

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liége, 1906;
Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

| | |
|---|--------|
| PORtUGAL (semestre) | 30\$00 |
| ESTRANGEIRO (ano) £ | 1.00 |
| FRANÇA (ano) francos. | 100 |
| ÁFRICA (ano) | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (trimestre) | 10\$00 |
| NÚMERO AVULSO. | 3\$00 |
| NÚMEROS ATRAZADOS | 5\$00 |

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

João de Deus. — Ensino e Educação, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Acabaram as férias, vão reabrir as escolas, por R. DE B. — Figuras de sempre, por FAUSTO GONÇALVES. — O «Mestre-Escola», por HENRIQUE PIRES MONTEIRO. — Amor aos livros, pelo CONDE DE SABUGOSA. — A leitura e a escrita, por JOÃO DE BARROS. — Ler, por TOMAZ RIBEIRO. — Livros novos. — Crise que se agrava, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Antigas e modernas carroagens de Caminhos de Ferro, Trad. de HENRIQUE DA SILVA PINTO. — O grande Gutenberg, por CUNHA CORRÊA JÚNIOR. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Auto-Mecânica de Portugal. — A Terra é pequena para a ambição do Homem!, por REBELO DE BETTENCOURT. — Portugal Turístico. — Parte oficial.—Publicidade

Ensino e Educação

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

O CUPA-SE hoje largamente a *Gazeta* de estabelecimentos escolares, mostrando assim o interesse que lhe merece a cultura intelectual e a difusão larga da instrução.

O Estado Novo, solícito em promovê-la, imprimiu aos seus esforços o carácter devido, dando o nome de Ministério da Educação Nacional ao que antes se chamava da Instrução Pública.

Proclamou assim que não basta instruir; é preciso, acima de tudo, educar. Cultivar a inteligência, ministrarlhe os conhecimentos gerais e profissionais é missão que o Estado deve cumprir, auxiliando a instituição familiar e suprindo as suas deficiências. Educar, isto é, formar o carácter, orientar a consciência, fortalecer a vontade na prática do bem, incutir nas almas a noção do dever e encaminhá-las à prática das obrigações para com Deus, para com os outros e para consigo mesmo, é assegurar à Pátria a existência de bons cidadãos.

Infelizmente nas nossas escolas, salvo honrosas exceções, apenas se pensava na cultura da inteligência e quantas vezes era esta

deformada pela imperfeição dos programas e dos métodos de ensino, sobrecarregando a memória com estudos supérfluos e atrofiando a inteligência, incapaz do esforço próprio e sem espírito de investigação!

A escola primária deve ser, mais que nenhuma outra, sóbria nas matérias que ensina, reduzidas aos indispensáveis conhecimentos elementares. Incumbe-lhe acima de tudo a educação moral e religiosa que esclareça e fortaleça as consciências, tornando-as rectas, com o culto da probidade, da verdade e da justiça. Deve afervorar o sentimento patriótico, tornando-o consciente, o espírito de sacrifício que é a lei suprema da moral social.

Vêm depois as escolas médias e superiores, destinadas a preparar homens cultos e competentes para o exercício das profissões liberais e nas quais se recruta um escol de competências e autoridades sociais.

O ensino técnico e profissional deve ser objecto de especiais desvelos. Agricultura, comércio, indústria, nos seus diversos ramos, precisam de um estado maior e

menor de técnicos dotados de instrução prática, susceptíveis de fazer progredir o ramo de actividade a que se consagram.

Bastante se tem feito entre nós para desenvolver e aperfeiçoar o ensino técnico nos seus diversos graus e especialidades. Muito há porém que fazer ainda para que as escolas sejam viveiros de verdadeiras capacidades práticas.

* * *

Não se esquece a *Gazeta* do seu campo especial de acção. É uma publicação ferroviária e por isso sem se desinteressar dos problemas gerais, não pode esquecer nem menosprezar a importância da instrução profissional nos diversos serviços de caminhos de ferro e em todos os graus da hierarquia de cada um, do mais ínfimo ao mais elevado grau.

As nossas empresas ferroviárias, com a C. P. à frente, não descuram o dever de promover e difundir essa instrução no pessoal de todos os serviços: via, movimento, tração e oficinas.

O agente que recebe a instrução adequada às suas funções e se não limita à prática maquinal para bem as desempenhar, sabe o que faz e

razão de ser do que faz, conhece razoadamente as particularidades do material com que lida, o modo de bem desempenhar o seu serviço.

Por isso todos os esforços que se façam para aumentar o cabedal de conhecimentos técnicos de carácter prático no pessoal, são largamente compensados pelos esforços obtidos.

A par desse ensino profissional não deve ser descurada a educação moral, igualmente necessária para assegurar o espírito de sacrifício e de disciplina, a dedicação ao serviço, desempenhado com escrupulosa atenção, a consciência de solidariedade dos serviços da necessidade da acção coordenada para garantir a segurança e a perfeição.

É por isso que no momento em que a *Gazeta* se ocupa com interesse dos colégios e institutos em que se forma a juventude destinada às chamadas profissões liberais e da qual há de sair por notável selecção o escol dos dirigentes da vida nacional, vem a propósito encarecer o alto valor do ensino profissional elementar e médio, mormente nesse complexo organismo que se chama o caminho de ferro, a exploração ferroviária, factor primacial da vida social e económica da Nação.



Acabaram as férias, vão reabrir as escolas

Dentro de poucos dias reabrem em todo o país as aulas dos nossos estabelecimentos de ensino, oficiais e particulares.

De novo, a certas horas, as ruas da capital vão ter a alegria e o movimento da mocidade escolar — de todos aqueles que vão ser os homens e as mulheres de amanhã.

Cada aula que se abre — é uma janela que se pratica sobre a vastidão do mundo material e moral. Estudar é ter o Universo na mão.

Neste momento em que mais do que nunca sentimos nós todos o orgulho de ter nascido portugueses, a reabertura das aulas oferece-nos ensejo para uma série de comentários e considerações que vamos registar.

Já passou, felizmente, aquele tempo em que pouco ou quase nada se exigia do professor, em especial do professor primário. Nas aulas primárias ensinava-se a ler e a contar; nas aulas secundárias e universitárias aprendiam-se muitas coisas. Foi o tempo dos bachareis, dos Acácios, de toda essa fauna grotesca, cujos perfis se conservam ainda flagrantes de vida em certas páginas de Eça de Queiroz, de Ramalho Ortigão e de Fialho de Almeida. Os que se salvaram foram poucos. Os que souberam protestar — não foram em número suficiente. E certos políticos — mesmo aqueles que, na sua época, conseguiram maior notoriedade, preocuparam-se mais, uns com o seu engrandecimento pessoal, outros com a sua vaidade literária. E foi por isso que os partidos tinham sempre à sua frente os maiores improvisadores de discursos.

Diversos acontecimentos, nacionais e internacionais, chamaram-nos, a tempo, para as realidades do nosso tempo e, sobretudo, para as realidades supremas do país. Nós não somos, para nossa glória, apenas uma imagem do passado, somos, também, uma realidade, e das mais vivas, do presente. As tradições de ontem temos de juntar as tradições de hoje. Sim, impende-nos o dever de acrescentar a herança que recebemos de nossos maiores. Não podemos, portanto, de modo algum, permanecer imóveis perante as realidades que o próprio futuro nos vai exigindo.

Como portugueses, não somos sómente um povo peninsular. Somos também da Europa; em todo o solo do globo penetraram bem fundo as raízes e o espírito da nossa nacionalidade excepcional; a civilização contemporânea é também filha de Portugal, pois que, com os descobrimentos marítimos levados a cabo pelos nossos navegadores, não só revolucionámos o comércio europeu, como contribuimos também para a formação das modernas nacionalidades das Américas. A Espanha, a quem cabe igualmente uma quota parte na glória e no êxito das viagens de descubrimento, comnosco é que aprendeu a arte náutica. E o maior navegador que ela teve ao seu serviço — Fernão de Magalhães — era português.

O nosso nacionalismo tem a caracterizá-lo o seu espírito universalista. Razão teve aquele que afirmou que um bom português não só pertencia exclusivamente a

Portugal, mas era também cidadão de todo o mundo.

O mundo deve-nos muito. E dessa dívida — de idéias generosas, de expansão comercial, de alargamento de horizontes e formação de nacionalidades — devemos ter o maior, o mais justificado orgulho. É preciso pôr de parte e para sempre a velha e falsa imagem literária de que devemos as nossas glórias à circunstância de termos sido um povo de aventureiros. Não. As nossas viagens marítimas não foram um produto de aventura, mas o resultado de uma longa preparação científica. E preciso, portanto, não confundir saber e coragem com ignorância e aventura. Se, com efeito, da tripulação das nossas caravelas faziam parte alguns aventureiros, como fidalgos arruinhados e homens sem ofício, êsses homens são, todavia, dignos de reabilitação e de respeito pela sua memória, porque nos trabalhos do mar, nos sacrifícios a que não se eximiram e com que quizeram dignificar a sua existência — êles deixaram de ser simples aventureiros — para serem homens.

Sem ciência um país não pode progredir. Sem ideal a ciência é uma coisa vazia e sem finalidade.

Quando os portugueses operaram os seus mais portentosos milagres — esta pequena casa lusitana compunha-se de pouco mais de um milhão de habitantes. Eramos, então, uma das mais pequenas nações do mundo conhecido. Foi a nossa ciência que nos tornou grandes, foi o nosso ideal humano e cristão que nos deu a força e a coragem para dominar o Mundo. Hoje, na

metrópole, somos já quase sete milhões. E com os portugueses que vivem nas nossas ilhas e nas nossas províncias ultramarinas vamos a caminho dos vinte milhões. Esse aumento é uma prova da nossa vitalidade.

As aulas vão reabrir. Os homens e as mulheres de amanhã, que vão freqüentar as escolas — não querem apenas aprender a ler e escrever; não desejam sómente preparar-se para, daqui a anos, conquistar um diploma e obter um emprêgo, ambicionam, acima de tudo, adquirir toda aquela bagagem necessária para servir os interesses da Nação e engrandecê-la. São nobres a profissão e a missão do professor. A elas cabe — ainda mais do que aos próprios pais — a tarefa de formar cidadãos e caracteres. Os professores são, na verdade, escultores de almas.

Nas escolas vai-se aprender a ser homens, a ser portugueses, a admirar, no conhecimento da nossa história, as virtudes excepcionais da nossa terra. Recebemos uma Tradição. Nenhum outro povo nos excede nas glórias do Passado. Para sermos dignos dessa Tradição e desse Passado, temos que criar também a nossa Tradição, temos que compreender e servir as realidades presentes para que os homens do futuro não venham a dizer que fomos um povo imóvel.

Vão reabrir as aulas. Em cada coração dos rapazes e das raparigas vai palpitar, com orgulho, iluminada de sol, a imagem querida da Pátria, desta Pátria imortal, que Camões celebrou e que os nossos navegadores prolongaram. — R. de B.



LISBOA — Escola Politécnica

FIGURAS DE SEMPRE

João de Deus

A vida do grande poeta-educador, autor da "Cartilha Maternal"

Por FAUSTO GONÇALVES

Estudante e bacharel

João de Deus, tendo começado a estudar latim na sua terra natal, S. Bartolomeu de Messines, em 1849, entrou no seminário episcopal de Coimbra, concluindo os preparatórios, afim de se matricular na Faculdade de Direito da Universidade. O seu temperamento de poeta a breve trecho se revelou, causando a admiração dos condiscípulos e conquistando, também, as melhores amizades pelo seu belo carácter.

A sua passagem por Coimbra foi cheia de peripécias, filhas do seu temperamento um tanto boémio e de circunstâncias de ordem material, não conseguindo tirar o curso com a *distinção* de outros bachareis menos inteligentes, mas mais aplicados, que não perdiam uma lição. No ano de 1850-1851, não freqüentou a Universidade, não saiu da sua terra, só voltando a Coimbra em 1851-1852; enquanto esteve em Messines dedicou-se à poesia, escrevendo algumas das suas belas composições. Conseguiu tirar de seguida o segundo e terceiro anos (1851-1852), mas tendo-se matriculado no quarto ano (1853-1854), não o concluiu, perdendo-o por faltas, matriculando-se em 1854-1855, pela segunda vez no quarto ano jurídico. Obtido o grau de bacharel, só se matriculou no quinto ano, em 1858-1859, conseguindo então formar-se.

A morte duma senhora que o poeta

muito estimava, parece ter tido uma forte influência na sua feição lírica, tendo composto por essa época algumas das suas melhores poesias.

Poeta, jornalista e deputado

Concluída a formatura, João de Deus deixou-se ficar até 1862, em Coimbra, onde passou dez anos da sua vida, despreocupado do futuro, rindo, poetando, desenhando e tocando guitarra. Naquele ano partiu, e, segundo um seu contemporâneo, sem recursos, não levando no bolso mais que a sua carta de bacharel, que ele não se esforçara por obter. Chegando a Beja obteve o lugar de redactor do jornal «O Bejense», onde se conservou até 1864, deixando nas suas páginas, desseminado o seu talento poético e literário.

Enquanto esteve em Coimbra, depois da sua formatura, os amigos do poeta escreviam os versos que ele ditava, e faziam publicá-los nos jornais literários: «Estreia Literária», «Atheneu», «Instituto», etc., que se publicavam naquela cidade. Muitas das suas poesias apareceram também em «Prelúdios Literários», «Phósforo», «Académico», «Renascença», «Tira Teimas», «Herculano», etc. Só em 1868 é que apareceram reunidos em volume sob o título de «Flores do Campo», os seus versos duma grande harmonia e correção, aliadas a um forte

vigor e profundo sentimento. Além de «Flores do Campo», apareceu o volume «Prosas» reúnindo os seus valiosos artigos.

Chegou a ser eleito deputado por Silves, em 1869, mas a política como o bacharelato não lhe sorria, deixando-se eleger por condescendência para com pessoas amigas, mas raras vezes assistiu às sessões parlamentares.

A «Cartilha Maternal», poderosa alavanca contra o analfabetismo

João de Deus por essa época atravessava um dos períodos mais difíceis da sua vida, sofrendo grandes privações. Um dia abandonou a roda de amigos e conhecidos com quem mais privava, porque tendo casado, entregou-se por completo à família. Mas esta não o absorveu inteiramente, ou talvez mesmo fosse a origem da nova feição que o poeta ia tomar, e que fez juntar à sua glória de poeta insigne, a glória de educador incomparável da infância. Porque se João de Deus foi grande pelas suas poesias dum alto valor lírico, foi igualmente grande, tornou-se mesmo um gigante, pela sua «Cartilha Maternal», a poderosa alavanca que punha à disposição do seu país, afim de acabar com o analfabetismo.

Foi nesse novo ambiente, o lar que recentemente constituira, que João de Deus compoz a sua obra, que foi apreciada por Alexandre Herculano como um «livro útilíssimo», e que o parlamento, em 1888, por proposta do deputado Augusto Ribeiro, declarou como método nacional, ao mesmo tempo que autorizava o governo a criar um lugar de comissário geral do novo método, com a pensão anual de novecentos mil réis, devendo o lugar ser ocupado pelo poeta-educador. O pensamento de João de Deus estava pôsto nas crianças, e a fama da sua «Cartilha Maternal» chegara aos recônditos do país, sôfrego de instrução. De tôdas as partes acorriam os pedidos da sua aplicação, fundavam-se escolas para êsse efeito, os apóstolos do novo método surgiram de todos os lados, as Câmaras Municipais enviavam a Lisboa os seus pro-

fessores, afim de tomarem conhecimento do método e poderem ensiná-lo, aplaudia-se com entusiasmo o impulso que ia ser dado à instrução popular, e as Côrtes reclamavam a atenção do governo para o que se estava passando.

Uma grandiosa glorificação

Concretizando o entusiasmo e a gratidão do país, a mocidade das escolas portuguesas organizou uma apoteótica manifestação de homenagem a João de Deus, a qual ficou gravada no espírito e no coração de quantos tiveram a felicidade de tomar parte nela ou de assistirem aos actos festivos da grandiosa glorificação, em que os rapazes das escolas puzeram todo o calor da sua alma juvenil.

No dia 8 de Março de 1895, aniversário do nascimento do poeta, um cortejo imponente, em que se incorporaram os estudantes das escolas superiores e inferiores de Lisboa, os da Universidade de Coimbra e os das escolas superiores do Pôrto, Santarém, Braga, Lamego, Portalegre e doutras capitais de distrito, erguendo bem alto os respectivos estandartes e fazendo-se ouvir no percurso as tunas académicas de Coimbra e do Pôrto, dirigiu-se a casa do poeta afim de o saúdar. No dia 9 organizaram novo cortejo e, em frente da residência de João de Deus, as manifestações atingiram o delírio, havendo entusiásticos discursos e tocando as tunas alegres trechos de música. À noite, realizou-se um brilhante sarau no Teatro de D. Maria II, assistindo o rei, ministros e outras pessoas de elevada posição social. À saída, os estudantes arrançando das suas capas, num entusiasmo frenético, estenderam-nas no chão para que o poeta passasse por cima; desatrelaram os cavalos da carruagem que devia conduzi-lo a casa, e êles mesmos a puxaram em grande número, cheios de entusiasmo, por uma comprida corda.

A morte do poeta e a última homenagem do Povo

João de Deus realizou uma obra poética e literária muito valiosa, que o impoz como

um dos melhores poetas líricos. A despreocupação do seu temperamento de artista dispersou-a ele pelos mais diversos jornais da época, tornando-se trabalhosa a sua reunião nos volumes já aparecidos, facto para que muito concorreram os melhores amigos e admiradores do poeta, pois lhes doía ver assim dispersa, difícil de avaliar-se no seu todo, uma obra pujante de talento e sentimentos poéticos.

