



SVART

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

369

1

JANEIRO

9 4 5

# RAÇAS DO IMPÉRIO

POR

## MENDES CORREIA

Professor da Universidade do Porto

Estudo sério das populações indígenas dos domínios ultramarinos de Portugal, livro simultaneamente científico, mas acessível, e patriótico, de suma utilidade para colonianistas, mas também extremamente interessante para todos os portugueses, dada a sua feição atraente. Ilustrações numerosas tornarão sugestivo e agradável este novo livro, em que surgirão, com evocações dum meritório esforço secular dos Portugueses, e com aspectos interessante e polícromos da fisionomia e da vida de variadíssimas gentes que vivem por esse mundo fora à sombra da nossa gloriosa bandeira, resenhas de múltiplas aquisições de puro carácter científico ou de efectiva utilidade prática.

**Obra completa num só volume, publicada em 18 fascículos**  
**PREÇO DE CADA FASCÍCULO — 15\$00**

# História dos Descobrimentos Portugueses

POR

## DAMIÃO PERES

Professor da Universidade de Coimbra

Livro completo e conciso, de proporções razoáveis, ricamente ilustrado com muitas estampas e cromos, utilíssimo a quantos portugueses se interessem por este notável aspecto da história nacional. Exposição objectiva, proporções razoáveis, ilustração abundante, e larga informação bibliográfica, eis as principais características desta importântíssima obra.

**Obra completa num só volume, publicada em 10 fascículos. Cada fascículo conterá além das 32 páginas de texto em excelente papel, um cromo e oito estampas em papel-couché, fóra do texto.**

**PREÇO DE CADA FASCÍCULO — 10\$00**

ASSINA-SE NAS LIVRARIAS, OU, DIRECTAMENTE, NA

## PORTUCALENSE EDITORA

S. A. R. L.

Largo dos Loios, 91

PÓRTO



**Fábrica Nacional  
d e C a b o s  
e Fios Eléctricos**

*José Joaquim Martins*

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:  
Rua da Constituição, 302 — PÔRTO

TELE (FONE 8421  
GRAMAS: -JOMART-

Preparação, Cobertura e Vulcanisação  
de Cabos e Fios Eléctricos

Fornecedor dos melhores armazémistas  
e casas instaladoras de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País

**LIVRARIA SIMÕES LOPEZ  
DE  
Domingos Barreira**

FRANCISCO TORRINHA  
**DICIONÁRIO**



DOMINGOS  
BARREIRA

EDITOR PÔRTO

Ó Dicionário da autoria do grande Mestre, Dr. Francisco Torrinha, é, incontestavelmente — não só pela contínua aprovação oficial como pelo crédito a que conseguiu elevar-se — um dos mais completos dos que, até hoje, se têm publicado na língua lusíada.

Tal crescente êxito e interesse continua a ser confirmado, mais uma vez, através da «Edição, 1945», que acaba de sair do prelo.

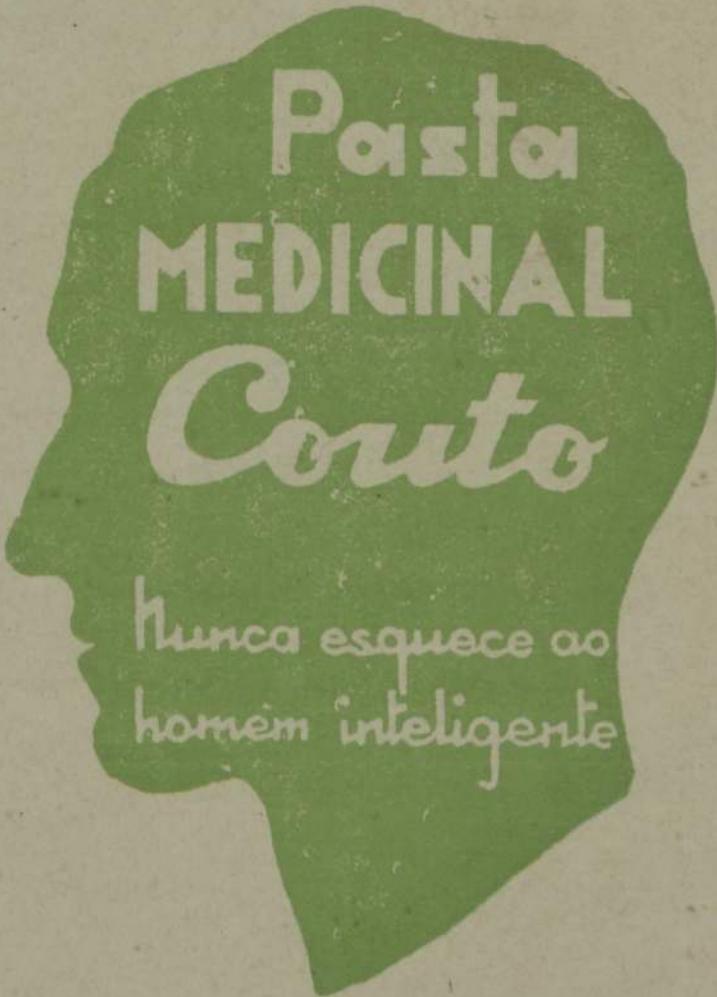
**P R E Ç O 37 \$ 5 0**

119, Rua do Almada, 123  
TELEFONE, 1721 PÔRTO



O melhor calçado para crianças!

**CP** Caminhos de Ferro Portugueses  
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)  
N.º \_\_\_\_\_



Tele } gramas: MFERREIRA Pôrto  
fone, 830-P. B. X.

## *Manoel Ferreira*

ACESSÓRIOS PARA A INDÚSTRIA  
SECÇÃO DE BALANÇAS  
ÓLEOS DE LUBRIFICAÇÃO  
CADINHOS PARA FUNDIÇÃO

182, Rua Mousinho da Silveira, 184  
PÔRTO

## Fábrica de Tintas e Vernizes



TINTAS E VERNIZES DE TODAS  
AS QUALIDADES E PARA TODAS  
— AS ESPECIALIDADES —

“

Corporação Industrial do Norte, L. <sup>da</sup>

“

RUA DE BENTO JÚNIOR  
Telefones: 4594-8595 — PÔRTO

FOGÕES ELÉCTRICOS PARA COZINHA  
RADIADORES ELÉCTRICOS

## “HUSQVARNA”

A GRANDE MARCA SUECA

**GUNNAR & C.<sup>A</sup>**  
RUA FORMOSA, 85 — PÔRTO



FÁBRICA DE CONTRAPLACAGEM  
**A IDEAL, L.<sup>DA</sup>**

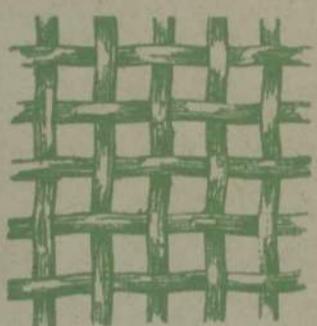


ASSENTOS PARA CADEIRAS,  
FÔLHA DE CUTELO  
— E CONTRAPLACADOS —



Rua do Heroísmo, 133 — PÔRTO  
Telefone 929

## OFICINA DRAGÃO

RÊDES  
EM ARAME

COLCHÕES — CAPACHOS,  
ETC. — TUDO EM ARAME  
PARA TODOS OS FINS

OFICINAS E ESCRITÓRIO:

Rua Barão de S. Cosme, 53-55 — Telef. 4691  
PÓRTO

Em Lisboa: TRAV. DAS AGUAS LIVRES, 14, 1.º-D. — Telef. 64538

FÁBRICA MECÂNICA DE SACOS  
DE PAPEL E PAPEIS PINTADOS

**A NACIONAL**  
FUNDADA EM 1895  
DE CARLOS S. CABRAL

138, Rua José Falcão, 150 — Telefone 4711 — PORTO

Sacaria fina, papeis de embalagem e cartão,  
— papeis pintados para embalagens —

COMPRA, VENDE E HIPOTECA  
PROPRIEDADES —

EMPRESA

**A HIPOTECÁRIA**

AGENTES EM TODAS AS PROVÍNCIAS DO NORTE

Avenida Rodrigues de Freitas, 312

Telefone 4597 — PORTO

**CORRÊA LEITE, L.<sup>DA</sup>**

IMPORTADORES DE ÓLEOS DE ALTA  
QUALIDADE HÁ MAIS DE 30 ANOS

São seus distribuidores exclusivos:

**ORGANIZAÇÃO TRANSATLANTICA  
DE REPRESENTAÇÕES, L.<sup>DA</sup>**

Rua Dr. Magalhães Lemos, 133

Telefone 247 — PORTO

## RAMOS PINTO "72"

REUNE QUALIDADE E VELHICE

“

## DEPOSITÁRIOS:

Emprêsa Nacional de Vinhos do Pôrto, L.<sup>da</sup>

VILA NOVA DE GAIA

Telefone 3000

## CAMISAS

*Ajax*  
REG.

«A CAMISA QUE REUNE  
CONFORTO E ELEGANCIA»

**Sousa, Cruz & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

BANQUEIROS

Praça da Liberdade, 13 — PORTO

TELEFONES, 37-7137 E DO ESTADO 72

Efectuam-se todas as transações bancárias

Filial em Matozinhos: Rua Brito Capelo, 262

DELEGAÇÃO DA COMPANHIA DE SEGUROS «GARANTIA»

Oferece resultados surpreendentes no tratamento de toda a variedade de doenças de pele, mesmo as mais graves ou antigas. No tratamento das frieiras, a sua aplicação alivia imediatamente as dores e a comichão. No banho, na limpeza da cabeça, na lavagem das crianças use o



**D.D.D.**

O Remédio para a pele

**SABONETE D. D. D.**

LOUÇAS, ESMALTADAS  
— MARCA —  
**POPULAR**

DEPOSITÁRIO POR JUNTO:

*Reynaud, Lemos & C.ª, L.ª, Sucr.*  
Telef. 7546—R. FORMOSA, 290-A—PORTO

**AGRICULTORES**

«Vital» é o adubo indispensável aos seus terrenos por conter grande quantidade de matéria orgânica e outras substâncias vegetais e marítimas, que lhes garantem o equilíbrio dos terrenos e o valor alimentício dos frutos

«VITAL» emprega-se em cearas, batatais, vinhas, pomares, hortas, etc.

PEÇAM TABELAS E PROSPECTOS AO VENDEDOR LOCAL OU AO FABRICANTE

**JOSÉ FERREIRA COELHO**

FÁBRICA: AFURADA-GAIA—Telefone 33  
Escritório: AV. DA REPÚBLICA, 1286—GAIA—Telefone 3540

Telefones 2242  
94 (Estado)  
Telegramas: INDUSCANTI

**Sociedade Mercantil e Industrial, L.ª da**

Infante D. Henrique, 75-1.º—PORTO

**FÁBRICA EM OVAR**

Medalhas de OURO | Exposição Industrial Portuguesa — LISBOA  
Exposição Colonial Portuguesa — PORTO

Fábricas de descasque e preparação de arroz,  
de Pregaria e Refinação de Açúcar

**IMPORTAÇÃO DE BACALHAU****Artur Ferreira Dias & C.ª**

Importação de toros e aduelas de madeira  
de «Memel Corôa» — Arco de ferro,  
arame, etc. — Madeiras nacionais e estrangeiras para construção e marcenaria —  
Aduela de castanho e carvalho nacional

Armazém e Escritório: 1-RUA do Pilar-3

Telefone 3467 — End. Teleg. ARFEDIAS

VILA NOVA DE GAIA  
(PORTUGAL)

Telefone particular  
43—O. do Douro

MADEIRAS, CONTRAPLACADOS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

**JÚLIO NOGUEIRA**

BREVEMENTE INICIO DA CAMPA-  
NHA DAS MADEIRAS AFRICANAS

**2313—R. S. Roque da Lameira—2357**

Telefone 1613 — PORTO

End. «NOZES»

**CASA DAS LOUÇAS**  
**Eduardo F. Barbosa**

Casa especializada no fornecimento de Louças para Hoteis, Restaurantes, Pensões e Cafés. Stock permanente para entregas imediatas. — Preços da Fábrica tabelados. — Armazém de Louças de Porcelana, Faiança, Esmalte e Alumínio, Vidros e Cristais, Serviços de Jantar, Chá e Café

333-Rua Formosa-333, (Em frente ao Bolhão) — Telef. 4937

P O R T O

MÁQUINAS DE ESCREVER,  
DE CALCULAR, DE SOMAR,  
FICHEIROS E ORGANIZAÇÕES  
— : — : — COMERCIAIS — : — : —

**Sociedade Comercial Luso-Americanana, L.ª da**

LISBOA  
RUA DA PRATA, 145  
Telef. 2 5281

PORTO  
RUA SÁ DA BANDEIRA, 339  
Telef. 1248

Telef. 1331  
Telegramas: ESTANHO

**Augusto Dias & C.ª, L.ª da**

FERRO FERRAGENS E METAIS  
— CARBONETO E CIMENTO —

Travessa da Bainharia, 10 — Rua de S. João, 136

LANIFÍCIOS  
AMANCIO  
SILVEIRA

## Antero & Cardoso

Desperdícios de algodão para limpeza de máquinas

TODAS AS QUALIDADES

Rua Santo António, 41-3.<sup>o</sup>

Armazens: Rua Burgões, 343

PORTO

TELEFONE 1651

## Companhia Cerâmica das Devezas

Telhas de todos os tipos e qualidades — Tubos de Grés e acessórios em todos os diametros — Tijolos Refractários — Tijolos Vermelhos — Louça Sanitária

O MELHOR FABRICO NACIONAL

Séde: Rua Conselheiro Veloso Cruz, 206, em VILA NOVA DE GAYA

TELEFONE 3252

FÁBRICA DA PAMPILHOSA

TELEFONE 2



Marca registada

R. E. D. E.

ondulada especial em ferro para construções de cimento armado, para toda a qualidade de vedações e outras aplicações

Capucho Metálico «IDEAL»  
(REGISTADO)

A PRODUTIVA  
REGISTADA

JOSÉ DE MAGALHÃES

Rua da Picaria, 27 — Telefone 91 — PORTO

## Ferreira, Corrêa & C.ª, L.<sup>da</sup>

Caldeiras e máquinas a vapor. Motores a Gás pobre e Óleos pesados

Máquinas para todas as Indústrias  
Reparações e transformações de máquinas usadas  
Tubos em aço para caldeiras. Fita de serra Sueca

TELEFONE 1959

Rua Rodrigues Sampáio, 155-1.<sup>o</sup>

PORTO — PORTUGAL

T A B Ú

CAMISAS

## Camisolandia

R. de Santa Catarina, 174 — PÓRTO

End. Teleg. VINCES

Telefones } Escritório, 4375  
Alfandega, 4267

## Vieira, Santos & Coelho, L.<sup>da</sup>

Agentes de transportes internacionais

Despachantes oficiais

Despachos, Barcagens e Seguros  
Comissões e Consignações

AGENTES DE NAVIOS

Escritório: RUA INFANTE D. HENRIQUE, 45-1.<sup>o</sup> PORTO

TELEFONE 6706

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

## A Furlana, L.<sup>da</sup>

Rua Chaves de Oliveira, 122

P O R T O

PARA  
PINTAR  
AREDES

USE

MURALINE

UMA TINTA QUE SE PREPARA

EM 10 MINUTOS  
SECA EM HORAS  
E DURA ANOS

TINTA ANTI-CORROSIVA

*Carson's*A TINTA MAIS RESISTENTE  
PARA TODAS AS OBRAS  
DE  
GRANDE ENGENHARIADepositários: *Mário Costa & C.ª L.ª*

RUA DO ALMADA, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telephone 2571

FILIAL:

RUA FERREGIAL DE BAIXO, 31, 1.º LISBOA  
RUA DE S. PAULO, 12, 3.º TELEFONE 24343

ESPAÑA-S. A.

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÈNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º  
TELEFONE 25063

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º  
TELEFONE 5303

SEGURADO DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice «ESPAÑA — S. A. COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS» estipula e garante:

- a) — A indispensabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte dum a forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.  
b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais do Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURO:

- 1.º — A dispensa completa de pagamento de prémios.  
2.º — O pagamento dum renda anual de 12 1/2 sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.  
3.º — Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre

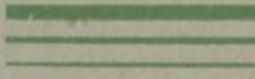
PEÇA PROSPECTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

**Sociedade Michaëlis**  
**de Vasconcelos, L.<sup>da</sup>**

P O R T O

Praça da Liberdade, 114

TELEFONE 4481



Material Ferro-Viário,

Motores — Máquinas Industriais

TODOS OS ARTIGOS PARA A ELECTRICIDADE...  
FIOS, CABOS E ARTIGOS DE BAKELITE

# SIMAEEL

**Sociedade Imp. M. e Artigos Eléctricos, L.<sup>da</sup>**

**RUA FERNANDES TOMAZ, 232**  
**TELEFONE 6895 - PÔRTO**

SERRAS PARA METAIS  
FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL  
METAIS EM CHAPA, TUBO, CAVILHAS, BARRAS E PERFIS  
PARAFUSOS PARA TODOS OS FINS. PORCAS  
ARAME DE COBRE, LATÃO, AÇO E METAL BRANCO  
SABÃO DE PULIR. POMADA DE LUSTRAR. RODAS DE PANO  
AÇOS FINOS. PEDRAS DE AMOLAR  
ARAME COBREADO, ETC.

***António Pinto de Mesquita, L.<sup>da</sup>***

(CASA FUNDADA EM 1906)

**PÔRTO**  
13, Rua do Almada, 17  
53, Rua dos Caldeireiros, 55

Telefones, 103-4863 P. B. X.

**LISBOA**  
Rua Alves Correia, 97

Telefone, 2 7816

# Sociedade de Fundição e Metalurgia, L.<sup>da</sup>

Fábrica: CRESTUMA — VILA NOVA DE GAIA

Escritório: RUA S. JOÃO, 75 — Pôrto

Telefones: 5963 — Pôrto e 11 — Crestuma — Telegramas: OILIBA

## FABRICANTES DE:

Utensílios domésticos, Ferramentas, Máquinas agrícolas e industriais, Material para as Câmaras, Aguas, Saneamento, Iluminação Pública, Jardins, etc.

**Construção de todo o material concernente a fundição e Cerralharia**  
**Aparelhagem geral para minas e tratamento de minério**

Tomamos o encargo de ante-projectos, estudos ou ensaios de instalações de máquinas em minas e suas reparações

## Desperdícios de algodão para limpeza

### SR. REVENDEDOR:

Não deixe o crédito da sua casa por mãos alheias! Compre bem, para servir bem!

Se comprar os desperdícios FARGE, compra bem, e os seus clientes ficarão satisfeitos

Dirija-se à Fábrica de Transformação

**L. FARGE, LIMITADA**

RUA DO FREIXO, 1291 — PORTO  
 TELEFONE 4494

ou aos distribuidores exclusivos no Sul

**VALADAS, LIMITADA**

Calçada Marquez de Abrantes, 1 — LISBOA  
 TELEFONE 6 3113



A BOA QUALIDADE  
 GRITA O SEU TRIUNFO!

# RELÓGIOS 3 GRANDES MARCAS

**CRONOMETROS ELECTION** Marca de grande categoria com os mais lindos modelos para homem ou senhora em ouro, plaqué ou aço Staybrite

**NOVORIS** Marca popular com a maior variedade de modelos para homem ou senhora de linda apresentação, e satisfazendo os mais exigentes

**ORIS** O despertador Suiço de qualidade

Único no seu gênero pela sua apresentação smart, tipo pequeno nos mais lindos modelos para quarto, viagem, etc.. Verdadeiros bibelots e próprios para uma prenda, útil e de conservação quase eterna

À venda em todas as boas Relojoarias e Ourivesarias do País

# Empreza Preparadora de Óleos—S. A. R. L.

ESPECIALISADA NA PREPARAÇÃO DE ÓLEOS SECATIVOS

Avenida Comendador Teixeira de Matos, N.º 93 — M A T O Z I N H O S

Telefone 47 — M A T O Z I N H O S

Fábrica de Tintas e Vernizes

**A ESFINGE**

DE

Armando Gomes Pessanha

••

Fabrico especializado de tintas metálicas anti-corrosivas para ferro, da conhecida e afamada marca «ESFINGE» — Fábrica de tintas para fundos de embarcações de ferro e madeira, anti-corrosivas, anti-vegetativas, costados, tintas resistentes e altas temperaturas, esmaltes para interior e exterior, tintas de alumínio, vernizes, secantes e alvaiades

••

Rua Rodrigues de Freitas

Telefones P. B. X. — VILA NOVA DE GAIA

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

Agentes Gerais em Portugal da

Legal & General Assurance Society, Ltd.



SEGUROS EM TODOS OS RAMOS



Avenida dos Aliados, 54-2.º

P O R T O

Telefones 1374  
1384

Telegrams: CORPINSUR

**EMPRÉSA FABRIL DO NORTE, L. DA**

**SENHORA DA HORA — TELEFONE 12 — S. H.**

**FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS FINOS**

**A mais antiga Fábrica Portuguesa de linha para coser e boroar**

À venda em todos os GRANDES ARMAZENS de junto e nos bons estabelecimentos de venda directa ao público — A linha que mais se vende por ser a mais económica — COSTUREIRA — Linha em carros, tubos e novelos Marca RELÓGIO — Algodão para alinhavar — Algodão de passajar

Marca TOURO — SEDALINA — BOUQUET — CROCHET — RENDILHEIRA

**PEDIR SEMPRE AS LINHAS DA FÁBRICA DA SENHORA DA HORA**

# Fábor

Fábrica de Artefactos de Borracha, L.<sup>da</sup>

Manufactura de Artefactos de Borracha  
para todas as aplicações

TELE { FONE, 9099  
GRAMAS: FÁBOR

Rua Serpa Pinto, 195 — PORTO (Portugal)

## T. S. F. “CROSLEY”

Rádio americano de I.<sup>a</sup> categoria

Agentes Gerais em Portugal

ABREU JUNIOR & C<sup>ia</sup>, L.<sup>da</sup>

RUA SANTO ANTÓNIO, 66

PÓRTO — TELEF. 6504

Telefone-Oliveira do Douro, 41

Calçado Caseiro de Verão e Inverno

## José das Neves & C.<sup>a</sup> L.<sup>da</sup>

(CALÇADO NASCENTE)

Rua Caetano de Melo

Oliveira do Douro

Vila Nova de Gaia

Telefones: P. B. X. 409 e 4099  
Telegrams: ADRIATICO

Companhia Portuense de Ferragens  
S. A. R. L.

SÉDE: 100, Rua de S. João, 108

SUCESSORA DA ANTIGA FIRMA

Delfim Neves de Sousa

Secção de Ferro, Secção de Ferragens, Secção de Drogas

ARMAZÉNS  
DE RETÉM:

Rua dos Mercadores, 146 a 160  
Rua da Fonte Taurina, 90 e 96  
Rua da Alfândega, 8  
Rua da Alfândega, 7 a 11  
Rua de Sousa Viterbo, 83 e 85

ARMAZÉNS GERAIS: Rua da Vigorosa, 712

ARTIGOS DE BAKELITE

# Gaspar Natal

Rua das Cavádas, 340

P O R T O

Produtos farmacêuticos  
Agenciários de serviços aduaneiros  
Barcagens e seguros marítimos  
Artigos para escritório

Telefone: 6888 (P. B. X.)

Telegrams: ARSOUCA

## Artur de Souza & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

ARSOUCA

Agentes Gerais em Portugal:

de Organon Laboratories, Ltd. — LONDON

56-2.º, Rua Alexandre Braga PORTO Armazém: Rua Reboleira, 57

Telefone 2018

## Mário Alves Ribeiro

Importador e Exportador

Representações Nacionais e Estrangeiras

Rua Fernandes Tomaz, 545 — PORTO

## Fernando Campos & C<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

FÁBRICA DE MALHAS

TELEFONE 6491

Trav. Fernão Magalhães, 168

P O R T O

Aos Ex.<sup>mos</sup> srs. Engenheiros, Arquitectos, Construtores Civis e Particulares, Quereis um pavimento artístico, sem juntas, em marmorite A? — Dirigi-vos à firma:

## Carvalho & Serra, L.<sup>da</sup>

Avenida Fernão de Magalhães, n.º 774  
TELEFONE 1127 PÓRTO

ORÇAMENTO GRÁTIS

## Pereira & Marques, L.<sup>da</sup>

Óleos lubrificantes — Óleos para as Industrias textis — Cortumes e tinturarias — Desperdícios — Vaselinhas e parafinas — Cera Victória em cai-xinhos — Cera Reivax em latas de 17 kilos  
96-1.º, Rua da Picaria, 96-1.º — PÓRTO — Telef. 6801

## Vieira, Azevedo & C.<sup>a</sup>

ARMAZÉM DE PAPELARIA  
E OBJECTOS DE ESCRITÓRIO  
Rua da Picaria, 56-58 PÓRTO Telefone 5222

## Fernando Alvaro de Mattos

RUA FERNANDES TOMAZ, 525-527 — Telefone 1312  
PÓRTO

Pomadas para calçado ROSETE JUVENALIA — Caixa S. SATURNINO — Limpa-metas JUVENALIA — Cera para Soalhos e Oleados JUVENALIA  
Cera de Linhas, Camurcines, Tintas rápidas e Cola Diabolina

## PERES & SOUSA, L.<sup>DA</sup>

Avenida dos Aliados, 38, 2.º andar  
LANIFÍCIOS PERSOS  
GRANDE SORTIDO EM TODOS OS ARTIGOS  
PARA ALFAIATARIAS  
TELEFONE 1131 PÓRTO

## DOMINGUES D'OLIVEIRA

TIPOGRAFIA: Execução rápida e perfeita de todos os trabalhos litográficos  
ENCADERNAÇÃO: Todas as encadernações simples e de luxo, com a máxima perfeição  
Campo Martires da Pátria, 114-A — Telef. 2412 — PÓRTO

A PORTUENSE — Tipografia e Encadernação  
Rua Conde Vizela, 80 — Telefone 7062 — PÓRTO

## SAPATARIA PÓRTO

TELEFONE 7887 P. B. X.

A melhor casa sortida em todas as qualidades de calçado

— popular e de luxo a preços excepcionais

PÓRTO — 143, Rua de Cedofeita, 145

Filial — 879, R. Fernandes Tomaz, 881

Lisboa — 30, Rua de S. Paulo, 40

TELEFONE 23443

## CALCIMITE

O melhor contra a humidade, salitre e tortulho nos prédios

## ALVAIADE «LEME»

O melhor para pinturas

DEPÓSITO:

DROGARIA CARVALHO

Rua do Almada, 448 — Telefone 5242 — PÓRTO

TELEFONE 2289 TELEGRAMAS: «ALTAMIROS»

## ALTAMIRO & FILHOS

99, Rua das Flôres, 101 — PÓRTO

Couros e peles — Extractos tânicos — Productos químicos — Tripas secas — Solas e saltos de borracha, etc..

## OPCA

Estudos e Construções

## RUA ANTÓNIO CANDIDO, N.º 248

TELEFONES, 9561-9562-P. B. X. — PÓRTO

TELEFONE 7072

Fábrica de Móveis A PORTUENSE

## Joaquim Pereira da Costa

ESTOFOES — DECORAÇÕES

197, Praça da Corujeira, 203 — PÓRTO

## ANTÓNIO SEABRA

Rua do Sobreiro — SENHORA DA HORA

FÁBRICA DE GRUDES INDUSTRIALIS

TELEFONE 79 — Senhora da Hora TELEGRAMAS: SEABRA

## VICTOR ANDRADE

MÁQUINAS INDUSTRIALIS

PÓRTO — 32, Rua José Falcão, 34 — Telefone 553

MÁQUINAS AGRÍCOLAS

MOREIRA DA MAIA — Rua Dr. Farinhote

## A Carvoeira Carlos Begonha, Lda.

Sócio gerente: ARNALDO PINTO

PORTO — Rua do Infante D. Henrique, 61-2.º — Telef. 2133

Cárvoa para cozinha e aquecimento, Chauffage, Coke de Gaz, Briquetes — Cárvoa para Indústria: Cardiff, Newcastle — Coke fundição — Antracite, Forja

ÓPTIMAS QUALIDADES

## BORDALLO & C.<sup>a</sup>, L.<sup>DA</sup>

Ferragens, Cutelarias, Ferramentas, Metais em geral, Materiais de construção, Aços, Arcos, Arames, Chapa Zincada, Folha Flandres

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Escritório e armazém — 378, RUA DO ALMADA, 386 — PÓRTO

TELEFONE P. B. X. 4480 — TELEGRAMAS BORDALLITA

Telefones: 4021 — 2693  
Telegramas: FARLEA

# Casa das Linhos

S. A. R. L.

COMÉRCIO GERAL  
DE LINHOS E BORDADOS

“

Importação de algodão  
em rama de todas as origens

660, Rua Fernandes Tomaz, 664

P O R T O

Telefone 8430

de A. J. Ferreira, L. da

TELEFONE  
6 0 6 4

Fábrica de artigos em alpaca, latão niquelado e cromado—Trabalhos em bronze—Galheteiros e fruteiras—Corbeilles para flores—Cache-pots—Serviços de chá e café—Jarras, tan-tans, mezas de fumo, cinzeiros e tinteiros—Emblemas militares—Armações completas em latão cromado para montras, etc.

PORTO

Rua Bôa Nova, 138

## GRAVATAS A J A X

Nobre & Almeida, L. da

TELEFONE 4590

Rua Alexandre Braga, 88-1.º

PORTO

Teleg. BROWNBOVERI

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

## B A D E N — S U I C 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.

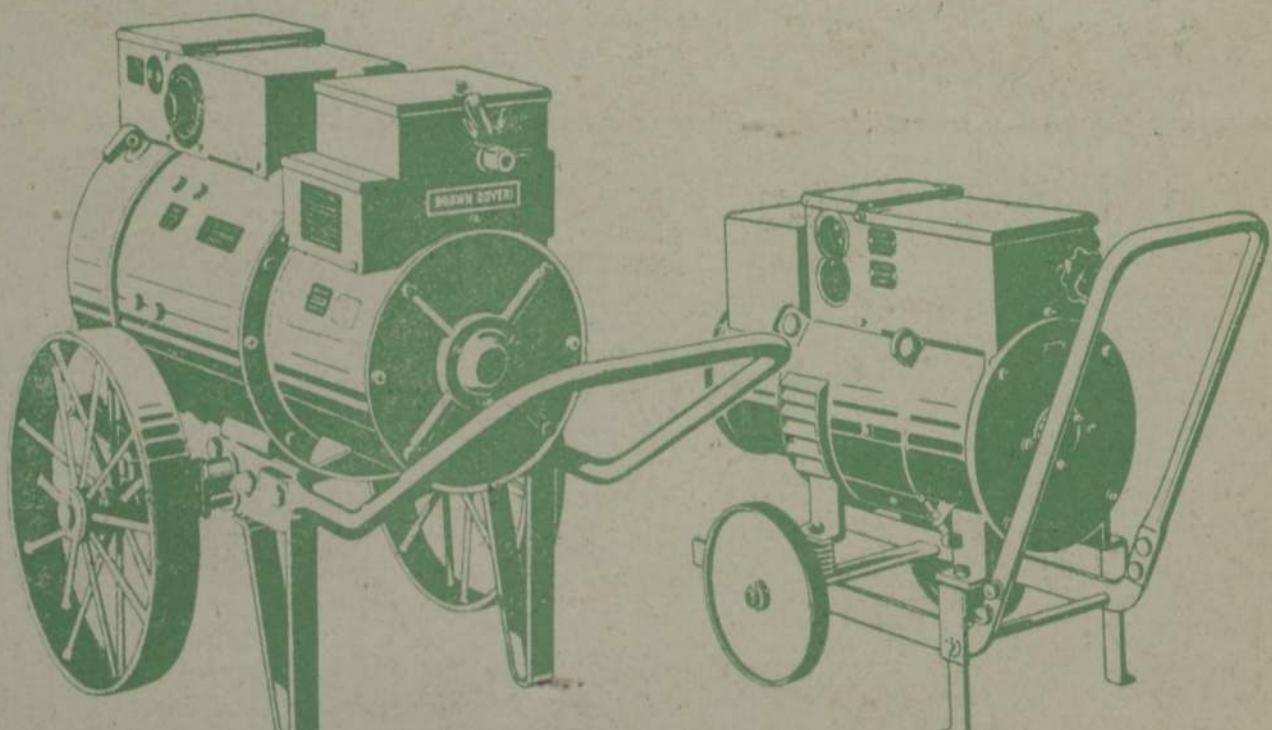
Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Av. dos Combatentes da Grande Guerra, 524

P O R T O



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco

:-:- em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A :-:-

# Moura, Cabral & C.<sup>a</sup>

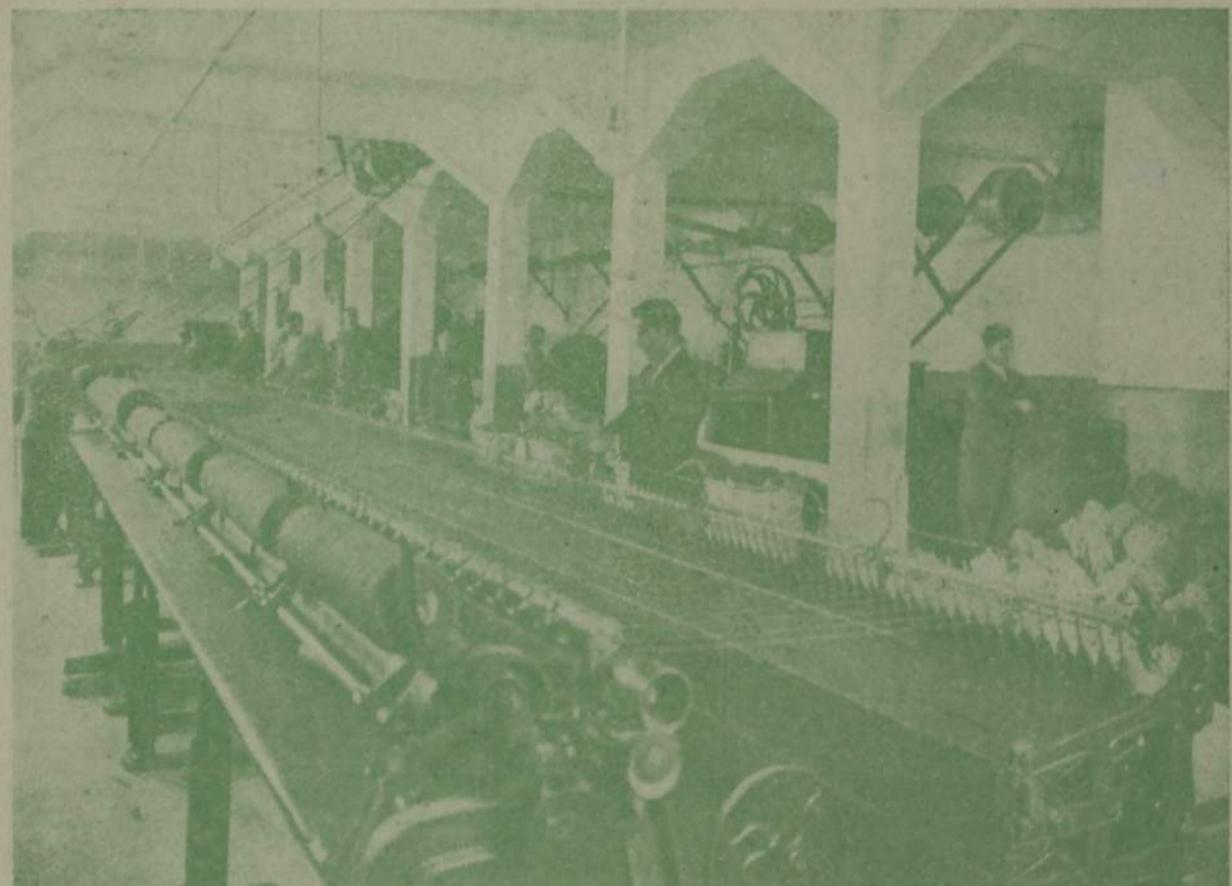
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

(SERRA DA ESTRÉLA)

L ORIGA

## Augusto Luiz Mendes & C.<sup>a</sup>, Limitada

FÁBRICA  
DE  
LANIFÍCIOS



UMA DAS SECÇÕES DA FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

(SERRA DA ESTRÉLA)

L ORIGA

## JOSÉ LAGES

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

(SERRA DA ESTRÉLA)

L ORIGA

## JOAQUIM AUGUSTO CORREIA

Com oficina de Cerralharia Mecânica e Civil — Especialidade em todos os serviços de torno mecânico — Freagem de rodas dentadas — Fabricação de peças para minas e automóveis — Trituradores e máquinas de lavagem para volfrâmio — Máquinas, industriais — Ferramentas para minas e agrícolas, etc. — Soldaduras a Autogénio e electrogénio

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA  
LORIGA — AVENIDA AUGUSTO MENDES.  
SERRA DA ESTRÉLA

Telefone: Cabine pública n.º 1 e 5

## PEDRO VAZ LEAL

Com oficina de Cerralharia Mecânica e Civil  
Soldaduras a Autogénio e Electrogénio

Fundição de latão e bronze  
LARGO DE S. GINÉS (Serra da Estréla) LORIGA

SE QUERE PRODUZIR E POUPAR, USE



## FÁBRICA DE CAL PARA EXPORTAÇÃO

Premiada na Exposição Industrial e Agrícola de 1901

Esta fábrica fundada por F. DA SILVA FRANCO  
é a mais antiga e acreditada da Figueira da Foz

ZELINDA LINO FRANCO (Viúva de F. da Silva Franco)  
Rua Bartolomeu Dias, 44 — FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 2 5017

## CARLOS F. MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

Rua da Conceição, 120, 3.º-E. — LISBOA



## COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA

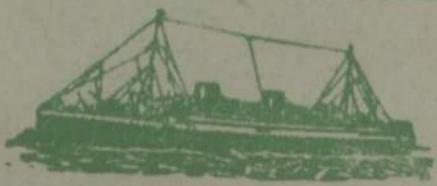
## T. S. F.

