

24.º do 57.º ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1945

Número 1392

GAZETA

DO CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

DEPÓSITO LEGAL

JAN 1946

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA



Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



« A NOVA
 LOJA DE
 CANDEEIROS »

Vende ao preço da tabela:
 Fogões, Esquentadores, Lan-
 ternas e todos os artigos da
 VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
 SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
 PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
 MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
 CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942

Os novos
**Teodolitos de
 circulo duplo**

Kern
 AARAU
 (Suíça)
 DK

permitem obter
 os melhores
 resultados em
 medições, com
 mais facilidade,
 mais rapidez
 e com menor
 esforço



KERN & Cia. S. A.
 AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & C^o

Ltda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
 A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
 TEL. 28000

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
 ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
 Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28085 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
 LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — 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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pórtio, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado no Pórtio: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 683

1392



16 — DEZEMBRO — 1945



ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia 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 GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Começam a modernizar-se os serviços ferroviários.	597
O aumento da remuneração a pessoal ferroviário	598
Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz, pelo <i>dr. Busquets de Aguilar</i>	599
Carris de Ferro do Pôrto	604
«A Voz do Operário» e o seu fundador.	604
Caminhos de Ferro Coloniais	604
Ateneu Ferroviário	604
Os novos horários da C. P.	605
Há 50 anos.	605
Companhia de Seguros «O Alentejo»	606
As grandes sécas da história, por <i>Alexandre Settas</i>	607
Parte Oficial	609
Espectáculos	609
Publicações recebidas	610
Imprensa	610

Começam a modernizar-se

os serviços ferroviários

O público, não só o que viaja mas também o que, atentamente, na leitura dos jornais diários, toma contacto com o noticiário geral do país e os seus problemas, não ignora que, após a guerra, os serviços ferroviários começaram a melhorar sensivelmente os seus serviços.

A C. P., que durante os cinco anos sombrios e inquietantes da segunda grande guerra, teve de lutar com mil e uma dificuldades, e entre estas até a concorrência da camionagem, entrou de resolver dentro do máximo das suas possibilidades o problema do aumento do número de viagens, de modo a satisfazer aquela parte do público que necessita, para o exercício satisfatório das suas actividades comerciais e industriais, de comunicações rápidas e normais.

Dentro de poucos meses, logo que a Europa entre num período mais calmo, a C. P. bem como as outras empresas ferroviárias não só normalizarão os seus serviços como estarão aptas a desenvolvê-los notavelmente, tanto mais que pela coordenação dos transportes terrestres, os caminhos de ferro, em vez de terem na camionagem uma concorrente, já têm nela uma colaboradora necessária.

Pode, sem exagero e sem nenhuma espécie de favor, classificar-se de admirável a acção que os caminhos de ferro portugueses conseguiram desenvolver, não só em benefício do público que viaja, mas tam-

bém na salvaguarda dos interesses superiores da economia nacional, com a manutenção de combóios de mercadorias.

Dissemos acima que os caminhos de ferro tiveram de lutar, durante o período da guerra, com mil e uma dificuldades. De facto assim foi.

A produção do carvão nacional era, e continua a ser precária, ao passo que a importação de carvão estrangeiro, quer pelos riscos da navegação quer ainda por falta de transporte, foi reduzida a uma quantidade quasi insignificante. Houve, pois, que recorrer ao emprêgo da lenha das nossas matas, a fim de se poderem assegurar os meios de comunicação em todo o país.

Agora, com as facilidades, que começam a surgir, de uma importação, em mais larga escala, de combustíveis e de ferro e máquinas para a renovação de todo o material existente e forçadamente gasto, não só a C. P. como as outras companhias ferroviárias, poderão organizar um grande programa de melhoramentos.

Durante a guerra, justo é dizer-se, não estiveram as companhias de braços parados. Fez-se alguma coisa, alguma coisa que pode classificar-se de notável.

É por isso que todo o público alimenta a esperança — uma esperança que não faltar — de que os serviços ferroviários portugueses dentro de pouco tempo constituirão um motivo de orgulho nacional.

O aumento da remuneração a pessoal ferroviário

A propósito do recente decreto que estipula os novos salários para os ferroviários, o sr. Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social forneceu à Imprensa a seguinte nota oficiosa:

«Numa reunião do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Via estreita), realizada em 25 de Novembro, no Pôrto, foi apreciado o aumento das tabelas de remuneração do pessoal ao serviço das emprêsas de caminhos de ferro de via estreita, pronunciando-se o presidente daquêl organismo contra as referidas tabelas e expedindo, em representação da assembleia, um telegrama ao Subsecretário de Estado das Corporações em que se exprime o «descontentamento da classe», resultante da «insignificante melhoria atribuída».

Um relato da Imprensa da reunião efectuada menciona a expressa declaração do presidente do Sindicato de que os aumentos oscilavam entre 8 e 10 por cento. Segundo o mesmo relato, outros oradores teriam dito que a extinção de certas categorias, resultante das novas tabelas, atingia o sector «mais humilde e mais mal pago de todos os ferroviários do Norte, o que vem aumentar as suas grandes dificuldades».

Há que desmentir as afirmações feitas, ao mesmo tempo que se regista a atitude do presidente do Sindicato, que revelou tão estranha inconsciência das suas responsabilidades.

Das novas tabelas resulta, para o pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, aumento reputado em 25,66 por cento, ou sejam 1.617 contos que acrescem aos 6.300 que a emprêsa estava a pagar. Dos 1.617 contos há 1.260 que correspondem ao aumento resultante da correcção dos ordenados-base e da extinção de categorias e 357 que derivam da instituição das diuturnidades.

O aumento global de 25,66 por cento não é igual para todos os agentes, precisamente porque foram os mais humildes beneficiados mais do que os outros, em virtude da extinção de categorias inferiores da escala que integrou muitos dêles em categorias mais elevadas.

Assim é que, por exemplo, os operários de 6.ª,

que passam imediatamente a operários ajudantes, independentemente de diuturnidades, beneficiam desde já do aumento de 33,33 por cento. Ganham 390 escudos e passam a ganhar 520. Favorecidos pelas diuturnidades, atingem, no máximo de 6, o aumento de 49,33 por cento em relação aos vencimentos que auferiam.

Em condições idênticas, o aumento para os antigos fogueiros de 3.ª, agulheiros de 3.ª e limpadores de 3.ª é, respectivamente, de 34,4 por cento, 40 por cento e 44 por cento.

Noutros graus de hierarquia em que não operou os seus efeitos a extinção de categorias, verificam-se aumentos que são, em regra, muito mais elevados do que as percentagens apontadas. Citam-se alguns exemplos extraídos dos diferentes serviços: amanuenses de 3.ª — 20 por cento (com 6 diuturnidades — 34,4 por cento); factor de 3.ª — 20 por cento (com 6 diuturnidades — 34,4 por cento); maquinista de 3.ª — 15,38 por cento (com 6 diuturnidades — 29,23 por cento).

Fica a opinião publica esclarecida acêrca da verdade e da consistência das afirmações feitas pelo presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Via estreita).

* * *

No gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações foi recebido no dia 3 do corrente o seguinte telegrama:

«Os ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (via estreita) reunidos em assembleia geral, neste Sindicato, no dia 1, desfeita a sua impressão inicial motivada pela incompleta publicação nos jornais ressaltando alguns casos de deficiência, manifestam ao Governo o aplauso e reconhecimento pela portaria da reforma de vencimentos.

O Presidente do Sindicato (a) — *Quintas*».

O referido Sindicato também telegrafou ao sr. Subsecretário do Estado das Corporações manifestando o seu reconhecimento pela publicação do citado diploma.