Um dos primeiros, senão o primeiro que lançou a ideia dessa publicação, foi Antero de Quental, um estranho temperamento de poeta, autor de uma obra poética que é um primor de arte e de sentimento. São de João de Deus êstes belos versos que se lêem no túmulo do grande Antero, no cemitério de Ponta Delgada:

*Aqui jaz pó, eu não; eu sou quem fui
— Raio animado dessa luz celeste,
À qual a Morte as almas restitui,
Restituindo à terra o pó que as veste.*

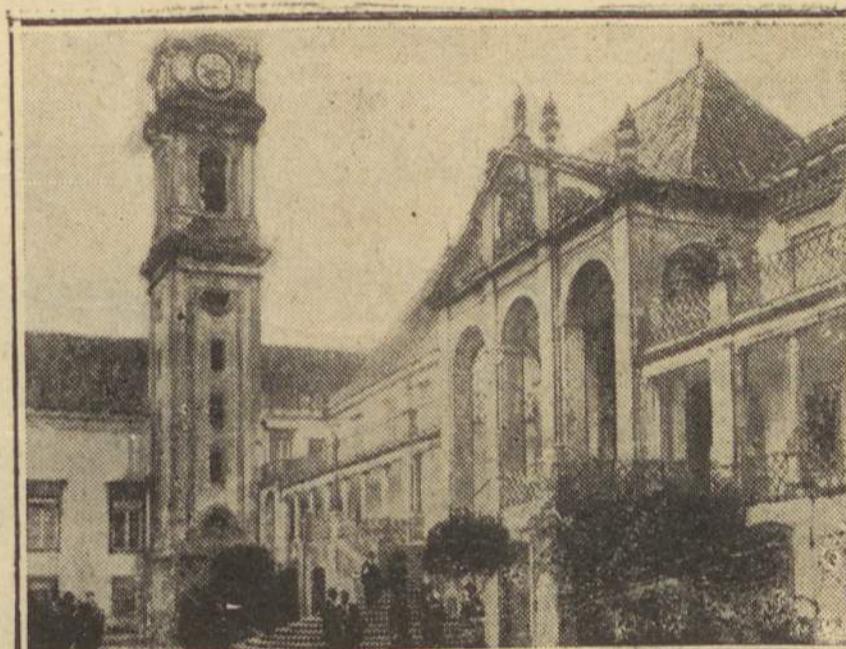
João de Deus nasceu a 8 de Março de 1830 e faleceu a 11 de Janeiro de 1896. O seu funeral constituiu uma das mais imponentes e sinceras manifestações do sentimento popular, derradeira e grata home-

nagem do povo, que, se não ignorava o educador que compuzera a «Cartilha Maternal» para que os seus filhos aprendessem mais facilmente a ler, também não desconhecia o autor do pequeno mimo poético, que diz assim:

*Era já noite cerrada,
Diz o filho: — Ó minha mãe,
Debaixo daquela arcada
Passava-se a noite bem.*

O método de João de Deus teve os seus detractores, estabelecendo-se polémicas em que o poeta mostrou também as suas faculdades de polemista. Da acção dos detractores nada existe; desapareceu com êles nas respectivas sepulturas, porém a «Cartilha Maternal» ficou, embora do seu autor só reste a memória que não morre na alma do povo, porque como muito bem disse Guerra Junqueiro, referindo-se ao «Campo de Flores»: «Campo de estrélas, jardim sideral, lírio de luz inocente, a que mil milhões de anos não roubarão uma pétala», a «Cartilha Maternal» é um raio de luz que não se extingue.

O panteon dos Jerónimos, em Belém, guarda os restos mortais de tão glorioso filho de S. Bartolomeu de Messines.



COIMBRA — Recinto da Universidade

TRECHOS SELECTOS

O «Mestre-Escola»

«Mestre-Escola» é a denominação honrosa, que o Povo dá ao professor de instrução primária. Missão nobre é a do «Mestre-Escola». Não é o funcionário, que mecânicamente cumpre os seus deveres. O «Mestre-Escola» é um cérebro, que procura instruir e é, muito principalmente, um coração que procura educar. Pensa e estuda constantemente o temperamento, as qualidades e os defeitos dos seus alunos, que estimará como filhos; sente as alegrias dêsses corações pequenos, que lhe são confiados, sofre com as amarguras que afligem êsses entes em formação. Essas crianças são os homens do futuro e o bem, que em seus espíritos se incutir e cimentar, constituírá as virtudes cívicas, que os tornam elementos de valor no ressurgimento da Pátria Portuguesa. São as qualidades de carácter que robustecem uma Nacionalidade. Carácter na acepção grande de energia, de força de vontade, de perseverança para seguir sempre o caminho da Honra e do Dever. São as crises de carácter, as atrofias morais que matam as nacionalidades. As qualidades atávicas do Povo Português são excelentes e a missão bela do «Mestre-Escola» é manter no espírito das crianças essas virtudes, que circunstâncias accidentais poderiam empalidecer.

Henrique Pires Monteiro
«A Mocidade e o dever Militar»

Amor aos livros

O Livro! A paixão por êsse objecto que na sua essência se compõe apenas de lâminas, de rolos ou de algumas folhas, em cuja superfície são traçados, pintados ou impressos alguns caracteres, simbólicos ou alfabéticos, sendo tudo envolvido numa capa ou «capsa», que varia segundo a época, o gosto e a fortuna do seu possuidor, essa paixão é uma das que mais fundas raízes tem no ânimo das gentes cultas, e que apresenta formas mais diversas.

Bibliógrafos, bibliófilos, bibliomaniacos, bibliolatras, bibliotáfios, e até mesmo (pois também existe a paixão do ódio) biblioclastas e bibliófogos, são tantos amorosos do livro, da sua essência ou da sua forma externa.

Que poderoso é o atractivo que exerce no ânimo do amador de livros a edição estimada, o exemplar raro, a encadernação de luxo!

Conde de Sabugosa

A leitura e a escrita

Sem a leitura e sem a escrita o homem fica incompleto; pois que, no dizer dum conhecido educador, a leitura e a escrita são o nosso sexto sentido.

João de Barros

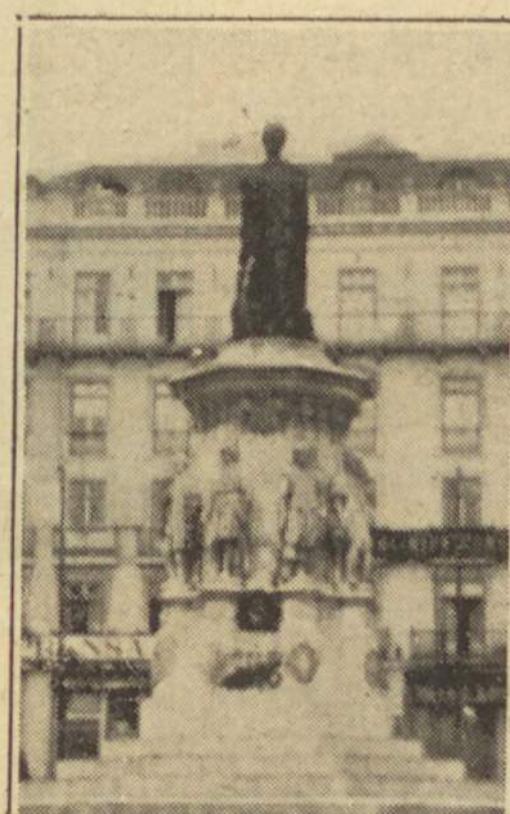
Ler

Ler!... — ouviste, mocidade?
Oh! vêde bem se escutais!
— Ler — é o verbo e a trindade
Da Bíblia da Humanidade:
Três letras só, nada mais!

— Ler — a palavra é pequena
Como vós sois, e já vi,
Em manhã límpida e amena,
Do orvalho pérola serena
Conter o universo em si.

— Ler — é cântico de aurora,
É chave, conselho e luz;
Fé que vê; temor que adora
Não diz: pára! — revigora;
Nem: pára! ensina e conduz!

Tomaz Ribeiro



Monumento ao autor de «Os Lusíadas»

École Française de Lisbonne

25-PATIO DO TIJOLO—TELEF. 20209

Établissement officiel sous le patronage du Gouvernement français

Director: M. FREDERIC POURVERELLE



FACHADA DA ÉCOLE FRANÇAISE DE LISBONNE

Jardin d'Enfants—Ensino Primário e Secundário Francês
e Português—Curso nocturno prático de francês para adultos

Parents réfugiés au Portugal, confiez nous vos
enfants nous étudions tous les cas particuliers

AS MATRÍCULAS ESTÃO ABERTAS
AS AULAS ABREM A 1 DE OUTUBRO

Instituto Feminino Português

AVENIDA ELIAS GARCIA, 13 — Telef. 4 8866

EXCLUSIVAMENTE PARA MENINAS

Resultados dos exames no ano de 1939 — 100 % de aprovações em todas as escolas e liceus do País



Resultados dos exames no ano de 1940 — 100 % de aprovações em instrução primária e 99 % nos exames liceais

Instrução Primária—Exames de Admissão aos Liceus—Curso dos Liceus—Cursos práticos—Ginástica Médica e Médica-Pedagógica—Lavores—Piano—História de Arte—Pintura—Escultura

Abertura dum Parque Infantil
Ótimos laboratórios

Sala de Lavores

DIRECÇÃO } Dr.ª Joaquina Gomes Passos
 } Dr. Vergílio Artur Passos

AUTO-CARRO PRIVATIVO DO COLÉGIO

Colégio Instituto Secundário

FUNDADO EM 1904

EXTERNATO APROVADO OFICIALMENTE

INSTRUÇÃO PRIMÁRIA—ADMISSÃO AO LICEU

CURSO DOS LICEUS—CURSO COMERCIAL

ADMISSÃO ÁS FACULDADES —



TRABALHOS DE LABORATÓRIO
SALAS DE ESTUDO
(EXPLICAÇÕES)



Direcção de JOSÉ INÁCIO PINTO RODRIGUES

Travessa da Queimada, 23-1.^o

(Junto ao Largo de S. Roque)

LISBOA

TELEFONE 21608

INSTITUTO LUSITANO

Um modelar estabelecimento de ensino que dedica à maior atenção à cultura científica e literária dos seus alunos bem como à sua educação moral e física

GOZANDO duma situação privilegiada, o grande colégio *Instituto Lusitano*, considerado o melhor de Lisboa em instalações, mantendo sempre inalteráveis as suas brilhantes tradições, conquistou um lugar de eleição entre os estabelecimentos de ensino de primeira ordem na capital.

As suas instalações, amplas, confortáveis, higiénicas, dotadas com todos os requisitos, estão situadas em dois óptimos edifícios separados: o do sexo masculino, na Avenida Grão Vaseo, 56 (Palácio Feiteira) junto ao Parque Silva Pôrto; e o do sexo feminino, na Estrada de Benfica, 765, (Quinta do Tojalinho).

O colégio *Instituto Lusitano* é um estabelecimento de ensino que oferece a enorme vantagem de poder ser considerado colégio de campo, tal é a sua admirável situação. Ótimos ares de campo, muito luz, maravilhosas païsagens — condições indispensáveis ao desenvolvimento e à saúde das crianças.

Os seus grandes parques, jardins e amplos recreios têm em frente vastíssimos campos, o que garante uma circulação perfeita de sol e ar.

Todos os dormitórios destinados ao internato dêste colégio são instalados em salas de cubagem igual ou superior à exigida na lei escolar, com ventilação e luz natural magnífica. Os balneários e o amplo ginásio satisfazem a todos os requisitos e as salas de estudo, salas de jantar, os gabinetes, físico-química e laboratórios obedecem ao mesmo critério higiénico e pedagógico. Tem internato, semi-internato e externato.

Os cursos professados são os seguintes: Instrução pri-

mária, Secundária, Comercial e Admissão às Faculdades; para as meninas, além destes cursos, ministra lavores, pintura, canto, piano, rudimentos e ciências musicais, arte aplicada, etc.

Como se verifica, o Colégio *Instituto Lusitano*, que tem como directores duas figuras de altíssimo relevo no nosso meio pedagógico, a sr.^a D. Zulmira Ribeiro Moreira, professora diplomada pela Escola Normal de Lisboa, e o nosso amigo sr. José Pedro Moreira, professor diplomado pela Escola Normal de Lisboa e pela Direcção Geral de Instrução Secundária, inscrito em todos os liceus, nas escolas elementares e no Conservatório Nacional de Música, — é um estabelecimento de ensino destinado a educar indivíduos de ambos sexos, procurando formar neles os seres que àmanhã serão úteis à vida e à sociedade.

Plenamente integrado no pensamento que domina a educação da juventude, dá aos seus alunos uma educação que visa a nobilitar-lhes o carácter, a formar-lhes a vontade, tornando-os aptos para a vida.

O seu ambiente interno é um ambiente de amor, de confiança e de trabalho. Os seus professores, num convívio íntimo com os alunos, são para êstes os modeladores do seu espírito, aperfeiçoando aqui, corrigindo ali, orientando o ensino de forma a que o aluno se não sinta deprimido pela autoridade do mestre, mas sim guiado pelo carinho dum amigo. Os seus professores descem e irmanam o seu espírito com o do aluno, numa mesma comunhão de idéias, que é dócil, mas ao mesmo tempo forte e vigorosa, por quanto todos em conjunto servem o mesmo ideal — à busca da verdade científica. Procura ligar a ciência à vida, a observação e experiência à civilização. Dedica especial atenção ao problema da educação física dos alunos. Procura alcançar um desenvolvimento perfeito do corpo da criança, de forma a obter um conjunto belo e harmonioso. Não impõe a disciplina; cria-a. Estuda o que nos alunos é imperfeito e disforme, aperfeiçoando e corrigindo por forma a conseguir o homem ideal «que é aquele que dentro de uma actividade consciente sabe querer com firmeza e executar com segurança».

Que nenhum pai ou educador deixe de visitar o colégio *Instituto Lusitano*, cujo estabelecimento de ensino nobilita o País e rivaliza com os melhores do estrangeiro.

* * *

O *Instituto Lusitano* dispõe dum excelente auto-carro para transporte dos alunos externos, para os dois colégios.



SEXO FEMININO — Uma perspectiva do palacete Peyssoneau

Colégio de Oliveira Martins

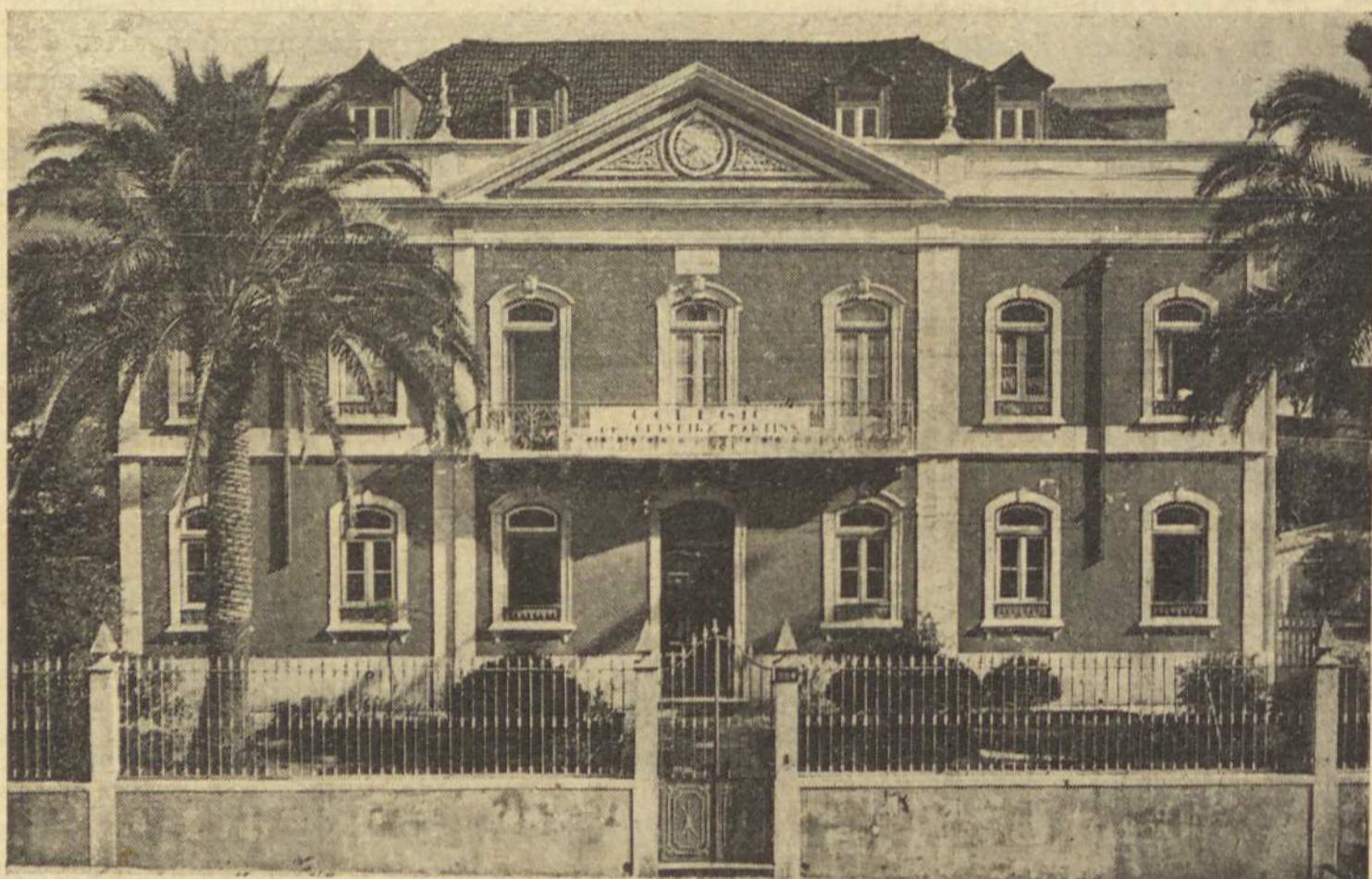
AMADORA

CLASSE INFANTIL, INSTRUÇÃO PRIMÁRIA, CURSOS GERAL E COMPLEMENTAR
DOS LICEUS, ADMISSÃO ÁS FACULDADES E CURSO ELEMENTAR DO COMÉRCIO