Aparelhos das primeiras marcas de categoria, novos e usados, a pronto e com grandes facilidades de pagamento  
REPARAÇÕES ECONÓMICAS E GARANTIDAS

" J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

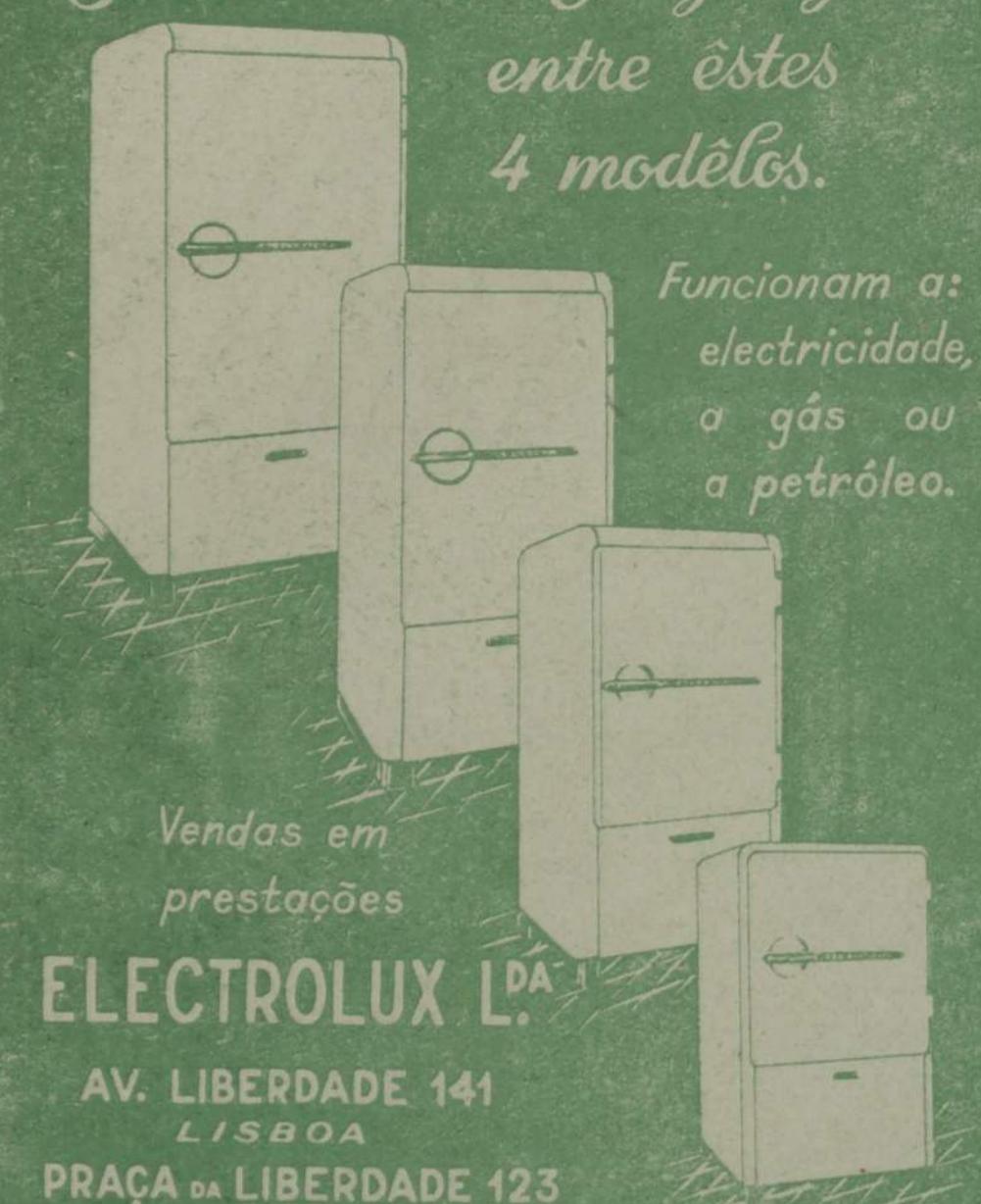
LISBOA



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, 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: 25232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Escolha o seu Frigorífico entre estes 4 modelos.



Funcionam a:  
electricidade,  
a gás ou  
a petróleo.

Vendas em  
prestações

ELECTROLUX L. PA

AV. LIBERDADE 141  
LISBOA  
PRAÇA DA LIBERDADE 123  
PORTO



Telefones 2 8600 — 4 6045

ORGANIZAÇÃO  
CRIADA EXCLUSIVAMENTE  
para o serviço de mudanças em  
todo o país e para o estrangeiro

Embalagens de louças,  
cristais, quadros, espelhos,  
etc. Transporte de  
pianos e cofres com to-  
das as condições de se-  
gurança



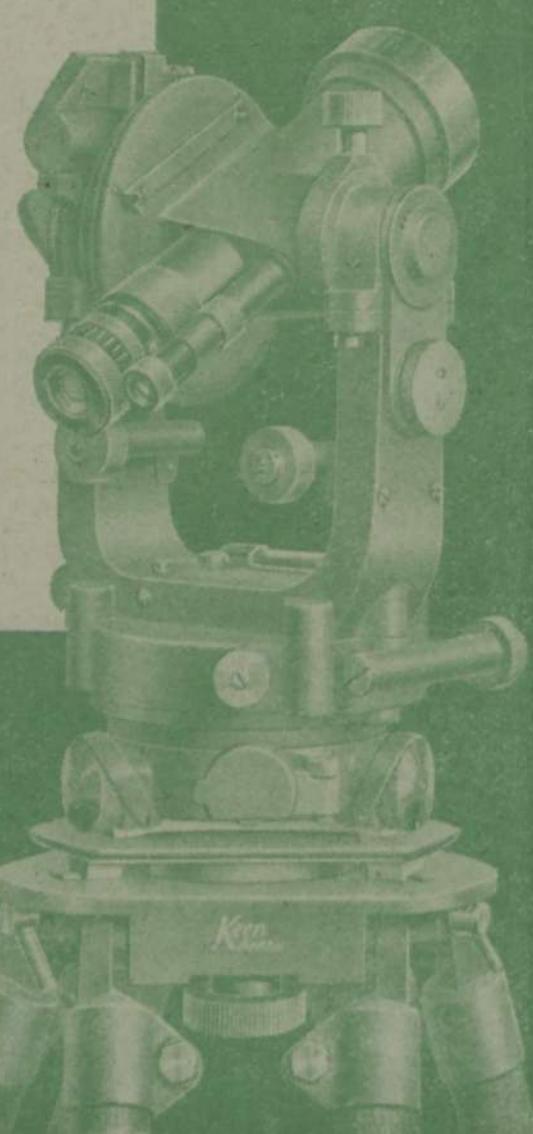
Pedir Orçamentos grátis

A' Empreza Raul GALAMAS, Ltd.  
CARROS AMARELOS  
R. DA MADALENA, 68-70 — LISBOA

Os novos  
Teodolitos de  
circulo duplo

Kern  
AARAU  
(Suissa)

DK



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

KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suissa)

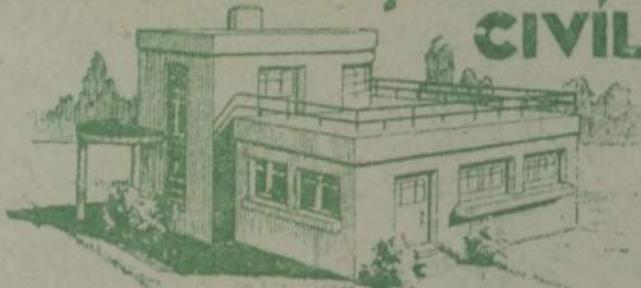
Fábrica de mecanica fina e óptica

Representantes:

CARLOS GOMES & Cº  
Lda.  
LISBOA

Apartado 658 — Telef. 2 1143

FERRAGENS PARA  
CONSTRUÇÃO CIVIL



cromagem LANDOLT  
CASA Unânia ROSSIO  
93-2º LISBOA

Telefone 2 7093

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone, 893

# 1369

1 — JANEIRO — 1945

# ANO LVI

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00  
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00  
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## CONSELHO DIRECTIVO:

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

## DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

## REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

## COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

## COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIOS  
ILBERINO DOS SANTOS



# S U M Á R I O

«Juízo do ano	7
As Comunicações com Tete, pelo Coronel de Eng. <sup>a</sup> Alexandre Lopes Galvão	10
Caminhos de Ferro e Camionagem, pelo Capitão de Engenharia Jayme Gallo	17
Direito Ferroviário, pelo Dr. Busquets de Aguilar	19
O Mapa da Rêde Ferroviária de Portugal, por Carlos Bivar	21
À memória dos grandes expressos, por José da Natividade Gaspar	24
Transportes Aéreos, pelo Major Aviador Humberto da Cruz	26
Combóios do futuro	28
Os Caminhos de Ferro Sul-Americanos e o seu grande desenvolvimento	29
Como se viajava em França no ano de 1849	31
Ainda o nosso número especial dedicado ao Vale do Vouga	32
Música e Cultura, pelo Dr. Fernando Manitto Torres	33
«O grande problema» ..., pelo Professor José Francisco Rodrigues	39
Curiosidades e distrações da Gazeta, por Alexandre F. Settas	41
Alvaro Portela	42
Ecos & Comentários, por Sabel	43
A Guerra e os Caminhos de Ferro	44
Há 50 anos	46
O que todos devem saber	47
O Caminho de Ferro há cem anos	47
A ligação ferroviária Espanha-França não é possível por enquanto	47
Casa do Ribatejo	48
Viagens e Transportes	48
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	49
Espectáculos	49
Cumprimentos de Boas Festas	50
Capitão A. Ferreira Pinto	50
Brindes e Calendários	50
Publicações recebidas	50
Vida Ferroviária	51

# «Juízo do ano»

---

---

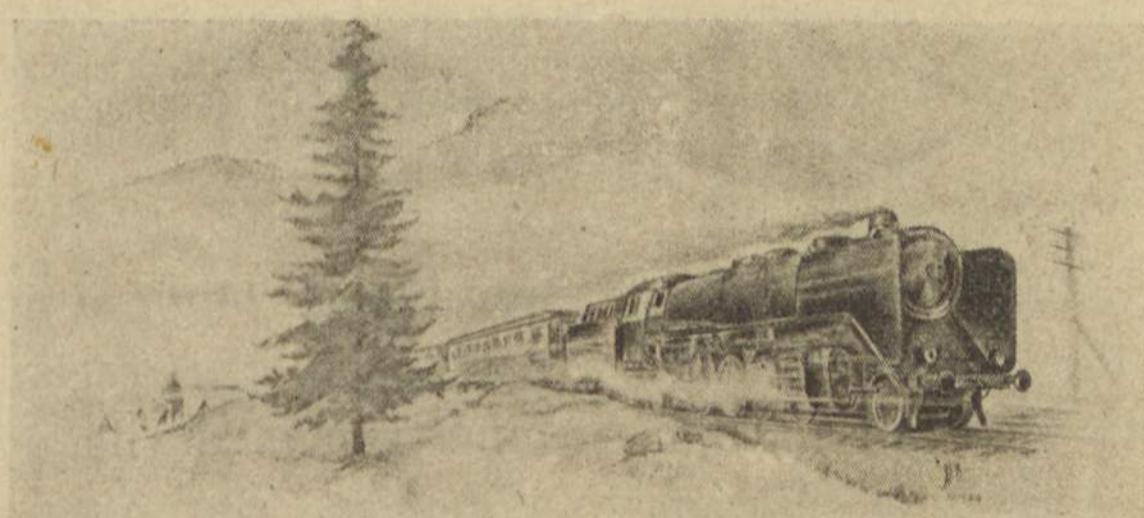
ESTA frase parece haver perdido todo o significado. Falar em «juízo», numa época destas, já é ousadia! No entanto, há pessoas que se esforçam por conservar ainda essa faculdade tão preciosa, que, aplicada às coisas do presente, quase não têm razão de ser. Falemos, pois, um pouco do Passado, recordando a época saudosa em que se podia, no limiar do novo ano, falar em «juízo». E para homenagear esse passado evoquemos as duas figuras que o viveram e representaram, junto de nós, mais brilhantemente. A primeira é a do fundador desta revista, o industrioso, activo e empreendedor Mendonça e Costa, que durante mais de 30 anos a dirigiu com bom senso e aprumo invulgares. Espírito irrequieto, sempre insatisfeito, desejando mais e melhor, soube-se impor e fazer uma obra de que somos os modestos continuadores. Foi ele quem, pela primeira vez, olhou e zelou pela grande família ferroviária, defendendo na Imprensa os seus direitos e valorizando os seus espinhosos deveres. Patriota extrénuo, muito viajado e conhecendo, portanto, o mundo, amou com entranhado carinho a sua terra, cujas belezas muito se esforçou por dar a conhecer aos seus compatriotas. Foi fundador, com o Conselheiro Fernando de Souza, da Sociedade de Propaganda de Portugal. Da sua actividade de publicista testemunham ainda volumes e volumes da *Gazeta*, onde deixou preciosa colaboração, que nos faz sentir, constantemente, a

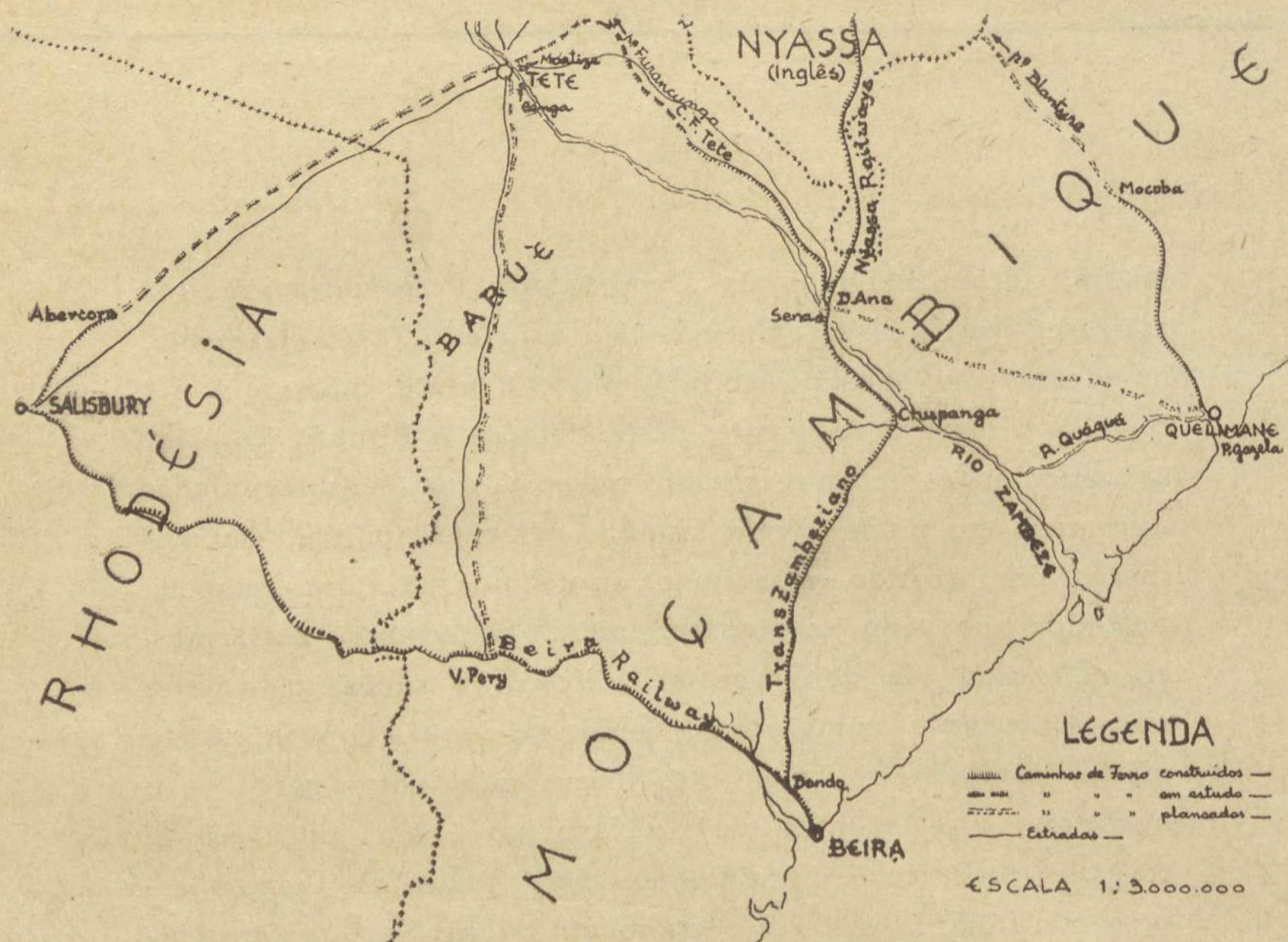
sua falta. Enfim, ao evocarmos a sua memória, é sempre com um profundo sentimento de amarga saúdade que o fazemos, nêste dobrar de mais um ano, prosseguindo numa obra a que êle dedicou o melhor da sua dedicação e da sua vida.

\* \* \*

Já lá vão anos também, saudosos anos, que, nêste mesmo lugar e com idêntico título, saía um artigo, o habitual artigo da circunstância, verdadeiro balanço de 365 ou 366 dias de actividade, assinado pela pena diamantina desse grande, querido mestre e sempre chorado amigo, que foi o Conselheiro Fernando de Sousa. Punge-nos o sentimento vivo da sua ausência, embora o seu espírito esteja presente nesta casa, orientando e inspirando, constantemente, o nosso esfôrço. Ele continua a ser para nós uma fonte inesgotável de ensinamentos e lições. Por isso hoje honramos, mais uma vez, a sua gloriosa memória, com o propósito de continuar obedecendo àquelas directrizes que muitos anos de aprendizagem e convívio nos legaram. Fieis à tradição da *Gazeta*, embora sem o mesmo brilho do Conselheiro Fernando de Souza, não queremos deixar de dizer duas palavras nêste «Juízo do ano». Em virtude da guerra, das suas conseqüências directas ou indiretas, não houve entre nós actividade ferroviária digna de vulto. As Companhias têm feito, no entanto, o que as circunstâncias lhe têm consentido, sem falar nas costumadas e necessárias obras de conservação e reparação de material. A C. P. tem melhorado os seus horários e realizado experiências de automotoras, procurando sempre servir o público o melhor que pode e está ao seu alcance. Fez também a ligação do Pôrto com Coimbra por auto-motora, melhoramento que muito beneficiou aquela zona e que por isso tem merecido geral aprêço e aplauso. Por outro lado, ainda em virtude da

guerra, foram exigidos às Companhias Ferroviárias muitos mais serviços, que as empresas têm satisfeito, exemplarmente, na medida das suas possibilidades. Será pouco, mas é alguma coisa; é mesmo o suficiente, nêstes tempos anormais, em que as dificuldades se multiplicam todos os dias e as facilidades diminuem em maior escala ainda. Esperemos, porém, em melhores dias, quando cessarem os obstáculos da hora presente. Sabemos que tudo se prepara, com interesse, para entrarmos, enfim, numa via de progresso ferroviário nunca vista entre nós. Entretanto cumpramos, como até aqui, com a tarefa diária, confiada e firmemente, formulando votos para que o novo ano nos traga a tão desejava paz e uma nova era de trabalho próspero e remunerador para todos. A *Gazeta* espera continuar a merecer o apoio do público e dos ferroviários e a contar com a nunca desmentida boa vontade das Companhias e das estâncias oficiais. Apresentamos, pois, aos nossos colaboradores, assinantes, anunciantes e à grande família ferroviária os nossos cumprimentos mais afectuosos, com ardentes votos de prosperidade e longa vida a todos os nossos amigos.





Tete e as suas vias de comunicação

# As Comunicações com Tete

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O caminho de ferro de Tete, breve resenha histórica: estado actual da construção; os objectivos do caminho de ferro: Tete no enquadramento da rede ferroviária da Colónia; valor do Barué: a ligação Quelimane-Tete: Quelimane ou ponta Gazela para pôrto comercial?

TETE é hoje um importante centro de comunicações. Por ali passam as estradas que ligam Salisbury a Blantyre e Tanganica; ali convergem estradas que vêm de Mutarara, do Barué, de Furancungo, do Fort Jameson, do Zumbo; etc..

Todas estas vias de comunicação são, porém, de recente data. As mais antigas pouco mais terão do que 50 anos.

No passado, durante séculos, a vila viveu por assim dizer abandonada de Deus e dos homens. De Deus, porque muitas vezes nem

assistência religiosa tinha. E quando algum padre por lá aparecia, ordenava-se-lhe que binasse com a vila do Zumbo que fica a mais de 240 quilómetros: dos homens, porque a única ligação que tinha com o Mundo exterior era a do rio Zambeze, que durante alguns meses do ano não permite, ou pelo menos, muito dificulta, a passagem pelas gargantas da Lupata.

Hoje, porém, a vila é visitada constantemente por automóveis que vão de uma colónia para outra, de uma província para

outra e de um distrito para outro. É beneficia já de um importante tráfego interno

Uma carreira de camionagem, semanal, liga-a com Blantyre e com o caminho de ferro de Quelimane por Mucuba. Enfim: é uma vila risonha e já integrada nas grandes rótas do progresso africano.

### O CAMINHO DE FERRO DE TETE

E por cima de tudo isto, vai em breve ser servida por um caminho de ferro que a porá em ligação directa com o pôrto da Beira.

O caminho de ferro é hoje uma realidade, graças à rasgada iniciativa do Ministro das Colónias Dr. Vieira Machado.

A construção vai prosseguindo com actividade, apesar das tremendas dificuldades que a guerra traz a todos os empreendimentos de vulto.

Não há ferro; não há cimento; não há carris; não há nada! Mas apesar de tudo, os trabalhos de terraplenagem vão prosseguindo com a possível regularidade, estando já esboçada a plataforma para além do quilómetro 130, adiante de Dôa e a mais de meio caminho de Tete.

As minas de carvão do Moatise antevêem já a possibilidade de uma intensa exploração por ficar assegurado o transporte do carvão para o litoral.

### BREVE RESENHA HISTÓRICA

A necessidade de servir por um caminho de ferro o distrito de Tete vem de longe.

Durante muito tempo não se conhecia bôca do Zambeze capaz de servir uma navegação regular.

As ligações do rio com o mar faziam-se pelo Quaquá, que punha em comunicação o Zambeze com o rio dos Bons Sinais entre

Vicente, nas margens do Zambeze e Quelimane.

O rio Zambeze, porém, na sua variabilidade incessante, assoriou aquele canal, fechou-lhe a entrada, e o tráfego passou a fazer-se pelo Chinde, onde desagua um dos braços do delta do rio capaz de dar passagem a barcos de fraco calado.

Em 1888 o Governo encarregou o engenheiro Morais Sarmento de estudar um caminho de ferro que ligasse Quelimane ao Chire. O estudo fez-se, mas a obra não se executou.

A seguir é a Companhia da Zambézia, então criada, encarregada de construir esse caminho de ferro.

A Companhia porém transfere o encargo para uma nova entidade, que não consegue obter os capitais necessários. Em todo o caso, de sua conta chegou a ser feito o seu estudo, havendo sido encarregado dêle o Engenheiro Militar Soeiro.

Demonstrada a impossibilidade dessa nova Companhia fazer o caminho de ferro, novamente o Estado se propõe construí-lo de sua conta e encarrega do seu estudo o Capitão de Engenharia Delfim Monteiro que conseguiu um novo traçado, diferente dos dois anteriores, mais curto e mais económico. Mas ainda desta vez o visionado e bem justificado caminho de ferro não logra ir além do projecto. Passa-se isto por 1904.

Em 1912 é nomeado director do caminho de ferro de Quelimane a Mocuba o Engenheiro Pedro Alvares, homem de rara energia. Este engenheiro faz um novo estudo daquele caminho de ferro e inicia desde logo a construção, tendo assentado algumas dezenas de quilómetros de via. Estava porém escrito nos livros do destino que o caminho de ferro se não devia fazer e, com grande surpresa de muitos, os carris foram levantados e o projecto de construção mais uma vez abandonado.

Em 1918 o Engenheiro Inspector das Obras Públicas da Colónia, o então Capitão Lopes Galvão, elabora um plano de caminhos de ferro para toda a Colónia e dêle constava um caminho de ferro que, passando todo êle por território português, devia ligar Quelimane com Tete, e ir até à fronteira oeste da Colónia. Era bem um caminho de ferro de ocupação territorial. É de notar que ao tempo ainda não havia camionagem.

E como então se julgava que as riquezas do Distrito justificavam por si sós a sua construção imediata, aquêle engenheiro contractou com a bem conhecida casa constructora de caminhos de ferro, a Casa Pauling, de fazer o seu reconhecimento. Constituiu-se uma brigada de estudos, da qual fez parte, como representante do Governo, o Engenheiro Sr. Francisco de Sousa Cabral.

O relatório por essa brigada elaborado demonstrou a viabilidade da construção nas condições propostas e computou em 4.000 contos o seu custo.

A casa Pauling propunha-se obter os capitais necessários à construção, desde que esta lhe fôsse adjudicada.

A saída da Colónia do Governador Massano de Amorim, que apoiava o projecto e do Inspector de Obras Públicas que lhe dera vida, fez com que o plano não fôsse por diante e mais uma vez era posta de parte a construção de um caminho de ferro cuja necessidade há mais de 30 anos vinha sendo reconhecida.

A ideia porém não morria, e o antigo Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias repetidas vezes e com louvável propósito, ia pugnando pela construção imediata de um tal caminho de ferro.

O problema, porém, agora era já diferente. O Governo havia concedido a cons-

trução de uma ponte de caminhos de ferro sobre o rio Zambeze, ponte destinada a ligar o Transzambeziano que atravessa os territórios de Manica e Sofala, com os caminhos de ferro do Niassa inglês.

A partir dêsse momento, a ideia de ligar Tete com Quelimane foi posta de parte e substituída pela ligação à rede ferroviária já existente.

A Emprêsa Mineira que explora o carvão do Moatire pediu por essa ocasião a Concessão de um caminho de ferro para dar saída ao seu carvão; mas em lugar de encaminhar o traçado para o pôrto, queria encaminhá-lo em sentido contrário, dirigi-lo para Blantyre, como se fôsse Blantyre que lhe havia de consumir o carvão!

Depois de variadíssimas congregações vem finalmente o Dr. Vieira Machado, e manda fazer os estudos e inicia-se a construção. Até que enfim!

#### ESTADO ACTUAL DA CONSTRUÇÃO

O entroncamento donde sai o caminho de ferro de Tete está localizado no apeadeiro de D. Ana, do caminho de ferro inglês, apeadeiro que fica logo à saída da ponte do Zambeze, mas a estação do intercâmbio deve ser em Mutarara, já na linha do Tete, onde há espaço bastante para fazer uma estação capaz de acomodar todos os combóios que o tráfego do caminho de ferro exija.

A construção tem sido fácil. Estão assentes 70 quilómetros de via e estão abertos à exploração definitiva 40 e à exploração provisória o trôço restante.

A estação do Sinjal é a que apresenta actualmente maior movimento. A povoação está situada à beira do Zambeze, a pouco mais de um quilómetro, e acha-se ligada ao caminho de ferro por uma estrada que segue, planicie fóra, em linha recta.

O caminho de ferro rendeu já o ano passado cerca de 50 contos, em transporte de mercadorias. Os carris assentam sobre travessas de madeira da região e a linha está balastrada, quase toda com brita. O seu estado de conservação é excelente. Poder-se-ia dizer com propriedade, como disse um dia o engenheiro belga Delport, chefe de Via e Obras dos caminhos de ferro belgas, do caminho de ferro de Malange, ao falecido engenheiro Armindo de Andrade «está bom de mais» para o tráfego que tem.

Um problema grave com que se defrontou a construção nos primeiros tempos foi o do combate à doença do sono. A mosca Tze-Tze atacava homens e animais e a situação agravava-se porque a mosca era atraída pelos indígenas que trabalhavam na construção.

Recorreu-se então ao tratamento preventivo e curativo. Todos os europeus e indígenas passaram a ser injectados com o Atoxil e outros preparados arsenicais. Por outro lado, verificou-se que a derruba da floresta, a um e outro lado da linha, numa largura de algumas centenas de metros, impedia o acesso da mosca aos trabalhos. E, com efeito, hoje percorre-se a linha sem se encontrar uma mosca.

Mas a região atravessada está completamente invadida por ela. Por toda a parte se vêem árvores, cujo nome indígena é «Messanha», e que são denunciadoras da existência da mosca. Parece que estas mesmo constituem para a mosca um excelente esconderijo.

A messanha tem a particularidade de arder, mesmo enquanto verde, como arde a isca. É de ver as árvores, quando derrubadas, ou quando o fogo as atinge e as derruba, desenhadas, até às últimas extremidades dos ramos, no terreno, pela cinta branca, resíduo da combustão.

## OS OBJECTIVOS DO CAMINHO DE FERRO

Muitos supõem que o objectivo do caminho de ferro é servir as minas de carvão do Moatize. Sem dúvida que ele servirá estas minas e permitirá dar um grande impulso à extração do carvão. Mas os objectivos a servir são bem mais vastos. O caminho de ferro há-de servir interesses agrícolas, mineiros e de colonização de todo o distrito.

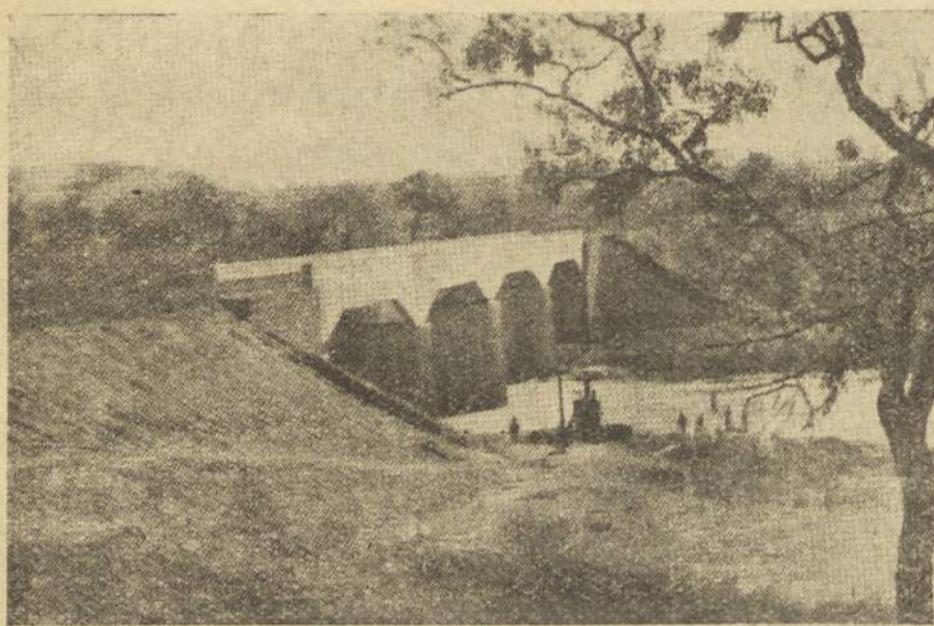
Sabe-se que os planaltos de Angónia e das Maravias são bastante produtivos. A cultura do tabaco vai muito bem, e muitos outros produtos de valor ali se podem cultivar.

A pecuária tem neles situação de privilégio. Por isso o governo da Colónia se apressou a montar lá um posto zootécnico que muito contribuirá para valorizar o distrito.

As riquezas mineiras são proverbiais. É certo que no passado não se fizeram pesquisas sérias e metódicas para se ajuisar da veracidade das afirmações. Mas também o governo ultimamente se interessou a valer por este assunto, ordenando uma prospecção científica cuidada.

Mas a par destes objectivos de ordem económica e, por ventura suplantando-os, há o aspecto político. O distrito de Tete representa, em relação ao resto da Colónia, como que um ramo viçoso que se destaca da grande árvore que o corpo da Colónia representa. Ora esse ramo, pela sua especial posição, está sujeito a vendavais que já o açoitaram e que podem derrubá-lo. Ligá-lo sólidamente ao tronco por uma cinta de ferro é medida de grande prudência e de maior alcance político.

De recomendar é mesmo que o caminho de ferro vá para além de Furancungo, lugar onde pararam os reconhecimentos de 1918 e



Construção do Caminho de Ferro de Tete  
Ponte ao quilómetro 60

onde pararam também os estudos agora realizados. As Marávias estendem-se muito mais para oeste. E um ramal dêste caminho de ferro em direcção a Chicoa, permitirá que se aproveite a navegabilidade do Zambeze até muito para além do Zumbo e de alguns dos seus afluentes que também são navegáveis em extensões maiores ou menores.

#### TETE NO ENQUADRAMENTO DA RÊDE FERROVIÁRIA DA COLÓNIA

Da mesma maneira que Tete é hoje um centro de comunicações por estrada, será amanhã um centro de comunicações ferroviárias.

O caminho de ferro que valorise o Barué tem de ligar-se, por um lado, com o caminho de ferro da Beira e pelo outro com Tete.

Em boa verdade o Distrito de Tete podia ser servido por uma linha férrea que, partindo de Vila Pery ou próximo, atravessasse o Barué e fôsse ligar-se a Tete, passando mesmo para a margem norte do rio afim de se ligar com o ramal de Moatizi. As minas de Moatizi seriam assim servidas por duas vias diferentes, ou, para melhor dizer, por três, pois que a via fluvial é ainda a via mais económica que de há muito devia ter sido utilizada em larga escala.

Não surpreenderia também que o caminho de ferro que vai de Salisbury a Abre-corn prosseguisse pelo vale do rio Monzóe, até Tete, desde que a região, de um e outro lado da fronteira, se mostrasse suficientemente mineralizada.

Se tal acontecesse, este último caminho de ferro daria excepcional vida a Tete.

Seja como fôr, à vila de Tete e ao distrito de que é capital está reservado um brilhante futuro que, certamente, saberemos aproveitar em benefício da soberania portuguesa.

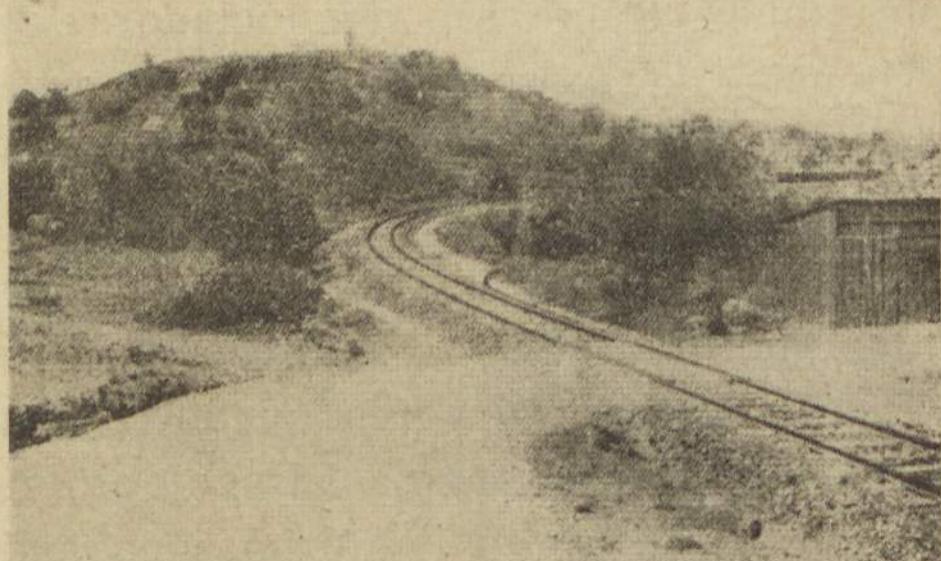
#### VALOR DO BARUÉ

Ainda não é suficientemente conhecido o valor do Barué. A ocupação efectiva de todo o território só se completou em 1917.

Durante muito tempo exerceu ali um domínio, por assim dizer absoluto, Manoel António de Sousa. E foi ele que começou a tornar conhecidas as riquezas da região, que explorou em seu proveito.