Os Caminhos de Ferro

na obra de Eça de Queiroz

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

V.

APRESENTOU Eça de Queiroz, no «Conde de Abranhos», através das memórias biográficas de Zagalo, uma admirável sátira política de ironia suave mas penetrante.

Abranhos possuía, como deputado, opiniões àcêrea dos caminhos de ferro e Zagalo transcreveu um discurso proferido na Câmara dos Deputados, inspirando-se Eça de Queiroz nalguma ôca oração do tempo, não pretendendo o genial romancista senão ridicularizar o conde de Abranhos e nunca a viação ferroviária de que era sincero admirador.

«Vêde-lo (1) — exclama o orador — êsse monstro de ferro, soltando das narinas turbilhões de fumo, semelhante ao Leviathan da fábula (bravo! bravo!). Vêde-lo, atravessando como um relâmpago os mais áridos terrenos: e que maravilhoso espectáculo se nos oferece então: ao contrário do cavalo de Átila, cuja pata fazia secar a erva dos prados, por onde passa êste novo cavalo de fogo (bravo! bravo!) brotam as searas, cobrem-se as colinas de vinha, (muito bem! muito bem!) penduram-se os rebanhos nas encostas verdejantes dos montes, murmuram os ribeiros nas azinhagas, ondulam as searas (muito bem!) e o jovial lavrador lá vai satisfeito e alegre, cantando as deliciosas canções do campo, junto à esposa fiel, coroada das mimosas flores dos prados!»

Como já afirmei, as mais notáveis páginas de Eça de Queiroz, que são também as melhores da literatura portuguesa, com referência a caminhos de ferro, encontram-se na «Cidade e as Serras», ao narrar a viagem a Portugal de Jacinto na companhia de José Fernandes. O percurso de Paris a Tormes, ou seja Santa Cruz do Douro, desembarcando na estação de Aregos (2) da linha férrea do Douro, era muito do conhecimento de Eça de Queiroz.

«Começou (3) então o laborioso e pensativo estudo dos horários — e o dedo magro de Jacinto, por sobre o mapa, avançando e recuando entre

Paris e Tormes. Para escolher o salão que devíamos habitar durante a temida jornada, duas vezes percorremos o depósito da estação de Orleans, atolados em lama, atrás do chefe do tráfico que entontecia. O meu Príncipe recusava êste salão por causa da côr tristonha dos estofos; depois recusava aquêlo por causa da mesquinhês aflitiva do «Water-Closet»! Uma das suas inquietações era o banho, nas manhãs que passaríamos rolando. Sugi uma banheira de borracha. Jacinto, indeciso, suspirava... Mas nada o aterrava tanto como o transbôrdo em Medina del Campo, de noite, nas trevas da velha Castela. Debalde a Companhia do Norte de Espanha e a de Salamanca, por cartas, por telegrama, sossegaram o meu camarada, afirmando que, quando êle chegasse no combóio de Irun, dentro do seu salão, já outro salão ligado ao combóio de Portugal, esperaria, bem aquecido, bem alumiado, com uma ceia que lhe ofertava um dos Directores, D. Esteban Castilho, ruidoso e rubicundo conviva do 202!

Jacinto corria os dedos ansiosos pela face:

«E os sacos, as peles, os livros, quem os transportaria do salão de Irun para o salão de Salamanca? — Eu berrava desesperado, que os carregadores de Medina eram os mais rápidos, os mais destros de tôda a Europa. Êle murmurava: — Pois sim, mas em Espanha, de noite!... — A noite, longe da cidade, sem telefone, sem luz, parecia ao meu Príncipe povoada de surpresas e assaltos. Só acalmou depois de verificar no Observatório Astronómico, sob a garantia do sábio professor Bertrand, que a noite da nossa jornada era de lua cheia!

«Enfim, na sexta-feira, findou a tremenda or-

(1) José Maria Eça de Queiroz, «O Conde de Abranhos», 2.ª edição, Pôrto 1926, págs. 1169 a 170.

(2) Amável informação do Senhor Conselheiro António Cabral.

(3) José Maria Eça de Queiroz, «A Cidade e as Serras», 9.ª edição, Pôrto 1924, págs. 175 a 177.

ganização de aquela viagem histórica! O sábado predestinado amanheceu com generoso sol, de afaçadoura doçura».

Para despedida nêsse dia passearam por Paris, indo ao Bosque de Bolonha.

«Enfim (1), partimos! Sob a doçura do crepúsculo que se enublara, deixamos o 202. O Grilo e o Anatole seguiram num fiacre atulhado de livros, de estojos, de paletots, de impermeáveis, de travesseiras, de águas minerais, de sacos de couro, de rólôs de mantas, e mais atrás um ónibus rangia sob a carga de vinte e três malas. Na estação, Jacinto ainda comprou todos os jornais, tôdas as ilustrações, horários, mais livros, e um sacarrólhas de forma complicada e hostil. Guiados pelo chefe do tráfico, pelo secretário da Companhia, ocupámos copiosamente o nosso salão. Eu pus o meu boné de sêda, calcei as minhas chinelas. Um silvo varou a noite. Paris lampejou, fulgiu num derradeiro claro de janelas... Para o sorver, Jacinto ainda se arremessou à portinhola. Mas rolávamos já na treva da província. O meu Príncipe então recaiu nas almofadas:

«— Que aventura, Zé Fernandes!

«Até Chartres, em silêncio, folheamos as ilustrações. Em Orleans, o guarda veio arranjar respeitadamente as nossas camas. Derreado com aquêles catorze meses de civilização, adormeci — e só acordei em Bordeus quando Grilo, zeloso, nos trouxe o chocolate. Fora, uma chuva miudinha pingava molemente de um espêssu céu de algodão sujo. Jacinto não se deitara, desconfiado da aspereza e da humidade dos lençóis. E, metido num roupão de flanela branco, com a face arripiada e estremunhada, ensopando um bôlo no chocolate, rosnava sombriamente:

«— Êste horror!... E agora com chuva!

«Em Biarritz, ambos observámos com uma certeza indolente:

«— É Biarritz.

«Depois Jacinto, que espreitava pela janela embaciada, reconheceu o lento caminhar pernalto, o nariz bicudo e triste, do historiador Danjon. Era êle, o facundo homem, vestido de xadrezinho, ao lado de uma dama roliça que levava pela trela uma cadelinha felpuda. Jacinto baixou a vidraça violentamente, berrou pelo historiador, na ânsia de comunicar ainda, através dêle, com a cidade, com o 202!... Mas o combóio mergulhara na chuva e névoa.

«Sôbre a ponte do Bidássoa, antevendo o termo da vida fácil, os abrôlhos da incivilização, Jacinto suspirou com desalento;

«— Agora adeus, começa a Espanha!...

«Indignado, eu, que já saboreava o generoso ar da terra bemdita, saltei para diante do meu Príncipe, e num saracoteio de tremendo salero

castanholando os dedos, entoei uma «petenera» condigna;

«A la puerta de mi casa

Ay Soledad, Soleda... à... à... à.

«Êle estendeu os braços suplicantes:

«— Zé Fernandes, tem piedade do enfêrmo e do triste!

«— Irun! Irun!...

«Nessa Irun almoçámos com suculência — porque sôbre nós velava, como Deusa omnipresente, a Companhia do Norte. Depois «el jefe de aduana, el jefe de estacion», preciosamente nos instalaram noutra salão, novo, com cetins côr de azeitona, mas tão pequeno que uma rica porção dos nossos confortos em mantas, livros, sacos e impermeáveis passou para o compartimento do Sleeping, onde se repoltreavam o Grilo e o Anatole, ambos de bonés escoceses e fumando gordos charutos.

