se unicamente a uma importância de facto o qual na melhor das hipóteses, comporta uma função nitidamente declarada. O titular da direcção de referência desempenha no direito de navegação um papel análogo (embora activo) ao da pessoa autorizada a receber as notificações jurídicas para uma das partes em litígio.

A lei admite somente a indicação duma direcção de referência no único intuito de ocorrer às dificuldades resultantes do desconhecimento do barco da pessoa que detem o conhecimento endossado.

Quanto ao barco, a direcção de destino não passa d'um lugar intermediário onde se podem obter informações, e concebido em termos tais que dê todas as garantias ao remetente, a respeito da pessoa que está de posse actual do boletim de carregamento. O titular da direcção de referência pôde designar o detentor do boletim de carregamento, mas não é obrigado a isso juridicamente pelo contracto de transporte. Se porventura se recusar a prestar informação acerca da pessoa em posse do boletim de carregamento, não poderá ser acionado pelo proprietário do barco nem ser constrangido por uma decisão ou sentença provisória do tribunal nem proceder a outras medidas tendentes à indicação do detentor do boletim. A compensação dos prejuízos eventuais resultantes da falta de informações fornecidas ao portador do boletim sucederão sobre o remetente ou destinatário nunca porém sobre o titular da direcção de referência. Em caso de recusa da parte d'este, de informações suficientes para esclarecer o caso de culpabilidade ou intenção de prejudicar o bateleiro ou uma outra pessoa interessada no contracto de transporte, tornar-se-a talvez responsável em razão d'um acto delictuoso d'acôrdo com os princípios gerais do direito civil, mas nunca no campo exclusivo de contracto de transportes.

Póde-se tornar responsável igualmente quando não se prestando a fornecer todas as indicações sobre o possuidor do libreto, este seu proceder esteja em opposição com os bons costumes e normas gerais, como seria se os usos comerciais obrigassem os comerciantes que operam no lugar de destino da mercadoria a prestar informações precisas em semelhantes circunstancias. Ainda nesta hipótese as responsabilidades estão fora do campo propriamente contractual dos transportes, e é ainda possível dentro d'estes princípios, justificar a negativa de informações precisas. Esta suposição verificar-se-ia todas as vezes que o titular da direcção de referência por motivo de

referendar anteriores, cortasse todas as relações comerciais com o proprietário do barco, que exige dados concretos. O direito alemão de navegação interna não permite ao bateleiro, portador da direcção de referência, formular reclamações que possam irresponsabilisá-lo em face do interessado no transporte. Os próprios termos da lei anteriormente citada excluem essa possibilidade. Além disso, não se conhece a existência d'uma prescrição que estipule uma responsabilidade contraída pelo titular da direcção de referência nas suas relações com o bateleiro. Em suma, o titular da direcção de referência não pode ser considerado como participante pessoal no contracto de transporte, do qual é apenas um órgão de referência.

Uma pessoa a quem incumbe simplesmente fornecer esclarecimentos não poderá de forma alguma considerar-se legal e validamente como um elemento real do contracto quer se trate do remetente ou do destinatário. As propostas feitas com vistas a esta possível interferência na discussão do título de transporte parecem perder de vista que as hipóteses perante as quais nos colocamos, são completamente diferentes tratando-se do direito de navegação interna, direito marítimo ou direito de transporte por caminhos de ferro.

No dominio do direito marítimo e de navegação interna as interrupções do transporte e os obstáculos ao tráfico não são tão frequentes como nos caminhos de ferro. Já expusemos na primeira parte d'este trabalho as causas gerais e os factos que os motivam (no navio a carga permanece intangível ou imóvel no seu curso).

Razões particulares de ordem jurídica conduzem as mesmas conclusões. Em primeira linha figura o direito de avaria o qual em matéria de transporte e de navegação interna confere ao transportador em face das várias eventualidades que ocorrem, na liberdade absoluta que lhe permite tomar todas as decisões que mais lhe aprouverem; ora isto não sucede no direito ferroviário. O direito de avaria abraça a maior parte ou a quasi totalidade das questões que podem surgir por ocasião da dificuldade às quais o transporte está exposto durante o transitio. Nestas circunstancias, as decisões a tomar incumbem ao capitão sem que tenha de recorrer ao parecer de uma terceira prova como seriam: remetente, destinatário, titular da direcção de referência. Apresenta-se como tipo desta liberdade de decisão a lei *Rhodia de Jactu*.

