Rev.' 40 155 A
16
M
BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA



Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ano LXV

1—Janeiro—1953

Número 1561

ZARCÃO

SENTINELA
PORTUGAL













FABRICADO NOS SEGUINTES TIPOS:

"O"=28-30% PbO_2 "AC"=30-32% PbO_2 "NS"=33% PbO_2

● TODOS OS TIPOS OBEDECEM RIGOROSAMENTE ÀS ESPECIFICAÇÕES INTERNACIONAIS
● FABRICAÇÃO UNIFORME ● EMBALAGENS DE: 50-100 E 250 Kgrs.

FABRICO ELECTRO-QUIMICO
DA
METAL PORTUGUESA, L.DA

SEDE E FABRICAS
CASTANHEIRA DO RIBATEJO

ESCRITÓRIOS EM LISBOA
AV. 24 DE JULHO, 54 1.º ESQ.

À VENDA NOS GRANDES ARMAZENISTAS E REVENDEDORES DE DROGAS

FIAT

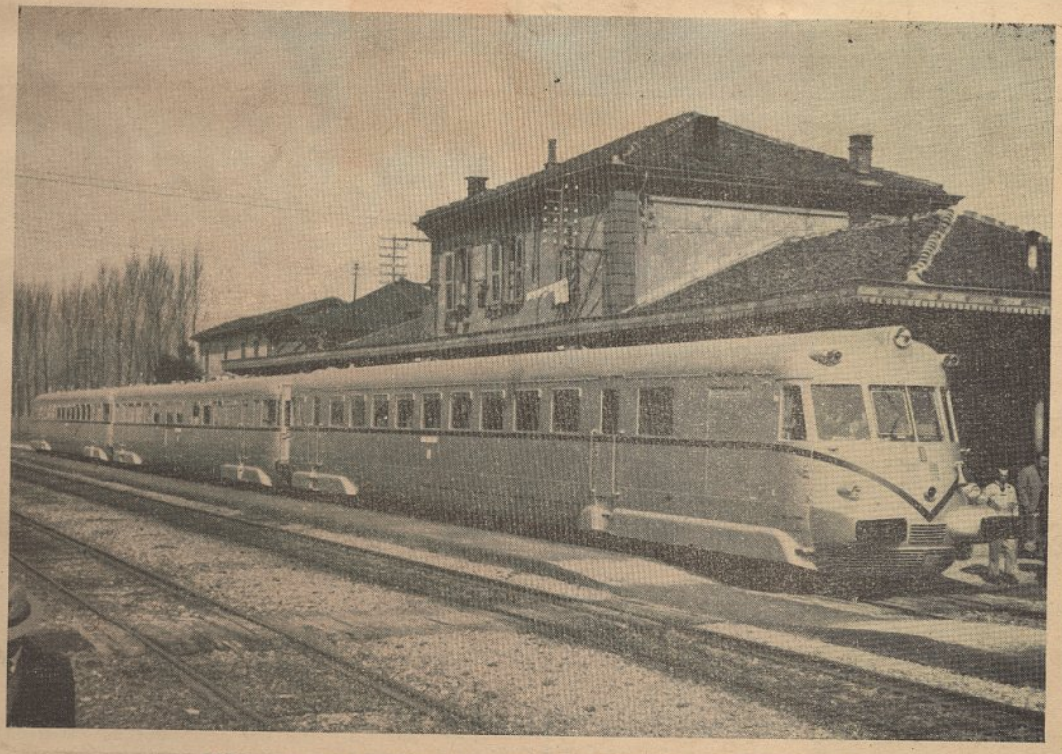
FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA—Avenida da Liberdade, 253—Telef. 41171/2

* AUTOMÓVEIS * CAMINHÕES * ELECTROMOTORAS * TROLLEYBUS * VAGÕES
* LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS * MOTORES MARÍTIMOS * CARROS ELÉCTRICOS
* AUTOMOTORAS * LOCOMOTIVAS A VAPOR * CARRUAGENS * AUTOBUSES
* MATERIAL DE AVIAÇÃO * MOTORES INDUSTRIAIS * TRACTORES AGRÍCOLAS

TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIAIS



TIPO DE AUTOMOTORAS ACTUALMENTE EM CONSTRUÇÃO
NAS FÁBRICAS DE MATERIAL FERROVIÁRIO DE **TURIM**





METAIS

LATÃO, COBRE, BRONZE, ALUMÍNIO, ZINCO, FERRO, AÇO, CHUMBO, ESTANHO
ARAMES, CHAPAS, TUBOS, BARRAS, VARÕES, VERGALHÕES, CANTONEIRAS, CALHAS, TÊS

REDES E TEIAS METÁLICAS

OFICINA ESPECIALIZADA
EM TODOS OS TRABALHOS DE ARAMEIRO

Senna, Botto & Leitão, L.da

CASA FUNDADA EM 1889

SEDE EM LISBOA:
14 e 30, Rua Nova do Almada, 38 e 44
140, Rua da Conceição, 146
Tele { fone P. B. X. 2 6054 — 2 8904
gramas SENNAOTO

FILIAL NO PORTO:
31, Rua do Almada, 35
Tele { fone 2 8170
gramas SENNAOTO

CARLOS

PAPELARIA CARLOS

Artigos de escritório
Material de desenho
e canetas com tinta

Rua Aurea, 34-38 ▪ Telef. 2 0244
L I S B O A

Sociedade Industrial de Vila Franca

FÁBRICAS DE MOAGEM E DE DESCASQUE DE ARROZ EM VILA FRANCA DE XIRA

Os seus produtos impõem-se pela qualidade. A apresentação dos seus tipos de arroz rivaliza bem com as dos tipos estrangeiros

Fábrica e Sede:

LARGO MÁRIO INFANTE

TEL. 20 — VILA FRANCA DE XIRA

Administração e Escritórios:

RUA DOS FANQUEIROS, 38

TELEFS. 23830 - 27806 — LISBOA

HOTEL AMERICANO

✻ Muito confortável e o mais central da capital. ✻

✻ Magnífico serviço com pessoal competente. ✻

✻ Appartements, água corrente e aquecimento central em todos os quartos. ✻

PREÇOS MUITO MODERADOS

Rua 1.º de Dezembro, 73 — LISBOA

Telefone 20975 — Telegramas AMERIOTEL

E. Pinto Basto & C.ª, L.da

Representantes da:

METROPOLITAN-VICKERS ELECTRICAL EXPORT Co. Ltd.

Fabricantes de locomotivas eléctricas, Diesel-eléctricas e de turbina; e de automotoras eléctricas e Diesel-eléctricas

North British Locomotive Co. Ltd.

Fabricantes de locomotivas a vapor, e Diesel

SOCIÉTÉ GREGG D'EUROPE

Fabricantes de vagões de Caminhos de Ferro

Avenida 24 de Julho, n.º 1 — LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE SERVIÇO DE MESA

HOTEL DE 2.ª CLASSE

SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

Telefones: 30744 — 30748

Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Fábrica de Louça de Sacavém
LIMITADA

Av. da Liberdade, 49 a 57 — LISBOA

MODERNAS FAIANÇAS
DE FANTASIA
E USO DOMÉSTICO

TEL. P. B. X. 24958 E 23902

LOUÇA SANITÁRIA
MOSAICOS
AZULEJOS

Filiais no Porto e em Coimbra

A MARCA DE GARANTIA



Homens de negócios

Depois de um dia inteiro de trabalho, uma chávena de Ovomaltine faz desaparecer a fadiga e proporciona um bem-estar grande, porque fornece ao organismo os elementos nutritivos que ele fácilmente assimila, fazendo recuperar as forças dispendidas.

★

OVOMALTINE

FABRICADA POR DR. A. WANDER S. A. BERNE (SUISSA)

CAFÉ NICOLA

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUÊNCIA

Excelente serviço de restaurante

24, ROSSIO, 25 **LISBOA**

Grande Hotel Duas Nações

Magníficos quartos, com casa de banho e sala privativa — Telefone nos aposentos, elevador para todos os andares

AQUECIMENTO CENTRAL

MAGNÍFICOS SALÕES - BAR AMERICANO — HALL

Telefone P. B. X. 20410 — 29311 — 29312 — 29444
Telegramas: Duasnações — LISBOA

Dirigido pelo seu proprietário VICTOR MARQUES SIMÕES

RUA AUGUSTA RUA DA VITÓRIA, 41 **LISBOA**

PASTELARIA MARQUES

Almoços — Chás — Jantares — Banquetes — Lanches
— para Casamentos em Lisboa e Província —

Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

Preparação das melhores frutas portuguesas em cêstos regionais e caixas de fantasia

RUA GARRETT, 70, 72

TELEFONE 23362 **LISBOA**

CASA ALEMÃ

Casa especializada em todos os artigos de:

LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIS — FAIANÇAS — TALHERES — PORCELANAS — METAIS FINOS — OBJECTOS PARA BRINDES — ARTIGOS DE MENAGE, ETC.

Rua da Palma, 33 — Telefone 25250

LISBOA

AVERY

BÁSCULA CENTESIMAL MODELO 486 — CAPACIDADES 260 a 2 000 QUILOS MÁXIMA SENSIBILIDADE — EXCEPCIONAL RESISTÊNCIA

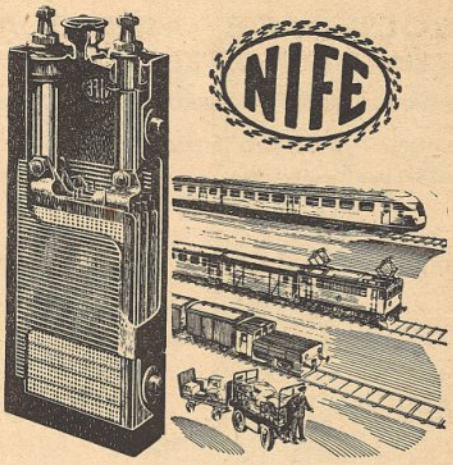




BALANÇA SEMI-AUTOMÁTICA MODELO A. 920 — CAPACIDADE 15 QUILOS — MOSTRADOR 1 QUILO POR 5 GRAMAS PRÁTICA E RESISTENTE — MUITO SENSÍVEL

AVERY PORTUGUESA, L.DA

SEDE — *LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Tel. 42001*
FILIAL — *PORTO — Rua D. João IV, 23 — Tel. 22144*
AGÊNCIA — *COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Tel. 4512*



NIFE

Baterias Alcalinas – Ferro – Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS, T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL, LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 42188-Lisboa



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES
TRANSFORMADORES
DISJUNTORES
ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.da

11, Calçada Marquês de Abrantes, 13
Telef. 6 0331 **LISBOA**

SOPECATE

SONDAGENS E FUNDAÇÕES

Engenheiro: *Álvaro Melo Gouveia*



Conjunto de duas máquinas na execução de estacas para as fundações do armazém de «Clinker» da Companhia de Cimentos Brancos CIBRA

Escritório:

Rua do Arsenal, 146, 2.º-Esq.

Telef. 3 4010 *LISBOA*

SOCIEDADE VINICOLA SUL DE PORTUGAL, L.DA

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SÉDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

End. Teleg. VINISUL

ARMAZENS: **AREALVA — Almada**

TELEFONE: ALMADA 17

SILVA LAIRES, L.DA

Importação & Exportação
Comissões e Representações

Importadores de drogas e produtos químicos e tintas para todas as indústrias

OS MAIS BAIXOS PREÇOS DO MERCADO
Enviam-se amostras a quem as requisitar

Rua do Arsenal, 108-1.º
LISBOA Tele { gramas LIRAS fone 31311

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.TD
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.A, L.DA
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º
Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

AGÊNCIA DE VIAGENS *Zepa, L.da*

Rua Capêlo, 22 — Rua Anchieta, 3
(Mesmo em frente do Govêrno Civil)

LISBOA — Telefone 31.253

PASSAPORTES — VISTOS CONSULARES — PASSAGENS POR TERRA, MAR E AR — RESERVA DE HOTEIS — EXCURSÕES — ESTUDO DE ITINERARIOS, ETC.

ATLÂNTIDA, L.DA

PRAÇA DO MUNICIPIO, 31

— TELEFONE 2 9081 —

TUDO PARA CASAS DE BANHO

Mármores — Azulejos — Mosáicos — Fogões — Candeeiros — ETC. — ETC.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

A Renascença

Fábrica de espelhos fundada em 1895

Vidros Triplex de origem estrangeira
especiais para automóveis
Vidros em chapa e cortados, nacionais e estrangeiros — Vitrais de arte
Foscagem de vidros

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

R. D. Luís I, 25 e 26-A — LISBOA
Telefone 60934

Antiga Agência Funerária

-Méga-

DE MAURÍCIO LOPES MÉGA & C.A

GRANDE SORTIMENTO DE URNAS E COROAS
Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa.
Trasladações em todos os cemitérios e para o estrangeiro
Urnas de tôdas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Séde — Largo das Olarias, N.os 41, 42, 43, 44 e 45
Garage e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3

LISBOA — TELEFONE 2 7832

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelo — Molas em madeira para roupa — Dedais em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaises — Estojos para desenho — Ataches e vários artigos de escritório — Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabides — Foices — Serrotes de Podar — Ancinhos, etc. —

TELEFONES 2 2081-2 2082-2 2083 P. B. X. — ENDEREÇO TELEGRÁFICO «CHUMBO»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38-2.º
Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A 36

LISBOA

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.da

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo da Biblioteca, 17 — LISBOA

PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas

DEPÓSITOS

LISBOA
Largo do Chiado, 18

PORTO
Rua Cândido dos Reis, 18

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

- Transportes Nacionais e Internacionais
- Serviços Auxiliares do Caminho de Ferro
- Recolha e entrega de mercadorias e bagagens no domicílio
- Serviço de porta à porta em Contentores
- Armazém de Mercadorias

Agentes de Viagens e Turismo — Agentes de Navegação

Rua do Arsenal, 124 e 146
Telefs. 32151/55 e 32261/65
LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30-2.º
Telefs. 25938/39
PORTO



"GREY"

VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:

NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P B X 2 1381 82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107



Empresa Electro Cerâmica

Fábrica no Candal—VILA NOVA DE GAIA

Porcelanas Eléctricas de Alta e Baixa Tensão — Aparelhagem Eléctrica para Telégrafos e Telefones — Tubo Bergmann — Artigos de Baquelite para todos os fins—Porcelanas Domésticas, Decorativas e Industriais

SEDE

Largo da Biblioteca 17, 2.º — LISBOA



TANTO PARA AUTOMÓVEIS
COMO PARA CAMIÕES

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO
SÃO

MABOR

5-32

CONSULTE OS DISTRIBUIDORES E AGENTES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELLEFONIA — OBRAS PÚBLICAS — NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934 Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpiaia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: *CARLOS LOPES PINTO*, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 464069, Madrid

1561

1 — JANEIRO — 1953

ANO LXV

Número avulso: Esc. 5$00. Assinatura: Portugal semestre) 30$00. África (ano) 72$00. Números atrazados 7$50 — Números Especiais (avulso) 25$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:
General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



SUMARIO

1953 387
Os Caminhos de Ferro e a defesa Anti-aérea, pelo *General RAÚL ESTEVES* 389
A ligação de Lisboa com o Porto por Caminho de Ferro, pelo *Eng.º FREDERICO ABRAGÃO* 393
A Navegação e os Caminhos de Ferro Italianos ao serviço do Turismo Nacional, por *GUERRA MAIO* 401
Recordação de Viagens: Madrid, Valença e Barcelona, por *BUSQUETS DE AGUILAR* 403
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por *JORGE RAMOS* . 406
Ecos & Comentários, por *SABEL* 407
As relações ferroviárias entre Portugal e a Espanha 408
Caminhos de Ferro Ultramarinos 408
Brindes & Calendários 408
O Entroncamento 409
O Cantinho dos Ferroviários 411
Há 50 anos 412
Imprensa 412
Espectáculos 412
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais 413
Uma simpática instituição 421
Norberto de Araújo, por *ARTUR PORTELA* 423
Publicações recebidas 430
Conselho Consultivo Internacional dos Agentes de Viagens . . 430
Combatentes da primeira Grande Guerra: Uma romagem ao Sector Português da Flandres, por *AGOSTINHO DE SA VIEIRA* 433
Fomento do Ultramar 442
Boas Festas 443
Parte Oficial 444

1953

FINDOU o ano de 1952. Abrem-se, agora, com este primeiro dia de Janeiro, as portas doiradas do Ano Novo. É com emoção e também com esperança — a esperança que é o maior bem concedido aos homens pelos Céus clementes — que subimos o primeiro dos trezentos e sessenta e cinco degraus da longa escadaria do Palácio que acaba de abrir-nos, de par em par, as suas portas. É longa a subida, mas nunca fatigante para quem vai animado de fé em si próprio e na Vida. A fé é a maior força moral de que o homem dispõe na luta pela existência: fé em Deus, fé nos seus semelhantes, fé nos seus destinos, fé nas suas ambições mais nobres.

Os homens não improvisam: modelam em suas mãos, a pouco e pouco, no presente, a obra do futuro. É pesada a herança, cheia de responsabilidades? Não importa. A fé em nós mesmos nos fortalecerá, tornando-nos dignos dessa herança e das responsabilidades inerentes. Foram precisamente os homens de ontem — isto é,

do ano que acabou, que nos ensinaram a ter confiança no nosso esforço.

Neste cantinho maravilhoso da Europa, tão deliciosamente peninsular e tão saborosamente português, damos ao Mundo o espectáculo não apenas da beleza excepcional das nossas paisagens, mas, também, da nossa ordem, do nosso trabalho, do afã honesto e porfiado de quem, orgulhando-se de um passado glorioso, tem também motivos mais do que suficientes para se orgulhar do presente e confiar, por consequência, no futuro.

Ao iniciar-se o Novo Ano de 1953, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta aos ilustres membros do seu Conselho Directivo, aos seus prezados colaboradores, assinantes e anunciantes, a todos os seus amigos, enfim, os mais efusivos votos de muitas felicidades e prosperidades, e com esses votos a expressão do seu reconhecimento pelas muitas provas de consideração e estima que recebeu no decurso do Ano de 1952.

Os Caminhos de Ferro e a defesa anti-aérea

Pelo General RAÚL ESTEVES

NA perspectiva, cada vez mais acentuada, de uma próxima grande guerra, e dado o papel preponderante que nela se assinala aos ataques da aviação, por toda a parte se procura organizar uma desenvolvida defesa anti-aérea dos países ameaçados.

A organização eficaz de uma defesa anti-aérea compreende, em princípio, dois grupos fundamentais de acção: a defesa activa e a defesa passiva.

A defesa activa, que é afinal a contra-ofensiva aérea da aviação nacional, está naturalmente a cargo dos orgãos militares; a defesa passiva, destinada à protecção das populações e dos serviços públicos, é uma missão que incumbe, de um modo geral, à administração dos territórios do País.

A preparação da defesa passiva compreende essencialmente três grupos de missões a realizar:

a) Missões de segurança geral;
b) Missões preventivas;
c) Missões de salvação.

As missões de segurança geral referem-se à vigilância dos ataques, à extinção das luzes e à camuflagem. Estas missões são feitas, em regra, em ligação com as autoridades militares.

As missões preventivas dizem respeito à protecção das pessoas, e dos recursos e materiais importantes. Nestas medidas compreende-se a preparação e construção de abrigos e trincheiras protectoras.

As missões de salvação têm por objectivo os socorros às vítimas dos ataques, e a luta contra os incêndios provocados pelos bombardeamentos aéreos. Estas medidas tomam um carácter mais complicado quando se prevê o emprego de gazes de combate.

A preparação destas missões exige uma importante dotação de material apropriado ao seu desempenho, e também a organização e instrução de pessoal a elas atribuído.

* * *

A organização da defesa passiva contra os ataques aéreos deve assentar num bem elaborado plano geral, de onde depois se deduzirão os planos relativos a cada região, e os planos particulares destinados às diversas localidades que tenham de ser preparadas para aquela defesa.

Destes planos devem constar detalhadamente todas as medidas que, desde o tempo de paz, hão-de ser preparadas para a satisfação das diversas missões a realizar, e bem assim o processo de recrutamento do pessoal necessário, e a localização dos materiais a empregar.

É com base neste plano que as diversas autoridades locais formularão as suas instruções para a completa execução da defesa anti-aérea, e as prescrições relativas à conduta a observar pelas populações no caso de alerta de ataque aéreo.

Trata-se, como se vê, de um verdadeiro caso de mobilização nacional, e a ele deve

ser dedicada toda a atenção e o mais rigoroso critério para que fiquem asseguradas: a execução das medidas prescritas e a maior disciplina por parte da população civil.

Para a execução das diversas medidas a tomar, tais como: a organização e utilização dos abrigos, a montagem das equipas de socorros sanitários, a protecção dos serviços públicos necessários (iluminação, telefones, etc.) e o combate aos incêndios, devem ser utilizadas não só as organizações já existentes, mas também um reforço do pessoal que, voluntàriamente, se ofereça para esse fim.

E' evidente que a esta importante missão corresponde a necessidade de uma longa preparação e instrução de todo o pessoal, a qual deve ser ministrada cuidadosamente desde o tempo de paz.

Em muitos países se acham de há muito regulamentados todos estes assuntos, e é muito interessante, por exemplo, a Instrução prática sobre a defesa passiva contra os ataques aéreos que foi publicada pelo Governo francês, em 1931, e que ainda hoje se pode considerar como satisfazendo muito razoavelmente à preparação daquela defesa.

* * *

No que respeita particularmente aos caminhos de ferro há que atender às suas condições especiais de instalação e de serviço, o que aliás sucede também com as instalações próprias das grandes indústrias.

Para os caminhos de ferro devemos notar como pontos essenciais a proteger de um modo o mais eficaz possível: as instalações de oficinas e depósitos, as grandes obras de arte, as gares de maior desenvolvimento, e os principais entroncamentos de vias.

Em muitos pontos de menor importância a defesa passiva das estações pode ficar englobada na organização planeada para as localidades a que eles correspondem.

Na organização defensiva das grandes instalações há que proceder, porém, ao estabelecimento de um plano próprio, a cargo das entidades ferroviárias, e que deve comportar, entre outros elementos: o estabelecimento de uma forte protecção para as dependências e mecanismos indispensáveis ao bom funcionamento do serviço, a previsão de medidas conducentes à salvaguarda do material circulante estacionado nas grandes gares e depósitos, a construção de abrigos especiais para o pessoal que se deve manter no seu posto mesmo durante os ataques aéreos, etc.

Para muitos dos trabalhos de protecção a executar encontram-se já estudados diversos tipos a adaptar a cada caso, e que podem ser indicados pelas autoridades militares.

Nas grandes gares, onde importe essencialmente que não se mantenha por muito tempo a interrupção de via causada pelo bombardeamento aéreo, deve-se preparar a organização permanente de piquetes de pessoal, destinados a executar ràpidamente as reparações necessárias para assegurar o restabelecimento das comunicações.

A este respeito, ocorre-nos citar o que sucedeu na 1.ª Grande Guerra com a gare de Saint-Pol, a cargo da 5.ª companhia do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, durante a grande ofensiva de Março de 1918.

Assim, uma sessão de assentadores daquela companhia, sob o comando de um nosso distinto oficial, o então tenente Carlos Alves, manteve-se em constantes trabalhos de reparação, de noite e de dia, durante uma semana inteira, e debaixo da acção dos ataques aéreos, conseguindo conservar livres as comunicações de reabastecimentos para o *front* de Arras, o que valeu os louvores e condecorações que lhes foram conferidos pelo Alto Comando Britânico.

A protecção das grandes obras de arte, exigirá, de-certo, uma defesa mais complexa, e que implica necessàriamente uma estreita ligação com a acção dos meios militares.

* * *

Para o caso de electrificação das linhas

férreas, há que contar, de um modo imperioso, com uma poderosa defesa da central geradora de energia, e é esse um ponto que não pode ser resolvido pela direcção ferroviária, pois que se trata de um problema que pertence pròpriamente à organização da defesa geral do País.

De facto, a inutilização da central geradora de energia eléctrica acarretaria, além de outras consequências, a paralização da rede ferroviária que ela sirva.

Esta questão tem sido versada por muitos autores militares, que se têm ocupado de assuntos da defesa nacional, mas é obvio que tal inconveniente não pode constituir razão suficiente para se prescindir das grandes vantagens económicas e industriais da electrificação, e resta, portanto, a necessidade de estudar os meios de fazer face a tão grave eventualidade.

Com este fim têm-se preconizado a conservação permanente de uma dotação suficiente de material de tracção a vapor para ocorrer à prevista falta de energia eléctrica.

Esta solução é de mais fácil realização, no caso de não ser completamente electrificada toda a rede ferroviária do País, e assim haveria sempre onde encontrar os necessários recursos em pessoal e material para se restabelecer a circulação com a tracção a vapor.

* * *

Enfim, pode dizer-se que, para o caso dos caminhos de ferro, a boa organização da sua defesa anti-aérea exige absolutamente a realização de certas condições essenciais, que se podem resumir nos seguintes pontos:

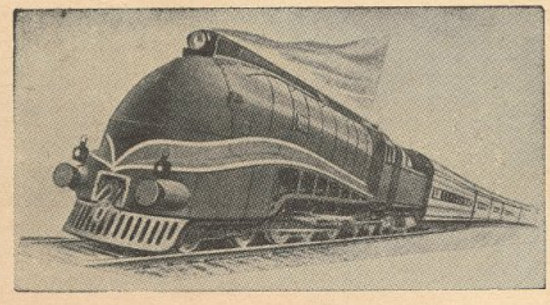
1.º — O estabelecimento de um plano geral, abrangendo todas as principais instalações, e focando os pontos onde é necessário o concurso dos meios militares.

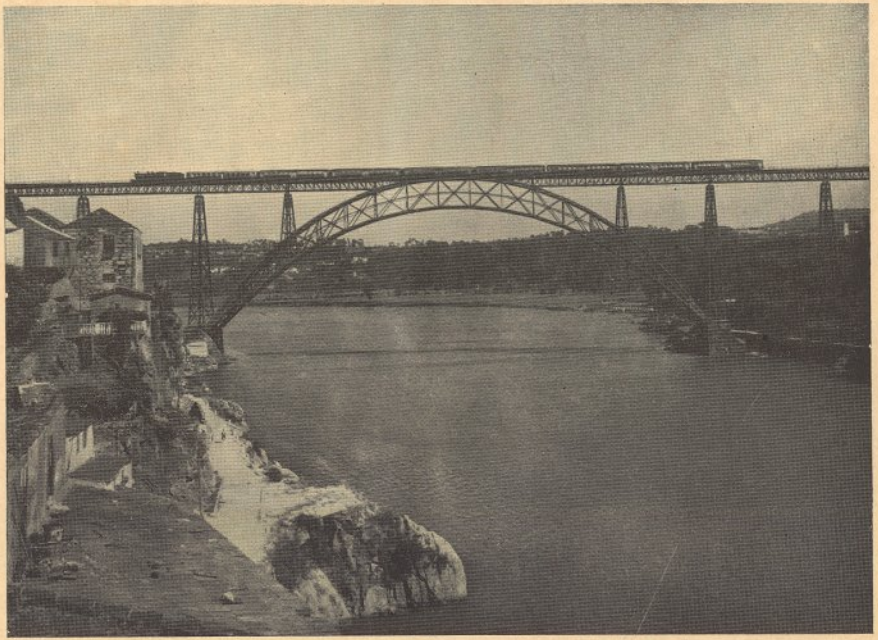
2.º — A preparação de todos os elementos materiais necessários à execução daquele plano, e o projecto detalhado de todas as construções destinadas a garantir a protecção do pessoal e material que forem indicadas no mesmo plano.

3.º — Uma desenvolvida instrução de todo o pessoal, sobre as missões que tem a desempenhar e o procedimento que devem seguir para o caso dos ataques aéreos. Esta instrução tem que ser mantida de um modo permanente, de forma que, no momento do perigo, não haja pânico nem hesitações.

É evidente que a realização destas condições deve estar a cargo das direcções ferroviárias, com a superintendência das autoridades militares a quem competir a organização geral da defesa anti-aérea do País.

Conseguido aquele desejado fim, e organizados e preparados convenientemente todos os elementos pessoais e materiais exigidos pelo plano fixado, é então que se poderão realizar profícuos exercícios de conjunto para verificar o resultado satisfatório das medidas adoptadas.





A Ponte Maria Pia

A ligação de Lisboa com o Porto por Caminho de Ferro

Pelo ENG.º FREDERICO ABRAGÃO

Chefe do Serviço de Obras Metálicas da C. P.

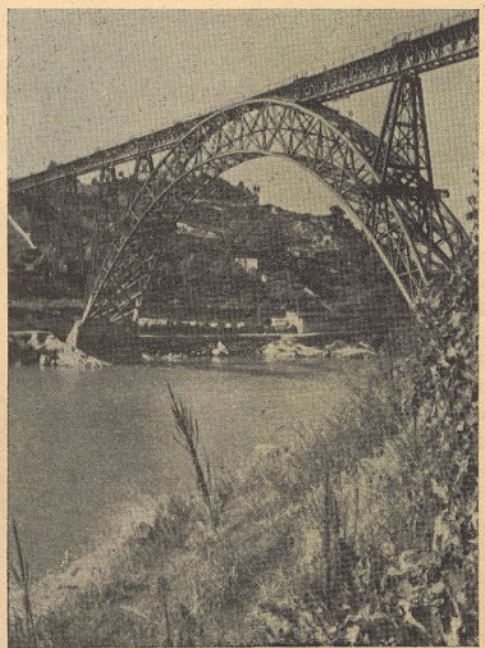
FOI lento o período de gestação dos nossos caminhos de ferro. Em 27 de Setembro de 1825 inaugurava-se a primeira linha em Inglaterra, de Darlington a Stockton; em Portugal, só passados 31 anos, em 28 de Outubro de 1856, foi inaugurada a nossa primeira linha, de Lisboa a Carregado. E em 1877, vinte e três anos depois de Fontes ter iniciado, em 1854, a época de realizações ferroviárias, tinhamos apenas 952 kms. de linhas em exploração.

Por 1844, pode dizer-se que os trabalhos de viação pública em Portugal se limitavam à construção de algumas calçadas feitas pelos velhos sistemas. Quem tinha de se deslocar, fazia-o, em todo o País, ou a cavalo ou por estradas quase intransitáveis. A regularidade quase não existia e a segurança também bem pouca era.

Ocasiões houve em que as cheias dos rios imobilizaram os pesados veículos das diligências ou mala-postas, quando não eram os ataques dos salteadores, esses, sim, parece que bem organizados; e, na melhor das hipóteses, quando a viagem terminava sem incidentes, «ao chegarem à estação das «Carmelitas», onde findava a jornada e se entregavam as bagagens e o grosso das malas do correio, os passageiros teriam um suspiro de alívio ao verem-se fora das quatro paredes do enorme carroção em que haviam passado quase dia e meio, a tremer ou a suar, e sempre mal acomodados, embora a mala-posta de Lisboa ao Porto fosse um dos mais perfeitos serviços desta natureza de toda a Europa». (1)

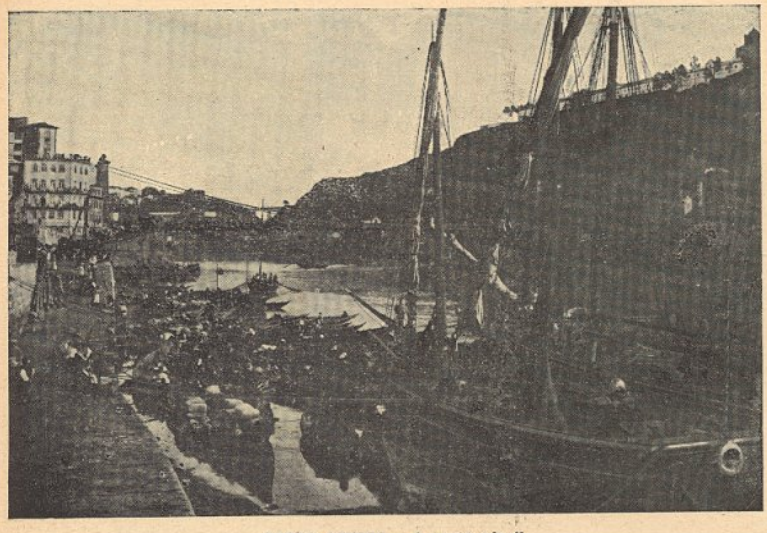
A rotina, a falta de iniciativa, más vontades iniciais, a convicção de muita gente de que o caminho de ferro não viria a ser o meio de transporte do futuro, prático, seguro e eficaz, ou, se o fosse, não teríamos elementos de tráfego que o justificassem, tudo isto e a agitação política da época, são razões de sobejo para justificarem essa apatia inicial.