Assim é que levantou fortificações ligeiras em Pangaro, Ihangona e Missonge para lhe guardarem a cêra, abundante em todo o país; levantou fortificações em Massanga, Massingue e Inhacatungo para lhe defenderem os jazigos auríferos.

Ultimamente o Governo de Colónia organizou uma prospecção científica e metódica de todo o território e se as condições



Construção do Caminho de Ferro de Tete  
Mutarara — Um trecho da linha

mineiras se mostrarem favoráveis é possível que num futuro breve vejamos construído um caminho de ferro através dêle, seguindo até à vila de Tete. E assim esta vila redobrará de importância.

### A LIGAÇÃO TETE-QUELIMANE

Nas condições actuais não seria de aconselhar, por descessária, a ligação de Tete com Quelimane por uma via férrea.

Quanto a nós essa era a solução mais recomendada, antes da construção da ponte do Zambeze, construção que não tem justificação económica.

Mas desde que esta ponte foi construída o distrito de Tete pode ser servido pelo pôrto da Beira, enquanto a região ao norte do rio não tem grande desenvolvimento.

Quando porém as Rhodésias entrem na fase de uma ocupação em massa, como está previsto, e novas minas entrem em exploração, é de prever que o pôrto da Beira atinja, em futuro não muito longínquo, a fase da saturação, por extensos que sejam os cais que se construam ao longo do Pungué. Os territórios de Manica e Sofala, bem valorizados pela agricultura e pelas explorações mineiras, fornecerão também grande contingente de tráfego que acelerará a saturação.

¿ Não vemos nós a região mineira do Rand servida por 5 grandes portos? Que admiraria pois que os campos mineiros das Rhodésias viessém a exigir mais do que um?!

Olhe-se para um mapa de África e veja-se a enorme área que cai na zona de influência do pôrto da Beira.

Não surpreenderá pois que um dia venha a ser necessário um pôrto mais, devidamente equipado entre a Beira e Moçambique. E esse pôrto só pode ser Quelimane.

Note-se que Tete fica muito mais próximo de Quelimane de que do pôrto da Beira.

De D. Ana, entroncamento da linha de Tete, ao pôrto da Beira são 300 quilómetros. E de D. Ana a Quelimane não serão mais de 220. Há pois a favor do pôrto de Quelimane 80 quilómetros,

E se entrarmos em linha de conta com o alongamento virtual do percurso para a Beira, motivado e justificado pela existência da ponte sobre o Zambeze, a vantagem a favor de Quelimane é ainda muito maior. Ora, D. Ana ligava-se a Quelimane com um dispêndio de 200 ou 300 mil libras; ao passo que a ponte sobre o Zambeze custou pelo menos dez vezes mais!

Tivessemos nós feito em devido tempo o caminho de ferro de Quelimane ao Chire e a ponte sobre o Zambeze nunca se teria feito.

As despesas de conservação do tabuleiro da ponte são formidáveis. Para a sua pintura verificou-se, agora, serem exigidas tintas muito especiais excessivamente caras.

Mas há mais: Se as minas de Moatise começarem a dar milhões de toneladas de carvão por ano, exigirão um pôrto carvoeiro com instalações especiais para o carregamento rápido e económico do carvão. E a Beira não comportaria um tal tráfego.

Por isso nós acreditamos que, no dia em que as riquezas mineiras do Tete forem inteiramente exploradas,— se é que elas são o que repetidas vezes se afirma,— o aproveitamento de Quelimane para servir o tráfego de importação e de exportação do distrito impõe-se. É, como acaba de ver-se, uma grande economia no custo dos transportes. E essa economia, sobretudo para o carvão e minérios pobres, é de considerar em qualquer hipótese.

## QUELIMANE OU PONTA GAZELA?

O desvio do tráfego do distrito de Tete e do Nyassaland para Quelimane trará consigo outro problema de grande importância.

¿Onde se deve fazer o pôrto comercial? em Quelimane ou na ponta Gazela?

É natural que Quelimane queira ser o terminus de todos os caminhos de ferro construídos e a construir na Zambézia.

Mas a verdade é que não tem condições para ali sôzinho fazer um grande pôrto.

Pôrto de cabotagem, sim: pôrto para a navegação de longo curso, não.

De lamentar é que as obras e o apetrechamento do pôrto de cabotagem ainda não tenha sido feito, pois vêm sendo insistente e solicitadas, desde, pelo menos, o comêço do século. Tudo o que ali há feito se resume na muralha marginal e duas ou três rampas que servem suficientemente os pequenos barcos com que se carregam e descarregam os navios.

O pôrto para servir a navegação de longo curso deve ser feito na ponta Gazela, (Tangalane), à entrada da barra.

O engenheiro Delfim Monteiro, que se pronunciou sobre este problema com ameticulosidade e competência que todos lhe reconheceram sempre, optou também por Tangalane.

Diz êle, no seu interessante trabalho sobre o caminho de ferro de Quelimane:

«O terminus do caminho de ferro nêste ponto (ponto vizinho da estação do prazo de Tangalane, pertencente à Sociedade do Madal) tinha

a vantagem de ser mais perto do mar, podendo os navios começar as cargas e descargas uma hora mais cêdo do que se fariam em Quelimane. Além disto estabelecendo-se o pôrto nêste local não haveria necessidade de dragar o rio e preparar um canal navegavel até Quelimane.

(Pág. 377 da revista de Engenharia Militar de 1906)

Concordando com êste modo de vêr diremos que é de recomendar, para já, que se coloque o pôrto de Quelimane em condições de corresponder cabalmente às exigências do tráfego de cabotagem que ali afluem; mas o grande pôrto a construir quando haja necessidade de construir o caminho de ferro de Quelimane ao Chire, deve ser feito na ponta Gazela e deve ser feito com uma larguesa de vistas que permita o seu desenvolvimento progressivo e harmônico, sem necessidade de se desmanchar num dia o que se fez no dia anterior.

É natural que Quelimane queira o seu pôrto ao pé da porta; mas não se nos afigura solução acertada.

Que a cidade tenha o seu pôrto privativo está bem, mas o grande pôrto a que deve aspirar não pode ser construido junto da cidade: tem de ir para a entrada da barra, como o engenheiro Delfim Monteiro preconisava. De resto, de Quelimane ao ponto escolhido para o pôrto vão 14 quilômetros apenas. E um grande pôrto a esta distância é quâsi como se estivesse na própria cidade... quando esta seja também grande. E êsses são os nossos votos.

# Caminhos de Ferro e Camionagem

P o r J A Y M E G A L L O

Capitão de engenharia (B. S. C. F.)

TENDO começado em 20 de Setembro de 1825 a exploração do primeiro caminho de ferro do mundo (linha de Stokon a Darlington na Inglaterra), e inaugurando-se três anos depois a linha francesa de Saint-Etienne, só em 28 de Outubro de 1856 se inaugurou o primeiro caminho de ferro em Portugal, ligando Lisboa com Carregado, seguindo-se-lhe de 1861 a 1863 as linhas de Barreiro a Setúbal e Évora e em 1864 a ligação Lisboa-Pôrto e a linha do Sul até Beja. Presentemente existem no nosso país cerca de 2300 quilómetros de vias férreas, pelas quais se transportam alguns milhões de passageiros e de toneladas de mercadorias.

No plano da rede ferroviária de Portugal são numerosas as amputações nas linhas principais em que foi delineado e a realização do restante tem sido levado a efeito de forma precária. Contudo, tem-se ultimamente operado uma notável melhoria na nossa rede ferroviária, construindo novas linhas e recebendo novo material circulante tanto para passageiros como para mercadorias. As carruagens americanas em circulação desde 1942 demonstraram poderem os caminhos de ferro oferecer já toda a comodidade necessária ao transporte de passageiros nas três classes, e algumas centenas de vagons provenientes da Alemanha, ao mesmo tempo que vieram permitir por unidade o transporte de um maior volume de mercadorias, também quanto a carga aumentaram o maximo a carregar de 12 para 20 toneladas. Não é factor menos importante do nosso desenvolvimento ferroviário as melhorias levadas a efeito em todas as linhas ampliando estações, renovando material metalico, empregando brita em balastragem, substituindo pontes, etc., o que permite já utilizar nas linhas do Estado toda a velocidade das locomotivas mais modernas.

Demonstrado pela experiência não constituirem um meio de transporte perigoso como nos primeiros tempos de seu estabelecimento se pretendia, os caminhos de ferro são presentemente utilizados por toda a gente oferecendo simultaneamente segurança, rapidez e comodidade.

Apesar de permitirem à humanidade um bem estar bastante apreciável, e sendo dentro de cada País um factor decisivo da economia nacional, os caminhos de ferro tiveram sempre de lutar com a concorrência de outros meios de transporte, desde os mais deficientes, como a carroça, o barco e

mesmo o simples almoocreve, até aos mais aperfeiçoados da época presente, como o avião, o automóvel e o navio-motor.

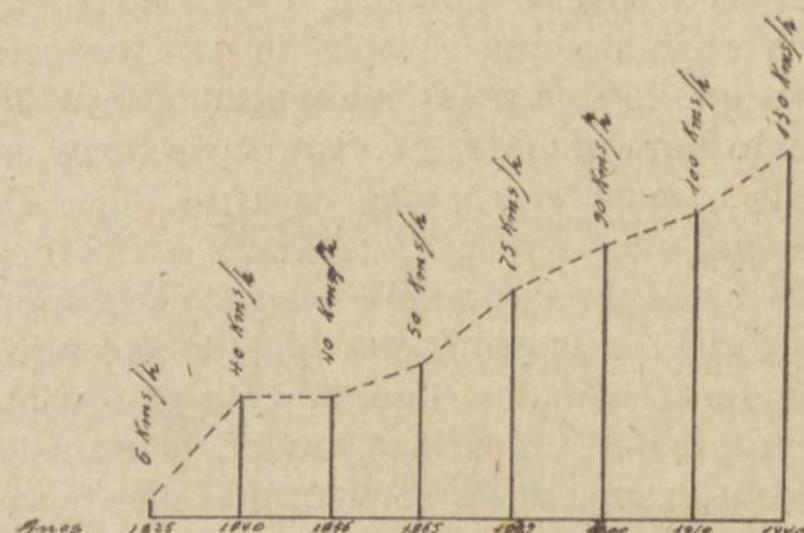
No nosso País, com o estabelecimento da camionagem, organizou-se uma concorrência ao caminho de ferro que, embora oficialmente permitida, de forma alguma pode observar-se útil ao interesse nacional. Impossível tem sido ao caminho de ferro penetrar em todas as regiões a ponto de toda a gente poder utilizá-lo comodamente, sem auxilio de outros meio de transporte; contudo, apertando-se as malhas da rede ferroviária, aquela concorrência, ao contrário do que sucede, deveria reduzir-se à medida que fossem sendo inauguradas novas linhas, restando para afrontar o caminho de ferro as vias fluviais e marítimas, como os rios Tejo, Douro, Guadiana, etc., e o mar, de Norte a Sul do País, graças à economia que oferecem no transporte de grande tonelagem, sobretudo quando são utilizados barcos impulsionados simplesmente pelo vento.

Durante os últimos anos, devido a circunstâncias criadas pela guerra de 1914-1918, as vias terrestres, competidoras do caminho de ferro, tomaram grande alento para desenvolverem seu raio de acção, encontrando-se presentemente o automobilismo em condições favoraveis para enfrentar o caminho de ferro. Sem as exigências a que o caminho de ferro obriga, têm sido em quantidade relativamente grande os camiões e os autos-carros empregados no transporte de mercadorias e passageiros, aproveitando o bom estado de conservação em que as estradas se encontram desde alguns anos. O grande camião carregando 5 e mais toneladas de passageiros, têm sido competidores do caminho de mercadorias e os auto-carros conduzindo dezenas de ferro dignos de respeito.

Sem necessidade de trilho especial, deslizando por qualquer estrada ou caminho, facilmente o camião carrega a mercadoria ou o auto-carro toma passageiros, e fazem sua condução entre centros urbanos e de produção que têm relações comerciais ou de turismo, transportando só o que lhes convém e desta forma abandonando a mercadoria pobre que em grande volume e em maior peso as empresas ferroviárias são obrigadas a transportar. Tais facilidades representativas de grande vantagem económica para a camionagem, têm contribuido grandemente para a concorrência que esta estabeleceu ao caminho de ferro, a ponto das próprias

empresas ferroviárias, para evitar tal concorrência, terem de tomar oficialmente a seu cargo a camionagem em zonas restritas, entre localidades já convenientemente servidas pelo caminho de ferro. Como exemplo podemos citar nestas condições a linha férrea e a camionagem entre Barreiro e Évora.

A viagem pelas estradas através das povoações, pode oferecer melhores meios de distração tornando-se mais pitoresca que pelo caminho de ferro, sem a necessidade a que este por vezes obriga de percorrer alguns quilómetros até à estação para poder ser utilizado, e tais circunstâncias militam sem dúvida a favor da camionagem, mas, é preciso respeitar a importante missão que cabe ao caminho de ferro no interesse nacional, tanto em tempo de paz como em tempo de guerra, e observar que não obstante os progressos realizados nos outros meios de transporte, os caminhos de ferro constituem ainda um elemento imprescindível.



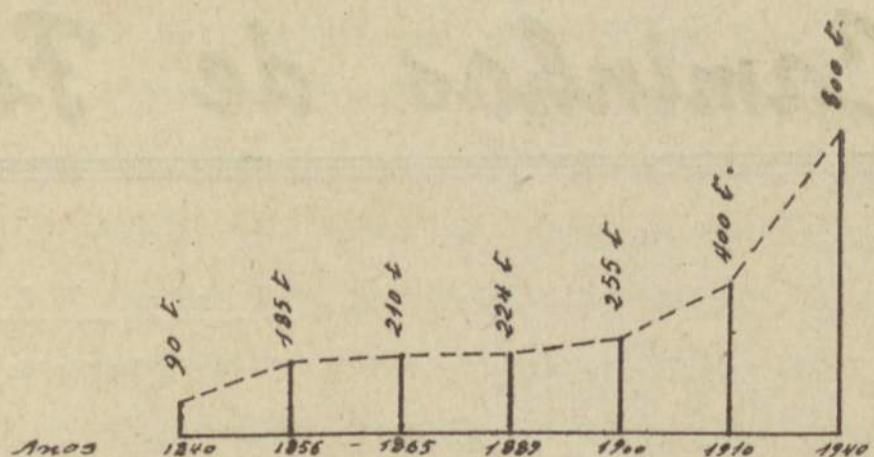
Progresso realizado nas velocidades dos comboios a vapor

Chegou a hora em que o caminho de ferro precisa olhar para todos os lados: para o ar, para o mar, para os rios e sobretudo para as estradas. Embora observando o automobilismo um digno representante de progresso, impõe-se uma grande modificação na situação da camionagem em relação aos caminhos de ferro, orientada no sentido de uma mutua cooperação.

Passado que seja o período difícil da guerra mundial que estamos atravessando, as disponibilidades de veículos automóveis dos países beligerantes serão muito maiores do que as da guerra de 1914-1918, as quais já bastante mal trouxeram para os caminhos de ferro em Portugal.

Também, intensificada como se encontra a produção de gazolina e de gazoil, hão-de estes produtos baratear e aparecer com fartura nos mercados, o mesmo sucedendo com os produtos indispensáveis às faixas de rolagem das estradas.

Ora, estando na ocasião presente os nossos caminhos de ferro perfeitamente aptos para ocupar seu lugar na economia nacional, oportuno é levar a camionagem a empregar sua actividade nos transportes transversais às vias férreas como afluente

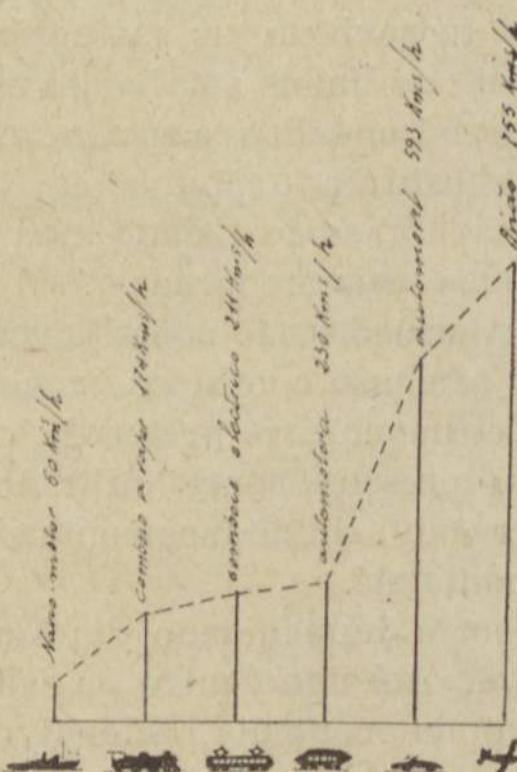


Progresso realizado na tonelagem reboeada por comboio a vapor

desta, numa colaboração útil para ambas as partes e para o interesse geral da nação. As empresas de camionagem, que até agora têm gosado de ampla liberdade, é tempo de se lhes impôr um certo número de preceitos sob fiscalização do Estado como se encontra estabelecido para os caminhos de ferro, urgindo neste sentido uma legislação apropriada. Na expectativa em que nos encontramos dum horizonte mais desanuviado, deve haver a esperança de voltarem melhores dias para o caminho de ferro no apόs guerra.

Sabido que a camionagem só por si não pode prover a todas as necessidades do tráfego, tanto economicamente em tempo de paz, como estratégicamente em tempo de guerra, e que os caminhos de ferro, por sua vez, não podem chegar a todos os centros de população e produção de forma a poder prescindir-se do auxílio dos outros meios de transportes, torna-se evidente a necessidade de utilizar em cooperação os dois sistemas de comunicação, proibindo que se encontrem como até agora, funcionando separadamente, em concorrência. Sem legislação neste sentido e encontrando-se extraordinariamente multiplicada em todo o mundo, pelas necessidades da guerra presente, a produção de veículos automóveis e carburantes, fácil é de prever que, pelo contrário, se agravará a concorrência da camionagem ao caminho de ferro no apόs guerra.

Algumas vias férreas são ainda necessárias à defesa nacional no nosso País, sendo sua construção também de actividade para o nosso desenvolvimento agrícola, comercial e industrial. Bom seria por isso que se trabalhasse para os caminhos de ferro em Portugal atingirem seu máximo desenvolvimento a par dos outros factores importantes do progresso.



RECORDS DE VELOCIDADE DOS PRINCIPAIS MEIOS DE TRANSPORTE

# DIREITO FERROVIÁRIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

PASSOU no dia 31 de Dezembro o 80.º aniversário do decreto de 31 de Dezembro de 1864, que mantém uma permanente juventude, constante aplicação e grande publicidade, factos que não são vulgares no direito português em que abundam as leis e a sua inestabilidade. Comemorando êste facto, pareceu-me interessante o estudo do direito ferroviário português.

Definindo como direito o conjunto de normas cuja observância é imposta coercivamente pela autoridade pública, é o direito ferroviário o complexo de determinações de carácter jurídico referente a caminhos de ferro. Constitui o direito ferroviário um ramo do direito administrativo, que por sua vez pertence ao direito público.

Pouco se tem publicado em Portugal acerca de direito ferroviário, sendo ainda hoje digno de menção o estudo de Alves de Sá *Questões Usuais de Direito Civil e Direito Comercial*, Lisboa 1902, *Direito Ferroviário*, pág. 1 a 31) que dividiu a evolução dêste direito em três épocas: primeira (1850 a 1864); segunda (1864 a 1899); terceira (1899 a ....).

Não me parece feliz esta divisão, pois é um puro arbitrio a data de 1850, devendo preferir-se a de 1853, por ser dêsse ano o primeiro diploma sobre direito ferroviário, a lei de 5 de Setembro, que aprovou as instruções para a fiscalização do cominho de ferro de Lisboa à fronteira. Se o ano de 1864 marcou com o decreto de 31 de Dezembro um novo periodo, não há razão para escolher 1899, como fim duma época, por ter sido publicada a lei de 14 de Julho dêsse ano, creando o conselho de administração para a gerência dos caminhos de ferro do Estado.

Suponho melhor dividir o direito ferroviário português em três periodos: primeiro (1853 a 1864), segundo (1864 a 1927), terceiro (1927 a ....).

O primeiro periodo foi iniciado pela lei de 3 de Setembro de 1853, contendo as mais antigas determinações ferroviárias, até ao decreto de 31 de Dezembro de 1864, que regulou duma forma notável esta matéria e que ainda vigora em parte. O segundo periodo abrange desde o decreto de 31 de Dezembro de 1864 até ao decreto com força de lei n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927, que estabeleceu novas disposições respeitantes a concessões de caminhos de ferro. O terceiro periodo comprehende o decreto de 1927 indicado e é o que está decorrendo,

havendo a considerar nêle o decreto com força de lei n.º 14.330, de 25 de Agosto de 1927, que alterou o regulamento de polícia de 11 de Abril de 1868.

Em Portugal estão em vigor, no todo ou em parte acerca de direito ferroviário, o n.º 6 do art. 49 da Constituição de 1933, e quatro diplomas: decreto de 31 de Dezembro de 1864, regulamento de 11 de Abril de 1868, decreto com força de lei n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927, e decreto com força de lei n.º 14.330 de 25 de Agosto de 1927. Além dêstes existem os diversos decretos e outras disposições legais acerca das concessões e arrendamento das linhas férreas, mas que são de aplicação a casos especiais. A-pesar-de não ser abundante a legislação sobre caminhos de ferro, pois se resume a quatro diplomas, seria preferível publicar-se um só decreto de compilação e actualização das disposições vigentes.

Refere-se a constituição de 1933 a matéria de caminhos de ferro, ao contrário das constituições anteriores, dada a natureza exclusivamente política destas. Assim o art. 49 determina o que constitui domínio público do Estado, estatuindo o n.º 6 «as linhas férreas de interesse público de qualquer natureza, as estradas e caminhos públicos.» São, pois, do domínio público os caminhos de ferro, servindo de fonte a êste n.º 6 do art. 49, o art. 1 do decreto de 1864, que se encontra repetido no art. 1 do decreto n.º 13.829.

Foi a lei de 25 de Junho de 1864 que autorizou o Governo a reorganizar os serviços do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, baseando-se nesta lei o decreto de 31 de Dezembro de 1864, publicado a 10 de Janeiro de 1865 e assinado por João Crisostomo de Abreu e Sousa.

Trata-se dum decreto autorizado por uma lei e não um decreto ditatorial como erradamente tem sido designado por decreto com força de lei, não possui relatório, compreendendo 42 artigos. Divide-se em quatro títulos, tratando: título I, direitos e obrigações do Estado e da administração pública relativamente à construção e exploração dos caminhos de ferro; título II, obrigações e direitos das empresas; título III, direitos e obrigações dos proprietários confinantes com as linhas férreas, dos passageiros e de outros; título IV, disposições gerais.

O título I (arts. 1 a 9) está alterado em parte pelos decretos com força de lei n.º 13.829 de 17 de

Junho de 1927 e n.º 14.330 de 25 de Agosto do mesmo ano, mantendo-se em vigor os arts. 6 a 7 que se referem a matéria de polícia, dando competência aos funcionários dos serviços de fiscalização para lavrarem autos de qualquer ocorrência, chamarem o auxílio da força pública, considerando-os funcionários públicos para os efeitos dos direitos e garantias do código penal.

O título II (arts. 10 a 25) conserva-se em vigor, com exceção do art. 11, cujo âmbito foi alargado pelo art. 2 do decreto n.º 14.330. As referências feitas ao código penal e ao código comercial dizem respeito a códigos não vigentes, tendo-se por isso de atender aos actuais códigos.

No título III (arts. 26 a 35) está o conhecido art. 31 que determina: «Nenhum indivíduo estranho ao serviço dos caminhos de ferro, assim durante a construção, como durante a exploração, pode transitar pelo caminho de ferro, demorar-se nêle ou atravessá-lo, não havendo passagem de nível ou estando estas fechadas. Aquêle que praticar qualquer dêste factos será imediatamente expulso da da linha, autoado e entregue à autoridade competente para ser correccionalmente punido com a multa de reis 3\$000 a 30\$000.» Os dois parágrafos dêste artigo agravam a pena, no caso de se darem injúrias, desobediência ou violência. É deveras interessante êste artigo, porque afirmando o princípio de que ao público é-lhe vedado o trânsito pela via, encontra-se afixado nas passagens de nível, popularizando uma disposição e mantendo os indivíduos em contacto com o decreto. As disposições do art. 31 foram atenuados pelo art. 3 do decreto n.º 14.330, permitindo o estacionamento, trânsito e atravessamento pelas linhas quando haja licença especial e individual da respectiva empresa e segundo normas aprovadas pelo Governo.

Vigoram os outros artigos do decreto de 1864, entendendo-se por tribunais comerciais, indicados no art. 36, os tribunais civis, pois, desde 1932, desapareceu a distinção unificando-se a justiça privada.

O decreto de 1864 necessitava de regulamentação, encontrando-se para êsse fim o Governo autorizado no art. 41, pelo que, em 11 de Abril de 1868, promulgou-se o regulamento de polícia e exploração

de caminhos de ferro, assinado pelo Ministro Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, contendo 92 artigos e dividido nas seguintes partes: via (arts. 1 a 7), estações (arts. 4 a 8), material circulante (arts. 9 a 15), composição dos trens (arts. 16 a 24), marcha dos trens (arts. 25 a 43) tráfico (arts. 44 a 75), passageiros (arts. 76 a 84), disposições diversas (arts. 85 a 92). Foi em parte alterado êste regulamento pelo decreto com força de lei n.º 14.330 de 25 de Agosto de 1927, que também modificou, como já disse, o decreto de 31 de Dezembro de 1864.

As disposições dêstes decretos eram tão ponderadas e creteriosas, que ainda vigoram, sofrendo alterações só em 1927.

O decreto com força de lei n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927 foi publicado não só pela necessidade de estabelecer novos princípios em matéria de direito ferroviário, como também dera-se êsse ano o facto importante do arrendamento dos caminhos de ferro do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Procedido dum interessante relatório da autoria dum dos mais ilustres engenheiros portugueses, José Fernando de Sousa, baseou-se o decreto no proposta apresentada às côrtes em 11 de Março de 1901 pelo Ministro Manuel Francisco de Vargas, autêntica glória da engenharia do seu tempo. A proposta do Conselheiro Vargas veio a ser disposição legal 26 anos depois, o que mostra o seu valor e a incompetência do regime demo-liberal em produzir obra útil.

Compreende o decreto n.º 13.829, 72 artigos, dividido em três capítulos.

Referem-se: capítulo I, classificação e agrupamento de linhas (arts. 1 a 11); capítulo II, recurso para a construção das linhas, fundo especial de caminhos de ferro (arts. 12 a 24); capítulo III, concessões de linhas (arts. 25 a 72).

Alterando o decreto de 1864 e principalmente o regulamento de 1868 foi publicado o decreto com força de lei n.º 14.330 de 25 de Agosto de 1927, assinado, bem como o decreto n.º 13.829 pelo Ministro Júlio Cesar de Carvalho Teixeira.

Resumem-se as disposições de direito ferroviário a quatro diplomas bastante claros e bem redigidos.



# O MAPA DA RÊDE

## Ferroviária de Portugal

Por CARLOS BIVAR

**T**ODAS as vezes que necessitamos de consultar o mapa que faz parte do «Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal», sentimos vontade de, por meio de um traço que unindo Gerez a Braga ou a Fafe, Régua a Viseu, Serpins ao Fundão ou a Castelo Branco, Móra a Tôrre das Vargens e Reguengos a Moura, acabar de vez com um branco, clareiras ou lacunas que mostram a falta de complemento da nossa rede ferroviária, embora depois desta operação muito restasse que fazer.

Esse pontos terminos de linhas apresentam umas saliencias realmente tentadoras da prática de um tal acto e, ao mesmo tempo, lembram-nos que a estatística não é uma palavra sem significado, pois, essas ausências de complementos de linhas sugerem-nos além da representação inestética do mapa um sem número de considerações.

Motivos de deficiências demográficas das regiões a atravessar, provável insuficiente remuneração ao capital a investir na construção das linhas, carestia ou dificuldades dos seus traçados ou ainda falta de iniciativas? Todas estas considerações nos vieram à mente ha coisa, talvez, de dois anos quando da Régua nos dirigiamos a Viseu, transportados por uma camioneta literalmente ocupada por passageiros e ajoujado o seu tejadilho por pesada carga de malas e maletas que, por vezes, a faziam gingar, tal como presumimos sucederia à barca do patriarca Noé, quando vogava sobre as águas, salvo bem entendido, a composição aos seus passageiros ou habitantes. E sugeriu-nos essas considerações o facto, que se foi repetindo durante todo o percurso, de muitos indivíduos que estacionavam em vários pontos da estrada aguardando a passagem do veículo para se fazerem transportar, não o conseguirem à mingua de um assunto, nem que fôsse o da segunda camada de passageiros, depois de completada a primeira. E

lá ficavam na estrada à espera do milagre da ocupação de um lugar

E íamos pensando que se em vez de uma, duas ou três camionetas seguidas passasse um comboio, já aquêles passageiros não ficariam parados na estrada e não teriam perdido o tempo que desperdiçaram vindo desde os seus lugarejos até aos pontos onde esperavam embarcar. E, ainda mais, o facto de haver na Régua uma ponte cuja construção, segundo nos informaram, presidiu à idéia do funcionamento de uma via férrea até Lamego.

Os motivos que impediram a construção de tal linha, ignoramo-los e, mesmo, não procuramos conhecê-los. Verificamos ou apontamos, apenas, o facto, abstendo-nos de o comentar.

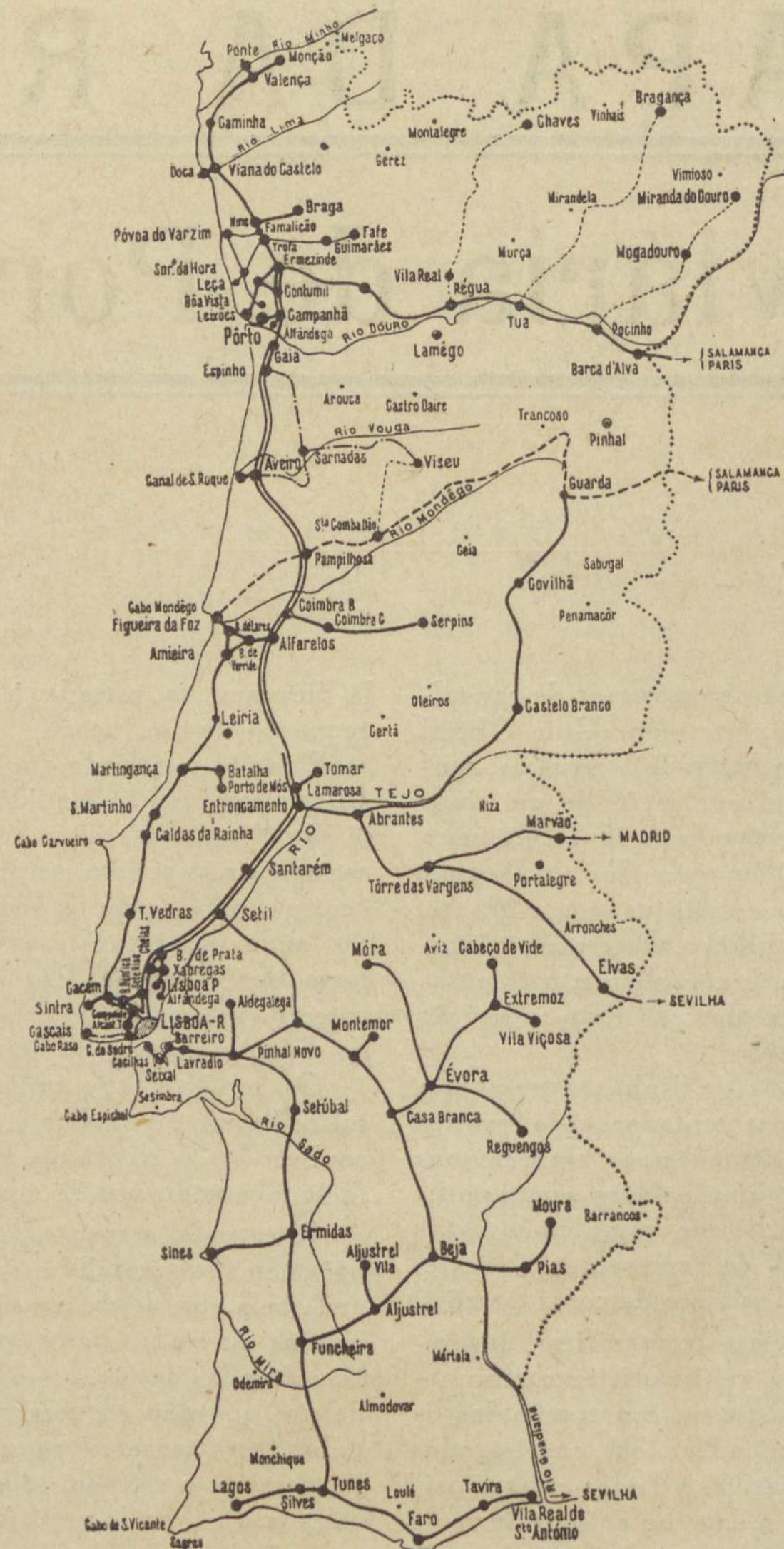
A estrada serpenteando marginada por uma paisagem que agrada à vista despertando curiosidade pela sua diferenciação das outras províncias, com as cumiadas das montanhas e suas encostas já plantadas de jovens pinheiros oferece-nos certo deleite que não esquece, conservando-se na retina todos êsses aspectos em conjunto. Em bom estado, na ocasião, a estrada betonisada, macadamizada e calçada a cubos de granito, nos seus diversos trôcos, não impediu, no entanto, que ao apearmo-nos em Vouzela verificassemos que a nossa indumentária, desde os pés até ao pescôço, estava literalmente coberta por uma poeirinha miúda, subtil, que tendo-se infiltrado pelas junturas dos resguardos das rodas dela se apossára, do que resultou mais uma vez termos de lamentar a ausência da carruagem ferroviária e isto sem por qualquer forma querermos diminuir os serviços que, realmente, prestam em vários sentidos os organismos da camionagem.

Também é certo que a linha ou linhas a que nos vimos referindo terão de ser no futuro apropriadas às automotoras, como as do Vale do Vouga, e não sabemos mesmo as surpresas que o futuro nos reserva em material de transporte por estar

preconisada a transformação do sistema ferroviário actual. Naturalmente, qualquer pessoa pode falar ou escrever sobre locomotivas e locomotoras à superfície do assunto, pois bem sabemos que a sua técnica em profundidade compete a engenheiros, e outras entidades. Somos apenas passageiro com bagagem leve. È às entidades de direito que compete o estudo da situação económica das regiões, das suas possibilidades de valorização após o estabelecimento da linha, da densidade da população, das probabilidades do aproveitamento do solo, e demais requisitos necessários à investidura de capitais e seu rendimento compensador.

Os capitais, isto é o «dinheiro,— dizia o tal passageiro a quem se refere Ramalho Ortigão num dos seus volumes das «Farpas», não nos recordamos agora qual é—serve principalmente para tudo e remedeia para o resto!» É, porém, preciso semeá-lo para produzir e nem todos, a grande maioria, possuia essa semente, do que provém o baixo nível em que é obrigada a vegetar.

Naturalmente o leitor estará admirado de ainda não ter lido a palavra ou antes a frase «lá fóra». É que não temos o hábito de comparar tudo o que se passa a dentro das nossas fronteiras com o que sucede fóra delas. Nem tudo se pode comparar e muito menos o caso de que estamos tratando. E já se viu o que sucedeu com o volfrâmio. Produto rico, que os outros adquirem quando



## Mapa da Rêde Geral Ferroviária de Portugal

dutor. E também poderia suceder que houvesse excesso de meios de transporte e mingua de mercadorias em trânsito. Poderia, realmente, isso acontecer. Não seria, porém, provável que se mantivesse êsse excesso que se manifestaria nos primeiros períodos e desapareceria com a intensificação do labor e o aproveitamento de mais alguns hectares que em conjunto somarão, talvez, os terrenos que ainda se conservam por fertilizar, pois raras serão as zonas em que tal não suceda.

O clima suave, com uns anos de seca, consti-

tui, inegavelmente, um factor com o qual não se pode deixar de contar. Mas, como essa contingência não é de hoje, o produtor já de há muito deve saber o que pensar e praticar em harmonia, figurando nos respectivos textos todas essas regiões como extremamente abastecedoras de todos os géneros de consumo.