ESTE COLÉGIO IMPÕE-SE:

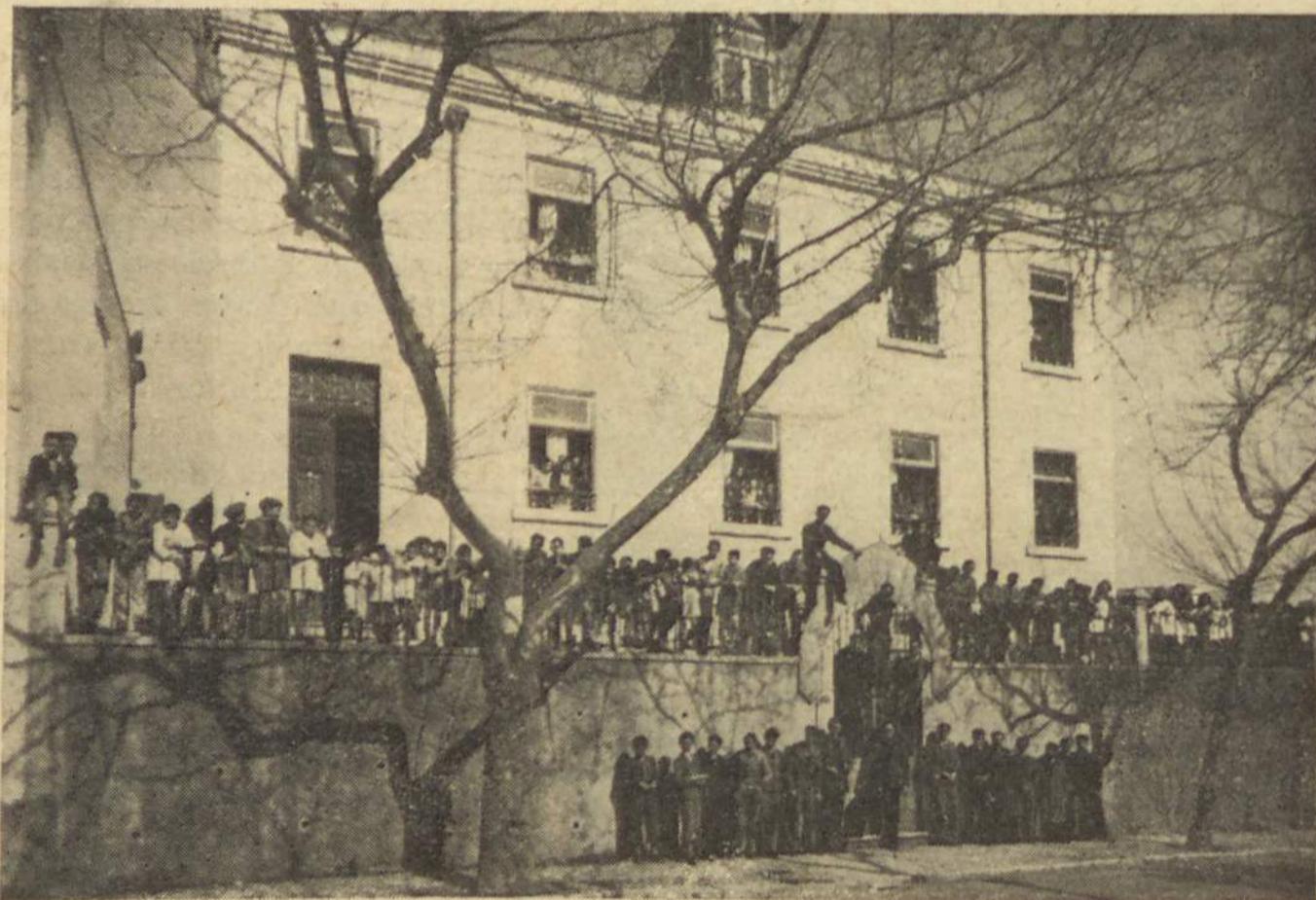
- pelas suas desafogadas instalações num grande edifício perfeitamente apropriado.
- pelo conscientioso ensino que ministra aos seus alunos, o que lhe conseguiu, no ano transacto, excelentes resultados finais.
- pelo seleccionado elenco de professores, todos devidamente *especializados* nas matérias que ensinam.
- pelo cuidado especial que lhe merecem a perfeita organização dos seus horários e o seu cumprimento rigoroso.
- pelo sistema de salas de estudo, assistidas por professores de Ciências e Letras, que muito contribui para que os seus alunos preparem devidamente as lições, e garante a perfeita fiscalização dos trabalhos e aproveitamento escolares.
- pela assistência contínua que a Direcção presta ao ensino e educação daqueles que lhe estão confiados.
- pela abundante, cuidada e sádia alimentação servida no seu pensionato.

Fachada principal
do edifício escolar



Colégio de ALMEIDA GARRETT

AVENIDA DE ANTÓNIO ENNES, 22 — TELEFONE N.º 84 — QUELUZ



Instituição Primária
Admissão aos Liceus
Curso dos Liceus
Curso Comercial
Curso do Conservatório
Música (piano e violino)
Ginástica
Lavores
Pintura
Arte aplicada, etc.

INSTITUTO DE EDUCAÇÃO E ARTE

"Paula Vicente"

UM ESTABELECIMENTO DE ENSINO COM
ÓPTIMAS INSTALAÇÕES A QUE PRESIDE
A MÁXIMA HIGIENE E O MAIOR CONFORTO

No ambiente saudável e higiénico da Avenida da República, 49, (Edifício Prémio Valmor) em Lisboa, está localizado o Instituto de Educação e Arte «Paula Vicente», estabelecimento de ensino particular que ocupa uma posição de destaque na capital.

Fundado por professores, que da sua probidade e competência deram já seguras provas, através de largos anos de exercícios nos magistérios, este colégio tem apenas um ideal: promover, por meio da ministração duma instrução e educação modelares, a valorização corporal e espiritual dos alunos que lhe forem confiados, contribuindo, deste modo, para o progressivo engrandecimento da Pátria.

Durante uma rápida visita que fizemos ao Instituto de Educação e Arte «Paula Vicente» tivemos ocasião de colher as mais gratas impressões. As salas novas, amplas, cheias de luz, com inúmeras e rasgadas janelas, estão providas do mais recente mobiliário e material didáctico, proporcionando aos seus educandos aquele bem-estar tão necessário a quem estuda. Este estabelecimento escolar, cujos processos de acção sempre foram e continuam a ser orientados pelo espírito atento de um meio nacionalista e colhem directrizes nas revelações constantes que a prática da educação apresenta a todos quantos a exercem como um sacerdócio e não como uma indústria — tem conseguido, pelos seus processos de ensino, recomendável moral, ambiente selecto e carinhoso sem deixar de ser inteiramente disciplinado, 100 % de aprovações. Sob o ponto de vista moral, sabe fortalecer bons costumes, criar interesse pela élite dos sentimentos, inculcar um culto apaixonado pela Pátria e pela Religião, avigorar a vontade dos alunos com motivos poderosos que os inclinem a praticar o Bem, reflectida e irresistivelmente.

A comprovação destas afirmações pode

ser facultada a quantos desejarem, através de informações directas dos pais e parentes dos respectivos alunos, cujos nomes lhes serão declinados, na secretaria do Instituto.

Eis os pontos fundamentais do programa do Instituto de Educação e Arte «Paula Vicente», que têm merecido as atenções de todos os chefes de família e encarregados de educação. O ensino abrange, além do ensino infantil (crianças dos 3 aos 7 anos), instrução primária e admissão aos liceus, cursos especiais para meninas; curso liceal; cursos nocturnos destinados a estudantes universitários, funcionalismo público, empregados comerciais, cursos especiais de línguas (português, francês, inglês, espanhol, italiano, latim e alemão, etc., etc.). O ensino infantil é ministrado em verdadeiros jardins-escolas providos de mobiliário e material didáctico e de todos os atractivos para as crianças.

O Instituto de Educação e Arte «Paula Vicente» que tem a dirigi-lo, além da sr.^a dr.^a Tília Drummond, a sr.^a dr.^a Maria Bela Tello, figura de altíssimo relevo no nosso meio pedagógico e intelectual, é, portanto, uma escola que se recomenda, encontrando-se situada dentro da capital, numa linda avenida, a poucos minutos do Rossio, mas que não sente nem o fumo das fábricas, que incomoda, nem o bulício da cidade que perturba e distrai.

Educação intelectual, física, moral, patriótica, religiosa e artística, tais são os fins deste Instituto que mantém uma atmosfera de confiança e conforto, onde o espírito da criança desabrocha serena e harmonicamente à luz bendita do Amor, da Verdade e do Bem.



Dr.^a Maria Bela Tello e Caires
Advogada e Professora

Colégio da Imaculada Conceição

PARA EDUCAÇÃO DE MENINAS

O fim do Colégio da Imaculada Conceição é a formação intelectual e moral das alunas por meio de sólida e prática instrução e por uma atenção especial à cultura e desenvolvimento das qualidades que elevam o carácter e formam o coração.

Com o ensino prático e teórico da religião cristã, as alunas cursam neste conhecido Colégio: a) Instrução Primária com programa oficial obrigado para todas; b) Instrução Secundária liceal seguida em rigor ou só aproximadamente, conforme o desejo das famílias e a disposição das crianças. Desde as primeiras classes, as alunas são obrigadas, segundo a idade, aos diferentes trabalhos manuais: costura, bordados, etc.. A educação artística é ministrada em cursos particulares de desenho, pintura, arte aplicada, visitas a monumentos artísticos, declamação e música; e em lições individuais de piano e outros instrumentos.

O Colégio da Imaculada Conceição tem internato, semi-internato e externato, e encontra-se situado na Rua da Junqueira, 94 a 104, em Lisboa.

Sendo um estabelecimento de ensino destinado exclusivamente à educação de meninas, é considerado um dos primeiros entre os primeiros e rivaliza, em preços, com as demais instituições de ensino particular de Lisboa e da província.

Colégio "Ninho de Crianças"

RUA DE ENTRE CAMPOS, 1 — LISBOA

O «Ninho de Crianças» tem por fim educar as criancinhas dos 3 aos 11 anos, instruindo-as pelos métodos modernos, os quais desenvolvendo-lhes com prudência e inteligência os sentidos, lhes proporcionam as mais interessantes distrações, obtendo-se a pouco e pouco os resultados mais satisfatórios tanto morais como físicos sem a menor fadiga para a criança. As pequenitas aprendem a ler brincando e brincando se vai desabrochando a sua inteligência e assim de dia por dia vão tomando mais interesse pelos seus recreativos estudos.

Com grande surpresa de seus pais e não menor alegria, as criancinhas conseguem adquirir em pouco tempo uma boa educação e uma instrução sólida e variada que será completada até à 4.ª classe.

JOÃO CEZAR, L. DA

ENCADERNAORES DOURADORES
CASA FUNDADA EM 1 DE JANEIRO DE 1901

Telefone 2 1541

Especialidade em livros para Escrituração Comercial—Pautados, riscados e impressos—Encadernações simples, de luxo e fantasia em obras literárias—Fazem-se caixas registadoras à francesa e em forma de livro—Envérmisam-se mapas—Fazem-se pastas para secretárias

Executamos todos os trabalhos de Encadernador e Dourador

RUA DO NORTE, 109 — LISBOA

COLÉGIO

Parisiense

PARA EDUCAÇÃO DE MENINAS

ABERTURA DAS AULAS EM 7 DE OUTUBRO

Rua de S. Sebastião da Pedreira, 22-30

Rua Martens Ferrão, 9-13

Telefone 4 4681 — LISBOA

Colégio Monteiro Torres

AUTORISADO POR ALVARÁ CONCEDIDO
POR SUA EX.^a O MINISTRO DA EDUCAÇÃO
NACIONAL POR DESPACHO DE 20 DE OU-
TUBRO DE 1937

AMBOS OS SEXOS

"

INSTRUÇÃO PRIMÁRIA

INFANTIL, 1.ª, 2.ª 3.ª e 4.ª Classes
ADMISSÃO AOS LICEUS
CANTO CORAL E GINÁSTICA

"

AVENIDA ELIAS GARCIA, 100, 1.º

— LISBOA —

*Hindergarten
und Grundschule
Jardim Infantil
e Instrução Primária
Luso-Alemão*

Colégio autorizado pelo MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

Directora: BERTA AUERBACH

Rua Castilho, 32, r/c. — LISBOA

(Junto à Rua Alexandre Herculano)

O KINDERGARTEN para crianças dos 3 aos 7 anos funciona todos os dias úteis das 9 às 13 horas.

O ensino é feito exclusivamente em alemão.

Este curso obedece, nas suas regras gerais, aos princípios de educação e instrução de Froebel-Montessori, procurando, por meio de jogos, ginástica, canto, trabalhos manuais, etc., desenvolver nas crianças o espírito de observação e de reflexão.

Além disto, tem ainda em vista criar e estimular o sentimento de camaradagem, incitando as crianças a encarar o trabalho com amor e alegria.

ENSINO PRIMÁRIO:

O Kindergarten tem anexo um curso de ensino primário Português-Alemão, ou só Português com a freqüência máxima de 14 crianças, funcionando a 1.^a e 2.^a classe das 9 às 13 horas; a 3.^a e 4.^a classe e a de admissão aos liceus das 9 às 14 horas.

Os seus programas obedecem aos planos estabelecidos pelas legislações portuguesa e alemã.

Os alunos do Curso Português-Alemão têm nos dois primeiros anos uma hora de português por dia e três horas de alemão; nos anos seguintes, terão duas horas de português e duas ou três de alemão.

Deste modo é possível, sem dispêndio de energia e tempo, habilitar as crianças para o exame de admissão aos liceus portugueses, para o exame de 4.^a classe ou para a sua entrada nos liceus alemãis,

COLEGIO ELIAS GARCIA

PAREDE (Costa do Sol)

**INTERNATO
E EXTERNATO**

Cursos:

PRIMÁRIO
LICEAL
COMERCIAL
CONSERVATÓRIO

Educação cristã
e nacionalista

PREÇOS
MUITO
MÓDICOS



Director: DR. JOÃO ANTUNES

Licenciado em Direito. Antigo Professor no Liceu, Escola Industrial. Ex-Inspector-chefe do Ensino Primário, etc.

COLÉGIO ELIAS GARCIA

Avenida Elias Garcia, 62

O mais antigo colégio das AVENIDAS NOVAS

Directora: Josefina de Castilho Antunes

como o demonstram os excelentes resultados obtidos nos anos anteriores.

A língua falada na escola é a alemã, excepto durante as aulas de português, dadas por professoras portuguesas de comprovada competência.

As aulas funcionam todos os dias úteis, das 9 às 13 ou 14 horas.

As férias e os dias feriados são os das escolas portuguesas.

No caso de os pais dos alunos não desejarem que seus filhos tomem parte nas aulas de português, poderão estes freqüentar o curso primário só de alemão, com aulas igualmente das 9 às 13 horas.

Para satisfazer o desejo que por ventura alguns pais possam ter, de que seus filhos recebam maior número de horas de ensino de português, far-se-á um curso, a preço muito reduzido, para os alunos que já estejam matriculados.

Este curso funcionará todos os dias, excepto aos Sábados, das 14,15 às 17,15 horas com uma freqüência máxima de 14 crianças.

Informação e matrícula todos os dias úteis das 11,30 às 13 e das 16 às 17 horas.

Escola de Pedro Nunes

Instituição Primária, Secundária, Superior.
Laboratórios e Salas de Estudos.



Preparação para exames de admissão às Faculdades e às Escolas do Magistério
EXAMES TRIMESTRAIS

Corpo docente seleccionado entre professores das Universidades
e antigos professores dos liceus, sob a direcção de



ADRIÃO CASTANHEIRA

Bacharel em Letras, antigo professor agregado dos Liceus
e professor de Ensino Técnico.



O único director que tem as condições exigidas para professor efectivo dos Liceus.