Discutindo-se nas Côrtes, em 3 de Fevereiro de 1846, a ligação ferroviária de Lisboa com o Porto, então considerada em primeiro lugar, o conde do Lavradio assegurava que tal se não justificava porque, entre Lisboa e Porto, não havia por ano mais de seis mil passageiros. Costa Cabral retor-



PORTO — Um aspecto da Ponte Maria Pia

(1) Godofredo Ferreira, «A mala-posta em Portugal».



PORTO ANTIGO — A ponte pênsil

quia-lhe, perguntando: «E se forem trezentos mil» ? — «Isso não é possível — insistiu Lavradio — porque não há no país viajantes para esse movimento».

Tal era a mentalidade da época, mesmo entre espíritos esclarecidos.

* * *

A primeira ideia do estabelecimento do caminho de ferro em Portugal parece ter nascido de Benjamim de Oliveira, residente em Londres, mais tarde membro do Parlamento britânico, que, em 10 de Outubro de 1844, escrevia a seu primo, o Conde do Tojal, então ministro da Fazenda, sugerindo-lhe a possibilidade da construção de uma linha férrea ligando Lisboa com o Porto e passando por Santarém, Leiria, Coimbra e Aveiro.

O Conde do Tojal, porém, não acreditava nas vantagens do caminho de ferro, considerando suficientes as comunicações marítimas «feitas por dois vapores e muitos barcos costeiros, com os quais se não pode competir». «A única linha, em que um caminho de ferro seria lucrativo — acrescentava — é do Alentejo para Alcácer, de onde se vem para Lisboa por mar».

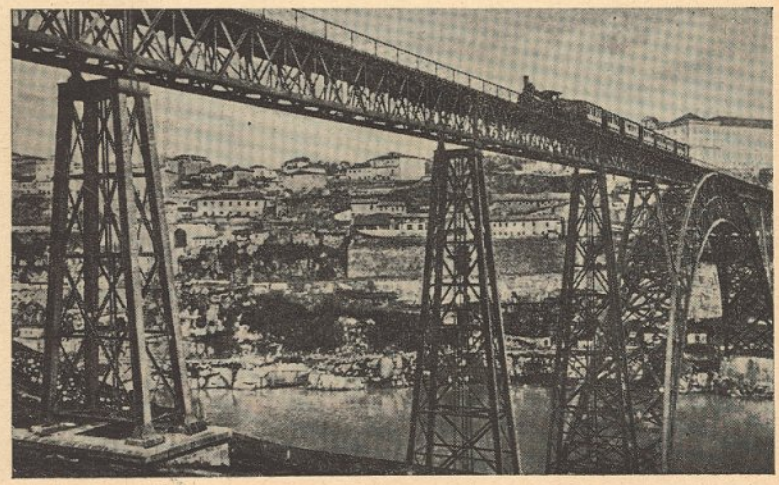
Benjamim de Oliveira, que bem se pode considerar o primeiro pioneiro dos caminhos de ferro em Portugal, insistia em nova carta e frisava: «Está conhecido que a comunicação aquática se não avantaja aos caminhos de ferro...». «Na verdade, a barateza, a rapidez e segurança das viagens por caminho de ferro, não têm competidor em nenhum outro meio de transporte.»

E, certamente por sua iniciativa e insistência, veio a realizar-se em Londres, em 6 de Dezembro de 1844, uma reunião de banqueiros, negociantes e directores de caminhos de ferro ingleses, na ideia de se constituir uma sociedade de capitalistas ingleses e portugueses para esse fim.

António de Cabral Sá Nogueira chegou a apresentar no Ministério do Reino, em nome de Benjamim de Oliveira, a proposta para a construção de um caminho de ferro de Lisboa a Tomar. Mas fundara-se, entretanto, em 19 de Dezembro de 1844, a Companhia de Obras Públicas de Portugal, um dos objectivos da qual era a construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, e por esse motivo a proposta de Benjamim de Oliveira não teve seguimento.

De facto, o Conde de Tomar tomara a iniciativa, em 1844, de promover a fundação daquela Companhia, cuja finalidade era efectuar os necessários melhoramentos nas vias de comunicação existentes e, em especial, a construção do referido caminho de ferro em direcção da fronteira.

A agitação política da época anulava, porém, todas as iniciativas e, assim, sem entrar em mais pormenores, que não vale a pena relatar, pode di.



PORTO — A ponte Maria Pia

zer-se que, só em 1851, triunfante o movimento da Regeneração e tendo ocupado a Presidência do Conselho o Duque de Saldanha, se inicia entre nós, a sério, o período de euforia em matéria de obras públicas e, especialmente, de vias de comunicação.

Em 30 de Agosto de 1852, Saldanha cria o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que entrega a António Maria Fontes Pereira de Melo, então ministro da Fazenda.

A Fontes, à sua vontade inflexível e fria tenacidade, se deve, pois, o início da intensa actividade que havia de caracterizar esse primeiro período da nossa viação acelerada. Dividiam-se, por essa época, as opiniões sobre a qual das linhas devia ser dada prioridade: à do Norte, ligando Lisboa com o Porto, ou à do Leste, na direcção da fronteira de Badajoz, acabando por ser esta a preferida. Seria comum às duas o troço de Lisboa a Santarém, mais tarde prolongado até «um lugar próximo da povoação de Barquinha», que é hoje a moderna e progressiva vila de Entroncamento, exemplo típico da povoação criada pelo caminho de ferro. E, assim, em 1 de Julho de 1861, chegou o caminho de ferro a Santarém e em 7 de Novembro de 1862 a Abrantes.



PORTO ANTIGO — O Convento de S. Bento de Avé-Maria, no local onde hoje se vê a estação ferroviária de S. Bento

O ponto do qual a Linha do Norte se devia destacar da do Leste e a directriz, que devia seguir, foram também objecto de larga discussão; mas, finalmente, após vicissitudes várias, a Linha do Norte ficou completa, em 7 de Julho de 1864, de Lisboa até ao lugar das «Devezas», na margem esquerda do rio Douro, onde é hoje a estação de Vila Nova de Gaia.

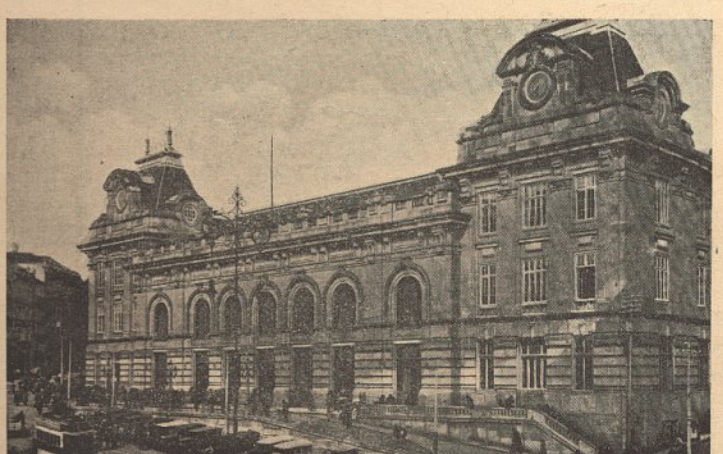
Lisboa estava, pois, ligada com a Capital do Norte; mas a verdade é que, para que essa ligação fosse efectiva e prática, necessário se tornava transpor o fosso formidável daquele rio.

E surgiu, então, a necessidade de resolver o grande problema: a travessia do Douro pelo caminho de ferro e, simultâneamente, a localização da estação terminal no Porto.

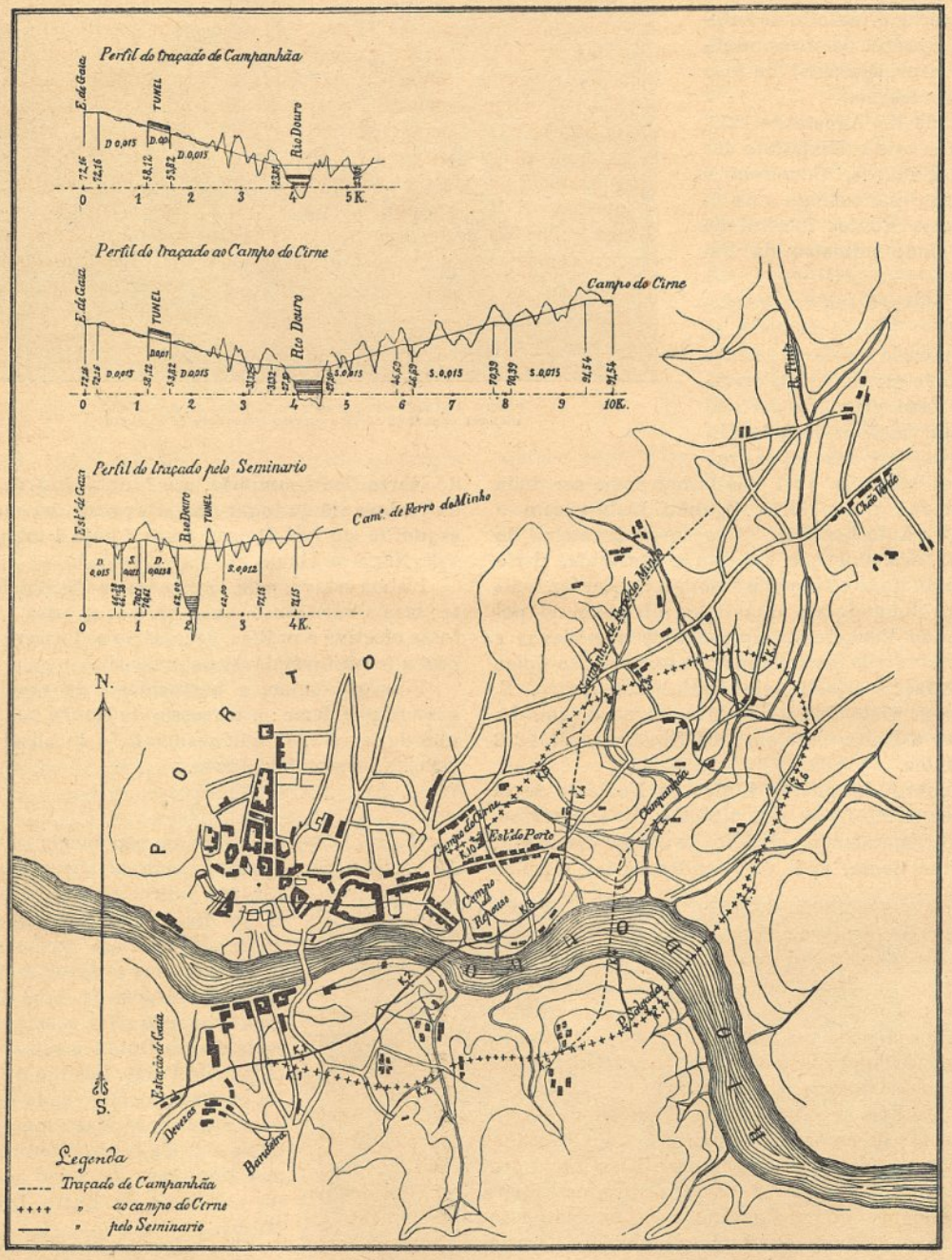
* * *

O problema, na realidade, não surgia só agora. Já as instruções para a comissão encarregada de estudar a directriz do caminho de ferro do Norte, publicadas em 1852, estabeleciam que essa comissão deveria encarar a solução para a passagem da linha da margem esquerda para a margem direita do rio Douro e seu acesso à cidade do Porto, ficando a estação de chegada a esta cidade na margem direita e de forma que pudesse dar de futuro continuidade aos caminhos de ferro ao longo da província de Entre Douro e Minho.

Era, porém, difícil a solução, não só pela profundidade a vencer e margens escarpadas, mas também porque o Porto reclamava, e com razão, que a sua estação



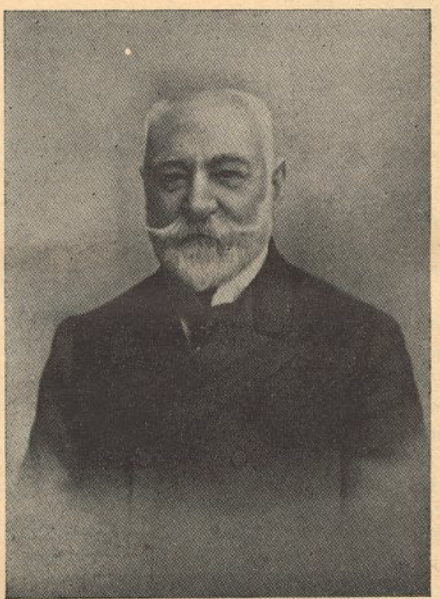
Estação ferroviária de S. Bento


Perfil do traçado de Campanhã
Perfil do traçado ao Campo do Cirne
Campo do Cirne
Perfil do traçado pelo Seminario
Cam.º de Ferro do Minho
Rio Douro
TUNEL
N.
S.
PORTO
Estação de Gaia
Devezas
Bandeira
Campanhã
Estádio Porto
Campo das Regas
Legenda
Traçado de Campanhã
» ao campo do Cirne
» pelo Seminario

terminal ficasse o mais próximo possível do centro da sua vida e actividade comercial e comum às futuras linhas do Minho e Douro.

O primeiro projecto regular apresentado foi enviado, em 11 de Fevereiro de 1862, por D. Eusébio Page, Director da empresa construtora, ao engenheiro fiscal, Joaquim Nunes de Aguiar.

Vencia o Douro por meio de uma ponte metálica de 9 vãos, dos quais os dois de cada lado com 55,m998 de abertura e os três centrais com 62.027 cada um. O tipo do tabuleiro seria o adoptado para as passagens do Tejo, na Linha de Leste, e do Mondego e do Vouga, na do Norte, com pilares de ferro fundido cheios de betão. A altura acima da baixa-mar era de 27 metros, empregando-se mesmo assim, para alcançar essa cota, declives de 15 por mil e ficando a estação terminal do Porto próximo do esteiro de Campanhã.



Conselheiro MANUEL AFONSO ESPREGUEIRA
Director da Companhia, quando da inauguração da Ponte Maria Pia

Submetido à sanção do Governo, não chegou este projecto a ser aprovado, tendo sido determinado, em portaria de 6 de Março de 1862, que o tabuleiro fosse elevado mais 12,50 metros a-fim-de diminuir um pouco aquelas rampas e permitir que a estação do Porto fosse colocada na encosta de Campanhã por modo a facilitar a ligação da Linha do Norte com as linhas a norte do Douro.

D. Eusébio Page contesta, alegando que tal modificação o obrigava a gastar centenas de contos sem que, na sua opinião, houvesse vantagem alguma: além de um aterro contínuo de perto de 3,5 quilómetros, com cotas de 25 a 30 metros de altura, interrompidos apenas no lugar da ponte, esta, já de si de grande importância e construção difícil, tomaria dimensões colossais.

Quase dois anos depois, em 30 de Julho de 1864, o Director da empresa construtora Angel Arribas e Ugarte, enviava ao engenheiro fiscal novo projecto para passagem do Douro, proposto para aquela empresa e considerado por esta como a solução que melhor satisfazia as condições de estabelecimento das mais fáceis comunicações entre o Porto e a sua estação e entre esta e o rio por embarque e desembarque de mercadorias e ainda da linha do Norte com as do Minho e do Douro.

Nesse projecto não era, porém, estudada a solução da ponte, considerando a empresa inútil esse trabalho enquanto o Governo não aprovasse o traçado proposto.

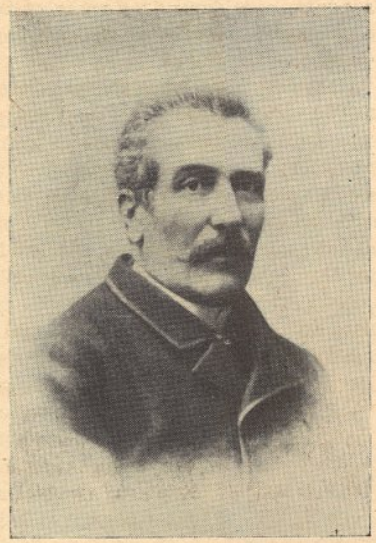
Mas o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, João Chrysóstomo de Abreu e Sousa, responde, em 24 de Novembro e, de acordo com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que deve ser elaborado o projecto completo da passagem do Douro e satisfazendo melhor à colocação da estação do Porto e à ligação com as linhas ao norte do Douro, e sugere ainda a localização da estação do Porto no Prado do Repouso ou nas Fontaínhas por servir melhor o comércio da cidade, e considerar impróprio o local proposto junto do esteiro de Campanhã. Não se conforma, porém, a empresa que, em 18 de Novembro, contesta que levar a linha ao Prado do Repouso equivaleria a exigir a construção de mais 8 kms. de linha do que aqueles que é obrigada a construir, o que, além das consideráveis dificuldades de construção, obrigaria a expropriações caras e morosas pelas questões que iriam levantar.

D. José de Salamanca, em nome da empresa construtora, apresenta, então, duas bases para solucionar o caso: colocar a estação no Prado do Repouso, como o Governo sugere, mas pagando-lhe este, pelo excesso de quilómetros de aí resultante, subvenção igual à dos já construídos e entregar-lhe o Govêrno, já expropriados e pagos, os terrenos necessários.

Em compensação, prontifica-se a construir a linha do Porto a Braga e de aí em direcção à fronteira pela mesma subvenção quilométrica abonada para a linha do Norte.

A companhia, de acordo com a empresa construtora, apresenta, em Abril de 1865, proposta em termos idênticos, mas hàbilmente conjuga essa proposta com a resolução do problema dos tabuleiros das pontes para a 2.ª via. Era o caso que, segundo o contrato original para concessão das linhas do Norte e Leste, deveriam desde logo ser construídas as obras de arte para via dupla, incluindo os tabuleiros metálicos para a segunda via, embora de início fosse assente a linha só para via única.

Procurou sempre o empreiteiro eximir-se ao cumprimento dessa cláusula, chegando mesmo a



Eng.º PEDRO INÁCIO LOPES
Encarregado dos estudos e construção

recorrer para o Tribunal arbitral; mas este, como não podia deixar de ser à face do contrato, confirmou, por sentença de 10 de Agosto de 1863, a deliberação governativa.

Aproveita, pois, a Companhia esta oportunidade para fazer reviver esta questão, alegando que, sendo a ponte sobre o Douro a mais difícil e custosa de todas as obras, precisava de saber, antes de a projectar, se haveria de ser para uma ou para duas vias.

Depois de demoradas e difíceis negociações, sob a pressão de todas as circunstâncias e no desejo de facilitar a ligação com o Porto, que a opinião pública reclamava, acabou o Governo por fazer com a Companhia o acordo de 27 de Novembro de 65 para complemento da Linha do Norte. Para isso, submeteu à aprovação da Câmara dos Deputados um projecto de lei, no qual sob determinadas condições concedia à Companhia autorização para a não colocação dos tabuleiros da 2.ª via, devendo a linha do Norte ser concluída até ao Porto, cuja estação terminal era fixada no Campo do Cirne.

Foi demorada a discussão na Câmara deste projecto de lei, surgindo dificuldades para aprovação de bases apresentadas, mas foi finalmente aprovado, depois de várias modificações, em 8 de Novembro de 1869.

Encontrou, porém, a companhia nova resistência por parte do empreiteiro D. José de Salamanca e de tal modo e tantas eram as dificuldades que, passados dois anos, em 1872, ainda o Governo intimava a Companhia a completar a linha do Norte, e esta não podendo compelir o empreiteiro ao cumprimento da referida lei, acaba por declarar que terminava ela os trabalhos e que apresentava nova solução, tornando muito menos extensa a ligação das «Devezas» com o Porto, com grandes vantagens para os passageiros e mercadorias pelo menor percurso e fácil ligação com as linhas ao norte do Douro.

É aqui que surge o papel preponderante e decisivo do então director da Companhia, Manuel Afonso de Espregueira.

Tinha sido forçado a deixar a direcção da Companhia Real o engenheiro Le François por motivo de um grave conflito com o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira, nomeado director da Companhia em 17 de Abril de 1872. E, de facto, dentro de poucos dias, o novo director apresentou a solução por um novo traçado mais curto e vantajoso e de tal modo convincente que, em sessão de 1 de Maio, o Conselho de Administração lhe abre um crédito extraordinário para os necessários estudos e sob proposta daquele, encarrega desse estudo o engenheiro Pedro Inácio Lopes.

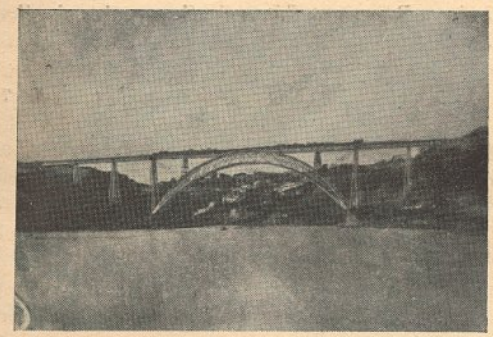
Por essa solução, a ligação seria feita entre a Serra do Pilar e o monte do Seminário, que lhe fica em frente na outra margem, sendo a passagem do Douro feita precisamente no ponto onde as suas margens são mais escarpadas e o vale mais fundo, por meio de uma ponte que constitui uma das concepções mais arrojadas em construção desta ordem.

É a solução que foi adoptada e todos nós conhecemos.

Das várias soluções, que no decorrer de todos estes anos foram apresentadas, três traçados se podem considerar como dignos de estudo e mere-



Eng.º GUSTAVO EIFFEL



Ponte Maria Pia, construída pela casa Eiffel

cendo mais larga referência: são os que ficaram conhecidos por: traçados de Campanhã, de Campo do Cirne e do Seminário. *O traçado de Campanhã* partia das «Devesas», descia pela encosta esquerda do Douro até ao lugar de Areinho, em declives de 15 por mil, na extensão de 3.400 metros. Passava aí o rio por meio de uma ponte de 506 metros, a 23 metros acima de baixa-mar, seguia depois em patamar de 760 metros na encosta direita do vale Campanhã até à estrada que liga com a cidade.

A sua extensão total, desde o eixo da estação das Devezas até à estação projectada no fim daquele patamar, era de 5.060 metros, com 2.906 metros em rampas de 15 por mil, 430 metros em rampas de 10 por mil e 1.723 metros em patamar.

A ligação com as linhas do Minho teria de ser feita por meio de um ramal que, seguindo o vale de Campanhã, iria entroncar com aquelas linhas próximo de Rio Tinto, a cêrca de 6 Kms. da estação de Campanhã.

A comunicação da estação terminal da Linha do Norte com a cidade só poderia fazer-se pela íngreme Rua de Freixo ou pela estrada marginal do Douro, longa e por vezes coberta pelas cheias, portanto, em qualquer dos casos, em péssimas condições.

A execução deste traçado apresentava, além disso, bastantes dificuldades, no movimento de terras, obras de arte e, principalmente, na grande ponte sobre o Douro, cujas fundações teriam de descer a 25 e 30 metros abaixo do nível da baixamar.

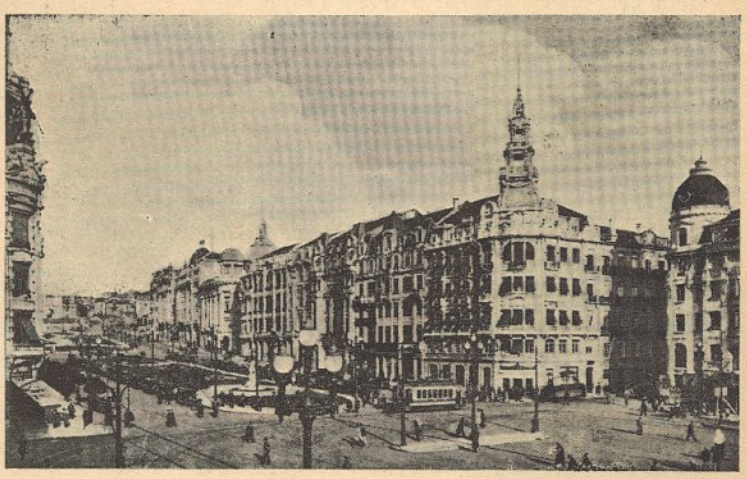
O traçado do Campo de Cirne descia das «Devesas» pela directriz do anterior até 2.400 metros, continuava na encosta até ao lugar da Pedra Salgada, distante uns 4 quilómetros, atravessava o rio em uma ponte de 480,4^{m} em 7 tramos a 27,19^{m} acima da linha de baixa-mar e subia, depois, pela encosta do vale do Rio Tinto até próximo da povoação de Pero Negro, para, voltando à esquerda, continuar a subir até ao Campo de Cirne, onde seria a estação terminal.

A extensão deste traçado, desde o eixo da estação das «Devesas», era de 10.130 metros, com 6991^{m} em rampas de 15 por mil, 430 metros em rampas de 10 por mil e 2.709 metros em patamar.

A ligação com as linhas do Minho seria feita naquela estação terminal da linha do Norte, onde as duas linhas entravam paralelas em cerca de 1.000 metros, mas a alturas diferentes.

A execução deste traçado era difícil e morosa, especialmente nas proximidades do Campo do Cirne, onde necessário se tornava fazer um corte de 17 metros de altura, em rocha dura, e a ponte sobre o Douro apresentava as mesmas dificuldades nas fundações, tendo de descer 36 metros abaixo da linha de baixamar.

Finalmente, o *traçado do Seminário*, da autoria do engenheiro Manuel Afonso de Espregueira e que foi executado, segue na directriz dos anteriores desde Gaia até ás proximidades da rua da Bandeira, que é a que passa junto do actual apeadeiro de General Torres, ali desviava-se para a esquerda, atravessando a Serra do Pilar em um túnel e uma funda trincheira; chegado à margem do rio, transpõe-no em uma ponte de 355 metros, a 62 metros acima da linha de baixamar, em frente do monte do antigo Seminário, que também atravessa em túnel na margem direita e continua pela encosta do vale de Campanhã até junto da rua do Freixo, a seguir à qual foi situada a estação terminal, que



PORTO — Avenida dos Aliados

mais tarde se tornou comum a todas as linhas no norte do Douro.

A extensão deste traçado é de 4.301 metros, com 486 metros em rampas de 15 por mil, 1.732 metros em rampa de 13 por mil e 1.835 metros em patamar.

Já depois de elaborado o projecto, o eng. Pedro Inácio Lopes, encarregado dos estudos e construção, reconheceu a vantagem de elevar ainda dois metros o nível dos carris na ponte, melhorando todo o traçado em perfil.

Para execução do novo projecto, porém teve a Compania de abandonar trabalhos já executados, que avaliava em mais de 150 contos e construir novas obras de grande vulto. As vantagens incontestáveis, que o novo traçado proporcionava, só poderiam obter-se, pois, com um elevado custo quilométrico, muito superior ao dos traçados anteriormente propostos. Por isso, a Companhia pediu que, além de lhe ser permitido executar as obras de arte para uma só via, lhe fosse dada isenção do pagamento de imposto sobre o transporte de mercadorias, tanto mais que «na Europa é Portugal o único país em que tal imposto é cobrado».

O Administrador Delegado do Comité de Paris dá o seu acordo às bases propostas e propõe mesmo que, se o Governo isentar a Companhia do referido imposto de trânsito, quer para mercadorias quer para passageiros, todas as despesas poderiam ser de conta da mesma.

Depois de alguma discussão, acabou o Governo por apresentar à Câmara dos Deputados, em 5 de Fevereiro de 73, uma proposta da lei autorizando o contrato naquelas condições.

Foi largo e aceso o debate e, depois de várias emendas, o projecto de lei voltou à Presidência do Conselho em 4 de Abril, mas sem chegar a ser aprovado por a Câmara ter fechado em 8.

Não conseguira, porém, o Governo que a lei fosse discutida em sessão das Câmaras de 1873, mas prometia à Companhia que o seria, de preferência a qualquer outro projecto de lei, logo que as Câmaras reabrissem. Passou, porém, nova sessão legislativa sem que a questão fosse resolvida e só, finalmente, no princípio de 1875, em 16 de Janeiro, os ministros da Fazenda, António de Serpa Pimentel e de Obras Públicas, António Cardoso Avelino, apresentaram nova proposta às Câmaras relativa ao acordo com a Companhia Real para facilitar a conclusão da Linha do Norte.

Discutida desta vez ràpidamente, foi em 3 de Fevereiro aprovado e em 26 assinada a lei.

A Companhia não descurara, porém, o estudo técnico da questão e assim, já em 8 de Março de 73, o Comité de Paris enviava ao Director da Companhia, Conselheiro Espregueira, três ante-projectos da ponte sobre o Douro das casas Le Creusot, Gouin e Bergas et C.ie; o da Companhia de Fives-Lille havia sido já entregue em Outubro anterior, bem como o da casa Eiffel.

Publicada a lei, o Governo, por portaria de 7 de Junho, assinado por António Cardoso Avelino, aprovou o projecto da conclusão da Linha do Norte e, na sessão de 9, o Director informa o Conselho de que os diferentes projectos haviam sido submetidos ao estudo de uma comissão composta por Kranz, engenheiro em chefe de Pontes e Calçadas, L. Molinos, antigo Presidente da Sociedade dos Engenheiros Civis e H. De Dion, vice-presidente da mesma Sociedade.

Foi aprovado o da casa Eiffel e C.ª, cujo custo orçava por 965.000 francos, preço que, em virtude de diversas modificações, que a referida Comissão julgou necessárias, foi elevado para 1.200.000 francos.

Os trabalhos para conclusão da Linha do Norte, de acordo com o novo projecto aprovado, começaram em 26 de Abril de 1875. Pela natureza especial da obra, sem igual na Europa nessa data, foi necessário proceder a estudos muito minuciosos e demorados e, por isso, só em 5 de Janeiro de 1876 foi possível começar com as fundações.

Em 23 de Setembro achavam-se concluídas todas as cantarias e alvenarias dos encontros e pilares, montados os pilares metálicos e a parte do tabuleiro, que se podia construir sem o arco.

Começaram então os trabalhos preparatórios para a montagem do arco, mas as grandes chuvas e inundações desse inverno só permitiram colocar a primeira peça em 1 de Março de 77, pois não foi possível evitar inúmeras interrupções, não só pelos dias de chuva, em que se não podia trabalhar, como por a corrente do rio não permitir o transporte das peças em barcos, chegando os estaleiros e depósitos de materiais a estar cobertos de água e de tal modo que, depois das águas baixarem, foram necessários vários dias de trabalho para limpeza dos ferros que ficaram cobertos de lodo.

Considerados os trabalhos concluídos, em 25 de Setembro de 77, data em que foi colocado o fecho do arco, foi nomeada em 20 de Outubro uma comissão composta dos engenheiros João Crisóstomo de Abreu e Sousa, João Joaquim de Matos e Cândido Xavier Cordeiro, para examinar a última secção da Linha do Norte e proceder às necessárias provas da ponte sobre o Douro. Concluídas estas e verificado que a construção satisfazia a todas as condições técnicas, foi inaugurada a ponte, em 4 de Novembro de 1887 e, com ela, o último troço da linha do Norte.

Levára quase 13 anos e meio depois da linha ter chegado às «Devesas». Estava, porém, estabelecida a ligação efectiva de Lisboa com a capital do Norte por caminho de ferro.