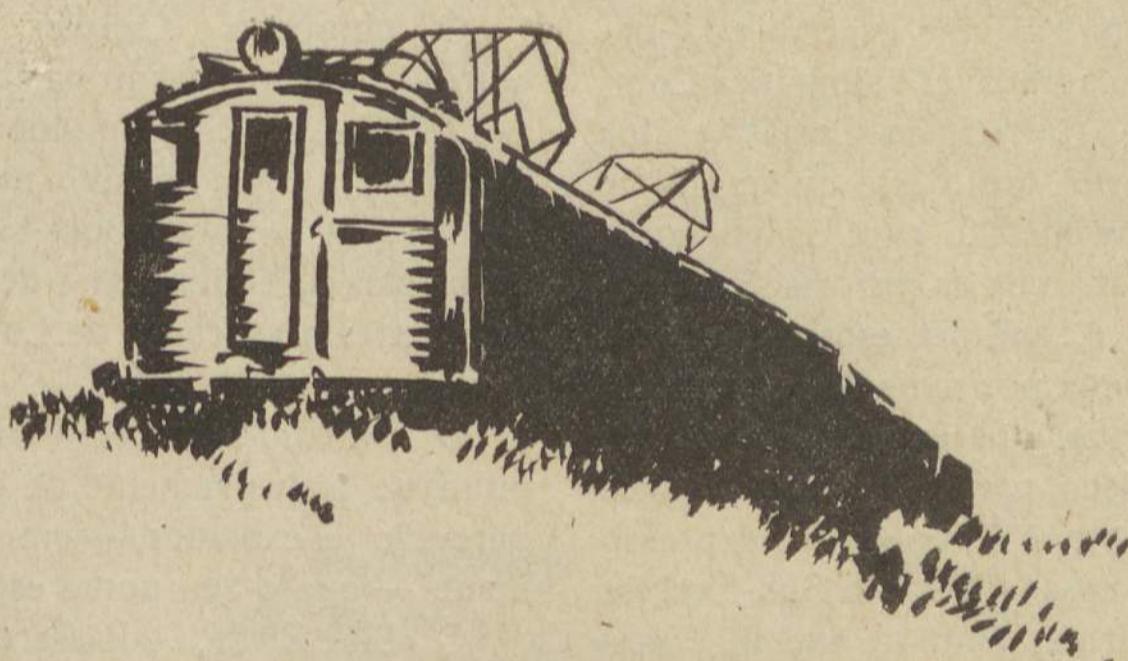
De resto os países abrangidos por climas constantes são excepcionais, não constituindo, portanto, regra a adoptar em absoluto. No entanto alguns existem onde o solo ingrato e sob temperatura mais ou menos rigorosa os porfiados esforços dos seus habitantes conseguiram transformá-los adaptando-lhes as indústrias susceptíveis de remuneração.

É que a sabedoria antiga criou vários anexins, entre os quais um dêles reza «que mais faz quem quer do que quem pode».

Naturalmente, nesta altura da civilização em que tanto se preconisa a aviação como o meio de transporte do futuro e electrificação do sistema actual ferroviário, seria, talvez, utópico pensar-se na construção ou na conclusão de uma rede ferroviária tanto quanto possível completa, pelo méto-

do usual, num país como o nosso que não possui uma indústria mineira, principalmente, a da extração da hulha, mineralógica, metalúrgica e tantas outras em laboração intensiva, e que não está situado no centro da Europa, tendo como limites principais o Oceano, o que não sucede com outras nações como por exemplo com a Bélgica, com os seus quatro mil oitocentos quarenta e nove quilómetros de linhas férreas, das quais quatro mil setecentos e vinte (1936) eram de via reduzida estando já electrificados mil trezentos e sessenta, tendo como ponto de confluência de todas essas linhas e oficinas centrais do respectivo material a cidade de Malines, sede de outras grandes indústrias.

O nosso programa, se fosse julgado necessário possuir um, sob este ponto de vista, poderia ser bem mais modesto e realisável, limitando-se a unir províncias ou regiões distritais que económicamente estivessem em conjunção, incitando pela facilidade de mais rápidos e címodos meios de transporte o produtor à cultura intensiva do solo aproveitável, e à atracção do capital na introdução de novas indústrias ou melhoramento e transformação das já existentes.



# À memória dos grandes expressos

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

**A**QUELA invejável e elegante "Madonne des Sleepings", de Dekobra, que gozava vida regalada vagabundeando pelo mundo, confortavelmente instalada nos "pulmans" de luxo; deitando-se em Hamburgo, para acordar em Bruxelas; almoçando em Budapeste para jantar em Constantitnopla; hoje, talvez desesperada da vida, buscara morte ignominiosa sob as rodas ferrugentas de algum reles comboio de mercadorias de um país neutro, pois os seus super-expressos, na quase totalidade dos casos permanecem parados há longos meses, com os estofos poeirentos e os espelhos estalados pelas balas.

O flagelo da guerra mundial, que decerto está colocando em situação pouco agradável a simpática Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus, título este que era já de si um doirado programa de encanto para os amadores de viagens, interrompeu a marcha da maioria dos comboios das grandes linhas, e, embora escasseando-nos as comunicações e elementos positivos de informação a respeito da situação actual dos expressos de luxo, poderemos, sem grande risco, prever a sorte da quase totalidade deles. Por exemplo, o único grande expresso internacional que servia o nosso País — o Sud-Express — há muito que deixou virtualmente de existir, a despeito da grande parte do seu percurso correr em dois países neutrais.

Ainda menos feliz do que êle foi o "Bruxelles-Caiias Pullman Express", que ligava a capital da Bélgica com Londres, em seis e dez minutos. Sem dúvida que antes da invasão aliada, êste comboio nem sequer na zona continental se efectuava.

O mesmo se dirá do "Côte d'Azur Pullman Express", no qual os ricos parisienses iam, antes de 1940, arriscar, á noite, algumas centenas de francos no pano verde do cosmopolita Monte Carlo.

O "Danubiu Pullman Rapide" era um comboio exclusivamente romeno, que ligava Bucareste com Galatz. Percurso quase idêntico, mas tendo por termo a tão bombardeada cidade de Constanza, levava o "Rapide Regele Carol I", nome este que tem tão pouca razão de ser como o próprio expresso assim chamado.

O "Edelweiss", de nome tão poético, corria entre Amsterdão e Zurique, percorrendo parte de cinco países, dos quais só um hoje se conserva em paz.

O "Etoile du Nord" ia de Paris a Amsterdão numas rápidas seis horas, detendo-se dez minutos em Bruxelas.

O pomposo "Golden Arrow" — "A Flecha de Ouro" — era disparado na estação do Norte, de Paris, ás 12 h 10 e, em correspondência com o paquete "Canterbury", atingia o alvo na estação de Victória, de Londres, ás 19 horas. Bons tempos em que essa doirada flecha parecia simbolizar a defunta "Entente Cordiale", que todavia a França de Lorena parece agora ressuscitar.

O "Milano-San Remo-Nice-Cannes-Express" compunha-se exclusivamente de salões Pullman e seguia o percurso encantador, — em tempos pacíficos, naturalmente — que o seu nome especificava.

O "Blue Bird", — "Passaro Azul" — era realmente de lindas carruagens dessa côr e voava de Paris a Anvers numas velozes seis horas.

O "Ostende-Koln Pullman Express" tinha a sua origem em Londres e terminava em Hamburgo. Este percurso é actualmente realizado por bombardeiros menos amáveis do que o desaparecido expresso — quase tão desaparecido como a citada Hamburgo.

O "Sunshine Express" ia três vezes por semana do Cairo a Luxor, em pleno Egito. Não sabemos se presentemente, mesmo depois de extinta a guerra no norte de África, ainda há turistas que nesse confortável com-

bóio continuem a contemplar os monumentos milenários dos faraós. Igual reserva se faz com referência a outros dois expressos egípcios como eram o "Cairo-Alexandria" e o "Cairo-Port Said".

Supomos que os expressos espanhóis da "Wagons Lits" continuam a efectuar-se com relativa regularidade. Por isso, não os evocamos na presente elegia. Embora por motivos diferentes, escusamo-nos também de referir os combóios de luxo exclusivamente franceses, já que as comunicações ferroviárias devem continuar ainda sujeitas a muitas restrições, provocadas por causas diferentes.

O "Anatolia Express" ia de Haydarpassa, nos Dardanelos, até Ankara, capital turca. Ignoramos se tal combóio continua a efectuar-se. Menos dúvidas temos sobre a sorte do extenso "Arlberg Orient Express" que ligava Londres, Paris, Bale, Viena, Budapeste, Bucareste, com ramificações para Belgrado e Atenas.

O "Engadine Express" ia de Londres-Calais-Paris a Coire, com uma extensão para St. Moritz. Só se efectuava de 15 de Dezembro a 9 de Março já que se destinava ao serviço de alpinistas e cultores de esqui. Idêntico intuito levava o "Oberland Express", do mesmo ponto de origem do anterior, até Berne e Interlaken, também na Suissa.

O "Nord Express" era bem o protótipo do combóio internacional, nas suas várias ramificações. Uma saída de Paris para Liège, onde se reunia à secção vindas de Londres, por Calais, e à proveniente também de Londres, mas via Ostente. De Liège as três composições juntas atravessavam a fronteira e paravam em Berlim. Aqui, bipartia-se, indo uma composição para Varsóvia e outra para Riga e Moscovo. Assim, um viajante, saído às 14 horas de hoje, de Londres, chegaria à capital soviética às 14 horas, de depois de amanhã. Tinha ainda este "Nord Express" uma outra ramificação entre Paris e Oslo, por Liège, Hamburgo e Altona.

O "Orient Express" seguia percurso também originado em duas ramificações procedentes de Londres e Paris, que se reúniam em Châlons-sur-Marne, de

onde conjuntamente iam para Budapeste, atravessando Viena. Ali, dividia-se a composição, seguindo uma parte para Belgrado e outra para Bucareste.

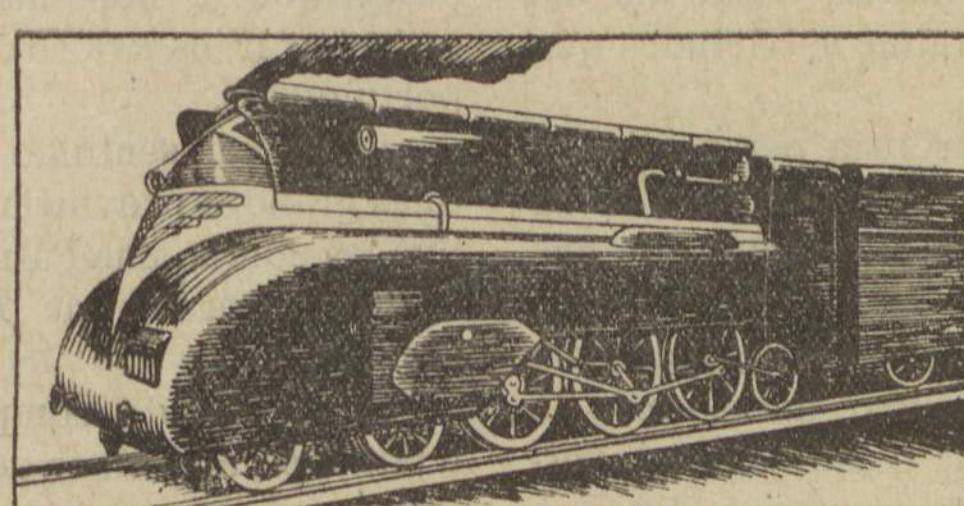
Uma variante deste combóio era o "Ostende-Vienne Orient Express", do qual um ramo, proveniente de Londres, por Ostende, se juntava em Kolin, a outro original de Amsterdão, seguindo depois tudo para Budapeste, de onde partia uma parte para Bucareste e outra, por Belgrado e Sofia, para Istanbul, de onde uma vezada especial atravessava o Bósforo, para ligar com o "Taurus Express", que saía de Haydarpassa até Mouslimié. Aqui, uma composição ia a Alep, Tripoli, Beyrouth e, atravessando a Terra Santa, até o Cairo. Outra seguia para Oriente, com rumo à Síria e Irão, com ligações marítimas com a Índia.

Para não nos alongarmos mais, resumiremos os restantes: O "Riviera Express" ligava a Suécia, a Noruega, a Dinamarca, os estados bálticos, a Polónia, com a Alemanha, a Itália e a Costa Azul. O "Roma Express" punha a Itália em ligação com a França e a Inglaterra. O "Simplon Orient Express" vinha de Londres, para a Itália, com ligações para a Jugoslávia, Grécia, Turquia e Checoslováquia, embora tal combóio tivesse realmente comunicações para todos os pontos da Europa num serviço rápido de correspondências maravilhosamente coordenadas.

Finalmente o "Star of Egypt Express" descia o Nilo, do Cairo a Shellal.

A tempo quero emendar o "finalmente" do período acima para, nesta resenha dos Grandes Expressos da "Wagons Lits", recordar o "Angola Pullman", que já mereceu um filme francês antes da guerra e que Lisboa nunca viu. Não sei se nos tempos presentes tal combóio ainda regularmente se efectua saíndo do Lobito, para, por Benguela, Nova Lisboa, Teixeira de Sousa e Dilolo, atingir Jadotville e Elizabethville.

Por último, seria injustiça esquecer o moderno "Lusitânia Express" que ligando Lisboa a Madrid, é como um cordeal traço de união entre as duas capitais da Península.



# Transportes Aéreos

Pelo Major Aviador HUMBERTO DA CRUZ

**Q**UANDO a gente pega num livro, nacional ou estrangeiro, daqueles que nos relatam as nossas multiplas glórias nos campos imensos das actividades humanas, sentimos um natural orgulho da nossa estirpe.

Assombram a nossa sensibilidade, a grandeza dos feitos, o desbravamento das terras, a vitória dos mares, a evangelização dos povos, numa ânsia sagrada de bem servir a humanidade, através das idades.

Fômos grandes, e embora tenhamos de considerar que a vida dos povos se define por uma série de acontecimentos que nem sempre se mantêm com elevação, não é descabido julgar que a essência do poder duma raça não se perde num estiolamento total. Nas grandes crises que tôdas as nações atravessam, vive a esperança de melhores dias que tornem a trazer ao nível elevado, o florão deslumbrante do espírito nacional.

Portugal deu ao Mundo páginas de história cujo brilho ilumina o orgulho dos seus filhos. Não temos, pois, o direito de nos apoucarmos quando sentimos que a seiva parece faltar para alimento de novas acções.

Se nos apercebemos que ela nos falha, é nosso dever dar-lhe vida, revigorá-la, antes que a descrença nos inferiorize.

Não pode haver um português que sucumba, mesmo quando o ambiente que o rodeia se apresenta mesquinho e frouxo.

Muitas vezes, nos piores lances, basta um arranço de patriotismo para exaltar as virtudes que pareciam adormecidas.

A consciência da nossa própria personalidade pode empalidecer, mas não morre, porque a razão da sua existência firma-se em oito séculos de história.

No decorrer do tempo tudo varia na aparência e, sem nos permitirmos profundar um assunto de alta transcendência, como seja o estudo das diversas épocas e suas características, não é difícil a qualquer sér pensante ajuizar qualquer pormenor do todo que dá vulto e valor à nacionalidade.

É o que eu me atrevo a fazer: bulir com um pormenor, a Aviação.

Ela é hoje um elemento de trabalho que oferece aos lutadores, aos que nasceram para cumprir, um explêndido campo de vitórias. O domínio do espaço leva o homem a vencer distâncias, destacando as suas possibilidades perante o juízo de novas eras.

Quer seja para servir os seus interesses comerciais e industriais, que seja para defender os seus direitos, para salientar o seu esforço, para marcar a sua soberania, para muito ela serve as nações que mantêm as suas fronteiras como baluartes da independência. E quando os povos se espalham por regiões do orbe num liame imperial, é ela ainda o meio que mais aproxima os territórios que parecem estar longe.

Nas relações que enlaçam as pátrias em amigáveis comunidades de interesses de toda a ordem, honestas e respeitosas, é também a aviação que presta o melhor serviço.

É pois, já hoje, a aviação, um elemento que merece cuidado, trato e desenvolvimento para defesa do bom nome daqueles que o herdaram glorioso e o desejam manter com dignidade.

A nossa terra, extensa e dividida pelos cantos do Mundo, vinculada por acções do mais extraordinário fulgor, não pode dispensar os altos préstimos da aviação para melhor se sentir na grandeza dos seus pergaminhos.

De Norte a Sul da Metrópole têm de ser montadas as precisas e rápidas ligações aéreas.

Para além fronteiras, em permuta com outros povos que já hoje mantêm o seu tráfego aéreo, terão de ir os aviões de Portugal, com tripulações portuguesas.

Já se vai sentindo alguma coisa nos céus das duas grandes províncias africanas; é preciso, agora, ligá-las com a Mae-Pátria.

Em fevereiro de 1929, na Revista «do Ar», escrevi:

«Se o Estado comprasse uns aviões modernos e potentes, aparelhos de bombardeamento a grande distância e com eles organizasse o serviço postal aéreo e transporte de passageiros, tripulando-os com o pessoal militar, o treino conseguido era admirável e as receitas colhidas seriam o auxílio que o Estado precisaria para custear as despezas

da sua Aviação. As carreiras aéreas Lisboa-Porto, Lisboa-Algarve-Espanha, Portugal-Colónias, seriam a demonstração clara do nosso valor...etc.»

Depois disto, oficial e publicamente, apresentei pormenores da execução, como julguei ser meu dever. Nada se fez ou tentou até há pouco. Passaram já 16 anos, pode dizer-se. Deixa-l-o! Como disse Cyrano de Bergerac: «É mais belo ainda quando é inutil.» De resto, pensemos, não foi inutil tudo quando eu disse e escrevi. Agora, vamos fazer o que há muito poderia estar feito. Chegou o momento crítico. Toda a espera mais ou menos justificada tem o seu limite. Chegou a ocasião de se julgar inadiável a montagem das linhas aéreas internas e de longo curso. umas e outras de distinta organização.

Tudo se fará com superior critério de «bem servir os interesses nacionais.»

E como nem tudo se faz a um tempo, embora muito já devesse estar feito, aceitemos como um bem a notícia que nos deram os periódicos de que em breve se iniciarão as linhas aéreas nacionais.

Muito se propalou já, mas, como disse o grande pensador António Vieira, «as palavras ouvem-se, as obras veem-se; as palavras entram pelos ouvidos, as obras entram pelos olhos; e a nossa alma rende-se muito mais pelos olhos que pelos ouvidos.»

Aguardemos, pois, que para além das palavras surjam as obras que darão aos nossos desejos o sentido da realidade que há tanto ambicionam todos quantos mais servem a sua terra que os seus sequiosos bolsilhos.

É ainda o grande mestre que nos diz: «palavras sem obra, são tiros sem balas; atroam mas não ferem.»

Portugal precisa de caminhar com obras que prolonguem a sua história, sem lacunas que envergonhem a nossa geração.

A montagem das linhas aéreas é obra de vulto a que não faltarão dificuldades, mórmente hoje que o Mundo se debate em lutas que tudo dificultam, para aquisição dos meios e execução dos trabalhos.

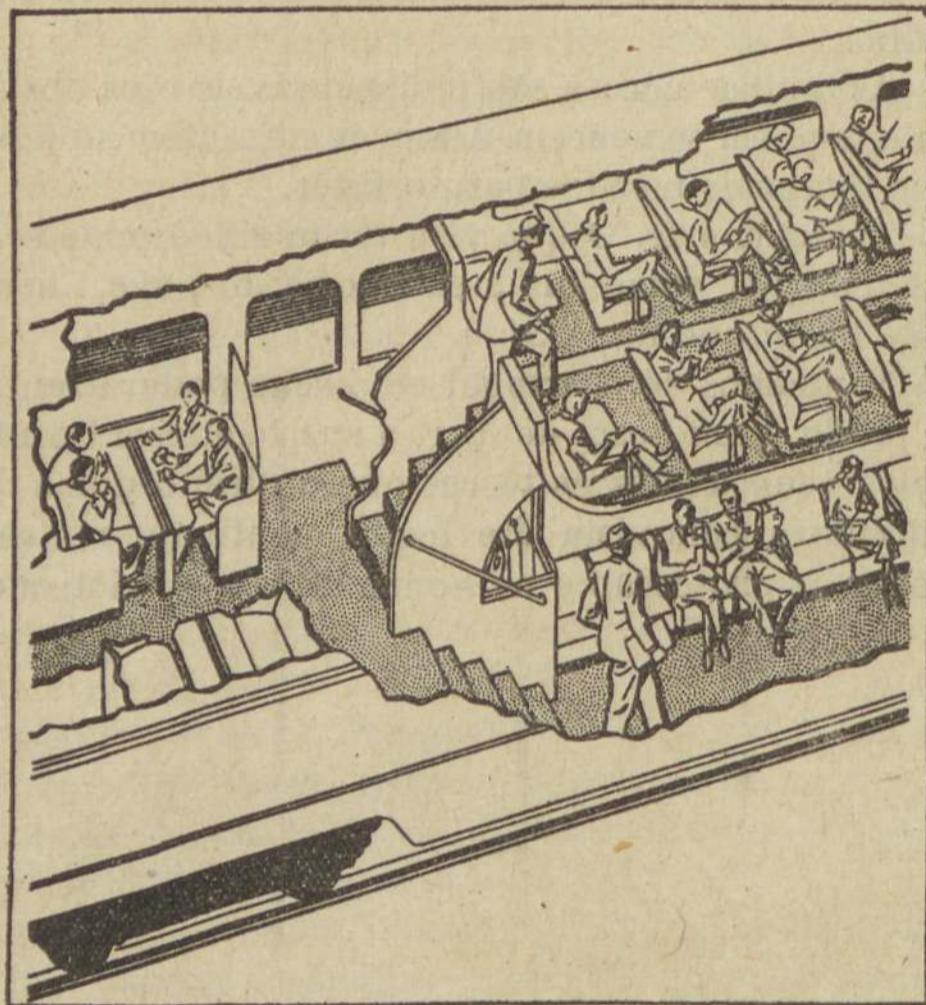
As linhas aéreas são indispensáveis e os obstáculos também se vencem. Assim os enfrentem aqueles que têm mais méritos para o fazer.

Tenhamos fé. O que vem tarde ainda pode servir, porque, como diz a sabedoria do povo, «mais vale tarde que nunca.»

Tenhamos fé. Portugal em breve poderá sentir o jubilo grandioso de ver a sua bandeira levada pelos seus aviões às terras que o direito duma civilizadora conquista-lhe legou, confiante no seu poder de protecção e na honra do seu patriotismo.



# Combóios do futuro



Esquema dos interiores da carruagem «Three-Deck» do combóio aerodinâmico a construir depois da guerra

A Pullman-Standard Car Manufacturing Company, dos Estados Unidos, acaba de criar um novo tipo de combóio aerodinâmico, de 3 pavimentos, para 112 lugares, chamado *three-deck*, para ser construído depois da guerra. Embora, em projecto, o combóio se destine, inicialmente, a viajantes por assinatura, as instalações interiores do veículo podem ser adoptadas para viagens de longo curso. As carruagens deste combóio terão quatro entradas, uma de cada lado dos extremos, abertas a meio nível. A cada ponta haverá duas salétes de jôgo para quatro lugares cada uma. A partir da entrada, que será à mesma altura do pavimento dos combóios actuais, duas escadas laterais conduzirão ao «andar» inferior e uma central que levará ao de cima.

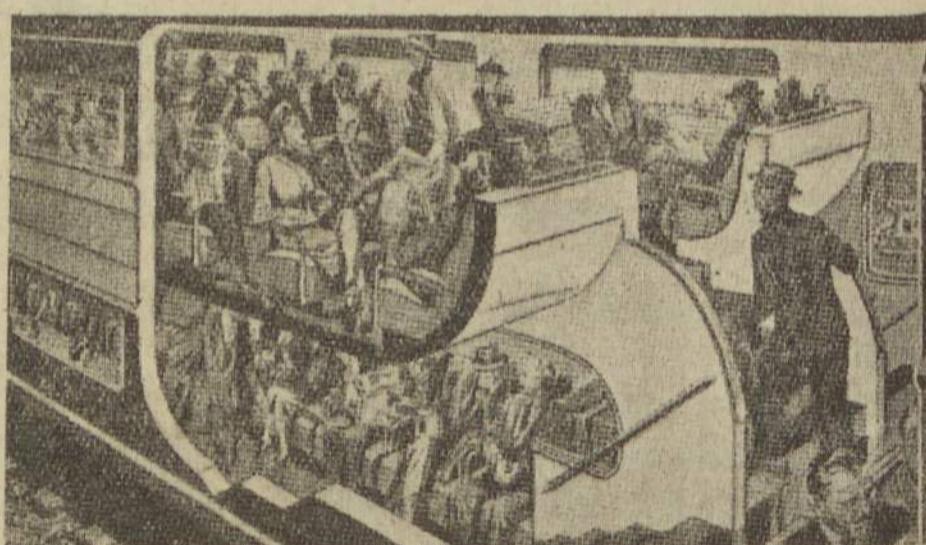
A de baixo terá cerca de cinco degraus e a de

cima outros tantos, a partir do piso intermédio. A altura da carruagem está calculada em 13 pés e meio. O pavimento interior terá duas filas de 22 lugares voltados para as janelas e dispostos costas com costas.

No projecto, as carruagens terão janelas e, além da iluminação eléctrica vulgar, haverá um sistema especial de luz para leitura, em cada assento. O ar dentro da carruagem será ventilado. Haverá ainda lugar para arrecadação de bagagens sem nenhum incómodo para os passageiros.

Este futuro combóio — dizem os seus construtores — não é de modelo único e muito menos de tipo inflexível. A referida companhia delineou outros tipos, de variadas características, adaptáveis aos requisitos de diversas linhas ferroviárias. Trabalha até no mesmo plano dum combóio de igual modelo, para viagens de longo percurso. Com o sacrifício de algum espaço, esse novo modelo de combóio transcontinental deve oferecer muito mais conforto ao passageiro, inclusivé lugares inclinados para dormir.

Será uma explêndida carruagem ferroviária, cómoda e prática, a construir logo que as condições da guerra o permitam. Oxalá as circunstâncias não façam demorar muito a sua construção!



Aspecto geral das instalações nos pavimentos superior e inferior da carruagem projectada pela «Pullman»

# Os Caminhos de Ferro Sul-Americanos

## E O SEU GRANDE DESENVOLVIMENTO

**A**S linhas de caminho de ferro da América do Sul deparam com dificuldades crescentes para se abastecerem de material e combustível, desde o início da guerra. A dependência das remessas procedentes da Inglaterra e dos Estados Unidos faz-se sentir cada vez mais, à medida que se prolonga o conflito armado. Aqueles Estados não podem enviar locomotivas e vagões bastantes para as necessidades do tráfego, em virtude da extensão do programa de armamento, de modo que até já houve que paralizar algumas linhas de comunicação.

Mas o progresso da industrialização dos Estados A B C — Argentina, Brasil e Chile — reclama a abertura de novas linhas de comunicações; igualmente o intercâmbio de produtos dentro do Continente exige que se instaurem novos meios de transporte. É devido a isto que os Governos dos referidos Estados se ocupam actualmente do lançamento de novas comunicações técnicas de tráfego.

A Argentina tem em projecto a construção do seu sistema principal de vias férreas, conhecido sob o nome de "Central-Northern-Argentine", que prolonga as linhas de comboios do norte do país. Constituiu-se uma Comissão para estudar as novas linhas ferroviárias, desde o oeste da Argentina, no distrito de Neugen, até à estação de *Contralmirante Cordero*, e desde o distrito de Malargue até à estação de Sosneado ou Petro Vargas. Parece que já começou a construção destas linhas. Serão utilizadas, sobretudo, para transportar asfalto.

Também o principal sistema do Sul, a abertura da direcção do tráfego Buenos Aires-Patagones, vai ser ramificado. Estão planeadas, neste sistema, 400 milhas de novos caminhos de ferro. O sistema principal do Sul vai desde Buenos Aires até ao porto de Santo António e daqui a Bariloche.

O Estado dirige outros dois caminhos de ferro no Sul, um dos quais comunica com os olivais de *Chubut Territorium*, enquanto o segundo passa mais ao sul, na comarca de Santa Cruz. A fim de ampliar a construção das comunicações, o Governo Argentino conseguiu adquirir o *Central-Chubut-Railway* britânico, que vai desde Dolovan até aos Andes.

No tráfego internacional entre a Argentina e o Chile, editou-se uma série de decretos para realizar melhoramentos, construir novas linhas de comunicações

e facilitar o desejado e crescente intercâmbio de mercadorias. A comunicação entre a Argentina e o Chile estava muito abandonada, especialmente depois da destruição do caminho de ferro que atravessava os Andes, entre Mendoza e Punta de Vargas, em Janeiro de 1943.

A Argentina adquiriu em 1939, à Inglaterra, o caminho de ferro transandino. Concluiu-se a reconstrução desta linha que sofrera os efeitos dum inundação.

Para a construção do caminho de ferro transandino, serve também a nova ligação entre a capital da província argentina Salta — importante ponto da província, onde há gado e plantações de açúcar — e o porto chileno de Antofagasta. O percurso total desta linha atinge 562 milhas; 205 no Chile e 357 na Argentina.

De Antofagasta até Augusta Victoria colocaram-se novas vias, na extensão de 90 quilómetros, que chegam até 17 quilómetros antes de Imilac. Já se começaram os trabalhos preparatórios até um ponto situado a 28 quilómetros da fronteira chileno-argentina. O porto de Socampo vai ser atravessado a uma altura de 4.000 metros.

Na parte do Chile, é preciso construir 80 quilómetros de vias ferroviárias. Na parte argentina de Salta, foram colocadas umas 190 milhas de vias, já a funcionar.

A nova construção do caminho de ferro começa aqui, em Santo António de Cobres até Positos; este trôço de linha já está pronto.

Na parte Argentina é preciso construir ainda 150 milhas. Também se planeou a abertura de uma nova estrada nos Andes para o tráfego de automóveis.

O Governo Argentino concedeu uma elevada soma de dinheiro para a construção do caminho de ferro que marchará em direção à Bolívia.

Os trabalhos da linha internacional ferroviária Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra, já devem estar concluídos, até à região petrolífera boliviana de Sanandita, que servirá para transportar à Argentina o combustível procedente da Bolívia. O Governo deste País devolverá depois as importâncias investidas no custo da construção.

Na sua política de tráfego geral, o Governo Argentino parece estar inclinado a incluir no tesouro do Estado as imposições de capital dos caminhos de ferro

do Estado e a sua obrigação de pagamento dos lucros, e utilizar o produto líquido dos investimentos de exploração para melhorar as linhas e o material nelas empregado.

A sua política tende também, indubitavelmente, a explorar regiões mais afastadas ou menos produtivas, embora não se alcancem grandes lucros. Os diversos tipos de locomotoras construídas nas fábricas mais importantes dos caminhos de ferro do Estado Argentino, de Tafiniejo, demonstraram que são utilizáveis. Também se começou a construir locomotoras na fábrica de Córdoba. Mas a extensão deste programa de construção depende da quantidade de material que possam enviar os anglo-americanos.

\* \* \*

No Chile, por causa da demora do envio do material prometido pelos Estados Unidos, não foi possível começar a reconstrução de algumas linhas ferroviárias um tanto danificadas. Fizeram-se grandes projectos para electrificar os combóios do Sul do país. O principal interesse do Governo concentra-se na construção da já citada linha, que deve comunicar com a Argentina. Em virtude da escassez de material, o Chile instalou grande número de fábricas de locomotoras e vagões no país. As primeiras locomotoras construídas no Chile começaram a fazer serviço em princípios de Novembro de 1942.

\* \* \*

No Brasil, em 1941, os caminhos de ferro foram colocados sob a direcção do Ministério Nacional dos Caminhos de Ferro, sendo dissolvida a Inspecção Federal Ferroviária.

Em meados de 1943, publicou-se um decreto para ampliar a rede ferroviária brasileira, cuja execução exigirá 27,34 milhões de cruzeiros. Pensa-se construir novos caminhos de ferro que devem ligar a zona central com o Norte.

A reparação do caminho de ferro de Oeste exigirá também um dispêndio de 7,54 milhões de cruzeiros. Aprovou-se, igualmente, o projecto de construção de linhas entre Rio Verde e Monte Azul, com a extensão de 211 quilómetros. Para esta obra calculou-se a despesa em 100 milhões de cruzeiros. Também foram concedidos 37,8 milhões a fim de ampliar o caminho de ferro de Leopoldo Bulhões a Goizala.

Pertencem às reformas modernas mais importantes a linha ramificada entre Pinahl, na região de Santa

Maria e Cruz Altar, e entre Bade e Rio Grande; uma nova linha, ramificada, de 106 quilómetros de comprimento, entre Dom Fedrito e Livramento, que já começou a prestar serviço, e outra linha de 116 quilómetros, entre Santiago e São Luis, que já funciona também.

Quasi todas estas novas linhas ferroviárias servem para comunicar com pontos estratégicos da natureza.

\* \* \*

Em relação com os acordos comerciais entre o Brasil e a Bolívia, em meados do ano transacto, começou-se a construir uma linha ferroviária estratégica entre *Santa Cruz de la Sierra*, na Bolívia, e Corumbá, no Brasil, que entra na Corumbá, com a linha de Santos. A Bolívia obteve licença para construir em Santos um pôrto franco. Já em meio do ano passado, estava em condições de funcionar uma quarta parte desta linha ferroviária. A construção subterrânea de outros 400 quilómetros também já está concluída. Desta maneira obtem a Bolívia a saída para o Atlântico há tantos anos desejada, graças à qual ficará em condições de exportar facilmente as suas mercadorias.

Por sua vez, o Brasil disfrutará das vantagens de importação directa do petróleo procedente da Bolívia.

Também se projectou outra comunicação importante no sistema ferroviário Norte-Sul. Existia uma lacuna no tráfego Norte-Sul do país, entre Montes Claros e Ourives.

Para prolongar esta comunicação, é necessário construir uma ponte sobre o rio Contas, e então ficará assegurado o tráfego da linha até Brumado. Falta ainda construir uma linha de 479 quilómetros de longitude entre Brumado e Montes Claros. Ao Norte, entre Propria, São Francisco e Palmeira dos Índios, começaram-se trabalhos de construção numa extensão de 127 quilómetros; por influências da natureza, houve que interromper esta comunicação.

A fim de poder levar a cabo a linha de comunicação principal entre o Norte e o Sul, é preciso criar um ramal de 535 quilómetros de longitude, entre Paulista e Therisana, cujos trabalhos preliminares começaram já. Recentemente voltou também a ter importância o caminho de ferro Madeira-Mamoré. Esta linha começou a funcionar em 1913. Em virtude da diminuição de interesse do cauchú do Amazonas, paralizou quase por completo. Esta linha, de 227 milhas de extensão, que ligava as partes navegáveis do rio, voltou a adquirir o seu valor, sendo utilizada para transportar o cauchú procedente do Amazonas, e já se está tratando de a reparar, a fim de satisfazer a todas as exigências.

# Como se viajava em França no ano de 1849

**E**NCONTRAMOS algures uma curiosa descrição dum passeio de Paris ao Havre em 1849, na aurora dos Caminhos de Ferro em França. O interesse e a curiosidade da narrativa levam-nos a oferece-la hoje aos nossos leitores. É um saboroso trecho, firmado pela modesta assinatura dum cronista quase anónima F. X. Lopes — com o teor seguinte:

O embarcadero do caminho de ferro de Paris ao Havre, está situado na rua de Amsterdam, próximo à Igreja da Madalena, soberbo templo, começado em 1674, por ordem de Luiz XV, segundo os desenhos de Constant de Ivry, e aberto ao culto católico no mês de Maio de 1842, no reinado de Luiz Filipe; os comboios partem 3 vezes por dia: às 10 da manhã, às 3 da tarde, e às 11 da noite; escolhi a média, por que às 10 horas havia grande concorrência na estação em consequência de ser, nesse dia, a exposição dos gados em Poissy, a que devia assistir o Presidente da República, hoje Imperador dos Franceses, e serme encomoda a jornada das 11 horas da noite.