Rua Saraiva de Carvalho, 216

Telefone 42742

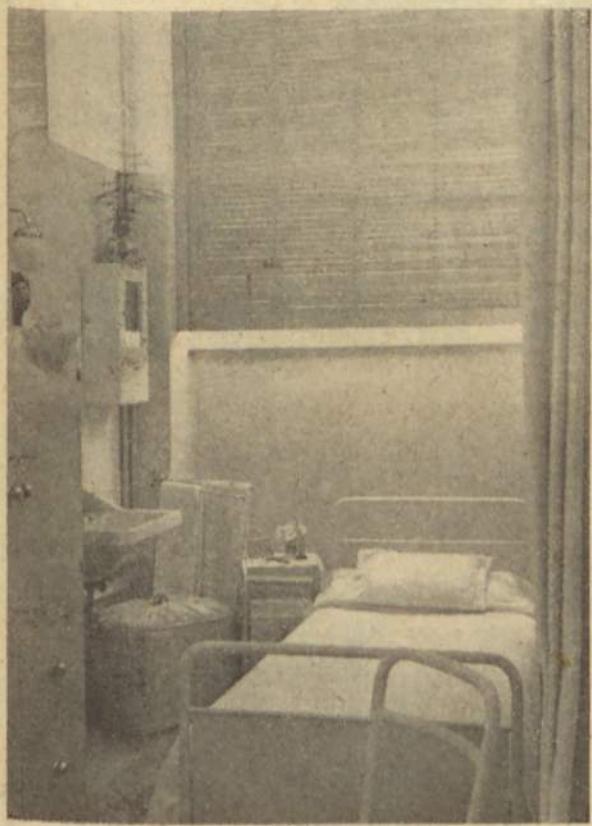
LISBOA



Um aspecto da quinta do colégio

Colégio de Santa Dorotea

INTERNATO PARA
EDUCAÇÃO DE MENINAS



Aspecto dum dos quartos destinados às educandas

O FIM DÍSTE COLÉGIO, é a formação intelectual e moral das alunas por meio de sólida e prática instrução e por uma atenção especial ao desenvolvimento físico e à cultura das qualidades que elevam o carácter e formam o coração.

INSTRUÇÃO

1) Com o ensino prático e teórico da religião cristã as alunas cursam: a) Instrução Primária com programa oficial obrigatório para todas; b) Instrução secundária liceal, seguida em rigor ou só aproximadamente, conforme o desejo das famílias e a disposição das crianças.

2) Desde as primeiras classes, todas as alunas são obrigadas, segundo a idade, aos diferentes trabalhos manuais: costura, bordados, rendas, etc.

3) A educação artística é ministrada em Cursos particulares de desenho, pintura, arte aplicada, visitas a monumentos artísticos, declamação e música; em lições individuais de piano e outros instrumentos

QUINTA DAS CALVANAS
Alameda das Linhas de Torres, 2

TELEFONE 57-308

L I S B O A (N)

COLÉGIO Ulissiponense

Aprovado por alvará do Ministério da Educação Nacional

Director: Prof. RUI GOMES DA COSTA

Sub-Directora: Prof. D. ZENAIDA GOMES DA COSTA



PRÉDIO TODO — JUNTO ÀS RUAS DE ALEXANDRE HERCULANO, BRAAMCAMP E AVENIDA DA LIBERDADE

ENSINO PRIMÁRIO E SECUNDÁRIO

Cursos nocturnos especiais para funcionários públicos e empregados no comércio, criados por este — Colégio e que deram brilhantes resultados —

*R. de Mousinho da Silveira, 23
LISBOA TEL. 4 4613*

Está aberta a matrícula para o novo ano lectivo, enviando-se brochuras com os resultados dos exames e condições de matrícula a quem os solicitar.

o Colégio da Batureira

FUNDADO EM 1910

Admite alunos

INTERNOS, SEMI-INTERNALOS E EXTERNOS

para Instrução primária e admissão ao liceu.

Curso dos liceus e admissão às Faculdades.

Curso Comercial.

Cursos do Conservatório:

Solféjo, Piano, Violino, Acústica e História da música, Composição, etc.

Cursos especiais de Lavares, Arte aplicada, Desenho e Pintura.

EDUCAÇÃO FÍSICA — CANTO CORAL

Auto-carro para excursões e transporte dos alunos externos de Cascais, Estoril e Carcavelos

DIRECTORES

Júlia Margarida dos Reis — Dr. Paulo dos Reis Guedes

PAREDE (Linha de Cascais)

Telefone 17 — S. Pedro do Estoril

Colégio Bartolomeu Dias

— ALGÉS —

Avenida da República, 73

TELEFONE ALGÉS 232

Instrução Primária. Comercial. Liceal
e Exames de Aptidão

Colégio Feminino Bartolomeu Dias

— ALGÉS —

R. Mestre de Aviz, 31

Instrução Primária. Comercial. Liceal
e Exames de Aptidão
Lavares, Corte e Conservatório

SITUAÇÃO MAGNÍFICA. AULAS AMPLAS
E CORPO DOCENTE ESPECIALIZADO. GABINETES
DE FÍSICA, QUÍMICA E NATURAIS COMPLETOS.

TRANSPORTE DOS ALUNOS E ALUNAS EM AUTO-CARRO PRIVATIVO

Colégio de Alvalade

AMBOS OS SEXOS

Campo PequenoRua Isidoro Viana
Rua Chabi Pinheiro } Telef. 51065 Entre-Campos

L I S B O A

Junta à Estação de Entre-Campos e da linha dos eléctricos

INSTRUÇÃO PRIMÁRIA
E
SECUNDÁRIAADMISSSÃO AOS
CURSOS SUPERIORES

CURSO DE EXPLICAÇÕES PARA OS ALUNOS DOS LICEUS

CORPO DOCENTE
SELECCIONADO

Tem V. Ex.^a a resolver o grave problema da educação do seu filho? Entregue-o ao Colégio de Alvalade que uma assistência pedagógica, cultural e educativa, sabedora, consciente e constante lhe imprimirão um carácter,

uma força que não o deixará sossobrar na luta pela vida.

Informe-se V. Ex.^a dos nossos métodos e dos nossos resultados junto dos pais dos antigos alunos dêste Colégio, em cuja secretaria estão patentes os nomes e moradas.

ADLASTRA, L.DA

LISBOA Rua da Prata, 93-3.^o Telefone 26660

EXTINTORES
DE INCÉNDIOS

MAC e LUSO

IGUAIS AOS MELHORES
ESTRANGEIROS

Ótima qualidade. Acabamento perfeitíssimo. Resistência inexcavável. Máxima eficácia. Sistemas moderníssimos. Manejo fácil.

MODELOS PRÓPRIOS PARA

Casas de habitação, fábricas, hospitais, igrejas, teatros, viaturas de bombeiros, navios e todas as embarcações, matérias inflamáveis, tóxicas e produtos químicos

MÁQUINAS DE ESCREVER

MÁQUINAS DE CALCULAR

MÁQUINAS DE SOMAR

DUPLICADORES

OFICINAS DE REPARAÇÕES

TUDO PARA ESCRITÓRIO

Bambu

TINTAS COMUNS, ESTILOGRÁFICAS, COPIATIVAS DA CHINA, COLAS, TODAS AS QUALIDADES, ALMOFADAS E TINTAS PARA CARIMBOS DE METAL E BORRACHA

1.^a QUALIDADE AOS MAIS BAIXOS PREÇOS

Livros novas

A DISCÍPULA — Novela histórica regionalista,
por *Marcelino Lima*

A Parceria António Maria Pereira apresentou no mercado livreiro uma obra que bem merece não passar despercebida. É a novela histórica regionalista «A Discípula», firmada por Marcelino Lima, escritor açoreano, da Ilha do Faial. Não se trata de uma estreia literária. O autor de «A Discípula» tem já no mercado, e também em edições da Parceria Pereira, outras obras, como «A Loucura do Ideal», em que comenta, superiormente, as lutas que na sua Ilha se travaram entre miguelistas e liberais, e a novela «Uma freira que pecou», cuja acção se passa também na sua formosa «Ilha Azul».

Prosador de notáveis méritos, sensibilidade de verdadeiro artista e portador de avultada erudição histórica, os livros de Marcelino Lima encantam-nos pela beleza formal e dão-nos, ao mesmo tempo, proveitosas lições de factos.

Mas, é neste último livro — A «Discípula» — cuja acção decorre entre fins do século XVIII e princípios do seguinte, que Marcelino Lima atinge a perfeição da forma como prosador e como romancista. De facto, o escritor pode, desde já, considerar-se um romancista e a crítica deve colocá-lo, sem favor, entre o número dos maiores artistas da prosa.

Para quem não conhece a vida açoreana do século XVIII o livro oferece um panorama curioso da sociedade de então. É vasta a galeria de tipos que o escritor nos apresenta. Evidentemente que, na maioria, o perfil moral nos é dado em caricatura ou a traço ligeiro, mas preciso, admirável de concisão, porque o que importa ao romancista é a descrição da paisagem, da maravilhosa paisagem envolvente e a interpretação dos dois personagens

principais, o padre José Leal Furtado, presbítero secular do hábito de S. Pedro e beneficiado na Matriz do Santíssimo Salvador da então Vila da Horta, e Nina da Cunha, da nobre casa dos Cunhas. A ressurreição dessas duas figuras é, na verdade, digna de registo, não só pela beleza literária, mas principalmente pela intensa humanidade de que, com tanto talento, a pena do escritor os tocou. Dir-se-ia, tal é o seu empolgante poder sugestivo, que o escritor reviveu e sentiu na sua alma de artista a paixão devoradora, que levou à tuberculose e à morte, na flor da vida, essa alma extraordinária de mulher, que foi Nina, e à loucura o padre José Leal Furtado, homem de saber e de honra.

Por uma excessiva modéstia, que não compreendemos, o nome de Marcelino Lima não figura entre os de maior categoria nas letras contemporâneas. É uma injustiça que é preciso reparar, pois este escritor merece, e já de há muito tempo, ser considerado, não, apenas, como até agora, um distinto escritor açoreano, mas, também, um dos mais ilustres escritores nacionais, pela elegância e pureza da linguagem e pelo poder, excepcional, de colocar de pé, com nervos, com sensibilidade, com humildade, os personagens dos seus romances.

CARACTERÍSTICAS DA PAÍSAGEM AÇOREANA

— pelo Dr. Armando Narciso

Temos presente uma separata da revista «A Terra», cuja existência desconhecíamos, que contém a comunicação do Dr. Armando Narciso apresentada ao Congresso Açoreano, sob o título «Características Geográficas, Geológicas e Meteorológicas da Paisagem Açoreana». Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Escola do Doutor José Maria Rodrigues

EDUCAÇÃO INTEGRAL DA MOCIDADE — INSTALAÇÕES MODELARES

DIRECÇÃO E GERÊNCIA DOS PROF. DRs. ARMANDO CRÈSPO
GUIMARÃIS E ANTÓNIO JOAQUIM RODRIGUES

LISBOA

Rua das Amoreiras, 157-159

TEL. 44646

COLÉGIO «O INFANTE NAVEGADOR»

Quem confia os seus filhos a êste estabelecimento de ensino ajuizará, em seguida, da utilidade e segurança da sua acção educativa



O Colégio «O Infante Navegador», que visitámos recentemente, pode considerar-se um dos melhores e mais bem situados da capital. Encontra-se ótimamente instalado na Avenida Conde de Valbom, 65, 1.^º e tem como directora a distinta professora diplomada, sr.^a D. Georgina Morais Ferreira.

O Colégio «O Infante Navegador» com o orgulho natural que dá a consciência da eficácia dos seus excelentes métodos didácticos tem, felizmente, apresentado uma percentagem de aprovações muito para louvar. Basta dizer que dos alunos inscritos no ano lectivo 1939-1940 100 % foram aprovados! Como se verifica, ante êste número tôdas as palavras seriam pálidas e inúteis.

O Colégio «O Infante Navegador» admite alunos de ambos os sexos para instrução primária e classe infantil.

O francês prático e teórico, o inglês, o alemão, a gimnástica, os jogos educativos, a música (piano e violino), o canto coral, a arte aplicada, os lavores, o corte geométrico, os bordados à máquina — tudo,

enfim, que enriqueça o espírito é, também, ensinado nêste Colégio, dando ainda, explicações do Curso dos Liceus e Ciências Musicais. A educação moral e religiosa (esta última para todos que a desejarem) merece, igualmente, a melhor atenção ao Colégio «O Infante Navegador», cujas instalações são modelares, merecendo, por isso, uma visita.

A prof. sr.^a D. Georgina Morais Ferreira, directora do Colégio, dedica às alunas e aos alunos o maior carinho. Ela indica-lhes o caminho da moralidade e da honra; aponta-lhes deveres, e com uma disciplina suave mas firme prepara-os com proficiência para os exames finais. Dotado dum grupo de professores especializados, seleccionados entre os melhores, o Colégio «O Infante Navegador» conseguiu ocupar já no meio pedagógico uma situação de relêvo, demonstrando de ano para ano os seus propósitos de um progressivo aperfeiçoamento moral e educativo para os seus alunos. As nossas felicitações à prof. sr.^a D. Georgina Morais Ferreira, que só sabe fazer da sua profissão um verdadeiro sacerdócio.



(FACHADA DO COLÉGIO)

Colégio Sanches de Brito

FUNDADO EM 1935

6-R. CONDE DAS ANTAS-14, 1.^º (CAMPOLIDE)

TELEFONE N.^º 45576

LISBOA

Director: Prof. F. SANCHES DE BRITO

Antigo professor primário elementar e das extintas Escolas Primárias Superiores
e ex-inspector interino na cidade de Lisboa

AMPLAS E BEM ILUMINADAS SALAS DE AULA, COM O MATERIAL DIDÁCTICO INDISPENSÁVEL À BOA EFICIÊNCIA DO ENSINO, JARDIM E VASTO PÁTIO DE RECREIO PARA OS ALUNOS

Ensino Infantil desde os 5 anos, Instrução Primária e Exames de Admissão aos Liceus
Rendas e Bordados e toda a espécie de Lavoros Femininos. Canto Coral e Gimnástica

SEMPRE BONS RESULTADOS EM TODOS OS EXAMES

Escola Alexandre Herculano

FUNDADA EM 3 DE OUTUBRO DE 1910



EXTERNATO PARA AMBOS OS SEXOS

Ensino Primário — Rua Gonçalves Ramos, 50 — AMADORA

Ensino Secundário — Rua Luiz de Camões, 6 — AMADORA



FUNDADORES: Alfredo Roque Gameiro — António Rodrigues Correia — José dos Santos Mattos — José Dias — Delfim de Brito Guimarães — João de Araújo Moraes — Inocêncio Madeira



DIRECTORA

ALICE LEITE

COMISSÃO ADMINISTRATIVA — João de Araújo Moraes — José dos Santos Mattos

A N O L E C T I V O D E 1 9 4 0 - 1 9 4 1

A **Escola Alexandre Herculano** ao entrar no 31.^º ano da sua existência sente legítima satisfação ao reconhecer que não tem sido estéril a sua tarefa em prol das crianças que lhe são confiadas, o que se demonstra com a série de excelentes resultados obtidos pelos alunos e alunas de várias disciplinas, que foram submetidos a exame no ano lectivo de 1939-1940

NA AMADORA

NOVO COLEGIO

Plácido de Abreu

Isolado dos centros de grande movimento e bulício, este novo colégio que está instalado em óptimas condições pedagógicas, é hoje um dos melhores da linha de Sintra, para o ensino de instrução primária e admisão aos liceus



Professor Duarte Fonseca

O «Novo Colégio Plácido de Abreu», que tem a dirigir-lo o distinto professor sr. Duarte Fonseca, é um conceituado estabelecimento de ensino que ocupa na Amadora — uma das mais formosas vilas da linha de Sintra — uma posição de destaque.

O aumento considerável da freqüência escolar obrigou o ilustre director d'este importante colégio a adquirir um maior e mais amplo edifício, onde pudesse instalar, convenientemente, o número sempre crescente dos seus alunos.

O «Novo Colégio Plácido de Abreu» admite alunos de ambos os sexos para as aulas de Instrução Primária (Infantil, 1.º e 2.º grau e admissão aos liceus) piano e cursos especiais. Dispõe de salas arejadas, amplas, com excelente material didáctico, e dum vasto recinto para recreio dos alunos.

Por uma rápida visita que efectuámos ao «Novo Colégio Plácido de Abreu», que se encontra situado na rua Elias Garcia, 231 (Amadora), tivemos ocasião de constatar que a saúde, as boas regras morais e de educação dos alunos, preocupam constantemente o sr. Duarte Fonseca. Por isso, a limpeza, a higiene das aulas, os recreios salutares e os bons exemplos, estão sempre patentes aos olhos dos pais e dos educadores.

Todos os anos, na época dos exames, o «Novo Colégio Plácido de Abreu» apresenta os resultados mais lisonjeiros: Muitas distinções! Reprovações, nem uma!