ITALIA — Um aspecto da cidade de Bari, porto do mar Adriático

A Navegação e os Caminhos de Ferro Italianos ao serviço do Turismo Nacional

Por GUERRA MAIO

O turismo italiano começa a tirar proveito do admirável programa, há anos traçado, da conjugação dos caminhos de ferro e da navegação. A Itália com a sua poderosa marinha mercante reduzida pela guerra ao seu quase completo desaparecimento, estabeleceu um programa de novas construções navais, já quase inteiramente realizado, e que consiste numa frota considerável de navios rápidos, embora, na sua maior parte, de unidades de modesta arqueação, 11 a 13.000 toneladas brutas, canalizando uma boa parcela do turismo inter-oceânico, para os portos italianos.

Na linha da América do Norte, além dos velhos mas confortáveis paquetes «Vulcânia» e «Satúrnia», dois novos barcos entraram em serviço; na da América do Sul, dois novos e rápidos paquetes, o «Giulio Cesare» e o «Augustus», asseguram um serviço regular entre Génova, Barcelona, Rio e Buenos Aires, além do «Comte Biancamano» e o «Comte Grande», este passando por Lisboa.

Duas linhas novas foram lançadas, com navios acabados de construir, para a Austrália, e para a costa de Moçambique com término na Cidade do Cabo; e outra vai ser iniciada, em 2 de Março, com um navio, também rápido, de 11.400 toneladas brutas, ou seja igual aos daquelas duas linhas, o «Victória», entre Génova e Bombaim. Uma outra carreira vai ser lançada, em 1954, dos portos italianos aos da costa do Pacífico, via Panamá igualmente com dois navios, cujas quilhas vão ser assentes.

São 16 magníficos paquetes, dos quais 12 acabados de construir e que trarão, como disse, aos portos italianos passageiros e turistas de além-mar, com destino às termas e sítios históricos e pitorescos, assim como viajantes, que, sem se deterem na Itália, seguirão em caminho de ferro para os vários países que lhe ficam à ilharga, isto, evidentemente, em prejuízo dos grandes portos franceses, Marselha, Cherburgo e Havre onde, até há pouco, desembarcava a maior parte dos passageiros dos países americanos ou africanos.

Os passageiros ao desembarcarem na Itália, encontrarão nos cais dos respectivos portos comboios não só de penetração mas igualmente para o estrangeiro, muitos dos quais virão já munidos de bilhetes ferroviários, senhas de hotéis, etc., fornecidos nas agências, ao mesmo tempo que as passagens marítimas.

Isto é fazer turismo; aquele turismo prático e de efeito seguro nas suas várias modalidades. Os caminhos de ferro italianos farão tarifas especiais e os hotéis igualmente, para estadias mais ou menos longas.

Mas não fica por aqui, pois novas unidades mercantes estão em estudo, para reforço daquelas linhas e, possìvelmente, para início de outras.

Seja-me permitido lembrar aqui um assunto

pelo qual, antes da última guerra, largamente me debati, infelizmente sem resultado: a escala em Lisboa de alguns navios italianos da carreira da América do Sul. Isto com dois fins: aumentar a capacidade de transporte de passageiros da América do Sul para Lisboa e estabelecer com essa escala uma nova carreira regular e rápida entre o nosso País e a Itália; e ainda, como os vapores não iriam ao norte da Europa, os passageiros vindos neles, com destino a Paris, ou a Madrid, serem obrigados a utilizar os nossos comboios internacionais. Como disse, foi um trabalho inútil. As companhias abordadas desculparam-se com o largo desvio da rota dos seus navios, ou fosse, pelo menos, a perda de um dia. Pois agora, sem que ninguém o tivesse pedido, nada menos de quatro companhias italianas vêm a Lisboa, cujos navios, quase todos rápidos, são apreciàvelmente confortáveis. E por quê? Primeiro por que à ida para o Brasil, completam as suas câmaras de terceira com os nossos emigrantes; segundo, por que contam, no regresso, encontrar em Lisboa turistas com destino à Itália.

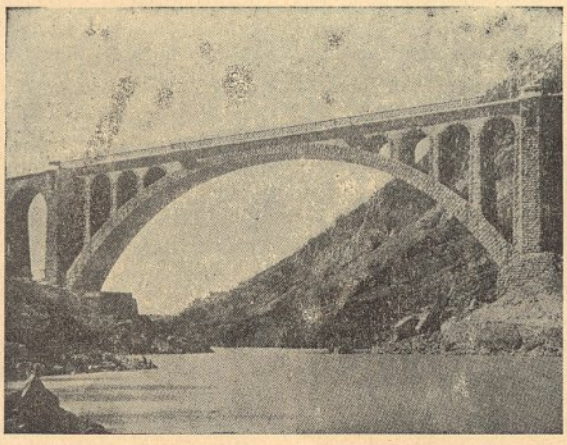
É que nós, desde o advento de Salazar, temos lá fora a fama de sermos um país rico, que gostamos muito de viajar, e na Itália pensa-se também que já estamos saturados de viagens a Madrid e a Paris.

Pense disto cada um o que quiser, mas o que é certo é que a Itália elaborou um programa turístico, que está pondo em prática com inteligência e com firme tenacidade.

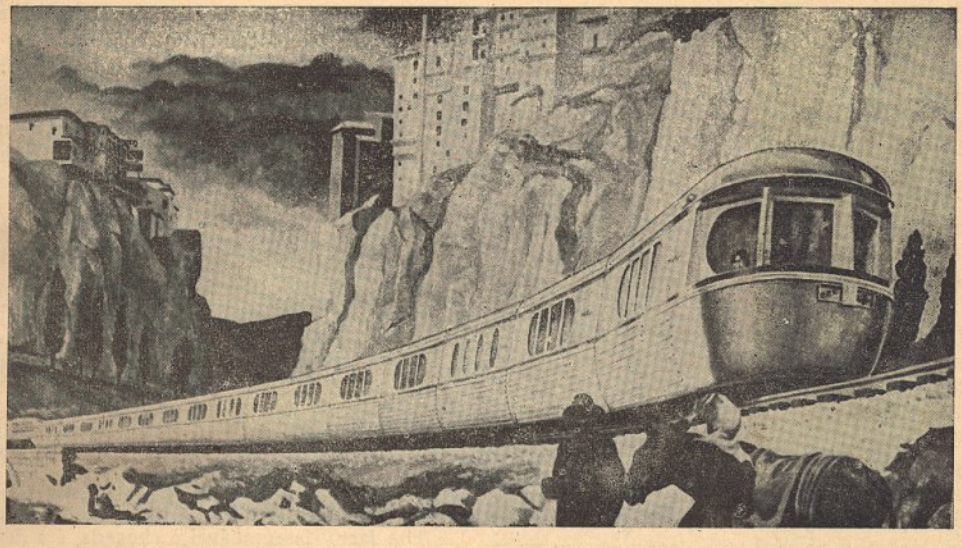
E que fizemos nós depois da última guerra para tirar partido do turismo de além-mar? Pouco ou nada. A nossa marinha mercante que, com as unidades em construção, se aproxima já das 500 000 toneladas brutas — esforço admirável que é justo pôr em relevo — está longe de atingir o seu objectivo, pois àparte a linha da América do Sul, em breve com um novo e esplêndido navio, o «Santa Maria», em serviço, nada fizémos no sentido de atrair o turismo da América do Norte — onde este ano ficaram nada menos de 120.000 passageiros que não puderam embarcar por falta de lugar. O 1.º Congresso da Marinha Mercante, realizado em Novembro do ano passado, votou uma tese de minha autoria no sentido de se fazer uma carreira rápida para os Estados Unidos, mas até agora nada se fez.

A Noruega e a Suécia, nos confins da Europa, para melhorarem o seu serviço de passageiros para a América do Norte, têm em construção novas unidades, rápidas e dotadas do mais prático conforto, e a Grécia tem em adiantada construção um esplêndido barco para o mesmo fim.

Portugal, por assim dizer, inédito para os americanos, e com um grupo de ilhas encantadoras no caminho, continua na mesma, apesar do interesse que tem na carreira o Almirante Américo Tomás, ministro da Marinha e pioneiro máximo da nossa marinha mercante.



ITALIA — Uma ponte sobre o Isongo



O «Talgo» na sua passagem pelas proximidades de Cuenca

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

Madrid, Valença e Barcelona

Por BUSQUETS DE AGUILLAR

XIII

É de Leite de Vasconcelos (1), sábio português de reputação europeia, a expressão de férias menores aplicada aos intervalos escolares do Natal e da Páscoa, em oposição a férias grandes, respeitantes aos meses de Verão, em que são inadmissíveis os trabalhos académicos. Aproveitava-as sempre Leite de Vasconcelos que, quando faleceu, era o mais culto dos portugueses (mas sempre um mau professor por falta de condições didáticas), para pequenas excursões pelo País, reservando as férias grandes para viagens no Estrangeiro, e em todas aumentava ainda mais o seu extraordinário saber que o tornava mestre em diversas ciências. Como seu modesto discípulo, procuro sempre aproveitar as férias menores da Páscoa, porque considero um dos mais graves erros a manutenção da mesma paisagem e indispensável variar o ambiente. Eis o motivo da viagem efectuada para recordar lugares muito meus conhecidos e visitar alguns desconhecidos, pelo que me dirigi primeiro a Madrid para depois visitar Valença e Barcelona.

As comunicações ferroviárias entre as duas capitais peninsulares, Lisboa e Madrid, podem considerar-se boas com o Lusitânia-Expresso, trisemanal, e o semi-directo, embora algumas correcções haja a fazer.

O Lusitânia-Expresso sai de Lisboa às 20,5, chegando a Madrid pelas 10,30 horas, e, quer pela composição, horário, fiscalização aduaneira e policial em trânsito, é um comboio difícil de desejar melhor. Quanto ao semi-directo, algumas melhorias necessita, pois não se compreende a falta de carruagens directas entre as duas capitais. Se é um facto que os passageiros não são muitos, estes poderão aumentar, pois as facilidades e benefícios concedidos acrescem o tráfego, verdade muitas vezes esquecida, mas que possui cabal demonstração com o serviço da carruagem directa entre Lisboa e a Corunha durante a hora de Verão, que, estabelecida em 1950, determinou que esse ano fosse aquele em que maior número de passageiros atravessaram o rio Minho, facto renovado com crescente aumento em 1951 e 1952.

O Lusitânia-Expresso é tri-semanal, não sendo

possível torná-lo permanentemente diário por falta de passageiros, que só abundam por ocasião da Semana Santa, sendo nessa época lamentável que se não torne diário.

Quando, há dois anos, por ocasião das férias da Páscoa, pretendi ir a Madrid, já não havia para esse dia lugar no Lusitânia-Expresso, pois ia dar-se no domingo de Ramos o encontro de futebol Portugal-Espanha. Tive por isso de seguir no semi-directo com a lotação completa e conduzindo uma carruagem com uma excursão de estudantes universitários para Madrid. Pois, apesar da afluência de passageiros, da viagem dos simpáticos e alegres académicos na sua mocidade exuberante, causas que justificavam bem que a composição fosse directa, a obrigatoriedade do transbordo manteve-se em Valença de Alcântara.

De Lisboa a Marvão, especialmente até Abrantes, a paisagem encantadora, como é vulgar em Portugal, o bom andamento do comboio e o material satisfatório da composição verde, tornaram muito agradável a viagem. Em Marvão a comédia alfandegária de examinar as malas à saída, dá um aspecto sórdido e repugnante que torna actuais as palavras de Mendonça e Costa escritas em 1921. Para mais (1), afirmou o fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, decretou-se também a verificação de bagagens à saída; formalidade que parece só inventada para fazer irritar a paciência do viajante, porque de nada serve, visto que ninguém leva nas malas objectos artísticos cuja exportação seja proibida.

Em contraste com a airosa e clara estação de Marvão — Beirã, em estilo português, a de Valença de Alcântara é o oposto, mas não me alargarei em referências visto que a própria RENFE, reconhecendo o facto, mandou construir um edifício que julgo já concluído e com certeza resolve satisfactòriamente o problema.

O que não é admissível é a mudança de comboio às 21 horas, a demora provocada pela polícia vendo os passaportes, a inutilidade da declaração de dinheiro a que os próprios espanhóis não dão importância, determinando um atrazo de perto de duas horas na partida, devido a não tomarem providências para irem mais depressa.

Em vez de partir às 22,45, era cerca da 1 hora quando se ouviu o sinal de um apito, tendo já desaparecido as clássicas palavras: Señores viageros al tren». A composição do comboio era regular, carruagens de madeira com quádruplo rodado, outrora magníficas, hoje condenadas não só pelo peso morto mas por não possuirem a segurança das metálicas. Todavia encontravam-se limpas, e podia-se dormir descansado, apesar de cheias e do mau andamento devido ao estado da linha.

De Valença de Alcântara a Madrid, a região mesmo de dia não tem vida, parando-se em estações desertas.

De noite é como se uma pessoa estivesse atravessando um ermo, embora a região manchega seja onde Cervantes colocou D. Quichote a iniciar as suas aventuras, pelo que possui interesse literário.

As proximidades de Madrid não são assinaladas pelo fenómeno sub-urbano característico de qualquer capital que se anuncia mesmo a grandes distâncias, como acontece em Paris, onde os arredores se estendem até 80 Km. da cidade. É que Madrid é o tipo perfeito da capital política, que até ao reinado de Carlos III, no século XVIII, pouco mais era que uma aldeia, constituindo um fenómeno antropogeográfico, pouco vulgar. Os sinais da Guerra Civil já quase desapareceram, vendo-se claramente uma vasta obra construtiva com edifícios novos, bairros acabados há pouco, e um progresso evidente.

Com um atraso de cêrca quatro horas cheguei a Madrid, que não vou descrever e apenas referir-me a algumas particularidades observadas desde a minha última estadia havia três anos.

Um facto desagradável, à chegada, é a defesa contra a exploração de moços, táxis, e auto-carros de transporte das estações para os hotéis, em que há uma exploração bem organizada, tendo-se que discutir prèviamente o preço, e, por vezes, chamar um guarda policial para terminar com discussões. É sempre aborrecida a chegada e a partida por actos desonestos, sendo lamentável não se proibirem, quando era fácil. Preferível é, quando se leva pouca bagagem, ir no metropolitano.

Mostra Madrid um grande progresso, depois dos anos trágicos da Guerra Civil, as ruas bem pavimentadas, novas avenidas, e bairros inteiros edificados, dando tudo uma nota de ordem e de arranjo, que faz recordar a época feliz da Ditadura de Primo de Rivera, que tantos benefícios trouxe a Espanha. A continuação da Grã-Via com prédios de mais de vinte andares, a cidade Universitária que constitui a glória de um Governo e o nítido desenvolvimento da cidade na direcção de Chamartim, mostram bem o que se tem trabalhado.

Constituía nesses dias uma novidade a modificação das linhas dos eléctricos, que antigamente tinham como centro principal das carreiras a «Puerta del Sol», e que foram dispersadas para descongestionar a afluência na interessante praça madrilena. Pela «calle de Alcalá» e «Puerta del Sol» só transitam autocarros e «troley-bus», enquanto os eléctricos ficam nos arruamentos vizinhos ou em Cibeles. Se o público tem as carreiras mais curtas, a verdade é que já se pode andar por lugares, onde antes era impossível pela acumulação de todos os meios de transporte. Além disso, o metropolitano, cujas linhas atravessam a cidade dum modo satisfatório, necessita ser prolongado até ao extremo urbano. Os novos carros eléctricos apresentam poucos lugares sentados, pelo que os antigos eram mais cómodos, e todos muito inferiores aos de Lisboa, que ainda possui o melhor material do

género na Europa, embora não se possa dizer o mesmo com relação ao serviço em que a falta de veículos determina o excesso de público com detrimento da segurança e da comodidade. Em Madrid, tanto os carros eléctricos como os autocarros possuem lugares suficientes para os passageiros se poderem transportar sem ser incòmodamente.

Uns dias em Madrid fizeram-me rever lugares meus conhecidos, museus interessantes, apreciar uma vez mais aquela vida exuberante característica das multidões espanholas, que tornam as ruas, especialmente das 18 às 20 horas, as mais ruidosas da Europa e onde é impossível conversar pelo ambiente tumultuoso que nos cerca. Confesso que, sendo a décima sexta vez que ia a Madrid, a novidade desaparecera na maior parte, em todo o caso melhoramentos apreciei, e observei uma ânsia de progresso e de paz que domina toda a vida espanhola.

Visita inesquecível foi a que realizei à Cidade Universitária, iniciada pelo Rei D. Afonso XIII, onde durante cerca de dois anos e meio se travou a luta pela posse de Madrid, causando a destruição dos edifícios existentes, ficando o terreno juncado de destroços e trincheiras como eu próprio verifiquei em Abril de 1940. O Generalíssimo Franco, numa visão inteligente, ordenou a nova edificação da Cidade Universitária, visto quase nada se poder aproveitar do destruído, e os trabalhos, a um ritmo razoável, permitiram que já se encontrem a funcionar as faculdades de Letras, Medicina, Ciências, e Escola Superior de Agricultura, estando em construção os edifícios que faltam.

Junto do Parque do Oeste, também transformado e repovoado, chega-se de autocarro que passa na Grã-Via, seguindo-se de carro eléctrico que finda na praça da futura reitoria e paraninfo.

À primeira vista admira-se o estilo nitidamente espanhol das construções modernas de tijolo, e talvez as Faculdades se encontrem demasiado separadas, havendo ainda o inconveniente do local estar aberto na direcção da serra de Guadarrama, donde, no Inverno, coberta de neve, sopra aquele vento que os madrilenhos classificam de: «ar de Madrid que não apaga um candil, mas mata um homem». Não teria sido melhor escolher outro sítio, como Valhecas ou Chamartin?

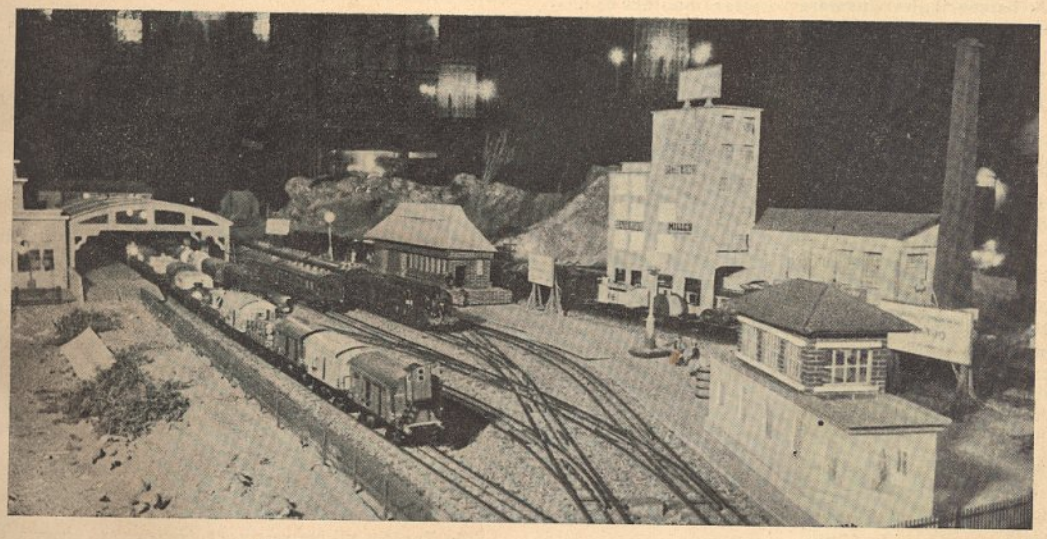
Afastados estes pequenos contras, concorda-se de bom grado com a imponência da obra, seu valor, e honra dos dirigentes que a subscreveram.

Penetrei na Faculdade de Letras, que era aquela de maior interesse para mim, e fiquei extasiado pelo que vi. Salas de aula, em que nada falta com respeito à comodidade e higiene, perfeita biblioteca, salão de festas, restaurante, amplos corredores, etc., vê-se que tudo se orientou no sentido forte das realidades, acompanhado do desejo nobre de servir a Ciência. Todavia, pela sua cor, graciosidade e boa construção, os novos edifícios da Cidade Universitária de Coimbra são superiores aos seus congéneres de Madrid, embora com menos grandeza.

---

(1) José Leite de Vasconcelos, Etnografia Portuguesa, Lisboa 1942, vol. III, pág. V.

(2) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 907 de 1 Agosto de 1921, pág. 226.



BARCELONA — Vista da instalação do caminho de ferro em miniatura

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um deputado egípcio apresentou um projecto de lei proibindo as despesas das mulheres com cabeleireiros, cremes, pó de arroz e vestidos complicados. Quem quiser que use água e sabão, porque estas duas substâncias não estragam a pele nem arruinam os maridos.

(do diário *La Critica* — Buenos Ayres)

Os mortos sonham e pensam. Tal é a conclusão do sábio dr. Osgloediwsk, da Faculdade de Medicina de Kurks.

Esta faculdade tem um limite: o de 96 horas após a morte. O sono da morte é povoado de imagens que se podem fotografar. Os biliões de células cerebrais antes da decomposição total, que só muito tarde se verifica, estão em permanente actividade, e como não é possível o sono sem o sonho, daí o facto verificado e demonstrado de que uma espécie de sobrevida actua ainda no cadáver durante aquele período. E' vulgaríssimo o caso da circulação sanguínea nos corpos em que já começou a decomposição de alguns órgãos. A pupila dos mortos reage à luz, e o coração é a última engrenagem do motor humano que resiste à putrefacção duma forma espantosa.

(da *Gazeta Cientifica e Literária «Ruskaia Izvestia»* — de Zagreb)

Os barcos ingleses passaram a estar munidos de bússolas de transmissão magnética que mantêm o navio na sua rota mas indicam o norte magnético enquanto o aparelho vulgar indica o Norte verdadeiro. Esta bússola é construída por quatro electrodos.

(do *Journal de Lyon*)

Por iniciativa do crítico Salvador Madariaga vai celebrar-se em Buenos Aires o tricentenário de Boileau, considerado o precursor dos críticos literários.

(do diário *El Heraldo* — Madrid)

Em Runy Farm, Califórnia, criaram-se recentemente instalações para acomodar trezentas e oitenta mil galinhas. Há nos Estados Unidos cerca de quatrocentos milhões de galinhas produzindo uma média de setenta milhões de ovos por dia.

(do semanário *Asi Es* — Madrid)

Em Azerbaijan fundou-se uma Academia de Ciências, que consta de quatro departamentos principais: agricultura, biologia, química do petróleo, física e ciências naturais.

(da revista *Discovery* — Nova Iorque)

A Junta de Navegação Comercial de Washington iniciou uma nova carreira aérea ao longo da costa oriental da África: cinco mil milhas do Cairo a Joanesburgo, com aterragens em Asmara, Adis-Abeba, Mombaça e Lourenço Marques.

(do semanário *The Economist* — Londres)

Fábricas holandesas enviam sacos cheios de rubis sintéticos para a India, onde as melhores pedras são lapidadas e vendidas como naturais. O rubi é constituído pela alumina cristalizada contendo traços de óxido de cromo.

(do *Magyar Szemle* — Budapest)

Um técnico sueco em matéria de comunicações revelou que em 1923 concluira um projecto-estudo que uniria a Rússia com os Estados Unidos por meio dum túnel, que seria construido por baixo do estreito de Behring.

(do jornal manchu *Ta Kung Pao* — de Munken)

Tornou-se popular na Inglaterra certo episódio passado num casamento. Parece que a noiva tentou durante a cerimónia abster-se de pronunciar a palavra «obedecer». Serenamente o sacerdote repetiu-lhe a palavra e como ela insistisse no silêncio e o padre insistisse na fórmula, o noivo interveio:

— Não tem importância .. Faz favor de continuar. Deixe o assunto ao meu cuidado...

(do jornal católico holandês *De Maasbode*)

O aviador Lindberg costumava contar a anedota enigmática inventada pelos ases da aviação:

— Quando precisas dum e não tens, nunca mais precisarás dele. O que é?

Solução: um para-quedas.

(da revista *College Humor* — Nova Iorque)

O multimilionário americano Hughes revelou que os maiores hidro-aviões de transporte do mundo estarão prontos dentro de um ano. Serão aviões colossais com um comprimento de asas maior do que um campo de futebol.

(do semanário *Triunfo* — Madrid)

Construiram-se no Canadá as primeiras casas de alumínio. Podem desmontar-se e têm a vantagem de estar isoladas de todos os ruidos, conservando o calor no inverno e sendo frescas no verão.

(do semanário *Hellas* — Atenas)

Na Tunísia cultiva-se algodão de côr. Até agora obtiveram-se algodões verde-escuro, pardo, côr de rosa e limão O rendimento por hectare é igual ao do algodão branco vulgar.

(do semanário *Vida Maroqui* — de Melila)

Ecos & Comentários

Por SABEL

Os «Anuários» e os falsos angariadores de anúncios de publicações que não existem

«O Comércio Português», orgão oficial da Associação Comercial de Lisboa, publicou, recentemente, o seguinte, que, com a devida vénia, passamos a transcrever:

«Em virtude de ter chegado ao seu conhecimento, através de certas notícias publicadas em jornais diários, que falsos agentes de supostos «Anuários» comerciais estavam prejudicando gravemente os legítimos interesses do comércio, angariando anúncios cuja publicação não chegava a fazer-se ou fazia-se em condições e com tal irregularidade que a tornavam puramente inútil, resolveu a Associação Comercial de Lisboa proceder, pelos meios ao seu alcance, a um pequeno inquérito que lhe permitisse pôr de sobreaviso os seus associados a este propósito.»

A esse inquérito, informa o referido órgão oficial da Associação Comercial de Lisboa, responderam apenas 6 «Anuários», de 18 a que foi dirigida a circular solicitando o preenchimento de um pequeno questionário referente a propriedade, periodicidade e registo de títulos.

Com efeito, é necessário pôr de sobreaviso o comércio anunciador.

Um dia, como já em tempo referimos, fomos procurados por uma jovem, bem trajada e aparentemente bem educada, que vinha em nome de um Anuário Comercial, que no momento supusemos ser o antigo e acreditado «Anuário Comercial de Portugal», de que é proprietária a Empresa Nacional de Publicidade. A dama em questão apresentou-nos um recibo de 9$90 que satisfizemos, não deixando, no entanto, de manifestar a nossa estranheza por nunca, até a essa altura, nos terem cobrado qualquer quantia pela inserção da referência a esta publicação. Pelo sim, pelo não, telefonámos para o «Anuário Comercial de Portugal». Descobriu-se o logro. A dama vinha em nome de uma publicação inexistente. E logo que lhe exigimos a devolução do dinheiro, a jovem, que parecia bem educada, rompeu a soltar palavrões de que as antigas colarejas da Praça da Ribeira se envergonhariam...

Bem fez a Associação Comercial de Lisboa proceder a um inquérito. Esses falsos agentes de publicidade não só prejudicam os interesses do comércio como desprestigiam a classe dos angariadores de anúncios, muitos dos quais, pelas suas iniciativas, pelo seu talento inventivo, pelo seu sentido de oportunidade, prestam serviços inestimáveis ao comércio e à indústria.

Cartazes nas paredes

TAMBÉM em Portalegre se clamam queixas justíssimas contra a pecha, vergonhosamente peculiar ao feitiozinho dos portugueses, de enxovalhar as fachadas dos prédios com cartazes, até afixados a esmo — pecha contra a qual, em relação aos edifícios de Lisboa, já aqui temos exarado a nossa verberação.

É da *Rabeca*, o velho semanário daquela cidade alentejana, que vamos respigar uma local exprimindo o protesto contra o referido abuso:

«Novamente solicitamos da Câmara Municipal no sentido de ser garantido o asseio e a conservação das fachadas dos prédios citadinos pela proibição da afixação de cartazes.

Aproxima-se a época em que as posturas municipais mandam caiar as fachadas. O cumprimento de tal postura implica despesa para os proprietários, para dias depois vir o homem da brocha e da massa e pespegar o cartaz, que suja a parede e lhe rouba o bom aspecto estético, que tão precioso é para o bom nome da cidade.

Entendemos que não deve ser coartada a liberdade do reclamo comercial. Mas, esse direito não deve atentar contra o direito que cada qual tem ao respeito da sua propriedade, cujo arranjo e limpeza lhe custam muitos escudos.

E estando conhecido o remédio para o mal — que é a Câmara mandar preparar local adequado e obrigatório para a afixação de cartazes na cidade — eis a medida que se impõe».

Já no nosso número de 15 de Abril último arquivámos reclamação semelhante, reproduzida do *Jornal de Abrantes*, que, por seu turno, aludia a um queixume, com igual motivo, inserto no *Correio do Vouga* acerca da cidade de Aveiro.

Vê-se, pois, que o condenável abuso se verifica em todo o Portugal, pelo que se impõe uma enérgica medida de carácter geral, repressora da afixação de cartazes nas fachadas prediais, de norte a sul do país; e delimitadora de locais e superfícies exclusivos onde essa afixação deva ser estritamente permitida.

Os aspectos de civilização das cidades, na época de hoje, exigem das autoridades que têm ingerência nos assuntos de urbanização moderna o maior rigor legal contra desaires como o da conspurcação das fachadas de todos os edifícios, quer particulares quer públicos, pelo forro de cartazes, panfletos, *placards*, dísticos, prospectos, etc.

Apelamos, portanto, mais uma vez, para essas autoridades, quanto a Portugal, a fim de que, desde já, decidam sobre as medidas que urge promulgar em tal sentido.

E ousamos esperar que a nossa reclamação não tenha a sorte de *vox clamantis in deserto*...

A origem dos carros «Omnibus»

NO meado do século XVII, só a burguesia parisiense dispunha de coches, liteiras e carruagens em que se fazia transportar de um a outro bairro da capital francesa. Para as classes laboriosas é que não havia nenhum género de veículos, particularmente públicos, e estes com um itinerário prèviamente organizado, a fim de que elas pudessem fazer o trajecto entre os pontos mais distantes, dentro de Paris.

A necessidade instante, e de justificadíssima satisfação, deste serviço de utilidade popular é que levou o duque de Roannes e os marqueses de Sourches e de Creman, gentis-homens da corte de Luís XIV, a magicarem uma forma de transporte colectivo a que puseram o nome de *Omnibus* — palavra latina com a significação de «para todos».

Os carros *omnibus* são, pois, de origem francesa — visto que, até mesmo foram aqueles aristocratas quem conseguiu ver autorizado

por carta de lei do ano de 1662, o estabelecimento de uma carreira única, de um extremo a outro de Paris, com horário fixo, para condução de passageiros e que se apresentasse nos pontos inicial e *términus*, qualquer que fosse o seu número. É claro que, como as duma carreira estabelecida, as suas horas observavam-se estritamente, mesmo que não aparecesse ninguém a aproveitar-se dela.

Cada transporte custava 5 *sous*, o que fez que os *omnibus* grangeassem extrema popularidade, desde que foram inaugurados — em Março de 1662.

Tortuosamente, o governo de então não achou bem que delas as aproveitassem os militares, os proletários e outras classes sociais — ficando, assim, bem restrito o número dos que podiam utilizar o vantajoso meio de viação. Disto resultou a companhia concessionária de tal serviço ter sido obrigada a dissolver-se, porquanto, com a sua exígua massa de passageiros, não conseguia obter receita para satisfação integral das despesas.

Muito mais tarde é que a ideia dos transportes *omnibus* foi copiada em Londres (1820), Nantes (1827) e Paris (1828), onde o preço da carreira de uma ponta a outra da cidade foi estipulado em 5 *sous* — o que a respectiva empresa não pôde manter, visto aumentar, a breve trecho, para 6, que ainda era estipulação muito vantajosa para a utilidade geral dos parisienses.

Admiráveis negócios

EM Picton, Canadá, Mel Mac Donald comprou em leilão um velho cofre de aço, que não tinha chave, e que se ignorava o que continha dentro, pela quantia de 37 dólares, incluindo o transporte para sua casa.

Uma vez em casa, Mac Donald, depois de muito trabalho, conseguiu arrombar o cofre, ficando deslumbrado. Dentro, encontrava-se um verdadeiro tesoiro de jóias de todas as qualidades, incluindo dois anéis de diamantes, dois de oiro, oito colares de pérolas, dois relógios de bolso de oiro, outros dois de pulso de oiro, seis jogos de medalhas com várias gemas de um valor considerável, seis jogos pendentes de pérolas, esmeraldas, ametistas e onix, um relógio de parede eléctrico, um barómetro, adornos de joalharia para trajos da época, várias cadeias de oiro de intrincado desenho, e dois guarda-jóias de madrepérola com incrustações de oiro e prata.