Por 20 f. e 50 c. tomei lugar em um dos vagões de 2.ª classe, gastando 7 horas a percorrer os 229 quilómetros que separam as duas Cidades. As estações mais importantes neste trajecto são: Poissy, Meulan, Mantes, Bonnieres, Vernon, Pont-de-l'Arche, Yvetot, Bolbec e Harfleur. — Poissy é uma pequena vila, mal edificada sobre a margem esquerda do Sena, importante sómente pela feira de gados, que ali se faz todas as semanas, há mais de 600 anos por concessão do Santo Rei Luis IX — Meulan, é uma pequena povoação, do Departamento do Sena e Oise, edificada em enfi-teatro, e cuja população não excede a 2.000 almas. Tem fábricas de meias, curtumes e gesso. — Mantes, em posição pitoresca no Departamento do Sena e Oise, é uma vila muito antiga; foi saqueada pelas tropas de Guilherme o conquistador, em 1087, e o Rei Filipe Augusto aí morreu, em 1223. — Rosny, é uma aldeia no Departamento do Sena e Oise, cuja população não excede a 1.000 almas. — No seu Castelo habitou a Duqueza de Berry no tempo da restauração dos Bourbons, fundando, a expensas suas, um hospital em 1820 para tratamento dos indegentes da terra, Sully ali nasceu. — Bonnieres, pequena aldeia situada na margem esquerda do Sena, com a população de 800 almas. — Vernon, vila bem situada no Departamento do l'Eure. Tem belos passeios, merecendo particular menção o do Castelo de Bisy, propriedade de Luis Filipe. O seu comércio consiste em grãos e farinha. — Pont-de-

-l'Arche. Pequena vila, edificada por Carlos, o calvo; neste ponto deixa a maré de se fazer sentir. Entre Bonnieres e Pont-de-l'Arche, existem os famosos túneis de Rolleboise, Vidier e Tourville, o primeiro dos quais tem 2625<sup>m</sup> de comprimento, o 2.º 1700<sup>m</sup> e o 3.º 400<sup>m</sup> são obras gigantescas, executadas por uma nação inteligente, rica e poderosa. — Rouen. Com uma população de mais de 100 mil almas, é a mais industrializada das Cidades do Norte da França. As suas ruas são estreitas e mal calçadas; mas estes defeitos vão desaparecendo com a nova reedificação dos prédios arruinados; possue todavia magníficos monumentos, como são a maior parte dos templos, a torre do relógio, e o palácio da justiça. Tem muitas fábricas de produtos químicos, de refinaria de açúcar, etc. — Yvetot. É uma povoação no Departamento inferior do Sena, edificada no meio de uma fértil planície; tendo apenas uma rua de mais de meia légua de extensão, e uma população de 9000 habitantes. — Bolbec. Pequena vila situada no declive de um risonho outeiro na junção de 4 vales; contém uma população de 10.000 almas proximamente, gosando as mulheres de grande reputação de beleza. Tem fábricas de panos, cortumes e outros produtos. — Harfleur, era antigamente o pôrto de mar mais frequentado da Normândia; hoje porém está quase obstruído, pelas areias, permitindo sómente a navegação dos pequenos barcos. Os ingleses a possuiram por diferentes vezes, mas Carlos VII se assenhoreou definitivamente dela em 1450. — Havre, significa pôrto de mar. É uma bela Cidade fundada por Francisco I, na extremidade setentrional da foz do Sena. Deve o seu engrandecimento à queda de Harfleur. A grande chuva que caía, não me permitiu ver todos os monumentos da Cidade, entretanto a não ser a Torre de Francisco I, situada à entrada do pôrto, a Igreja de N. S.ª e a Cidadela, pareceu-me que nenhum há que mereça ser recordado. Condé e Coligny, entregaram esta Cidade à Rainha Isabel, em penhor dos socorros que o Governo Inglês lhes prestou contra Carlos IX, em 1562, sendo restituída à França 9 meses depois, pelo Condestável Montmorency por capitulação das tropas inglesas, comandadas pelo Conde Warwick.

Deste modo, e contra o preceito do filósofo Chillon, que reputava perdido todo o tempo empregado nas viagens, terminei o meu passeio, que havendo começado num belo dia de Abril, acabou por copiosas chuvas, que me privaram das visitas que pertencia fazer no campo, a fim de me informar do sistema e estado da sua plantação e cultura.

# Ainda o nosso número especial dedicado ao Vale do Vouga

O nosso presado colega *Notícias de Vouzela* refere-se, em exemplar de 16 de Novembro, nos seguintes termos, ao nosso número especial dedicado ao Vale do Vouga:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, bem conhecida e magnifica publicação artística e literária, que se publica na capital, dedicou um dos seus números de Outubro último às terras mais importantes da região do Vale do Vouga, focando os seus encantos, belezas materiais, sua história, suas riquezas, etc.

Foi-nos grato reconhecer que de todas as terras a que a revista se referiu, situadas no Vale do Vouga, foi Vouzela a que vimos tratada com mais cuidado e a que oferece mais valiosos aspectos para a projecção.

Na referida publicação, artística e literariamente bem lançada, duas figuras de relevo prestam homenagem à terra: Dr. José de Almeida Coutinho, ilustre médico local, até há pouco, de certeza, presidente da Câmara, que em um bem delineado artigo faz um pouco a história da terra, ocupando-se particularmente das suas antiqüíssimas origens, que remontam para lá do período romano terciário.»

O autor da mesma referência alude ainda ao artigo do sr. Joaquim Moreira Vinhas, «Vouzela... Pelo Vale do Vouga», também publicado naquele nosso número, prestando-lhe homenagem.

Agradecemos as cativantes referências.

## Transcrições

### Do *Correio de Azemeis*

«O n.º 1363, de 1 de Outubro, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é dedicado aos Caminhos do Ferro de Vale do Vouga.

Este número especial, que contém 256 páginas, descreve o valor das terras que a linha do Vale do Vouga atravessa, desde Espinho a Vizeu e Aveiro.

São 256 páginas cheias de gravuras com fotografia e anúncios das principais casas comerciais e industriais.

É um número que todos os que vivem nas margens do Vale do Vouga devem possuir.»

O *Correio de Azemeis* transcreve em fundo um artigo de Rebelo de Bettencourt e que diz respeito a Oliveira de Azemeis e se refere ao sr. João Marques.

O mesmo jornal conclui:

«A referida revista encima êste artigo com uma aguarela — Portal da Igreja Matriz — da autoria do distinto aguarelista João Marques, a quem apresentamos as nossas felicitações pelo seu excelente trabalho.»

\* \* \*

### De *A Fôlha do Sul*

«Esta magnifica revista de turismo, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que há muito ocupa um lugar de justo destaque na imprensa da especialidade, publicou agora um número especial, de mais de 250 páginas, dedicado à região do Vale do Vouga. É uma edição arrojada e que representa um grande esforço de vontade que, nas circunstâncias actuais, aumenta extraordinariamente de valor por virtude das dificuldades com que se deparam na realização de tal empresa.

O número marca não só pela excelente colaboração literária como ainda pelo esmôro que se observa no capítulo da técnica jornalística e tipográfica. É uma edição que honra o jornalismo e a grafia do nosso país.»

\* \* \*

### De *O Barcelense*

«Recebemos o número 1363 desta excelente revista, cujo interessante exemplar é consagrado aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga e tem mais de 250 páginas.

Boa apresentação e brilhantíssima colaboração, motivo porque *O Barcelense*, envia parabens ao seu distinto Director sr. Carlos d'Ornellas, prestigioso e consagrado jornalista.

Agradecemos a oferta de tão precioso trabalho.»

\* \* \*

A todos os nossos presados colegas da Província agradecemos, muito penhorados, as suas lisonjeiras referências ao nosso esforço, com o qual apenas pretendemos bem servir.

# Música e Cultura

Pelo Dr. FERNANDO MANITTO TORRES

*Palestra pronunciada na Sala Nobre  
da Faculdade de Direito de Lisboa,  
em 10 de Março de 1940.*

UM dia, Napoleão, de muito mau humor, mandou chamar o seu ministro dos Negócios Estrangeiros e, com a pouca razão que costumava ter nos momentos de cólera, desfiou um longo rosário de recriminações, que não raras vezes atingiam o tom de verdadeiros insultos.

Talleyrand escutou-o impassível. A impassibilidade e a indiferença, é sabido, excitam muito mais os temperamentos arrebatados do que a réplica pronta, enérgica e até violenta. E, por isso, o Imperador redobrou a sua irritação.

Calou-se, por fim. E então o Príncipe de Benevente, que tinha continuado a não manifestar a mais pequena emoção, disse simplesmente, voltando-se para alguns generais que tinham assistido à entrevista: «Que pena, meus senhores, um tão grande homem ter tanta falta de cultura!»

Logo veremos como nos serve a lição de Talleyrand.

## Definição de cultura

Por agora, creio que ninguém — ninguém, pelo menos, que intelectualmente se preze — pode deixar de ter, no momento presente, uma noção — a sua noção — de cultura. Deve, tem de ser assim. Estamos hoje assistindo, ou melhor, vivendo uma época de luta, em que os valores estáveis e geralmente aceites como tal, sobre que assentava uma civilização, uma concepção da vida, desapareceram ou estão em via de desaparecer.

Já se construiu uma sociedade em que não existe a propriedade privada; o fim do reinado do ouro anuncia-se para breve; o espírito religioso — não falo das religiões em si — evolue no sentido de, conservando o seu misticismo, se tornar mais científico, menos dogmático, mais cerebral, menos afectivo; os conceitos de nação e de nacionalismo transformaram-se profundamente, em sentido quase oposto ao que algum tempo tiveram.

Verdadeiramente, a Terra tremeu: e muita coisa caiu e está caindo ainda.

Social, moral e económico, parece-me que vão mal os que consomem todas as suas energias numa luta sem tréguas em volta dum problema — esta nova concepção social — que, préviamente e por sua natureza, está resolvido.

Eu penso que é sem tristeza nem regosijo que se deve encarar os tempos modernos. Deve-se apenas verificar que é ou não é: não há que lutar para que seja ou não seja. Estou absolutamente convencido de que a humanidade marcha naturalmente e que não serão os homens que poderão retardar, apressar ou modificar essa marcha. Os breves triunfos que à força se conseguir arrancar, para um ou outro lado, nem estorvarão, nem estimularão o advento da nova ordem, se ela tiver realmente de vir. O homem inteligente, se se apercebe da direcção em que o Mundo marcha — a qual, verdade se diga, ainda hoje se não vê claramente — deve apenas tomar uma atitude digna: não querer impedir essa marcha que, de resto, não poderá deter, e procurar desde logo transformar-se, adaptar-se ao novo sistema, para passar por cima dêle e não ser arrastado na confusão que o seu advento fatalmente trará.

Tanto quanto se pode prever, e é ainda pouco, parece que os grandes pontos de apoio sobre que assentará a nova organização económica, moral e social da humanidade, são principalmente dois: a inteligência e o trabalho. A tendência de momento (e eu estou apenas analisando tendências e não defendendo doutrinas) manifesta-se também no sentido de manter, com maior ou menor importância, o Capital; parece-me que será impossível ou prejudicial negar a sua inestimável função, mas a verdade é que já hoje, mesmo nos países capitalistas, os principais valores são a inteligência e o trabalho. Eu procuro surpreender neste momento, apenas as ideias-mestras da nova concepção; não me referirei, por isso, mais detalhadamente ao Capital.

Quem olhar, um pouco de alto, e desde recuados tempos, a marcha, não sei se ascensional, da humanidade, não pode deixar de considerar melancolicamente como esta futura, e quem sabe se utópica organização — que hoje aparece aos espíritos mais exigentes como modelarmente justa e perfeita — é afinal muitíssimo imperfeita e injusta, pela desigualdade asfixiante com que constitui uma casta, mais fechada e mais ciosa do que nenhuma tem existido: a dos que nascerem inteligentes e fortes.

Mas, seja como fôr, em face da previsão geral de que inteligência e trabalho serão as grandes alavancas do Mundo de amanhã, como já vão sendo do de hoje, todo o homem consciente procura desde já valorizar a sua capacidade sob êstes dois aspectos e fortalecer-se corporal e intelectualmente pela Ginástica e pela Cultura.

Debaixo dêste último ponto de vista, está-se assistindo hoje a uma coisa surpreendente: uma verdadeira ânsia de saber, de aumentar os conhecimentos práticos, em todos os campos, sob todos os aspectos, que tomou de assalto a humanidade pensante e designadamente a juventude!

Livros de metafísica são devorados a par de romances galantes, tratados de sociologia ao lado de narrativas de viagens, cartilhas de religiões em igualdade com aventuras policiais. Uns livros, mais sérios, outros mais ligeiros para descançar o espírito, porque todos — e é verdade — ensinam alguma coisa.

Procuram assim os homens encorpar a sua inteligência, tornar-se cultos, mas desvirtuam desta maneira o conceito de cultura e, as mais das vezes, regressam intelectualmente.

O espírito, à força de permanecer obcecado pela preocupação de saber e saber mais, torna-se um mero receptáculo de ideias e de conceitos, que arquiva sem digerir, perde a sua elasticidade, o seu poder de raciocínio, torna-se menos flexível, emperra. O homem que julga que pode melhorar a sua inteligência sabendo muito, lendo e aprendendo muito, tornar-se-á sabedor, quando muito um sábio. Nunca, porém, um homem culto.

O primeiro perigo — muito grave e freqüente — que o espera consiste em confundir os meios com os fins e tomar a ciência — isto é, a soma dos conhecimentos — como fim último da vida.

O livro é uma espécie de estupefaciente: quanto mais se usa mais se precisa de usar. E o homem que começou a ler para depois agir com segurança na vida, o homem que quiz saber muito para bem viver, acaba apenas — se se não precata — por viver para ler, por fazer da cultura, como êle lhe chama, o fim da sua existência.

Êrro grave, mas não o único, porque outros esperam quem tem a sorte ou a habilidade de fugir a êste.

Resumirei, dizendo apenas que, por êste caminho,

sairão sabedores incultos os que apenas cultos quizerem ser: o seu conhecimento do mundo terá sido aumentado, mas a sua inteligência, que era o que pretendiam desenvolver, estacionará, quando não haja diminuído a sua potência pela falta de uso que se lhe deu. Há, por tôda a parte, tristes e nítidos exemplos disto.

O êrro fundamental é, a meu ver, o seguinte: não se atentar em que Cultura é a educação, a ginástica do espírito, de forma a permitir o seu pleno desenvolvimento. Em vez de se facilitar a livre expansão da inteligência, sobrecarregamo-la com conhecimentos inuteis ou até prejudiciais. Não se repara, a tempo, que a obra de cultura do espírito é exclusivamente uma obra de qualidade e nunca de quantidade.

Pratica-se aqui um êrro muito semelhante ao que campeou largo tempo na educação do corpo: confundir-se a Ginástica, que é cultura, com a Atlética, que é sabedoria, ciência. Atrofia-se o corpo com a Atlética sem Ginástica, tal como se atrofia o espírito com a Ciência sem cultura.

Não se julgue, porém, que se deve condenar «à priori» a busca de conhecimentos, como a prática de desportos atléticos. Nada disso: uma, como outra, são, mais do que necessárias, indispensáveis para o pleno florescer da personalidade, mas só devem ser exercidas depois de educados o espírito e o corpo, respectivamente, pela Cultura e pela Ginástica.

Cultura é, pois, a educação do espírito. Mas, chegados aqui, põem-se-nos logo dois problemas fundamentais: em que consiste, e como se pode realizar essa educação?

Quanto ao primeiro problema, pode dizer-se, numa síntese imperfeita, que espírito educado e culto é aquêle que tem conhecimento e consciência de quanto vale ou pode valer e deseja ardente mente desenvolver todas as suas faculdades em ordem a valer o mais que pode: é aquêle, enfim, que conhece a forma de multiplicar a sua potência e a prática.

Esta é, na verdade, a grande característica do espírito culto: conhecimento das suas possibilidades, conhecimento dos meios atinentes ao seu máximo desenvolvimento, vontade forte no emprêgo desses meios. Vocação para a perfeição, em resumo. O primeiro trabalho que se impõe ao homem que se deseja cultivar é, pois, um trabalho de análise introspectiva, de estudo de si próprio: o homem tem de conhecer-se primeiro e procurar conhecer a vida depois. Se inverte esta ordem, como é freqüente, e busca primeiro o que só depois o devia preocupar, nunca terá firme consciência da sua personalidade e do seu destino: nunca poderá *creer* nem *querer* com segurança. Ao Estado e à Sociedade será inútil: e apenas servirá para carneiro de rebanho. Nunca poderá ser um homem forte

nem um homem culto, nem, implicitamente, um homem digno.

Mas, além desta vocação para a perfeição, o espírito culto tem de caracterizar-se por uma grande serenidade e confiança, uma firmeza esclarecida, uma alegria construtiva.

O homem verdadeiramente culto deve ter ainda uma consciência perfeita da interdependência em que está para com outros homens, da sua posição entre os seus interesses individuais e os seus interesses como membro da colectividade, porque a sua existência individual depende da sua existência colectiva. Só entre espíritos cultos é possível uma verdadeira e consciente comunhão de interesses que gere uma associação de carácter permanente por uma permanência nas próprias convicções. A ligeireza de ânimo, o entusiasmo seguido imediatamente da renúncia, o empreendimento temerário ou o scepticismo derrotista, finalmente o excessivo individualismo egoísta, que se encontram nos povos latinos, são para mim claros índices de falta de Cultura. Só em países espiritualmente elevados são possíveis grandes manifestações de fé colectiva, pela identidade de interesses e aspirações.

Eu creio bem que, por exemplo, na ditadura alemã há mais liberdade do que nunca poderá haver numa democracia latina, dado que as restrições que incontestavelmente existem naquela não são sentidas pela quase totalidade dos cidadãos, visto que esta quase totalidade tem um ideal comum que é justamente o que dita essas restrições.<sup>(1)</sup>

Já podemos compreender agora a lição de Talleyrand.

Se o Imperador perdia sem razão a serenidade, e sem razão julgava e condenava quem nenhuma culpa tinha, era porque afinal o seu espírito, tão potente e tão sabedor, não tinha atingido aquelle equilíbrio sereno que deve ser o ideal de todo o homem civilizado e forte, não tinha o pleno sentimento da sua dignidade e responsabilidade: não era, numa palavra, um espírito culto.

## Função do Estado

Mas, em face d'este problema da Cultura, que deve fazer o Estado?

Fácil é de ver que ele tem tanto interesse ou mais, do que o individuo em fomentar a cultura de cada um.

É fundamental para o Estado que ele tenha sempre bem presente esta realidade fundamental: o homem inculto, posto que sabedor, ou mesmo sábio, é absolutamente incapaz de observar, de conceber a vida de uma forma objectiva, ou melhor, de uma forma colectiva. Todos os seus sentimentos, os seus desejos, as suas aspirações, as suas lutas, terão um fim meraamente individual, porventura altruísta e nobre, se a sua consciência o solicita, mas sempre

individual. Prosseguirá os interesses colectivos apenas no que estes coïncidam com os seus interesses individuais: e poderá fazê-lo não por egoísmo, mas por falta de cultura.

O homem inculto é absolutamente incapaz de ter uma visão de conjunto e de cima para baixo (isto é, do geral para o particular) do problema da vida; nunca poderá surpreender as ideias mestras que pautam a vida e guiam a história; nunca poderá penetrar o significado dos movimentos colectivos; nunca compreenderá nem conhecerá os ideais e a vida da Sociedade; pensa que o Mundo existe porque ele existe: inverte os termos do problema. O homem que espiritualmente se não educou nunca poderá compreender que a sua missão, dentro da Sociedade, só será digna se fôr dignamente desempenhada; supõe pelo contrário, que só será honrada e honrosa se ele fôr honrado — no sentido de *considerado*. Achará sempre um absurdo que só contribuam para o progresso do Estado as funções bem desempenhadas, posto que humildes; e que, sob este ponto de vista, *tôdas elas*, das mais elevadas às mais modestas, tenham utilidade e significado iguais.

Ora esta forma de pensar, como é óbvio, não convém ao Estado: ele deve, pois, trabalhar para que ela se modifique.

A vida do Estado depende das vidas dos cidadãos. O Estado perfeito será aquelle em que as vidas dos cidadãos sejam conscientemente perfeitas: aquelle em que o nível social de cultura fôr maior. Não interessa tanto prepará-los tecnicamente, como formar a sua inteligência; interessa menos ensinar a ler do que educar o espírito. A obra primária do Estado é, por isto, a meu ver, uma obra de educação: educação social, política, artística, moral, intelectual — mas sempre educação do espírito. Não é desconhecida para ninguém a sua importância como base de uma civilização.

Não são os valores materiais que fazem um povo grande. Um povo vive e adquire o direito à vida pelo que pensa e pelo que sente: as obras materiais virão depois, como necessária frutificação de uma terra bem lavrada. O que é preciso é lavrar a terra — neste caso o espírito dos homens: e para isso não há melhor arado do que a educação.

Os aspectos exteriores não interessam. Vesti o mesmo homem deseducado de padre, de soldado, de camponês. Cuidai apenas da aparência, mas cuidai-a bem: que não esqueça nenhum detalhe,

(1) Bento Caraça define homem culto como sendo aquelle que:

1.º — Tem consciência da sua posição no cosmos e, em particular, na sociedade a que pertence;

2.º — Tem consciência da sua personalidade e da dignidade que é inerente à sua existência como ser humano;

3.º — Faz do aperfeiçoamento do seu ser interior a preocupação máxima e o fim último da vida.

nenhuma minúcia... E que terá resultado? Terá resultado que, sob um exterior perfeito, apenas existe um sacerdote sem fé, um soldado sem coragem, um camponês sem força. Se uma casa está a cair e é preciso acudir-lhe, não são as paredes que se pintam nem a fachada que se alinda — é preciso ir às próprias fundações e renovar-lhas.

É na rápida compreensão desta realidade que é preciso acudir a Portugal — a nossa casa — que quasi esteve a desabar. E é por isso que a grande obra que já se está realizando, e que é preciso não deixar morrer, é uma obra de educação do espírito dos portugueses — o alicerce da nossa casa.

Vejamos agora o último problema que se nos apresenta: como deve, como pode realizar-se essa educação espiritual?

O Estado, para prosseguir êsse seu fim, deve recorrer sobretudo ao exemplo. Não é humano, nem inteligente, nem digno, nem útil pedir aos cidadãos prudência, onde os dirigentes mostrem temeridade, nem espírito de sacrifício, quando os funcionários apenas se pretendam servir a si, nem honestidade, quando os desvios abundem, nem patriotismo, nem justiça, nem lhaneza, onde campeiem, nos altos corpos, a traição, a injustiça, a falta de maneiras!

Ao Estado, pelos seus funcionários, sobretudo pelos seus altos funcionários, cabe uma grave responsabilidade: a de dar o exemplo, mostrando educação espiritual, se quere que ela exista no povo também.

Por outro lado, a escola, mórmente a escola primária e secundária, deve ir abandonando cada vez mais a tendência para ser uma loja de fornecimento de conhecimentos úteis e inúteis para, em vez, se tornar um ginásio de formação intelectual: nêste campo, a máxima liberdade dentro da máxima responsabilidade parece-me, de momento, ser a grande base de experiência para uma solução do problema.

É preciso que um Estado, ainda que seja um Estado autoritário — sobretudo se o fôr — não esqueça que a sua segurança está muito mais garantida se se firmar sobre indivíduos conscientes e de personalidade firme, do que se se apoiar sobre autómatos ignorantes e desprevenidos, que tanto podem oscilar para um lado com a suave brisa da bonança, como vergar para o outro com o mau vento das tempestades.

Individualmente, a Cultura deve ser adquirida sobretudo por um esforço de vontade, acompanhado, como já atraç referi, por uma profunda análise introspectiva. Grande desejo de se melhorar, domínio progressivo sobre si próprio, muita observação e meditação (um pôr do Sol, uma tempestade cultivam, muitas vezes, mais o espírito do que centenas de volumes), alguma aprendizagem técnica, um forte poder de penetração para arredar

do caminho o muito lixo, inútil ou prejudicial, que a nossa Sociedade venera! E também, porque nada se faz sem ela, a experiência muito bem aproveitada.

Mas isto não é tudo: nós, portugueses, é preciso também que nos defendamos contra um vício, um defeito sistemático, verdadeira lepra intelectual, que nos inferioriza e deprime: a graçola.

A chalaça, a troça, o riso que, talvez patológicamente, tudo quanto é grande e elevado e nobre e bom em nós suscita, depõem tristemente em nosso desabono e impedem que se façam muitas coisas que podiam ser feitas. (¹)

Que o imbecil, o impotente, o nulo riam dessas coisas, vá! Defendem-se, é humano. Mas quem vale alguma coisa e pode trabalhar, comete um crime se se associa a êsse imbecil ou a êsse impotente ou a êsse nulo. Infelizmente há ainda entre nós muita gente para quem uma emoção, um entusiasmo, um pensamento nobre representam uma inferioridade, uma fraqueza que é preciso ocultar e reprimir: receiam que os outros se riam dêles e começam, por isso, por se rir de si próprios. Assim não caminhamos: é necessário pensar mais virilmente na vida!

### Factor educativo

Do mesmo modo que, relativamente à educação do corpo, à Ginástica, diversos métodos se conhecem para desenvolver os músculos, assim também aqui, no campo da Cultura, três instrumentos têm sido universalmente consagrados como grandes auxiliares de uma perfeita educação do espírito: o Xadrez, o Latim e a Música.

Mas, já que na educação do corpo seria absurdo desenvolver ao máximo os músculos das pernas sem ensinar o Homem a bem andar, assim também aqui seria incogruente hipertrofiar as faculdades mentais apenas para as exibir. Que se ensine Xadrez, Latim e Música, muito bem! Mas menos para que se fale Latim, ou para que se seja campeão de Xadrez ou para que se componham sinfonias divinas, do que para se saber apenas perfeitamente pensar. O desenvolvimento do espírito, a Cultura, é sómente um meio. Não devemos confundir!

As regiões superiores da Ciência e da Arte devem ser, têm de ser monopólio de um grupo restrito, de uma «élite». Faça-se, sim, uma larga obra de divulgação, mas nunca com a ideia de produzir com ela grandes cientistas ou grandes artistas.

Relativamente à Música: que se não pense que o seu ensino deva ser feito apenas em escolas téc-

(¹) É consolador, contudo, registar que esta atitude inferior e grosseira nunca é tomada por Portugal, como nação, mas apenas por muitos portugueses, considerados singularmente. Em conjunto, parece que uma energia mais nobre inspira os nossos actos.

nicas que se destinam a produzir músicos. O que urge é que muitas pessoas saibam música: que, por isso, o seu ensino se faça também fora dessas escolas. Como ginástica intelectual, a Ciência da Música — a par, como já disse, do Latim e do Xadrez — é um valor inestimável e quase universalmente reconhecido como tal. Sob este aspecto era a Música estudada na Grécia — que continua a ser Mestra da Pedagogia — desempenhando para o espírito a mesma função que a Ginástica desempenhava para o corpo — a de formação, de desenvolvimento. (¹)

Mas, além desta, e além do seu valor estético, que agora não está em causa, outras altas funções cabem à Música, melhor: sob outros valiosos aspectos ela pode ser encarada e estudada. A Técnica da Música, como ciência pura, é altamente considerada: ela tem sido o campo de ação preferido por muitos matemáticos ilustres e tem servido de base para o esclarecimento, ou para hipóteses de esclarecimento, de muitos dos mais transcedentes problemas biológicos, algébricos e até astronómicos: haja em vista o recente e magnífico trabalho de Dénéréaz («La gamme, ce problème cosmique») sobre a relacionação entre os valores da escala musical e as distâncias inter-planetárias.

Outra função natural da Música, de inestimável valor, é a de instrumento de orientação, de educação social. A Música não só estimula a inteligência, como robustece o carácter: o seu papel não é apenas intelectual, mas também moral. É verdade assente que, em períodos agitados como o presente, a Música deve ser chamada a desempenhar uma função de apaziguamento, de acalmia, de cultura colectiva — chamemos-lhe assim.

Mas deixemos este ponto, que daria só por si para muitos estudos. Voltemos à Música como instrumento de educação do espírito.

Nesta obra de cultura espiritual (e como meio de divulgação) a Música destina-se, já se disse, a desempenhar um papel muito importante. A Música — a verdadeira, a grande Música — actua sobre os espíritos, conforta-os, rejuvenesce-os, enche-os de luz e calor, abre-os ao optimismo, prepara-os para o trabalho, chama-os para a Vida. A Música é verdadeiramente um tónico espiritual, uma fonte de energia e de nobreza. E é talvez por sentirem bem que é assim (embora não compreendam porquê) que as chamadas camadas populares — que, em matéria de Arte, são muitas vezes as melhores — vivem geralmente as grandes obras da Música com muito mais vigor e plenitude do que o público conhecedor, preso a preconceitos de escola ou a considerações de erudição.

A cultura da Arte, de resto, está ligada à civilização. A partir de certo passo deixa de ser um dever, para ser, em vez, um direito que só assiste aos grandes povos.

Quando, em 1918, a Alemanha foi vencida, os

primeiros cuidados dos governos alemães de então foram, não para os melhoramentos materiais de que tanto necessitava a Nação, mas para que se mantivesse a continuidade daquela tradição de cultura artística, e designadamente musical, que distingue o povo alemão.

«As obras — escreveti-se então na Alemanha — virão depois naturalmente, como resultado do nosso superior nível de civilização. O que é preciso é não deixar perder a educação do nosso povo, que é a fonte da nossa civilização».

Então, como primeiras providências após a guerra, abriram-se mais teatros de ópera e subvenzionaram-se mais orquestras. E, efectivamente, depois as obras vieram... e todos nós sabemos de que maneira.

Hoje, que está novamente em guerra, a Alemanha mantém a funcionar duzentos e sessenta teatros de ópera. Muitos destes teatros são ambulantes e destinam-se a acompanhar os corpos de exército, porque o soldado alemão não pode passar sem boa música (²); sucede assim que, no final da campanha, haverá maestros e cantores e executantes, que, recuando com os revezes, avançando com os êxitos do seu exército, terão feito verdadeiramente a guerra: sómente combateram com a Arte, em vez de lutarem com a metralha!

Magnífica batalha e magníficos soldados, êstes!

É um erro pensar que tudo isto é sentimentalismo e que, no fundo, o que importa na nossa curta vida, é arranjar um bom emprêgo e comer, beber, gozar...

Não serei eu quem negue — isso seria misticamente infantil — a importância primordial do factor económico e dos bens materiais na vida de hoje. Mas afirmo, com absoluta convicção, que o nível material da vida é mera consequência do seu nível espiritual, e que um país, para ser rico, tem de primeiro ser culto, e, se não quiser ser culto, será sempre mais ou menos miserável.

## Quadro nacional

E, acerca disto, que se passa em Portugal?

Sem pessimismo se pode dizer que as coisas não vão bem. Hoje, infelizmente, a especialização da educação, que começa no ensino ainda mesmo antes de o ensino começar, tem desconhecido o valor da

(¹) Nas escolas elementares gregas, apenas eram ensinadas três disciplinas: a Gramática (em que se aprendia a conhecer a própria língua), a Ginástica (para o desenvolvimento do corpo) e a Música (para o desenvolvimento do espírito).

(²) Ao mesmo tempo, do outro lado, o soldado francês delicia-se com cançonetas brégeiras e com comédias baratas que metam maridos «cocus». Esta diferença de cultura entre os dois soldados não pode deixar de se reflectir no resultado final da guerra.

Música como ginástica cerebral para toda a profissão e tem, por outro lado, ignorado a importância da cultura geral (no sentido comum de saber um pouco de tudo) na completa formação do músico: e têm-se, por isso, produzido músicos que às vezes quase nem sabem ler e têm-se permitido a existência de doutores e bachareis que preferem ouvir o fado ou qualquer outra canção duvidosa a uma sinfonia de Beethoven!

E o mais triste do caso é que existiu entre nós uma boa cultura musical, que deixámos ingloriosamente perder.

Na Idade Média, nas cidades e solares, nas igrejas e mosteiros — em toda a parte onde havia um foco de espiritualidade — se fazia a Cultura da música; e eram mais os que não distinguiam as letras do que os que não conheciam os neumas.

Reis tivemos nós — e grandes Reis — que sabiam melhor tanger o alaúde do que escrever o próprio nome! Com o Renascimento, a Música ganha um novo e importante sector: a burguesia. Não havia por essa época burguês rico — e tantos eram! — que não possuísse a sua capela particular e não contratasse para ela, por entusiasmo ou *snobismo*, um corpo especial e exclusivo de músicos. O nosso D. João IV, já nos tempos modernos, desenvolveu uma actividade musical de todos conhecida: é hoje mesmo considerado um dos nossos maiores músicos.

Esta tradição continua pelos tempos e só no século passado, com o advento do liberalismo, o estudo da Música passou à categoria das coisas secundárias: a democratização do ensino foi, sob este aspecto, incontestavelmente um mal.

Ora este desinteresse pela Música deve-se sobretudo, a meu ver, a uma falta de cultura, que traz como consequência o desconhecimento da verdadeira importância e a dificuldade de uma perfeita

educação musical. Pensa-se, por um lado, que a Música não tem valor, e, por outro, que não é o melhor campo para evidenciar as aptidões intelectuais de cada um. Este último aspecto não interessa: devemos estudar para nos educarmos e não para mostrarmos aquilo de que somos capazes: mas o primeiro juízo é também errado e quanto disso traz o demonstra sobejamente.

Sobretudo, duas funções da Música devemos ter sempre presentes: a de ginástica espiritual e a de guia, de calmante social — função de desenvolvimento e função de apaziguamento.

Funções capitais, cuja ignorância ainda se poderia tolerar numa sociedade e numa época em que a cultura e a compreensão fossem grandes e definitivas, mas que é inadmissível no momento em que vivemos — de deseducação e de ódio — porque constitui, mais do que um erro, um crime.

As coisas, porém, melhorarão.

Penso que em breve uma profunda reforma do ensino musical poderá agitar o nosso meio. Assim, criar-se-iam em Portugal três Conservatórios Nacionais e alguns conservatórios provinciais; seria tornado obrigatório o ensino da Música nas escolas técnicas; disciplinas que se ensinam nos liceus, passariam a ser também leccionadas nas escolas de Música.

E estes seriam apenas os primeiros passos.

Tenhamos fé de que, neste campo como outros, o Estado preencherá a sua função.

Mas não basta que a Cultura nos seja oferecida, é preciso também que nós a procuremos com a firme vontade de a obter!

Não basta que o Estado cumpra o seu dever neste ponto: é preciso também que, para o amparar, para o estimular ou até para o substituir, cada um de nós saiba cumprir e cumpra igualmente o seu!

*NOTA DA REDACÇÃO — A conferência acima foi a primeira dum alto ciclo cultural que, na qualidade de presidente da Associação Escolar do Conservatório Nacional, o autor, ainda quintanista de Direito, realizou perante professores e alunos nos estabelecimentos de ensino superior das Universidades de Lisboa e Coimbra.*

*Decerto que, só em publicá-la, a Gazeta presta irrecusável homenagem à memória do seu querido e malogrado amigo. Mas tem a consciência de que presta aos seus leitores serviço ainda maior, o de pôr ao seu alcance um inédito de valor tão significativo e que justamente se honra de arquivar nas suas páginas.*

# «O grande problema»...

Pelo Professor JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES

O grande problema da vida dos homens e dos povos é o problema educativo. Com ele se relacionam, mais ainda, dele dependem todos os outros problemas importantes da vida e da organização social.

Do prisma por que se encare, da resolução que se lhe dê, derivam muitas consequências, previsíveis umas, imponderáveis outras, mas todas com influência directa e profunda nas condições de vida e na felicidade humana.

Não são afirmações gratuitas e dogmáticas. Um curto raciocínio bastará para nos levar à conclusão do que afirmámos como ponto de partida.

Assentemos em bases necessárias de ordem filosófica, psicológica — como se queira. Mas de inegável sentido humano.

O homem é um pequeno grande Mundo. Pequeno em extensão: um átomo no universo, uma gota de água no oceano infinito. Mas grande em complexidade: «esse desconhecido» que nos apresentou Alexis Carrel, tão complexo que a ciência opulenta dos nossos dias proferiu perante ele um *acto de renúncia*. É nada, praticamente, tudo o que ela consegue dizer-nos sobre os cruciantes problemas fundamentais da existência: origem, essência e destino do homem. Se a razão quiser penetrar, compreender, tem de aderir à fé: *credo ut intelligam*. A observação tem que ser apoiada pela revelação. Sózinha nada consegue dizer-nos sobre o verdadeiro sentido da vida, sobre «a medida em que essa vida pode servir para a realização dos valores» que devem guiar toda a actividade humana.

Na verdade o homem é um Mundo desconhecido.. Mais ainda: cada homem é um Mundo diferente. Todos, porém, iguais nisto: na sede de felicidade que os devora, a uns com menos, a outros com mais intensidade, segundo as suas diferentes faculdades. Concebida nos superiores bens espirituais, por uns, entrevista por outros nos bens materiais, a felicidade é o nume inspirador de todos os actos humanos. Consciente ou inconscientemente todos a procuram. Quer se deixe amolecer na obediência inconsciente à lei do menor esforço, quer tempere a sua alma nos rigores do ascetismo, o homem é sempre o mesmo peregrino da mansão da felicidade. Pensando entrar nela, o homem desce às abjecções mais inconcebíveis e eleva-se aos acumes da santidade. Para consegui-la ordenou as suas relações com os outros homens, lutou contra as adversidades do meio exterior, arquitectou sistemas filosóficos e mo-

rais; criou o Direito, a Ciência, a Arte e a Técnica; fundou escolas económicas, organizou regimes políticos, — realizou maravilhas.

Simplesmente... esqueceu-se quase sempre e ainda hoje se esquece lamentavelmente de se ordenar, de se realizar, de se criar novamente a si próprio.

Procurou encontrar ou criar a felicidade no exterior e não se lembrou de preparar o único terreno onde ela nasce e pode crescer: o ser humano.

Resultados: a crise estrondosa da civilização. As relações humanas levaram Hobbes a chamar ao homem *lobo do homem*; o Direito foi posto ao serviço da força, tentando legitimar a violência; a Arte desinteressou-se dos fins morais do homem e proclamou perante ele o seu *non serviam*; a Política degenerou, de ciência e arte de governar os homens, em arte científica de os enganar e de os escravizar; a Economia reduziu o homem à condição de mero objecto de compra e venda negociável no mercado livre da oferta e da procura; a Ciência e a Técnica destroem impiedosamente vidas, arte, riquezas.