«— Buen viaje! Gracias! Servidores! — E entrámos silvando nos Pirineus.

«Sob a influência da chuva embaciadora, daquelas serras sempre iguais, que se desenrolavam, arripiadas, diluidas na névoa, resvalei a uma sonolência dôce; — e, quando descerrava as pálpebras, encontrava Jacinto a um canto, esquecido do livro fechado nos joelhos, sôbre que cruzara os magros dedos, considerando vales e montes com a melancolia de quem penetra nas terras do seu destêrro! Um momento veio em que, arremessando o livro, enterrando mais o chapéu mole, se ergueu com tanta decisão, que receei detivesse o combóio para saltar à estrada, correr através das Vascongadas e da Navarra, para trás, para o 202! Sacudi o meu torpôr, exclamei: — oh menino!... Não! O pobre amigo ia apenas continuar o seu tédio para outro canto, enterrado noutra almofada, com outro livro fechado. E à maneira que a escuridão da tarde crescia, e com ela a borrasca de vento e chuva, uma inquietação mais aterrada se apoderava do meu Príncipe, assim desgarrado da civilização, arrastado para a natureza que já o cercava de brutalidade agreste. Não cessou, então, de me interrogar sôbre Tormes:

«— As noites são horríveis, hein, Zé Fernandes? Tudo negro, enorme solidão... E médico? Há médico?

«Subitamente o combóio estacou. Mais grossa e ruidosa a chuva fustigou as vidraças. Era um descampado, todo em treva, onde rolava e lufava um grande vento solto. A máquina apitava com angústia. Uma lanterna lampejou, correndo. Jacinto batia o pé: — É medonho! é medonho!... Entrebri a portinhola. Da claridade incerta das vidraças surdiam cabeças esticadas, assustadas. «— Que

(1) José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., págs. 180 a 193.

hay? Que hay?» — A uma rajada que me alagou, recuei: — e esperamos durante lentos, calados minutos, esfregando desesperadamente os vidros embaçados para sondar a escuridão. De repente o combóio começou a rolar muito sereno.

«Em breve apareceram as luzinhas mortas duma estação abarracada. Um condutor, com o casaco de oleado todo a escorrer, trepou ao salão: — e por ele soubemos, enquanto carimbava apressadamente os bilhetes, que o trem, muito atrasado, talvez não alcançasse em Medina o combóio de Salamanca!

«— Mas então?...

«O casaco de oleado escorregára pela portinhola, fundindo na noite, deixando um cheiro de humidade e azeite. E nós encetámos um novo tormento. — Se o trem de Salamanca tivesse abalado? O salão tomado até Medina, desengatava em Medina; — e eis os nossos preciosos corpos, com as nossas preciosas almas, despejados em Medina, para cima da lama, entre vinte e três malas, numa rude confusão espanhola, sob a tormenta de ventania e de água!

«— Oh, Zé Fernandes, uma noite em Medina!

«Ao meu Príncipe aparecia como desventura suprema essa noite em Medina, numa fonda sórdida, fedendo a alho, com gordas filas de percevejos através dos lençóis de estopa encardida!... Não cessei então de fitar, num desassossêgo, os ponteiros do relógio — enquanto Jacinto, pela vidraça escancarada, todo fustigado da chuva clamorosa, furava a neblina, na esperança de avistar as luzes de Medina e um combóio paciente fumegando.. Depois recaia no divan, limpava os bigodes e os olhos, maldizia a Espanha. O trem arquejava, rompendo o vasto vento da planura desolada. E a cada apito era um alvorôço. Medina? Não! Algum sumido apeadeiro, onde o trem se atardava, esfalfado, resfolgando, enquanto dormentes figuras encarapuçadas, embrulhadas em mantas, rondavam sob o telheiro do barracão, que as lanternas baças tornavam mais soturno. Jacinto esmurrava o joelho: — Mas porque pára este infame combóio? Não há tráfico, não há gente! Oh esta Espanha!... A sineta badalava moribunda. De novo fendiamos a noite e a borrasca.

«Resignadamente comecei a percorrer um «Journal do Comércio», antigo, trazido de Paris. Jacinto esmagava o espesso tapete do salão com passadas rancorosas, rosnando como uma fera. E ainda assim se escoou, às gotas, uma hora cheia de eternidade. — Um silvo, outro silvo! — Luzes mais fortes, longe, palpitarão na neblina. As rodas trilharam, com rijos solavancos, os encontros de carris. Enfim, Medina!... Um muro sujo de barração alvejou — e bruscamente, à portinhola aberta com violência, aparece um cavalheiro barbudo, de capa à espanhola, gritando pelo sr. D. Jacinto!... De-

pressa! depressa! que parte o combóio de Salamanca!

«— Que no hay un momento caballeros? Que no hay un momento!

«Agarro estonteadamente o meu paletot, o «Journal do Comércio». Saltámos com ânsia: — e, pela plataforma, por sobre os trilhos, através de charcos, tropeçando em fardos, empurrados pelo vento, pelo homem de capa à espanhola, enfiámos outra portinhola, que se fechou com um estalo tremendo... Ambos arquejávamos.

«Era um salão forrado de um pano verde que comia a luz escassa. E eu estendia o braço, para receber dos carregadores açodados as nossas malas, os nossos livros, as nossas mantas — quando em silêncio, sem um apito, o trem despegou e rolou. Ambos nos atirámos às vidraças, em brados furiosos;

«— Páre! As nossas malas, as nossas mantas!... P'ra aqui!... Oh Grilo! Oh Grilo!

«Uma imensa rajada levou os nossos brados. Era de novo o descampado tenebroso, sob a chuva despenhada. Jacinto ergueu os punhos, num furor que o engasgava:

«— Oh, que serviço! Oh, que canalhas!... Só em Espanha!... E agora? As malas perdidas!... Nem uma camisa, nem uma escôva!

«Calmei o meu desgraçado amigo:

«— Escuta! Eu entrevi dois carregadores arrebanhando as nossas coisas... Decerto o Grilo fiscalizou. Mas na pressa, naturalmente, atirou com tudo para o seu compartimento... Foi um erro não trazer o Grilo connosco no salão... Até podíamos jogar a manilha!

«De resto a solicitude da companhia, deusa omnipresente, velava sobre o nosso conforto — pois que à porta do lavatório branquejava o cesto da nossa ceia, mostrando na tampa um bilhete de D. Esteban com estas doces palavras a lápis: — «a D. Jacinto y egrégio amigo que les dé gusto!» Farejei um aroma de perdiz. E alguma tranqüilidade nos penetrou no coração sentindo também as nossas malas sob a tutela da deusa omnipresente.

«— Tens fome, Jacinto?

«— Não. Tenho horror, furor, rancor!... E tenho sono.

«Com efeito! depois de tão desencontradas emoções só apetecíamos as camas que esperavam, macias e abertas. Quando cai sobre a traveseira, sem gravata, em ceroulas, já o meu Príncipe, que não se despira, apenas embrulhára os pés no meu paletot, nosso único agiasalho, ressonava com majestade.

Depois, muito tarde e muito longe, percebi junto do meu catre, na claridadezinha da manhã, coada pelas cortinas verdes, uma fardeta, um boné, que murmurava baixinho com imensa doçura:

«— V. Ex.^{as} não têm nada a declarar?... Não há malinhas de mão?...

«Era a minha terra! Murmurei baixinho com imensa ternura:

«— Não temos aqui nada... Pregunte V. Ex.^{as} pelo Grilo... Aí atrás, num compartimento... Êle tem as chaves, tem tudo... Ê o Grilo...