Mac Donald não contente com o que já achara, começou a desmanchar o cofre e encontrou mais uma colecção de broches com gemas, 20 dólares em moedas americanas, duas notas de 100 dólares, 59 moedas de oiro norte-americanas e vários objectos de prata.

— Em Londres, recentemente, uma senhora adquiriu um piano em leilão. Ao levá-lo para casa, tratou de examiná-lo por dentro para verificar o seu estado de conservação. Encontrou em um escaninho uma lata das usadas para guardar tabaco, que continha nada menos de duas mil, trezentas e cinquenta e oito libras esterlinas.

Marechal Gomes da Costa

ASSISTIMOS a uma missa por alma do Marechal Manuel de Oliveira Gomes da Costa — o chefe da arrancada do 28 de Maio. Ao piedoso acto assistiram muitas senhoras e um filho, Carlos Gomes da Costa.

Dos amigos do Marechal restam os que assistiram à missa: General Domingos de Oliveira, Dr. Braga Paixão, Brigadeiro Sotto Mayor, António Simões, Dr. João Moreira de Almeida, Carlos d'Ornellas, etc.

Triste sinal dos tempos.

Feriados Nacionais

NO número desta Revista, referente a 16 de Janeiro último, inserimos na íntegra o Decreto n.º 38 596, publicado no *Diário do Governo* de 4 do mesmo mês, referente á revisão dos feriados nacionais:

O Art. 1.º do referido Decreto considera feriados oficiais os seguintes dias:

10 de Junho, denominado dia de Portugal e consagrado à Festa Nacional;
5 de Outubro, comemorativo da implantação do regime republicano;
1 de Dezembro, comemorativo da Restauração da Independência.

Art. 2.º — São igualmente considerados feriados oficiais os seguintes dias santificados pela Igreja Católica:

Circuncisão (1 de Janeiro);
Corpo de Deus;
Assunção (15 de Agosto);
Todos os Santos (1 de Novembro);
Imaculada Conceição (8 de Dezembro);
Natal (25 de Dezembro).

O Art. 3.º diz que «no dia da Festa Nacional e nos designados no artigo antecedente, é obrigatória a cessação de todas as actividades não permitidas por lei nos domingos».

§ 1.º — Aos assalariados de carácter permanente, incluindo os dos estabelecimentos fabris do Estado, é devido o pagamento de salários nos dias feriados referidos neste artigo.

§ 2.º — Para compensação dos salários a que se refere o parágrafo anterior, o número de horas de trabalho correspondentes aos feriados será distribuído pelos dias imediatamente antecedentes ou subsequentes, não podendo todavia o período de trabalho diário ser aumentado mais de duas horas.

As relações ferroviárias entre Portugal e a Espanha

Vai ser reduzida de 104 kms., no percurso espanhol, a distância de Lisboa a Sevilha

Os caminhos de ferro espanhóis estão encurtando distâncias, como a do Gerez de los Caballeiros — Alcacer del Fresno, na província de Badajoz; na linha de Zafra à fronteira portuguesa, o que permite ligar Lisboa mais directamente a Sevilha, com uma redução de 104 quilómetros.

Outra nova linha de Madrid a Burgos, com 282 quilómetros, encurta a distância da capital da Espanha à fronteira portuguesa em 100 quilómetros, evitando-se assim ir a Medina del Campo.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Pelo «Diário do Governo» foi publicada a nomeação do sr. engenheiro Arnaldo Pacheco Pereira Leite, para director-interino dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da firma Lindén & Lindström A B, com sede em Gotemburgo (Suécia), recebemos um lindo calendário para 1953.

Agradecemos.



Os adidos militares estrangeiros com o Estado Maior das manobras

O Entroncamento

A zona do maior centro ferroviário do País foi escolhida para os primeiros exercícios da Defesa Civil do Território e nas alterações que o Governo propôs ao Plano de Fomento, a Assembleia Nacional ficou habilitada a incluir naquele importante diploma a electrificação dos caminhos de ferro até ao Entroncamento

NOS dias 9 e 10 de Dezembro, a progressiva e populosa vila do Entroncamento — um centro populacional que deve a sua criação e o seu desenvolvimento aos caminhos de ferro — chamou as atenções do País para um grande acontecimento que ali se deu: a efectuação dos exercícios promovidos pela Defesa Civil do Território. Esse acontecimento, pelo seu ineditismo, chamou ao Entroncamento muitas centenas de forasteiros, de vários pontos do País; e na sua zona concentraram-se mais de quinze mil homens, a fim de tomarem parte nos referidos exercícios.

Foram dois grandes dias para a vila: as pensões registaram, como nunca, um intenso movimento de hóspedes, ao ponto de não haver mais camas para os receber; as padarias esgotaram as suas provisões, nos restaurantes, cafés e tabernas houve que se recorrer às latas de bolacha, mas ninguém se arrependeu por ter empreendido a viagem e ninguém, também, se lembrou de recriminar os proprietários das pensões, padarias e restaurantes e simples casas de comidas porque ninguém supunha que o movimento de forasteiros atingisse tanto volume.

Os exercícios foram efectuados como se tratasse de um verdadeiro ataque inimigo, tendo a população civil colaborado, exemplarmente, neles e observado, sem uma falha, as instruções recebidas.

Na estufa subterrânea do «Jardim-Parque Dr. Pereira Caldas» ficaram instalados o comando-geral da Defesa do Território e as sedes dos sectores militar, civil e ferroviário.

A assistir aos exercícios, que tiveram momentos de grande emoção, deslocaram-se ao Entroncamento os srs. Ministros da Defesa e do Exército; os generais Amaral, adjunto da Defesa Nacional, e Alfredo Sintra, chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas; adidos militares e aeronáuticos de Espanha e Inglaterra; general Dias Costa e brigadeiro Cotta Morais respectivamente, comandante-geral e 2.º comandante da Legião Portuguesa; brigadeiros Frederico Vilar e



O sr. Ministro do Exército visitando os locais de acção

Dr. Pinto da Rocha, respectivamente, inspector das tropas de Sapadores e director dos Serviços de Saúde do Exército; coronel Luís de Pina, nosso adido militar em Londres; Dr. Abílio Tavares, governador civil de Santarém, Dr. Nicolau de Bettencourt, director do Hospital Militar de Belém, e muitas outras individualidades.

Os ilustres membros do Governo, oficiais superiores e adidos militares estrangeiros, terminados os exercícios, fizeram uma rápida visita às magníficas instalações que a C. P. possui no Entroncamento, tendo-se aproveitado a oportunidade desta visita para, de viva voz, serem felicitados os funcionários que ali prestam serviço e que tão eficiente colaboração deram aos referidos exercícios da Defesa Civil do Território.

Esses justos elogios, de que, gostosamente, nos fazemos eco, foram, pouco depois, renovados, na merenda que o Ministro da Defesa Nacional, sr. tenente-coronel Santos Costa, ofereceu aos seus convidados. Efectivamente, o sr. brigadeiro Cotta Morais, ao agradecer àquele ilustre estadista o apoio incondicional e valioso que dispensara à D. C. T., e depois de afirmar que todos que tinham dirigido os exercícios se encontravam satisfeitos e orgulhosos do que se tinha realizado, agradeceu o excelente concurso da C. P. e dos seus funcionários, não se esquecendo também de pôr em relevo a forma admirável como se conduziu a população do Entroncamento, que espontaneamente colaborou com o comando.

O Entroncamento que viu, com esses exercícios, consagrada e reconhecida a sua importância estratégica, é, de facto, o maior centro ferroviário do País, bastando dizer que pela sua estação passam, diàriamente, 16.000 passageiros e 90 combóios.

O Governo que, no Plano do Fomento Nacional, já tinha previsto a electrificação da linha de Sintra, nas importantes alterações que propôs àquele notável diploma, habilitou a Assembleia Nacional a incluir, nos trabalhos a empreender nos caminhos de ferro, a sua electrificação até ao Entroncamento.

O Entroncamento que deve a sua criação e a sua importância ao caminho de ferro, representa na vida nacional um factor económico de grande importância. Sendo o maior centro ferroviário do País, os seus progressos têm-se assinalado num grande ritmo. É já hoje uma das nossas vilas mais populosas, sede de concelho e também centro comercial e industrial, em que muitas iniciativas puderam encontrar ambiente propício para as suas actividades.

A electrificação da linha férrea que a liga à capital vem ampliar as suas condições de vida. Estão, pois, de parabens os filhos do Entroncamento e de todos aqueles que ali exercem, para bem da riqueza nacional, as suas actividades.



A acção imediata dos bombeiros no ataque aos prédios «incendiados»

O Cantinho dos Ferroviários

Com a excelente composição poética Batalha de Gigantes, *que inserimos mais abaixo e nos foi gentilmente enviada pelo sr. José Ferreira, empregado do Serviço de Tráfego da C. P., iniciamos hoje uma nova secção, sob o título* O Cantinho dos Ferroviários, *pois será exclusivamente colaborada por homens dos caminhos de ferro.*

Só não será publicada a colaboração destituída de interesse literário ou que não venha devidamente assinada com o nome dos respectivos autores, não sendo, por isso, admitido o uso de pseudónimos.

Segue o referido poemeto que o sr. José Ferreira nos enviou:

A Paz abre o seu manto, a sua capa verde,
um manto já poído onde a luz se não perde,
e cobre com fervor os povos assombrados.
Debaixo dele há risos e hálitos harfados.
O albergue é uma ruina enorme e, muito breve,
nuns cai de chapa o sol e noutros cai a neve.
Mas cada qual procura encher o seu cabaz
no abrigo desigual da túnica da Paz.
O rir escangalhado, o escárneo das ruinas
enchera as povoações e os sonhos das meninas.
Cidades milenárias, céticas, sem fé,
cansaram-se por fim de tanto estar de pé,
cuspindo para ruas, praças e avenidas
mil artes do cinzel que são milhões de vidas.
Sobre as massas de laje, uns nús e outros rotos,
ficaram a chorar os velhos e os garotos,
as mães de filho ao pé sem lar e sem marido,
a gemer tal castigo inglório e imerecido,
e sob os aleijões do que de pé ficou,
as noivas a esperar quem nunca mais voltou.
A paz veio por fim reunir estes destroços
num prato universal de sôfregos almoços.
E a vida começou, sobre o estendal de ruinas,
a dar alento aos velhos e sonhos às meninas.
Taxis e camiões, autênticas pessoas
mais dos que as dos «chaufeurs» humílimas e boas,
sairam dos porões, dos antros, das usinas
movidos outra vez por leis e gasolinas.
O tráfego voltou às curvas das estradas.
Planuras virginais, montanhas desventradas
de novo deram mãos no rápido avançar,
a duna ao Monte Branco, o Monte Branco ao mar.
Comboios retomaram marchas estancadas,
desmemoriados já das loucas desfiladas
de Nice até Lyon, Lyon até Paris.
E neles outra vez o industrial e a actriz,
ministros, generais, roldões de gentes boas
sentaram finamente as superiores pessoas.
Era preciso erguer uma nação prostrada
por tiros de canhão e moeda igual a nada.
Levar consolo e pão desde Calais a Odessa
impunha maiores cargas, fôrça e maior pressa.
O oiro negro e bom jazente nas cavernas
só complicava assim as precisões modernas.
Então mandaram vir de longe, àlém-Atlântico,
uns monstros colossais que eram sonoro cântico
ao pensamento humano, à Civilização,
ginossáurios com cérebro, nervos, coração,
produtos infernais de tramas complicadas
que assentavam nos rails trezentas toneladas.
E actrizes, generais, ministros, multidões
passaram a viajar sentados em tufões.
E os monstros cor de breu, movidos a vapor,
entregaram então a alma ao Criador.
Cem anos de tracção por montanha e planura,
escravas sempre leais nas horas de amargura,
levando a toda a parte as coisas e as pessoas,
pombas de músculo ossudo, humílimas leoas,
valeram lhes por fim, às gentes de biela,
injusta abdicação e o escárneo duma cela.
É o prémio baptismal daquele que foi bom.
As máquinas são gente a quem só falta o Dom,
que outras máquinas há que só diferem delas
no dote da Razão e na isenção de bielas.
Como os homens que foram párias e grilhetas
e quando já não rendem morrem nas valetas,
as «gentes a vapor», ao fim de vida gasta
a servir com denodo élites doutra casta, .
foram sendo retiradas dos rútilos carris,
dos tramueis de Versailles, do expresso de Paris,
e foram desfrutar o imérito canssço
nas tumbas circulares de ferro velho e aço.
Depois, pelo correio, em diligências fúteis,
trataram de vender os ossos das inúteis.
Veio um senhor qualquer dum país estrangeiro
— iletrado ou doutor, fiscal ou engenheiro —
mirou e remirou as serviçais de lata
e sentenciou assim:
— São caras pr'a sucata.
Entretanto as nações sob o docel da Paz
iam cerrando o punho a encher o seu cabaz.
Do Norte ao polo Sul, por toda a escassa Terra,
pairavam pelos ares prenúncios doutra guerra.
Ódios fundos nasceram da má vitória, ganha
à fôrça de ruinas, de vileza e manha.
E o mundo esfomeado e coxo do aleijão,
de novo se lançou nos tiros de canhão.
Logo a fome alastrou por todo o arraial.
Petróleos, gasolinas, todo o essencial
que o militar consome em época de guerra,
tornaram-se tesouro e isco em toda a Terra.
E as máquinas a iões, os monstros sem biela,
que atiraram as mães sem dó para uma cela,
sem pingo de gasoil, sem terem que almoçar,
deixaram pouco a pouco, assim, de trabalhar.
Mas os milhões em luta tinham de matar
e tinham de morrer ao sol e ao luar.
E bombas e canhões, toda a vária cangalha,
não podiam faltar nas zonas da metralha.
Urgia procissões, combóios infindáveis
que levassem a vida aos pobres miseráveis,
e músculos possantes, rijos e abnegados
que arrastassem aquilo aos campos metralhados.
Então das tumbas vãs, das circulares prisões
começam a sair as negras multidões
das «gentes a vapor» que mais de um cento de anos
serviram sem libré todos os seres humanos.
E a vida distribuiu-se em cópia pelas frentes
à custa destes seres de ferro e destas gentes.
E a máquina a vapor voltou à faina antiga
de trabalhar na Paz e trabalhar na Briga.
De novo a serra altiva olhou a plaina rasa
no mensageiro negro a andar de casa em casa,
que apregoava em fumo o popular juizo:
— guardai o que não presta, vereis o que é preciso.

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Janeiro de 1903)

Orçamento da Companhia Real

Reuniu no dia 24 o conselho de administração d'esta companhia ao qual foi presente o parecer da commissão do orçamento, baseado no relatorio do sr. Director Geral, do qual nos permittimos extrair alguns dos importantes dados que melhor definem a situação e propositos futuros da companhia.

O augmento de receitas é estimado, com justo criterio, em 100 a 150 contos e nota-se quanto elle é satisfactorio, tendo já nos annos anteriores havido successivos augmentos, e dando-se o caso da concorrencia dos tremvias electricos em 1902 que é importante em todo o trafego de passageiros nos arredores de Lisboa.

As despesas d'exploração, apesar do augmento de despesa na renovação da via e do percurso de comboios que foi de 200.000 kilometros, diminuiram uns 70 contos, por causa do abaixamento do preço do carvão, melhoria do cambio, etc.

Para o anno que hoje entra ainda a Direcção se propõe augmentar o percurso de comboios em mais 250 mil kilometros, o que é já o primeiro melhoramento do serviço do publico que a zelosa direcção se propõe fazer.

O nosso methodo de conservação da via, pelo systema de revisão, tem dado os melhores resultados.

Quanto á renovação, prevê-se uma verba de 120 contos para complemento d'este trabalho na linha do norte, ficando apenas as agulhas e cruzamentos para serem substituidos em 1904.

Para o novo anno, pois, prevendo mesmo que as receitas possam não ser superiores ás de 1902, e contando com as despesas orçadas ainda superiores ás actuaes, as complementares de primeiro estabelecimento e extraordinarias, 400 contos, e o pagamento dos encargos, os recursos da companhia offerecem margem sufficiente para auxiliar a integração, nos limites do possivel, nas reservas de toda a ordem, e para o progressivo augmento do material circulante, além do já previsto.

Aquella verba de 400 contos de despesas extraordinarias tem a seguinte applicação:

Para a linha de Leste 13,5 contos para diversas obras, sendo as principaes nos caes do Entroncamento;

Para Norte 34 contos, dos quaes 20 se applicam á ampliação da estação de Gaia, 6 á dos cães e linhas em Estarreja. 2,8 para Coimbra;

Para a linha urbana 13,77 contos, sendo 13 contos para complemento das installações electricas em Lisboa R e no tunnel.

Machinas ferramentas e outro material 19 contos;

Material circulante 160 contos, sendo 82 para construcção de 200 vagons, 76 para prestações das 4.ª e 5.ª locomotivas de grande velocidade já adquiridas e conta 5 mais encommendadas, ficando assim a companhia com 10 locomotivas de primeira ordem.

E mais 60 contos (além de outros 60 nas despesas ordinarias) para a renovação da via, a que acima nos referimos; 15 contos para renovação de pontes e 30 contos para construcção da estação do Seitil, entroncamento, na linha de leste, da nova linha dos Meridionaes.

Deve notar-se tambem com satisfação uma pequena verba que se repete todos os annos para uma applicação humanitaria: 5 contos para substituição das pobres cabanas de madeira dos guardas da via por pequenas casas, mais confortaveis, de pedra e cal.

O elogio d'esta disposição está no proprio facto.

Nos vencimentos do pessoal foram feitas tambem algumas elevações e distribuida a verba de 14 contos em gratificações.

Imprensa

NORBERTO DE ARAÚJO

O notável e comovente artigo que, subscrito por Artur Portela, inserimos no presente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, é transcrito, com a devida vénia, do «Diário de Lisboa», de 25 e 26 de Novembro, por ocasião do falecimento do grande jornalista Norberto de Araújo, que deixou em quantos o amaram e conheceram de perto uma saudade que não se extinguirá e na Imprensa portuguesa um lugar que nunca ou só muito tarde será preenchido, porque o repórter e o escritor ilustre que ele verdadeiramente foi, criou com os seus nervos, a sua paixão profissional, o seu talento e a sua sensibilidade de artista e de poeta, um nome muito seu e uma posição igualmente muito sua. Foi, de facto, um mestre de jornalismo o querido e saudoso Norberto de Araújo, que tinha nesta casa não só amigos mas também admiradores sinceros do seu talento e das suas raras qualidades de camaradagem.

Ao arquivar, nestas páginas, o formoso e emocionante artigo de Artur Portela, também jornalista de alta estirpe, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se, mais uma vez, às homenagens que à memória de Norberto de Araújo a Imprensa tem promovido.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia de Circo.
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Nazaré»
OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Recorde mundial de velocidade

Graças à electrificação da secção Paris-Lyon, os combóios podem manter-se à velocidade de 140 km/h na artéria Paris-Lyon-Marselha.

O «Mistral» efectua os trajectos:

— Paris-Dijon (315 km) em 2 h 32 m a 124 km/h de média.

— Paris-Lyon (512 km) em 4 h 15 m a 120 km/h de média, ou seja o recorde mundial de velocidade sobre uma tão longa distância.

— Paris-Marselha (863 km) em 8 h 9 m a 106 km/h de média.

— Paris-Nice (1.088 km) em 11 h 10 m a 97,5 km/h de média.

Este combóio, outrora limitado a Marselha, comportará de futuro carruagens directas Paris--Nice e dois vagões-restaurantes.

A moderna via permanente francesa

O engenheiro R. Sonneville, da rede oficial dos caminhos de ferro franceses, publicou em número especial da revista «Science et Vie» um comentário muito interessante sôbre os problemas da via permanente, como são encarados na França.

Após considerações sôbre a pequena evolução verificada quanto à concepção dos tipos de linha e dos materiais neles empregados, reconhece que houve progresso no tocante ao peso dos carris e ao esforço propriamente da linha, com a colocação de travessas mais próximas, etc.; entretanto, para os problemas da fixação e das juntas, não havia solução completa, como provaram as experiências de diversos países.

Dado, porém, o interesse do estudo, vamos transcrever, tanto quanto possível, a idéia do autor, na tradução que segue:

«Não se poderia acusar os engenheiros de terem abandonado os problemas, principalmente o das juntas dos carris, pelo facto da experiência mostrar que esse ponto fraco da linha não teve melhora sensível. A que se deve tal problema? Mais ao desnível sob a carga, criador do choque, do que ao afastamento entre os dois carris. Procurou-se reduzir o número das juntas, alongando-se os trilhos mas, a isto, outras razões se opõem e, até o presente, os carris não têm em média mais de 18 a 24 metros na França, 30 metros na Alemanha e 12 metros nos Estados Unidos, onde as juntas são geralmente alternadas.

As travessas não sofreram alteração nestes cem anos. A fixação pouco evoluiu e nem sempre num sentido favorável. O simples tirefom, ou mesmo o ainda mais simples prego de linha, é figura obrigatória para fixar os carris às travessas, as vezes através de uma placa metálica. Certos países permitiram grandes despesas para a adopção de placas robustas e aperfeiçoadas, parafusadas às travessas, sobre as quais os trilhos são fortemente presos. A redução das despesas de conservação não compensaram as de instalação e a própria robustez dessas fixações muito rígidas revelaram novos defeitos: dureza e sonoridade do rolamento e o desenvolvimento do famoso desgaste ondulatório dos carris.

Tais sistemas, além disto, se bem que assegurem fixação perfeita do carril à placa, transferem uma parte dos defeitos anteriores para a ligação entre a placa e a travessa. É preciso assegurar a esta uma conservação seguida, apertando periòdicamente os tirefons sem o que as placas se incrustariam ràpidamente na madeira e os tirefons se tornariam frouxos. Em resumo, uma parte importante do problema foi simplesmente deslocado e não resolvido.

A fixação por pregos, há longo tempo abandonada na França, deixa o carril livre para bater sobre as travessas e desligar à vontade. As travessas ficam ràpidamente estragadas pelo desgaste mecânico resultante do jogo. A madeira deve então ser protegida por pesadas placas como se faz nos Estados Unidos onde, — embora possa parecer curioso — a linha está ainda na idade do prego cravado a golpes de marreta.

Depois da primeira guerra mundial, tentou-se diversas vezes, até em grande escala, utilizar travessas de cimento armado, julgadas mais duráveis e, em definitivo, mais baratas que as de madeira. Entretanto elas não satisfizeram as esperanças nelas fundadas.

Se a concepção da superestrutura pouco variou os engenheiros souberam dar à linha uma apreciável homogeneidade, graças à qual seus esforços produziram frutos sobre a procura minuciosa de aperfeiçoamento de métodos e também de materiais para manutenção da linha.

Estes trabalhos, dominados pelo pensamento constante de reduzir os preços de custo e de melhorar o rendimento da mão de obra, produziram resultados apreciáveis. Mas há um fim para as possibilidades de melhorias de qualquer natureza, inclusivè económicas, num sistema cujas bases permanecem sempre as mesmas. Chega um momento, que é necessário un exame de conjunto onde os próprios princípios devem ser postos em exame e todas as soluções possíveis submetidas a um estudo teórico e prático».

Locomotiva gás-turbo-eléctrica

A primeira locomotiva gás-turbo-eléctrica a ser construída nos Estados Unidos acha-se nos carris de prova da fábrica da General Electric em Erie.

Essa locomotiva, que desenvolve uma potência de 4.500 cavalos, será posta em operação pela Union Pacific Railroad, em carácter de demonstração na próxima primavera, depois de completadas as provas preliminares no leste.

Porta-vozes da American Locomotive e da General Electric salientam o facto de se achar ainda a nova locomotiva em fase experimental. Declararam que se devem efectuar provas na fábrica e em serviço antes que se possam obter indicações reais de êxito final das locomotivas propulsionadas por turbina a gás.

Não obstante a turbina a gás actualmente queimar óleo, os engenheiros da G. E. esperam que esforços especiais de pesquiza, aliados à experiência que se adquirir com a operação dessa primeira locomotiva, poderão levar ao aperfeiçoamento de meios eficientes de queimar carvão numa locomotiva de turbina a gás.

A nova locomotiva é de uma só cabine com um posto de comando em cada extremidade. Tem mais de 25 metros de comprimento e 3 de largura.

Podendo desenvolver uma velocidade de cêrca de 130 quilómetros por hora, a locomotiva carrega combustível bastante para 12 horas de operação desenvolvendo uma potência de 4.500 cavalos.

Travessas de cimento armado

A Revista Ferroviária brasileira informa que o cimento armado, mesmo protendido, suporta mal os choques e a fadiga das vibrações. Entretanto, tem a vantagem sobre a madeira, de não sofrer a acção do tempo, de ser rígido, não apodrecer, de ser incombustível e de poder ser fabricado em qualquer lugar. A travessa de cimento apresentava então um grande interesse, não só como emergência no período de penúria de madeira que se seguiu à Libertação, como também, de uma maneira geral, em função das suas qualidades, em determinadas condições ou onde se pudesse fazer protecção contra as vibrações.

A realização da suspensão elástica do carril com selas de borracha ranhurada e castanha «R N» e o resultado dos estudos sobre os trilhos soldados de grande comprimento, abriram um vasto campo de novas aplicações.

A travessa de cimento, com seu peso e seu novo sistema de fixação elástica, permite daqui por diante a soldagem dos carrris, o que por sua vez elimina os prejudiciais choques para o concreto, ratificando portanto seu emprego.

Já se pode avaliar agora os resultados obtidos com as travessas de cimento empregadas na França depois de 1945 (cêrca de 550.000 peças).

A aplicação do concreto nas travessas de caminhos de ferro é um campo difícil da ciência do engenheiro, porque os esforços e acções dinâmicas, às quais as travesas são submetidas, escapam aos estudos clássicos da resistência dos materiais e, muitas vezes, às medidas directas. Os melhores instrumentos para medida das solicitações são as próprias travessas. É com o confronto das características de resistência de travessas de diferentes tipos e do comprimento na linha, com a análise das causas de degradação ou fissuração e com a reprodução disto em laboratório, que é possível por um trabalho de síntese, definir as características de forma e de resistência que permitam suportar os esforços particularmente complexos sofridos na linha pelas travessas de cimento.

Tais estudos conduziram a dois tipos de travessas.

— as mistas, de aço e cimento armado comum,

— as de forma monolítica, de cimento protendido.

Incremento da electrificação na Polónia

A linha de caminhos de ferro electrificada que liga Blonie, Wolomin, Tluszcz e Ozarow a Varsóvia foi inaugurada em 23 de Março de 1952. Esta linha, com um comprimento de cêrca de 65 quilómetros, é a segunda linha electrificada posta em serviço na Polónia, tendo a linha Danzig-Sapot sido inaugurada em Janeiro passado. O programa em curso prevê a electrificação dos nós de Danzig e Varsóvia e a da linha Varsóvia-Katowice.

O automóvel data de 1589

Ao contrário do que se pensa, o automóvel não é recente. Um documento de arquivos sérios e fàcilmente controláveis mostra-nos que no século XVI teve lugar em Antuérpia uma demonstração de engenho automóvel que obteve um vivo sucesso. Tratava-se de um veículo mecânico com propulsão sem ajuda de cavalos! A tradução desse documento, conservado em Antuérpia, é a seguinte: «O Tesouro Comunal foi autorizado a pagar uma gratificação de 24 libras d'Artois a Gilles de Bom para o recompensar da dávida que o mesmo proporcionou à cidade duma viatura posta em movimento ùnicamente por meios mecânicos.

NÃO DEIXE FUGIR O SEU DINHEIRO!

1953



AS MELHORES QUALIDADES
DE CARVÃO MINERAL
PARA TODOS OS FINS

ESTABELECIMENTOS
HEROLD LIMITADA
TELEFONE 24221 • 2 • 3 • LISBOA

CUMPRIMENTAM V.ª EX.ª E DESEJAM MUITO BOAS FESTAS

FRA

Prensas hidráulicas
Material para minas, indústria de construção e cerâmica, barragens, portos e Caminhos de Ferro
Peças em aço vasado até 4.500 Kg. cada
Ferro fundido
Ligas não ferrosas
Instalações para lagares de azeite e de vinho
Acessórios em aço para charruas e tractores
Bombas centrífugas e rotativas

Fundições do Rossio de Abrantes
F. J. SOARES MENDES

Norwich Union
FIRE INSURANCE SOCIETY LIMITED

Estabelecida em Portugal desde 1824

SEGUROS DE:

Acidentes pessoais — Fogo — Automóveis — Roubo — Bagagens Pessoais — Terramotos — Lucros Cessantes — Quebra de Vidros — Responsabilidade Civil — Aéreo (seguro de passageiros) —

Agentes gerais em Portugal:
JAMES RAWES & C.º LTD.
Rua Bernardino Costa, 47
LISBOA
Telef. 23232/3/4

Sub-agente no Porto:
WALL & C.º LTD.
Rua da Reboleira, 55

LISBOA-R VILA FRANCA SANTARÉM ENTRONCAMENTO

KM. O SETIL KM. 113

corresponde ao comprimento das

14.392

Estacas Franki

executadas em Portugal pela

SOCIEDADE CONSTRUTORA PORTUGUESA, LDA.

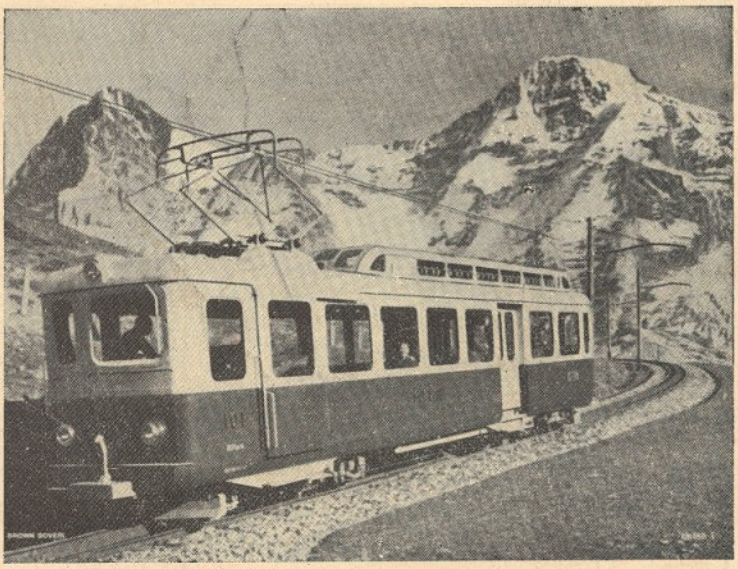
Praça da Alegria, 20 r/c-D — Telefone 2 7456
Praça do Areeiro, 9, 4.º-E — Telefone 7 6061
LISBOA

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



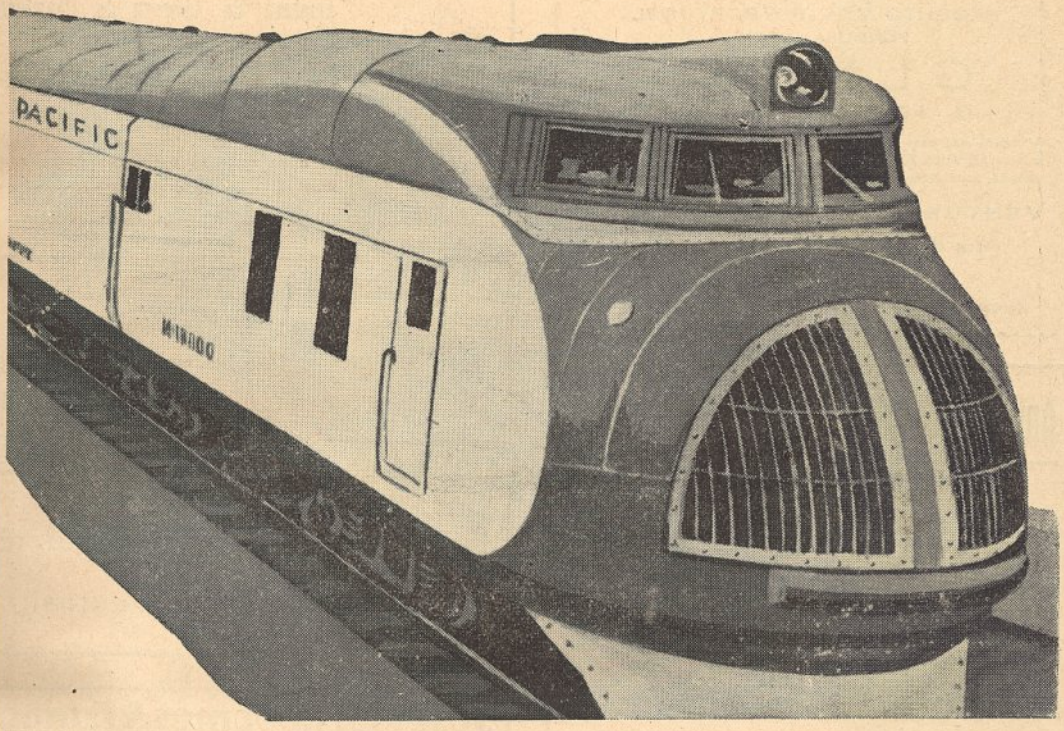
Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)

BROWN BOVERI

S. A. BROWN BOVERI & C.ie — Baden (Suiça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI



Há mais de meio século—desde 1886 — que a Companhia Pennzoil se dedica a melhorar constantemente os seus processos de refinação.