Se considerarmos o tráfico em caminhos de ferro deparamos em primeiro lugar, em harmonia com as disposições jurídicas, que o direito de decisão do transportador está longe de ter o mesmo desenvolvimento e a mesma extensão que o direito marítimo; em segundo lugar, pelo que diz respeito à prática, deve-se contar com um número mais avultado de accidentes no transitio ferroviário do que propriamente por mar. Toda a descarga a que se procede nas baldeações e sobretudo na passagem de fronteiras comporta com risco de danificação nesta categoria de transporte. É esse um dos motivos pelos quais se legislou detalhadamente nos estatutos da C. I. M. sobre casos referentes a obstáculos de transporte e entrega de mercadorias, nomeadamente nos artigos 23/24 legislação actualmente em vigor e que incide sobre diploma de transporte ordinário nominal. Pondo de parte detalhes sem interesse, recordemos apenas esta concepção geral do direito de transporte por caminho de ferro por força da qual o contracto de transporte é realizado entre o caminho de ferro e a entidade que expede as mercadorias. Como consequência, todas as minudências e alterações do contracto em execução, a partir do inicio da estação de origem e durante o acto de transporte, são essencialmente da exclusiva competência da entidade — caminho de ferro e da pessoa que expede a mercadoria. Mas durante a efectivação do contracto, intervêm novas pessoas nêle igualmente interessadas, muito especialmente no tráfico internacional. Tratando-se da entidade incumbida do transporte, as modificações na sua pessoa ficam fóra de toda a discussão por virtude do regulamento geral e suficiente responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro (artigo 26,

C. I. M.). Todavia, pelo que diz respeito a outra pessoa — a do remetente, é de toda a conveniência não esquecer que o contracto de transporte de mercadorias não se limita unicamente à condução d'um lugar para outro das mesmas, tal como succede com os passageiros, mas também da transferência da póse da mercadoria da parte do expedidor para a pessoa destinatária, e até ao lugar terminal. Conclue-se daqui a existência d'um momento durante o qual o benefício de compromisso de transporte à responsabilidade do caminho de ferro passa da entidade que expede a carga para o destinatário, ou seja a estação de destino (art. 16, § 3 C. I. M.). Até esse momento, todos os direitos são reservados ao remetente. Èle e só èle está autorizado a tomar as medidas que julgar oportunas ao seu exercíco de disposição da mercadoria e está eventualmente obrigado a isso pelo compromisso de a levantar. Após, a chegada da mercadoria à estação de destino todos os seus direitos caducam em favor do destinatário (art. 16 § 3, C. I. M.). Tal é em toda a sua plena clareza, a consistência jurídica do contracto de transporte actual em matéria de carta de transporte ordinário nominal (não endossável). Pondo mesmo de parte, pequenas prescrições, patenteia-se-nos um regime que exclue todo o equívoco.

Todas as entidades interessadas e muito preferencialmente as administrações dos caminhos de ferro, na integridade e boa conservação da mercadoria não duvidam um só instante da qualidade da pessoa a quem deverão dirigir-se para obter esclarecimentos precisos e oportunos a respeito da mercadoria transportada. Em suma, é o seguinte o regime de direito — no decurso do transporte, o expedidor tem o direito de intervenção na coisa transportada; após a entrega da mercadoria, è-se direito, transita para o destinatário. Registam-se pequenas excepções neste regime sempre que todavia invalidem a solidê do princípio geral. O caso mais geral em que semelhantes circunstâncias ocorre vem a ser a proibição de entregar a mercadoria, motivada pela recusa da aceitação. Nesta ocorrência o direito de disposição não passa para o destinatário, fixando-se ainda na pessoa do expedidor. Èste detalhe não atinge o princípio geral tomado em toda a sua extensão. O desvio das normas fundamentais apenas concorre para perturbar o quadro de si tão límpido nas linhas fundamentais. Esta fórmula deve ser encarada em plena luz. Durante o tempo em que a mercadoria está em transitio, cabe ao expedidor o direito de disposição; imediatamente após o acto da entrega, é o destinatário senhor dêsse direito. È oportuno reflectir sobre as considerações seguintes. O titulo de transporte endossável é dirigido à ordem de... Julga-se que o efeito do endosso consiste em transferir ao beneficiado a função do destinatário. Seria bem difícil concluir d'isto que o endosso diz respeito unicamente à pessoa do destinatário e que a posição da entidade remetente não se modifica pela transferência do titulo de transporte endossável. Incontestavelmente, tratando-se de navegação interior, os direitos de disposição e as obrigações que dêle decorrem não estão subordinadas, para o caso em que o boletim seja passado à ordem, a novas disposições, exceptuando o facto do boletim de carregamento se encontrar redigido em nome de um destinatário determinado. Em direito de navegação interna, a prática orienta-se pelo princípio acima expresso, quer se trate dum boletim de carregamento nominal quer mesmo à ordem. Surgindo obstáculos ao transporte, o expedidor tem o direito de interferência.