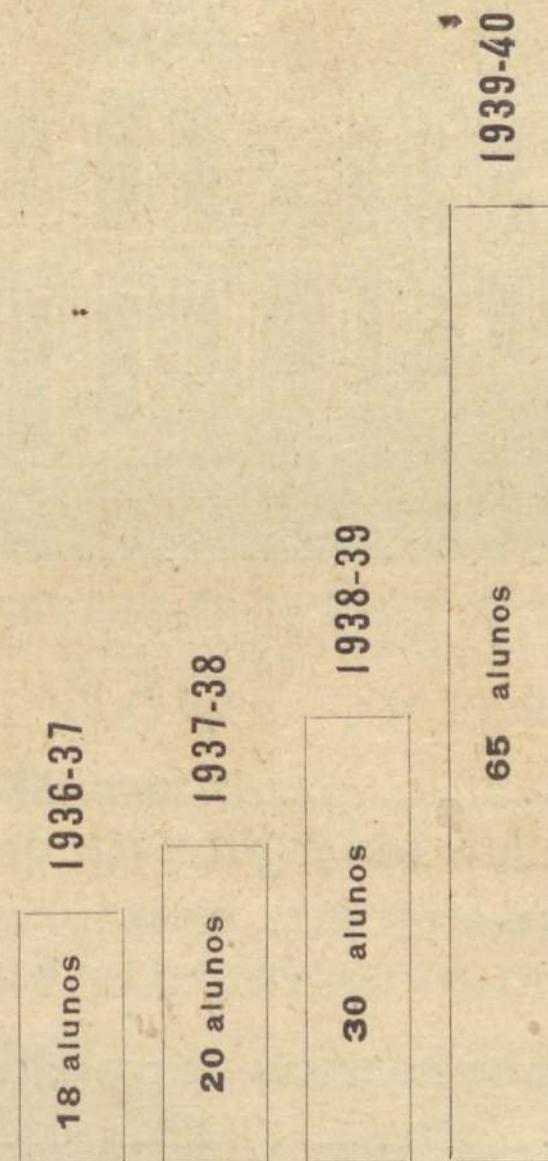
Este colégio, que tem mantido sempre as suas brilhantes tradições, conquistou um lugar de eleição entre os estabelecimentos de ensino das linhas de Sintra. Ao ministrar o ensino não visa o «Novo Colégio Plácido de Abreu» apenas ao escópoo dum bom exame: prepara cuidadosamente a criança para

que mais tarde possa usar proveitosamente, no meio social, da soma de conhecimentos que adquiriu neste estabelecimento de ensino, procurando desenvolver-lhe a inteligência, incutindo-lhe hábitos de observação e de raciocínio, amenizando-lhe o estudo de modo que nêle encontre sempre atractivos que a prendam, guiando-a, enfim, no uso duma liberdade legítima, de forma que a sua consciência, se afirma por actos luminosos de bondade e o seu carácter se molde nos sãos princípios da moralidade e da honra.

No desempenho da sua elevada missão o «Novo Colégio Plácido de Abreu» tem cumprido rigorosamente o programa que o seu ilustre director delineou, e põe em evidência as grandes possibilidades de quanto pode dispôr a iniciativa particular.

E' que ali, tanto os professores como as professoras são pessoas amadas e não temidas. Qualquer deles ama o futuro dos seus alunos, como o artista ama não o tronco da árvore que desgasta, mas sim a estátua que vê no seu ideal.

Eis um gráfico bastante elucidativo da freqüência durante os quatro anos de existência d'este colégio:



O «Colégio Plácido de Abreu» continua, pois, o caminho traçado e o seu lema é, como sempre, BEM SERVIR.

Quer a sua situação junto ao Parque, quer as suas amplas e confortáveis salas, quer ainda o recinto ao ar livre para recreio e jogos e um ginásio, satisfazem plenamente as condições pedagógicas exigidas a um bom colégio.

Ensino metódico, espírito nacionalista e educação cristã, é a Trilogia do «Novo Colégio Plácido de Abreu».

Que nenhum pai ou educador esqueça que aos filhos só uma coisa se deve dar — um bom colégio e a melhor educação e a mais adaptada às necessidades da vida.

ESCOLA NACIONAL

(Fundada em 1869)

Palácio da Anunciada — Rua Alves Correia, 10

(à AVENIDA DA LIBERDADE) TELEFONE 26908 — Lisboa



Quereis uma boa garantia para vosso filhos? Matriculai-os na Escola Nacional

A Escola que registra uma das melhores percentagens de aprovações nos exames oficiais

A Escola mais central de Lisboa com magnífico parque e campo de jogos

Director: JOSE VICTOR DE FREITAS

— Bons professores —

ALUNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

CURSOS: LICEU, COMERCIAL (OFICIAL), ADMISSÃO ÀS FACULDADES E LICEUS, INSTRUÇÃO PRIMÁRIA, GIMNÁSTICA, ESGRIMA E MÚSICA

Laboratórios completos

ESTÁ ABERTA A MATRÍCULA



Colégio Português

Rua Plácido de Abreu — CARCAVELOS

TELEF. 110 CARCAVELOS

Curso Liceal — Ensino Primário — Línguas
Canto Coral — Música — Educação Física
Esgima — Jogos Educativos

Aulas magníficas — Laboratórios — Recreios separados

COLÉGIO LUSO-FRANCÊS

AMBOS OS SEXOS

ABERTURA DAS AULAS EM 7 DE OUTUBRO

CURSOS: Primário, Liceal e Conservatório

Frente: ROSSIO

Entrada: Rua do Arco Bandeira, 226, 3.^o

TELEFONE 26309

Colégio de D. FELIPA DE VILHENNA

Telefone P. B. X. 4 3722

O PREFERIDO PARA MENINAS pelas famílias da
1.ª Sociedade das Avenidas Novas

Sede, cursos liceal, comercial, singulares e Conservatório

AVENIDA DA PRAIA DA VITÓRIA, 31

(Palacete à esquina da Avenida Defensores de Chaves
e próximo da Praça do Saldanha e do Arco do Cego)



ENSINO PRIMÁRIO a 60 metros da sede, na

Avenida da República, 4-1.º Esq.

CURSOS: liceal, comercial, primário, Conservatório, lavores, pintura, arte aplicada, canto, ginástica e dança

PARA AMBOS OS SEXOS

DIRECTORA

Maria Casimira Mendes de Sousa Carrusca
Professora diplomada do ensino secundário e curso pedagógico especial

REABERTURA DAS AULAS A 7 DE OUTUBRO

Conferência sobre horários

**Chegam a Lisboa no dia 7 os delegados
ferroviários das companhias espanholas**

Vão reunir-se em Lisboa, na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em Santa Apolónia, os delegados das companhias ferroviárias espanholas que vêm assistir a uma série de conferências com os delegados das companhias ferroviárias portuguesas, representantes da C. P., Beira Alta, Vale do Vouga, Companhia Nacional, etc..

O nosso presado amigo e distinto colaborador D. Gabriel Uruguai, representante da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha chega a Lisboa no próximo dia 7, devendo demorar-se, entre nós, quatro dias, o mesmo acontecendo aos nossos outros hóspedes da nação amiga.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

COLÉGIO DE NUN'ALVARES

ENSINO PRIMÁRIO E LICEAL
PAREDE — Telefone 97



Óptimos resultados nos exames oficiais dos 3 últimos anos com a média de 99% de aprovações

Director AGOSTINHO TAVARES DUARTE

CRISE QUE SE AGRAVA

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

MAL estavam os nossos caminhos de ferro refeitos dos males que nêles originou a grande guerra, perturbando a vida comercial e tornando difíceis as aquisições de material, sobretudo do carvão precariamente substituído pela lenha, sobreveio a crise que de 1929 até hoje os assoberba.

Tem sido o reflexo da crise geral junto à concorrência desordenada de outros meios de transporte, sem a coordenação necessária.

Baixaram as receitas, encareceram materiais e por último vem a temerosa guerra actual diminuir a produção e circulação de riqueza, parализar o comércio, tornar difíceis, senão quase impossíveis, os abastecimentos, especialmente de metais e carvão. Foi necessário regressar ao uso da lenha e felizes somos porque a possuímos em abundância. São porém inevitáveis os atrasos de comboios, as perturbações de ser-

viço, a lentidão e irregularidade dos transportes.

Por outro lado sucedem-se os maus anos agrícolas com a conseqüente deficiência de produção, que torna angustiosa a situação da Lavoura. Na indústria a falta de recursos nos mercados consumidores e as dificuldades de transporte ameaçam-na com a paralização das fábricas ou pelo menos com a diminuição da actividade fabril.

O comércio, pela sua parte, vê fecharem-se os principais mercadores e encareceram os fretes por forma incomportável, que impede as transacções. E todavia, graças ao prudente e superior critério do eminente estadista que precede nos destinos da Nação ainda a crise não atingiu as proporções que eram de esperar.

Estão prestes a terminar muitas das obras extraordinárias originadas pelas comemorações centenárias.

Temos pois em perspectiva considerá-

vel agravamento do desemprego em todos os ramos do trabalho nacional, tanto industrial como agrícola, em coincidência com o agravamento de preços das matérias primas e dificuldade crescente de as obter.

Aproxima-se o inverno sem que o colossal embate das nações poderosas para a conquista da supremacia mundial cesse antes dêle.

Prolongar-se-ão pois os males originados pela guerra e conforme o prudente aviso do Chefe do Governo, formulado desde o comêço do conflito mundial. Embora uma política internacional superiormente inteligente logre porventura manter-nos alheios à guerra, havemos de sofrer fatalmente em maior ou menor grau — e já as estamos experimentando — as consequências da perturbação económica mundial por ela originadas.

Perante a grave crise do desemprego o Governo não ficou de braços cruzados. Destinou já a dotação de 20.000 contos a obras extraordinárias e outros terão de ser dados a seguir.

Como se aplicam êsses recursos, de modo que se tire dêsse sacrifício a maior utilidade?

Tem de se distribuir pelas regiões mais necessitadas e em cada uma empreender obras que não demandem grande quantidade de material importado, que é difícil de obter e caríssimo.

Seria asado o ensejo para construir alguns troços complementares da nossa rede ferroviária, pelo menos a sua infraestrutura, e fazendo nesta as obras de arte de alvenaria e betão para restringirmos o mais possível o material metálico importado.

O melhoramento das linhas existentes por obras complementares previstas esbarra infelizmente com êsse óbice da falta de carris, principalmente no que respeita à renovação da via. Muitos há porém que se podem fazer sem êsse inconveniente.

Quanto a troços novos, algumas indicações ocorrem.

No Sul importa cumprir a lei, concluindo

a linha dê Portalegre levada até à cidade. São cêrea de 10 quilómetros que põem a capital do distrito em contacto directo com a linha férrea, como a lei preceitua, não sendo pois legal que se dê por termo à linha em construção a estação actual.

Pode ainda ser aconselhada a construção do trôço de Mora a Ponte de Sor, ligação não rendosa mas de valor para fechar uma grande malha de rête e cuja principal obra, a ponte sobre o Raia, pode ser feita de alvenaria.

No centro pode-se empreender a construção, decretada desde 1926, da linha do Setil a Óbidos para ligação das de Leste e Oeste, útil para desafôgo da segunda no seu trôço mais acidentado e que fecha outra malha de nova rête tão falta de certas transversais.

Na vasta zona ao Norte do Mondego, poderia ser prolongada a infraestrutura da linha tão infeliz do Vale do Lima, para no momento oportuno se assentarem carris de Viana a Ponte da Barca e aos Arcos.

Apesar das opiniões em contrário reputo sobremodo útil, pelas razões de todos conhecidas, da construção da transversal da linha de Basto quâsi concluída até Arco de Baulhe, e dêsse ponto pelas Pedras ou Vila Pouca a Carrazedo e Mirandela para ligação das linhas do Tâmega, do Corgo e do Tua. Igualmente é necessário o trôço de linha de Basto, do Arco à linha de Guimaraães em Carriço, pelo vale do Ave como está classificada, ao menos a Fafe.

De êsses troços enumerados ir-se-ia construindo a infraestrutura com obras de arte de alvenaria. No momento oportuno após a guerra, adquirir-se-iam os carris e se faria a superstructura.

Dêste modo parte das elevadas quantias que é forçoso dispender para acudir ao desemprego redundaria em melhorias da nossa rede ferroviária, que importa completar nos seus lineamentos principais, pois é inegável a sua importante função económica, embora não sejam rendosos os troços a construir, como o não são as estradas, as escolas, os hospitais, os vários melhoramentos públicos.

Ecos & Comentários

Por SABEL

O pessoal das "Wagons-Lits" e as autoridades espanholas

A propósito duma notícia publicada nos diários da capital devemos esclarecer que o governo do vizinho país resolveu tornar extensiva, como condição para entrar em Espanha, a obrigatoriedade do passaporte aos empregados dos «Wagons-Lits». Como, porém, tal documento, pela necessidade de ser visado para cada viagem, no consulado espanhol, exige demoras incompatíveis com os afazeres profissionais e até, por vezes, com o horário dos referidos empregados, está a Companhia dos «Wagons-Lits» a tratar com as autoridades espanholas a substituição do passaporte por outro documento. Enquanto se não resolve este problema, aquela Companhia tem destacado na fronteira pessoal de Lisboa, constituído indistintamente por portugueses e espanhóis, munido da documentação necessária, para substituir alguns empregados que ainda a não possuem.

Efemérides

EM 2 de Agosto de 1914, trinta horas antes da declaração de guerra da Alemanha à França, caiu em Joncherey, a 11 quilómetros da antiga fronteira alemã, o cidadão francês Jules Andrés Peugeot, morto a tiros de revólver pelo tenente alemão Mayer, que tinha penetrado em território francês à frente duma patrulha. Foi esta a primeira vítima da Grande Guerra e esse facto histórico é assinalado pelo monumento levantado à sua memória.

Foi neste mesmo local e ao pé do referido monumento que o comandante Lhuillier, recebe os primeiros parlamentários alemães que vêm pedir o armistício e dá a Sellier ordem: «Cessar fogo» a 11 de Novembro de 1918.

Primeiro e último episódio da guerra!

Já lá vão 26 anos depois da Grande Guerra...

O Garagénio vence

DIZ-SE que têm sido postos a funcionar inúmeros automóveis a gazogénio e que em bastantes países começa também ter grande êxito este novo género de motores. Nos países nórdicos sobretudo, muito ricos em florestas, existe já grande número de automóveis a gazogénio. Na Finlândia funcionam já 2.000 destes motores e estrada-se o problema de aplicar o gazogénio a barcos de pesca. A Suécia conseguiu já a fabricação de tais motores em série. No outono um considerável número de tractores empregues na agricultura serão accionados a gazogénio. Ultimamente foi planeada a fabricação de um gerador a carbureto de cálcio, que muito mais económico ainda se tornaria.

Na Alemanha e na Itália este sistema está marcando um lugar de destaque.

Selvajaria

SE não estamos em erro, certo comerciante e proprietário de uma casa de modas, ali pelo Chiado, foi, há cerca de meia duzia de anos, chamado à ordem por ter feito uma judiaria, mandando colocar

à frente das montras do seu estabelecimento um varão em ferro crivado de picos do mesmo metal, isto com o fim de afugentar as pessoas que têm por habito encostar-se às montras. A Câmara Municipal mandou, e muito bem, que fossem retirados êsses varões que representavam uma ideia selvática em país civilizado.

Passámos, há dias, no Pôrto e com grande desgosto vimos uma ourivesaria, talvez a melhor ou mais cotada da capital do Norte com o mesmo sistema dos picos. Demo-nos ao trabalho de os contar e são noventa picos preparados para uma ofensiva.

Não seria interessante que a Câmara do Pôrto aplicasse a mesma receita da de Lisboa?

"Portugal, Madeira e Açores"

TRANSCREVE-SE dêste quinzenário: A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelos srs. engº Fernando de Souza e Carlos d'Ornellas, publicou, em 16 de Maio, um luxuoso número dedicado às festas Centenárias, com colaboração variada e excelentes gravuras.

Dois dos artigos merecem aqui especial registo, porque dizem respeito ao arquipélago açoreano. Um deles, da autoria de Carlos d'Ornellas, recorda a figura excepcional de Antero de Quental e o outro, da autoria de Cunha Correia Júnior, descreve, sob o título de «As Ilhas Maravilhosas», os encantos dos Açores.

Há que agradecer a Carlos d'Ornellas, açoreano a quem a propaganda do arquipélago tanto deve, o acolhimento que dá, nas páginas da sua conceituada revista, aos assuntos açoreanos.

Estas palavras não podem deixar de ter a nossa aprovação, pois são sinceras e escritas por alguém que conhece bem o que foi e é a actividade do nosso director por tudo quanto é açoreano. Os nossos agradecimentos a tantas provas de amizade do «Portugal, Madeira e Açores».

A ópera italiana

O correspondente do «Dagens Nyheter» diz que a ópera italiana gozou sempre de grande aura na Alemanha. A amizade que une hoje as duas potências e o intercâmbio cultural que entre os dois países, de ano para ano, se torna mais intenso, asseguram à Itália um lugar de grande importância na cena alemã. Só na última temporada teatral, por exemplo, houve na Alemanha 1.228 representações do célebre compositor Verdi. A sua ópera «O Trovador» foi levada à cena 295 vezes, o «Rigoletto» 240 vezes, a «Aida» 178 vezes, a «Traviata» 166, a «Fôrça do Destino» 104. Em seguida a Verdi vem Puccini com 800 representações e depois ainda Donizetti com 130. Os nomes de novos compositores italianos vão aparecendo com grande freqüência nos programas alemães, como por exemplo: Ponchinelli, Giordano, Marinuzzi, Wolf-Ferrari, Cilea, Napoli e Alessi. Espera-se que a próxima temporada 1940/41 traga ainda um grande aumento do intercâmbio cultural italo-alemão.

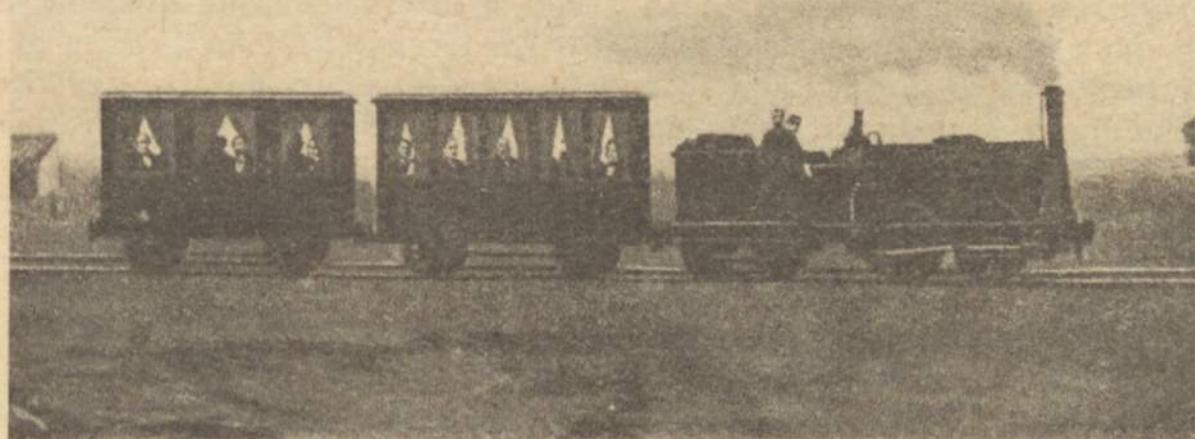
A Cesar o que é de Cesar?