E' a maior organização mundial, dedicando-se exclusivamente à refinação de óleos da Pennsylvânia (considerada a melhor origem de óleos minerais do mundo, onde há centenas de marcas) e controla mais de 50% da produção dos poços da privilegiada região.

E' detentora da Licença n.° 2 da Associação dos Refinadores da Pennsylvânia.

AGENTES GERAIS:

A. Contreras, L.da Rua Eugénio dos Santos, 112
LISBOA

Subagente no Norte: **ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, L.DA**
RUA ALEXANDRE HERCULANO, 385 — **PORTO**

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 6 4972



Empresa de Limpeza de Chaminés

O GALO

Praça da Figueira, 7, 2.º-Frente
LISBOA — Telef. 23857

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

SOCIEDADE FORNECEDORA DE GELO, LDA.

Distribuição de Gelo aos domicílios

Pedidos pelo telefone 50115

Rua de D. Estefânia, 205 — LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MÁRMORES — CANTARIAS

GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA

Telefones: 60879 - 63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

CARPINTARIA MECANICA de

Benjamim António Duarte

Construtor Civil

Rua de Campolide, 51-A Telef. 44168

LISBOA

José Maria Gomes & Irmão

ARMAZÉM DE SUCATAS E METAIS

Compra e vende em grandes e pequenas quantidade sucata de cobre, de zinco e de bronze, chumbo, metal, ferro fundido e forjado e mais artigos

Rua do Arco, 36 (a Alcântara)
Telef. 38191 LISBOA

SILVA & DIAS, L.DA

Máquinas Industriais e Agrícolas

Acessórios para camionetas em 2.ª Mão — Ferro — para obra — Sucata de ferro e metais —

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telef. 38656

CIRILO & IRMÃO, L.DA

CASA FUNDADA EM 1934

Comércio e Agricultura — Importadores e Exportadores

Exportam pela sua Sede todos os produtos da Colónia. Importam todas as mercadorias nacionais e estrangeiras de que têm «stock» permanente nos seus armazéns de Luanda para venda apenas por junto

Escritório em LISBOA
R. dos Bacalhoeiros, 125-3.º
TELE { fone: 32608 / gramas: CIRMÃO

Sede em Luanda — ANGOLA
R. Direita de Angola, 251 a 259
CAIXA POSTAL 184
TELE { fone: 225 / gramas: CIRILOS

Manual do Viajante em Portugal-II Volume

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

Viajando pela Europa (Itália)

Obras de CARLOS D'ORNELLAS
postas à venda recentemente

Pedidos à
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» - Rua da Horta Sêca, 7

LISBOA

Materiais para Carrocerias

de Automóveis e Autocarros

(Tudo para Carrocerias)

Auto-Carrocerias, L.da

Telegramas; CARROCERIAS
Telefone: 2 7533

LISBOA

Apartado: 406
Rua Eugénio dos Santos, 117-1.º

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
* BETÃO PREESFORÇADO

Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.
Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22

Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro

Aços frios e de construção **Roechling** — Metais, Chapas, Arames e Electrodos **UNION** para soldadura

Máquinas e Motores

Ferramentas e Parafusos

Ligotes de ferro para fundição

Todas as ligas de ferro

Tintas de água, alumínio, vernizes, etc.

Importação e Exportação

Companhia Hanseática, L.da

Rua do Ouro, 191, 3.º e 5.º

Telefs. 21370 20780 28047 Teleg. HANSEATA

LISBOA

PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1953

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.A — PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.DA — *Rua Augusta, 100-2.º*

Telefone: 26922



Um grupo de crianças da Colónia Balnear, junto da sua esplêndida barraca de praia. Ao fundo, o edifício da Colónia

Uma simpática instituição

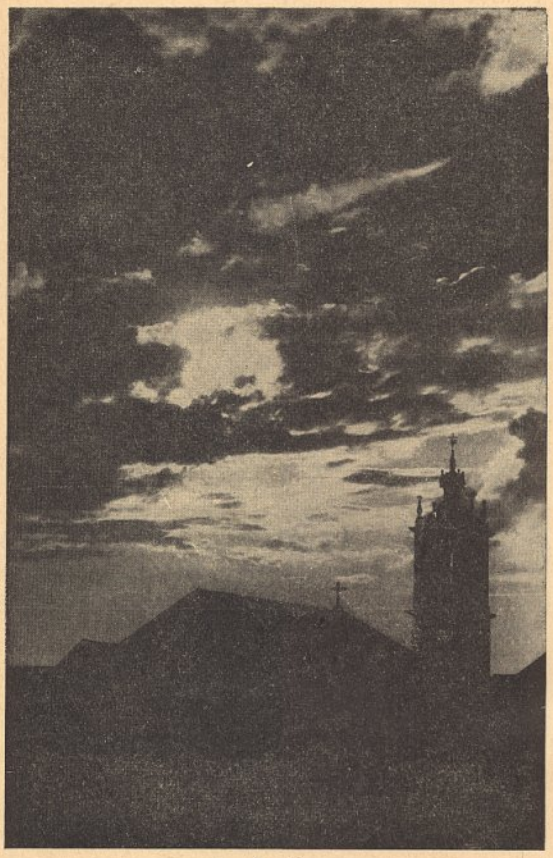
A Colónia Balnear Infantil dos Filhos dos Sargentos da 2.ª Região Militar, na Figueira da Foz, regista, todos os anos, um grande movimento

NA Figueira da Foz, a praia portuguesa que Ramalho Ortigão entusiàsticamente elogiou numa página das «Farpas» e que é chamada ora a *Praia da Claridade* ora a *Praia das Crianças*, foi fundada, não há muitos anos, pelo sr. general Manuel Bernardes de Almeida Topinho, uma admirável instituição de assistência, onde os filhos, de ambos os sexos e dos seis aos dozes anos, dos sargentos da 2.ª Região Militar, encontram, durante a época balnear, férias reconfortantes e higiénicas. É, com efeito, uma admirável instituição a Colónia Balnear Infantil, cuja direcção está entregue ao sr. capitão Francisco de Boaventura Militão, e que recentemente foi visitada, a convite do seu ilustre fundador, sr. general Manuel Bernardes de Almeida Topinho, comandante da 2.ª Região Militar, pelos srs. Ministro e Subsecretário de Estado do Exército, que de ali trouxeram as melhores impressões. O número das crianças que beneficiam da Colónia Balnear, instalada em Buarcos, já ultrapassa a centena, e todas elas, filhas dos sargentos das unidades e estabelecimentos militares da área da 2.ª Região Militar, com sede em Coimbra, veem desta Cidade, de Aveiro, de Vizeu, da Guarda, de Agueda e até mesmo da Figueira. Cada turma de crianças tem a duração de 30 dias.



O General Almeida Topinho, comandante da Região Militar de Coimbra

A alimentação das crianças é substancial. A primeira refeição é às 8 horas e consta de café com leite e pão com manteiga. O almoço é às 12,30 horas e é constituído por sopa e um prato de peixe. Às 16 ho-



FIGUEIRA DA FOZ — Buarcos, Igreja de S. Pedro

ras, é o lanche, com pão com queijo ou marmelada. A quarta refeição efectua-se às 19,30, e consta de sopa, prato de carne e fruta.

Todas as crianças, ao iniciarem o seu estágio, são pesadas. Passados trinta dias, pesam-se novamente, verificando-se em todas um sensível aumento de peso, cuja média é de 1,5 quilograma.

A média do custo da diária de cada criança anda por 9$80.

O primeiro turno realiza-se de 19 de Julho a 19 de Agosto, e o segundo de 19 de Agosto a 19 de Setembro.

Se a alimentação é cuidadosamente preparada, entrando, na sua confecção, géneros de primeira qualidade, as instalações, não sendo luxuosas, — o luxo, ali, seria inteiramente descabido — são confortáveis, higiénicas, bem arejadas. O pessoal destinado ao serviço das crianças é do melhor. Por isso, quando elas se encontram em férias, consideram-se absolutamente felizes. As suas férias decorrem docemente como num sonho. Os banhos, os passeios, os folguedos na praia e os ares puros dão-lhe uma nova alma.

As crianças na Colónia Balnear dos Filhos dos Sargentos da 2.ª Região Militar não aprendem apenas a respirar os bons ares do mar e dos pinhais, que ficam perto, aprendem também a cantar e a sorrir para a vida. Um lindo hino, da autoria de um distinto poeta e de um maestro inspirado, resume, em três quintilhas, os nobilíssimos objectivos da simpática instituição:

Hino da Colónia Balnear Infantil dos filhos dos sargentos da 2.ª Região Militar

A Colónia Balnear
Da Segunda Região,
Que nasceu do verbo amar,
Vai dentro de nós ficar
Gravada no coração!

Somos todos pequeninos,
Somos flôres em botão,
Mas trazemos os destinos,
Quer meninas quer meninos,
Da nossa terra na mão.

Bem haja quem nos quer bem,
Quem nos quis livrar do mal,
P'ra um dia sermos alguém,
Sermos fortes, sermos quem
Vá defender Portugal!

Todas as crianças, com entusiasmo, cantam este hino, após as refeições. E aos domingos, finda a missa, ao assistirem ao içar da Bandeira Nacional, no edifício da Colónia, cantam este hino e o Hino Nacional, dando assim ao acto maior solenidade. Cantar é erguer os corações ao alto.

A Colónia Balnear Infantil dos Filhos dos Sargentos da 2.ª Região Militar desempenha na formação do carácter e na saúde das crianças que a frequentam uma acção decisiva e benéfica. Ali, junto do mar, em camaradagem amiga, criam laços de amizade, que a vida não destruirá.

Tivemos a oportudidade de visitar, há semanas, a Colónia Infantil e não podiam ser melhores as impressões que trouxemos de ali, do asseio e da ordem que observámos em tudo, da alegria e do ar saudável dos pequeninos hóspedes, que se consideravam, e com razão, as criaturas mais felizes do mundo.

Tudo que se fizer em favor das crianças — redundará em favor do Portugal de ámanhã.

Bem hajam quantos, desde o seu ilustre fundador ao seu dedicado director, se interessam pelas actividades desta útil e tão simpática instituição.

Norberto de Araújo

Por ARTUR PORTELA

DESAPARECEU um dos maiores jornalistas de todos os tempos. Sente-se ainda o frémito da sua alma, a agitação fulgurante de um espírito nobre e arrebatado, sacudido, como um vulcão, em lavas ardentes — que, durante meio século, nas mais complexas modalidades, desde a de prosador cintilante, que em períodos de oiro deixou centenas de páginas dignas de uma antologia, até à de jornalista formal, completo, instintivo, inteiro, dos pés à cabeça, que espalhou, às mancheias, o mais belo talento, na vocação mais alta e apaixonada.

Norberto de Araújo foi mais do que um grande mestre do jornalismo; foi toda uma escola, uma época, uma geração, na síntese luminosa do que elas tiveram de mais representativo na soma enorme dos seus valores e das suas obras. Foi tudo — e fez tudo, em crispações tumultuárias, de uma personalidade exuberante, desmedida, que outra não há que se compare — através das suas qualidades extraordinárias e também dos seus defeitos — porque todo o homem traz da greda originária as imperfeições resultantes da sua própria condição.

Durante muitos anos foi um *grand-seigneur,* um príncipe do jornalismo. Todos os emaranhados fios da profissão pareciam concentrar-se na sua mão poderosa. Era vê-lo trabalhar, à vara larga, como ele dizia, improvisar, sugerir, criar, conceber uma ideia, arrancar do nada uma crónica, que era um padrão de beleza, ou, então, subjectivamente, romântico, entregar-se de alma e coração a uma iniciativa que estremecesse.

Em tudo era sempre dos primeiros. O entrevistador, o crítico, o repórter, o cronista, o novelista e até o poeta de límpida inspiração. O seu talento multiplicava-se nos mais diversos e contraditórios planos — na rua, na ribalta, na política, no Parlamento, nas chancelarias, nos gabinetes do Governo, nas grandes viagens internacionais, nos julgamentos, nos *fait-divers,* dando sempre a nota aguda, impressiva, com originalidade, de uma maneira muito pessoal, em que o seu estilo e a sua visão eram diferentes de todos e melhor do que todos.

Guerra Junqueiro e Norberto de Araújo

A biografia de um jornalista é, essencialmente, o jornal onde trabalhou. E' o caso de Norberto de Araújo, no *Diário de Lisboa,* em milhares de artigos, muitos assinados por ele, mas quantos outros deitados, ao acaso, para o monte, como chapeiradas de oiro, mas que, fàcilmente, se identificam, tão viva, caprichosa e singular era a sua personalidade. Pode mesmo dizer-se que trouxe para a Imprensa uma maneira nova, impressionando muitos que o seguiram ou imitaram, sem nunca, porém, atingirem o modelo.

Que revelação! Que estonteamento! Que vertigem!

Rachador literário, denominou-se ele uma vez, quando Guerra Junqueiro o visitou em casa, depois de um diálogo famoso em que o revolucionário da «Velhice do Padre Eterno» e o cristão humilde dos «Simples», o deve ter levado, de pensamento em pensamento, através da curva do infinito.

Mas Norberto de Araújo não era um rachador das letras, embora tivesse a sua força hercúlea, e, através da existência, tivesse abatido tentaculares florestas de labor.

Ao que, sobretudo, o podemos comparar, era a um Vulcano, dominador do fogo, criador pujante, emotivo, de alta tensão, um artista predestinado, para os voos arrojados que, nas suas rémiges de águia, sulcou em todos os sentidos, a favor dos ventos, ou contra eles, o mundo imenso do jornalismo.

Pode dizer-se que todos os acontecimentos históricos, todos os dramas políticos, todos os fastos das letras e das artes, ocorridos neste meio século, o tiveram como soberbo cronista, implacável narrador, ou testemunha emocionante.

A cadeira vazia

Por isso como que sentimos agora, numa emoção recalcada de lágrimas, pelo companheiro eleito de tantas dezenas de anos, um fundo, um transido silêncio de dolorosa espectativa. A' nossa volta, na sua mesa vazia, na sua cadeira abandonada, há qualquer coisa de terrível e também de tenebroso, que flutua, que paira sobre todos nós: a Morte! Dir-se-ia que as coisas diminuiram de valor, e que o dia de hoje já não pode ter, sem ele, a alegria dos outros que, despreocupadamente, passaram, na cadeia do tempo, com o seu cortejo de alegrias ou de sofrimentos.

O homem, que está agora rígido, imóvel, num

caixão, com os olhos fechados, nunca será para nós, que a seu lado trabalhámos, uma ausência física ou espiritual, mas uma imagem viva, um estímulo palpitante, uma presença comovida. Pode dizer-se que, sob a égide do Dr. Joaquim Manso, ele foi durante muitos anos a alma desta redacção. A sua estrela mais brilhante. Se o aparecimento do *Diário de Lisboa* marcou uma renovação, ou, mais precisamente, uma revolução vitoriosa no jornalismo, como muitos reconhecem, a Norberto de Araújo se deve, em larga parte, pela acção catalizadora e o espírito audaz, essa emancipação do formalismo, o traço literário, que se havia perdido desde o tempo das *Novidades*, tanto na projecção do acontecimento de vulto, como na notícia mais restrita ou insignificante.

O seu entusiasmo madrugador e vibrante, contagiava-nos. Era irreprimível. Como que uma força da Natureza que nada pode deter. Dominava todos os géneros do jornalismo. Nada estava fora da sua sensibilidade, nem da sua acuidade surpreendente.

Dele se pode dizer que escrevia como respirava. Vivia o jornalismo por dentro; era a sua glória e a sua paixão, por vezes cruel, como uma mulher que nos embriaga de amor, mas que nos faz sofrer, talvez para a amarmos ainda mais!

A garra do jornalista

Na mais pequena notícia, Norberto de Araújo denunciava os vincos sangrentos de uma garra de mestre, ou, então, o orvalho piedoso da sua alma poética. Nada o deixava indiferente. Era um objectivo — subjectivo. A sua personalidade participava intimamente, no âmago do acontecimento fosse qual fosse, com cargas eléctricas de densidade emotiva! Tudo lhe servia: o barro, o mármore, o bronze para trabalhar. Convertia, ràpidamente, uma gota de água num oceano, de transparente azul, e as volições da sua fantasia ideativa eram tão estranhas e poderosas, como as suas orquestrações verbais, sempre inéditas, através de uma forma incisiva, em que a violência, em paroxismos frenéticos, se não mesmo agressiva ou hostil, dava lugar à calma doce e serena de um lago transparente, onde o céu imaculado, sem nuvens, nem sombras, se reflecte cristalizado em pedras preciosas.

Norberto de Araújo deixa um enorme espólio intelectual. Atingiu o alto da montanha, malbaratando, muitas vezes, o belo talento com que o destino o fadara.

Uma vocação superior e poderosa. Sob a sua pena galopante, tudo se galvanizava, tinha interesse, *morgue*, orgulho, voluntariedade, paixão, crítica, sátira, drama, angústia, alegria, amor, e até ódio. Era o homem dos extremos, das antíteses, do muito bom e do muito mau, demasiadamente impressionável, que ardeu sempre até ao último dia da sua existência, com o cérebro lúcido, ainda cheio de projectos grandiosos que, porventura, excediam a sua escala humana.

Tão cedo não haverá outro deste tipo no jornalismo.

Na trincheira da Imprensa

Em Norberto de Araújo congregaram-se, numa complexidade rica de seivas intelectuais, e, porventura, até, misteriosas nas suas fontes ancestrais, as mais diversas e contraditórias personalidades. Dai, o que houve nele de arrebatado, combativo, violento, implacável, todo um homem que se bate, na trincheira da Imprensa em franco atirador, rasgando os cartuchos com os dentes, envolto numa bandeira quimérica, sabendo que a morte o espreita, mas varonil, intrépido, desafiante, com a prosápia do «Gavroche» de Vitor Hugo, nos «Miseráveis», do qual, diga-se de passagem, guardou sempre fundas reminiscências literárias, até mesmo íntimas, dando ao filho o nome de uma das personagens dessa epopeia.

Durante dezenas de anos, este homem escreveu de manhã à noite, entre sombras e claridades da vida, ciclonicamente. Podia fazer um jornal de ponta a ponta, na variedade dos seus múltiplos assuntos. A evocação emocionante de um crime; as audiências de uma causa célebre (as do Angola e Metrópole, por exemplo); uma crítica de teatro; o comentário de arte; a sinopse de um orçamento do Estado; um relato parlamentar; a «interview» com a celebridade ou a mediocridade que chega, tão flagrante, como inconfidente, mas, sobretudo, a crónica, burilada, facetada, irreverente ou sentimental como só ele a sabia escrever, na voluptuosidade e na sumptuosidade de um estilo perturbante de curvas de alabastro e anéis de oiro, que dava a impressão da nudez virginal de uma mulher, reflectindo-se na lâmina azul de um espelho, num clarão de fogo.

Só ele sabia distinguir o que se via e ouvia do que se não apercebia e não sentia. Captava tudo: segredos, gestos, murmúrios, intenções, com as suas antenas ultra-sensíveis.

Estupendo sempre! Desencadeado sempre!

Como começou a vida

Hoje, ao vê-lo com aqueles olhos luminosos que tanta beleza divisaram e escreveram, fechados para sempre, o destino torna-se-nos atrós. A Morte cometeu um erro, gelando aquele cérebro incandescente na pedra imóvel, que só consente uma expressão—a do silêncio, a do esquecimento, a do nada irrevogável. Mas, em troca deixa-lhe vivo o nome, como que descobrindo-se ante o gigante que tombou despedaçado.

Norberto de Araújo não ficará como uma efeméride banal do jornalismo. As lágrimas saltam-nos dos olhos para podermos dizer mais, para podermos

escrever mais, mas há muito a evocar desta figura altaneira, deste gigante truculento das letras, deste homem que, na verdade, num turbilhão de paixão, soube cumprir a sua existência, e tornar-se um dos nomes mais belos da Imprensa portuguesa. Tem uma biografia *hors-série*. O demónio literário não o empolgou logo na juventude, embora o tivesse fascinado cedo. Depois de ter frequentado o seminário de S. Vicente, Norberto de Araujo abandona um dia as regras escolásticas, embriagado pela vida. Talvez que fosse numa tarde quente de Primavera, que um rosto moreno tenha cortado o seu caminho de estudante, que um rouxinol, na manhã ainda crepuscular, com a frauta encantada dos seus trinados, tenha enternecido o seu coração.

Ei-lo liberto, sòzinho na vida, com um mundo a conquistar. Na sua exaltação tudo é sonho. Os velhos mestres de latim e grego têm pena daquele rapazinho de olhos vivos, ardentes como brasas, interrogativos, sedentos, que ri em vermelhas casquinadas de alegria nos soturnos corredores abobadados do convento. A crisálida rompe o casulo. As asas dobradas fremem, erguem-se, palpitam e voam no espaço luminoso.

A revelação do jornalista

A família de Norberto de Araújo não é rica, mas ele é tão convincente na sua energia moça, tão confiante na sua estrêla, no pressentimento da vitória, que o deixa seguir o seu destino. Justamente nessa ocasião, os pais morrem-lhe. Norberto de Araújo entra na Imprensa Nacional, mas não é, não pode ser um mecânico. A custo vai tirando as disciplinas do ensino secundário, e passa depois para o Curso Superior de Letras, do qual frequenta algumas cadeiras. Ferve-lhe o sangue. Lê muito. A sua mocidade estuante ri sempre. Só algumas vezes, a sua alma, sombriamente, se recolhe, com delicado romantismo. Verte as lágrimas da mais amarga orfandade. Um belo dia o tipógrafo ganha um concurso técnico, na Imprensa Nacional. Depois, num golpe «à sensation», faz uma conferência sobre a «Democratização da Arte», e logo outra intitulada «Da Iluminura à Tricromia», naquele estabelecimento, em que ele, rodeado dos velhos mestres, dos prelos de Gutemberg, deve assemelhar-se a um turbulento menino entre graves e sábios doutores.

É uma surpresa. Se a primeira conferência atraiu sobre o rapaz as atenções gerais; a segunda é um vibrante triunfo. Surpresa geral. Mas que belo estudo! Um artista! Não são, apenas, elementos de ensino, mas já a visão superior de um crítico, de um escritor de têmpera definida.

Luís Derouet, que é funcionário da Imprensa Nacional, assombra-se da revelação. Felicita-o. É nessa noite que, pode dizer-se, começou o destino jornalístico de Norberto de Araújo.

Luís Derouet leva para o *Mundo* aquele rapaz azougado, trepidante, que tem sempre uma maneira mordaz, singular, inconfundível de ver e descrever as coisas.

Norberto de Araújo traça, com segurança, os seus primeiros passos na profissão. Admirações e conflitos, polémicas e irreverências, uma batalha incessante, mas o seu talento brilhantíssimo, agora à larga, vai subindo, como o Sol no Oriente, em raios fulgurantes, cântico de promessa, cheio de luz, abrasando a Terra. Ainda não se vê a sua cúpula de fogo, mas sente-se como que uma brisa fresca e rescendente, as flores desabrocham na novidade das cores, as árvores estremecem e as tintas negras da noite, ainda espalhadas pelo céu, desfazem-se, entre rasgões vermelhos da aurora. E o Sol nasce, alfim, deslumbradoramente.

As «Miniaturas» na «Manhã»

Esta imagem tem a sua razão de ser, porque é exactamente, no jornal *A Manhã*, dirigido por Mayer Garção e nascido de uma dissidência dos redactores do *Mundo*, que Norberto de Araújo conquista a sua espada de oiro, que há-de brandir até final na literatura e no jornalismo.

Dupla vitória. Começo de uma ascensão, que jamais devia parar. Atravessa-se uma época triste e dolorosa. O País está, politicamente, dividido. Odios, rancores, facções, como que ensombram a alma portuguesa. É, então, que, na *Manhã*, com o título *Miniaturas*, nascem umas flores estranhas, de lirismo e romantismo, de populismo e realismo, de espiritualismo e galantaria. São pequenos nadas, violetas humildes, sorrisos cândidos, lágrimas de ternura, uma noveleta cor de rosa em vinte linhas; um ambiente discreto, com uma figura aristocrática; o eflúvio de um perfume, um beijo de enamorados, uma emoção de cor, um éco, um insignificante pormenor, com tal frescura, tão patética emoção, tão sentida graça, de uma forma tão nova, que a prosa rítmica respira e tem o cadenciado da poesia lírica e esta se sonoriza ora em timbres fortes e vigorosos, ora se requinta em delicados e imponderáveis acordes de beleza.

Essas subtis e filigranadas *Miniaturas*, assinadas apenas com as iniciais (N. de A.), que se deviam com o tempo tornar célebres, ficam como padrões de excelsa formosura.

Miniaturas são como as rosas de Maio. Todos os dias nasce uma diferente e nenhuma fenece. Um esvoaçar de pombas, um desfolhar de pétalas! Mancheias de alexandrinos!

O neo-romântico, livre de escolas, sòzinho com o seu temperamento, criou um novo espécime literário.

Norberto de Araújo no «Diário de Notícias»

O êxito das *Miniaturas*, mais tarde publicadas em volume, torna-o famoso de um dia para o outro. Por isso não é de estranhar que tempos depois Nor-

berto de Araújo surja na primeira página do *Diário de Notícias*. Este grande jornal, graças ao dr. Augusto de Castro, está no período áureo da renovação. Transforma-se. Parece outro. Norberto de Araújo é, então, o *enfant terrible* do jornalismo. Dele tanto pode vir o Sol, como o mau tempo. Receiam-no e estimam-no, admiram-no e invejam-no. Onde ele aparece nunca se sabe o que pode suceder. Tanto o melhor como o pior. Do que os leitores podem ter a certeza, é que dele lerão a reportagem mais original, mais cintilante, estravagante, audaciosa, onde as formas verbais comuns se desarticulam, aparecem, inversamente, e o pormenor realista, mesmo duro, cruel, ou sinistro, alterna com o acorde mais suave e extasiante de lirismo romântico.

No *Diário de Notícias*, a sua passagem é assinalada por páginas que ficaram célebres. O que é difícil, o que é impossível é-lhe confiado. Norberto de Araújo regressa sempre das suas intrépidas aventuras de jornalismo, com um sorriso nos lábios e um caderninho cheio de apontamentos.

A sua ousadia tem qualquer coisa de milagre. Sinal de Deus ou pacto com o Diabo?

Há uma reportagem, porém, que torna o seu nome nacional. E' a que resulta da sua primeira viagem à Itália, depois da guerra de 1914-1918, quando os socialistas haviam ocupado as fábricas em Turim e Milão. Matteoti caía vilmente assassinado, e já se escutavam em Montecitório os primeiros tropos do fascismo.

Norberto de Araújo elimina as distâncias, como que trata os reis por tu, os deputados por você, sem deixar de fixar os punhos engomados de Mussolini que saltam no Parlamento, em reptos reboantes de eloquência revolucionária.

Diz tudo que vê, não esconde um pormenor, é indiscreto, quebra os lugares-comuns do género — e dá-nos uma reportagem de observação intensa, que é o retrato político da Itália, com uma acuidade, uma vivacidade, uma crítica que, por vezes, atingem a sátira, e que nunca nenhum jornalista estrangeiro, em condições semelhantes, vislumbrou.

O êxito dessa viagem repercute clamorosamente. O nome de Norberto de Araújo vôa nos lábios das multidões, que ele sacia com novas reportagens de incomparável atrevimento e sensação. E' o homem do dia. Não é possível bater este cavaleiro audaz que trabalha meteòricamente.

A sua entrada no «Diário de Lisboa»

Pouco depois de o *Diário de Lisboa* ser fundado pelo Dr. Joaquim Manso, ele entra na nossa redacção. Ainda o estamos a ver, nesse dia longínquo de há trinta e um anos, quando morávamos num primeiro andar da Rua da Misericórdia.

Ele falava com o director. Alguém perguntou, com curiosidade:

— Quem é?

Foi uma surpresa! O seu nome sussurrou admirativamente.

Então era ainda novo. Tinha o cabelo revolto, a face glabra de um romano, atenuada pelo jeito infantil de sorrir — sorria à vida, confiadamente! — uns ombros largos, levemente flectidos, num corpo robusto, embora um pouco desajeitado, mas nos olhos verdes, irradiantes, flamejava uma chama alta de alegria e de rebeldia espiritual.

Bem depressa o contámos como irmão da nossa comunidade, dando-lhe o primeiro lugar nesta redacção e se, algumas vezes, os atritos naturais entre homens nos dividiram, nunca lhe negámos a admiração e o talento.

Foi no *Diário de Lisboa* que Norberto de Araújo travou a sua mais ardente e clamorosa batalha de jornalismo. Ajudou a engrinaldar estas colunas, como se elas fossem, na realidade, talhadas em mármore branco, com opulentos capitéis coríntios e nobres pedestais, de fragrantes «rosas de Anacreonte», expressão muito sua, num verdadeiro forum público. Dir-se-ia que, cada manhã, acordava com uma ideia, um pensamento, um verbo novo do seu privilegiado talento. Escreve artigos, críticas, entrevistas, reportagens, casos de rua, às centenas, aos milhares. Ao folhearmos agora as colecções deste jornal, ainda sentimos a vibração da sua pena que, em semanas, anos, decénios sucessivos, ao acaso dos acontecimentos, escreveu sempre, mesmo já depois de gravemente doente.

De tantas polémicas que travou, de tantas iniciativas que gizou, nem uma derrota. A vitória ardia-lhe nas mãos e era ao seu calor optimista que ele trabalhava, sem um cansaço, uma falha, uma interferência.

As «Páginas de Quinta-Feira»

Durante dezasseis anos, Norberto de Araújo, escreveu a sua *Página de Quinta-feira*, de opiniões livres, verdadeiro caleidoscópio multicor do seu pensamento. São o comentário literário e artístico, político, social, as suas notas íntimas, e também, sem título, pequenas miniaturas, de uma transparência de água marinha, em cujas palavras tanto revoa um bando de andorinhas, com asas tarjadas de luto, como soluça o peito de uma mulher misteriosa, cingida por um ramo de roxas violetas de paixão.

Essas *Páginas de Quinta-Féira*, que constituiriam dezenas de volumes, se fossem publicadas, são o seu teatro de fantoches, a sua tribuna de eloquência ou de diatribes, o seu pelourinho de justiça e de injustiças, e também a sua enternecida varanda dos rouxinóis.

Nelas, o grande jornalista que foi Norberto de Araújo percorreu toda a gama humana das paixões, do sentimento, do elogio e da diatribe, ora foliculá-

rio, ora polemista, ora prosador, ora jornalista, sempre turbilhonante de paixão.