No acto da entrega, embora não se tenha procedido ainda à descarga nem mesmo esta seja possível, é o destinatário que está autorizado a dispôr da mercadoria.

Em assuntos de caminho de ferro a legislação é bem diferente. Não há possibilidade de deixar ao expedidor, o qual endossando o titulo de transporte perdeu *ipsófacto* todos os direitos, deixar-lhe digo, o direito e a obrigação eventual de disposição até à chegada da mercadoria à estação final. Se pelo endosso os direitos do beneficiado surgissem só quando a mercadoria está na estação final, èste endosso do titulo de

transporte não ofereceria a garantia e o valor essencial abrangidos pelo endosso. Trata-se justamente de garantia mediante a transmissão por endosso do titulo à ordem, o direito de disposição exclusivo da mercadoria. Se embora, dada a existência desta transmissão, o expedidor continuasse a poder dispôr da mercadoria o direito de disposição do detentor do documento à ordem e nomeadamente o caracter exclusivo d'este direito de disposição, não teriam valor de espécie alguma. Esta consideração jurídica, como por força intrínseca, força uma modificação no direito de dispôr em posse da entidade que expede, para com a outra pessoa que entrará no direito de poder igualmente intervir. Mas por outro lado, mal se póde, tendo em vista os próprios interesses do expedidor, exigir d'essa mesma entidade que continua a tomar medidas necessárias de caracter dispositivo, depois de ter, por via de transmissão do titulo de transporte, tudo quanto estava ao seu alcance para se desinteressar pelo contracto de transporte.

Intervem então como indispensável uma outra pessoa, dotada de capacidade jurídica para feitos de disposição.

Nesta eventualidade, percebe-se toda a necessidade de instituir uma direcção de referência. Esta é, como já fica exposto, uma instituição de caracter absolutamente diferente da navegação interna, tão nova que nunca nela se pensou e nem mesmo se poderia criar em vista das funções peculiares que tem de desempenhar nos caminhos de ferro. A diferenciação de princípio e de facto nas condições de transporte fluvial e caminhos de ferro, baseia-se no facto de que o direito da navegação interna póde criar para efeitos de um boletim de carregamento à ordem, um regime, o qual por motivos puramente lógicos era absolutamente ou applicável aos caminhos de ferro. Se porventura, tratando-se de caminhos de ferro, se quizesse firmar a entidade expedidora no direito de disposição, mesmo a seguir ao acto jurídico do endosso e à transmissão do titulo de transporte, procedendo com termos semelhantes aos da navegação fluvial, quem poderia adivinhar, se o caso ocorresse, onde se encontrava a mercadoria? Que itinerário, além do natural, se poderia apontar à mercadoria subindo o Reno com destino a Mannheim? Em Carlsruhe, em Kiel mesmo em Basileia ou Ihasbourgs, a mercadoria poderia ser captada ou pelo menos encontrada a tempo. As vias de navegação, pelo menos aquelas onde sobre as quais incide o direito alemão para boletins de carregamento endossáveis, poderiam ser fiscalizadas na sua totalidade e num lance de vista.

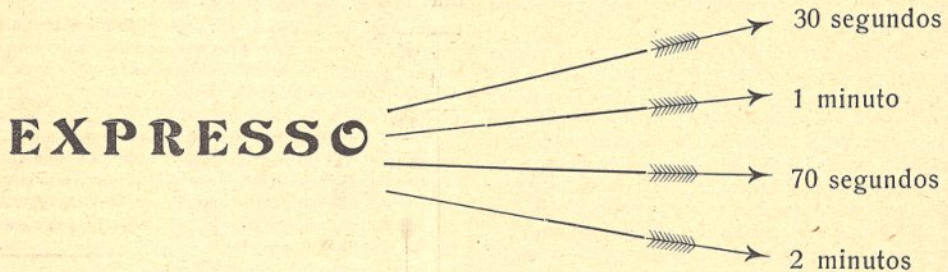
No tráfico ferroviário que torna possíveis a expedição das mercadorias em todas as direcções e para todos os países, um desvio no itinerário de si tão variado, o perigo de disposições contraditórias, é incomparavelmente superior muito superior ao que póde acontecer na navegação ferroviária; os riscos nos caminhos de ferro confrontados com os perigos que advém na navegação fluvial são intoleráveis e mesmo insuportáveis. Querendo proceder à introdução no direito de transporte por caminho de ferro, de um titulo de transporte endossável é forçoso recorrer a mais de duas entidades tradicionais expedidor e destinatário, para que todas as funções de disposição se possam realizar sem inconvenientes. È dispensável a criação de uma coisa totalmente nova no assunto, e essa novidade consiste na direcção de referência, tomada num sentido que não coíncida com a da navegação fluvial existente.