EM toda a Espanha regista-se, desde o começo desta guerra, um movimento imperialista bastante acentuado, que visa, sobretudo as reivindicações sobre o penedo de Gibraltar, a chave leste de Mediterrâneo, e actual possessão inglesa. Já em 18 de Julho passado o Caudilho Franco falara no regresso de Gibraltar à Espanha. Agora Serrano Suñer grita à Falange e à Juventude Espanhola que «não será por muito tempo que os ingleses continuarão na posse de Gibraltar, que foi e voltará a ser espanhola».

O patriotismo da Espanha imperialista e nacionalista é um facto.

Parece que a Inglaterra está na disposição de, no final da guerra, entregar Gibraltar à Espanha.

Nesse dia, meu Deus, as manifestações dentro de Espanha devem ser de retumbar. Ponta a ponta se manifestará o patriotismo dos espanhóis o que aconteceria se nós àmanhã pudesséssemos recolher os Oliventinos com a sua pobre mas bela cidade.



O primeiro combóio de caminho de ferro na República Argentina

Antigas e modernas carruagens de Caminhos de Ferro

Trad. de HENRIQUE DA SILVA PINTO

SE bem que as linhas férreas fôssem qualquer coisa de novo até quase metade do século XIX, aqueles que eram responsáveis pela sua construção e administração, estavam mais inclinados — em conformidade com o tradicionalismo britânico — para os métodos antigos do que para legar qualquer coisa que melhor se adaptasse aos modernos meios de trânsito. Há tanta diferença entre a «Ensaio», primeira carruagem que se construiu para serviço de passageiros nas linhas férreas britânicas e as carruagens com vestíbulo que transitam de Londres para as grandes cidades da Escóssia, como havia entre o carro de rodado de madeira dos antigos saxões e a celebrada mala-posta de 1825. Naquela época, as carruagens de mala-posta, depois de tão humildes princípios, chegaram a tal perfeição que os pedantes daquele tempo julgavam que seria impossível viajar com maiores comodidades, não só por causa dos veículos empregados mas também pela organização dos serviços no que diz respeito a horários, que só não eram cumpridos quando havia mau tempo e era esta uma das razões porque os nossos antepassados preferiam viajar na sua pitoresca mala-posta.

A «Ensaio», primeira carruagem de caminho de ferro, foi construída para a carreira de Stockton a Darlington e tinha um aspecto bem pouco atraente; era como uma grosseira choupana de barrotes colocada sobre rodas, não tinha molas ou amortecedores em todos os eixos das rodas, as janelas eram sem vidraças e tinha únicamente uma porta para a entrada e saída dos passageiros.

Quando os caminhos de ferro começaram a tomar maior incremento, as carruagens progrediram consideravelmente se bem que estivessem ainda a incalculável distância das actualmente usadas. Durante muitos anos empregou-se, ape-

nas, uma rudimentar carroceria com rodas adaptadas, não havendo muita diferença, excepto em pontos de detalhe, entre o vagon de mercadorias e as carruagens de passageiros. Estas, eram veículos de quatro rodas com alguns amortecedores e lanternas e eram inutilmente pequenas, o que talvez se explique pelo facto dos desenhistas tentarem copiar as carruagens da mala-posta, para incularem confiança às pessoas nervosas que se assustavam só com o pensar em viagens de ferro.

Como se pode calcular, havia um limite para o comprimento da carruagem por causa das curvas da linha. Para superar esta dificuldade, foram tentados diversos processos, entre eles o aumento de mais um par de rodas, as quais não passaram de paliativos para as exigências de maiores e melhores veículos. Uma carruagem de seis rodas media cerca de trinta pés e uma de quatro rodas um bocado menos. Algumas das empresas continentais começaram a construir carruagens de quatro rodas mais compridas do que estas, as quais ainda se podem ver nas linhas férreas do norte da França, onde a carruagem tem oito ou nove compartimentos (carreira Paris-Orleans), ao passo que em Inglaterra tem cinco ou seis. Estas carruagens serviam apenas para velocidades moderadas e sentia-se que os expressos necessitavam de qualquer coisa de melhor; além disto a inovação do vagon restaurante tornou não só desejável mas também necessária uma carruagem de sessenta a setenta pés. Durante anos a então Companhia dos Caminhos de Ferro de Londres e North Western e Great Northern, experimentou carruagens rígidas de oito rodas, mas depois do imenso trabalho e tempo perdidos verificou-se que a carruagem «bogie», se bem que um pouco mais pesada, possuía tantas vantagens sobre o rígido veículo, que breve se tornou o método de construção em todo

o país. A palavra «bogie» significa pequeno «trolley», e uma carruagem «bogie» é aquela que é impelida por meio de dois dos tais pequenos trolleys, tendo quatro ou seis rodas cada uma. O corpo da carruagem é ligado às rodas da frente por meio de sólidas cavilhas centrais, as quais permitem a deslocação da roda para um e outro lado tornando-a tão flexível, que lhe permite adaptar-se às mais difíceis curvas, mesmo a grandes velocidades.

O processo Pullman foi trazido dos Estados Unidos para Inglaterra em 1875 e apareceu primeiro ao serviço da então Companhia dos Caminhos de Ferro de Midland. Pela mesma altura, esta companhia estava construindo nas suas oficinas de Derby, excelentes carruagens de oito e doze rodas do tipo de compartimento inglês, mas de grandes dimensões. Não se deve supor que a carruagem de caminho de ferro inglesa é de qualquer modo uma cópia do veículo americano. A carruagem britânica é construída com compartimentos separados (excepto no caso do vagão restaurante), ao passo que a carruagem americana é, geralmente, aberta do princípio ao fim.

Presentemente, usam-se bastante as carruagens Pullman, consideradas as melhores, pois são extremamente confortáveis e ao gosto de qualquer pessoa que deseje fazer uma viagem de combóio. Têm cadeiras de braços, transportáveis e as instalações interiores são bastante luxuosas. Alguns combóios têm, também, carruagens Pullman para a terceira classe.

O transporte primitivo não passava dum simples vagão coberto (nem sempre coberto para os passageiros de terceira classe), com assentos estofados, molas escassas, janelas pequenissimas e rodas que rangiam. Gradualmente foram-se-lhe introduzindo vários aperfeiçoamentos e, mesmo ainda hoje, os técnicos não deixam de estudar todos os processos que possam beneficiar os passageiros. Actualmente, as carruagens principais de qualquer transporte por via férrea, têm todo o conforto e comodidade que o mais difícil de contentar possa desejar. As rodas são Mansell ou de disco de sólido aço; as molas são compridas e cuidadosamente reguladas para o peso que têm de suportar, tendo também placas de borraha a-fim-de neutralizar as vibrações; o soalho é duplo e construído com material próprio para amortecer os ruídos; as janelas são largas e têm chapas de vidro e a iluminação é eléctrica e instalada de forma a não incomodar os passageiros. A decoração é, por vezes, bastante artística e geralmente, mesmo com as maiores velocidades, ninguém poderá julgar que viaja num combóio.

Mecanicamente, parecerá que não há logar para maiores aperfeiçoamentos, mas o génio inventivo ainda não parou. Algumas linhas têm experimentado, com excelentes resultados, carruagens com a forma duma bala cónica e um combóio assim constituído, alcança com grande facilidade maiores velocidades, porque a máquina vence mais facilmente a resistência do ar.

Têm-se experimentado todas as espécies de materiais e, na América, já chegaram a usar papel comprimido e um outro material a que chamam «campoboard», tendo ambos dado óptimos resultados. A roda-disco de aço tornou-se rapidamente a grande favorita em ambos os lados do Atlântico, por ser suficientemente forte e digna de confiança porque

não é demasiadamente dilatável. A roda Mansell, também bastante usada, é feita de segmentos de madeira agrupados à volta da chapa do eixo, tendo na sua parte exterior um aro de aço. Depois de estar agrupada, é aquecida de maneira a dilatar-se e, enquanto se conserva quente, a sua parte central é metida numa prensa hidráulica e em seguida mergulhada rapidamente em água fria. O aro, então, esfria e contrai-se de forma a segurar os segmentos de madeira com uma pressão tão elevada que êles nunca mais se soltam.

Os últimos aperfeiçoamentos mais dignos de nota, foram a introdução de carruagens com corredores e os vagões restaurantes. O vagão restaurante é de grande conveniência para as pessoas que são obrigadas a fazer longos percursos e também economiza um tempo considerável no decorrer da viagem. Antigamente os expressos escoceses costumavam parar, durante o percurso, nada menos de vinte minutos para que os passageiros pudessem obter uma refeição. O combóio «West Coast» parava em Preston; o «Midland», em Normanton; o «East Coast» em York e todos os «Great Western», em Swindon.

Actualmente, a carruagem restaurante fornece ao viajante uma refeição, cosinhada de momento no próprio combóio, similar à que se poderá obter nos melhores hoteis. Em adição às refeições regulares, o vagão restaurante pode servir chá ou quaisquer refrescos que se desejem tomar.

A carruagem com corredor é também outro grande aperfeiçoamento porque não só permite ao viajante desentorpecer as pernas quando já se encontra há demasiado tempo sentado mas também o protege, em parte, contra assaltos e roubos noturnos. Havia, muitas vezes, perigo para o

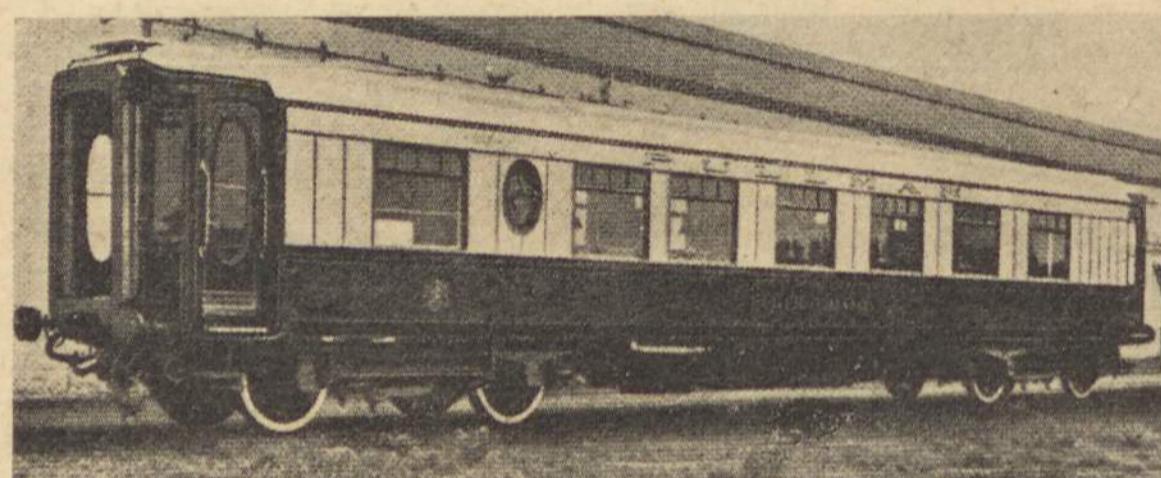
passageiro o encontrar-se fechado a sete chaves durante duas horas ou mais, como um criminoso ou um lunático.

Hoje em dia quase todos os expressos têm as carruagens ligadas entre si por meio de «passarelas». Esta disposição permite que todos os passageiros possam transitar directamente para o vagão restaurante para tomarem as suas refeições.

feições e que os revisores possam visar os bilhetes durante o percurso.

Nos combóios noturnos há salões dormitórios para benefício daqueles que tenham de fazer longas viagens durante a noite. Nestas carruagens são tomadas todas as precauções para amortecer os ruídos e tornar a viagem o mais cômoda possível. Em 1928, a maior parte das companhias de caminhos de ferro inglesas, começou a usar carruagens dormitórios de III classe.

Nos Estados Unidos há combóios que são autênticas maravilhas, ultrapassando os expressos europeus nos mais pequenos detalhes de luxo. Nestes combóios podemos encontrar máquinas de escrever, livros, casas de banho, aparelhos de rádio e todas as comodidades que um passageiro possa necessitar num longo percurso. No continente europeu também é agradável viajar nalguns combóios da França, Inglaterra, Suíça, Alemanha e Itália. Recentemente, em Portugal, também se introduziram alguns melhoramentos, nos expressos de Lisboa-Pôrto, que foram recebidos com sensível agrado por parte do público.



Uma carruagem Pullman, ao serviço da linha Londres-Edinburgh, da Companhia «London and North Eastern Railway». As carruagens deste modelo ostentam decorações japonezas a laca



Primeiro retrato de Gutenberg, executado 100 anos depois da sua morte

O grande Gutenberg

Por CUNHA CORRÊA JÚNIOR

De entre a pleia de brilhante dos grandes vultos da humanidade, de entre o número, felizmente largo, daqueles homens que têm deixado, na terra, o rasto luminoso de uma ideia, a centelha de uma inteligência e o valor de uma obra, ocupa, incontestavelmente, um dos lugares mais altos, na imensa cúpula dos tempos, a figura imorredoira desse alemão que foi o inventor da imprensa e que se chamou Gutenberg.

A humanidade e a civilização devem-lhe retumbantes serviços.

Ao inventor deve-se a magnífica obra da imprensa, e a esta deve-se, talvez, o avanço, o desen-

volvimento e a divulgação de todos os conhecimentos humanos. Com efeito, é por meio da imprensa, sem dúvida o melhor factor do progresso, que se estudam e aperfeiçoam as ciências, que se conhecem e amam as artes e que se alcança e desenvolve a cultura. A civilização teria sido morosa e difícil sem a palavra impressa: sem o livro — o bom livro — que nos diz, sempre com paciência, a verdade; sem o jornal — o bom jornal — que, sempre com justiça, se encarrega de divulgar essa verdade, levando-a aonde não pode chegar a palavra falada que, ainda hoje, apesar da telefonia, não é tão eficaz e tão útil como a palavra impressa. Todos os

sectores da vida humana e, por conseguinte, da civilização, atingiram profundo adiantamento e alcançaram formidável sucesso com êsse maravilhoso invento. Desde as primeiras fôrmas de impressão até à rapidez da rotativa, a imprensa tem sido o maior e mais vibrante hino da humanidade.

Por isso é que o nome de Gutenberg é considerado e respeitado como o nome de uma das maiores e mais belas figuras de todos os tempos.

Este ano festeja-se o 5.^º Centenário da Imprensa, em todo o mundo civilizado. É de crer, pois, que a figura de Gutenberg seja colocada em merecido destaque no altar da civilização. É de crer que o inventor e a sua obra sejam dignificados, como realmente merecem, com carinho e com aplauso. É necessário fazer desaparecer certas reservas que ainda existem em volta de Gutenberg. E preciso lembrar que êste grande vulto da humanidade não deve ser observado e estudado apenas como um artista ou curioso, como alguns o classificam. É como sábio e como inventor que se deve focar a sua figura. Ele não fez as suas experiências impensadamente. Trabalhou, estudou, moldou e, por fim, olhos iluminados de um clarão divino, alcançou a vitória, num frêmito de alegria, ao tirar as primeiras provas tipográficas. Aperfeiçoou o trabalho realizado e, indo de triunfo em triunfo, deixou-nos, perfeitíssima, a sua obra gigantesca — a Imprensa. E tão completa saiu das mãos de inventor esta maravilha, que hoje,

decorridos 5 séculos, tôdas as artes gráficas se baseiam, sem grandes alterações, na primitiva imprensa de Gutenberg. A máquina moderna, perfeita e completa, não alterou a ideia, a base, o sistema e o trabalho do inventor, que se projectaram, luminosamente, até nós, com toda a sua grandeza e com todo o seu encanto.

Gutenberg, que é alemão de nascimento, não pertence apenas à Alemanha: é de todo o mundo. A sua figura e a sua obra vivem na alma vibrante das massas, no coração magnânimo dos povos e na seiva perpétua das raças. Onde houver, no mundo, um palmo de terra civilizada, lá está a ideia do sábio. Ela impõe, subjuga e vence. Universalizou-se e imortalizou o inventor, que é de tôdas as terras, de tôdas as pátrias e está bem dentro de tôdas as fronteiras. A sua figura possante e luminosa arreigou-se magnificamente à tradição do trabalho e do progresso, no magistral monumento da Imprensa. É por isso que seria excelente a iniciativa de tôdas as nações terem uma estátua a êste grande vulto.

A humanidade deve a Gutenberg o valor de uma das maiores invenções de todos os tempos, uma invenção que veio alterar a face da terra.

Por isso, agora no 5.^º Centenário da Imprensa, deve prestar-se ao génio e à memória do sábio Gutenberg a maior e a mais alta de tôdas as homenagens — a da gratidão. Só assim se lhe poderá pagar, em parte, a grande dívida da humanidade.