Muitas delas atingem o mais cristalino da formosura, na pureza de uma forma alada, que parece alçar-se, na vertigem, para atingir o mais alto do firmamento.

Ele segue sempre em plena euforia, de cabeça erguida. O jornalismo é o seu destino passionário e penitente. Tanto lança a iniciativa das «Festas dos Mercados», com o seu agudo sentido popular, como faz o primeiro «Concurso das Costureiras», que houve em Portugal.

Como ele foi o primeiro

Lisboa exulta, canta, sorri, dá-nos a sua alma. Apaixonadamente, Norberto de Araújo, com uma capacidade inesgotável de trabalho, entrega-se a esses empreendimentos, dois, entre muitos, que ele concebeu na febre escaldante de um espírito de animador da tradição e do pitoresco bairrista.

Há dele cenas curiosíssimas. O Mundo estremece de ansiedade, com a perda, no Atlântico, do avião com que Ramon Franco, acompanhado de um mecânico, pretende ligar pela primeira vez a Espanha à América do Sul.

Seguem-se dias e dias de pesquisas infrutíferas, até que o porta-aviões inglês *Eagle* depara com os náufragos, e vai depô-los num porto da nação vizinha. Centenas de jornalistas de todo o Mundo, entre os quais portugueses, convergem para ali. Quem será o primeiro a ouvir o intrépido aviador, ainda muito novo, um sorriso loiro, uma desconfiança incipiente à luz universal da curiosidade que o nimba naquela hora, em que a derrota foi a glória?

Norberto de Araújo é destacado pelo *Diário de Lisboa* para obter do herói a primeira entrevista. Os oficiais do *Eagle*, muito britânicos e assaz formalistas, isolam os repórteres, que acorreram como um bando sôfrego de gaivotas à pitança do acontecimento, na tolda superior do porta-aviões. São Ingleses, Franceses, Americanos, Espanhóis, Italianos, que vociferam em todas as línguas. Os marinheiros são vaiados, fuzilados pelas invectivas dos jornalistas, mas não deixam passar ninguém para o convés inferior, onde Ramon Franco está metido na câmara do comandante, rodeado pelo estado-maior.

Falhar a reportagem? Se o jornalista não se chama-se Norberto de Araújo, sem dúvida! O que fez ele? Repara numa calabre que cai da tolda, onde estão aprisionados os repórteres de todo o Mundo, e, subrepticiamente, desce por ela ao convés inferior, surpreendendo, à vontade, no meio das fardas estreladas dos oficiais ingleses, as primeiras declarações de Ramon Franco.

Ninguém deu por nada, até os marinheiros do porta-aviões que o julgaram irmão do que havia de ser mais tarde o General Franco.

Um incidente com João Chagas

Numa época agitada da nossa política, Norberto de Araújo entrevista João Chagas, ministro de Portugal em Paris, a uma janela do Avenida Palace. Um atentado político estropiara-lhe uma pupila. O defeito é visível. Chagas, com a sua impertinência de sempre, deve tê-lo encarado com superioridade. Não o conhece bem, e daí o seu mal.

Norberto de Araújo regressa ao *Diário de Lisboa* e faz uma entrevista sensacional e impiedosa, referindo-se ao defeito visual do diplomata. Aquilo arrepia os nervos. Fica como uma ferida a sangrar na consciência do jornalista que, no dia seguinte, mais calmo, se deve ter sentido repudiado pela consciência.

Anos mais tarde, numa página de recordações, já João Chagas morrera, Norberto de Araújo penitencia-se.

Era assim o seu carácter, de altos e baixos, explosivo, vibrante, mesmo virulento, nas suas simpatias e antipatias. Dialoga com os reis, os presidentes da República, os chefes de Governo, arrancando-lhes as mais melindrosas declarações. Aqui e ali, uma ponta envenenada de curare, alvejando um neutro ou indiferente, se é que o rebelde, o inconformista não estoira as costuras do protocolo, ou as conveniências das chancelarias, mas o público gosta, o que é natural, desses artigos excitantes, zombeteiros, recheados de indiscrições, improvisados sobre o joelho, mas, no fim de contas, admiráveis como revelação de grande jornalismo.

Uma reportagem emocionante

Adaptava-se a tudo. Tinha sempre uma solução numa emergência difícil. No seu talento não havia medida. Vivia de caudais enrubescidos e imprevistos.

Quando a Senhora D. Amélia veio a Portugal, ele acompanhou-a na visita ao Panteão. Não lhe fala. Segue-a, apenas, como uma sombra. As abóbadas acordam. A figura alta e majestosa, coroada de cabelos brancos, perpassa como um espectro shakespeariano. O silêncio é absoluto. *Ouve-se.* A rainha caminha na igreja, ajoelha, ergue-se, atravessa, no meio da expectação geral, a sacristia, e entra finalmente no Panteão.

Ouve-se, apenas, naquele profundo silêncio de pedra e de morte, um ruído cavo, insistente, como que marcado a compasso de um metrónomo trágico: o bater da bengala da rainha nas lajes dos claustros. É impressionante!

Norberto de Araújo legou-nos essa visão admirável, porventura, única nos anais da Imprensa. Traduziu tudo. Vimos o vulto alteroso e agreste daquela Cassandra real, coberto de negro, trémulo, a esconder as lágrimas de Maria Antonieta; o drama distante do Terreiro do Paço; a agonia da mulher e da mãe que tornava a reviver, passo a passo, naquele toque

seco de bengala, nas lajes delidas das sepulturas, a marcar o tempo, na ampulheta trágica, e também o sangue, o horror e a morte de que havia sido testemunha.

O que Norberto de Araújo fez! O que ele inventava! Um dos seus documentários mais famosos foi a série de artigos: «Como se trabalha em Lisboa», em que andou por fábricas, oficinas, estaleiros, lojas, «ateliers», numa sucessão de imagens em que o tecnicolor do seu estilo como que refulgia na celuloide de uma verdadeira produção cinematográfica.

Acompanha o presidente António José de Almeida, ao Brasil, com um escol de jornalistas, e, como sempre, as suas crónicas, por vezes ácidas, ou de uma penetrante observação, dão brado.

Do Rio de Janeiro traz uma mancheia de entrevistas, entre as quais uma com Ruy Barbosa que, refugiado, isolado, não recebe ninguém.

— E' escusado tentar!

Norberto de Araújo sorri-se. Nenhum Brasileiro se atreve depois de tantas tentativas frustradas. Norberto de Araújo salta a grade do jardim do notável jurisconsulto brasileiro, surpreende uma netinha, a colher rosas num canteiro, e entra com ela de mão dada, pela casa dentro. Mais uma vez vencera! Duas longas horas com Ruy Barbosa, e um retrato autografado, que está na galeria deste jornal.

A viagem com o marechal Carmona

Em 1935, acompanha o presidente da República, general Carmona, na sua visita a Espanha. E' mais uma coroa de louros na sua panóplia de jornalista.

Não mais acabariamos de evocar o grande mestre da sua geração, que foi Norberto de Araújo. Outras facetas ele tinha tão brilhantes como a de jornalista. Uma delas era a de escritor, cujo ponto mais alto de criação e de expressão, tem origem num tempestuoso conflito passional — para que o esconder, se ele não o escondia? — que causa escândalo em Lisboa.

Não nos dizia ainda há dias, deitado no leito, donde jamais, sabiamo-lo, se ergueria que, se cometera muitos erros na existência, alguns voltaria a repeti-los?

Ele sabia o que nos queria dizer, em frente da esposa, que lhe foi dedicadíssima enfermeira, alma a florir de bondade, num peito compassivo de perdão, e, nós compreendiamo-lo, até mesmo no pressentimento da morte que andava nas suas palavras, tocadas de cinéria melancolia, com que nos falava da mulher, dos filhos, dos netos,— do jornal.

Desse dilacerante conflito de amor, fatal e camiliano, romance veemente de perdição, Norberto de Araújo como que encontrou novos acentos no seu talento de oiro.

Dois livros surgem: «Novela do Amor Humilde», um pouco ele, numa transfiguração literária, que não o torna, porém, irreconhecivel, que é o romance das raparigas pobres e lindas da cidade, e o «Fado da Mouraria», onde, porventura, já germina o encanto que, anos mais tarde, o apaixona por esta velha cidade.

Norberto de Araújo esconde-se, para os escrever, numa casa dos arrabaldes com glicínias nos peitoris rústicos e um pranto de água a cair de uma bica de pedra, a que dá acesso uma vereda rescendente de goivos em flor.

«Varanda dos meus amores»

Ele sonha, ele escreve. O réprobo fulminado pelo escândalo é, descaradamente, feliz. Deixá-lo! Quando volta ao jornalismo arrosta com os olhares exprobadores e, num desafio à opinião pública, num cartel de orgulho, faz representar no palco do D. Maria II, a peça «Dentro do Castigo» — que não vence, nem é vencida, num transe indeciso, como tantas vezes sucede em teatro.

Os camarotes, com altas figuras femininas, deixam cair os actos, sem uma palma, e a plateia torce-se, surpresa e chocada, pela audácia do tema.

Norberto de Araújo que, com Pereira Coelho e Alberto Barbosa, fizera, na sua mocidade, a graciosa revista «Negócio da China», não desiste do teatro. Também o quer conquistar, mas a sua geometria não se ajusta bem ao seu temperamento inconformista aos cânones. Escreve, então, o «Diálogo das duas mulheres», representado no Trindade, e incluido como peça de exame no repertório do Conservatório

É uma maravilha de sensibilidade, de finura, de emoção. Duas almas, dois corações, envoltos numa frágil e delicada tessitura de rendas. Outras pequenas peças, novelas e novoletas. «A Vinha Vindimada», a «Varanda dos Meus Amores», até versos, como os de «Madalena em Sexta-feira de Paixão», vão aparecendo, no meio da mais ruidosa e fantástica actividade literária.

A sua paixão por Lisboa

Mas já os cabelos começam a embranquecer. Os ombros curvam-se mais. Aquele corpo enorme parece que se amarrota e esvazia no fato, tosco, desajeitado, mas na fronte alta brilha sempre a mesma estrela.

Com um poder extraordinário de transformação, inicia uma nova etapa literária. Lisboa, que tinha ficado no fundo do «Fado da Mouraria», empolga-o, cativa-o. É o seu último amor. O que nele podia haver de superficial, incidências e reflexos da urbe, aguarelas de Primavera, puras e azuis como safiras, águas fortes mordidas no cobre, pelo ácido da cólera, ou da impiedade, se não mesmo a caricatura trágica, para não falar uma vez mais nos seus arroubos de

poeta, define-se, precisa-se, torna-se estudo de meia penumbra de gabinete, excavação arqueológica, busca exaustiva, descoberta histórica, erudição copiosa.

A sua alma beija a cidade, exalta-a, revive-a, através dos séculos, fá-la cantar (são os seus versos) nas «Marchas populares», de Junho, em cortejos que incendeiam de alegria as ruas, sob o olor dos cravos e dos rosmaninhos; vai de bairro em bairro, ali aquele palácio velho, além aquela muralha fernandina, e, de tudo isto, no vizual objectivo e na exegese dos séculos, nasce essa obra monumental, que se chama: «Peregrinações em Lisboa», que se deve considerar um dos mais belos repositórios da vida da urbe, através dos tempos, não, em panorama pintado, mas vivo como teatro, em deambulações pitorescas, onde Norberto de Araújo, excelente evocador, dá à cidade a sua fisionomia exacta, a sua substância eterna, o seu imortal fulgor.

Cada capítulo das *Peregrinações em Lisboa* tem uma abertura, que é uma pequena sinfonia de elegia, de paixão, de graça, de encanto e de poesia.

Outros estudos se seguem de tombo valioso, como o *Inventário de Lisboa* e numerosas conferências, que lhe valeram num justo galardão a medalha de ouro da cidade.

Última imagem de Norberto

A sua máscara risonha tem já outra expressão. Isola-se, taciturno. Como que se empareda de silêncio. Resigna-se. Já não desafia os adversários, nem lapida os ídolos. Aprende a transigir com bom senso. Sabe compreender melhor.

— Pai Norberto! Mestre Norberto!

Suspeita que a morte o espreita.

O lutador acorda nele, mas a fibra física está gasta, devorada. Só o espírito brilha ainda com a mesma luz intensa e forte!

Debruça-se sobre as colecções do *Diário de Lisboa*, volumes e volumes de páginas amareladas, toda a nossa mocidade, toda a nossa existência, o que fomos e já não somos, quilómetros e quilómetros de prosa, melhor ou pior, marcando todos os acontecimentos da vida nacional e internacional, a nossa alma convertida em pequeninos caractéres, que despertam recordações, evocam imagens, períodos de alegria, refregas ganhas, outras perdidas, discussões inúteis, críticas virulentas, caricaturas sangrentas, apelos de ternura, aventuras maravilhosas, glórias e cinzas, o jornal e a vida — e Norberto de Araújo, folheando essas colecções que constituem, afinal, grande parte da sua biografia para a secção de *Há 30 anos*, torna a ler, a reviver tudo quanto escreveu.

Com ele, vão-se trinta e um anos de fraternidade, de inquietantes anseios, de irredutíveis triunfos e de pungentes desilusões — nesta luta diária, incessante, devorante que é o jornalismo. Mas mereceu a pena ter vivido a seu lado. Conhecer um mestre da sua envergadura. Resistir aos vendavais da sua amizade, por vezes, tão desencadeada, calorosa e varonil, outras, irritada e feroz, mas nunca malévola, aos acasos do seu temperamento divergente.

É uma honra, um brazão de nobreza profissional, algo para recordar, mais tarde, como uma grande e inconfundível figura, que já não é do nosso tempo—e que só raros conheceram, o que nos faz invejá-los.

Amamo-lo e estremecemo-lo, sobretudo, como jornalista. Não o acordemos. Deixemos intacta a sua glória, que a tem para sempre.

Talvez que o seu camarada mais perto da morte, se debruce sobre o seu coração, e lhe diga baixinho:

— Norberto, lá em cima, no céu, tu continuas a escrever! As tuas palavras são as estrelas que fulguram esta noite! Não vês?! São todas de ouro como a tua pena!

O enterro do grande jornalista

Lá o fomos levar ontem ao cemitério. Doloroso cortejo. Dir-se-ia que até o próprio céu, pesado e baixo, se mostrava magoado e triste.

Era uma visão forte, dramática, como aquelas que o saudoso e querido Norberto de Araújo, que ia agora ali, num ataúde, como que flutuando, entre lágrimas e flores, gostava de escrever em acentos lancinantes de emoção, aos repelões da sua alma ardente e atormentada.

As franças dos ciprestes inclinavam-se, fustigadas pela ventania, e as folhas secas, que foram alegria e vida, cor e luz, dos dias vitoriosos de Sol, corriam agora pelas valetas, ou envolviam-nos os passos, no seu frio e triste remoínho de coisas mortas.

À entrada da cidade branca e fechada, esperavam Norberto de Araújo os companheiros de duas gerações.

Quando o ataúde entrou no Alto de S. João — e foi o último da tarde, simbólicamente! — todos se descobriram. A emoção tranzida. A nobreza augusta da morte. A última velada. Sincero e pungente recolhimento das almas.

Deixaram-no passar, em silêncio. Se os seus olhos se abrissem, veriam o túmulo de Gomes Leal, um dos poetas da sua juventude.

O encontro foi breve. O caixão, coberto com as bandeiras do Sindicato dos Jornalistas e dos Amigos de Lisboa, deu entrada na igreja.

Alguns estranharam. Não tinham de quê. Norberto de Araújo era um panteista-religioso. Sobre a urna, levava o Cristo, e, na sua frente, lá em cima, entre as luzes do Tabor das ressurreições,— Ele esperava-o, braços abertos, entre seis chamas sangrentas, que pareciam arder mais altas e direitas, no crepúsculo sombrio da nave. Atrás os filhos de Norberto

de Araújo e os seus familiares, unidos pelo mesmo abraço de angústia. Quando o retiraram da igreja, formaram-se alas.

E a carreta, onde iam os seus restos mortais, rangeu, nas áleas da necrópole, e foi descendo, descendo, para a esquerda, na lividez da tarde crepuscular, em que as nuvens corriam açoitadas pelo vento, desabrido, cada vez mais furioso, mais inclemente. Do céu pareciam cair fúnebres cinzas. Nem um túmulo aberto, só o dele. Chegara a hora irrevogável.

Para que distinguir este ou aquele, se eram tantos? Apenas um friso feminino, delicado, tocante, que abraçava, comovidamente, o pobre morto, lembrando-o a cada volta da carreta, que desaparecia entre um negro mar de gente: Palmira Bastos, Amélia Rey Colaço e Virgínia Vitorino — o Teatro, a Beleza e a Poesía, como se fossem os três símbolos da existência do grande jornalista, que o Destino, misericordiosamente, lhe mostrava pela ultima vez.

A tarde foi-se confundindo com a névoa, a sombra e a noite, que traspassavam a terra regelada.

Deixaram de ouvir-se os passos da multidão; o ranger pávido da carreta, e o vento indómito, repentinamente, num lance de surpresa, que nos deixou atónitos, calou-se! Correu ainda nas árvores um abafado murmúrio. Depois mais nada: o silêncio e a morte, sòzinhos, à espera.

O feretro parára. Então, o padre aproximou-se, e, olhando, demoradamente, o céu e a terra, os vivos e os mortos, deu a última unção, num supremo apelo. Abriu-se o jazigo, e a urna, pesadamente, roçou nas esquinas do mármore, coberta de flores!

A alma de Norberto de Araújo ia já a caminho da Eternidade!

Ainda se sorriu, quando um cravo vermelho, desfolhando-se, cobriu a sua fragrante e efémera sepultura, de pétalas rútilas e ardentes.

E o vento, outra vez enlouquecido, na tarde outonal e triste, tudo levou — irrevogavelmente!

Publicações recebidas

«Cancioneiro Infantil», pelo *Dr. J. M. Boavida-Portugal*

O Dr. J. M. Boavida-Portugal, jornalista de profissão e contista admirável, é também um poeta, mas poeta na verdadeira e mais nobre acepção da palavra.

O encantador livro *Cancioneiro Infantil*, que acaba de ser posto à venda em luxuosa edição e com uma linda e sugestiva capa, coloca-o sem nenhuma espécie de favor entre os mais distintos poetas da nova geração.

Os consagrados compositores António Viana, João Nobre, dr. Manoel de Carvalho, António F. Marques e Luís Jorge, colaboraram, com lindas músicas, neste belo livro, que as crianças hão de receber, neste Natal português, como a prenda mais grata ao seu espírito.

Os poemas de J. M. Boavida-Portugal lêem-se com prazer e as vozes infantis que os cantarem e interpretarem, hão-de imprimir-lhes aquela frescura cristalina que S. Francisco de Assis gostava de ouvir, embevecido, quando as fontes cantavam.

O *Cancioneiro Infantil* está à venda em todas as livrarias do País, sendo seu depositário a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Lisboa.

«História da Tauromaquia»

Entrou em distribuição o 22.º fascículo desta magnífica obra, que honra os seus editores e os seus realizadores, pois não conhecemos, no género, tanto em Portugal, como na Espanha, publicação que a supere, quer sob o ponto de vista literário, quer sob o ponto de vista artístico.

Estamos, com efeito, na presença de uma verdadeira «História da Tauromaquia» (técnica e evolução artística do toureio) a que numerosas gravuras, reproduzindo cartazes, fotografias, desenhos e célebres quadros a óleo, dão um interesse superior.

Este fascículo reproduz, em «hors-texte», uma gravura de Gustavo Doré — *Teresa Bolsi*, e um óleo da colecção Ortiz Cañavat — *A quadrilha de Costillares*.

Neste fascículo, inicia-se, com o capítulo VI, um curioso estudo sobre as ganadarias portuguesas.

Conselho Consultivo Internacional dos Agentes de Viagens

Representantes de Associações Nacionais e Organizações de Agentes de Viagens de dezassete países, em conjunto com duas das maiores Organizações Internacionais de Viagens, reuniram-se, em Paris, em 3 de Outubro e, unânimemente, concordaram em criar um Conselho Consultivo Internacional de Agências de Viagens (I. C. C. T. A.), cujo objectivo é criar um Organismo Internacional que outros Organismos interessados nos vários aspectos das viagens internacionais possam consultar sobre assuntos referentes às actividades dos Agentes de Viagens, num plano internacional.

As vastas actividades dos que promoveram a criação deste Organismo e a importância das personalidades que o compõem, todos peritos em assuntos de viagens, asseguram que ele poderá agir com autoridade e eficiência.

O Membro Executivo deste Conselho terá o seu escritório em: 10, Mayfair Place — LONDON, W. 1.

EMPREZA DE CIMENTOS DE LEIRIA
MARCA REGISTADA
LIZ
FABRICA EM MACEIRA-PORTUGAL
CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

Para impermeabilização de Paredes, Fundações, Rebocos, etc.
EMPREGUE
Cimento «LIZ» — Hidrofugado «N»
Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos
EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprego
SEDE:
Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — LISBOA
FILIAL NO NORTE:
Rua de Santo António, 190-A-1.º — PORTO
AGENTES EM TODO O PAÍS

Companhia Industrial Portuguesa
Sede em Lisboa:
AV. DA LIBERDADE, 3, 3.º
LISBOA
Telef. 24756 / 26105 Teleg. SANIRIA
Fábricas de Vidros e Cristais na Marinha Grande
Adubos e produtos químicos na Póvoa de Santa Iria
Gessos de Presa «Caxinas» em Óbidos
Minas de Lenhite e Gessos em Óbidos
Fornecedora de:
Presidência da República
Ministério da Marinha
Palácios Nacionais
Companhia Nacional de Navegação
Companhia Colonial de Navegação
Empresa Insulana de Navegação
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Aviz Hotel
Estoril Palácio Hotel
Casino Estoril, etc.
Toda a correspondência deve ser dirigida para a Sede, em LISBOA

Armazéns do Rossio
J. MATTOS
Rossio, 79
Algodões
Lãs
Sêdas
Tapeçarias
Carpetes
Decorações
EST.OS JOÃO ALVES DE MATTOS, L.DA
PRAÇA DE D. PEDRO IV — 78 A 80
RUA DOS FANQUEIROS, 277-1.º E 3.º
Telefones 2 2403 e 3 2736
LISBOA

Garland, Laidley & C.º, Limited
Estabelecidos há mais de um século
AGENTES DE COMPANHIAS
DE NAVEGAÇÃO AÉREA E MARÍTIMA
TRANSITÁRIOS
Representantes das seguintes linhas:
Blue Star Line
BrockleBank Line
Furness Withy & C.º Ltd.
United Fruit C.º
Alcoa Steamship C.º
Booth Line
Cunard Line
Lamport & Holt Line
Yeoward Line
East Asiatic C.º Ltd.
Portugal Lijn
Polish Ocean Lines
V. N. K. Lines
LISBOA—Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 131

CASA ATLÂNTICA DE VIAGENS, L.DA

AGÊNCIA TURISTICA PORTUGUESA

PASSAPORTES
VISTOS
PASSAGENS AÉREAS

EXCURSÕES

FRETAMENTO DE AVIÕES
VIAJE COM A MELHOR
AGÊNCIA PORTUGUESA

Casa Atlântica de Viagens, L.da

Rua Capelo, 4-A — Telef. 3 2294-2 9471

Companhia do Açúcar de Angola

Praça do Município, 32, 1.º — LISBOA

Telegramas: LUACHO
Telefones: 28256/7

Modelares instalações industriais em ANGOLA

AÇÚCAR, SISAL, ÓLEO DE PALMA E COCONOTE

PESCA E SEUS DERIVADOS

PORTOS PRIVATIVOS

CUIO E BARRA DO DANDE

Refinação de açúcar em MATOZINHOS

Pathé-Baby Portugal, L.da

Fornecedores de Material cinematográfico sub-Standard para todos os fins

Aparelhos mudos e sonoros

ALUGUER DE FILMES

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos
Cópias — Legendas — Montagem

ESTÚDIOS PARA FILMAGENS

Modelos da classe — «PAX» e «GEM»
9,5 ou 16 m/m

PEDIDOS À
Pathé-Baby Portugal, Limitada

LISBOA
R. S. Nicolau, 22

PORTO
Rua Santa Catarina, 345

CUPRINOL

- As madeiras, agora mais que nunca, devem ser protegidas contra o apodrecimento provocado pelos fungos e insectos roedores: **formiga branca, escaravelho, besouro, etc.**
- Os esporos dos fungos estão sempre presentes nas madeiras, aguardando condições favoráveis para se desenvolverem e deste modo invadirem com os seus tentáculos as madeiras até completa destruição.
- Evite com poucas centenas de escudos, um prejuízo de muitas dezenas de contos.
- CUPRINOL é o único produto que, na sua fórmula, contém sais organo metálicos que se combinam com as fibras de madeira e a protegem não temporàriamente **mas permanentemente.**

CUPRINOL — não é solúvel na água.

CUPRINOL — não repassa as tintas nem os estuques.

CUPRINOL PARA MADEIRAS.

CUPRINOL é um produto da

Soc. ROBBIALAC, L.DA

15, RUA NOVA DO CARVALHO — LISBOA

TELEFONES: 35346 - 35347 - 35348 - 35349

COMBATENTES DA PRIMEIRA GRANDE GUERRA

Uma romagem ao Sector Português da Flandres

Conferência realizada na Casa dos Açôres pelo combatente

AGOSTINHO DE SÀ VIEIRA

NO limiar do segundo semestre do ano trágico de 1914 caía fulminado pela bala dum patrióta croata, o arquiduque Francisco Fernando, príncipe herdeiro da Austria, provocando a labareda de ódios e vinganças raciais que atearia o pavoroso incêndio de fogo e metralha que converteu a Europa, durante quatro longos anos, no campo das mais sangrentas batalhas que ainda a história de todos os tempos não havia registado.

Nêsse conflito de gigantescas e apavorantes proporções, que o atentado de Sarajève pretextara, viria a sobrelevar-se, em preparação militar e espírito guerreiro, o exército duma Alemanha que a mística kaiseriana da hegemonia mundial lhe corrompera os vínculos da solidariedade humana que é forçoso coexistir entre as nações de modo a garantir-lhes uma paz duradoura e compatível com o modo de ser e de viver de cada povo.

Porém, já as divisões de assalto germânicas assolavam cruel e impiedosamente o solo da pequena e mártir Bélgica, ante a espectativa de horror e revolta do mundo civilizado, quando, no Parlamento da República Portuguesa o Presidente do Ministério, Dr. Bernardino Machado declarava, perentòriamente, na memorável sessão de 7 de Agosto de 1914, que Portugal seguiria os destinos que à Inglaterra, sua velha aliada e companheira de armas na defesa comum do solo lusitano, lhe reservasse a imperiosa intervenção armada, na guerra que acabava de eclodir.

Esta atitude desossombrada do Governo da República, perfeitamente consentânea com as circunstâncias de ordem nacional e internacional que influiam, fortemente, na ocasião, na vida do País, criou para Portugal o estado de beligerância que permitiu que os soldados portugueses compartilhassem, efectiva e activamente, nos campos de batalha da Europa, da Africa e nos mares, ao lado das gloriosas nações aliadas, na defesa sagrada da Liberdade e da Democracia.

Dura e prolongada fora a luta em terras inóspitas e climas frios mas, apesar da tática e da estratégia da nova guerra deferir, completamente, do que até então constituía o melhor processo de combater e aniquilar o adversário, os soldados de Portugal, das cidades e das serras, depressa se identificaram com a moderna guerra de trincheiras e, na medida da sua excelente capacidade de adaptação e de compreensão, honraram a alta missão de sacrifício e de defesa da Pátria, em que o Governo da Nação os investira.

Porém, ao findarem as hostilidades, o Exército Português, que reuniu na campanha das várias frentes de combate a maior massa em homens e material bélico que até então tinha empenhado nas guerras em que comparticipou, desde os primórdios da nacionalidade, regressa à Pátria pletórico de ensinamentos novos e úteis adquiridos na dura e lamacenta experiência das trincheiras e com a plena consciência do dever cumprido.

Todavia, nas plagas africanas e em terras álgidas da França, ficaram para trás e para todo sempre, milhares de soldados portugueses que, generosamente, trocam a vida juvenil e risonha pelo sono perpétuo da glória para que Portugal fosse eterno, com honra e dignidade, na sua já longa continuidade histórica. Contudo, os soldados portugueses mortos na 1.ª Grande Guerra que não voltaram a beijar o solo da Pátria estiveram, como ainda estão sempre presentes, no coração pungente da família e no pensamento inesquécivel dos companheiros de luta que, ao seu lado, os ampararam, enternecidamente, na queda final e escutaram-lhes, baixinho, as últimas preces de amor e de despedida.

Consequentemente, jazia latente em todos os combatentes ainda vivos da guerra de 1914 a saudade por aqueles outros que, lá longe, em terra estranha, mereciam e reclamavam que os não deixassem apenas entregues à presença gentil e carinhosa dos franceses da Flandres.

Essa saudade, tão genuinamente nossa, de voltar a pisar o chão que os portugueses também regaram com sangue e com lágrimas em terras dessa grande e imorredoura França, comporizou-se na iniciativa patriótica duma romagem de piedade e de reconhecimento, aos túmulos dos soldados portugueses, tombados, há mais de 33 anos, nas lutas da 1.ª Grande Guerra.

Esta louvável e feliz iniciativa que a Imprensa de Lisboa divulgou, teve o mais estreito acolhimento por parte da Liga dos Combatentes da Grande Guerra que, através dos seus serviços burocráticos, condensou e realizou todas as sujestões que lhe pareceu úteis e proveitosas ao bom êxito da projectada Romagem.

Assim, a gratuitidade do visto nos passaportes de todos os componentes da Romagem, gentilmente concedidos pelo Consulado da França e a prontidão e rapidez como esses vistos foram apostos nos documentos, revelam bem a generosidade da agradecida nação gaulesa pelos que a ajudaram a libertar-se do jugo estrangeiro, a par da influência que a Liga gosa junto dos representantes dos antigos aliados de Portugal da guerra de 1914.

Mas, se bem que a Liga não se substituísse à iniciativa embrionária para que a 1.ª Romagem dos antigos combatentes aos cemitérios portugueses da França tivesse o cunho e a grandiosidade duma verdadeira peregrinação nacional, como seria para desejar, contudo, é inegável que a actuação da Liga foi de molde a contribuir para a realização dum empreendimento de certa projecção nacional.

Mas, a proverbial generosidade francesa não se confina apenas na concessão gratuita dos vistos.

Vai até à redução de 40 % na tarifa dos seus excelentes caminhos de ferro, enquanto que em Portugal e em Espanha a percentagem dos descontos fixou-se, respectivamente, em 20 e 25 %.

Além disso, os magníficos e eficientes serviços do turismo francês, em Portugal, inteligentemente dirigidos por monsieur Grasset, dispensam-nos todo o seu apoio e fornecem-nos, pródigamente, material de propaganda, a par de recomendações que em França se converteram em acolhimento gentil e fraternal.

Assim, com estes émulos de ordem moral e feição económica, ousamos responder a centenas de interrogações de modo a convencer outros tantos antigos combatentes de que a Romagem ia empreender-se com aquela fé que remove montanhas quando é posta ao serviço duma causa tão justa e tão patriótica, como aquela em que estávamos empenhados.

No entanto, à medida que as adesões chegavam crescia em nós o sentido da responsabilidade que nos impunha que a Romagem tivesse a dirigi-la e a representá-la uma alta e prestigiosa patente do nosso Exército.

Todavia, como nenhum dos comandantes do C. E. P. pertencia ao número dos vivos, estava lògicamente indicado que o nosso convite incidisse no ilustre subchefe do Estado Maior daquele antigo corpo de exército, senhor general Ferreira Martins.

E assim, a pronta aquiescência de Sua Ex.ª constituiu para todos nós um título de honra, a par da melhor escolha que se poderia ter feito em pessoa de tanta distinção, lhaneza de trato, bondade de espírito, elevada cultura e todo um passado de brio e aturado estudo ao serviço do Exército e de Portugal.