Uma consequência palpável: o homem saiu diminuído, inferiorizado da aventura em que se metera criando uma civilização desajustada das suas medidas, procurando organizar tudo, mas ficando ele próprio, desorganizado, caótico, primitivo.

Perante o triste malôgro, a falência rotunda dessa empresa o homem pode escolher um de dois caminhos: ou prosseguir no rumo tomado, como insensato que persevera no erro, ou dar novas orientações à sua actividade.

Que orientações novas serão essas?

Parece concludente este raciocínio: Se o que conduziu o homem à falência foi exactamente a sua impreparação e se não se quere agravar o mal persistindo no caminho errado, devemos, antes de mais nada, cuidar de preparar homens, devemos *educar*.

Evidentemente que este problema, tão simples na aparência, reveste sérias dificuldades. Tem os seus pressupostos difíceis de conseguir.

Educar é formar homens, é orientar. Mas que é o homem? Como se forma? Para onde se orienta?

É preciso responder a estas perguntas antes de empreendermos o trabalho educativo, se não quisermos

(1) O GRANDE PROBLEMA — *Estudos sobre educação*, é um livro do autor deste artigo, acabado de sair, a que noutrou lugar nos referimos.

que a acção se reduza a pura agitação, a uma actividade sem sentido.

Que é o homem? Qual a sua natureza íntima? as suas aspirações? as suas faculdades a desenvolver? — E' o grande e difícil problema do conhecimento do homem, que está na base de todos os problemas sociais e constitui objecto de ciências como a Biotipologia, a Psicologia, a Antropologia, etc.

Como se forma? Quais os meios mais profícuos a empregar na sua educação? Como tirar proveito do seu conhecimento para o melhorar? Qual a influência dos diversos processos educativos no desenvolvimento da sua personalidade? — A resposta compete à Pedagogia e às outras ciências da educação suas auxiliares.

Para onde se orienta? Qual o sentido da sua vida? a sua função neste Mundo? o seu último destino? — A solução incumbe à filosofia pedagógica, auxiliada pela Teologia, pela Metafísica, pela Axiologia.

Não tentaremos sequer responder aqui a essas perguntas. As respostas exigiriam tratados e falta-nos competência para os escrever. É mais modesto, muito mais modesto mesmo, o nosso intento.

Propomo-nos tão somente frisar a extraordinária importância da educação, o valioso contributo que ela pode prestar para a solução dos mais importantes problemas humanos e sociais.

Retomemos o raciocínio.

Ficou assente que para resarcir o homem da falência a que o conduziu a civilização mecânica, desprezadora da sua personalidade, importa cuidar a sério da educação.

Não nos repugnará esta conclusão se aceitarmos que o homem é o valor supremo da criação e que tudo quanto existe, seja ou não filho do seu espírito, deve, legitimamente, ser pôsto ao seu serviço. Bens naturais, Máquina, Ciência, Arte, Técnica, Instituições terão utilidade na medida em que servirem para o desenvolvimento, afirmação e realização plena da personalidade humana. Aliás essa função em nada diminuirá a sua dignidade porque, na medida em que servirem, serão servidos: o aperfeiçoamento do homem há-de traduzir-se no aperfeiçoamento das suas realizações.

Esse aperfeiçoamento humano é o escopo inequívoco da educação.

A educação, por conseguinte, facilitará a solução de todos os problemas humanos.

De todos, dissemos. Podemos justificá-lo perpassando a atenção através das variadas espécies de fenómenos que entretecem a vida dos homens em sociedade.

Peçamos alguns exemplos à Sociologia. Todos proclamam convictamente que a sociedade deve progredir e não retroceder. Mas que é o progresso? — Individualmente considerado, diz-nos o eminente prosador brasileiro Tristão de Ataíde, é a acção que «tende à formação da personalidade humana». No seu aspecto social «visa à formação da civilização humana».

Mas quem constrói a civilização é o homem. E quem forma o homem é a educação. Portanto o progresso da

sociedade é, em última análise, um problema de educação.

Se coubesse dentro dos limites, forçosamente acahnados, dêste reduzido trabalho, analisaríamos a sociedade nas suas estruturas normais e nas suas anomalias e chegariamos à conclusão de que a educação nos permite aperfeiçoar as primeiras e atenuar as segundas. Os grupos sociais e o meio ambiente agem sobre o indivíduo, mas este reage sobre êles e, no fim de contas, pode moldá-los e adaptá-los à sua medida. Ponto é que ele esteja preparado para isso.

A educação incumbe prepará-lo.

Que vemos nos domínios da Economia? Porventura os problemas da *produção* não dependem fundamentalmente dos poderes de iniciativa, cooperação e organização dos homens? —: fundação e exploração de indústrias, aproveitamento da terra, etc.

O mesmo se pode dizer da *circulação* das riquezas. Os transportes são hoje um factor primordial do progresso das nações. Atesta-o a história dos nossos dias. E poderá alguém afirmar que a educação não tem aqui uma palavra a dizer e um papel a representar? Esse que ponha os olhos nos Estados Unidos, na Suíça, na Alemanha, na Inglaterra, na Noruega, etc. Dispensamo-nos de justificar a afirmação.

Ainda nos domínios da Economia, se olharmos à *repartição* dos bens, veremos que a educação pode contribuir para modificá-la profundamente. Pelo desenvolvimento completo das suas aptidões, mediante o processo educativo, o trabalhador pode ascender à categoria de proprietário ou de *jurista* (em sentido económico: o que vive do juro do capital).

Como na Sociologia e na Economia, assim nas Finanças — por estranho que pareça.

A contribuição para as *receitas públicas* é um dever de solidariedade social cuja compreensão variará na razão directa da educação dos povos. A aplicação criteriosa das *despesas públicas*, hoje que elas atingem cifras astronómicas com o desmesurado alargamento das funções do Estado — é problema sério que exige não menos séria formação das pessoas-suportes dos órgãos do Estado e dos outros funcionários.

Finalmente a boa *execução do orçamento* — desenvolvimento do plano administrativo do Estado — depende, fundamentalmente, das pessoas a quem for confiada. Foi esse um dos pilares em que assentou o saneamento das finanças portuguesas: o autor da reforma foi o seu executor.

E' sempre assim: todas as reformas — económicas, financeiras, pedagógicas, políticas, sociais — nada valem sem *Homens* que as executem, vivificando-as e não matando-as no seu espírito.

Poderíamos continuar a nossa análise projectando a atenção sobre a política, o turismo e outros problemas de interesse. A conclusão seria sempre idêntica. Parece-me, aliás, que ficou já suficientemente justificada. E' que o grande problema da vida dos homens e dos povos é o problema educativo.



## As estações de caminhos de ferro índices de carácter dos povos

Um viajante que se propusesse dar a volta ao mundo em caminho de ferro não precisaria, para fazer um juízo seguro do carácter de cada país, senão de chegar à portinhola da sua carruagem em cada estação em que o comboio fôsse tocando.

Nada traduz melhor, com efeito, o carácter de um povo, a sua indústria e os seus costumes, como êsses pequenos centros de actividade que põem o próprio povo em comunicação com o resto do mundo por meio da via férrea.

Já em Espanha vamos encontrar diferentes tipos de estações; os edifícios poderão ser semelhantes, mas o que os rodeia distingue-se sempre em cada localidade. As vendas de comestíveis apetitosos, de frutás, de «butifarrones», em Valência; as portas e as janelas cobertas de rôdes metálicas na parte que fica perto da Andaluzia, para evitar os mosquitos; os grupos de caçadores, de arrieiros e de vaqueiros, na província da Andaluzia, são pormenores interessantes e que constantemente se observam em cada paragem que o comboio faz nas ditas regiões.

A estação espanhola de aspecto mais estranho é, seguramente, a de Pajares. É a estação de Espanha que fica mais elevada; o viajante vê-a quase sempre solitária, fria, coberta de neve; e, tratando-se de um inglês que já não tenha pisado solo espanhol, decerto não deixará de sentir-se enganado por lhe haverem descrito a Espanha como um país de sol.

As estações suíças, embora sejam, como a de Pajares, verdadeiras estações de montanha, oferecem um aspecto muito mais pitoresco; são pequenos «chalets» de construção ligeira, mas muito abrigados. Às vezes apresentam a particularidade de que o que por uma face parece ser o andar de baixo, da face oposta apresenta segundo ou terceiro andar (verdadeiro *ramblais*), o que é devido à grande inclinação dos desnívelamentos alpinos.

Observa-se isto, sobretudo, nas linhas férreas destinadas exclusivamente a subir montanhas, como a do Righi e a do Jungfrau. Seja dito de passagem, a estação *terminus* do Jungfrau é a mais alta de todas da Europa (a mais alta de Portugal é a de Rossas, ou Roças, situada perto de Bragança, na linha da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro), achando-se a de Jungfrau a uma altura de 4.168 metros acima do nível do mar.

Há dois países europeus, a Alemanha e a Rússia, cujas estações produzem no viajante o efeito de estar percorrendo uma nação em pleno estado de guerra, tal é o número de uniformes militares que nelas se observa. Mas entre umas e outras apresenta-se grande diferença. As estações alemãs são muito bonitas e algumas chegam a ser artísticas e até monumentais, como por exemplo a de Estrasburgo, onde se veem óptimos frescos representativos de episódios da guerra germânica. Na Rússia, em compensação, as estações são, na sua maioria, barracões semelhantes aos nossos mais modestos apeadeiros.

Cada estação russa é, simultaneamente, uma espécie de pôsto militar onde todos os viajantes são cuidadosamente examinados e vigiados. Nelas se aglomeram indivíduos de muitas raças e de muitas profissões.

À medida que o comboio se aproxima da Sibéria e vai penetrando na Ásia, tomam as estações ferroviárias um aspecto típico mais agradável, com as suas paredes pintadas com amplas faixas como as guaritas dos quarteis. Em redor de cada uma, tártaros, russos e siberianos se reúnem, formando um pequeno mercado onde se apresentam os produtos do país, de toda a especie, em especial peles e armas. Também ali se vende muito chá; o viajante encontra sempre o «samovar» fumegante, oferecendo o seu esquisito conteúdo para mitigar a sede, no verão, ou afugentar o frio, no inverno.

São também muito típicas as estações dos caminhos de ferro da Índia, sobretudo quando estão muito afastadas das povoações, no meio das selvas. A instalação semafórica, a estação telegráfica e as casitas dos agulheiros acham-se calçadas sobre elevados pontos, afim de defender o respetivo pessoal dos ataques de tigres.

A construção dos caminhos de ferro da Arábia, que conduz a Meca, criou um novo tipo de Estação. Tem esta que ser, no referido país, uma verdadeira fortaleza, bem defendida contra os assaltos dos beduínos, ao mesmo tempo contra os ardores do sol do deserto e as nuvens de areia formadas pelo vento simum.

## O ozone nos caminhos de ferro

Quem houver manejado um livro de química sabe que o ozone, gás misterioso e de estranhas propriedades, não é, afinal, mais do que oxigénio electrizado. Segundo a ciência apurou, sempre que o ozone predomina na atmosfera, o que sucede antes ou depois das grandes tempestades, principia a pobre humanidade a espirrar e a tossir, ao mesmo tempo que a assaltam a coríza (defluxo), a gripe, a pneumonia, enfim, esse desagradável cortejo de perniciosos hóspedes.

Todavia, não podemos passar sem o ozone, pois que se ele desaparecesse ou rareasse na atmosfera, surgiria a cólera, a febre tifóide e as febres intermitentes, pelo que, e atendendo a que estas doenças são muito piores do que as referidas acima, mais vale que o ozone peque por demasia do que por escassos.

Além disso, é um facto averiguado que o ozone exerce sobre os glóbulos vermelhos do sangue uma ação fortificante, e daí a virtude curativa do ar das montanhas, vencedor de todas as anemias. É, pois, provável que, se existisse sempre na atmosfera que respiramos uma dose moderada de oxigénio electrizado, os únicos que teriam que lamentar essa presença seriam os micróbios patogénicos.

Em alguns hospitais, acham-se aparelhos que se destinam a produzir ozone continuadamente aos doentes, tendo-se

conseguido por meio dêsse gás curas notabilíssimas de enfermidades produzidas pelo empobrecimento do sangue.

Dizendo-se que as carruagens ferroviárias são outros tantos focos doentios — pelo menos assim o afirmam os bacteriólogos — trata-se, no estrangeiro, de facultar o ozone aos viajantes do caminho de ferro.

Para isso é, naturalmente, necessário que as carruagens sejam providas de energia eléctrica indispensável, quer seja pelo processo das baterias de acumuladores, quer seja por meio de dinâmos. É igualmente preciso que a produção do ozone se realize em condições especiais, impedindo a formação de vapores nitrosos, tão prejudiciais às vias respiratórias.

Ambos os factores de semelhante problema foram já resolvidos por um distinto engenheiro francês, mediante ozonizadores construídos propositadamente, nos quais nenhuma peça metálica se acha em contacto directo com o gás, saindo este puro em absoluto e no estado, por assim dizer, medicamentoso.

Não tardará, portanto, que apareçam nas linhas férreas estrangeiras os referidos aparelhos. Graças ao interessante invento, deixará de haver a necessidade de ir habitar as altas montanhas para ozonizar o organismo: — a montanha descerá às multidões ozonizáveis, transformado numa pequena caixa de latão, posta ao alcance dos passageiros dos mais profundos vales.

### Acérca da velocidade dos combóios

UMA publicação francesa, datada de 1894, extractamos estas linhas que, por serem curiosas, não deixarão, certamente, de interessar aos nossos leitores:

«A descoberta máxima da velocidade dos combóios tem sido para os engenheiros especializados no assunto uma luta sem tréguas e sempre intensa. Dois dêsses lutadores, de muita autoridade, acabam de inventar como que as asas para as locomotivas. Senão vejamos:

O professor Langley, um dos físicos que com mais insistência estudou o problema da locomoção demonstrou, quer analítica, quer experimentalmente, que no ar as superfícies planas horizontais inclinadas apenas a dois graus sobre o horizonte e animadas de grande velocidade, têm uma potência de sustentação enorme.

Com simples fôlhas metálicas que caminhassem com muita velocidade pelo espaço, podiam-se levantar pesos consideráveis.

Neste princípio se apoiaram os engenheiros para idear o seu caminho de ferro, metade pássaro, metade combóio. O peso dos combóios hoje em uso é enorme e são precisos esforços de tracção extraordinários para alcançar uma velocidade de 90 quilómetros por hora. Se se aligeirasse o peso do combóio, a ponto de o sustentar quase em equilíbrio no ar, o mesmo esforço de tracção daria em resultado velocidades com que presentemente nem sequer nos atrevemos a sonhar.

O combóio imaginado tem no teto uma série de persianas aero-planas de 6 a 12 metros de comprido por metro e meio de largura. Estão montadas de maneira, que, por meio dum maquinismo, possa variar-se, em marcha, a sua inclinação; assim se modifica o ângulo dos aero-planos conforme a velocidade que se deseja e os declives do terreno. As carruagens têm a forma de barcos, para opôr menos resistência ao ar. Note-se que a forma de quilha é uma das bases em que assenta o moderno aerodinamismo.

A tracção é por força eléctrica. Por último, o combóio caminha entre quatro carris, dois em cima e dois em baixo; isto é, tem, além das rodas ordinárias, ainda que um tanto, inclinadas, outras rodas nos lados do tejadilho, onde encaixam os carris sustentados por colunas e que são realmente

os que dirigem a marcha do combóio, pois este caminha como que suspenso. E desta maneira são muito pouco prováveis os descarrilamentos... obstante-se assim a que os combóios possam perder-se por ares e ventos.

### A ponte de ferro sobre o Mondego, em Coimbra

A ponte atravessa o rio Mondego em frente de Coimbra e é por isso um dos passeios mais atraentes e concorridos da cidade, e não só a ponte, mas a avenida que se lhe segue além rio, por entre insuas viçosas e fertilíssimas, orladas de altos choupos, de frondosos alamos e platanos, e dominando extensos pomares de laranjeiras.

A nova ponte de ferro foi baseada sobre as fundações da antiga ponte de cantaria, parte da qual fôrã construída no tempo de El-Rei D. Manuel I e parte muito anteriormente, talvez no reinado de D. Afonso Henriques.

Não se deu à nova ponte a total extensão da antiga, parte da qual, talvez um quarto do seu cumprimento, foi substituída por um viaduto de aterro, na margem esquerda do rio. Tem a nova ponte de ferro a extensão de 217<sup>m</sup>.40.

O taboleiro consta de oito tramos ou divisões, que nem todas são iguais entre si, porque tendo-se deliberado aproveitar, para fundamento dos pegões, as bases da antiga ponte, que não tinha arcos em distâncias rigorosamente simétricas, foi mister contemporizar com esta irregularidade, pois doutra forma custaria grandes somas de dinheiro a necessária preparação de novos fundamentos nos pontos correspondentes aos vãos dos arcos da ponte velha.

A demolição da antiga ponte foi começada em 14 de Junho de 1873 e concluiu-se em fins de Setembro do mesmo ano.

Por este tempo já estava em construção a nova ponte que ficou concluída em 15 de Agosto de 1875. Antes de completa patenteou-se ao trânsito do público em 8 de Maio do mesmo ano.

Com a demolição da ponte velha, remoção de materiais, ponte de serviço, expropriação de construções na margem direita do rio, construção da avenida numa das margens, obra assente em ferro, obra de pedra, madeira e pintura, gastou-se um total de 101.730\$65 réis.

### Combóios sanitários

Os estaleiros da Buire, em Lyon, construiram no ano de 1896 o material ferroviário encomendado pela Companhia Paris-Lyon-Mediterrâneo que era formado por seis grandes carruagens de um modelo completamente novo e destinado a serviços sanitários. Pode circular-se interiormente em toda a extensão dêsse combóio.

As carruagens não têm portas nem bancos e recebem o ar e a luz por pequenas janelas dispostas no teto.

Cada uma destas carruagens tem pintada nos lados a cruz das ambulâncias militares.



### Alvaro Portela

Assume, no próximo dia 10 do corrente, as funções de Secretário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o nosso prezado amigo e antigo colaborador sr. Alvaro Portela, um dos mais activos e considerados comerciantes do Pôrto.

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Combatentes do 7

O "Mensageiro", semanário que em Leiria se publica, brilhantemente dirigido pelo antigo capelão do C. E. P., padre José Ferreira de Lacerda, publicou no seu número 1411 uma notícia desenvolvida a propósito de uma simpática manifestação idealizada por um grupo de combatentes do Regimento de Infantaria 7, que em Lisboa se encontram, e que foram até Leiria no dia onze de Novembro — data do Armistício, para saídar os seus companheiros, alguns dos quais não viam desde que chegaram a Portugal, após a guerra de 914-918. E num arranco de entusiasmo partiram de Lisboa os combatentes Manuel Gouveia de Sousa, chefe da Secretaria dos Hospitais Civis; Armando da Silva Branco, oficial radiotelegrafista da Marinha Mercante, e Carlos a'Ornellas, jornalista, que foram juntar-se ao tenente Carreira Alves, comandante da G. F. na Figueira da Foz e ao capelão do C. E. P., Ferreira de Lacerda.

Mas se os combatentes de Lisboa tiveram a simpática ideia de ir à cidade de Leiria para saídar os seus camaradas da guerra, num dia tão lembrado, estes, ou porque não tiveram tempo de reuniir-se ou por qualquer outro motivo que não sabemos, não apareceram durante as 36 horas que os combatentes da capital andaram pela cidade. O que sabemos é que o significado da visita era o mais honroso para os rapazes de Leiria — rapazes hoje com os seus cincuenta — e não atingimos o motivo da falta irreparável e pouco própria de camaradas com o espírito daqueles que os acompanharam na Grande Guerra.

O mais curioso é que, a quando do regresso e na estação do caminho de ferro se trocavam os bilhetes, ouviu-se um morteiro, que deu azo a que alguém disse:

"Esta é a manifestação de despedida dos que já não sabem ser camaradas".

Mas a delegação da capital não deixou de ouvir missa por alma dos combatentes do 7 que já desapareceram; cumprimentar o tenente-coronel Pereira Pascoal, actual comandante da mesma unidade, onde foi tenente no período da Guerra; depôr um ramo de flores no Monumento local aos Mortos da Guerra e reuniir-se num banquete, no Hotel Liz, onde recordaram os bons e maus bocados passados no "front". Durante esta última manifestação foram recebidos dois telegramas dos combatentes Martinez de Lima e Adolfo de Sousa, respectivamente do Pôrto e Alcobaça. O sr.

Carlos Silva, da "Imprensa Comercial", ofereceu todo o trabalho tipográfico para as manifestações desse dia.

## A última de Salvaterra

A' fui de abalada até Salvaterra de Magos, para assistir a uma corrida de touros em que deviam figurar Manolete e Ortega, anunciados em cartazes, programas e jornais. Paguei o meu bilhetinho por um dinheirão, passei trabalhos para passar o Cabo naquelas malditas e perigosas embarcações, almocei regularmente em Vila Franca, e pouco vi; apesar de ter lido nos jornais diários — mas só aqueles a quem foram oferecidos bilhetes para os críticos — grandes reportagens e elogios aos artistas que actuaram na referida corrida. Manolete não apareceu, os bilhetes não desceram de preço, a chuva não nos deu uma tarde alegre, mas em compensação a Misericórdia de Salvaterra lucrou com o negócio, e com isto ficámos satisfeitos, lamentando que os outros jornais diários de Lisboa não tivessem direito ao bilhete que é costume oferecer ao crítico e que só coube aos jornais de grande expansão — 2 bilhetes a cada. — Que agradeciam ao sr. Conde de Monte Real a simpatia que lhes merece a imprensa modesta.

## "Cartes" e "Recartes"

"O Recorte" é uma Agência aparecida há anos no nosso país, a cujos serviços, até hoje nada temos que dizer, e com a qual sustentamos relações comerciais.

Apareceu, porém, há tempos — sempre a maldita imitação — uma Agência, a "Index", com residência na Rua Augusto José Vieira, 19-4.º andar, em Lisboa, e que, dedicando-se ao mesmo género de "recortes de jornais", se "cortou" com duas assinaturas cá da casa, não pagando os recibos correspondentes ao número de exemplares que recebeu.

O curioso é que os recibos trazem no verso a seguinte indicação: "Esta firma caducou, e todo o material transitou para a Rua da Trombeta, 10-2.º, esq.".

Fomos a esta morada e soubemos que se encontra ali instalada uma Agência de Recortes chamada "Indice". Apresentámos os recibos para cobrar e declararam-nos logo que não pagavam e desconheciam a existência da firma, isto é da "Index".

Afinal, em que ficamos?... "Index" ou "Indice"?... A "Index" diz haver caducado como firma e informa que todo o material passou para a Rua da Trombeta, 10-2.º esq.º. Mas na Rua da Trombeta aparece agora a "Indice" a dizer que não paga e nada tem que ver com a "Index"!

Seja como fôr, parece tratar-se de forte pouca vergonha, para a qual chamamos a atenção das autoridades competentes, por estarmos na presença de Agências de corte e não de recorte...

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

CVII

A «R.» escreve:

— Caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários na Holanda e na fronteira alemã até Munster, bem como o sistema ferroviário do vale do Ruhr. Foram bombardeados e metralhados os parques ferroviários de Zwolle. Foi incendiada a estação do caminho de ferro em Borken.

— Sofreram bombardeamentos de fortalezas voadoras e outros aparelhos os parques ferroviários de Hamm.

— A aviação bombardeou veículos, locomotivas e vagões ferroviários, cortando as linhas férreas em muitos pontos, na Holanda. Bombardeiros médios e ligeiros alvejaram pontes ferroviárias em Zwolle e Derenter.

— Caças-bombardeiros atacaram comunicações em estradas e caminhos de ferro no Norte da Itália.

A «R.» anuncia:

— Na região de Estrasburgo, caças, bombardeiros médios e caças-bombardeiros atacaram o sistema ferroviário muito à retaguarda das linhas alemãs.

— Caças-bombardeiros alvejaram comunicações em Arnheim, Amersfoort e outros pontos da Holanda. Sobrevoaram, também, a Alemanha para bombardear objectivos ferroviários de Stadtlohn, Dolmen e Krefele e parques ferroviários em Grevenroich.

— 1.200 Fortalezas Voadoras atacaram parques ferroviários e objectivos industriais de Kassel, Mogimcia e outras cidades da Alemanha ocidental.

— Caças e caças-bombardeiros atacaram caminhos de ferro jugoslavos.

— As fôrças aliadas avançaram ao sul da linha férrea de Helmond-Venlo.

— Bombardeiros médios atacaram pontes de caminho de ferro em Rastaat e Banzenheim. Caças-bombardeiros saíram a atacar a ponte de caminho de ferro em Germersheim. Foram atacadas estações de caminho de ferro em Offenburg, tendo-se destruído algumas locomotivas e material rolante.

— Caças-bombardeiros e bombardeiros médios atacaram, com êxito, linhas férreas do Norte da Itália. Foram cortadas, pelo menos, sessenta e duas linhas férreas.

— Na sua retirada, o inimigo destruiu três pontes sobre o Reno. Caças-bombardeiros dos aliados atacaram objectivos ferroviários de Rostatt e de Offenburg.

— Aparelhos do Comando da Aviação Tática realizaram violentos ataques a numerosos objectivos na frente de batalha, no Norte da Itália, entre os quais pontes, linhas férreas, locomotivas e vagões. Bombardeiros pesados alvejaram também objectivos ferroviários na Alemanha e na Áustria.

— Caças-bombardeiros atacaram comunicações ferroviárias numa extensa zona da Roménia, destruindo ou desmantelando grande quantidade de material circulante do inimigo, cortando as linhas férreas em muitos pontos.

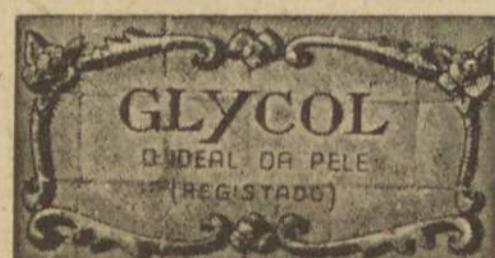
— Foi também destruída uma ponte ferroviária que fica a 32 quilómetros a leste de Enskirchen.

— Mais de 550 Fortalezas-Voadoras, escoltadas por mais de 800 caças, atacaram parques e oficinas ferroviárias de Munster.

— Aparelhos do Comando Tático, do Mediterrâneo, atacaram material ferroviário, pontes e linhas férreas, cortando algumas. Outros aparelhos estiveram activos sobre as linhas férreas do noroeste da Itália.

— Bombardeiros pesados continuaram a ofensiva contra as comunicações ferroviárias do Ruhr, realizando um ataque concentrado a Oberhausen.

## GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espi-nhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

G  
L  
Y  
C  
O  
L

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em sélos do correio, nome e morada



## Jóias e Pratas de Arte, Portuguesas

Já os nossos antepassados, como o seu requintado bom gosto, as preferiam para adorno pessoal e do lar.

Visite as Ourivesarias

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Janeiro de 1895)

## Companhia Real

Tendo o governo nomeado, por portarias de 17 do corrente que publicamos na *parte oficial* d'este numero, os 5 membros do conselho de administração, e designado d'esses os da comissão executiva da companhia que lhe compete nomear, em conformidade com os artigos 9.<sup>o</sup> e 22.<sup>o</sup> dos estatutos, o conselho de administração ficou completo e tratou de constituir-se em reunião do dia 18, assistindo à sessão, além do sr. comissário regio, a maior parte dos administradores eleitos e nomeados, fazendo-se outros representar, pelo sr. Carrilho o sr. conselheiro Arroyo, pelo sr. Kergall os srs. Leroi Beaulieu, Enders e G. Buron e pelo sr. Boyer os srs. Richemond, A. Rostand e R. Bayard.

Tendo o sr. Carrilho, como vice-presidente da comissão administrativa, dado a posse ao novo conselho, ia-se proceder á votação do presidente d'este, quando o sr. Kergall propôz que fôsse por aclamação nomeado o sr. Carrilho. Aceita a proposta, o novo presidente agradeceu a honra que novamente lhe era conferida, e propôz para vice-presidentes os srs. Kergall e dr. Alves de Sá, o que foi unanimemente aprovado.

Em seguida declararam os representantes dos accionistas que nomeavam para a comissão executiva os srs. Victorino Vaz e Paes Villas Boas; e os dos obrigatários, para a mesma comissão os srs. Boyer, Daehnhardt, Bayard e Carrilho, que juntamente com os srs. conselheiros Arouca e Arroyo, constituirão, nos termos dos estatutos, a dita comissão.

O sr. Kergall congratulou-se pela constituição do novo conselho que lhe assegurava o inicio de um novo período de paz e união, precursores da prosperidade que o esforço de todos ha de conseguir para a companhia.

«Aqui não ha portuguezes nem estrangeiros, disse o sr. Kergall, mas unicamente administradores da companhia portugueza, representando interesses idênticos, destinados, por consequencia, a operarem sempre de mãos dadas. Ao que o nosso presidente dizia ha pouco sobre a tarefa, que nos incumbe, de fomentar a prosperidade da companhia real, permitti-me que accrescente que, no meu animo e no dos meus amigos, está gravado o dever de nunca nos esquecermos de que os interesses da companhia estão indissoluvelmente ligados aos do paiz; que uma grande rême como a nossa é um dos principaes factores da riqueza de Portugal, e que nós estamos aqui para trabalhar não só pela prosperidade da companhia, mas ainda pela da agricultura, do commercio e da industria portugueza.»

A estas nobres palavras do nosso estimado collega na imprensa francesa respondeu o sr. Carrilho, agradecendo-as e declarando que, durante as laboriosas negociações do acordo, encontrou sempre, da parte do sr. Kergall, os mais ferventes propósitos de conciliação de todos os interessados na companhia, e que a esses propósitos se deve uma grande parte dos resultados a que felizmente se chegou.

O sr. Kergall luctou sempre contra todos quantos entendiam que o accionista não podia entrar no convenio e foi para elle, orador valioso auxiliar. Houve momentos de desacordo sobre outros pontos, mas confessava que a lealdade de carácter do sr. Kergall nem uma só vez foi desmentida.

Os srs. dr. Reis Torgal e conselheiro Madeira Pinto deram tambem testemunho da lealdade com que o sr. Kergall sempre se houve e dos esforços que empregou para inutilizar, como inutilizou muitas vezes, exigências desarrazoadas.

O sr. Kergall agradeceu os testemunhos de sympathy e de merecido reconhecimento de que acabava de ser alvo.

Terminada a sessão do conselho, constituiu-se a comissão executiva, resolvendo-se realizar as sessões ordinárias todas as quintas-feiras.

Na primeira d'estas sessões, no dia 20, foi resolvido: Nomear o sr. Manuel Affonso Espregueira, engenheiro consultor;

Encarregar da direcção da companhia o sr. Bover e o sr. engenheiro Vargas; este no logar de sub-diretor.

Proceder imediatamente á emissão dos titulos provisórios representativos das obrigações de 3 p. c. para liquidar as situações com o governo e demais credores, incluindo as companhias espanholas;

Mandar pagar o coupon do 1.<sup>o</sup> semestre de 1894 de todas as obrigações privilegiadas do 1.<sup>o</sup> grau, para o que já estão em Londres os fundos necessários;

Nomear o sr. Lechat um dos *trustees* encarregados da guarda e fiscalização da applicação das 50.000 obrigações a entregar aos caminhos de ferro hespanhóis de Oeste e de Cáceres;

Nomear membros, por parte da companhia, da comissão de tarifas nos dois referidos caminhos de ferro hespanhóis, os srs. Madeira Pinto, Boyer e Vargas.

Os titulos provisórios a emitir representam:

72.718	obrigações para o governo;
59.629	> para a demais dívida fluctuante;
1.282	> para a caixa das reformas da companhia;
50.000	> para os caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal e Oeste;
13.714	> para o Grande Central;
197.343	

Além d'isso haverá que emitir oportunamente, para troca das obrigações actuais 185.690, e 14.867 que ficam sendo reserva da companhia.

O pagamento dos juros do 1.<sup>o</sup> semestre de 1894 já está anunciado, como se vê da nossa secção respectiva, bem como a entrega dos titulos provisórios, os quais tem annexos tres coupons para pagamento dos juros do 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> semestre de 1894 e 1.<sup>o</sup> semestre de 1895.

Para as actuais obrigações em circulação empregar-se-ha, para o pagamento, o mesmo sistema que se empregou para os coupons de 1893: Divide-se a importancia do coupon das de primeiro privilegio por todas as existentes — visto como ainda não está feita a troca, nem a estampilhagem dos titulos.

Tambem, por occasião do pagamento do coupon do 1.<sup>o</sup> semestre de 1894, será deduzida a importancia do selo que as novas obrigações tem de pagar, em conformidade das leis portuguezas e dos estatutos. Esse selo é de 0,45 de francos por obrigação.

Esse encargo e o dos impostos em França faz com que o pagamento por obrigação se tenha de realizar nos seguintes termos:

Coupons dos titulos provisórios de 3 %:

Cada um 6,75 francos por obrigação.

Obrigações existentes na circulação, e por coupon:

De 3 % . . . . .	francos	2,25
De 4 % . . . . .	>	3,05
De 4 1/2 % 1. <sup>a</sup> série . . . . .	marcos	6
De 4 1/2 % 2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> séries, . . . . .	>	3

O pagamento será feito nos mesmos estabelecimentos e pela mesma forma que foi feito o dos dois coupons de 1883.

## Complemento de rede do Sul e Sueste

Não somos estrenuos defensores da proposta que mr. Bartissol apresentou ha dias ao Ministerio das Obras Públicas, mas estamos muito longe de, sem um maduro exame de assumpto tão importante, concluir que esse projecto é prejudicial ao paiz nem oneroso para o thesouro.

Por esta nossa imparcial attitude não podemos deixar de corrigir um erro crasso em que *O Seculo* se fundou para combater *in limine* essa proposta.

Calcula aquelle jornal que orçando os gastos de exploração da rede do Sul e Sueste de 930\$000 réis por kilometro e recebendo o Estado, a esse titulo, da projectada empresa 30% do produto médio de toda a rede, calculado em 1.390\$000 réis por kilometro, o prejuizo para o Estado será de 149.500\$000 réis annuaes.

Estes calculos, baseados nos que apresentou o *Diario de Noticias*, e que, afinal, se fundaram nos nossos, aqui expostos no ultimo numero, teem que soffrer duas importahes correcções que de todo destroem o mau aspecto que a questão apresenta sob este ponto de vista.

Não só ha que ter em vista que os gastos de exploração n'um prolongamento de rede não podem ser eguaes á média dos da rede mãe, como tambem se deva attender ao desenvolvimento do trafego que incidirá sobre a rede actual e que será, por certo, de consideração.

Mantemo-nos, portanto, na attitude que tomámos perante esta proposta:

Estude-se bem; examinem-se com cuidado os prós e os contras; modifique-se no que fôr possível, e nem se aceitem bases que possam n'um futuro mais ou menos remoto crear embaraços ao paiz, nem se recusem condições que possam favorecer a conclusão d'aquella rede e dar-lhe a importânciia que ella pôde ter.

## Linhos portuguesas

**Celeridade nos transportes.** — Sabemos que a companhia real recommendou ao seu pessoal que se reduza quanto possivel o prazo do transporte das mercadorias em pequena velocidade.

Esta ordem começa hoje a vigorar.

## O que todos devem saber

## Novo plano da Lotaria Nacional para 1945

Foi publicado o plano para as lotarias a efectuar no ano de 1945, que modifica prémios e capital. Pelo novo sistema, o 1.º prémio passa a ser de 500 contos e os dois seguintes de 100 e 50 respectivamente, isto é, mais cem contos no primeiro e trinta no terceiro. O número de prémios será de 8806, na importânciia de 2.418.000\$00, em emissão de 26.000 bilhetes ao preço de 150\$00, divididos em vigéssimos de 7\$50.

Está previsto o aumento de emissão de bilhetes e, nestes casos, por cada série de 500, o plano aumenta em 171 prémios na importânciia de 46.500\$00, distribuidos do seguinte modo: 1 de 10 contos; 1 de 5 contos; 2 de 2 contos; 2 de 250\$00; 15 de 300\$00; 150 de 150\$00, os quais são acrescidos aos prémios do plano normal, exceptuando as centenas dos 1.º, 2.º e 3.º prémios que em caso algum beneficiarão de aumento.

O capital da lotaria será de 3.900.000\$00, 62 por cento dos quais são distribuidos em prémios, revertendo os 38 por cento restantes para instituições de assistência a cargo da Misericórdia de Lisboa.

## O Caminho de Ferro há cem anos

Encontrámos num dos números do "Jardim Literário" de 1847, o seguinte curioso artigo que explicava aos leitores nossos avós a recente invenção do Caminho de Ferro:

Os caminhos de ferro, invenção dos nossos dias, e que tanta honra fazem ao génio inglês que os inventou, e a aplicação da fôrça motriz das maquinas de vapor, prometem produzir, entre os homens, mudanças tais, que só podem ser igualadas pelas que nasceram da invenção da tipografia.