Reconstituição da oficina de Gutenberg, em 1440 no Museu que tem o seu nome, em Mogância

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXII

DA IMPRENSA:

Na noite de 12 de Setembro os bombardeiros da Real Fôrça Aérea continuaram a prejudicar os planos de invasão alemã pelo ataque da rede de entroncamentos ferroviários e depósitos de mercadorias, na Alemanha Ocidental. Estes depósitos ferroviários, alguns dos quais são dos maiores e mais bem apetrechados da Europa, desempenham um papel importante para qualquer tentativa de invasão da Gran-Bretanha, visto que as tropas, reservas, material e abastecimento que se dirigem para Oeste, em direcção aos portos da Mancha, têm de passar por qualquer destes centros de comunicações essenciais.

Às 22 horas, o primeiro avião britânico, envolvido por espessas nuvens, nevoeiro e chuva, lançou bombas incendiárias sobre o depósito de mercadorias de Hamm. Os projectores não entraram em acção e apenas a artilharia anti-aérea abriu fogo, com pouca intensidade. No entanto, um aparelho alemão procurou descobrir o atacante, com um potente reflector, colocado na sua parte dianteira. Nos depósitos de Ehrang, nas proximidades da fronteira luxemburguesa, rebentaram bombas pesadas, ao longo duma linha de vagões. Deram-se algumas explosões e incêndios que produziam vivo clarão. Outras bombas que atingiram o leito da linha provocaram explosões ainda mais violentas.

— Os nossos bombardeiros ingleses atacaram diversos objectivos em Onnsbruck, tendo-se declarado dez incêndios nos estaleiros. Os aparelhos tiveram que fazer face a espessas nuvens, tendo um cortado o cabo de um balão, com a extremidade de uma das asas.

Alguns dos aparelhos que sobrevoaram Essen ficaram cobertos de neve, mas, mesmo assim, conseguiram lançar bombas de grande calibre sobre as vias ferroviárias, causando fortes explosões nos diversos cruzamentos do caminho de ferro. Foram também atacados os estaleiros de Schwerte, Marschalling e Emmerich.

Como os alemães passaram a fazer grande parte do seu tráfego militar pela via Bruxelas, os aparelhos ingleses bombardearam os respectivos objectivos, tendo estalado um incêndio que se pro-

pagou numa extensão de cerca de 1.500 metros que, por sua vez, deu origem a grandes explosões e a outro incêndio, numa extensão de 180 metros.

Outras formações encarregaram-se de bombardear as docas de Emden e diversos depósitos de petróleo, o que foi executado durante uma hora, com todo o êxito. Por seu turno, outras esquadrias, encarregadas das operações sobre território holandês, bombardearam as docas de Flessing e Delfzijl, na foz do Ems. Depois de voarem a uma altura de cerca de 180 metros e terem feito face ao fogo de barragem, que lhe era disparado de bordo de diversos navios, conseguiram contornar a entrada do pôrto e atingiram, em cheio, diversos edifícios instalados na doca. Foi, também, atingido em cheio um depósito de munições. Rebentaram grandes incêndios, seguidos de violentas explosões. Foram, também, bombardeados um navio-tanque alemão e outro de mantimentos, por aviões pertencentes ao comando costeiro da Inglaterra. Todos os aparelhos que tomaram parte nestas operações regressaram, a salvo, às suas bases.

— Comunicações inglesas do Cairo afirmam que aviões ingleses de bombardeamento realizaram ataques sobre a linha de caminho de ferro que liga Djibuti com Addis-Abeba, os quais foram coroados de êxito, tendo sido atingida, por quatro vezes, a ponte de Awash, situada a cerca de 145 quilómetros a Leste da capital da Etiópia, que ficou bastante danificada. Foi também bombardeada pela aviação inglesa a povoação da Hargeisa, na Somália britânica, caindo bombas sobre a estação de telegrafia sem fios local e sobre o bairro europeu. Foram também atingidos e sofreram avarias edifícios militares, na ilha de Harmil. Os aparelhos empregados nestas operações regressaram, sem novidade, às suas bases.

AUTO-MECANICA DE PORTUGAL

Pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, foi publicado, no «Diário do Governo», de 20 de Setembro o seguinte «Edital» :

Eu, engenheiro José António Miranda Coutinho, director geral dos serviços de viação:

Faço saber que a Cooperativa Auto-Mecânica de Portugal, sociedade cooperativa anónima de responsabilidade limitada, com sede na Rua da Madalena, 171, 1.^a, 2.^o bairro do concelho e distrito de Lisboa, requereu licença para o transporte exclusivo dos seus sócios nos seus auto-carros na cidade de Lisboa.

Nos termos da legislação em vigor (regulamento especial de transportes em automóveis pesados), e dentro do prazo de vinte dias, a contar da data da publicação deste edital no «Diário do Governo», podem todas as pessoas e entidades interessadas dirigir à Direcção Geral dos Serviços de Viação representações sobre a concessão da licença requerida e examinar o respectivo processo na sua Repartição Técnica de Exploração e Estatística, com sede em Lisboa, na Rua Câmara Pestana, 43.

Lisboa, Direcção Geral dos Serviços de Viação, 11 de Setembro de 1940. — O Engenheiro Director Geral dos Serviços de Viação José António Miranda Coutinho.

A Terra é pequena

para a ambição do Homem!

Por REBELO DE BETTENCOURT

O Mundo torna-se cada vez mais pequeno para a ambição e para o orgulho do homem! Descobertas tôdas as terras, sulcados todos os oceanos, o Homem hoje domina já os ares com as asas dos aviões, aproxima-se das estrélas e, em breve, não tenho disso a menor dúvida, escalará os céus e visitará, de surpresa, os planetas mais próximos!

Não se riam, não. Júlio Verne deixou de ser um utopista. A sua imaginação — os factos confirmam-no com exuberância, com uma eloqüência esmagadora — não foi mais, no seu século, do que uma antecipada realidade das conquistas dêste nosso século XX.

Na imaginação humana reflecte-se o espírito criador de Deus. Tôdas as coisas, antes de o serem palpavelmente, começam por ser um sonho vago. O sol, Deus fê-lo, com certeza, de um desejo de claridade. A argila do globo deve ter sido obtida de um pedaço de treva.

Se um artista me disser: no ano de dois mil um camarada nosso fará, em 90 dias, num avião prodigioso, o cruzeiro dos planetas, tomá-lo-hei a sério. Quem é que hoje sorri desdenhosamente das «utopias» de Júlio Verne? Não se convertem a maior parte delas em realidades? As outras utopias não estarão a caminho da sua gloriosa materialização?

Talvez não saibam que Júlio Verne teve, no século XVI e princípios do seguinte, um precursor em Francisco Bacon, filósofo inglês, precursor também do positivismo, segundo o confessa Augusto Comte. Pois este filósofo austero, que escreveu o «Novum Organum» e a «Instauratio Magna», que revolucionaram o pensamento humano, apesar de ter defendido a máxima fundamental de que não há conhecimentos reais senão os que assentam sobre factos observados, era um espírito imaginoso e escreveu a «Nova Atlântida» em que descreve uma ilha maravilhosa.

Nessa ilha extraordinária, Francisco Bacon colocou homens que são verdadeiros semi-deuses. A Nova Atlântida é um novo paraíso. As fôrças da Natureza não contêm já segredos para a inteligência humana. Ela domina-as por completo. Os três elementos: a terra, o ar e a água encontram-se submetidos. O homem conhece e pratica a navegação aéria; desce, em submarinos, aos mistérios das águas glaucas do mar, fabrica novos metais e consegue até a fabricação artificial de novos frutos. E, finalmente, no «perpetuum mobile» o homem feliz e divino da imaginária ilha realizou o moto-contínuo.

A imaginação de Bacon, como vêem, era prodigiosa. Só Júlio Verne, no século XIX, a completa e excede. E este escritor, que ainda hoje encanta a mocidade, não devia ignorar a existência da «Nova Atlântida», como facilmente se conclue pela inumerção das coisas que o filósofo inglês creou com tanto talento.

A imaginação de Francisco Bacon e a de Júlio Verne conduzem-nos, de assombro em assombro, a um mundo irreal e perfeito. Mas a irrealidade, nos espíritos superiores, não nos afasta, todavia, inteiramente da terra e das coisas palpáveis da existência. A pouco e pouco o homem vai conhecendo e dominando as fôrças misteriosas da Natureza, apodera-se até das energias invisíveis e consegue o milagre de tornar em realidade gloriosa aquilo que ainda ontem não passava dum desejo ou vaga aspiração.

Na realidade de hoje, germina e desenvolve-se a realidade de amanhã. A imaginação, portanto, não é mais do que o reflexo das fôrças creadoras da Natureza. O homem que cria uma ficção anuncia uma realidade futura.

A navegação aéria não é hoje uma das maiores conquistas da humanidade? As asas que a Natureza não concedeu ao homem, criou-as ele

com a sua inteligência. O homem não construiu também navios submarinos? E se ainda não descobriu o moto-contínuo, descobriu, contudo, o processo de aproveitar as energias portentosas que lhe são fornecidas pelo vapor da água e pela electricidade.

A pouco e pouco, no decorrer lento dos séculos, as coisas imaginadas por Bacon e Júlio Verne foram-se tornando em realidades e conquistas da ciência. O homem moderno desce às camadas inferiores do mar como os peixes e alcandora-se nos ares como as águias reais.

Aquilo de que os homens, no século XVII, se riam, não passa hoje em dia duma banalidade.

Quási que já não existe a distância. O homem é rei do espaço e do tempo. Em dois ou três segundos a voz humana dá a volta ao mundo. E como a Terra se vai tornando pequena para a desmedida e insatisfeita ambição do Homem, não tardará que o homem, como no século XIX o previa Júlio Verne, visite e percorra, de escalada em escalada, os planetas mais próximos de nós. O homem fará, não tenhamos disso a menor dúvida, não só a viagem à roda da Lua, como desvendará os segredos de Marte.

Mas, resta-nos agora preguntar:—o homem do século XX é inteiramente feliz? Será feliz o homem do ano de dois mil?

A ambição do homem é feita de glória e sofrimento. Expulsos um dia Adão e Eva do Paraíso, em vão procuramos na terra a felicidade completa. O pobre ambiciona a riqueza, o rico aspira a felicidade. E a felicidade, para os que se limitam a esperar, para os que se contentam com um naco de pão e uma migalha de alegria, é a coisa mais simples, mais tangível d'este mundo.

Ai de nós! A inteligência que nos proporciona o domínio dos ares, esmaga-nos também sob o seu peso. Os inventos que o Homem criou para nossa felicidade e bem estar, servem de igual modo para os povos se destruirem mutuamente. Pobres de nós! Desejamos igualar-nos a Deus, desejamos mesmo ser mais ainda que Deus e, afinal, não passamos, no fundo, de ridículas feras civilizadas!

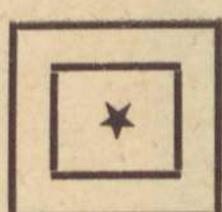
Em vão, o Homem dominará as esferas e descerá ao fundo dos mares porque, nas suas conquistas, nunca alcançará a felicidade que sonhou para a sua louca e ilimitada ambição; em vão o Homem se proclama o rei dos animais, porque êstes, na sua simplicidade, na sua selvajaria, não deixarão de se sentir mais felizes do que nós. É que o Homem há de ser sempre vítima da sua inteligência, que oscila entre o Bem e o Mal, entre o seu sonho de beleza e a sua ambição de prazer. Se, por um lado, a Beleza faz dêle um poeta, a ambição do prazer por sua vez acorda no fundo da sua alma o instinto das feras. E tão mau é o homem que êle hoje, mais do que nunca, prefere o convívio dos animais ao convívio dos seus semelhantes.

Francisco Bacon idealisou o «paraízo» da Nova Atlântida. Quási tudo quanto êle sonhou naquele recuado final do século XVI é já uma realidade dos nossos dias. Com efeito, os aviões cruzam triunfalmente os ares, os submarinos rompem as massas profundas das águas e as máquinas giram constantemente, utilizando as energias extraordinárias dos elementos. Mas, apesar disso, o homem não conseguiu ainda ser inteiramente feliz. Sê-lo-á ainda, um dia? Talvez, quando puder visitar a Lua e Marte, quando fizer dum e doutro novos mundos.

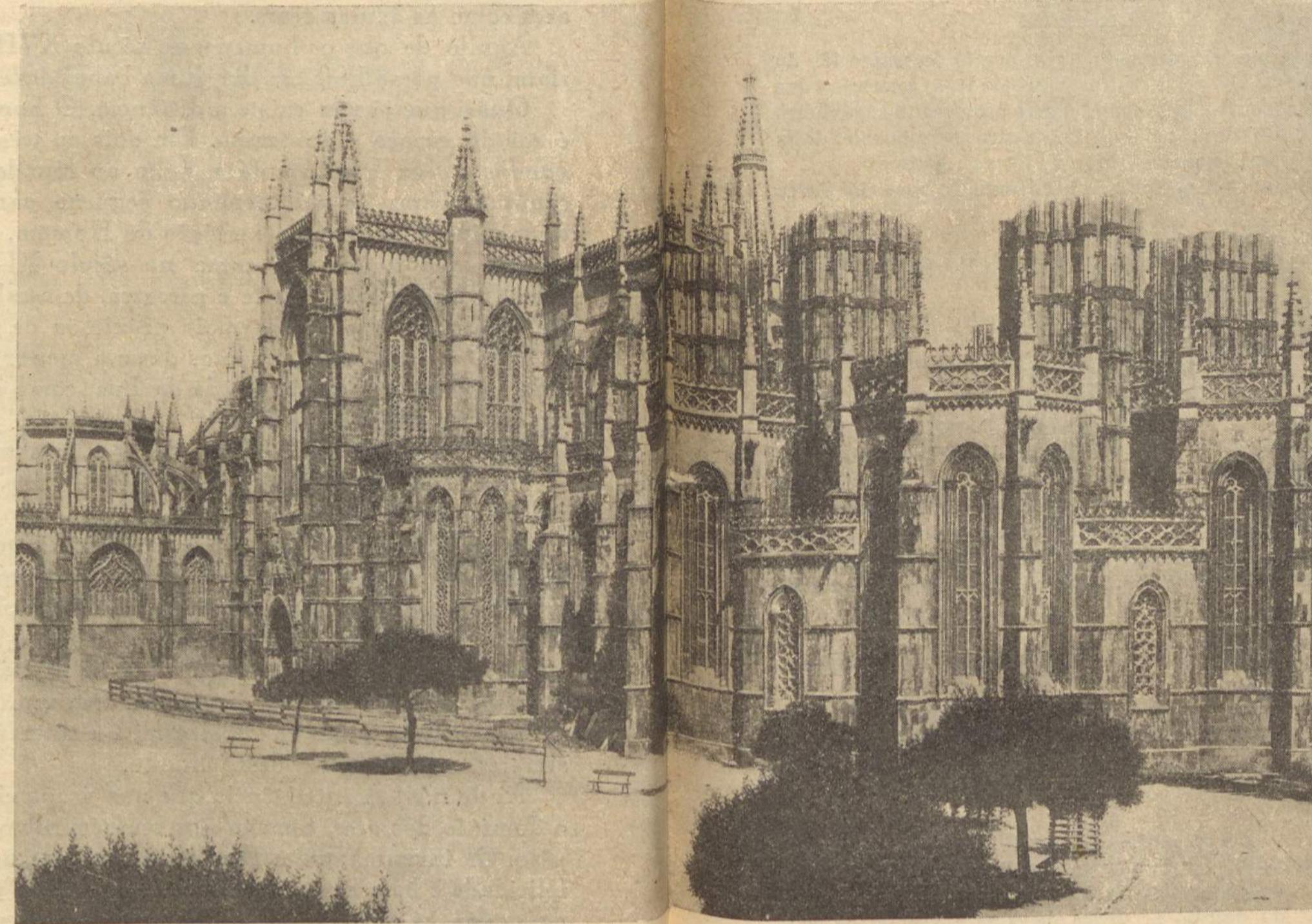
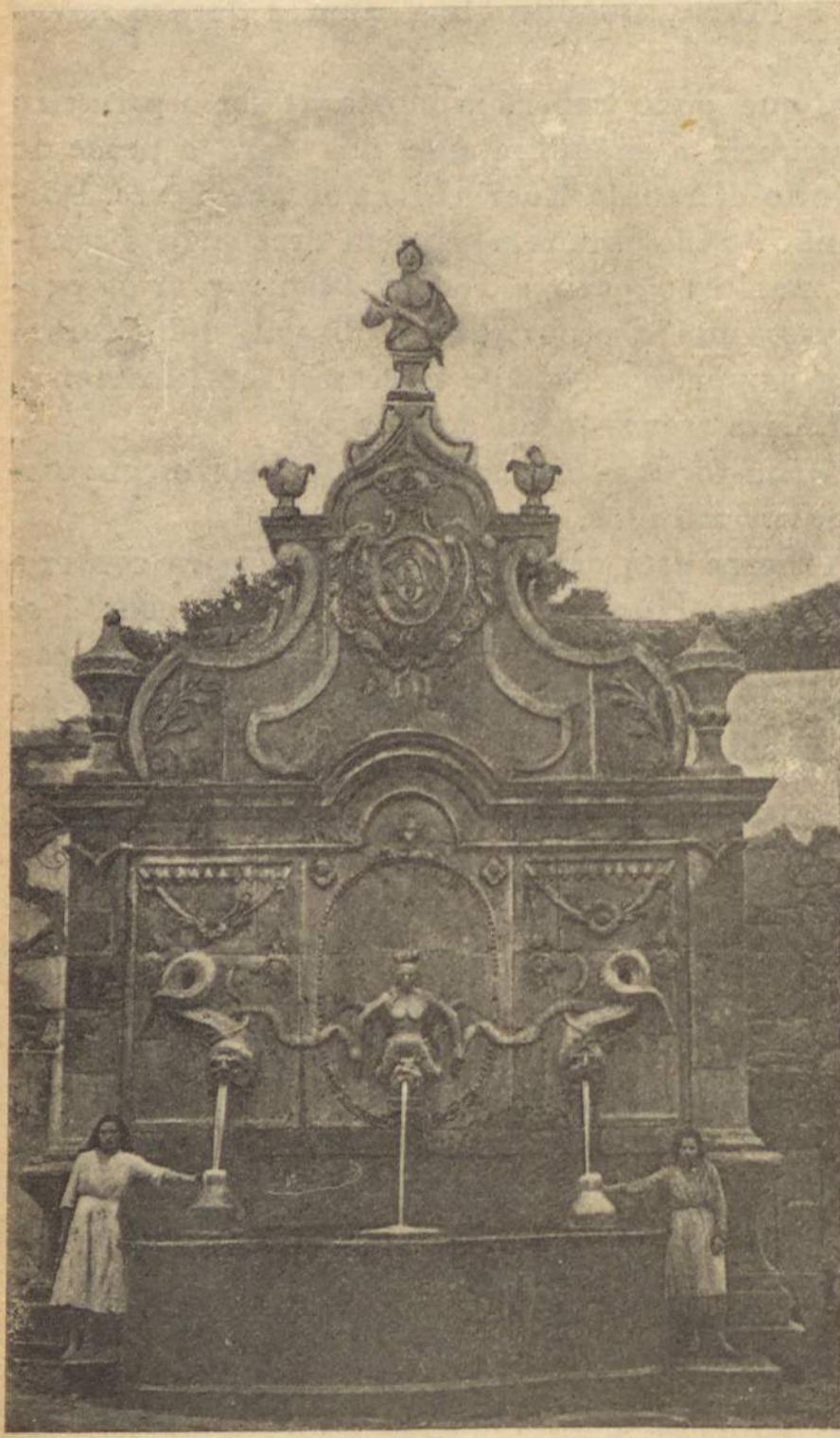
A que povo caberá a glória de ser o primeiro a descobrir a máquina que nos dará a posse do caminho etéreo da Lua? Talvez ao português. Porque não? Não fomos nós quem descobriu o caminho marítimo para a Índia? Não foram os portugueses que descobriram o Brasil, não foram ainda os portugueses que fizeram, científicamente, a primeira travessia do Atlântico?