Demais, não carece de apresentação o nosso Presidente de Honra, porquanto os antigos combatentes conhecem a sua valiosa e competente actuação em campanha à frente do corpo do estado maior do C. E. P. e a Nação inteira pode ler e apreciar inúmeros trabalhos literários intitulados «Portugal na Grande Guerra» e a «História do Exército Português».

Mas, o nosso Presidente de Honra não se imobilisa no pedestal em que por justo mérito foi colocado, pois merecem-lhe o mais vivo interesse e a mais decidida comparticipação em todos os trabalhos preparatórios da Romagem.

Toda a correspondência com a Agência de Paris da Liga dos Combatentes da Grande Guerra e com o Comité de Lille para as comemorações do 9 de Abril manteve-a o Sr. General Ferreira Martins com aquele cuidado de pormenor e de oportunidade por forma que à chegada da Romagem áquelas cidades francesas tudo estava previsto e preparado com toda a meticulosidade.

Além disso, a artística palma em bronze que ficou a perpectuer, no pedestal do nosso inspirado monumento de Lacouture, a 1.ª Romagem aos cemitérios portugueses da Flandres, mereceu ao nosso Presidente de Honra o mais devotado carinho, pois desde a escolha do distinto artista que a concebeu e desenhou, sr. coronel Vitória Pereira, até à sua fundição, de tudo se encarregou o nosso General Ferreira Martins.

Consequentemente, com a ultimação dos preparativos burocráticos da Romagem aproximava-se o tão ansiado dia da partida dos primeiros antigos combatentes portugueses que se decidiam, depois de tantos anos de quási forçado esquecimento, a ir junto dos covais dos soldados de Por-

tugal ungir-lhes de saudade a memória imarcescível do seu alto sacrifício pela Pátria.

Eram, portanto, 8 horas e 40 minutos prefixos, do dia 18 de Abril de 1951, quando o combóio, silvando por entre golfadas volumosas e brancas dos seus pulmões de aço, arrancava da Estação do Rossio a carruagem privada que o pessoal amavel e atencioso da C. P. puzera à inteira disposição dos 52 romeiros a caminho da França.

Porém, já declinavam, em luz e calor, os raios do sol acariciador de Portugal, quando o combóio atingia Vilar Formoso, última estação do seu percurso em território português.

Iam assim cumprir-se as formalidades burocráticas, policiais e aduaneiras da fronteira as quais foram tão prontamente executadas por nós, quanto apreciavamos a inexcedível correcção dos respectivos funcionários para com os veteranos duma guerra que o tempo se vai encarregando de valorizar o seu esforço em pról duma Pátria que todos amamos enternecidamente.

Cumprindo à tabela o horário ferroviário o nosso combóio entrava no País vizinho e a Romagem, depois de lançar o último adeus à terra lusitana, lá seguia em território espanhol em demanda da fronteira francesa.

Contudo, não menos amáveis se comportaram para com os romeiros as autoridades raianas espanholas e por isso o estribilho «nuestros hermanos», nunca nos pareceu tão apropriado o seu emprego, como no momento em que fomos alvo de atenções especiais na estação ferroviária de Fuentes d'Oñore.

Depois duma noite mal dormida sobre as duras molas da velha carruagem, o dealbar do dia 19 apresentou-se sombrio e pardacento, melhorando, felizmente, as condições atmosféricas à medida que penetrávamos na zona da paisagem perinaica de altos promontórios de pedra negra ainda pintalgada de branco pelas neves de todo o ano.

Porém, com o crescer da manhã subia em nós todos o nivel de contentamento e de regosijo à medida que nos aproximavamos da França essa segunda pátria de todos os portugueses ou se quizerem dos que por Ela arriscaram também a vida combatendo no seu solo, para que a grande nação do Universo prosseguisse seus altos destinos de civilização e liberdade, através e contra todos os entraves e obstáculos dos seus figadais inimigos.

Desde rapaz do liceu que nos habituamos a ouvir, aos mais velhos na idade e na experiência, que a França é o fulcro do espírito e da cultura europeia e um dos países mais progressivos do Mundo nos domínios do génio criador do seu grande povo e se não realiza, com larga produção mercantil, as inovações incessantes do progresso é contudo do espírito francês que portem as directivas de todo o pensamento humano que outros, melhor dotados de força produtora, materializam e aproveitam lucrativamente.

Mas, depois que à França demos o nosso modesto contributo para a libertação do seu solo do terrível inímigo de além Reno, o nosso carinho e a nossa adoração pela pátria querida de toda a latinidade tomou foros dum verdadeiro patriotismo.

Sim, é preciso ter bem presente na memória de que não há nação nenhuma do globo que, no campo económico e espiritual, tenha sofrido como a França, desde que em 1870, 1914 e 1939 os alemães se instalaram no seu território e produziram, por sistemático furor, horríveis desvastações que profundamente, atingiram a França nos alicerces mestres da sua nacionalidade.

E é na rápida ressurreição das suas forças espirituais e na reconstituição milagrosa da sua economia que a França se impõe como uma grande Nação de poderosas raízes étnicas capazes de resistir a todos os cataclismos que abalem a face da Terra.

Estávamos nêste devaneio sonhador, quando fomos despertados pelas palmas e pelos vivas à França, frenéticamente, lançados por todos os romeiros, no momento em que o comboio atravessava a ponte internacional que liga Irun a Handaia.

E já na gare desta risonha e pitoresca cidade biscainha nos esperava, em representação dos «anciens combatants» franceses o Maire adjunto da comuna, le père Armand Filly, capelão militar das conflagrações de 1918 e 1938 e que resistiu ao cruel e selvático internamento no execrando campo de Dachau de 28 franceses onde sucumbiram 23 aos mais drásticos suplícios que só a morte põe fim.

Recebiamos, portanto, dum representante do Governo da França os cumprimentos de boas vindas na doce e sonora linguagem de Victor Hugo, além do agradecimento ao Exército Português que na 1.ª Grande Guerra alinhara ao lado da França para ajudá-la a libertar-se do seu secular invasor.

Pisávamos, finalmente e novamente a terra bendita donde irradia, como um sol primaveril, os fulgores das artes, das ciências e da cidadania humana e desta eternecida e encantadora recepção e das demais provas de simpatia e gentileza que receberamos dos funcionários da gare e de todos os franceses com quem contactamos, fugazmente, arreigou-se-nos no espírito a convicção de que apesar de tudo a França é ainda a mantenedora da liberdade que permite e condiciona a expansão do espírito humano em todas as manifestações da vida terrena.

Pelas 16 horas prefixas partíamos, magnìficamente, instalados numa carruagem de caminho de ferro electrificado da linha Handaia-Paris, em direcção ao coração da França e ao nunca desmentido cérebro do Mundo.

No momento da partida a presença tão simpá-

tica do padre Filly entusiasmou-nos ao rubro e em coro cantamos a Marselhesa com quanto forças ainda nos restavam da longa viagem através da Espanha.

O comboio agora deslisa serena e vertiginosamente, e sem nenhum daqueles solavancos a que o nosso corpo se havia já habituado.

À nossa vista, ávida de ineditismo, perpassa velozmente a paisagem duma vegetação multicolor em que predomina a pradaria verde escura semeada de elegantes e típicos chalets e de herdades circundadas por numeroso gado bovino e criação que bem reflete a prosperidade agrícola desta província fertilíssima da Gasconha. Nos curtos instantes da paragem do comboio impressiona-nos, agradàvelmente, a excelente indumentária e o ótimo aspecto físico do francês de todas as categorias sociais em que a miséria se existe é de molde a não extravasar até às estações de caminho de ferro.

E esta impressão é tanto de considerar, quanto é certo que esperavamos encontrar impregnados na vida do povo francês os malefícios resultantes das terríveis perturbações políticas que a França em grande parte e ùltimamente tem sido alvo de certa imprensa estrangeira...

E é nesta ordem de pensamentos e observações que na estação deB aiona somos inesperada e agradavelmente saudados, através do alto-falante da «gare», pelos «anciens combatants» que apresentavam, em termos desvanecedores, as boas vindas aos seus camaradas portugueses.

Porém, com as sombras da noite voltou a incómoda e inevitável sonolência tão peculiar à viagem em caminho de ferro e só o dealbar da manhã chuvosa do dia 20 de Abril é que nos despertou para vermos e admirarmos os milhares de moradias de todas as cores e feitios dos arrabaldes intermináveis de Paris.

Com o aparecimento das construções gigantescas e o número cada vez mais crescente das linhas ferroviárias indiciava-nos que Paris estaria tão perto da nossa vista, como já vinha acicatando a nossa curiosidade e admiração.

E, de facto, a ampla e grandiosa estação de Austerlitz surdia na frente do nosso interminável combóio, abrindo-nos assim as portas da cidade das incomparáveis perspectivas panorâmicas e da hospitalidade tão cativante e tão humana em que homens, de todas as raças e de todos os credos políticos, podem gosar da cidadania que os franceses lhes outorgam, como a querem para si próprios.

Á nossa espera destacavam-se, entre os nossos compatriotas, o sr. coronel Pinheiro Correia, dedicado e dinâmico delegado da L. C. G. Guerra a quem se deve, conjuntamente com os esforços e dedicação do jornalista de mérito e locutor português da Rádio Nacional Francesa, nosso conterrâneo, Agostinho das Neves, todo o brilhantismo das cerimónias de Paris, o antigo combatente Carvalho da Silva, funcionário do Consulado de Portugal e Monsieur Duval, representante da União dos Antigos Combatentes Franceses.

Com excepção dos senhores oficiais uniformizados todos os romeiros desceram do combóio empunhando pequenas bandeiras portuguesas que a brisa suave e matutina de Paris beijava, como que numa saudação de boas vindas aos representantes de Portugal.

Esplêndidos auto carros conduziram-nos ao Hotel Suisse onde ficamos, comodamente, instalados e às 14 horas o mesmo meio de transporte deslocou-nos, por entre um mar denso de veículos motorizados, para o cruzamento da Avenida Jorge V com os Campos Elísios.

Ia assim proceder-se à cerimónia chocante de depôr, no túmulo do Soldado Desconhecido da França, uma coroa de flores que a nossa Liga dos Combatentes da G. Guerra, generòsamente, oferecera, como preito de homenagem ao Soldado da França de 1914 que foi, entre todos que então empunharam as armas, o mais valente e o mais sacrificado.

Não resta dúvida que o soldado desconhecido da França simbolisa ainda o heroismo e o martírio dum povo inteiro que, depois de arrancar ao Feudalismo a liberdade que dignifica e enobrece a pessoa humana teve que suportar o espesinhamento brutal dessa inestimável conquista espiritual na sua própria Pátria.

Estava, pois, reservada para a nossa Romagem a honra e a ufania de atravessar, em formatura, os Campos Elísios, a maior e a mais sumptuosa artéria do Mundo e desfilar sob as abóbadas do Arco do Triunfo, o monumento que representa a grandeza do sacrifício e a glória do heroismo de toda a Nação Francesa.

Abria o cortejo uma numerosa e típica fanfarra do Exército Francês que a todos nós, desabituados já ao passo de parada, obrigou a marchar com vivacidade e galhardia ao som estridente de marchas guerreiras que despertavam a atenção da grande massa de transeúntes que nos olhavam com curiosidade e com simpatia.

Seguia-se a enorme coroa ofertada pela nossa Liga que dois romeiros ladeavam e atrás das bandeiras de várias deputações de antigos combatentes franceses, belgas, ingleses, polacos e americanos precedidos do estandarte da União dos Inválidos de Guerra, marchavam os senhores oficiais superiores à frente dos antigos combatentes portugue es e estrangeiros.

Foi, infelizmente, curto e rápido o percurso deste impressionante cortejo que o sol primaveril beijava acariciadoramente, mas o bastante para

nos encher a alma e o coração de profunda emoção que jamais deixará esquecer um dos momentos mais comoventes da nossa vida.

Nas majestosas arcadas do Arco do Triunfo aguardavam-nos altas patentes do Exército Francês e representantes das autoridades superiores de Paris, generais Marquant, Jesset, Collien e Vigier, destacando-se pela elevada categoria do seu cargo o sr. Ministro dos Antigos Combatentes-Jaquinot que, em nome do governo da República Francesa quiz, por requinte de gentilesa, receber e cumprimentar os embaixadores da numerosa legião dos antigos combatentes que em Portugal acompanhavam, em espírito, as honras que lhes eram tributadas pela Nação Francesa.

Depois de colocada a coroa sobre a campa rasa do Soldado Desconhecido francês, junto à chama eterna da Pátria, pelos senhores general Ferreira Martins e coronel Bento Esteves Roma, no mais impressionante silêncio, ouviu-se o toque aos mortos pelos clarins e enquanto as bandeiras se inclinavam respeitosamente, uma força militar prestava as honras da ordenança.

A coroar todo este arrebatador cerimonial ressoaram pelas altas abóbadas do arco monumental, os sons gloriosos e guerreiros da «Marselhesa».

De seguida, procedeu-se à assinatura do Livro de Ouro do Arco do Triunfo e todos os romeiros deixaram este histórico recinto subjugados a fortes e indeléveis impressões que nunca mais se lhes apagarão da retina e do pensamento.

De caminho fomos, fraternalmente, recebidos na sede do Comité de Liaison Interfederal des Amicales Régimentaires, pelo seu presidente, general Vigier que saudou os antigos combatentes portugueses nos mais elogiosos termos de camaradagem a quem o nosso Presidente de Honra, empunhando a sua taça de champanhe, agradeceu tão expressiva e desembaraçadamente, na língua de Voltaire como se fosse na de Camões.

No dia imediato a Romagem tomava a direcção da heróica cidade de Lile e à medida que nos afastávamos do ponto de partida ia deparando-se-nos à vista e à memória nomes de terras de largas planuras que há 33 anos havíamos fixado, quando por aqui passamos a caminho do «front».

Eram as tão nossa familiares planícies intermináveis da Flandres com suas características *fermes* agrícolas que o combóio atravessava e que agora, apesar de terem servido de campo de batalha duma segunda guerra, já não apresentavam o aspecto desolador dos montões de escombros e das árvores derrocadas, como em 1918, porque o esforço titânico dos franceses já hevia reconstituido para, quem sabe, tornar a ser devastado num futuro que pode não estar longe.

Quando ouvimos, dolorosamente, insinuar que o povo da França está, visceralmente, atacado da lepra do derrotismo não acreditamos que este mal lhe corrompa as fibras da sua alma heróica e de patriota.

De resto, o que se nota nos habitantes das regiões do norte, tão propícias às invasões quasi periódicas das bandas do Oriente, é uma certa desmoralização pela incerteza cruel no futuro, pois nestas últimas décadas aquela gente da Flandres não têm feito outra coisa que não seja reconstruir os seus lares e repôr a produzir os seus campos, para que os canhões e as bombas tudo arrazem no dia seguinte.

Nestas infernais circunstâncias não é fácil impedir que a moral dos que suportam tão cruel destino não sofra, depreciativamente, a influência deleteria do desânimo e do péssimismo.

Assim pensávamos, quando o combóio ingressou na «gare» de Lile sob um friozinho seco e cortante que já fazia lembrar as brisas matutinas das trincheiras.

Aguardava a nossa chegada avultado número de compatriotas nossos empunhando estandartes de várias associações de antigos combatentes em que se destacavam autoridades consulares portuguesas e o delegado da L. C. G. G. Manuel Martins a quem, mercê da sua invulgar actividade e das muitas relações que desfruta no meio em que vive e trabalha, se deve o êxito inexcedível das cerimónias de Lile e de Lacouture.

Ainda na «gare» o nosso Presidente de Honra, através dos serviços da Rádio Nacional Francesa, saudou a cidade mais sacrificada da França e os seus heróicos habitantes por quanto sofreram nas últimas ocupações inimigas.

Num ambiente de verdadeira confraternização militar realizou-se um almoço de dezenas de convivas e aos discursos de boas vindas e de agradecimento sucedeu-se o gesto nobre do nosso Consul em Arras, Monsieur Lantoine, que tem sido o impulsionador das comemorações anuais do 9 de Abril, ao ofertar à L. C. G. G. a sua valiosa medalha militar, condignamente, ganha em combate, na 1.ª Grande Guerra.

Em seguida, organizou-se um numeroso cortejo, na ampla e vistosa praça da República, levando à frente dos estandartes a fanfarra do 43.º batalhão de infantaria francesa que, em todo o percurso, despertou as atenções dos habitantes de Lile para a passagem dos portugueses que há 33 anos por ali se haviam arrastado, já famintos e vexados, por entre as baionetas dos soldados do Kaiser, em direcção ao mísero cativeiro da Alemanha.

Por Lille também haviamos nós transitado num longo e vagaroso combóio de feridos em direcção aos hospitais alemães e com que silenciosa ternura as mulheres de Lile se condoiam da nossa moci-

dade também sacrificada, e muito honrosamente, pela libertação da sua Pátria.

Com embevecida admiração enfrentámos o majestoso edifício da Câmara Municipal de Lile com a sua torre elegante e altaneira a mirar toda a cidade e no interior um enorme salão de estilo caprichoso e profusamente decorado com numerosas bandeiras portuguesas e francesas,

Em lugar de destaque via-se a arca artística, contendo a bandeira nacional oferecida à cidade pelo Exército Português em 1923 e as insígnias da Torre e Espada com que o nosso governo a agraciou.

O Maire de Lille, monsieur Gaiffie, acompanhado dos restantes membros do Conselho Municipal aguardava-nos para saudar, enternecidamente, os antigos combatentes portugueses e fazer-lhes sentir que a cidade que representava jamais esqueceria a actuação do Exército Português em pról da sua libertação do jugo alemão.

O nosso Presidente de Honra que se seguiu aos discursos do nosso Consul, monsieu Grippy e de Manuel Martins agradeceu a honrosa recepção que nos fora dispensada e relembrou o carinho e a ternura que os habitantes de Lile haviam tributado aos prisioneiros de guerra portugueses em trânsito para a Alemanha.

Depois do champanhe servido a todos os presentes retomou a sua marcha o cortejo em que agora se incorporara uma companhia do 43.º batalhão de infantaria francesa, a que o nosso Presidente de Honra passou revista junto do monumento aos mortos de Lille, onde foram colocados vistosos ramos de flores.

Igual preito de homenagem foi prestado ao grande Marechal Foch, vencedor da guerra de 1914, junto do seu monumento, soberbamente, erguido ao meio de Square Jussieu, terminando assim as cerimónias que, em todos nós, aumentou aquele estado de emoção que se apossara dos romeiros ao pisar o solo da França.

Na manhã seguinte punham-se em marcha cerca duma dezena de autocarros que nos transportavam e aos nossos compatriotas e suas famílias residentes em Lile e seus arredores.

Íamos assim empreender a viagem em sentido inverso àquele que em 1918 tínhamos feito em direcção ao front.

Depois de Lile, onde os alemães tinham concentrado as forças com que nos haviam de atacar em 9 de Abril, começaram a surgir aos nossos olhos as localidades que ficavam por detrás das nossas linhas e que jamais se haviam apagado da nossa memória:

La Bassé, o misterioso Bois de Bier, Aubers e tantos outros nomes que recordam, em todos nós, as horas trágicas dos bombardeamentos e que o poder deluidor do tempo vem desvanecendo no nosso espírito.

Portanto, aproximávamo-nos assim de Lacouture onde se iam realizar as mais grandiosas e impressionantes cerimónias em que nos foi dado tomar parte em França.

Lacouture foi o centro da maior resistência que em todo o front português os nossos soldados ofereceram às hostes germânicas, porquanto, esgotadas as munições, é que os heróicos ocupantes do reduto se renderam, depois de mais de 24 horas de luta titânica e mortífera.

A impôr essa tenaz resistência tivemos o exemplo inegualável de indómita valentia e despreso pela vida do então capitão Bento Esteves Roma que de pé no parapeito doe entrincheira-se mentos, sob a chuva densa de estilhaços de granada de grosso calibre, a todos animava e encorajava com a sua presença tão calma e tão serena que nenhum defensor do reduto ousara hesitar na missão arriscadissima que lhes fora confiada em plena batalha,

E foi perante esse grande animador da luta em Lacouture que a 1.ª companhia do batalhão de Infantaria 13, de que eramos subalterno, e que guarnecia o reduto, junto à igreja, galgou o parapeito e resolutamente avançou ao encontro dos alemães debaixo das granadas que revolviam o terreno, metro a metro.

Lacouture fora então escolhida para símbolo da resistência e do heroismo do soldado português, que em França sustentou, no dia 9 de Abril de 1918, o maior e o mais encarniçado combate, com as tropas alemães de toda a campanha e por isso lá fora erguido, pela Comissão dos Padres da Grande Guerra, o monumento em que Teixeira Lopes materializou, no mármore da nossa terra, uma das mais belas concepções do seu génio de artista, o qual perpectuará, através dos tempos, a comparticipação efectiva de Portugal na maior guerra que até então havia assolado a humanidade.

Uma multidão compacta em que sobresaiam numerosos estandartes, aguardava-nos à entrada de Lacouture e os hinos português e francês que as bandas executaram, sinalizaram, fraternalmente, a chegada dos romeiros ao santuário da sua patriótica peregrinação.

Os senhores Phalempin, Perfeito de Calais, general Mayaut, comandante da sub-divisão militar de Arras, Van Rullen, senador de Pas de Calais, *monsenhor Regent*, capelão militar das duas guerras, 1914-1939, coronel Jaquet, chefe do estado maior da sub-divisão de Arras e tantas outras autoridades administrativas das vizinhas circunscrições de Bettune, Neuve-Chapelle, Richebourg, Etaires, S. Vast, Laventie, Vielle Chapelle, etc., constituiram a prestigiosa guarda de honra

que iria prestar, perante o nosso monumento, a maior homenagem que jamais em França se havia rendido aos soldados de Portugal.

Em seguida, organizou-se um brilhante cortejo que levava à frente a banda do 16.º Batalhão de Caçadores e uma companhia da mesma unidade e no qual se encorporaram representantes de dezenas de associações de antigos combatentes, as autoridades civis e militares e os nossos compatriotas de toda a região do Norte da França que ali acorreram para confraternizarem connosco.

Atingido o monumento foi este envolto pelos estandartes, como um abraço de agradecimento e de saudade pelos que a vida ali perderam em holocausto à Pátria.

Procedeu-se depois à colocação da palma de bronze que ficou a comemorar a primeira romagem dos antigos combatentes portugueses.

Em seguida, pelo sr. coronel Roma, em representação do sr. general Norton de Matos, foi deposto um lindo ramo de flores que a assistência sublinhou com uma estrondosa salva de palmas depois do nosso Presidente de Honra haver explicado que tão alta homenagem partia do organizador do Exército Português que combateu nas várias frentes da 1.ª Grande Guerra.

Sucederam-se os discursos pelo Maire de Lacouture, pelo antigo combatente José Simão, presidente da comissão organizadora das comemorações, pelo nosso Consul em Arras, monsieur Lantoine, pelo sr. coronel Pinheiro Correia, como representante da Liga dos Combatentes da Grande Guerra e por último pelo perfeito de Pas de Calais, monsieur Phalempin que, em nome do governo da República Francesa, prestava as suas homenagens de agradecimento aos heróis e mártires que haviam morrido pela França.

A coroar toda esta série de alocuções patrióticas usou da palavra o nosso Presidente de Honra que proficientemente descreveu, a largos e fortes traços, a batalha de La Lys e a defesa de Lacouture e agradeceu, profundamente comovido, as grandes manifestações de apreço e gratidão das autoridades francesas para com os nossos gloriosos mortos.

No mais religioso silêncio e na posição de sentido foram escutados os hinos português, belga, inglês e francês depois que todos se dirigiram para a igreja de Lacouture, onde foi celebrada pelo seu Cura, reverendo Mafraud, missa pela intenção dos soldados aliados das duas Grandes Guerra.

Durante o acto solene a música Harmonia Municipal de Estaires executou composições adequadas, enquanto que o venerável *Monsenhor Regent* proferia do alto do púlpito um sermão evocativo do martírio de soldado que dá a vida pela Pátria e que na eternidade recebe a condigna recompensa.

Assistimos também ao acto religioso no templo reconstruido sobre os escombros da primitiva igreja que a artilharia alemã havia destruido no dia 9 de Abril de 1918. Presenciamos bem de perto esta total destruição pelas granadas de grosso calibre que o inimigo, por erro de pontaria, em vez de as fazer cair no reduto que ocupávamos fazia-as tombar sobre a igreja a que a poeira avermelhada do tijolo, de mistura com a fumarada negra do rebentamento dos petardos, punha laivos de horror no cenário tétrico da nevoenta manhã do dia 9 de Abril.

Finda a missa, reorganizou-se o cortejo que tomou a direcção do cemitério da comuna onde repousam os antigos combatentes franceses e o de Touret onde jazem antigos combatentes ingleses.

Em ambos os campos de repouso eterno o nosso Presidente de Honra depôs ramos de flores e as bandeiras baixaram ao som do toque aos mortos em sinal de respeito pela memória dos soldados da 1.ª Grande Guerra.

Iamos, finalmente, pisar o chão que encerra os 1.831 sarcófagos dos soldados portugueses que, na Flandres, viveram o último dia da sua existência ao serviço duma causa que hoje o estado de ameaça de novo cataclismo valoriza os seus altos e meritórios objectivos perante a consciência de certos patriotas que utilisaram a comparticipação de Portugal na 1.ª Grande Guerra como glaudio duma política de amesquinhamento e de silêncio sobre tudo que recordasse e enaltecesse o maior empreendimento nacional dos últimos tempos.

O nosso cemitério de Richebourg-Avouet está situado à beira da estrada que liga Lavantie a La Bassé e a sua entrada é por um artístico portão de ferro forjado da autoria de Leal da Câmara que reproduz e relembra, em grandes proporções, a fina e mimosa filigrana portuguesa.

Lá dentro as centenares de cruzes alinham-se hirtas e imperturbáveis na parada eterna dos mortos que cada uma representa na sua fria legenda.

No pórtico deste campo de silêncio e igualdade aguardava-nos o maire da Comuna Monsieur Coupet acompanhado dos membros do Conselho Municipal que, em breves palavras, saudou os combatentes portugueses, enquanto que todo o cortejo penetrava no cemitério numa atitude de respeito e tristeza impressionantes que as lágrimas de muitos exprimiam a dor e a saudade pelos camaradas desaparecidos na voragem da guerra.

No monumento votivo do cemitério foram depostas as flores da nossa mais profunda saudade e da nossa reconhecida gratidão, ao mesmo tempo que a multidão guardava, em rígida continencia, um minuto de silêncio.

De regresso a Lacouture a comissão das ceri-

mónias ofereceu, gentilmente, aos romeiros um repasto frio que nem todos utilizaram, porque as famílias dos nossos compatriotas, espalhados pelas bermas da estrada e à beira dos drenos e dos regatos obrigou muitos a comparticiparem dos seus lautos farnéis, num convivio tão amistoso e fraternal que já relembrava as surtidas aos arredores de Lisboa, em dia de descanso ou de romaria.

Com rumo a Arras reiniciou-se a marcha dos autocarros que se detiveram junto do cemitério militar de Notre Dame de Lorette, o maior campo de mortos do Norte da França.

São nada menos de 40.000 cruzes estendidas numa enorme planura a que o farol do alto duma torre central de 20 metros de altura, todas as noites ilumina e acaricia a memória de outros tantos jovens franceses que tombarem no campo da honra pela sua França imortal.

No ossário, cuja legenda que encima o seu pórtico se lê: «Silence! Respectez notre éternel sommeil», estão depositados os ataúdes dos generais e oficiais superiores mortos em combate naquela região e os despojos mortais de milhares de franceses desconhecidos.

Na basílica do cemitério erigida a Notre Dame de Lorette, o bispo de Arras, Monsieur Perrim que juntamente com o chefe das sepulturas, Monsieur Pirlet que nos haviam recebido à entrada do cemitério, dirigiu-nos saudações e evocou, em termos encomiásticos, à acção de Portugal na guerra de 1914, a que o nosso presidente de Honra teve que responder, usando da palavra, pela primeira vez na vida, numa igreja.

Nas paredes exteriores do templo estão gravadas várias legendas entre as quais destaquei e anotei esta tão simples, mas tão expressiva de sentimento duma mulher francesa:

A toi du sein de douleurs
Enfantas la sainte espérance
A toi ce temple né de pleurs
Offerts par les femmes de France.

Em Arras, que ainda exterioriza enormes e salientes cicatrizes da última guerra nas vastas danificações que suportou, eramos esperados, na Praça da Gare, pelo Maire adjunto, Monsieur Cléret rodeado dos conselheiros municipais, autoridades civis e militares, delegados de associações patrióticas de antigos combatentes e de muito povo.

No monumento aos Mortos de Arras foi depôr o nosso Presidente de Honra um lindo ramo de flores, por entre os estandartes de várias associações, enquanto que a banda de Sapadores Bombeiros executava o hino português e francês que a assistência e uma força da guarda republicana ouviu em continência.

De seguida, formou-se um longo cortejo, com a banda de música à frente, que se encaminhou para a Câmara Municipal, onde fomos recebidos num amplo e magnifico salão artisticamente decorado, saudando-nos o Maire em termos altamente desvanecedores para o nosso brio nacional.

Agradeceu o nosso Presidente de Honra num improviso em que mais uma vez pôs à prova da nossa admiração os seus valiosos recursos da língua francesa, as palavras amigas que carinhosamente, nos haviam distinguido e fez alusão à homenagem que o governo da República Portuguesa havia prestado à cidade capital de Artois, galardoando a com a Torre e Espada pelo martírio que, estóicamente, suportou na guerra de 1914.

Assinado o Livro de Ouro da cidade, visitamos, na companhia do Maire, todo o belo edifício e a todos os presentes foi servido champanhe, que foi pretexto para a troca de cordeais e amistosos brindes à França e a Portugal.

Finalizaram, por este modo tão brilhante, as recepções e comemorações desse inolvidavel dia 22 de Abril, deixando em todos nós, extasiados e cansados de tantas e variadas emoções que o nosso espírito já vinha suportando a consolação de que o nosso Portugal voltava a ser enaltecido em terras da França pelas suas autoridades militares, civis, eclesiásticas e pelo povo, por virtude da sua nobre e becidida atitude de cooperar com os exércitos dos Aliados no front mais avançado e perigoso da 1.ª Grande Guerra.

Pelas 17 horas, tomámos o combóio de Paris depois de nos havermos despedido, com reconhecimento e gratidão, de todos quantos nos acompanharam de Lille a Arras e nos distinguiram com as mais irrefutáveis provas de carinho e camaradagem que não esperavamos ainda encontrar, com tanta intensidade e singeleza, nos antigos soldados do C. E. P.

Mas, a série infindável de demonstrações de apreço e consideração pelo antigos combatentes portugueses não findara em Arras, porque, novamente em Paris, ela iria ter continuidade tão intensa e tão profundamente grata aos nossos corações. Assim, no dia 23 de Abril, a instituição de propaganda e turismo L' Accueil de Paris proporcionou-nos, generosamente, um magnífico passeio através da grande e majestosa cidade em que nos foi dado admirar os seus incomparáveis monumentos artísticos e históricos e a amplidão dos seus parques, mórmente o de Bois de Boulogne, onde foi erigido um pequeno monumento, no próprio local onde, horas antes da rendição dos alemães que ocupavam Paris, na última guerra, haviam sido fusilados cerca de duas dezenas de patriótas franceses.

Porém, ainda não nos tinhamos rarefeito das agradabilíssimas impressões que o grandioso panorâma da cidade nos causara, já o autocarro que

nos conduzia parava em frente da Câmara Municipal de Paris onde iamos ser, gentilmente, recebidos pelo seu conselho municipal nos amplos e luxuosos salões de sumptuoso edifício em que a iluminação feérica dos lindíssimos lustres que profusamente decoravem todo o interior do grande palácio, punha nos nossos olhos a beleza e o luxo que enebria e deleita o espírito.

Pelo substituto do Sr. Presidente da Câmara, Pierre de Gaule, que deveres oficiais impediram de nos receber, foi lida uma simpática e amistosa alocução de boas vindas, que o nosso Presidente de Honra agradeceu, exprimindo a gratidão dos antigos combatentes portugueses por tão amável acolhimento e fazendo votos pelas prosperidades da capital da França, por tradição e por merecimento, do Mundo.