«A fardeta desapareceu, sem rumor, como sombra benéfica. E eu readormeci com o pensamento em Guiaís, onde a tia Vicência, atarefada, de lenço branco cruzado no peito, decerto já preparava o leitão.

«Acordei envôlto num largo e doce silêncio. Era uma estação muito sossegada, muito varrida, com rozinhas brancas trepando pelas paredes— e outras rosas em moitas, num jardim, onde um tanquezinho abafado de limos dormia sob duas mimosas em flôr que rescendiam. Um moço pálido, de paletot côr de mel, vergando a bengalinha contra o chão, contemplava pensativamente o combóio. Agachada rente à grade da horta, uma velha, diante da sua csta de ovos, contava moedas de cobre no regaço. Sôbre o telhado secavam abóboras. Por cima rebrilhava o profundo, sêco e macio azul de que meus olhos andavam aguados

«Sacudi violentamenté Jacinto:

«— Acorda, homem, que estás na tua terra!

«Êle desembrulhou os pés do meu paletot, coifou o bigode, e veio sem pressa, à vidraça que eu abrira, conhecer a sua terra.

«— Então é Portugal, hein?... Cheira bem.

«— Está claro que cheira bem, animal!

«A sineta tilintou languidamente. E o combóio deslizou, com descanso, como se passeásse para seu regalo sôbre as duas fitas de aço, assobiando e gozando a beleza da terra e do céu.

«O meu Príncipe alargava os braços desolado.

«— E nem uma camisa, nem uma escôva, nem uma gôta de água de Colônia!... Entro em Portugal, imundo!

«— Na Régua há uma demora, temos tempo de chamar o Grilo, reaver os nossos confôrtoes... Olha para o rio!

«Rolávamos na vertente de uma serra, sôbre penhascos que desabavam até largos socalcos cultivados de vinhedo. Em baixo, numa esplanada, branquejava uma casa nobre, de opulento repouso, com a capelinha muito caiada entre um laranjal maduro. Pelo rio, onde a água turva e tarda nem se quebrava contra as rochas, descia, com a vela cheia, um barco lento carregado de pipas. Para além outros socalcos, de um verde pálido de reseca, com oliveiras apoucadas pela amplidão dos montes, subiam até outras penedias que se embebiam, tôdas brancas e assoalhadas, na fina abundância do azul. Jacinto acariciava os pêlos correddios do bigode:

«— O Douro, hein?... Ê interessante, tem

grandeza. Mas agora é que estou com uma fome, Zé Fernandes!

«— Também eu! Destapámos o cesto de D. Esteban donde surdiu um bondo grandioso, de presunto, anho, perdizes, outras viandas frias que o ouro de duas nobres garrafas de Amontilhado, além de duas garrafas de Rioja, aqueciam com um calor de sol andaluz. Durante o presunto, Jacinto lamentou contritamente o seu êrro. Ter deixado Tormes, um solar histórico assim abandonado e vazio! Que delicia, por aquela manhã tao lustrosa e tépida, subir à serra, encontrar a sua casa bem apetrechoda, bem civilizada... Para o animar, lembrei que com as obras do Silvério, tantos caixotes de civilização remetidos de Paris, Tormes estaria confortável mesmo para Epicuro. Oh! Mas Jacinto entendia um palácio perfeito, um 202 no deserto... E, assim percorrendo, atacámos as perdizes. Eu desarrolhava uma garrafa de Amontilhado — quando o combóio, muito sorrateiramente, penetrou numa estação. Era a Régua. E o meu Príncipe pousou logo a faca para chamar o Grilo, reclamar as malas que traziam o asseio dos nossos corpos.

«— Espera, Jacinto! Temos muito tempo. O combóio pára aqui uma hora... Come com tranquillidade. Não escangalhemos êste almocinho com arrumações de malas... O Grilo não tarda a aparecer.

«E corri mesmo a cortina, porque de fora um padre muito alto, com uma ponta de cigarro colada ao beiço, parara a espreitar indiscretamente o nosso festim. Mas quando acabámos as perdizes, e Jacinto confiadamente desembrulhava um queijo manchego, sem que Grilo ou Anatole comparecessem, eu, inquieto, corri à portinhola para apressar êsses servos tardios... E nêsse instante o combóio, largando, deslizou com o mesmo silêncio sorrateiro. Para o meu Príncipe foi um desgôsto:

«Aí ficamos outra vez sem um pente, sem uma escôva... E eu que queria mudar de camisa! Por tua culpa, Zé Fernandes!

«— Ê espantoso!... Demora sempre uma eternidade. Hoje chega e abala! Paciência, Jacinto. Em duas horas estamos na estação de Tormes... Também não valia a pena mudar de camisa para subir à serra. Em casa tomamos um banho antes de jantar... Já deve estar instalada a banheira.

«Ambos nos consolámos com copinhos duma divina aguardente Chinchon. Depois, estendidos nos sofás, saboreando os dois charutos que nos restavam, com as vidraças abertas ao ar adorável, conversámos de Tormes. Na estação certamente estaria o Silvério, com os cavalos...»

Ambos continuaram a conversa até chegarem a Tormes ou seja Mosteiró.

«Guardei (1) o meu velho «Jornal do Comércio» dentro do bolso do paletot, que deitei sôbre o braço; — e ambos em pé, às janelas, esperámos com alvoroço a pequenina estação de Tormes, termo ditoso das nossas provações. Ela apareceu enfim, clara e simples, à beira do rio, entre rochas, com os seus vistosos girasóis enchendo um jardiuzinho breve, as duas altas figueiras, assombreado o páteo, e por trás a serra coberta de velho e denso arvoredo... Logo na plataforma avistei com gôsto a imensa barriga, as bochechas menineiras do chefe da estação, o louro Pimenta, meu condiscipulo em retórica, no Liceu de Braga. Os cavalos decerto esperavam, à sombra, sob as figueiras.

«Mal o trem parou ambos saltámos alegremente. A bojada massa do Pimenta rebolou para mim com amizade:

«— Viva o amigo Zé Fernandes!

«— Oh belo Pimentão!...

«Apresentei o senhor de Tormes. E imediatamente:

«— Ouve lá Pimentinha... Não está aí o Silvério?

«— Não... O Silvério há quasi dois meses que partiu para Castelo de Vide, vêr a mãe que apanhou uma cornada dum boi!

«Atirei a Jacinto um olhar inquieto:

«— Ora essa! E o Melchior, o caseiro?... Pois não estão aí os cavalos para subirmos à quinta?

«O digno chefe ergueu com surpresa as sobranceiras côr de milho.

«— Não!... Nem Melchior, nem cavalos... O Melchior... Há que tempos eu não vejo o Melchior!

«O carregador badalou lentamente a sineta para o combóio rolar. Então, não avistando em tórno na lisa e despoçada estação, nem criados nem malas, o meu Príncipe e eu lançámos o mesmo grito de angústia:

«— E o Grilo? As bagagens?...

«— Grilo!... Oh Grilo!... Anatole!... Oh Grilo!

«Na esperança que êle e o Anatole viessem mortalmente adormecidos, trepávamos aos estribos, atirando a cabeça para dentro dos compartimentos, espavorindo a gente quieta com o mesmo berro que retumbava: — «Grilo, estás aí, Grilo?» — Já duma terceira classe, onde uma viola repenicava, um jocoso gania, troçando: — «Não há por aí um grilo? Andam por aí uns senhores a pedir um grilo!» — E nem Anatole, nem Grilo!

«A sineta tilintou.