Se esta fez com que o pensamento de um homem pudesse, quâsi com a rapidez de um relâmpago, comunicar-se a milhares de indivíduos, os carros movidos por vapor sobre caminhos de ferro, porão algum dia os povos em contacto, a bem dizer imediato, pôsto que habitem em distâncias uns dos outros, que dantes, e ainda hoje, se chamam remotas.

A ideia de um caminho de ferro é muito simples: bem mais difícil é a sua construção. Imaginemos em um caminho, bem nivelado, e com o mais suave declive em tôda a sua extensão, duas linhas paralelas de barras de ferro, ligadas pelos topos umas às outras, bem firmes e seguras no chão, e em tal distância que um carro ou um renque dêles, possa correr por todo o seu comprimento. Façamos esta ideia e teremos um caminho de ferro.

Para que as rodas não saiam das linhas de ferro em que andam, têm estas umas bordas externamente que as sujeitam áquele caminho. Se o motor é a máquina de vapor, tem de mais as rodas e as barras em que giram, dentaduras, que entrando umas nas outras, sucessivamente, dão ao agente contínuo ponto de apoio, que produz o progressivo e rápido movimento dos mesmos carros.

Uma máquina de vapor de fôrça correspondente à de quatro cavalos puxa, com a velocidade de passo acelerado, trinta carros carregados; tendo afora isso cada um uma certa porção de carvão de pedra, necessário para o gasto da máquina.

A ligação ferroviária ESPANHA-FRANÇA  
não é possível por enquanto

Segundo telegrama da «U. P.», a-pesar-de haver sido anunciado, para 15 de Dezembro último, «o recomêço da ligação ferroviária entre a Espanha e a França, por Irun, a desorganização dos caminhos de ferro, no vizinho país, é tal que, por muito tempo, Barcelona terá de ser ponto de passagem forçada para ali, pois as estradas serão, por enquanto, as únicas vias de comunicação possíveis, através dos Pirineus. Sabe-se que levará ainda muito tempo a organizar os caminhos de ferro em França, pelo que não será tão depressa que poderão iniciar um serviço regular e eficaz.»

# Casa do Ribatejo

Realizou-se no domingo, 17 de Dezembro, em segunda convocação, a assembleia geral da «Casa do Ribatejo», para eleição dos novos Corpos Gerenentes e do Conselho Regional.

Presidiu o sr. dr. Emílio Salgueiro, secretariado pelo sr. Artur Pereira da Cunha e António Bernardo dos Santos.

Foram apresentadas duas listas. Feito o escrutínio, verificou-se que saíram eleitos nos respectivos cargos as seguintes individualidades:

Assembleia Geral — Presidente: Major Luiz Alberto de Oliveira. Vice-Presidente: Dr. Emílio Infante da Câmara. Secretários: Artur Pereira da Cunha e Dr. Francisco Câncio. Vice-Secretários: Carlos Maria Courinha de Azevedo Mendes e Joaquim José de Azevedo e Silva.

Direcção — Presidente: Engenheiro António Calheiros Lopes. Vice-Presidente — Dr. Emílio Salgueiro. Secretários — Ruy de Sousa Vinagre e Fausto Nunes Dias. Tesoureiro — Joaquim Gomes de Oliveira Jardim Júnior. Vogais — Augusto Ramos, Carlos Pereira, Custódio Marques Montargil, Joaquim Ramalho, José da Graça Pereira e José Mayer. Suplentes — Artur Santa Barbara, José Gandara Lima Campos de Avelar, António Bernardo dos Santos, Teodorico José de Freitas e João Marques Júnior.

Conselho Fiscal — Presidente: Dr. Alfredo de Almeida Ferreira de Sousa. Vogais — Manuel Ferreira Estudante e Manuel Cordeiro Veiga. Suplentes — Julião Peixoto Ferreira (Landal), Manuel Marques Sena e Raúl Gomes da Fonseca.

O Conselho Regional ficou assim constituído: Abrantes — Capitão Virgílio Vicente da Silva e Francisco Esteves Júnior.

Alcanena — Dr. Manuel Duarte Frazão e Raúl Ferreira.

Alcochete — José André dos Santos e Júlio Pires.

Alenquer — Visconde de Merceana e António Nunes Beiroco.

Almeirim — Dr. António Gonçalves Leitão e Dr. Teófilo Augusto Rodrigues.

Alpiarça — Dr.ª D. Maria Cecília Almendro Coutinho e José Leal da Silva Tendeiro.

Arruda dos Vinhos — Alfredo Lopes de Carvalho e José Augusto Nogueira.

Azambuja — Dr. Manuel Camilo Canteiro e Dr. António Chagas Pinto.

Benavente — Cândido Lopes de Almeida e António Mendes Ferreira.

Cartaxo — Dr. Francisco Augusto da Costa Frois e Fernando Ribeiro Gonçalves.

Chamusca — Napoleão Jácome Tasso e Francisco Manuel Prestes Romão.

Constância — Alfredo de Moura e Anselmo Jorge Leitão.

Coruche — Anselmo da Silva Cruz e Henrique Montoya.

Ferreira do Zezere — Dr.ª D. Idalina Alves da Silva e Joaquim Gonçalves Batalha Júnior.

Golegã — Alberto Pereira da Silva e Eduardo da Costa Vantancich.

Moita do Ribatejo — Luiz Costa Santos e J. A. Barbosa Marinho.

Montijo — José de Oliveira Neto e António Rodrigues.

Ponte de Sôr — Armindo Dórdio Rebocho Pires e Américo Correia.

Rio Maior — Dr. José de Carvalho de Sousa Varela e Carlos Basílio de Oliveira.

Salvaterra de Magos — António de Sousa Vinagre e Augusto Pedrosa Vieira.

Santarém — Tenente Coronel Ricardo Durão e Ricardo Rhodes Sérgio.

Sardoal — Hermínio de Mendonça e José Alves Reis.

Sobral do Mont'Agraço — Eugénio Dias e Duarte de Figueiredo.

Tomar — Engenheiro Acácio da Conceição e Fernando Gonçalves Lisboa.

Tôrres Novas — D. Maria Lamas e Dr. José Duarte da Silva Paulo.

Vila Franca de Xira — Alvaro de Oliveira Pais e Alfredo José Martins.

Vila Nova da Barquinha — João Luiz Arnaut e Rafael Soares.

\* \* \*

Foram nomeados sócios de honra os antigos ministros: drs. Manuel Rodrigues e Rafael Duque e major Luís Alberto de Oliveira; sócios de mérito, os jornalistas: Norberto Lopes, Urbano Rodrigues, Leopoldo Nunes, Mário Barros, dr. Fernando Teixeira, Norberto de Araújo, Rogério Pérez, Santos Jorge, Félix Correia, Luiz Ferreira, Armando de Aguiar e Oliveira Abrantes, e beneméritos, Benjamim Oliveira e José Mayer.

## Viagens e Transportes

### Serviço de Automotoras de Classe Única

Desde 20 do mês findo, foi tornada permanente a paragem no apeadeiro de Curia, de onde partem às 12,39 e 18,46, respectivamente, das automotoras n.ºs 29 e 30, e ampliada a circulação ao percurso Elvas-Badajoz, partindo de Elvas às 21,48 e chegando a Badajoz às 22,10, da automotora n.º 127.

Desde 21 do mesmo mês e ampliada a circulação ao percurso Badajoz-Elvas, partindo de Badajoz às 9,20 e chegando a Elvas às 9,40, da automotora.

# Grupo Tauromáquico "Sector 1"

## Regulamento para as corridas de touros no nosso País

Vários têm sido os críticos tauromáquicos que dia a dia vêm abordando a necessidade da nomeação de uma comissão com o fim de elaborar o regulamento das corridas de touros no nosso país.

Carlos de Abreu, o decano dos críticos portugueses, Rogério Pérez, Roberto Fernandes e alguns críticos têm manifestado o mesmo desejo, motivo porque o Grupo Tauromáquico «Sector 1» enviou ao sr. Ministro do Interior, em 14 de Dezembro findo, o seguinte ofício:

Exceléncia: — Deseja o Grupo Tauromáquico «Sector 1» nomear uma Comissão com o fim de elaborar um Regulamento para as corridas de touros em Portugal, motivo porque vimos solicitar de V. Ex.<sup>a</sup> nos mande informar se há qualquer inconveniente na referida nomeação para depois voltarmos à vossa presença.

Como, por vezes, temos escrito várias cartas à Inspecção Geral dos Espectáculos e não tenhamos obtido resposta a qualquer das referidas cartas, atrevemo-nos a, directamente, levar o assunto às mãos de V. Ex.<sup>a</sup>, certos que o mesmo merecerá a atenção a quem tanto se interessa pelos assuntos de toda a ordem do nosso país. Somos, de V. Ex.<sup>a</sup>, etc. O presidente (a) Carlos d'Ornellas.

\* \* \*

No dia 22 de Dezembro, o *Diário Popular* inseria uma crónica, assinada pelo dr. Saraiva Lima, lembrando a necessidade de criar o citado Regulamento. O «Sector 1» apressou-se a enviar, nesse mesmo dia, ao director daquela jornal da tarde, a seguinte carta:

Sr. Director: — Saúdações cordeais. O simpático jornal que V. Ex.<sup>a</sup> superiormente dirige, publica hoje, na terceira página, uma crónica do sr. dr. Saraiva Lima, lembrando a necessidade de criar um Regulamento para as corridas de touros no nosso país. Como em 14 do corrente escrevemos a S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Ministro do Interior, solicitando autorização para constituir uma comissão com o fim de regulamentar as toureadas em Portugal, apresso-me a fazer esta comunicação a V. Ex.<sup>a</sup>, certo que ela merecerá o acolhimento que lhe quizer dispensar. Com os protestos de muita consideração, etc. O presidente (a) Carlos d'Ornellas.

Até à presente data, o *Diário Popular* nada publicou, mas os outros jornais inseriram notícia idêntica.

O que é para lamentar é que o dr. Saraiva Lima se tenha esquecido das «démarches» feitas junto da I. G. E. em 1942, pela comissão presidida pelo dr. Américo Marinho, às quais não fez qualquer referência.

No dia 27 do mês findo, reuniu a assembleia geral para eleição dos corpos gerentes para o cor-

rente ano. Presidiu o sr. Manuel Serras, a quem a assistência dispensou uma simpática ovacão, pois há seis anos que êste antigo deputado da Nação exerce o mais alto cargo no «Sector 1» — o de presidente da Assembleia Geral.

Antes de entrar na ordem dos trabalhos, o Presidente da Direcção comunicou à mesa e à assistência que se encontravam saldadas todas as dívidas do Grupo desde o tempo em que a sede existia na Rua do Ouro. Prometeu o mesmo senhor muito em breve prestar os esclarecimentos necessários sobre a liquidação das dívidas que tinha o Grupo e indicar os nomes dos colaboradores que trabalharam para esse fim.

Entrou-se depois na ordem dos trabalhos, havendo sido eleitos os corpos gerentes para o ano corrente, com o seguinte resultado:

**Assembleia Geral** — Presidente: Carlos Méga. Vice-presidente: Dr. Aristides Fragoso. 1.º Secretário: António J. Borges. 2.º Secretário: Alberto Malaquias de Lemos.

**Direcção** — Presidente: Carlos d'Ornellas. Vice-presidente: José Mayer. Tesoureiro: Mapril de Gouveia. 1.º Secretário: Alberto Espírito Santo. 2.º Secretário: Luiz Ferreira. 1.º Vogal: Augusto da Silva Araújo. 2.º Vogal: Humberto de Castelo Branco Chaves. Suplentes: João António Barbosa e Ruy Alves.

**Conselho Fiscal** — Presidente: Alvaro Figueiredo d'Almeida. Secretário: Alexandre de Jesus Colarinha. Relator: Tenente Lopes Dias. Suplente: José Francisco Botto.

**Delegados à Federação das Sociedades de Recreio** — Victor Lemos e Júlio de Freitas Rodrigues.

Finalmente usaram da palavra os srs. Fernando Baptista, Nizza da Silva e Luz Soares, que prestaram homenagem ao sr. Manuel Serras e à Direcção pela sua actuação nos destinos da colectividade.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 15,50 e 21,50 — «Ali Babá e os 40 ladrões».

COLISEU — Às 20,45 — «Companhia de Circo».

OLÍMPIA — Das 14 às 24 — «Arca maldita».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

**PACHECO, L. DA**

**Rua de Campolide, 76 — Telefone 41839**

**Fanqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.**

**SUCURSAIS:**

**R. de Campolide, 97 R. Luiz de Camões**

**LISBOA**

**LAGOS**

# Cumprimentos de Boas Festas

Tiveram a gentilesa, que bastante nos penhou, de endereçar-nos os seus cumprimentos amigos de Boas Festas os nossos queridos amigos:

A. Gama Reis, director da «Metrópolis»; Pimentel & Casquilho, L.<sup>da</sup>; Ford Lusitana; Sebastião Mendes, de Guimarãis; Ch. Lorilleux & C.<sup>o</sup>; Luciano Moreira; Edmond Christot; César Piloto; Luiz Mayor Santos, Armazém de papeis nacionais e estrangeiros; Professor Leão de Carvalho, director da Escola Guimaraes; António Giacomo Nizza da Silva; Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais), do Barreiro; Isidro Silva; Sociedade Tipográfica «A Mundial, L.<sup>da</sup>»; Hijos de Justo M. Estélez, S. A. de Madrid; Carlos J. Grill; A. Folgado da Silveira; Augusto Marques, L.<sup>da</sup>; Manuel Nunes; A. Martin Maqueda; Fábrica Lusitana de Tintas e Vernizes «Atlantic»; Dominguez & Lavadinho, L.<sup>da</sup>; Sociedade Revendedora de Papeis, L.<sup>da</sup>; O Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico; Francisco da Silva Braz; Carlos Pardal Cardoso; Carlos R. Teixeira; Tenente Lopes Dias; Inspector Martins de Almeida; Bertrand, Irmãos, L.<sup>da</sup>; União de Confecções, L.<sup>da</sup>; J. C. Alvarez, L.<sup>da</sup>; Carlos Fava Santos; Alvaro Laborinho, da Nazaré; Adriano Castilho; Luiz Bagorro; J. B. Carneiro, L.<sup>da</sup>; José Augusto de Carvalho; Carlos Martins; Dr. Américo Marinho; Carlos de Almeida Carvalho; Capitão Adalberto Ferreira Pinto; Litografia «A Cartográfica»; Fotogravura Nacional, L.<sup>da</sup>; José da Conceição Guerra Júnior; Carlos Alberto C. Guerra; A. Montez; Empreza de Sacos de Papel, L.<sup>da</sup>; Sociedade Anglo-Ibérica, L.<sup>da</sup>; Edouard Dolphin; Companhia de Seguros «O Alentejo»; Victor Nevoa; H. Vaultier & C.<sup>o</sup>; Manuel Reis Moraes & Irmão; Dr. Carlos Homem de Sá; Armeis & Moreno, gravadores; A Direcção do Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; Jayme Machado Alves e Manuel Guedes, L.<sup>da</sup>

## Capitão A. Ferreira Pinto

Foi recentemente promovido a capitão de engenharia, o nosso presado amigo e distinto engenheiro sr. Adalberto Ferreira Pinto, nosso prestimoso e inteligente colaborador, a quem apresentamos cumprimentos de felicitações.

## Brindes e Calendários

Da Casa Pimentel & Casquilho, L.<sup>da</sup>, importante firma da praça de Lisboa, recebemos um calendário-memorandum, idêntico ao do ano anterior.

— Da firma M. Simões Júnior recebemos como oferta uma carteira em papel «gelatinoso» anunciando as caixas registadoras «Hugin».

## Publicações recebidas

**Tuberculose e Clima** — Pelo prof. dr. Armando Narciso — (Lisboa, 1943).

Em separata da revista *Clínica, Higiene e Hidrologia*, acaba de publicar o prof. dr. Armando Narciso, director do Instituto de Hidrologia e Climatologia de Lisboa, a conferência «Tuberculose e Clima», que proferiu no salão nobre dos Hospitais da Universidade de Coimbra. Trata-se dum notável trabalho da especialidade, que vem enriquecer a bagagem científica do seu ilustre autor, cujos méritos e saber há muito estão consagrados.

**O grande problema** — (*Estudos sobre educação*) — Pelo prof. José Francisco Rodrigues.

Acaba de ser posto à venda um notável trabalho do Prof. José Francisco Rodrigues — «O grande problema» — constituído por estudos sobre educação.

Pelo seguinte sumário se avaliará do interesse da obra: I Parte — Acto de fé dum-educador; Educar; Vida e educação; A educação nas relações diárias ou decálogo da arte de bem viver; A educação da mulher; A orientação e a selecção profissionais, factores de progresso; A orientação profissional na vida.

II Parte — Transformemos a escola; Da escola nova; O espírito da escola; Sentido da Pedagogia nova; Educação social; O papel da família na educação; Educação e Turismo; Guerra e Espírito; Retalhos de Pedagogia; Os dez mandamentos do educador.

Em tempo oportuno nos referiremos mais detidamente a este trabalho.

**Liga dos Combatentes da Grande Guerra** — Relatório da gerência de 1942 — (Lisboa, 1943).

Recebemos o último Relatório da Liga dos combatentes da Grande Guerra, relativo à gerência de 1942, que é o 11.<sup>o</sup> da série constituida pelos três referentes à gerência das sucessivas Direcções Centrais que exerceram a sua acção desde 1923 a 30 de Junho de 1934, e os sete, editados desde que principiou o presente regime das Comissões Centrais Administrativas.

O Relatório consta de três partes, nas quais se descrevem, pormenoradamente, a assistência prestada às vítimas da guerra; a vida interna da Liga; as comemorações e solenidades patrióticas que a benemérita instituição promoveu naquêle ano; as relações do mesmo organismo com os combatentes estrangeiros, concluindo pela coordenação de documentos e mapas relativos à sua actividade em 1942, a qual se afirma sobremaneira notável e progressiva sob muitos pontos de vista.

# Vida Ferroviária

## Festa na «Casa dos Ferroviários» do Barreiro

Realizou-se, no passado dia 24, de tarde, na «Casa dos Ferroviários», no Barreiro, uma interessante festa, promovida pelo Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal e dedicada às crianças de ambos os sexos, filhos dos associados daquêle organismo.

O festival revestiu desusado brilho. Foi distribuído a 300 crianças vestuário completo, no valor de 28 contos. Foram incansáveis na execução da benemérita iniciativa, colaborando com o Sindicato, as sr.ªs D. Isilda Belchior Calisto, D. Maria dos Santos, D. Lucília dos Santos e D. Maria de Deus. Após a distribuição, realizou-se uma sessão solene, presidida pelo sr. Vasco de Moura, secretário da Direcção da C. P..

Usaram da palavra, enaltecendo o significado da festa, os srs. dr. Abel Varzim, Vasco de Moura, Mateus Gregório da Cruz, Orlando Nunes e Joaquim José Fernandes.

Assistiram, entre outras individualidades, os srs. presidente da Câmara, dr. Homem de Melo, do I. N. T., Armando da Silva Pais, comandante da L. P., tenentes Martins e Monteiro, comandantes, respectivamente, da Guarda Fiscal e da G. N. R., Abílio da Silva Mendes, pároco da freguesia do Barreiro e as famílias das crianças.

A festa encerrou-se com a exibição dum a série de curiosos filmes culturais.

## JOSÉ MARIA GOMES & IRMÃO

Compra todas as qualidades de sucatas, Navios, Batelões e Fábricas para desmantelar, etc., etc.—Vende todas as qualidades de sucatas, tais como: Chumbo, Zinco em lingotes, Cobre, Bronze, Alumínio, Ferro forjado, fundido, etc.

Escrítorio e Armazém em edifício próprio:

**Rua Rodrigues Faria, 13 a 19**  
(Junto à Cruz Vermelha) — Telefone 81.069  
**Alcântara — LISBOA — Portugal**

## JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escrítorio:  
Altândega de Lisboa  
Telefone 2 2503

Residência:  
Travessa das Isabeis, 26  
LISBOA

## FÁBRICA DE CARIMBOS EM TODOS OS GÉNEROS

### E. E. DE SOUSA & SILVA, LIMITADA

Chapas esmaltaadas—Sélos em branco—Etiquetas—Alicates para selar a chumbo—Sinetes para lacrar—Carimbos para marcar roupa—Caixas com tipos de borracha—Aneis com gravuras—Brazões e Monogramas—Datadores e Numeradores—Emblemas para Sport—ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO E DE NOVIDADE

**157-159, Rua do Ouro—LISBOA—Tel. 2 7915**

A verdade é esta: — Não há casas com sorte, mas sim fregueses! Os 500 contos tanto podem ser vendidos nesta casa como em qualquer outra, depende da sorte de quem compra e não de quem vende.—E' esta a divisa da

**Esfera da Sorte—Rua do Arsenal, 66—Lisboa**

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62178  
AVENIDA 24 DE JULHO, 158 - LISBOA

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES

ENAE

Fábrica nacional

# Papelaria CARLOS

DE CARLOS FERREIRA, L.<sup>DA</sup>

Rua Aurea, 36 — LISBOA — Telefone 2 0244

VARIADÍSSIMO SORTIDO DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

# Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE NAVEGAÇÃO E TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

BLUE STAR LINE  
BROCKLEBANK LINE  
FURNESS, WITHY & C.º LTD.  
UNITED FRUIT C.º  
BOOTH LINE  
CUNARD WHITE STAR LINE  
LAMPOR & HOLT LINE  
VEOWARD LINE

LISBOA — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131

**GOMES FERNANDES, L.º  
FÁBRICA LEÃO**

Rua do Barão, 10 — P. B. X. 25242 — LISBOA

Únicos fabricantes e vendedores da já consagrada bebida

«PECEGUINHA»

*Júlio Batista Ribeiro*

Agente de Compra e Venda de Propriedades

Telefone 27135

Rua dos Sapateiros, 128-2.º

Não comprem sem o consultarem, pois é um Técnico de Propriedades

TELEFONE 26814

**Carlos Ferreira Lopes & C.º**

ARMAZÉM DE RETROZEIRO E MALHAS,  
TECIDOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

Rua da Madalena, 109-1.º LISBOA

**J. A. de Araújo**

Ferragens e Ferramentas — Completo sortido para  
pesca — Rêdes e anzóis — Pregaria de arame e  
ferro zincado para Construções Navais — Canas  
de pesca

25, Rua dos Remolares, 27

15, Travessa dos Remolares, 15

Telefone 25608 — LISBOA

# Henrique Gonçalves

COM

CAMIONETAS E CARROÇAS DE ALUGUER

Encarrega-se de todos os transportes — Mudanças para Lisboa ou fora



PRAÇA E ESCRITÓRIO:

Rua de D. Maria Pia, 4

TELEFONE 6 2674 (das 8 às 19 horas)

RESIDÊNCIA:

Rua C (à Rua dos Lusíadas), 6, 1.º-D.º

TELEFONE 81-516 (das 19 às 8 horas)

ALCANTARA — LISBOA

**Fábrica Victória, L.º**

Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA

Licores e Xaropes — Torrefação  
e moagem de cafés

Telefone 26473

Telegrams: VICTORIOSO

**CENTENO & NEVES, L.º**

DROGAS, TINTAS E PERFUMARIAS — PRODUCTOS QUÍMICOS E FARMACÉUTICOS

Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO

204, 206, Rua da Prata, 208, 1.º — LISBOA

TELEFONE 26058

**JOAQUIM RAMALHO**

Compra e Venda de Propriedades

Recebimentos de Rendas, Hipotecas e Trespasos

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telefone 28421 — Rossio, 93, 1.º-Dto.

**EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO**

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

SAÍDAS EM 8 E 23 DE CADA MÊS

AGENTES EM LISBOA

**GERMANO SERRÃO ARNAUD**

Avenida 24 de Julho, 2-2.º — Telefone 20214-15

Rua Augusta, 152 — Telefone 20216

Na Madeira BLANDY BROS & C.º-Em S. Miguel BENAÚDE & C.º, Lda.

ENDEREÇO TELEGRÁFICO  
NOVETORRESTELEFONE 2 4884  
CAIXA POSTAL, 278

TELEFONE 38.059

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos  
DE  
**TÔRRES NOVAS**

Fiação e tecelagem mecânicas de linho, juta e matérias textis análogas

## FÁBRICA EM TÔRRES NOVAS

FUNDADA EM 1845

Depósito e escritório: **Rua de S. Nicolau, 2, 1.º**  
LISBOA

## CASA DOS PANOS

DE

**Carlos Macedo**

FUNDADA EM 1870

Sortimento completo em panos brancos  
e de côr para enxoval.—Linhos e Atoalhados

Esta casa é a primeira da sua especialidade

## 45, Rua dos Fanqueiros, 49 — LISBOA

Esquina da Rua de S. Julião

Sociedade Agrícola  
da Quinta da Cardiga, L.<sup>da</sup>

ADMINISTRAÇÃO E ESCRITÓRIO:

21334 — Praça Rio de Janeiro, 27

ESTABELECIMENTOS:

24650 — Calçada da Patriarcal, 24  
44071 — P. Duque de Saldanha, 4 a 7  
63210 — Rua Francisco Metrass, 6-CVINHOS, AZEITES E OUTROS PRODUTOS  
DA QUINTA DA CARDIGALoja de Vassoura, Cordoeiro, Cesteiro e Produtos do Algarve  
FUNDADA EM 1 DE JANEIRO DE 1905**Arnaldo Nunes Pinto**

SUCESSOR

**JOSÉ NUNES PINTO**

VENDAS POR GROSSO E MIUDO

Vassouras de palma, juncos, piassaba com cabo, de argola  
e com arame. Alcofas, esteiras, gorpelhas, alfirmes, tamisa,  
escovas para esfregar, de fato, graxa, lustro, etc. Espana-  
dores de cabelo e penas, artigos de verga, de cordoeiro,  
palitos para dentes, juncos para parreiras, ráfia, capachos  
de esparto, felpa, feltro grade, cairão, pita e todos os  
artigos do seu comércio

10-C, Rua de Alcântara, 10-D

Depósito — Travessa do Fluza, 36

LISBOA

**Parada & Fernandes, L.<sup>da</sup>**ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS  
DERIVADOS**R. CAPITÃO LEITÃO, 90 E 94**

Armazém: (Esquina da R. José Domingos Barreiros)

**POÇO DO BISPO — LISBOA***Não compre mobílias sem ver...***OS** LINDOS E ORIGINAIS MODELOS  
**REDUZIDOS PREÇOS**  
que a nossa casa lhe apresenta.

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos

Trocam-se os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 6 2931 ou visite a Casa

**João António Barbosa**  
na Rua Ferreira Borges, 70 — LISBOA  
Compramos recheios de casas completas AVALIAÇÕES GARANTIDAS**Armindo Ferreira**

TÉCNICO EM CANALISAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações,  
montagens completas — Encanamentos de  
ferro para aquecimento de água — Encana-  
mento para gás e montagem de casas de banho  
— Executam-se com perfeição todos os tra-  
balhos de funileiro — Trabalhos de caldeiras  
e fogões de tôda a espécie, etc. — Reparações  
em instalações eléctricasPeço aos Ex.ºs Clientes a fineza de pedirem pelo  
**TELEFONE 21572**

Rua da Ataláia, 34 LISBOA Travessa da Espera, 51

Tele { fone 25435  
gramas: LISDOUROCódigos } RIBEIRO  
MASCOTE**União Industrial, Limitada**

Administração em Lisboa:

**Rua dos Sapateiros, 62, 2.º**

Caixa Postal n.º 246

**FILIAL EM LUANDA**

Caixa Postal n.º 409

FÁBRICAS DE:

AZEITES — AZINHAGA

CONSERVAS — EM OLHÃO E PORTIMÃO

Telefones } Escritório: 2 6056  
Papelaria : 2 6067

## VIÚVA MACIEIRA & FILHOS

FÁBRICA DE PAPEL PARA ESCREVER,  
IMPRESSÃO, EMBRULHO E DE SACOS DE PAPEL

Armazém de Papéis pintados e estrangeiros e Papelão

PAPELARIA — Trabalhos Tipográficos  
em todos os géneros. Únicos importadores  
— do papel para cigarros « D U C » —  
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA

## Primeira Casa das Bandeiras

— DE —  
**MARGARIDA CARDOSO DA SILVA**

Sucessora de ANTÓNIO CARDOSO  
149, R. dos Correeiros, 151 — Telef. 27482 — LISBOA-Portugal

Bandeiras nacionais e estrangeiras, estandartes e galhardetes para Câmaras Municipais, Legião, Mocidade, Grémios, Sindicatos, Casas do Povo e Associações, Ampliações e desenhos para serem aplicados em filel de lã ou seda

Grande sortido de bandeiras de todas  
as nações para aluguer

Preços de concorrência — Orçamentos grátis

## Fábrica de Cal a Mato e Exploração de Pedreiras

DE

## J. J. Hilário de Sousa

Telefone: BELEM 409 — RUA DO ALVITO, 144  
(ALCANTARA) LISBOA — Telefone residência: 49758

CAL EM PÓ de superior qualidade — CAL  
EM PEDRA especial para estuques, tratamento de vinhas, lexitivas, etc. Pedra rija,  
— cascalho, murraça, granito, etc. —

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Execução rápida de qualquer encomenda

## Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.<sup>da</sup>

EXPORTADORES

VINHOS, AZEITES, VERMOUTHS,  
BRANDIES, LICORES, MOSCATEIS,  
— VINAGRES, ETC.. —

ARMAZENS

Ginjal-Almada

Telefone Almada 20

LISBOA — End. Teleg. VALHO

ESCRITÓRIO

R. do Ouro, 104-1.<sup>o</sup>

Telefone 2 7162

## SOCIEDADE INSULANA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS, L.<sup>da</sup>

Importadores de carvão, coke, briquetes e antracite:  
Agentes das seguintes companhias de navegação:

DEUTSCHE AMERIKA-LINIE — HAMBURG-AMERIKA LINIE  
NORDDEUTSCHER LLOYD — DEUTSCHE AFRIKA-LINIE

**Correspondente da casa SCHENKER & C.<sup>a</sup>**  
TRANSPORTES INTERNACIONAIS

**Agentes da LUFTHANSA A.-G.**

Mercadorias, Sub-agentes de passagens

Escritório: **Pr. Duque da Terceira, 20 e 24-2.<sup>o</sup>**  
**P. B. X. 2 6029 — 2 9725 — 2 9726**  
End. Teleg.: — DEPÓSITOS

**Depósito: DOCA DE ALCANTARA**  
**Rocha de C. d'Obidos — Telefone 6 2782**

Telefone: 81-238

Telegrams: PREGADURA

## Emprésa Progresso Industrial

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Premiada nas Exposições Industriais: Pôrto,  
1887; Lisboa, 1888, 1895 e 1932; Universais de  
Paris, 1889 e 1900; S. Miguel, 1901

**RIO DE JANEIRO, 1908**

Fabricação mecânica de parafusos de tôda a  
espécie, Porcas, Anilhas, Rebites, Escápulas,  
Cavilhas, Tirefonds, etc. — Material de fixação  
para Caminhos de ferro, Telégrafos e Telefones

**23, 25, 25-A, Rua das Fontainhas, 27, 29**  
**(Alcântara) LISBOA**

Transportes — Embarques

Telef. 2 6953

## Sampaio, Costa & Azi, L.<sup>da</sup>

AGÊNCIAS:

PORTO — GRIJÓ & C.<sup>a</sup>

RUA TRAZ, 13 — Telefone 61

Escritório: RUA DOS DOURADORES, 21, s/l D.  
Armazém: RUA DO PARAISO, 90, r/c. — LISBOA

COIMBRA:

LUIZ DUARTE CARRITO — Rua Pedro Monteiro, 36

AGUEDA — JOSÉ A. LUCAS

Teleg.: SAGAMA

Telef. { 2 5779 P. B. X.  
2 2202

## Tomaz Sanches da Gama & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

Toros para minas — Postes telegráficos — Madeiras  
para construções — Travessas para Caminhos de  
Ferro — Importação e Exportação

R. DE S. JULIÃO, 190, 1.<sup>o</sup>-D.<sup>to</sup>

LISBOA — PORTUGAL

**AUTOSIL**

BATERIAS — RECONSTRUÇÕES

AUTO ELECTRICIDADE  
A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B, 26-C      LISBOA

*José Gomes da Silva*

Aluguer de fragatas no Rio Tejo



ESCRITÓRIO:

PROPRIETÁRIOS DE FRAGATAS  
ALFANDEGA  
LISBOA      Telefone 2 8538*Espingardaria Central*

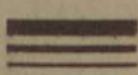
G. HEITOR FERREIRA

SUCESSOR

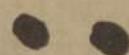
A. MONTEZ

Deseja um novo ano próspero aos  
seus clientes e amigos

Telefone 38-007

*Baltazar da Silva & C.º, L.º*FABRICANTES DE CORTIÇA  
— E SEUS DERIVADOS —Praça de David Leandro da Silva, 20  
POÇO DO BISPO  
LISBOA — Portugal**WIESE & Co.**

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

**RUA DO ALECRIM, 12**Telefone P. B. X. 20.181  
LISBOA**João António Balançuela**REBOCADORES,  
LANCHÕES  
E FRAGATAS

ESCRITÓRIO:

Rua do Cais de Santarém, 10-1.<sup>º</sup>  
Telefone 2 3697      LISBOA**Emprêsa de Sacos de Papel, L.º**Sede — CALÇADA S. FRANCISCO, 29 a 37  
Fábrica — R. POÇO DOS NEGROS, 75 e 77Completo sortido de artigos de escritório  
especializada em todos os fabricos de sa-  
cos e carteiras de papel, papelarias na-  
cionais e estrangeiras, papeis grossos,  
— médios, finos e embalagens —

Pedidos pelo telefone 2 4411

**Hotel Franco**

(Em frente à Praça da Figueira)      EDIFÍCIO TODO

**DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS**Próximo da Estação do Caminho de Ferro  
e do mar. — Todos os confortos e comodida-  
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-  
sitas. — Casa de banho em todos os andares.  
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a  
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

# Agência Barata

Sede: Rua Saraiva de Carvalho, 200

Residência: Rua Saraiva de Carvalho, 182

Telefone P. B. X. 6 1113

Os melhores auto-carros fúnebres — Garage e oficinas próprias

GARAGE E OFICINAS:

Rua Francisco Metrass, 69 a 73 — LISBOA

Telefone } P. B. X.  
2 0136

# VIMA, LIMITADA

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

## CARVÃO PARA GASOGÉNIOS

Rua dos Sapateiros, 55, 4.<sup>o</sup>

Rua S. Nicolau, 84, 4.<sup>o</sup>

LISBOA

## COMPANHIA DE SEGUROS MUTUALIDADE

### NA CONSTRUÇÃO CIVIL

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO,  
ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, MARÍ-  
TIMO, AGRÍCOLA, CRISTALIS, FURTO E  
ROUBO, POSTAL

Largo do Carmo, 18-1.<sup>o</sup>, E. — LISBOA

Telefone P. B. X. 2 5364

AGENTES EM TODO O PAÍS

# Aguiar & Mello, L. da

Praça do Município, 13, loja — Telefones 2 1151-2 1152

LISBOA

# Cimento Hidrofugado "Liz N."

Impermeabilização de cimento  
para: Empenias, Fundações,  
Caixas, Tanques, etc.