O champanhe voltou a borbulhar nas taças que todos os reunidos empunhavam na troca de brindes e laudatórios à velha amizade que liga Portugal à França, nossa irmã espiritual.

Do Hotel de Ville seguimos para a sede da *Maison Amerique Latine*, onde o Comité France-Portugal, num gesto da mais requintada gentileza, ofereceu a todos os romeiros uma taça de champanhe que o seu tão amável presidente fez acompanhar de palavras desvanecedoras para os antigos combatentes portugueses e para Portugal.

E ainda neste dia acompanhámos o nosso Presidente de Honra ao jantar no afamado restaurante «La Reine Pédanque», que lhe foi, obsequiosamente, oferecido pelo comité da Federação Internacional de Antigos Combatentes das duas guerras, instituição que tem por principal objectivo pugnar pelo respeito universal dos direitos do homem e pela manutenção da Paz no mundo.

O dia imediato ou seja 24 de Abril estava reservado para a recepção no Palácio do Eliseu.

Só neste dia é que o Sr. Coronel Pinheiro Correia e o jornalista Agostinho das Neves que, mercê da sua larga rede de relações pessoais que disfrutam na capitam francesa, prepararam todo o ambiente de Paris, anunciaram que o Sr. Presidente da República da França nos concederia a grande e distinta honra de receber no seu palácio representantes dos antigos combatentes portugueses.

A agradabilíssima notícia despertou em todos nós aquele sentimento de orgulho nacional que aflora límpido e consolador dos nossos corações, quando contribuímos com uma parcela do nosso ser, por modesta que seja, para o prestígio e glória da nossa Pátria.

Pois, quem ia receber as saudações e agradecimentos da França, na Pessoa do seu mais alto magistrado era o nosso querido Portugal que é de todos e para todos os portugueses que o amam com tanto mais ardor patriótico quanto mais de perto arriscaram a vida pelo seu perene destino, como nação livre e independente.

Antes, porém, de nos serem franqueadas as portas do Palácio do Eliseu, foram todos os romeiros recebidos nas salas da União Francesa dos Antigos Combatentes que reune combatentes da libertação e vitimas das duas guerras.

A recepção foi cordial e íntima e um capitoso vinho de honra motivou a troca de expressões da melhor e mais franca camaradagem.

Eram, porém, 19 horas e meia quando os 14 romeiros viam entrar na sala do Eliseu o Sr. Presidente Vincent Auriol a quem a nosso general Ferreira Martins fez a apresentação individual dos presentes e a quem o Sr. Presidente da República apertou a mão.

Foi então que o nosso general, com aquele àvontade que só a posse de recursos sólidos da língua francesa permite tomar a palavra e num felississimo improviso agradeceu a grande honra que nos era concedida e que traduzia, para nós antigos combatentes, a amizade da França para com Portugal ao mesmo tempo o apreço em que era tida a nossa colaboração na guerra 1914-1918 que terminou com a vitória dos aliados.

O Sr. Persidente da República, que é uma figura que resuma respeito e simpatia, respondeu em termos duma simplicidade encantadora, como se estivesse a conversar com velhos amigos e disse que constituia um grato dever para com os antigos combatentes que ajudaram a libertar a França do jugo estrangeiro recebe-los em sua casa, aludiu às prementes dificuldades com que luta a nação francesa para reconstituir-se dos pesadíssimos estragos que lhe causou a última guerra, terminando por pôr em destaque a velha amisade que liga o povo francês ao português e que sempre se manterá através de todas as vicissitudes.

Com esta honrosíssima recepção que a Secretaria da Presidência informou ter sido, pela primeira vez, concedida a um grupo de portugueses, pelo chefe de estado da França, terminaram as cerimónias com que os franceses tão gentil e galhardamente nos distinguiram e manifestaram o seu apreço, camaradagem e franca amizade cimentada nas lutas da 1.ª Grande Guerra.

No dia imediato quisera ainda a prestante instituição, Turismo da França, oferecer-nos, graciosamente, o esplêndido passeio e visita ao histórico Palácio de Versailles.

À entrada do grandioso edifício éramos aguardados por um funcionário superior do Turismo que nos apresentou uma gentil senhora que, por desempenhar funções oficiais no palácio, foi a nossa competente e amável cicerone, mostrando-nos e explicando-nos toda a deslumbrante decoração da antiga residência real, que o nosso Presidente de Honra traduzia para a nossa língua para

que todos compreendessem e assimilassem as explicações da amável senhora.

À noite jantaram com os romeiros, no Hotel Suisse, o nosso general Ferreira Martins, o Sr. Coronel Pinheiro Correia e Agostinho das Neves a quem quisemos, numa simples mas tocante festa de despedida, significar todo o nosso reconhecimento e gratidão ao nosso Presidente de Honra pela forma distinta como se desempenhou em todas as solenidades em que teve de representar os antigos combatentes portugueses e Portugal e aos convidados de Paris pelos preparativos que empreenderam de modo a proporcionar à nossa romagem um acolhimento que excedeu tudo quanto a nossa fantasia tivesse sido capaz de prever e arquitectar.

O dia imediato foi destinado aos preparativos da viagem de regresso e de permissão para cada qual ver e visitar o que lhe interessasse da maravilhosa cidade do Sena.

A noite, partimos da estação de Austerlitze para no dia 28 reentrarmos em Portugal, pela nossa branca e florida estação de Vilar Formoso e as palmas e vivas que soaram revelavam bem a emoção que todos nós experimentamos ao voltar a pisar o solo sagrado da nossa Pátria.

Pelos jornais que nos foi possível ler, no momento fugaz da chegada, constatámos que não fora totalmente indiferente ao nosso País a patriótica romagem que empreendemos aos cemitérios portuguêses da Flandres, no momento internacional em que Portugal parece que terá que intervir, militarmente, num possível conflito armado que venha a desencandear-se no Mundo.

Em todos os tempos e mesmo nos de atrasada civilização o guerreiro que combate pelo chefe da tribu, do exército ou da nação constitui-se credor do respeito e da consideração que merece todo aquele que expõe a vida ou a perde generosamente ao serviço e proveito da colectividade a que pertence.

Nestas condições, estão e estiveram sempre, perante a consciência limpa do povo português, os milhares de soldados saídos dêsse mesmo povo que, no cumprimento do dever militar, que a Pátria lhes exigiu na conflagração mundial de 1914, combateram arriscando a existência, arruinando a saúde e perdendo a vida, para que Portugal cumprisse também o seu dever de nação latina e satisfizesse os seus compromissos internacionais por forma a prevenir e a garantir a inviolabilidade do seu território e a integridade política da Nação.

Porém, salientar, enaltecer e recordar, dentro e fora do País, a comparticipação de Portugal na 1.ª Grande Guerra, nesta hora de febril preparação militar, é incutir no ânimo dos novos soldados da Nação a certeza de que o seu sacrifício, em prol da Pátria, não será também olvidado e é relembrar às grandes potências de hoje, a que já o eram em 1914, como Portugal soube honrar, fielmente, tanto quanto lhe permitiram os seus limitados recursos, as obrigações que contraiu na maior guerra que até então havia flagelado a humanidade, para que os portugueses sejam tratados no mesmo pé de egualdade em que o são os povos que marcham na vanguarda do Mundo. Que outro mérito e significado não tivesse a nossa romagem bastava encará-la sob este aspecto, para que recebesse o ardor e o entusiasmo que deve ser posto ao serviço da melhor e da mais útil propaganda a favor dos mais altos interesses de Portugal.

Fomento do Ultramar

Na linha férrea de Moçâmedes vai proceder-se à construção de mais 109 Kms

Na linha de Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes, entre Cavilongo e o rio Cunene, em Matala, onde vai ser construida a central hidroeléctrica do abastecimento de energia a Sá da Bandeira e às zonas de povoamento europeu Matala-Copelongo, vão construir-se mais 109 quilómetros de caminho de ferro, tendo sido celebrado no dia 23 de Dezembro, no Ministério do Ultramar, o respectivo contracto de obras.

O prolongamento da linha férrea de Moçâmedes, como já tivemos a oportunidade de referir, faz parte do Plano de Fomento do Ultramar.

Foi em 23 de Maio deste ano que o sr. Presidente do Conselho autorizou estas duas grandes obras. Assinou-se agora o contrato para a execução da primeira, que importará em 17.734 contos, e está em andamento o concurso público para as obras de engenharia civil do aproveitamento hidroeléctrico, cujo custo ascenderá a 130 mil contos, incluida a ponte-barragem sobre a rio Cunene. Esta ponte-barragem, de 929 metros, derivará os caudais para a central de Matala e assegurará a passagem do caminho de ferro de Moçâmedes e da estrada a caminho dos vales do Cubango, do Cuito e do Cuando.

Com os 109 quilómetros desta nova empreitada ficarão construídas a plataforma e as obras de arte do caminho de ferro de Moçâmedes, por via normal de 1.067 metros, entre o porto de Moçâmedes e o rio Cunene, na extensão de 438 quilómetros. Quanto à linha, 600 quilómetros de carril foram há pouco adquiridos por 100.650 contos consoante o contrato celebrado em 22 de Novembro último também no Ministério do Ultramar.

BOAS FESTAS

Enviaram-nos cumprimentos de Boas Festas, que agradecemos e retribuimos muito gostosamente, as seguintes firmas e individualidades:

Grande Hotel Portugal (Figueira da Foz); May & Baker Ltd. (Inglaterra); Jean Mulders, director para a Península Ibérica do Comissariado Geral Belga do Turismo; Adido da Imprensa da Legação da União da Africa do Sul; Aéro Portuguesa; Ourivesaria Santos Carvalho (Porto); Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; A. Gama Reis (Casa das Cortiças); João B. Carneiro, Limitada (Alfaiates); Rover, Ld.ª (Papéis); Secoda (Aparelhagens domésticas); Companhia dos Grandes Armazéns Alcobia; Sociedade Nacional de Petróleos Sonap; António Moreira, Ld.ª; Sociedade Técnica de Artes Gráficas «Stag»; Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; Decorações Pecardi; Sociedade Revendedora de Papéis; Augusto Marques, Ld.ª; Companhia de Seguros Tranquilidade; Comissão Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Baudouin, Reis e Feria (Irmãos), Ld.ª Direcção Hotéis Alexandre de Almeida; Manuel Reis Morais & Irmão, Biblioteca do Comando Distrital da Legião Portuguesa de Évora, Armeis & Moreno (gravadores), Metalúrgica das Salgadeiras, J. Gonçalves, L.da, Sociedade Lubrificantes Arnoco, L.da; Direcção do Ofício Nacional Suisso de Turismo para a Península Ibérica, Palácio dos Desportos do Porto, Henrique Ferreira, construtores civis; Baeta, Joalheiros; J. C. Alvarez, L.da, Industrial Corfeo, L.da; Comércio Internacional de Papéis, L.da; Litografia Salles, Limitada; Pratas d'Arte de Augusto Luiz de Sousa, L.da; Funcionários do Grupo «Os Carlos», Superoleo, Ltda.; Companhia Carris de Ferro de Lisboa, «A Tipoia», S. Rosenthal.

Dr. Manuel Busquets de Aguilar, J. M. da Silva Pinto, Luís José Simões, Carlos Soares Domingues, Carlos Augusto Terlim Dias, Álvaro Figueiredo de Almeida, Sáphera da Costa, Tenente-coronel Adriano de Figueiredo Dores, Dr. José Jacinto Pereira da Câmara, Carlos Alberto Roque Santos, Carlos de Castro Moura Fontes, Carlos Costa, J. C. Baptista Santos, Manuel dos Santos, actualmente no México; João Franco, D. Francisco Xavier de Echarri y Gamund, agregado de Imprensa à Embaixada de Espanha; matador de toiros António Santos, Luís C. Almada, Valentim Moutinho, Jaime de Gusmão Moreira, José Domingos dos Santos, Dr. Ernesto Sanchez Hernandez, J. Agostinho Fernandes, Henrique Missa, Júlio da Cruz Ramos, Eng.º Frederico de Quadros Abragão, Dr. Mário Saladini, Silva Bastos, Manoel Roque Rodrigues, Joaquim Maria Cabral, Armand Bourgnon, Fernando Toscano Alves, Carlos Corpas, Paquito Corpas, João Francisco de Sousa, Dr. Virgílio Arruda, Élio Boleto, José Rego Figueira, João Valério Moreira dos Santos, Manuel Nunes, Máximiano da Silva Fresco, Dr. Américo Marinho, Ruy Gonçalves Fernandes, Carlos Alberto Castro Pereira, Frederico dos Santos, Virgílio A. Garcia, Adriano Castilho, Carlos Argent.

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

deseja aos seus prezados colaboradores, assinantes e anunciantes umas Festas Felizes e um Novo Ano repleto de felicidades.

Graham's Port

A venda nos melhores Bars, Hotéis e Restaurantes do País

DISTRIBUIDORES:

Lisboa — **José Luiz Simões,** Largo do Chiado, 17

Coimbra — **M. Alves Sereno,** Terreiro de St.º António, 6

Figueira da Foz — **Agência Central de Representações,** Passeio Infante D. Henrique, 30

Linha de Cascais — **Estabelecimentos Paulino d'Almeida, Ld.ª,** Monte Estoril

Agentes: **Guilherme Graham Jnr. & C.ª**

Rua dos Fanqueiros, 7 - LISBOA Rua dos Clérigos, 6 - PORTO

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

Portaria n.º 14:111

O «Diário do Governo», n.º 219, série I, de 1 de Outubro de 1952, publica o seguinte:

O Comité International des Transports elaborou as Disposições complementares uniformes às duas Convenções internacionais de transportes de passageiros e bagagens em caminho de ferro (C. I. V.) e de mercadorias em caminho de ferro (C. I. M.), que em nada alteram as normas estabelecidas por aquelas Convenções, mas que se destinam a uniformizar em pormenor a sua aplicação aos transportes internacionais.

Verificando a vantagem da sua adopção nas linhas férreas do continente:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar as Disposições complementares uniformes, a seguir transcritas, referentes às matérias e artigos das Convenções internacionais de transporte de passageiros e bagagens (C. I. V.) e de mercadorias (C. I. M.), de 23 de Novembro de 1933, para serem adoptadas pelas empresas portuguesas de Caminhos de ferro do continente na execução dos serviços internacionais de transportes que tenham a exercer nos termos das citadas Convenções a que estas estejam ligadas.

Ministério das Comunicações, 1 de Outubro de 1952.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Disposições complementares uniformes da Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminho de ferro (C. I. V.), de 23 de Novembro de 1933

(Em vigor a partir de 1 de Outubro de 1938)

ARTIGO 5.º

Bilhete de transporte

1. Os talões dos bilhetes não devem ser separados a não ser pelo pessoal do serviço.

2. Todo o talão que seja apresentado separado do bilhete é considerado nulo e apreendido se o passageiro não puder ao mesmo tempo apresentar a capa do dito bilhete, assim como os talões referentes aos outros percursos parciais ainda não efectuados. Neste caso o passageiro é considerado como não tendo bilhete válido e é tratado como indica o artigo 12.º

O passageiro é, por este facto, convidado a verificar que os agentes da Administração retiram apenas os talões dos percursos efectuados. O pessoal do serviço entregará ao passageiro o bilhete inteiro, folha ou talão de *contrôle* retirados por engano, depois de neles ter inscrito uma nota explicativa.

ARTIGO 6.º

Bilhetes

1. Os bilhetes folhas e os bilhetes sob a forma de livros devem, para ser válidos, ter colocado o carimbo (carimbo oficial) da Administração que os emitiu. Os bilhetes sob a forma de livro devem ter colocado o carimbo na capa e igualmente em todas as folhas.

2. O primeiro dia de validade dos bilhetes será indicado no bilhete pelo escritório de emissão.

Os bilhetes válidos para um comboio partindo, segundo o horário, à meia noite terão a data do dia que começa a essa hora.

3. A viagem é considerada como iniciada desde que o bilhete tenha servido para o despacho de bagagens.

ARTIGO 7.º

Redução de preços para crianças

As idades de 4 ou 10 anos, conforme o caso, não devem ser atingidas no dia do início da viagem, quer pela atribuição de gratuitidade, quer pela atribuição de redução concedida às crianças.

ARTIGO 10.º

Paragem nas estações intermédias

Não são consideradas como uma interrupção de viagem:

A paragem, prevista pelo horário para esperar pelo primeiro comboio de ligação, mesmo que o passageiro seja obrigado, para fazê-lo, a passar a noite;

A paragem para passar de um comboio que não sirva a estação de destino ou a estação de paragem do passageiro para o primeiro comboio em ligação que pare nessa estação;

A paragem para passar para um comboio que permita chegar mais cedo ao fim da viagem ou por um preço mais reduzido que o comboio utilizado precedentemente.

ARTIGO 15.º

Condução de volumes de mão e animais nas carruagens

O passageiro é responsável pelos prejuízos causados ao caminho de ferro pelas bagagens de mão e pelos animais que leve consigo na carruagem.

ARTIGO 16.º

Atrasos. Perda da ligação. Supressão de comboios

Quando um comboio se perdeu e pôde ser alcançado de novo, os passageiros devem prosseguir a sua viagem neste comboio. O caminho de ferro, se o passageiro o pedir com a antecedência necessária, deve transbordar a bagagem do passageiro para este comboio.

ARTIGO 22.º

Comboios. Horários. Extractos de tarifas

O passageiro é admitido em todos os comboios que tenham carruagens da classe correspondente àquela que é indicada no seu bilhete, sob reserva de disposições restritivas previstas nos horários oficiais ou nas tarifas das Administrações interessadas.

ARTIGO 26.º

Restituições

1. O caminho de ferro tem o direito de exigir ao passageiro todas as justificações úteis para comprovação do seu pedido de reembolso total ou parcial do preço pago pelo transporte ou da sua bagagem.

2. Se o passageiro apresentar um bilhete válido e declarar numa estação intermédia do itinerário do seu bilhete que abandona o resto do percurso, poderá obter da estação um certificado em face da sua declaração; pode obtê-lo da estação de partida se renunciar à totalidade do percurso.

Este certificado deve ser junto ao pedido de reembolso total ou parcial do preço do bilhete. Ele não dispensa, porém, o passageiro de fornecer outros elementos justificativos se o caminho de ferro o julgar necessário.

3. O passageiro que, por falta de lugar na classe correspondente ao bilhete de que é portador, tomou lugar num compartimento de classe inferior à que lhe foi designada e exigir um certificado oficial do caminho de ferro do caminho de ferro tem direito ao reembolso da diferença entre o preço do bilhete que pagou e o do que teria de adquirir como comprador de bilhete correspondente à classe utilizada para cada um dos percursos efectuados.

ARTIGO 56.º

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moeda estrangeira

1. Faz-se a conversão do franco-ouro na moeda do país conforme as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando a execução do contrato de transporte ou de outras obrigações que dele resultem dê lugar à conversão de moeda, essa conversão será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro encarregado desta operação e publicada por meio de afixação no *guichet* ou de outra forma apropriada; o câmbio a utilizar será aquele que foi fixado para o dia em que a conversão foi efectuada.

Disposições complementares uniformes da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (C. I. M.), de 23 de Novembro de 1933

(Aplicáveis a partir de 1 de Outubro de 1938)

ARTIGO 3.º

Objectos excluídos de transporte

Se se constatar durante o percurso que objectos excluídos do transporte foram aceites com uma carta de porte internacional, mesmo sob a denominação prescrita, o transporte destes objectos deverá ser suspenso. Serão, se for necessário, pedidas ao expedidor instruções e estas instruções deverão ser conformes com o direito nacional do país onde o transporte tenha sido suspenso. O expedidor terá de pagar neste caso o preço do transporte e as despesas feitas até lá, acrescidas das sobretaxas eventuais previstas no artigo 7.º.

Todavia, se se tratar de objectos cujo transporte é reservado do correio, num dos países interessados, a estação de fronteira de entrada, ou qualquer outra estação desse país, terá o direito de as entregar ao correio em troca do pagamento das despesas com que estão oneradas.

ARTIGO 4.º

Objectos admitidos ao transporte sob certas condições

Os veículos de caminho de ferro, rodando sobre suas próprias rodas, como as locomotivas, tênderes e automotoras, podem ser acompanhados por um agente dos caminhos de ferro, que assegurará especialmente a lubrificação. Se o expedidor quiser usar deste direito deve fazer disso menção na carta de porte.

ARTIGO 6.º

Conteúdo e forma da carta de porte

1. As cartas de porte fornecidas pelos particulares serão certificadas consoante o formulário prescrito pela aposição, à custa dos requerentes, do selo de *contrôle* de um caminho de ferro ou de um grupo de caminhos de ferro.

2. Não pode ser indicada como estação de destino senão a estação em que deve terminar o transporte ao abrigo da C. I. M.

Quando, para envios destinados a localidades servidas por várias estações do mesmo caminho de ferro ou de caminhos de ferro diferentes, a estação de destino for designada duma forma insuficientemente precisa para que seja possível determiná-la com precisão, o caminho de ferro tem o direito de escolher a estação na qual a remessa deve ser entregue.

3. Se a designação do caminho de ferro destinatário estiver em contradição com a indicação feita sob a rubrica «estação de destino» da carta de porte, essa indicação não será tida em consideração.

4. Se a indicação do posto de despacho alfandegário figurar só nos documentos de alfândega, não há responsabilidade para o caminho de ferro. A indicação duma estação é feita sob a rubrica «tarifas e itinerários reclamados» na carta de porte, não se considerando como prescrição da estação em que devem ser cumpridas as formalidades de alfândega.

ARTIGO 7.º

Responsabilidade pelas declarações na carta de porte. Sobretaxas. Medidas a tomar em caso de carga excedente

1. A sobretaxa prevista na alínea *a*) do § 5 é igualmente cobrada quando corresponda pelos objectos submetidos a condições menos rigorosas, em consequência de convenções estabelecidas entre dois ou vários Estados ou Administrações de caminhos de ferro, nos termos do § 2 do artigo 4.º

2. A estação que verificar haver carga excedente decidirá se a remessa pode continuar sobre o vagão primitivo até à estação fronteiriça ou, se aquela fizer parte da rede destinatária, até à estação de destino. Assim sucede para os caminhos de ferro seguintes.

Se esta estação for de opinião que a remessa não pode continuar nessas condições, ela procederá da seguinte maneira:

a) Se a remessa total puder ser transbordada para um vagão apropriado sem riscos especiais para a mercadoria, esta operação deverá efectuar-se e o vagão ser remetido ao seu destino; caso seja necessário, são pedidas instruções ao expedidor;

b) Se o transbordo não puder ser efectuado para um só vagão, a estação decidirá, da melhor forma para o expedidor, se lhe devem ser pedidas instruções sobre a maneira de proceder ou se a carga excedente deve ser encaminhada de ofício para o seu destino.

ARTIGO 8.º

Conclusão do contrato de transporte. Duplicado da carta de porte

O carimbo da estação expedidora com a data deverá ser igualmente aposto nas folhas anexas à carta de porte, nos termos do artigo 6.º, § 6, letra *e*), segunda alínea.

ARTIGO 10.º

Cálculo das taxas. Itinerários

1. Quando a pedido do expedidor ou na falta de tarifas directas entre as estações expedidora e destinatária os transportes foram taxados separadamente em diferentes secções do percurso, o cálculo dos preços efectua-se para cada secção de taxa pela base de tarifas que ali estiverem em vigor no momento em que o transporte entrar na secção da taxa respectiva.

2. As despesas de aluguer de encerados são calculadas para todo o percurso conforme a tarifa aplicável nas linhas da Administração expedidora.

3. A taxa de desinfecção é cobrada conforme a tarifa das despesas acessórias do caminho de ferro que procede à desinfecção.

4. Quando a mercadoria entrar numa nova secção de taxação, o caminho de ferro poderá converter as despesas de transporte e todas as outras despesas numa moeda diferente da da secção precedente.

5. As prescrições que figuram com carácter geral na carta de porte, como, por exemplo, o «itinerário mais curto», não são consideradas pelo caminho de ferro como prescrições de encaminhamento.

ARTIGO 11.º

Prazos de entrega

1. Para as mercadorias seguintes, remetidas com carta de porte de pequena velocidade:

animais vivos, arbustos vivos, flores frescas cortadas, plantas vivas, manteiga, cogumelos, carnes fumadas, mariscos, natas frescas, frutas frescas ou congeladas, com excepção das frutas para cidra ou perada, caça, gelo para refrigeração, ostras, leite, coelhos mortos, legumes frescos ou congelados, levedura, mosto de uvas, pastelaria, peixes frescos ou congelados, carnes frescas ou congeladas, criação morta,

os prazos de entrega são os seguintes, quando as tarifas não prevejam prazos especiais mais reduzidos:

a) Prazo de expedição — um dia;
b) Prazo de transporte — um dia para fracção indivisível de 200 quilómetros de distância de aplicação de tarifas.

Os prazos citados são aumentados por prazos suplementares, devidamente anunciados.

Para as outras mercadorias, os máximos fixados pelo artigo 11.º, § 1, aumentados eventualmente por prazos suplementares anunciados, são adoptados como prazo de entrega quando as tarifas não prevejam prazos especiais mais reduzidos.

2. Redes de caminho de ferro ligadas por barcaças são consideradas como ligadas por carris. Todavia, esta disposição não prejudiça o direito do caminho de ferro de fixar os prazos suplementares nos termos do § 3.

ARTIGO 12.º

Estado da mercadoria. Embalagem

1. Todas as indicações que devem ser colocadas nos volumes ao abrigo do § 6 podem ser reunidas numa só etiqueta.

2. O caminho de ferro pode exigir que pequenos volumes da mesma natureza em remessas de detalhe (pequenos objectos de ferro, etc), cuja aceitação e manutenção ocasionem sensível perda de tempo, sejam atados ou embalados de modo a formarem unidades pouco volumosas.

ARTIGO 13.º

Orçamentos a fornecer para cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, entrepostos, autoridades fiscais, ou de polícia e outras autoridades administrativas. Fecho alfandegário

Quando, por falta, insuficiência ou irregularidade de documentos de transporte, a remessa deve ser suspensa ou não pode ser entregue, serão cobradas pelo tempo de paragem as despesas de estacionamento e armazenagem previstas pelas tarifas.

ARTIGO 15.º

Formalidades exigidas pelas alfândegas, entrepostos, autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas

1. Quando o expedidor designar para o desembaraço aduaneiro uma estação intermédia e a alfândega se encontrar a uma certa distância desta, o caminho de ferro resolve se a mercadoria deve ser transportada para o armazém da alfândega ou se o desembaraço aduaneiro deve ser feito na estação. As despesas são por conta da mercadoria.

2. Quando o expedidor quiser assistir, por si ou por um mandatário por ele designado, ao desembaraço aduaneiro em trânsito, deve mencioná-lo na carta de porte sob a rubrica «Declaração para cumprimento das formalidades alfandegárias, de entrepostos, fiscais, de polícia ou outras autoridades administrativas», indicando a estação onde o desembaraço aduaneiro deve ser realizado.

ARTIGO 16.º

Entrega

Se uma parte dos objectos mencionados na carta de porte faltar no acto da entrega, o valor total das somas resultante da carta de porte deve mesmo assim ser pago.

O direito do destinatário de reclamar o reembolso das despesas de transporte dos objectos não entregues fica reservado.

ARTIGO 17.º

Pagamento das despesas de transporte

1. A soma que o expedidor declara tomar a seu cargo em virtude do § 2, letra *g*), deve ser expressa em moeda do país expedidor; as tarifas podem admitir anulações a esta regra.

2. O depósito previsto no § 5 apenas diz reepeito à parte das despesas que não possam ser imediatamente fixadas.

ARTIGO 18.º

Reembolsos e desembolsos

A carta de porte ou o duplicado da carta de porte contendo indicação de reembolso ou munidos do carimbo com a data comprovam que a mercadoria foi onerada desse reembolso. O estabelecimento de boletins e reembolso é regido pelos regulamentos do caminho de ferro expedidor.

(CONCLUI NO PRÓXIMO NÚMERO)

NA METRÓPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS ROLAMENTOS DE ROLETES

TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUÍPAMENTO DE ORIGEM DAS:

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS (C. P.)
LOCOMOTIVA ELÉCTRICA (S. E.)
MOTORA ELÉCTRICA
e
CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
C. SANTOS, L.DA
AV. DA LIBERDADE, 24-41
LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.da

ARMAZÉM
AZAMBUJA
Telefone: 50

ESCRITÓRIO:
Travessa da Glória, 19
Telefone: 2 6317

LISBOA
PORTUGAL

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS; — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.da

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.da

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209
LISBOA Telefones 7 2671 / 76736
End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão,

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS!

SODIL

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.DA

Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIROS

TELEFONE 26329

65, RUA AUREA, 67

LISBOA

PORTUGAL

TELEG. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS



Caixa de Crédito Caucionado, L.da

EMPRÉSTIMOS SOBRE TUDO QUE OFEREÇA GARANTIA

JURO DE LEI

RUA DA ASSUNÇÃO, 88.1.º Telef. 25334

LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS, NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

Já se encontra à venda a NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

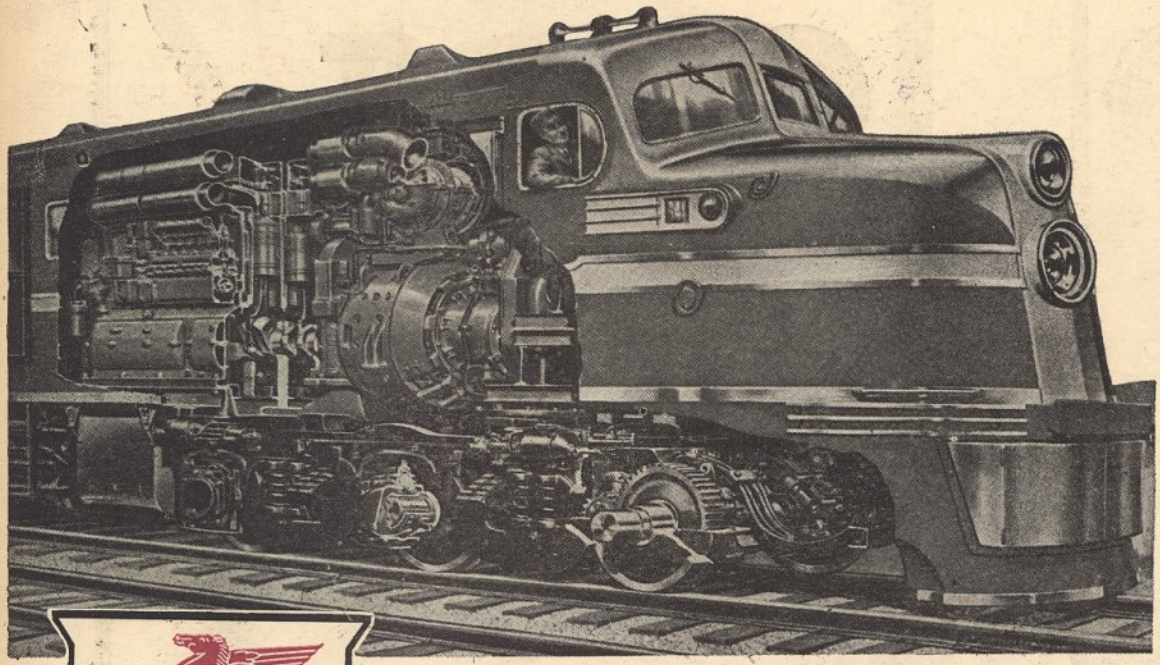
MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

Tosse?



GRANDES PROBLEMAS RESOLVIDOS



Gargoyle Lubrificantes
SOCONY-VACUUM

Eis uma grande locomotiva Diesel-eléctrica, verdadeira central sobre rodas que reune problemas de lubrificação de várias instalações industriais.
É semelhante a outras locomotivas, cujos construtores recomendam os Lubrificantes Gargoyle. Muitos dos referidos problemas foram resolvidos pelos engenheiros da Socony-Vacuum, que, sem o mais leve encargo, estão às ordens de V. Ex.ª.

GARGOYLE
SOCONY-VACUUM

2416