«— Oh Pimentinha, espera homem, não deixes largar o combóio!... As nossas bagagens homem!

«E aflito, empurrou o enorme chefe para o forção de carga, a pesquisar, a descortinar as nossas vinte e três malas! Apenas encontrámos barris, cestos de vime, latas de azeite, um baú amarrado com cordas... Jacinto mordida os beiços, lívido. E o Pimentinha, esgazeado:

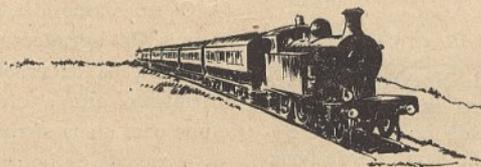
«— Oh filhos, eu não posso atrazar o combóio!...

«A sineta repicou... E com um belo fumo claro o combóio desapareceu por detraz das fragas altas. Tudo em tórno pareceu mais calado e deserto. Ali ficávamos pois baldeados, perdidos na serra, sem Grilo, sem procurador, sem caseiro, sem cavalos, sem malas! Eu conservava o paletót alvadio, de onde surdia o «Jornal do Comércio». Jacinto, uma bengala. Eram todos os nossos bens!

Depois de Garrett (2), escreveu o Senhor Dr. Lopes Vieira, — e é essa a beleza do folhetim das Viagens — foram Eça de Queiroz e João de Deus, o prosador e o poeta que restituíram às nossas letras a língua viva. Com êles acabou o dialecto literário — essa coisa morta e vivaz!

(1) José Maria Eça de Queiroz, obr. cit. págs. 194 a 196.

(2) Senhor Dr. Afonso Lopes Vieira, «Nova Demanda do Graal», Lisboa 1942, pág. 295.



Carris de Ferro do Pôrto Ateneu Ferroviário

O sr. Engenheiro Cencela de Abreu, illustre ministro das Obras Públicas, nomeou os srs. dr. Si-meão Pinto de Mesquita e engenheiro António Bonfim Barreiros, para, como representantes de aquêlê ministério, fazerem parte da Comissão encarregada de estudar com urgência a liquidação do resgate de concessão da Companhia Carris do Pôrto e as bases do novo regime que entrará em vigor em 1 do mês de Julho próximo.

«A Voz do Operário» e o seu fundador

Em 5 de Dezembro a benemérita Sociedade «A Voz de Operário» prestou homenagem à memória do seu fundador, que foi Custódio Braz Pacheco, com a distribuição de prémios escolares aos alunos dos seus vários estabelecimentos de ensino primário e de diplomas às alunas que concluíram o curso de corte geométrico; a inauguração do Gabinete de Raios X, cujo aparelho foi adquirido graças a um importante donativo do sr. Ricardo Covões, grande amigo daquela casa, e uma importante conferência sôbre «Alguns aspectos do problema social na indústria dos Tabacos,» pelo distinto escritor sr. Raúl Esteves dos Santos.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Pelo Caminho de Ferro foi aberto concurso para o fornecimento de trinta vagões.

O prazo de entrega das respectivas propostas termina no dia 22 de Fevereiro próximo.

MOÇAMBIQUE

No orçamento da Colónia de Moçambique, para o próximo ano, foram inscritas as votações para a construção de uma ponte-cais no pôrto de Nacata e a construção do ramal do caminho de ferro que deve servir o mesmo, respectivamente de mil contos e dois mil e quinhentos contos.

— Foi nomeado fiel do depósito de 2.ª classe dos Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, com o vencimento de 27.000 escudos anuais, o sr. Carlos A. Roque e Santos.

Esta agremiação de recreio e cultura fundada no ano de 1934 sob a auspiciosa égide de excelentes elementos categorizados no meio associativo e com o apreciável patrocínio da Direcção de C. P. tem, desde então, vindo sempre a honrar o seu nome em manifestar actividades pelo que, afoitamente, se pode considerar com uma das mais expressivas realizações do meio associativo.

Escasseia-nos o espaço para aqui lembrarmos aos nossos leitores em bem desenvolvida resenha o que tem sido a vida e obra do Ateneu Ferroviário, em qualquer das suas modalidades de acção.

Porém não devemos deixar sem o devido realce uma referência à sessão solene que, integrada nas festas comemorativas do seu XI aniversário, se realizou no passado dia 8.

Presidida pelo sr. Vasco de Moura, secretário da C. P. em representação do director geral da Companhia, teve como secretários o sr. Raúl de Oliveira e sr. eng.º Joyce Diniz, presidente do Ateneu. Na mesa de honra sentaram-se ainda os srs. António Montez e Pereira Alves da Federação das Sociedades de Recreio.

Abriu a sessão o sr. eng.º Joyce Diniz proferindo um discurso em que expôs a acção do Ateneu e as suas aspirações.

Em seguida, o sr. António Montez, a quem o clube convidara para proferir uma palestra, dissertou durante largo tempo sôbre o tema «Uma viagem à roda de Portugal», interessante trabalho que manteve atenta a assistência.

Terminada a conferência o clube em festa procedeu à entrega dos prémios instituídos em provas internas de bilhar, ténis de mesa, «damão» e «damas». Os premiados foram muito ovacionados.

O sr. Vasco de Moura discursou por último. Depois de agradecer a presença dos convidados recordou as excursões promovidas pelo Ateneu, afirmando que a direcção da C. P. distinguia o clube com a sua simpatia.

A guarda de honra à mesa que presidiu à sessão foi feita por uma delegação dos Bombeiros Voluntários da Estação de Sul e Sueste.

A festa que terminou com um acto de variedades prosseguiu com um baile, que decorreu bastante animado.

Os novos horários da C. P.

A partir de hoje entra em vigor o novo horário da C. P.

A mais importante alteração diz respeito aos combóios «rápidos» entre Lisboa e Pôrto e vice-versa.

Assim passará a haver, todos os dias, com excepção dos domingos, um combóio «rápido» para o Norte, que partirá do Rossio às 8 horas e 40 minutos e chegará ao Pôrto às 14 horas e 15 minutos. Aos sábados haverá, além d'este «rápido», um outro, que partirá do Rossio às 17 e 25 e chegará ao Pôrto às 23 e 30.

Do Pôrto partirá um «rápido» tôdas as segundas-feiras, às 8 e 50, que chegará ao Rossio às 14 e 25; nos restantes dias, com excepção dos domingos, haverá um «rápido» que partirá do Pôrto às 18 e 10 e chegará ao Rossio às 23 e 55.

A partir da mesma data, o serviço de automotoras com classe única passa a efectuar-se sòmente aos domingos, entre Coimbra e Campanhã, com partida, respectivamente, às 11 e 45 e chegada às 14 e 16; e entre Campanhã e Coimbra, com partida às 16 e 55 e chegada a Coimbra às 19 e 13.

Entre Coimbra e Serpins o serviço de automotoras realiza-se todos os dias, com excepção dos domingos, com partida de Coimbra às 13 e 45 e chegada a Serpins às 14 e 51 e com partida de Serpins às 17 e 57 e chegada a Coimbra às 17 e 5.

Entre Coimbra e Figueira da Foz haverá todos os dias, com excepção dos domingos, um serviço de automotoras, com o seguinte horário: partida de Coimbra às 9 horas, chegada à Figueira da Foz às 0 e 1; partida da Figueira da Foz às 10 e 41, chegada a Coimbra às 11 e 43.

Finalmente, entre Badajoz e Torre das Vargens, as automotoras circulam diàriamente, com o seguinte horário: partida de Badajoz às 9 e 20 e chegada a Torre das Vargens às 12 e 9; partida da Torre das Vargens às 19 e 10, chegada a Badajoz às 22 e 10.