PRODUTO NACIONAL DA

Empreza de Cimentos de Leiria

# J. A. Freire, Sucessores

## FREIRE & RODRIGUES

Desperdícios de algodão para limpeza  
de máquinas — Única casa que se dedica  
exclusivamente a este ramo de  
negócio, e que iniciou e desenvolveu  
— em Portugal no ano de 1900 —

Sócio gerente: CARLOS NEVES RODRIGUES

Avenida 24 de Julho, 104, 104-A — LISBOA — Telef. 6 3558

# CASA MADEIRA

— DE —

JOSÉ MADEIRA PIRES

TALHO — SALSICARIA

Carnes de vaca, vitela, carneiro e porco  
das melhores qualidades e aos melhores  
preços. — O melhor fabrico de todos os  
artigos de salsicharia

76, Av. Presidente Wilson, 78 — LISBOA

Telefone 6 3173

Telefone 2 3822

# Perdigão & Teixeira, L. da

CABOS DE LINHO, PITA E CAIRO — LONAS,  
BREU, ALCATRÃO E PIXE — CABRESTARIA

Obras de Esparto e de Palma, Archotes, Rafia,  
Fio de Juta e Linho em Rama, Ceiras para  
Lagares de Azeite, em Cairo e Esparto, Arreatas,  
Lategos, Cilhas, Prisões, Cordas de Carro,  
— : — : — Cordéis, Cabeçadas, etc. — : — : —

Pincéis, brochas, fios de vela e linhol

1, Poço do Borratém, 3-LISBOA-Rua da Betesga, 2

# T. J. BARROS QUEIROZ, H. R. OS. L. DA

21, Largo de S. Domingos, 24

CANDIEIROS E CANALISAÇÕES —  
CANDEIAS DE AZEITE — FOGAREIROS  
DE PETRÓLEO — LANTERNAS — T. S. F.  
— LOUÇAS SANITÁRIAS —

(Descontos aos Revendedores)

Telefone 2 7921

LISBOA

# Leão d'Ouro

RESTAURANTE—CERVEJARIA—BAR



*O melhor Estabelecimento no género  
da Capital, com seleccionado serviço  
de Cozinha. Especialidade em Cerveja,  
mariscos e aperitivos.*

**Rua 1.º de Dezembro, 89 a 99**

TELEFONE 26195—LISBOA

## EXTINCTOR DE INCÊNDIOS **MATAFOGO**

MARCA REGISTADA

FABRICO NACIONAL

Extintor de incêndios «MATAFOGO», tipo «Espuma»

— O melhor extintor nacional, apagando fogos provenientes de: Gazolina, Carboreto, Óleo, Aleool, Petróleo, — Tintas, Vernizes, Palhas, Madeiras, Papéis, etc. —



*Defendei-vos dos enormes perigos  
resultantes do terrível FOGO*

**CHESTER MERRILL, RAMOS & C.º**

RUA DA MISERICÓRDIA, 33-2.º LISBOA

End.º Tel.º HUSTLER

Telefone 22884

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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 mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

## VINHO DO PORTO:

António José da Silva & C.ª L.º

## VINHOS DE AMARANTE:

CASA DA CALÇADA

Dr. António do Lago Cerqueira

Agente depositário em Lisboa:

## José Luís Simões

TELEFONE 28913

16, Largo do Chiado, 17



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L.º**  
DA PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de  
FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA  
**BERTRAND (IRMÃOS), L.º**  
Trav. de Cendes de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

Apesar de todas as dificuldades da guerra

A

## C. U. F.

vendeu em 1944 e expediu a tempo e horas por CÂMINHO DE FERRO, VIA MARÍTIMA e VIA FLUVIAL mais de duzentas mil toneladas de ADUBOS, e realizou assim o MAIOR movimento de venda e expedições registado desde a sua fundação

## Companhia União Fabril

Rua do Comércio, 49 - LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84 - PORTO

# António Veiga

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)

**Empreiteiro das obras de:**

PONTE DE TAMEGA — LINHA DO DOURO  
 — VILA MEÃ —  
 — MOSCAVIDE — NORTE  
 E. N. — 12.1.º — TROÇO DA POVoa  
 E. N. — 86.2.º — TROÇO DE ALCAÇOVAS

Praça dos Restauradores, 13-3.º

Telefone 27845 — LISBOA

Armeis & Moreno, L.<sup>da</sup>

FOTOGRAVURA



OFICINA DE ARTES GRÁFICAS  
 — TRICROMIA, FOTOGRAVURA,  
 ZINCOGRAFIA, DESENHO, ETC..



36-A, TRAVESSA DE SÃO JOÃO DA PRAÇA, 38 (à Sé)  
 Telefone 28055 — LISBOA



## ADOLFO KORN

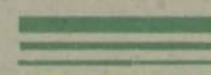
COMISSION-AGENT.  
 IMPORT.-EXPORT.

PELES }  
 BRUTO  
 TRABALHADAS  
 CONFECCIONADAS

SÓ PARA REVENDA

RUA DOS FANQUEIROS, 207-1.º

LISBOA — PORTUGAL  
 TELE FONE: 25412  
 GRAMAS: KORNFURS



Agente no NORTE

MANUEL DE CARVALHO

Rua Cândido dos Reis, 45 2.º

Telefone 6537 — PORTO

Manuel Lourenço Ribeiro

OFICINA DE CABOS PARA VASSOURAS  
 DE PALMA, PIASSABA, PINCEIS, ETC., ETC.

CALÇADA DE D. GASTÃO, 9  
 TELEFONE 38.296 — LISBOA

# Smarta

RESTAURANTE — SALÃO DE CHÁ — PASTELARIA — BAR

O restaurante que todos os dias apresenta pratos especiais

SALÃO DE CHÁ MUITO FREQUENTADO

EXCELENTE SERVIÇO DE PASTELARIA E BAR

TELEFONE  
4 1 5 8 3R. de Rodrigues Sampáio, 52  
(à esquina da Rua Barata Salgueiro)

**Vêr Bem**  
é a maior  
Alegria da Vida

Consulte um especialista e compre os seus óculos

NA

EXACTA, L. <sup>DA</sup>  
OCULISTA

Rua Eugénio dos Santos, 50 — LISBOA

AMIDOS — DEXTRINAS — GLUCOSE  
AMIDEX, L. <sup>DA</sup>

Estrada de Chelas, 84 — Telef. 23707

«SALUZENA»

Flor de milho vitaminada. O MELHOR ALIMENTO PARA CRIANÇAS. — A Farinha da Saúde!

(CREOULA) — (FARINHA DE PAU)

Agradável, Higiénica e Económica — Em sacos de 1 quilo

DISTRIBUIDORES:

Em Lisboa: AGÊNCIA COLONIAL E COMERCIAL  
Rua do Comércio, 8, 1.<sup>o</sup> — Telef. 20055No Porto: AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO  
R. Infante D. Henrique, 9 — Telef. 2342

# Eugénio Descamps, L. <sup>da</sup>

Encadernações simples e de luxo — Livros  
em branco para escrituração comercial —  
Trabalhos tipográficos em todos os géneros

Largo de Santo António da Sé, 21, s/l

TELEFONE 23149

LISBOA

# Carlos Corado

## COMPRA E VENDE:

Automóveis usados e peças para os mesmos,  
sucatas de ferro, latão, bronze, cobre e alumínio e toda a qualidade de sucata.STAND — Rua 1.<sup>o</sup> de Maio, 9-A

DEPÓSITOS E ARMAZÉNS:

Rua 1.<sup>o</sup> de Maio, 11

— TELEFONE 81-666 —

ALCÂNTARA  
LISBOA

# Sociedade Industrial de Vila Franca

S. A. R. L.

Fábricas de Moagem e Descasque  
em VILA FRANCA DE XIRA

Escritório em LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 38-2.<sup>o</sup>Telefones: 2 3830 — 2 7806  
e Estado 3 72Tels. | gramas: EUFEKA LISBOA  
fone: 2 4449  
Poco do Bispo, 49  
Barreiro; 17Códigos: BENTLEY'S-MASCOTTE  
A. B. C. 5.ª, 5.ª (5 letras) 6.ª edição

# Sociedade Nacional de Cortiças

Anónima de Responsabilidade Limitada

Cortiça em Prancha, Virgem, Refugos,  
Aparas Finas e Comerciaes,  
Discos, Palmilhas, Chapeus etc..FÁBRICAS  
QUINTA 4 OLHOS-BRAÇO DE PRATA-LISBOA  
QUINTA BRAANCAMP-BARREIRO  
MESURADO-EXTREMOS, ETC.ESCRITÓRIO  
Travessa dos Remolares, 23, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

# Pastelaria Marques

Fornecimento de: Almoços, Chás, Jantares  
e banquetes. — Lunchs para casamentos em  
Lisboa e Província. — **Fábrico especial**  
de Bonbons e Marrons Glacés — Preparação  
das melhores frutas portuguesas em cestos  
regionais e caixas de fantasia

70, Rua Garrett, 72

TELEFONE 23362

LISBOA

# Loja das Águas

A casa que mais variado sortido de fino gôsto apresenta aos seus inúmeros clientes em artigos para

## «BRINDES»

*Lindas Bonécas — que andam  
e dizem mamã*

*Canetas de tinta permanente  
— Lapiseiras modernas —*

### CRISTAIS DO MELHOR GÔSTO

*Malas para Senhora — Pastas  
de cabedal — Guarda-Chuvas*

*Relójos de fantasia, de meza  
— e de parede — Carrilhões —*

### ARTIGOS DE TOILETE PARA SENHORAS

**VISITEM A NOSSA CASA  
VENDAS A PRESTAÇÕES**

Rua do Ouro, 263

TELEF. 29718

# L'AIR LIQUIDE

Rua Pinto Ferreira (à Junqueira) — LISBOA  
Telefs. 81536, 81537 e 81538

Rua Justino Teixira, 695 — PORTO  
Telefone 1744

### OXIGÉNIO

ACETILENE DISSOLVIDO  
CARBONETO DE CÁLCIO  
GÁS CARBÓNICO

### Soldadura Oxi-acetilénica

Maçaricos, soldadores e cortadores  
Manoreductores  
GERADORES DE ACETILENE  
Soldas e decapantes

### Soldadura Eléctrica

Postos e acessórios  
ELECTRODOS

Assistência técnica gratuita

# Dominguez & Lavadinho, Lda

**FÁBRICA** DE SOBRESCRITOS, MANIPULAÇÃO DE PAPÉIS DE **ESCREVER** E SACOS DE PAPEL, PAPELARIAS E TINTAS DE **ESCREVER** NACIONAIS E ESTRANGEIRAS. ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA. PAPÉIS QUÍMICOS, LÁPIS, ETC., ETC.

### SEDE:

RUA DA ASSUNÇÃO, 79-85  
R. DOS SAPATEIROS, 135-143

L I S B O A

### FÁBRICA:

AV. CASAL RIBEIRO, 18-24

TELEFONES: 25201 — 25202

# União de Trapos e Desperdícios, Lda

Lisboa conta no seu seio uma importante casa comercial, que se destaca entre todas as outras suas congêneres da nossa praça. É a «União de Trapos e Desperdícios, Lt.ª», com sede na Azinhaga da Fonte, 17, — Telefone 58.261 — Enderêço telegráfico «UNITRAPOS», — Lisboa, fundada em 1915.

Dispõe a «União de Trapos e Desperdícios, Lt.ª», de amplos armazéns, onde tem sempre grandes «stocks» dos artigos do seu comércio, tais como: trapos de lã e algodão, papeis manufacturados, cartão, peles de coelho e sucatas, etc., fornecendo as principais Fábricas de lanifícios, de papel, armazéns de papelaria, fábricas de cartonagem, oficinas e estabelecimentos do Estado, etc..

Pondo em relevo as excelentes condições em que é possível trabalhar neste ramo, este estabelecimento tem à sua frente como sócio gerente o sr. Manuel Neves Martins, conhecidíssimo no meio comercial e industrial. É uma casa que honra o comércio de trapos, desperdícios, papéis inutilizados e manufacturados, podendo e devendo ser preferida por todo o público em geral.

Por este motivo a apresentamos como uma admirável organização que prestigia o comércio nacional.



# Correntes Renold

A TRANSMISSÃO MAIS PRÁTICA, ECONOMIA DE ESPAÇO,  
ECONOMIA DE FÓRÇA — TRANSMISSÃO POSITIVA COM CÉRCA  
DE 90% DE EFICIÊNCIA — FUNCIONAMENTO SUAVE,  
LONGA DURAÇÃO

HARKER, SUMNER & C.ª, L.ª

14, Largo do Corpo Santo, 18  
LISBOA

152, Rua José Falcão, 156  
PORTO

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

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  
Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 21868

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas  
Dr. Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas  
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

CASA DE EMPRÉSTIMOS SÔBRE  
PENHORES E ANTIGUIDADES  
Legalmente autorizada e com fiança  
— JUROS DA LEI —

## JOSÉ MAYER

18, RUA DO LORETO, 20 — LISBOA — Telefone 2 2881

SECÇÃO DE OURIVESARIA E  
JOALHARIA ANTIGA E MODERNA  
— MOBILIAR, PIANOS, ANTIGUIDADES E OUTROS ARTIGOS

## TINTURARIA Cambourlac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª 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-  
minho 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

## CHÁ NAMÚLI

À venda em todos os bons estabelecimentos do País

REPRESENTANTE:

ESTABELECIMENTOS ALVES DINIZ & C.ª

RUA DOS DOURADORES, 16-36

LISBOA

# Companhia Nacional de Navegação

A mais antiga e maior empreesa armadora portuguesa nas carreiras de África

Sede: Rua do Comércio, 85  
LISBOA

Sucursal: Rua do Infante D. Henrique, 73  
PORTO

Serviço rápido de carga e passageiros para a África Ocidental, África Oriental e América

F R O T A D A C. N. N.	
«Sofala» . . . . .	12.500 Ton.
«S. Tomé» n/m . . . . .	9.100 >
«Niassa» . . . . .	9.000 >
«Angola» . . . . .	8.300 >
«Cubango» . . . . .	8.300 >
«Quanza» . . . . .	6.500 Ton.
«Lourenço Marques» . . . . .	6.400 >
«Cabo Verde» . . . . .	6.200 >
«Congo» . . . . .	5.000 >
«Nacala» . . . . .	3.800 >
«Tagus» . . . . .	1.600 >
«Luabo» . . . . .	1.385 Ton.
«Chinde» . . . . .	1.383 >
«Inharrime» . . . . .	1.000 >
«Ambriz» . . . . .	858 >
«Save» . . . . .	763 >

Agências em todos os portos africanos e nos principais portos do Mundo



## CARAN D'ACHE

Não diga...  
desejo um lápis  
diga antes: quero um  
Caran d'Ache

Lisboa:  
Dunkel & Arlunes Lda.  
Rua Augusta 56  
Telef. 24251

Porto:  
Carlos Dunkel  
Rua do Bomjardim 81  
Telef. 1013

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

# Gama

## Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO  
PORTLAND  
ARTIFICIAL

FERRO PARA  
FUNDIÇÃO

Sede:  
RUA DA VITÓRIA, 88-9.<sup>o</sup>  
LISBOA

Filial:  
AVENIDA DOS ALIADOS, 20-3.<sup>o</sup>  
PORTO

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

LITOGRAFIA  
**"A CARTOGRÁFICA"**  
 — DE —  
**ARNALDO FILIPE DA SILVA**

Execução perfeita de todos os trabalhos da especialidade

FORNECEDORA DO ESTADO PORTUGUÊS

Rua Vitor Bastos, 45-45-A — Telefone 5 1282 — LISBOA

*Eléctrica de Campolide*  
 — DE —  
**JOAQUIM DAS NEVES**

ARTIGOS PARA ELÉCTRICIDADE —  
 CANALISAÇÃO DE ÁGUA E GAZ —  
 REPARAÇÕES DE MOTORES  
 — ELÉCTRICOS E T. S. F. —

Rua Marquês da Fronteira, 82-A  
 TELEFONE 4 3310 — LISBOA

*Ferraria Franco Portuguesa*

(ALFREDO FRANCO)  
 Campo Grande, 288 — Telefones 5 7313-5 7099

**SECÇÃO MECÂNICA**

Rua das Salgadeiras, 28 — LISBOA  
 Nova fábrica em construção na DAMAIA  
 CONSERTOS DE MÁQUINAS TIPOGRÁFICAS E TRABALHOS MECÂNICOS

**O BARATO SAI CARO!!**

Compre os **Fatos, Sobretudos e Gabardines**  
 para **HOMEM e MENINO**, na Casa

**OLD ENGLAND**  
**SARMENTO & C.ª**  
 RUA AUGUSTA (Esquina S. Nicolau) — LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.  
 30 anos de existência dão completa garantia!

**Augusto dos Santos Alves, L.<sup>da</sup>**

58, RUA DA BOA VISTA, 68  
 Telefone 2 0834

**Ferragens — Máquinas — Ferramentas**

Diferenciais, Bigornas, Cavaletes, Fieiras —  
 Tornos de Bancada, Foles, Tesouras de Re-  
 bites e de Relva, Gadanhos, Forquilhas, Pás  
 — de Aço — Esmeril e Rolamentos, etc.. —

**Manuel N. Ribeiro, L.<sup>da</sup>**

GARAGE DE RECOLHA —  
 TRANSPORTES MECÂNICOS



R. Saraiva de Carvalho, 207

Telefone 6 1465 — LISBOA

**VAZ FERREIRA, L.<sup>da</sup>**

Tecidos de Algodão, Linho, Lã e Seda — Especialidade: Panos brancos, panos para lençóis, malhas, atoalhados, rouparia, colchas, seda e algodão para senhora — Fanqueiro, Retroseiro, Mercador — Modas e Confecções — Camisaria e Alfaiataria — A casa que maior sortido tem e mais barato vende

117, Rua Campo d'Ourique, 121

126, Rua Ferreira Borges, 138 — Telef. 6 3631  
 LISBOA

FILIAL — Rua de Campolide, 68-A, B e C — Tel. 4 4164

**Modesto da Cunha (Filhos), L.<sup>da</sup>**

FABRICANTES DE MOLAS  
 — PARA AUTOMÓVEIS —

AVENIDA PEDRO ALVARES CABRAL, 37 (Ao Rato)  
 Telefone 6 3365 — LISBOA



# Estoril

---

## COSTA DO SOL

*a 23 quilómetros de Lisboa*

A mais elegante praia do País

### TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

### ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

### HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

### HOTEL DA ITÁLIA (Monte Estoril)

Serviço esmerado

### ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico

— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

### TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

### PISCINA

### SALA DE ARMAS

### ESCOLA DE EQUITAÇÃO

### «STANDS» DE TIRO

### PARQUE INFANTIL

### CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —  
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

# Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, Lda

FUNDADA EM 1824

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA

SEDE:

Largo da Biblioteca Pública, 7-r/c.  
LISBOA

### Fábrica em Ilhavo AVEIRO

AS MELHORES PORCELANAS  
PARA USOS DOMÉSTICOS  
E INDUSTRIAS

PORCELANAS DECORATIVAS  
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA  
«VISTA ALEGRE»  
RIVALIZAM COM AS  
MELHORES ESTRANGEIRAS

...DEPÓSITOS

LISBOA — Largo do Chiado, 18

PORTO — Rua Cândido dos Reis, 18



**COMPANHIA DE SEGUROS  
LA EQUITATIVA**  
(FUNDACION ROSILLO)

**SEDE: MADRID—ALCALÁ, 63**

Delegação de Portugal  
**Rua Augusta, 27—LISBOA**  
Telefone: 2 0433 e 2 0434

Agência no Pôrto  
**Rua de Santo António, 67**  
Telefone: 478

SEGUROS DE VIDA, ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, RESPONSABILIDADE  
CIVIL E MARITIMOS (CASCOS E MERCADORIAS)

Seguros de rendas contingentes: **Amortização, Capitalização, Orfandade e Educação**

**AGENTE GERAL EM PORTUGAL: HUMBERTO JOSÉ PACHECO**

Telefones 2 4893  
81-1119

# Gregório José Lourenço

COMPRA E VENDE PEQUENAS E GRANDES QUANTIDADES DE SUCATAS DE COBRE, BRONZE, ZINCO, CHUMBO, METAL, FERRO, ETC.—TRAPOS DE LÃ E DE ALGODÃO, PAPEIS INUTILIZADOS DE TODAS AS QUALIDADES, ETC.

**Sede: 60, R. DA RIBEIRA NOVA, 64**

Armazéns: **RUA D. JOÃO DE CASTRO, 40 a 46 (ao Rio Sêco)**

*Lisboa*

# SEGUROS



# PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED  
(OF LONDON)

A COMPANHIA QUE HÁ MAIS TEMPO EFECTUA SEGUROS EM PORTUGAL  
ONDE FOI ESTABELECIDA EM 1787

Agentes Gerais: *JOÃO ARCHER & C. — PÔRTO*  
AVENIDA DOS ALIADOS, 20, 2.º — Telefone 1600

Em Lisboa: *Costa Duarte & Lima, L.º* Rua Augusta, 100-2.º-Telef. 2 6922

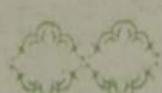
# COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

#### SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: **RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.**

Telefones: Direcção 2 3623 — Escritórios 2 2331 — Estado 188



#### DEPÓSITOS:

Lisboa — **RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276 — Telefone 2 2332**

Pôrto — **RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telefone 117**

Endereço Telegráfico: **PELPRADO**

**«O ALENTEJO»****COMPANHIA  
DE SEGUROS**

FUNDADA EM 1918

CAPITAL 2.500.000\$00

**Uma das maiores seguradoras do Ramo Agrícola  
e uma perfeita organização em Acidentes de Trabalho**

**SEGUROS EM TODOS OS RAMOS****AGENTES EM TODO O PAÍS**

P. B. X. { 2 3 3 0 0  
              2 9 7 5 2

**Praça dos Restauradores, 47  
L I S B O A**

**A Fundição Tipográfica**

**G I N I**

**de Manuel Guedes, Limitada****A MAIOR ORGANIZAÇÃO FABRIL NACIONAL DE FUNDIÇÃO DE TIPO**

Continua trabalhando para o desenvolvimento das artes gráficas portuguesas, fornecendo-lhes todo o material tipográfico, com os mais delicados e originais desenhos

SEDE, FÁBRICA, ESCRITÓRIOS E ARMAZÉNS

**RUA FRANCISCO METRASS, N.º 107**

TELEFONES: 6.2514 E 6.3276

**L I S B O A**

**Banco Espírito Santo**

e

**Comercial de Lisboa**

Capital . . . . . 80.000 contos

Fundo de reserva 64.800 »

LISBOA, PORTO, MATOSINHOS,  
COIMBRA, BRAGA, FARO, COVILHÃ,  
TORRES VEDRAS, S. JOÃO DA MA-  
DEIRA, SANTARÉM, TORRES NOVAS,  
GOUVEIA, ESTORIL, TORTOZENDO,  
ABRANTES, MANGUALDE, FIGUEIRÓ  
DOS VINHOS, MOURA E OLHÃO

Dependências em:

**LISBOA**

**Alcântara**  
**Poço do Bispo**  
**Conde Barão**  
**Almirante Reis**  
**Benfica**

**Cinturaria Pires Branco**

DE

*Carlos Alberto Branco dos Santos*

Casa Fundada em 1835

TINGE, LAVA E LIMPA A  
SÉCO TODA A QUALI-  
DADE DE TECIDOS —

ENGOMAGEM RÁPIDA DE  
FATOS E VESTIDOS, COM  
GABINETES DE ESPERA  
PARA OS EX.<sup>mos</sup> CLIENTES

CALÇADA DO CARMO, 45 E 47

Telefone 21860 — LISBOA

**Oliveira & Pôrto, L.<sup>da</sup>****COMPRA E VENDE:**

Máquinas e ferramentas para todas  
as indústrias e qualquer qualidade  
de sucata, de ferro, metais e todos os  
objectos negociáveis. **Atenção:** Não  
devem vender nem comprar sem visi-  
tar a nossa casa

**Travessa Teixeira Júnior, 3**

(Em frente ao largo das Fontainhas)

**Telefone 81988 — Alcântara — LISBOA**

Desejam muito Boas Festas e um Ano Feliz  
aos seus Ex.<sup>mos</sup> Clientes e Amigos.

— Carpintaria —  
Marcenaria Mecânica

Estância de Madeiras  
Materiais para construção

**Sociedade de Construções****e Madeiras, L.<sup>da</sup>**

Trabalhos de Construção Civil, limpeza  
e conservação de prédios. Madeiras na-  
cionais e estrangeiras, mosaicos, azulejos,  
louças sanitárias, cimentos, cal, tijolo,  
telha e gesso

**PROJECTOS E ORÇAMENTOS****Rua Marquês da Fronteira, 70-A****Rua de Campolide, J. A. C.**

TELEFONE 41812

**LISBOA**

Drogas por grosso e produtos  
químicos para a INDÚSTRIA

MINÉRIO DE MANGANEZ  
DE TODOS OS TEORES E GRADUAÇÕES

ENTREGAS IMEDIATAS

Carlos Empis

RUA DE S. JULIÃO, 23-1.º  
LISBOA — TELEFONE 22.374

Telefones P. B. X. { 2 2254  
2 2255  
2 2256  
Telegramas: ROCHAMADO

Rocha, Amado & Latino, L. da

Ferragens e Ferramentas

13, Rua Nova do Almada, 15

Arames e Metais

54, Rua da Boa Vista, 54

Gaiolas e Rêdes

82, Rua da Prata, 86

L I S B O A



Cimento "LÍZ" Hidrofugado "N"

Próprio para impermeabilização de obras, rebocos, fundações, paredes, etc. Substitui com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores desconhecidos.

Em sacos de papel de 50 quilos

Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — Lisboa  
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A-1.º — Pórt

AGENTES EM TODO O PAÍS

Carlos d'Oliveira Pinho

Serviço de Fragatas no Rio Tejo

Telefones: 2 7739 e 2 2210

Sede: Rua da Alfândega, 30

ESCRITÓRIO NA ALFÂNDEGA

Residência:

Rua Rodrigues Sampaio, 34, 4.º-D.º

L I S B O A

## The Red Hand Compositions Company

LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca  
Mão Vermelha,  
também conhecida por tinta  
Hartmann.

A mais resistente  
ao calor, e de  
proteção eficaz  
e duradoura.

Não é afectada  
pelo ar do mar e  
AGENTES GERAIS :

D. A. KNUDSEN & C.º, L. da  
TELEFONE 2 2787-2 2790  
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

TELEGRAMAS: KNUDSEN



(Mão vermelha)  
Company, Limited  
Anticorrosive Paints

é de uniforme  
qualidade, consis-  
tência e cor, para  
pintar madeira,  
metais, pedra e  
cimentos: tanto  
para interiores  
como exteriores.

Tintas especiais  
para interiores,  
exteriores e fun-  
dos de navios de  
madeira ou na-  
vios.

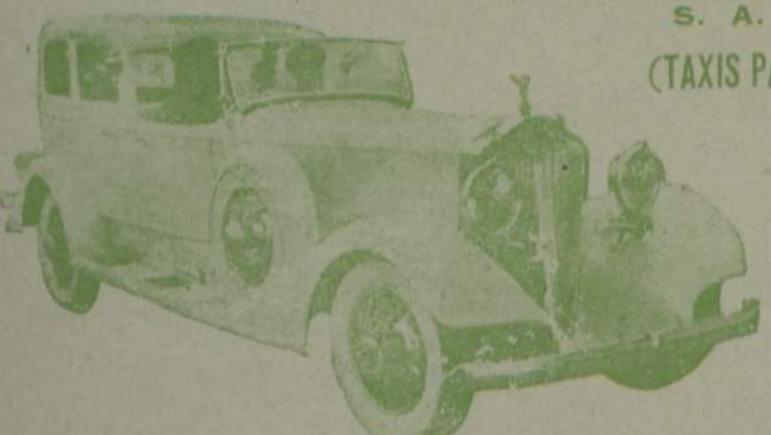
Telefone 38-192

## P. GANIGUER

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

CALÇADA DO GRILLO, 5 E 7 LISBOA

COOPERATIVA LISBONENSE DE CHAUFFEURS  
S. A. R. L.  
(TAXIS PALHINHAS)



CARROS ESPECIAIS PARA CASAMENTOS E OUTRAS CERIMONIAS  
SEDE E ESCRITÓRIOS:  
Avenida Visconde de Valmôr, 46 a 46-C  
GARAGEM E OFICINAS:  
Rua Visconde de Santarém, 59

Telefones: 4 6141 e 4 6142-P. B. X.

## FÁBRICA DE CARIMBOS DE BORRACHA

ATELIER DE GRAVURA  
EM TODOS OS GÉNEROS

Fornecedor dos Ministérios, Alfândega de  
Lisboa, Guarda Republicana e Fiscal, Cami-  
nhos de Ferro e Hospitais Civis, etc.



Preços resumidos

Grande sortido em Numeradores automáticos,  
Datadores, Sinetes, Lacre, Sêlos brancos, etc.

177 — RUA AUGUSTA — 177  
LISBOA

TELEFONE 2 0138

JOALHEIRO

## BAETA



65, RUA AUREA, 67

LISBOA

TELEFONE 2 6329

## Luiz Baptista, Sucessores, L.º da

FABRICANTES DE ESCOVAS  
DE TODAS AS ESPÉCIES EM CABOLO  
E EM ARAME PARA MÁQUINAS,  
TUBOS, GARRAFAS, ESTRADAS, ETC.



Telefone

2 8807



RUA DA FÉ, 49 — LISBOA

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

## TEXTIL SEDEIRA, L.º da



Rua Saraiva de Carvalho, 207-R

L I S B Ó A

CARRO RICO  
de 1.5 classe c/ 4 lugaresTelefones Principal-Sede: 4 8258  
1.ª Sucursal: 4 8259

## Agência Salgado

(TÍTULO REGISTADO)

Inscrito na C. M. L. sob o n.º 24

## FUNERAIS — TRASLADASÕES

SEDE:  
43-A, R. de Sta. Maria, 43-B 1.ª SUCURSAL: 2.ª SUCURSAL:  
1-A, Rua da Beneficência, 3 MUTELA  
LISBOA COVA DA PIEDADE  
Telef. Principal 4 8258 — Telef. 4 8259 — Telef. Almada 132  
GARAGE E OFICINAS EM EDIFÍCIO PRÓPRIO:  
Rua Almirante Barroso, 11-A Telefone 4 8260

## OSMIA

A CANETA  
QUE SE IMPÕE  
EM PORTUGAL



À VENDA  
NAS CASAS DA  
ESPECIALIDADE

Distribuidores exclusivos:

**A. FRANCERI & C.ª**

Artigos de Papelaria, Papeis, Tipos, Tintas, Máquinas Tipográficas  
Artigos para escritório da marca **EL CASCO**  
JÓGOS, BRINQUEDOS E NOVIDADES

Rua Barros Queiroz, 47-2.<sup>o</sup>  
Telef. 20641 LISBOA Teleg. AFRANCER

**Higino Mendes Gascalho**

SERVIÇOS DE FRAGATAS,  
BATELÕES E REBOCADORES  
NO RIO TEJO

**RESIDÊNCIA:**

VIVENDA ERNESTINA  
Rua Tamagnini  
Telefone 37

**S. PEDRÓ DO ESTORIL**

**ESCRITÓRIO:**

Campo das Cebolas, 9-A  
Telefone 24439

L I S B O A

MOBÍLIAS MODERNAS  
MOBÍLIAS DE ESTILOS  
CARPETES NACIONAIS  
e todos os móveis e adornos  
que são necessários para  
tornar o lar interessante e  
cômodo encontra V. Ex.<sup>a</sup> na

**COMPANHIA  
A L C O B I A**

14, Rua Ivens, 14

(ESQUINA DA RUA CAPÉLO)

**PREÇOS MODERADOS**

**ATENÇÃO:** Esta casa não tem ligação  
com outras do mesmo género

**VINHO DO PÔRTO  
((GRAHAM))**

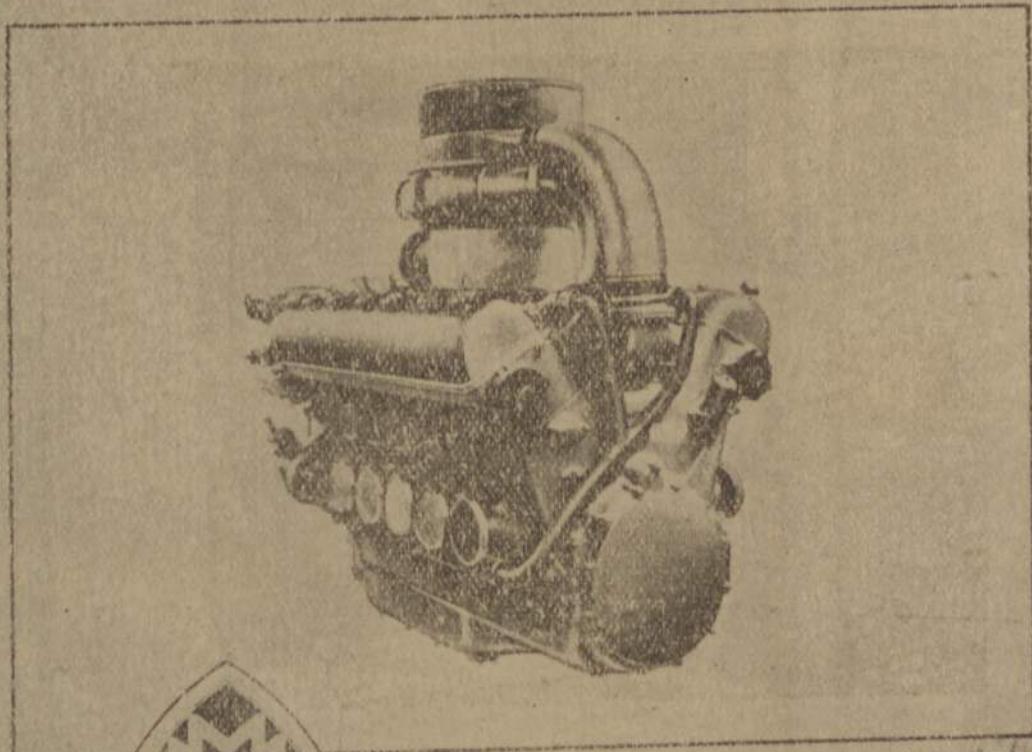
**Da Firma G.º & JOÃO GRAHAM & C.ª  
DE VILA NOVA DE GAIA**

Agentes em Portugal e Colónias

**Guilherme Graham Jr. & C.ª**

**Rua dos Fanqueiros, 7 — LISBOA**  
Telefones 20066/9

**Rua dos Clérigos, 6 — PORTO**  
Telefones 8801



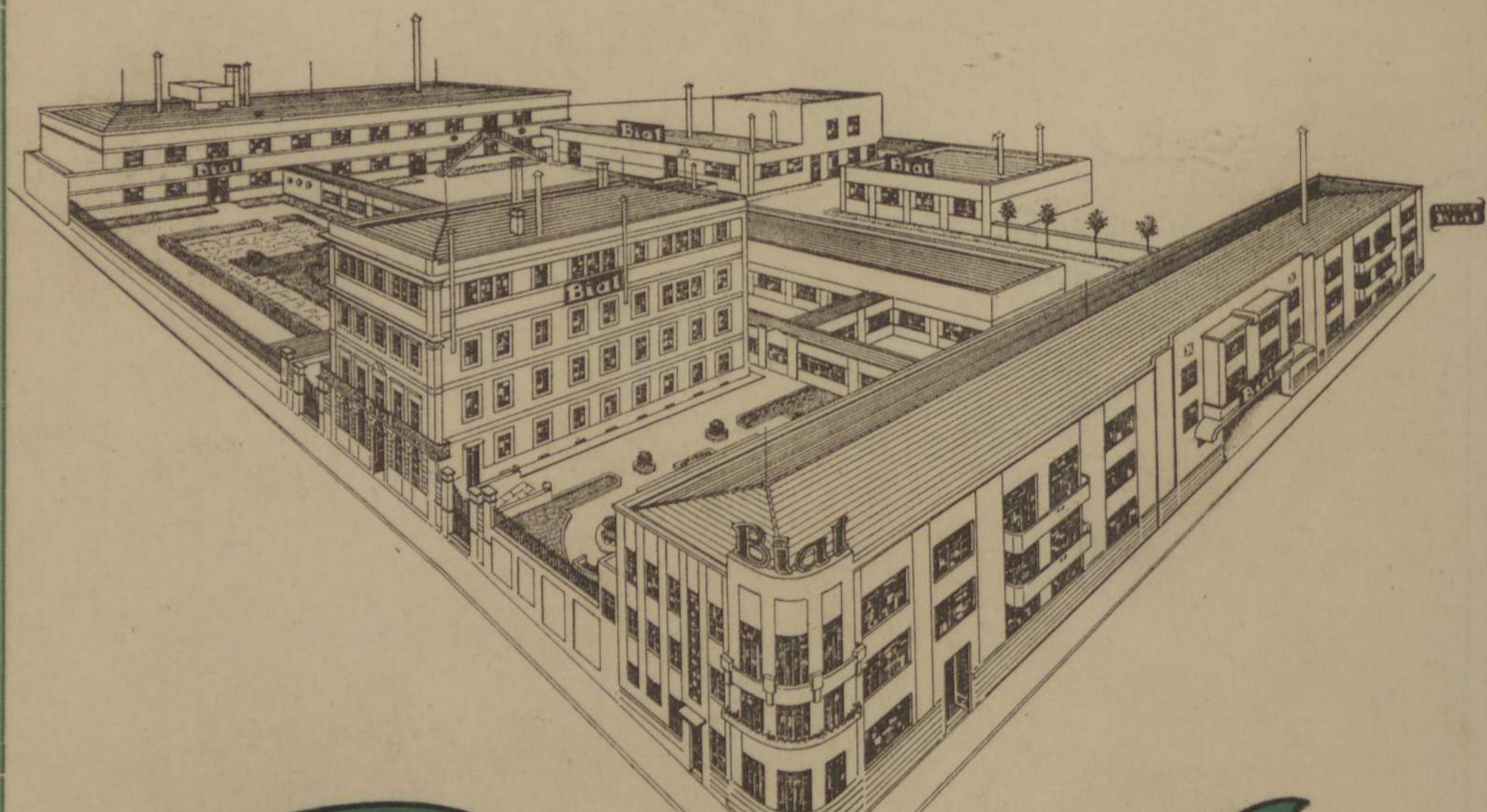
Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 6, 650 CV.  
n = 1400 r.p.m.



# **Maybach**

**ACCIONAMENTOS  
PARA AUTOMOTORAS**

**MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN**



**Bial**

**BENZO-DIACOL**