Examinemos a possibilidade de transformar esta direcção de referência que afecta o direito de transporte por caminho de ferro, num Mentor, numa solução certa e definitiva de todos os casos difíceis e duvidosos não sómente depois da chegada da mercadoria ao seu destino, mas principalmente durante o curso de transporte. Primeiramente, abordemos o ponto de vista pratico. Resalta à vista que a primeira diferença entre o direito de disposição do expedidor com carta de transporte ordinário e o direito de disposição do titular da direcção de referência baseia-se no facto de que o expedidor ordinário,

(Continua no próximo número)

# O Expresso popular...

Expresso... porque é rapidissimo...  
popular... porque é para todos



para Lisboa — Sintra — Estoril ...

para o Porto — Foz —

para todo o país

para o estrangeiro

pelo preço mais acessível a todos, verdadeiramente popular é o

## TELEFONE

em sua casa em Lisboa por

# 50\$00 por mez

Peça o livro gratis  
E porque não.

Escreva ou telefone á

**COMPANHIA DOS TELEFONES**

Rua Nova da Trindade, 43 — LISBOA







# EUROPÊA

## COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCENDIO  
 SEGUROS MARITIMOS  
 SEGUROS DE CAUÇÕES  
 SEGUROS DE AUTOMOVEIS  
 SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO  
 SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS  
 SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS  
 SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL  
 SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM  
 SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SEDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911

## COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portuguesa, Africa Oriental Portuguesa, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

### FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "	AMBRIZ	858 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	SAVE	890 "
AFRICA	5491 "		
PEDRO GOMES	5471 "		

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

#### Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 "	CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

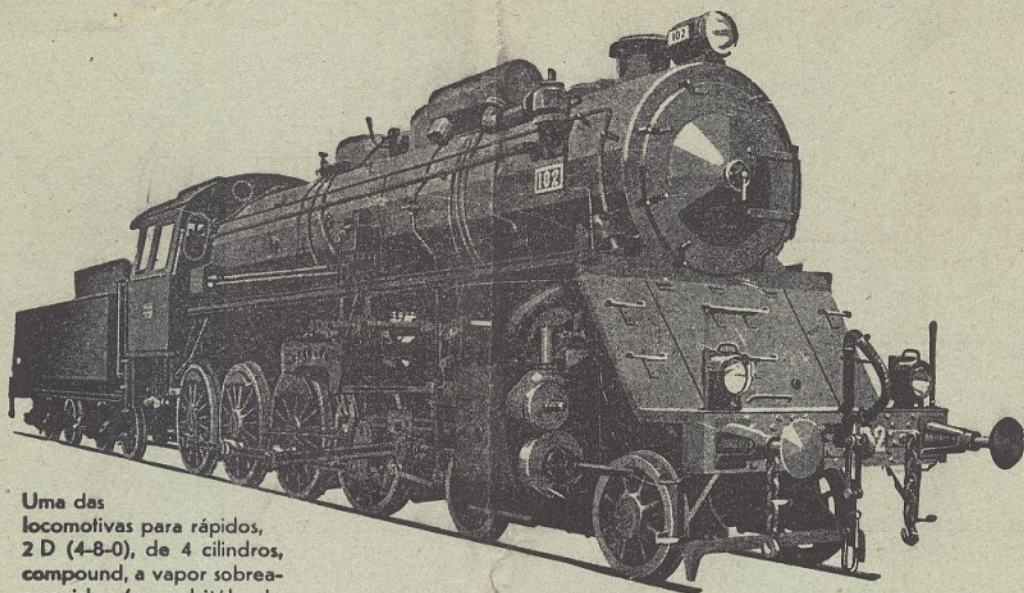
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigorificos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: - Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

#### Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St. Vincent Street - LIVERPOOL: A. Barboss & Co.; The Albany - LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 29, St. Mary Axe, E. C. 3 - HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 - ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 - ANVERS: Elffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve - HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès - PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière - BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès - GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 - LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno - MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques - BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 - MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII - NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place - VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Ollouqui, 19



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitôla de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

**BEIRA ALTA,**  
fornecidas em 1930 por  
**HENSCHEL & SOHN A. G.**

## Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

## Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



**HENSCHEL & SOHN A. G.**  
KASSEL · ALLEMANHA

**REPRESENTANTE GERAL**  
para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**  
Rua de S. Julião, 23, 1º

**LISBOA**