A partir da mesma data fica modificado o horário dos tranvias entre Lisboa e Azambuja e Lisboa e Sintra.

O tranvia da Azambuja, n.º 12, partirá daquela localidade às 21 e 44 e chegará ao Rossio às 23 e 34; o tranvia n.º 1364 partirá de Sintra às 23 e 5 e chegará ao Rossio às 0 e 2.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Dezembro de 1895)

O elevador de Coimbra

Realizou-se na noite de 6 em Coimbra, uma assembléa geral dos accionistas d'este elevador.

O nosso distincto amigo sr. Mesnier fez a resumida historia d'este melhoramento, e expoz o estado de empresa com todas as circunstancias sob o ponto de vista tecnico e administrativo; acrescentando que com a subscripção que havia se não podia comprometter a fazer desde já partir o elevador da rua Ferreira Borges, mas que facil lhe seria o prolongamento até ali, pois que era questão apenas de mais algum capital, que estava certo não faltaria. Demonstrou que, na presumpção menos provavel de transitio, o elevador nunca poderia dar prejuizo.

Em seguida o presidente, o sr. dr. Araujo Pinto, declarou que, achando se subscripto o capital e reunidos ali mais do que o numero de accionistas sufficiente para a constituição da companhia, lhe parecia dever-se tratar da lei economica da sociedade, e começar a leitura do *projecto de estatutos*.

O sr. dr. Sousa Bastos, propoz a nomeação de uma commissão que dêsse, em curto prazo, parecer sobre o referido *projecto*, o que foi approved, sendo a commissão composta dos srs. dr. Guilherme Moreira, dr. Costa Lobo, dr. Augusto Barbosa, dr. Sousa Bastos e Dantas Guimarães.

Um accionista menos confiado nos bons resultados da empresa ou menos competente para os apreciar, declarou que retiraria a sua subscripção de acções se a linha não começasse, desde já, na rua Ferreira Borges.

A assembléa indignou-se com esta prova de timidez, e alguns accionistas dobraram logo a sua subscripção, o que mais que compensou as acções retiradas.

Ainda bem que assim succedeu.

A construcção de um ascensor em Coimbra só admira que ainda não esteja feita.

Uma cidade como aquella, com dois centros de população e actividade distanciados por uma tão consideravel differença de nivel, deveria ter sido a primeira do paiz a adoptar este genero de viação.

Só uma intelligencia muito avessa ao mais rudimentar calculo poderá conceber que o ascensor não dê resultados.

A falta de coragem de que deu provas aquelle accionista é, afinal, um reverbio do que succede a uma parte dos nossos capitalistas, quando se tratta de qualquer novo empreendimento. E, a invenção dos ascensores, fora da capital, tem tido que luctar com esses receios.

Assim, a nossa bella montanha do Bussaco, continúa a ser percorrida por poucos visitantes e a nossa serra da Estrelha, conserva-se quasi imaccessivel aos pobres doentes que ali vão buscar melhoras.

Linhas Portuguezas

Nova linha. — Diz-se que se trata de novo de se pôr a concurso uma linha ferrea de via reduzida entre Cintra e as praias das Maças, Magoito e a Ericeira.

É melhoramento de ha muito reclamado.



Os directores e o pessoal da Companhia de Seguros «O Alentejo», depois do banquete comemorativo do 27.º aniversário da sua fundação

Companhia de Seguros “O Alentejo”

A importante Companhia de Seguros «O Alentejo», uma das mais progressivas do país, comemorou há dias, com um banquete, em que tomaram parte directores e pessoal de administração, o 27.º ano da sua fundação.

Fizeram parte da mesa de honra os administradores da Companhia, srs. dr. Amaral Barata, Almirante Tito de Moraes, António Piano, Mário Pereira, Inácio Mendes, capitão Helder Martins, dr. Manuel Silva, Alvaro Piano e Francisco Braz.

Durante o repasto, que decorreu animado, fizeram uso da palavra os srs. dr. Amaral Barata, pela administração; Zeferino Vilhena, chefe dos escri-

tórios, Nazaré Sidónio, pelo pessoal; Joao Mega, director técnico; Inácio Mendes, director; António Ribeiro, como mais novo empregado da companhia; dr. Manuel Silva, Delegado de «O Alentejo» em Elvas; Alvaro Figueiredo d'Almeida; Francisco Braz, pelo concelho fiscal e por último o sr. almirante Tito de Moraes, presidente do Conselho de Administração.

Em nome dos representantes dos jornais ali presentes, o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, agradeceu as referências amáveis feitas à Imprensa.

À Companhia de Seguros «O Alentejo» desejamos a continuação das suas prosperidades.

ANOS DE DESGRAÇA AGRÍCOLA

As grandes sécas da história

Por ALEXANDRE SETTAS

A enumeração das prolongadas estiagens, das quais damos um sucinto relato, não constitui, possivelmente, uma novidade mas julgamos curiosa a sua publicação:

No ano de 627 o calor foi tão intenso em toda a Europa Central que quasi todas as fontes secaram, ao ponto de com a falta de tão precioso elemento se inutilizarem as colheitas e pereceram bastantes animais e pessoas.

Muitos anos depois, em 879, o calor do sol foi tão ardente que os cultivadores abandonaram os campos e alguns foram vítimas de insolações fulminantes.

Depois, em 993, uma vaga de calor prolongada e deveras abrazadora, deixou as vegetações como que alcançadas pelo fogo devastador.

No ano de 1000, calamitoso a mais não ser, a persistência do calor secou as fontes, inutilizou as culturas e nalgumas ribeiras onde a quantidade de peixes era maior, com a evaporação das águas éstes pereceram aos montes putreficando-se em poucas horas. Por esse facto e por alguns outros motivados pela occasional seca, registaram-se casos de peste.

Em 1022, homens e animais que se aventassem a suportar nos campos o ardor do sol morriam quasi que repentinamente.

Decorrido mais de um século, no ano de 1132, não somente as ribeiras secaram como também o solo se fendeu, estalando como pedra aquecida sob a acção impenitente do sol escaldante. Na Alsácia o Ródano quasi que secou.

Sete anos depois, em 1139, na Itália o calor foi tão forte nesse prolongado verão que as plantas ficaram, além de sécas, tostadas como se tivessem estado num forno.

No reinado de Bela IV, rei da Hungria e pertencente à dinastia dos arpadianos, houve uma batalha conduzida por este soberano contra os senhores feudais agrupados sob o domínio de Rodolfo de Habsburgo, pouco depois eleito (em 1273) Imperador da Alemanha, a qual ficou designada na História com o nome de «Batalha de Bela».

Tal peleja decorreu no ano de 1260 e o tórrido calor dêsse excepcional verão, deveras inclemente,

que assolou a Hungria, produziu muito maior número de vítimas, pela ardência causticante do sol, do que o desbaste de vidas causado pelos combates. Os homens caíam como que fulminados e os animais, mais resistentes, sentiam-se perturbados nas suas funções orgânicas, pelo excessivo calor e nem todos suportaram, sem que perecessem.

No ano de 1260, durante a batalha de Bela o embate dos exércitos fizeram menos vítimas do que o calor, pois o sol fulminava os combatentes.

Em 1277 houve também grandes embaraços para os agricultores. As forragens ficaram inaproveitáveis, as colheitas inutilizadas e a fome avassalava os homens e animais semeando a mais completa desolação por toda a parte.

Nos anos de 1303 e 1304 os rios de França, Sena e Loire, estiveram prestes a secar por completo pelo que é fácil de imaginar as terríveis consequências de semelhante calamidade.