Torna-se bem necessário descobrir e conquistar novos mundos.

A Terra está demasiado pequena para conter a ambição do Homem. O peor... sim, o peor é se nos planetas que o Homem vai em breve alcançar, o espaço vital constitue também um problema insolúvel!



Portugal Turístico



À esquerda: Tondo Chafariz da Praça
Ao centro: Mosteiro da Batalha
À direita: Póvoa de Varzim: Monumento ao Cego de Maio



P A R T E  O F I C I A L
M I N I S T E R I O DAS OBRAS P U B L I C A S E C O M U N I C A Ç Õ E S

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 20 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 15 do corrente mês de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral — concedidos quinze dias de licença, ao abrigo dos artigos 12.^º e 15.^º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 15 do corrente mês:

Júlio Emílio Moreira Marques, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.^º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 195, II série, de 22 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta de garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.^º semestre do ano de 1939 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 88.738\$15, como liquidação desta garantia.

De conformidade com o artigo 2.^º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto da nova tarifa especial n.º 6 de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo» n.º 197, II série, de 24 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 17 do corrente:

Vivaldo Augusto Casanova, desenhador contratado — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.^º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 19 do corrente:

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos quatro dias de licença, nos

termos do artigo 12.^º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 198, II série, de 26 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 20 do corrente:

António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento, engenheiro electrotécnico de 2.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.^º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Arnaldo Júlio Xavier da Fonseca, engenheiro de 2.^a classe do quadro permanente — idem, idem, idem.

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.^º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri do concurso documental para a promoção a engenheiro electrotécnico de 1.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da forma seguinte:

Presidente — director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 3.^a Repartição, engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha.

Chefe da 1.^a Repartição, engenheiro José Gromwell Camossa Pinto.

De conformidade com o determinado no artigo 2.^º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 19 do corrente mês, o 11.^º aditamento à tarifa especial n.º 5 de grande velocidade, estabelecendo para os comboios n.ºs 52 e 55, quando a sua composição fôr constituída por carruagens da série 800, as taxas de lotação de 10\$, 12\$50 e 15\$, respectivamente, para uma, duas e três zonas.

O «Diário do Governo», n.º 196, II série, de 23 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais**Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral****AVISO**

Faz-se público que, nos termos do disposto no § 2.^º do artigo 1.^º do decreto-lei n.º 30:663, de 21 do corrente mês, e artigo 3.^º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto concurso documental pelo prazo de trinta dias, a contar da data da publicação deste aviso no «Diário do Governo», para a promoção a engenheiro electrotécnico de 1.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral.

O «Diário do Governo», n.º 194, II série, de 21 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

**Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!**

parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto da modificação e ampliação das linhas de resguardo e dos cais da estação de Albufeira, da linha do Sul.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 137,812.30 da linha férrea de Évora apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 144,020.40 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição de tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 141,358.40 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 139,052.50 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 136,842.60 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se re-

fere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 134,172.50 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 157,295.60 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 161,327.26 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 146,631.40 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 150,617.10 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 156,691.30 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição das vigas metálicas do aqueduto situado ao quilómetro 115,397.07 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.



A Portugal — o mais antigo aliado da Grã Bretanha — a Grã Bretanha oferece os meios de transporte mais modernos. É natural que a Grã Bretanha continue a manter os serviços para Portugal e vice versa durante esta a maior guerra na história, estreitando dest'arte os laços que

sempre uniram estas duas nações. A viagem de Lisboa a Londres leva somente poucas horas. Transportam-se passageiros malas e frete.

Viage de avião — é rápido, confortável e conveniente — e reflete a importância de V.S. e do seu negócio.

A passagem simples é de 2750 escudos. Demais informações do representante da BRITISH OVERSEAS AIRWAYS, a/c James Rawes & Co., Rua Bernadino Costa 47, Lisboa; E. Pinto Basto & Cia. Ltda., Avenida 24 de Julho 1, Lisboa e todas as agências de viagens importantes.

**BRITISH
OVERSEAS
AIRWAYS**

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição das vigas metálicas do aqueduto situado ao quilómetro 116.278.90 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição das vigas metálicas do aqueduto situado ao quilómetro 154.083.30 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 196, II série, de 23 de Agosto, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 188.491.10 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 164.801.10 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 166.853.12 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 163.793.85 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 167.675.55 da linha férrea de Évora, apresentado pelo Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 200, II série, de 28 de Agosto, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 31^{m²},25 à esquerda da linha férrea

da Santa Comba Dão a Viseu, entre os quilómetros 48,663,90 e 48,718,90, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Abraveses, concelho e distrito de Viseu, e confronta ao norte com Anibal Mendes Ferreira e pelo sul, poente e nascente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto.

O «Diário do Governo» n.º 182, III série, de 7 de Agosto, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Filipe Martins da Silva, fogueiro de 2.ª classe, contribuinte n.º 14:276, residente em Torres Novas, falecido em 25 de Maio de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria da Conceição Crespim da Silva, viúva.

Findo este prazo, será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1927, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 183, III série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

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

Maquinista reformado do Minho e Douro, João Ferreira da Silva, provenientes da pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria da Costa Pires, Rosa Ferreira da Silva, Fortunato Ferreira da Silva e Delfim Ferreira da Silva, viúva e filhos do aludido reformado.

Guarda reformada do Minho e Douro, Maria José, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Benjamim Pinto, filho da aludida reformada.

Assentador reformado do Minho e Douro, Vitorino Bravo provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Moreira dos Santos, Ana, Joaquim, Maria, Laura e Agostinho, viúva e filhos do aludido reformado.

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo 10\$00 — Carne limpa 8\$00

Dirija-se à

Praça do Chile, 14 — LISBOA

ENTREGAS AO DOMICILIO

Para assar com osso 5\$00 — Cozer 2\$00

Telefone: 49002

Fiscal de revisores reformado do Minho e Douro, Vicente Augusto de Mesquita, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Deolinda Augusta Freitas Mesquita e Hermínia Freitas Mesquita, viúva e filha do aludido reformado.

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

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Testa, chefe de 2.^a classe, reformado n.^o 1:379, residente em Vila Franca, falecido em 17 de Julho de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Amália Augusta dos Santos Vialonga Testa, viúva.

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

O «Diário do Governo» n.^o 184, III série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

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

Pensionista do Minho e Douro, Berta Augusta Viana de Lemos Peixoto, provenientes de pensão de sobrevivência, a cujo pagamento se habilitam nesta data Albertina Augusta Viana de Lemos Peixoto e Laura Augusta Viana de Lemos Peixoto, irmãs da aludida pensionista.

Pensionista do Minho e Douro, Guilhermina Pereira Veiga Salgado, a cujo pagamento se habilitam nesta data Emilia Martins Pereira Salgado, Miquelina Martins Pereira Salgado e Lucinda Martins Pereira Salgado, filhas da aludida pensionista.

Pensionista do Minho e Douro, Flora de Jesus Prata, provenientes de pensão de sobrevivência, a cujo pagamento se habilita nesta data César Augusto Gouveia, filho da aludida pensionista.

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

O «Diário do Governo», n.^o 192, III série, de 19 de Agosto, publica o seguinte:

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.^o 820 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), primeiro oficial Júlio da Fonseca Pinto, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pa-

gamento se habilita nesta data Maria Amélia Abrantes, viúva do mesmo.

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

O «Diário do Governo», n.^o 193, III série, de 20 de Agosto, publica o seguinte:

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

José Pinhão, chefe de lanço de 1.^a classe, reformado n.^o 1:086, residente no lugar de Santo Varão, falecido em 8 de Julho de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Josefina Augusta Pinhão, viúva.

João Ferrão Pais, encarregado de apeadeiro, reformado n.^o 2:105, residente em Trémoa, falecido em 13 de Julho de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Rosa da Paz Jesus Pais, Lucinda da Paz e Pais e Maria da Paz e Pais, viúva e filhas solteiras.

Finde êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que os falecidos estavam inscritos.

O «Diário do Governo», n.^o 202, III série, de 30 de Agosto, publica o seguinte:

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

Reformado n.^o 487 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), guarda-barreira, Francisco Correia, provenientes de abonos por pagar até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Gertrudes Maria, José, António, Sebastião, Redrigo e Maria, viúva e filhos do mesmo.

Reformado n.^o 1:870 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), revisor principal, Alfredo António de Carvalho, provenientes de abonos por pagar até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria da Conceição Gavino de Carvalho, Natércia, Maria Lisette, Alfredo e Maximino, viúva e filhos do mesmo.

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

O SUISSE ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição única pelo socego.

Rua da Glória, 3—Telefone 21925

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}
 RUA DE S. NICOLAU, 123 - LISBOA - Telefones 2 2091/3
 Enderéço telegráfico: LUSALITE

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^mos médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

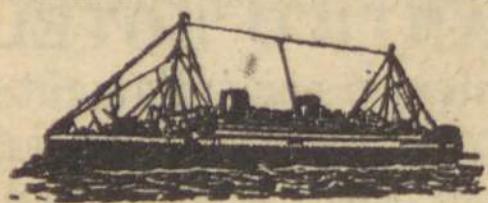
A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA} - RUA DAS FLORES, 22 - LISBOA

AOS
FERROVIÁRIOS
 DO CONTINENTE
 E DO ULTRAMAR
 DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escritação Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.^º-LISBOA
 (FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.^o 23.447)



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Beira, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.^º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.^º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SA.DAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossâmedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda ou Lourenço Marques*.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SA.DAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.

Carreira da Guiné

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama*.

Carreira do Brasil

para *Rio de Janeiro e Santos* com escala por *Funchal e S. Vicente*.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14

(Rua da Alfândega) Telef. 20051

Escritórios **PORTO** — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2342

COMPANHIA DE SEGUROS**Europêa**

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

BEIRAM (MARVÃO)

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

PORTO

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º End. Teleg.: VIVAS

TINTURARIA Cambouriac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ta CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
mino de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

SEGUROS...

A MUNDIAL
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Séde em Lisboa:
Largo do Chiado, 8

Filial no Pôrto:
P. Gomes Fernandes, 10

Agentes por todo o país

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — ás 5 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações — ás 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — ás 10 horas
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — ás 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — ás 3 horas
Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos — ás 2 horas
Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos — ás 4 horas
Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças — ás 12 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — ás 2 horas
Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — ás 3,30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — ás 12 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — ás 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRICO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegrams: SNADEK — LISBOA Telephone: 21868

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

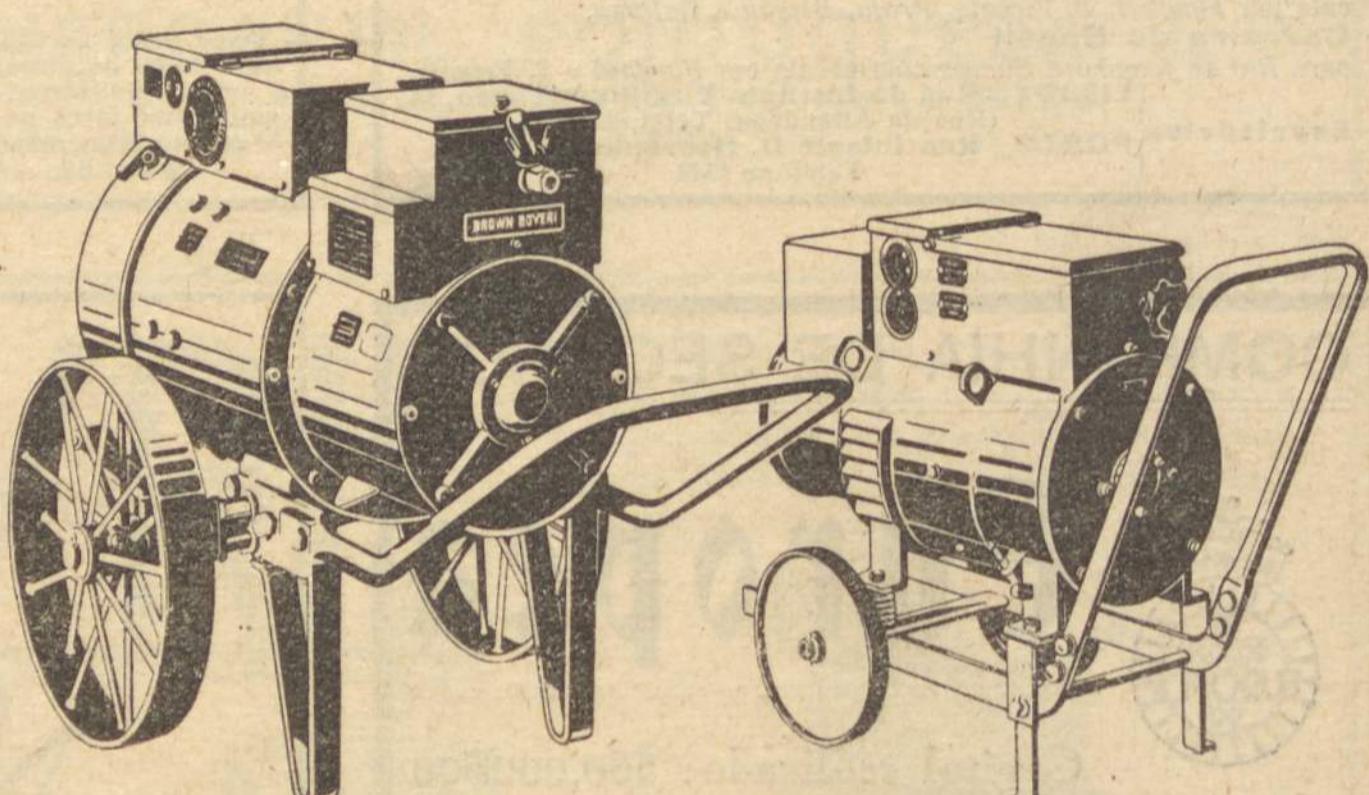
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330.000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

SÉDE EM LISBOA

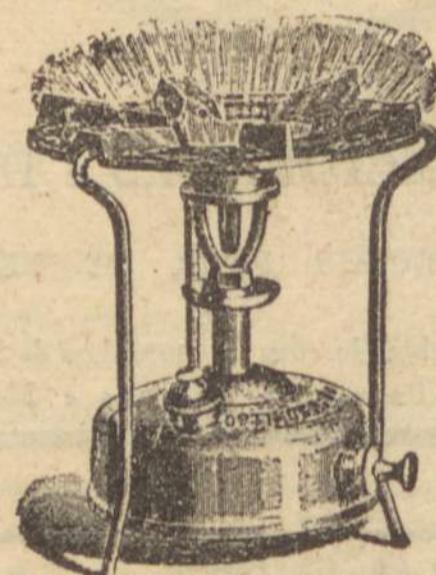
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertence à aquela Companhia, tomado responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA - Tel. 22942

FESTAS CENTENÁRIAS



Exposição do Mundo Português — Torre do Pavilhão dos Portugueses no Mundo