O ano de 1615 foi notável também por um excesso e prolongado calor que assolou toda a Europa.

Em 1625 a Escócia sofreu igualmente os calamitosos efeitos duma grande seca que causou, como é compreensível, inúmeras desgraças a homens e animais.

Em 1705 o calor foi tão grande nalgumas províncias francesas que, segundo se escreveu nessa época, a temperatura nos campos era igual à dos fornos das fábricas de vidros.

Diz-se que ao sol, mêsse mesmo ano, se cozinhavam facilmente a carne e do meio dia às quatro horas da tarde ninguém, ousava sair das casas, sob pena de logo sentir os inclementes ardores do sol.

Em 1718 muitos estabelecimentos de França foram obrigados a encerrar as suas portas, por falta de vendas, ainda como consequência da prolongada estiagem. Os teatros deixaram de dar representações e durante mais de seis meses não caiu nunca uma simples gota de água.

Em 1753 o termómetro marcou durante muitos dias seguidos a excessiva temperatura de 38° centígrados.

No verão de 1779, em Bolonha, o calor era tão sufocante que muitos casos de asfixia se verificaram

em pessoas que ousadamente se expunham à sua livre influência.

O ar era tão irrespirável que para evitar o calor de então se recorria a abrigos fundos, a minas e furnas húmidas, e durante êsse período ninguém tinha coragem para sair aos seus labores no campo, por não poder resistir à temperatura ambiente.

No ano de 1793 o mês de Julho foi espantosamente de grandes calores. Os legumes, nas hortas, ficaram sêcos, tanto como os frutos nos pomares secaram nas árvores. Em casa os móveis desconjuntavam-se com estalidos assustadores e a carne dos animais, logo pouco depois de terem sido abatidos, corrompia-se perigosamente.

Em 1803, na Normandia, região do Noroeste da França onde as chuvas são freqüentíssimas, decorreu um período de noventa e cinco dias sem que chovesse, pouco que fôsse.

Tal estiagem, sem dúvida desastrosa para a vida normal dos campos, atingiu proporções de grande calamidade, surgindo como consequência a fome a todo um longo cortejo de tristes privações.

Em 1811 os rios e ribeiros secaram e nalgumas regiões, tal como sucedera já nas anteriores eras acima citadas, as azenhas pararam no seu labor e a falta de moendas dos grãos tornava mais angustiosa ainda a crise que assoberbava a pobre gente de então.

Em 1822 o calor persistente acompanhado de trovoadas sêcas e de repetidos tremores de terra, provocou a uma dura estiagem, custosa de suportar e enorme horda de ratazanas invadia os cam-

pos e as casas dos camponeses, de algumas províncias de França.

E era tal a quantidade dêsses perigosos roedores que só na região de Saverne, em 15 dias de perseguição se mataram perto de dois milhões de ratazanas!

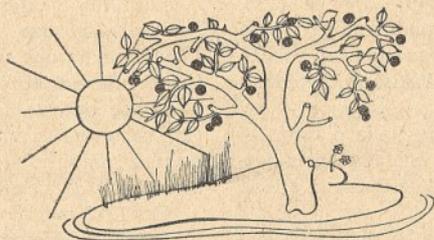
Em 1832 o excessivo calor da Europa desenvolveu o cólera e nalgumas cidades houve inúmeras vítimas e, só em Paris, êsse número ascendeu a 20:000!

Em 1844 regista a história que o calor foi tão intenso durante uma semana que o termómetro, ao sol, se manteve estacionário entre 40° a 50° gráus centígrados, temperatura essa nunca ultrapassada na Europa até à data, pois os grandes calores que a seguir aqui se apontam não excederam a média, já de si elevada, de 38 gráus centígrados.

Em 1846, o termómetro marcou ao sol 42° centígrados e, como é compreensível, com todo um longo caudal de infortúnios se alastrou pelos campos e cidades.

Para resumirmos, visto que as calamidades, sempre as mesmas, se repetem quando a Natureza nos seus insondáveis mistérios se manifesta fora do que admitimos como imutável, citamos os enormes calores dos anos de 1859, 1860, 1870 e 1874, mas êstes ainda que rigorosos não causaram nenhuns desastres comparáveis aos de mais remotas idades.

Tivemos, em 1945, também uma prolongada estiagem. Não nos deteremos, porém, a enumerar as tristes consequências dêsse facto. Bastará dizer que, sob aspecto agrícola, foi o ano peor dêstes últimos tempos.



PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 263, 2.ª série, de 10 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, encarregar o engenheiro director geral de caminhos de ferro Rogério Vasco Ramalho de, nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 24.124, de 30 de Junho de 1934, ir a Madrid em missão oficial de serviço público.

Ao referido funcionário serão abonadas as despesas de transporte e a ajuda de custo diária de 600\$00, durante oito dias, podendo receber adiantadamente a importância de 4.800\$00, correspondente ao encargo provável desta missão e de que prestará contas no seu regresso.

Os abonos a efectuar nos termos desta portaria serão satisfeitos pela dotação do n.º 7) do artigo 10.º do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro para o corrente ano económico.

O «Diário do Governo» n.º 278, 2.ª série, de 28 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 268.265\$78, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 282, 3.ª série de 4 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica a lista definitiva dos candidatos admitidos ao concurso para dactilógrafos do quadro permanente desta Direcção Geral, a qual foi homologada por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações de 12 do corrente:

Afonso Sousa Nunes.
Alice da Silva Conde.
António Júlio Lameirinhas.
Augusta da Conceição Cruz.
Beatriz Irene de Sousa.
Conceição Cotrim.
Eurico Ernesto Castanheira Ribeiro.
Francelina Casalinho.
Giselda Duarte Simões.
Irene Carolina dos Reis Campos.
Ivone Fernanda da Silva Feio.
Maria Amélia Gonçalves Reis.
Maria Amélia dos Santos Andrade.
Maria Berta Sousa dos Santos.
Maria Luíza Ramos Nunes.
Maria Natália dos Santos Martinho.
Marília da Encarnação Nobre Cardoso.

Natalina Antónia de Almeida.
Odette Laura da Fonseca Sabino.
Rui Jorge de Sousa Guedes.
Solange da Fonseca Nascimento Fernandes.
Suzette Negrier da Cunha.
Francisco Severino Mendes.
José da Fonseca Fortunato.

As respectivas provas práticas realizar-se-ão nos dias 10 e 11 de Dezembro próximo futuro, devendo os candidatos vir munidos do bilhete de identidade, caso o não tenham já entregue quando da abertura do concurso.

O «Diário do Governo» n.º 256, 2.ª série, de 2 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos, com as superfícies, respectivamente, de 15.735, 435, 415, 755, 497,50, 402 e 122 metros quadrados, situados na linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, declarados sobrance pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 28 de Setembro findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 236, 2.ª série, de 9 do corrente mês, com os terrenos confinantes, com o caminho de ferro, pertencentes à Junta Autónoma de Estradas e cuja área é de 18.361^m2,50.

O «Diário do Governo» n.º 260, 2.ª série, de 7 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 8^m2,78 situado entre os quilómetros 57,077.55 e 57,089.90 da linha férrea de Fimalicão, declarado sobrance pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 244, 2.ª série, de 18 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro pertencente à firma J. Carvalho & Irmão, Limitada, e cuja área é de 12^m2,28.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Alma cigana».
OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «Sherlock-Holmes em Washington».
COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de circo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Publicações recebidas

RELATÓRIOS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Encontra-se publicado o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e relativos ao exercício de 1944, os quais foram presentes à Assembleia Geral ordinária dos Accionistas, convocada em 28 de Junho do ano corrente, afim de apreciar as respectivas Contas e Conclusões nos mesmos contidas.

Principia o Relatório por lamentar «a perda da preciosa colaboração do Engenheiro Augusto Canela de Abreu», por haver sido nomeado para o alto cargo, até agora exercido com tão abalitada proficiência, de Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Não escondem os relatores, nas considerações que antecedem as Contas, a situação criada à Companhia pelo aumento dos encargos, devido ao «acréscimo apreciável dos preços das matérias primas», de combustíveis principalmente.

Não são optimistas, embora possamos esperar que não venham a ser pessimistas no próximo Relatório, pois a guerra acabou e a situação deve, talvez, modificar-se. No entanto, ainda não é lícito alimentar exageradas esperanças...

Como medida de prudência, os gerentes da Companhia decidiram «manter o critério seguido em anos anteriores quanto à remuneração do capital accionista».

As receitas da exploração em 1944 somam, reduzidos os impostos e reembolsos, 33.157.807\$70; as despesas atingiram o montante de 25.019.250\$85.

Comparando estes totais com os seus paralelos de 1943, que foram 24.693.316\$90 e 19.360.717\$05, respectivamente de receitas e despesas, observa-se uma diferença para mais, em ambas, de 8.464.490\$80, nas receitas, e de 5.658.533\$80, nas despesas, em relação ao ano anterior.

Da quantia de 8.138.556\$85, excedente das receitas sobre as despesas de exploração, foi retirada uma provisão para o Serviço das Obrigações e para os trabalhos do 1.º Estabelecimento (especialmente Via e Pontes) na importância de 7.408.262\$77.

Com a ponte de Côa, cujo custo será superior a 9 mil contos, e a qual deve estar concluída em 1946, gastaram-se já 2.671.463\$65.

Encontramos, no activo do balanço, sob a rubrica «Abastecimentos», a verba de 7.831.839\$35, o que representa um aumento de 1.545 contos em

relação a 1943, em virtude da carestia dos materiais.

Empregou-se a quantia de 1.102.441\$65 em balstragem, construção de casas, de dormitórios para agentes, cais, tomas de água, etc..

Como se sabe, o Governo aprovou o projecto de alteração dos Estatutos da Companhia, condicionando o facto à prévia liquidação dos encargos em dívida — juros das obrigações de 1.º grau e amortização, em atraso, das obrigações do 1.º e 2.º graus — ao que já procedeu a Companhia, que também ordenou o pagamento dos cupões das obrigações existentes em Portugal. O pagamento das obrigações existentes no estrangeiro — diz o Relatório — será anunciado, em Paris e em Londres, logo que se normalizem as comunicações e seja permitida a indispensável transferência de fundos.

O documento que vimos apreciando encerra as respectivas considerações que antecedem as Contas nos seguintes termos:

«Estas medidas anunciam, por um lado, a regularização da situação perante os seus crédores, e, por outro, a nacionalização da Companhia. Êste resultado, de larga projecção na vida desta entidade, não tem menor significado na política de valorização da indústria ferroviária nacional».

Companhia de Seguros Comércio e Indústria

Recebemos o Relatório da Administração desta importante Companhia de Seguros, referente a 1944 e ao 37.º ano de exercício da sua actividade.

A posição da Companhia «Comércio e Indústria» é das mais firmes da nossa praça. A receita processada proveniente da exploração dos seus diferentes ramos foi de 37.231.932\$61. Desde a sua fundação até ao encerramento do último exercício a importância das indemnizações pagas por esta Companhia atingiu a cifra de esc. 122.518.279\$27,5. Para o Dividendo de 1944 foi destinada aos accionistas a quantia de 1.000.000\$00.

Imprensa

«O SETUBALENSE»

Reparceu no dia 1 de Dezembro *O Setubalense*, antigo diário informativo e defensor dos interesses do distrito de Setúbal, que passou a publicar-se às 2.ª, 4.ª e sábados.

Setúbal está, pois, de parabens, com o reaparecimento do seu antigo jornal.

Os nossos desejos de longa vida.



Para interiores

**UMA TINTA A ÓLEO, FOSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO**

Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superfícies, é lavável, isento de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendado para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

Com esta tinta obtém-se os mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL

VALENTINE

SOC GILLCAR, LTDA
Rua Nova do Almada, 81, 2.^o
Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

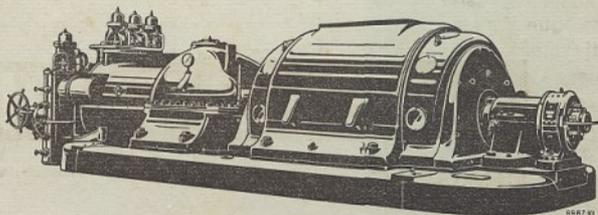
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I Ç A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal



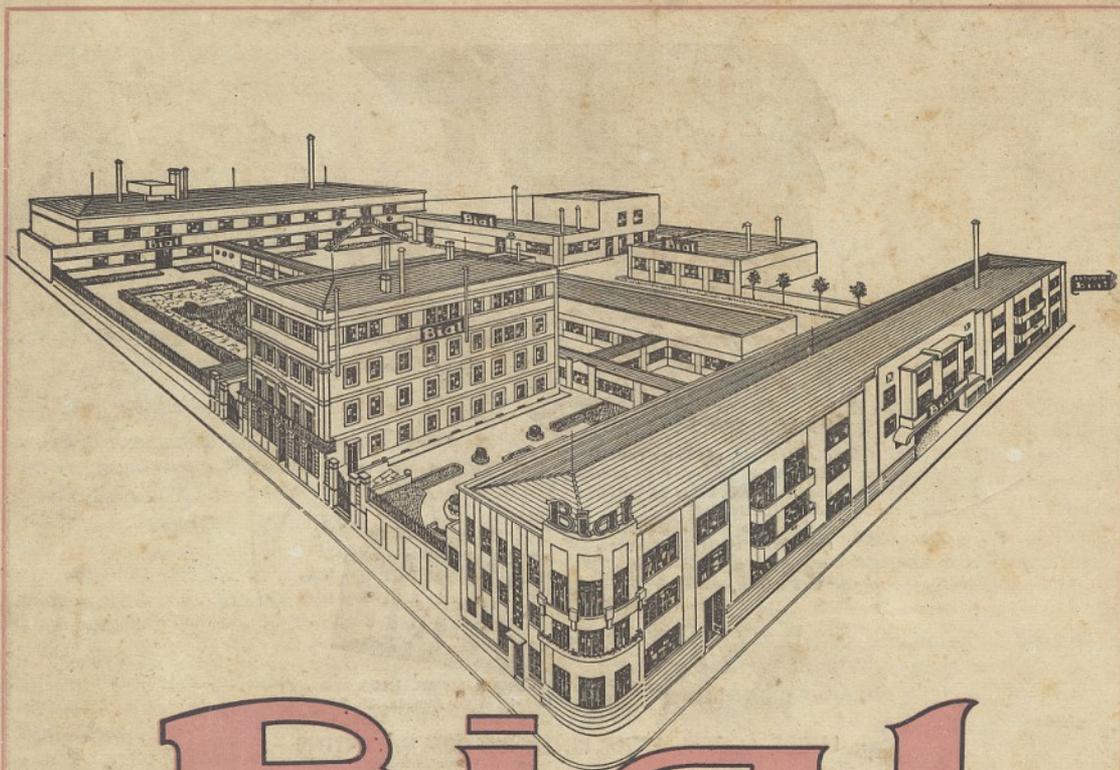
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.^o, Dt.^o — Pôrto



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE