

19.º do 57.º ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1945

Número 1387

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 2 0158—LISBOA



PÓRTO—Vista parcial e Ponte de D. Luiz (Foto Alvão-Pôrto)





### Aço para 5 Grandes Pontes por Dia!

Cada dia que passa, a United States Steel — que é a maior produtora de aço do mundo — fabrica aço bastante para construir cinco grandes pontes. Os grandes recursos e aptidões desta vasta organização, estarão prontos a colaborar na edificação dum mundo novo e melhor. Os aços U. S. Steel, melhores e mais resistentes, que surgiram de pesquisas impostas pela guerra, ficarão disponíveis por intermédio da United States Steel Export Company, que há mais de 40 anos se encontra no mercado, satisfazendo por todo o mundo as necessidades dos consumidores de aço.

**UNITED STATES STEEL EXPORT CO.**  
30 CHURCH STREET, NOVA YORK 8, E. U. A.



Ao Serviço do Mundo

Representantes: SANTOS MENDONÇA, Ltd.

CASA CAPUCHO (só para tubos)  
LISBOA PORTO



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**

PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227



## COMPANHIA EUROPÉIA 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

End. Teleg. EUROPÉIA  
TELEFONE: 2 0911



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

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, 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: 23232-3-4. 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.

Quereis dinheiro?

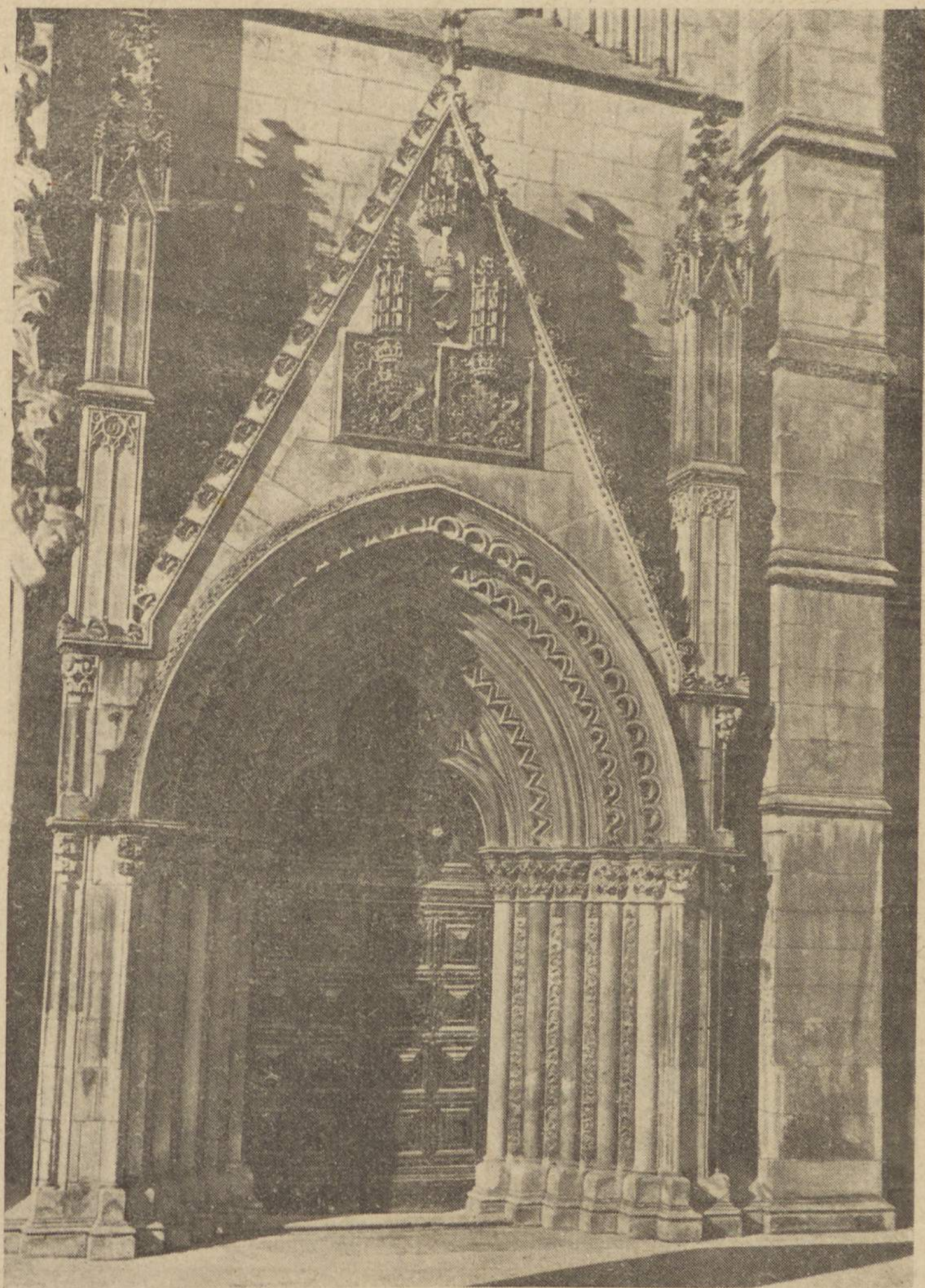
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!





MOSTEIRO DA BATALHA — Porta Lateral

(Cliché FERNANDO VICENTE)



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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, 54 — Telefone 893

# 1387

## 1—OUTUBRO—1945

## ANO LVII

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

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

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

REVISTA QUINZENAL



## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

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

### DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

### REDACÇÃO:

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 ESTEVES DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

### COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



## S U M Á R I O

A economia mundial no intervalo das duas guerras, pelo Eng.º <i>Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	515
Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos trans- portes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> . . . . .	518
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo <i>dr. Busquets de Aguiar</i>	521
Publicações recebidas . . . . .	524
A Bomba Atómica — Novo Tabu. . . . .	525
Dr. Carlos da Silva Carreiro . . . . .	526
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	526
Há 50 anos. . . . .	526
Os «Containers» considerados material ferroviário em Espanha .	527
Vida Ferroviária. . . . .	527
Espectáculos . . . . .	527
Linhas Estrangeiras . . . . .	528



# A economia mundial

## no intervalo das duas guerras

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

**C**RESCIAM e recresciam as facilidades de comunicação entre todos os povos da Terra, mercê dos progressos da ciência e da técnica. O pensamento era transmitido quasi instantaneamente de um a outro extremo do globo, e as pessoas e as coisas eram transportadas rápida, fácil e comodamente. A economia das nações, em consequência do estreitamento das relações entre os povos, tendia a tornar-se «internacional». Mas, ainda não tinha estado a guerra de 1914 quando começaram os porfiados esforços para tornar «nacionais» as economias que se obstinavam em tornar-se «internacionais». A tudo se recorreu para contrariar essa benéfica tendência, e para dificultar a circulação de riquezas entre as nações, já que não era possível, em tempo de paz, impedir a transmissão do pensamento, nem a deslocação de pessoas.

Barreiras alfandegárias de descomunal altura; odiosos «contingentes» de importação — infeliz invento dos gauleses que tanto havia de afligir os seus inventores — licenças de exportação; certificados de origem e de sanidade; diferencial de bandeira; formalidades consulares caras e complicadas foram os principais meios empregados para conseguir esse objectivo. Outros obstáculos de menor monta com aquêles formavam cortejo.

Legítimo é, sem dúvida, corrigir os excessos de concorrência e o *dumping*, prejudiciais à economia das nações. Mas é inadmissível dificultar, sistematicamente

e impensadamente, tôdas as «importações» só porque de «importações» se trata, prejudicando o bem-estar comum e as relações entre os povos.

Os produtores de todos os países têm sempre tendência para exigir a maior protecção possível contra a concorrência estrangeira, sem ter na devida conta, nem o bem-estar das populações, nem a perniciosa influência dos excessos de protecção sobre as relações económicas entre os povos. É aos governos que compete verificar até onde é possível ir nêsse caminho. Infelizmente aquêles nem sempre têm força para resistir a semelhantes solicitações, quando elas provêm de poderosas organizações políticas ou económicas.

O grande presidente Roosevelt — honra lhe seja — nunca agravou o protecționismo no seu país, antes procurou sempre mitigar as medidas tendentes ao obstrucionismo nas trocas. Todavia, alguns dos seus predecessores lançaram-se inconsideradamente nêsse perigoso caminho, e não pouco contribuíram para enfraquecer a economia do globo.

Portugal nunca aderiu a tais excessos, e não tem senão que louvar-se por assim ter procedido.

Países grandes, médios, pequenos, e até minúsculos, todos julgaram conveniente encerrar a sua economia no âmbito das suas fronteiras.

As funestas consequências de tais medidas, as quais aumentam o custo de produtos, uns indispensáveis à vida, outros sus-



ceptíveis de a tornar mais agradável ou, em certos casos, mais suportável apenas, recaem principalmente sobre as classes menos favorecidas da sorte, o que as torna mais antipáticas ainda.

O abuso dessas providências, e as dificuldades por êle trazidas à economia dos povos, tiveram grave repercussão nas relações entre os países. A imoral «manipulação» de moedas, a desconfiança entre os povos e a decorrente fuga do ouro para as caixas do afortunado Tio Sam, e o estabelecimento da troca de mercadorias por mercadorias — sistema comercial dos selvagens, para quem a moeda é desconhecida — não tiveram outra causa.

Em resultado de tantos desacertos chegou-se a um lamentável retrocesso no comércio internacional. De acordo com as estatísticas de maior confiança, em um quarto de século, de 1913 a 1938, a produção mundial aumentou 45 % e o comércio internacional cresceu apenas 15 %. O aumento de 45 % na produção, incluindo o período de grande destruição de riquezas de 1914 a 1918, nada tem de extraordinário. Mas o crescimento de 15 % no comércio internacional em um quarto de século, e precisamente quando, em virtude das delapidações da guerra, tão necessárias eram as trocas de riquezas entre os povos, é irrisório.

Era já a guerra económica entre os povos, em surdina, precursora da guerra de extermínio, a qual completa inexoravelmente a ruína económica iniciada por aquela.

A considerável diferença entre aqueles dois crescimentos teve desastrosa influência sobre a economia do globo. A paralisação das trocas de riquezas consigo trouxe uma grande baixa no consumo mundial — como era de prever, se serenamente pudessem prever os que dêle foram a principal causa.

A essa circunstância se não atendeu, e inventou-se a palavra «sobreprodução» para explicar, ou antes, mascarar as perniciosas consequências dos erros económicos praticados por nacionalistas de pode-

rosa imaginação e mingüado altruísmo. Não se curou de investigar se, com bem diverso sistema de distribuir a produção e com maiores facilidades no trânsito de mercadorias, o consumo mundial teria aumentado em muito maiores proporções e se, em tais circunstâncias, a pretensa «sobreprodução» seria apenas a «produção normal».

Os desumanos regimes económicos, de jeito em alguns países de abomináveis tendências dominadoras, estabelecidos para os povos estarem sempre aptos para se defenderem de possíveis ataques, ou para bem se prepararem para a ofensiva — como se aos tempos dos hunos e vândalos houvessemos regressado — tiveram como doloroso resultado, já alguns anos antes da última guerra, compêlir cerca de 200 milhões de seres humanos a abaixar o seu consumo a um nível inferior ao normal.

Atendendo a tôdas estas circunstâncias poderia dizer-se que havia «sobreprodução»? Não. Havia, sim, uma considerável depressão no consumo, imposta pelo capricho, ambição, ou mania de determinados dirigentes dos povos e pelos exagêros, conscientes ou inconscientes, dos proteccionistas.

Há cerca de dez anos assim se exprimia o economista inglês, sir Arthur Salter: *não deveria haver sobreprodução enquanto o último hotentote não vivesse como um milionário americano*. Pitoresca maneira de indicar que o consumo e o bem-estar da humanidade são susceptíveis de crescer em larguíssimas proporções — circunstância esta com a qual os dirigentes dos povos, em regra, pareciam bem pouco se preocupar.

O problema de distribuir a produção com equidade apresenta na prática enormes dificuldades, é certo. Mas à memória nos acode a venturada situação dos três países nórdicos, a Suécia, a Noruega e a Dinamarca, antes da guerra. Eram estas as três nações mais adiantadas no árduo problema de bem distribuir a produção — nobre objectivo da ciência económica, nescientemente e tendenciosamente ridicula-



rizado em certas facções da política internacional, nas quais as ideias sobre economia oscilavam ao sabor dos acontecimentos políticos com desconcertante rapidez. Essas teorias chegavam sempre até nós através de longas e abstrusas exposições sem definida finalidade. Eram produto, não dos estudos e locubrações de verdadeiros economistas, que os havia nesses países, mas da necessidade de justificar as aventurosas providências dos dirigentes dessas nações de desmedida ambição. Breve lhes veio o desengano e o castigo.

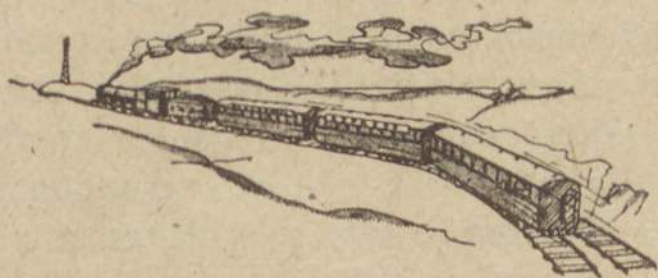
Nos três países da Escandinávia à regra egoísta e injusta «a cada um segundo o seu poder de compra» — o qual muitas vezes nada depende da capacidade do indivíduo nem das suas boas disposições para o trabalho, mas é o resultado de circunstâncias independentes da sua vontade — se substitua já, na medida do possível em face de transição, estouta, mais justa e mais humana, «a cada um segundo as suas necessidades».

O nível *médio* de vida dos 12 milhões de habitantes desses três países era o mais elevado em todo o mundo. Se esse fôsse o nível de vida dos 200 milhões de habitantes das nações às quais nos referimos, a «sobre-produção» teria diminuído em notáveis produções.

E, todavia, para se chegar a tão brilhante resultado, não foi necessário, nem banir o ouro como instrumento de troca, como se preconizava nas «novas ordens mundiais» — que haviam de trazer a felicidade aos povos a elas submetidos, e da qual algumas nações sentiram os «agradáveis efeitos» — nem modificar os sistemas de governo em uso nos países civilizados, nem atentar contra a segurança individual, nem diminuir a liberdade dos habitantes desses afortunados países. Bastavam apenas a «organização» e o «altruismo» — o altruismo que há alguns lustres desertou das relações entre os povos.

Julgamos impossível refazer a abalada economia do mundo sem desenvolver o comércio internacional em proporções muito maiores do que nos três decênios anteriores a 1939.

E esse ressurgimento da economia, por meio de um acréscimo das trocas de riquezas entre os povos, em nada influirá na ideia de «nação», tal como ela deve ser concebida na época das grandes facilidades de comunicação em terra, no mar e ar, e como, de facto, a conheceram os alemães nas nações por eles submetidos *manu militari*.





# Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

III

O transporte de passageiros, gado e mercadorias efectuado pelo caminho de ferro, desde a sua fundação até aí por volta de 1925, tem sido feito em regime de monopólio.

É êste o termo que se aplica.

Na nossa opinião, porém, esta designação não corresponde bem à verdade.

Monopólio quer dizer: privilégio concedido, exclusivamente, a um indivíduo, Companhia ou Governo, para a venda de qualquer produto; açambarcamento de mercadorias para serem vendidas por alto preço. (Ver *Dicionário* de Francisco Torrinha).

Verifica-se, assim, que erradamente se tem classificado de monopólio a exploração dos transportes ferroviários. O verdadeiro nome a aplicar seria: TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, EM REGIME DE ESPOLIAÇÃO DOS CAPITAIS OBRIGACIONISTAS E ACCIONISTAS DAS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO.

Esta designação, sim, é que ficaria bem e estaria certa.

Se as empresas de caminho de ferro efectuassem os seus transportes, principalmente de mercadorias e gado, pelo preço que entendessem conveniente, como fazem os proprietários das viaturas automóveis, então, sim, havia razão em se classificarem os referidos transportes em regime especial de monopólio, para benefício dos capitais obrigacionistas e accionistas das Companhias de Caminhos de Ferro, e não para a sua espoliação.

Obrigá-los, porém, a transportar as mercadorias por preço irrisório, e por cerca da terça parte do irrisório preço da tarifa geral, as chamadas mercadorias pobres, a título de protecção ao consumidor, à agricultura, ao comércio e à indústria, pode-se classificar êste sistema em regime de MONOPÓLIO A FAVOR DO CAMINHO DE FERRO? ou não assentará me-

lhor a designação de «ESPOLIAÇÃO DOS CAPITAIS OBRIGACIONISTAS E ACCIONISTAS DAS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO»?

Já assim se não procede com o transporte de mercadorias em viaturas automóveis, às quais se concede a liberdade na escolha da mercadoria a transportar e a levarem pelo seu transporte preços de pasmar, inclusivamente as designadas por mercadorias pobres.

E só assim se explicam as grandes fortunas que tem feito com o transporte de mercadorias, em pouco tempo, algumas bem conhecidas.

A agitação que se tem feito à roda da Coordenação dos Transportes, parece ter por fim único conseguir que se mantenha a mesma liberdade que actualmente usufruem as viaturas automóveis, continuando-se, porém, com a mesma MORDAÇA NOS CAMINHOS DE FERRO.

Não é de agora a agitação que se fez sentir ultimamente. É a continuação da que se iniciou em 1933, a título de «SALVE-SE A CAMIONAGEM», pouco tempo depois da publicação do Decreto n.º 22.716, de 22 de Junho de 1933, que regulamentou o imposto da camionagem, o que obrigou o autor destas linhas, em nome de um grupo de accionistas e obrigacionistas das Companhias dos Caminhos de Ferro, a dirigir-se em carta ao seu querido amigo, o falecido sr. Conselheiro Fernando de Sousa, para esclarecer a questão, e com tal clareza foi esclarecida, que a agitação terminou por completo, com a publicação da referida carta no jornal «A Voz» do dia 12 de Outubro do referido ano.

Nessa altura, a campanha que se fez, foi para se conseguir a redução dos impostos que no referido decreto se exigem, pedindo-se, aflitivamente, que se SALVASSE A CAMIONAGEM!!!

Bastou a publicação da indicada carta, na qual se comparavam os encargos que o caminho de ferro suporta com os que são exigidos à camionagem, para a agitação terminar rapidamente.



Os impostos à camionagem não foram reduzidos, tendo tudo continuado como estava, e a prática demonstrou que os referidos impostos eram e são mínimos, comparados com os que se aplicam ao caminho de ferro. O mesmo há de suceder, por certo, com a aplicação da Lei de Coordenação dos Transportes, ultimamente aprovada, da qual há de resultar, temos a certeza absoluta disso, os mais benéficos resultados para o País e um vasto campo de acção para a camionagem, de resultados seguros.

Na agitada campanha que se fez contra o caminho de ferro e a favor da camionagem, e certamente visando também uma maior importação de viaturas automóveis, quere-se demonstrar que a concentração que se projecta corresponde a um benefício concedido a uma organização que se mostra carecida de meios para garantir, eficazmente, os transportes ferroviários do País.

Não é verdade.

A insinuação tem por fim desnortear a opinião pública com a ocultação da verdade.

Porque é que o caminho de ferro se mostra carecido de meios para bem poder desempenhar a sua missão e a camionagem os tem de sobra?

A única razão é que os encargos que incidem sobre o caminho de ferro são, pelo menos, seis vezes superiores aos da camionagem, com a circunstância ainda de, a esta, ter sido permitido aumentar os preços dos transportes de passageiros, entre 20 e 30 por cento, e a levar o preço que entender pelo transporte de mercadorias, além de ainda poder escolher as que mais lhe convém transportar, enquanto que o preço da tarifa geral dos transportes de passageiros, gado e mercadorias, no caminho de ferro, é o mesmo que vigorava antes desta última guerra.

É já do domínio público que, em 1944, a C. P. transportou 4.071.527 toneladas de mercadorias e 25.685.489 passageiros.

O rendimento destes transportes, no referido ano, foi o seguinte:

De passageiros . . . . .	165.040.412\$77
De mercadorias . . . . .	297.417.758\$21

Se se tivesse autorizado um aumento de 30 por cento, nos preços dos transportes de mercadorias, e de 20 por cento, nos dos passageiros, teríamos aqui, só para o ano de 1944, uma receita pelo menos de mais uns 122 mil contos, que bem necessários se tornavam para uma eficiente exploração. Se assim se tivesse procedido, no ano passado e nos anos anteriores, não haveria ocasião de se dizer que o caminho de ferro é uma organização que se mostrou carecida de meios para garantir eficazmente os transportes ferroviários do País e já se teria podido melhorar, também, como é desejo de todas as empresas ferroviárias, as condições de vida daqueles que servem as empresas, pois não nos devemos esquecer que os empregados fer-

roviários têm sob a sua responsabilidade, de dia e de noite, ao frio, ao sol, à chuva e ao vento, a segurança de todos os passageiros que o caminho de ferro transporta, e, ao mesmo tempo, um serviço aturado, espinhoso e arriscado, ao longo de toda a linha e nas estações. É por isso que muitos destes valorosos servidores do público têm sido vítimas, no desempenho dos seus árduos serviços.

E não se diga que este aumento causava qualquer perturbação à economia do País.

¿Pois se esta perturbação se não receia nem se verifica pelo facto da camionagem levar pelo transporte das mercadorias aumentos, que tem chegado a atingir 10 vezes o preço que levavam antes da guerra, havia de se fazer sentir, aplicando-se no caminho de ferro um pequeno aumento de 20 e 30 %, tanto mais sabendo-se que passageiros e mercadorias para transportar não faltam?

Qualquer indústria, seja de que natureza for, para que possa viver, ainda que modestamente, tem de incluir, nos preços de venda dos artigos que produzir, todas as despesas de exploração, contribuições, etc. etc., além da verba necessária para amortização e renovação de toda a aparelhagem das fábricas e a devida remuneração ao capital.

Quem assim não fizer, caminha inevitavelmente para a falência.

O que evidentemente se não devia nem deve fazer em face do mais elementar princípio de justiça e de direito, é obrigar as empresas de caminhos de ferro a transportarem passageiros e mercadorias por tarifas que não sejam suficientes para fazer face a todas as despesas de exploração, incluindo nestas a devida remuneração ao capital e a necessária melhoria a todo o pessoal que, dignamente e com uma disciplina merecedora dos maiores louvores, se tem sabido manter na situação difícil em que nos temos encontrado, reflexo aliás do que se passa em quasi todo o Mundo.

O caminho de ferro não pretende sacrificar a camionagem — antes, pelo contrário, deseja manter com ela a mais estreita colaboração.

É o que o Governo pretende, também, com a Lei recentemente aprovada, e da qual hão-de resultar, por certo, os mais benéficos resultados para o público, para o caminho de ferro e para a camionagem, como se demonstrará.

E já que nos referimos a impostos relativos à camionagem, não queremos deixar de nos referir, também neste momento, a uma passagem do discurso do ilustre deputado sr. dr. Querubim Guimarães, proferido na Sessão da Assembléia Nacional do dia 16 de Junho último.

Disse o orador que o automobilismo, segundo uma nota publicada pela A. C. P., pagou ao Estado, em 1938, nada menos de 178.214.469\$00, em taxas, impostos e contribuições, discriminada da seguinte forma:



Taxas cobradas pela Direcção dos Serviços de Viação . . . . .	3.941.408\$00
Receita nos termos do Código da Estrada. . . . .	2.471.809\$00
Imposto de Camionagem. . . . .	4.209.819\$00
Contribuição Industrial sobre os proprietários de automóveis. . . . .	7.566.433\$00
Direitos de Gazolina (73.747 toneladas, deduzidos de 3% conforme o Decreto n.º 17.813). . . . .	143.069.000\$00
Câmaras de ar e protectores (1.130.454 kgs.) . . . . .	16.956.000\$00
Total . . . . .	178.214.469\$00

Disse mais o ilustre deputado, que, além desta importância, os direitos pagos sobre os carros de carga e passageiros, leves e pesados, carroçados e não carroçados, motocicletas, peças separadas de veículos, etc., atingiram, no mesmo ano, 30.406 contos.

Verifica-se, assim, que a maior importância, 143.069.000\$00, diz respeito a direitos de gazolina.

Estes números lançados assim pelo A. C. P., no que diz respeito à camionagem, desnorteiam a opinião pública, por não corresponderem à verdade.

O público fica convencido (e parece ser isto o que se pretende conseguir) que foi a camionagem que suportou todos estes impostos.

Ora, isto não é verdade.

Os direitos de gazolina, de câmaras de ar e protectores, foram suportados pela camionagem concorrente ao caminho de ferro e bem assim por todos os automóveis particulares e de praça em serviço dentro das cidades de Lisboa e Porto, das restantes terras do País e ainda por toda a camionagem afluente ao caminho de ferro, independente e interdependente.

O caminho de ferro só faz questão da camionagem concorrente, e dos encargos, impostos e deveres não serem iguais ou semelhantes aos dois meios de transporte.

Quanto teria pago, portanto, a camionagem concorrente, à sua parte de imposto de gasolina, câmaras

de ar e protectores, taxas cobradas pela D. G. S. V. e Receita, nos termos do Código da Estrada?

Isto é que era conveniente dizer-se, mas não se diz, para lançar a confusão no público.

Estamos convencidos que não pagou 15% da receita total.

O que se sabe é que pagou de imposto de camionagem apenas 4.209.819\$00.

Posta em execução a Lei de Coordenação dos Transportes Terrestres, haverá alguém que se convença que a receita total dos impostos produzidos pelo automobilistas diminuirá na sua importância total?

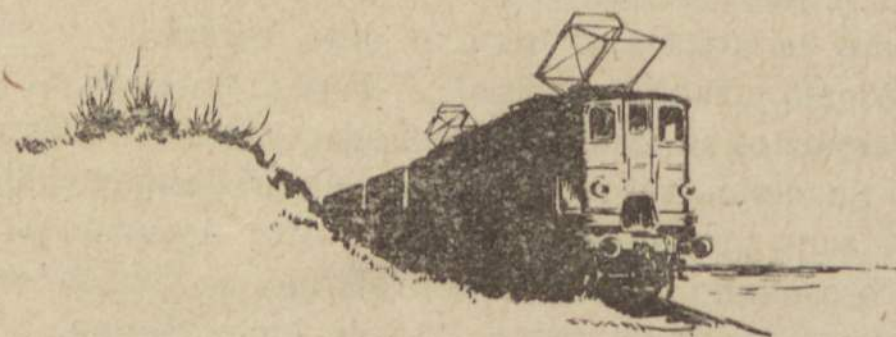
Se há, esse alguém engana-se redondamente. Em nossa opinião, a receita, em vez de diminuir, aumentará, em virtude das muitas carreiras que se hão-de criar, não só para ligar os povos às sedes dos Concelhos, Comarcas e Capitais de Distrito, mas ainda às numerosas estações de caminhos de ferro existentes no País, ligações estas que praticamente quasi não existem, o que muito prejuizo têm causado às povoações rurais.

E a criação destas carreiras é absolutamente indispensável, para o necessário progresso económico do País e comodidade dos seus habitantes. Foi por isso que o Governo resolveu apresentar a Proposta de Coordenação dos Transportes, que é hoje Lei do País.

Sem esta Lei, os povos rurais continuariam sem as comunicações necessárias, visto que às empresas de camionagem interessa-lhe muito mais o transporte de passageiros para os grandes centros, do que transportá-los para as sedes dos Concelhos, Comarcas, Capitais de Distrito e estações de caminhos de ferro, apesar de serem lucrativos, atendendo a que as carreiras concorrentes ao caminho de ferro são as de muito maior rendimento.

Isto, porém, é que não podia continuar assim.

O caminho de ferro não explora só a linha de Norte e Leste, que é de bom rendimento. Explora muitas outras de rendimento deficitário.





# Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUIAR

## IV

O imoralíssimo escritor que foi Abel Botelho, deixou num romance de franca sátira política, «Próspero Fortuna» <sup>(1)</sup>, uma interessante narrativa da inauguração do caminho de ferro do Douro, em que é constante a má fé, mas de acentuado valor literário pelo poder de observação.

«Veio então a inauguração solene da linha férrea do Douro, que deitava agora, finalmente, de Caíde té à Régua. Era o complemento dêsse irrisório gesto de assistência do Estado, que tardia-mente vinha acudir com os benefícios da viação acelerada a uma região debatendo-se na miséria. Seria, não obstante, uma selenidade rodeada dos mais louços primores da pompa oficial, manobrada habilmente pelo videirismo político e de há muito pelos governamentais ruidosamente anunciada. Vinham de Lisboa à Régua, expressamente, os ministros das Obras Públicas e da Justiça. E ainda aconteceu, para maior lustre e realce da festa, que pudesse acompanhá-los também o ministro da Guerra, um trémulo e doce velhinho que, de passagem, ia fazer a Vidago o seu tratamento de águas. Haveria assim, na estação, reunidos naquêlê rico dia, os mais grados representantes do funcionalismo dos concelhos de Mesão Frio, Vila Real e Lamego, tôda a officialidade e guarda de honra do 9 de infantaria, mais duas bandas regimentais e cinco filarmónicas. A estação embandeirada, e à ilharga um grande palanque, de toldo de paninho azul e branco, para as senhoras. À noite, arraial, foguetório, iluminações e recepção nos Paços do Concelho.

Com tão aperientes motivos de atração, para admirar não é que, basto tempo antes dêsse grande dia, já uma ansiada azáfama, uma grossa vibração de jucundo e domingueiro interêsse, comocionasse o pacatismo secular de todo o Baixo e Alto Douro. Por tôda a parte, nessa região alterosa e bravia, das mais soberbonas casas morganáticas té às ínfimas cardenhas, se concertavam carrejolas, se disputavam azémolas, se espanavam bureis, se arejavam sedas. Ferviam instantes para o Pôrto as encomendas. Tosquiavam a barba os lavradores e as fidalgas punham à moda os requifes das ve-

lhas saias sepultadas nas arcas de pau-santo. E no dia da inauguração, desde muito cêdo, começou e seguiu engrossando, engrossando té tornar-se compacta, avassaladora, imensa, a mais heterogênea e pitoresca multidão, ávida e irrequieta, bruta e insolente, alastrando pelos pontos defesos, extravasando do amplo recinto da estação, rompendo a custo pelas balsas, em cachos pendurada pelas encostas, trepada aos muros, cobrindo os telhados, colada aos penedos, coroando os montes, marginando o rio.

Sentiu-se Próspero também mordido por um instintivo rebate de curiosidade em assistir à festa. Contagiada do mesmo desejo ardente, a mulher estimulou-o. Por isso os dois de boa mente concertaram incorporar-se na onda e descer à Régua naquêlê dia. Mas Próspero foi calmo e indiferente como mero espectador, de preferência pensando em ir colher em flagrante impressões de pessoas e lições de coisas a que êle contava manter-se ativamente alheio. Apenas solicitou e conseguiu obter, — ainda no seu íntimo propósito de fria análise, — um convite para o almôço que era oferecido aos ministros e mais elementos oficiais num corredor para o efeito adrede aparelhado, no mesmo edifício da estação.

Chegando, curou logo, avançando a poder de pulso, de instalar vantajosamente no palanque, a mulher. E, depois, aí estava êle a postos sob o tejadilho da gare, numa prensa humana sufocante, quando o silvo triunfal da locomotiva se ouviu, e logo a desenhar-se e a crescer o ofegante monstro de aço, cintilando ao sol, o escudo nacional montado entre os dois lanternins da testa e garridamente festoado de bandeiras e flores, empenachado de fumo branco. Na primeira fila dos manifestantes, Próspero aplaudiu, aclamou, roncou e ovacionou com alma, numa sincera vibração da sua mocidade ardente. Do palanque das senhoras vinha uma palpação clara, como de asas, no carinhoso acenar dos lenços brancos. Trocaram-se breves na estação as contumélias oficiais. E de seguida para o almoço. Mas calmo e indiferente se

(1) Abel Acácio de Almeida Botelho «Próspero Fortuna», Pôrto 1910, págs. 27 a 29.



sentou Próspero à mesa, alheio e sobranceiro a todo aquêlê aparato, que nem lhe estimulava ainda a ambição nem tinha nada com a sua vida. Na sua qualidade de lídimo e rijo transmontano, para êle naquêlê apertado momento a sensação dominante era a fome. No primeiro quarto de hora tratou pois àvidamente de lisonjear o estomago, enquanto o seu olho curioso e matreiro ia de pausa passando em revista a salpicada mescla dos convivas; não só os ministros e sua comitiva, — que tudo lhe aparecia deploravelmente charro e banal, — mas a restante e bárbara mancha da assistência. E, nêstes, que de flagrantes motivos a riso, que caricaturas ingênuas, que de cómicas antíteses, de inconscientes e grotescas figuras! Quer no elemento civil, com a linha sertaneja dalgumas jaquetas de burel, com a etiqueta sedida das suas casacas antediluvianas, das suas românticas levitas; quer na indigência decorativa das fardas dos militares, desde o grande uniforme pelintra dos da guarda de honra, té ao raglan inofensivo e sebento dos oficiais reformados.

Quando o loiro champagne espumou nas taças, ergueu-se primeiro o governador civil, que, num peganho de embaraço, em enfáticas perífrases, em conceitos mascarados num corte pretencioso, arcaico e numa adjectivação empolada, agradeceu aos ministros a sua comparência, terminando por entusiásticas referências às maravilhosas virtudes do vinho do Pôrto, monopólio natural daquela região tão privilegiada por Deus como engeitada da sorte, e fechando com uma desvergonhada girândola final, de impudente apologia ao govêrno. Acudiu à deixa o ministro das Obras Públicas, agradecendo. Foi escutado religiosamente, na mais silenciosa atenção, uma atenção quási humilde, como se as suas palavras pesassem, todos de nuca dobrada e a mandíbula suspensa.

Num estilo trabalhado e artificial, em demasia, tem escrito o senhor dr. Antero de Figueiredo diversas obras, que, modernamente, se notabilizam pelos primores dum raro cunho espiritual dominado por uma fé ardente. Ocupou-se o notável escritor de caminhos de ferro nos livros «Jornadas em Portugal, Espanha, e Toledo», tratando de viagens efectuadas.

Nas «Jornadas em Portugal» <sup>(1)</sup> existe apenas umas referências à linha do Vale do Tua, quando o senhor dr. Antero de Figueiredo foi de longada até à curiosa e pitoresca região de Miranda do Douro.

«Subindo o Tua, entra-se em Trás-os-Montes. O combóio, aberto na rocha viva da montanha a pique, serpeja, cá no alto, acompanhando as curvas duras no fundo do contorcido rio de um vale estrangulado, feito de altas serras de penedos a despenharem-se — águas sombrias em terrenos de erupção de um ciclo de cataclismos».

Melhor ainda no livro «Espanha» <sup>(2)</sup> surgem pinceladas curiosas acêrca duma viagem realizada pelas Astúrias e Províncias Vascongadas. A estação ferroviária de Leão é tratada desta forma tão perfeita:

«Na estação do caminho de ferro, tipos populares — caras rapadas, olhos negros, sobranceiras unidas, nariz a pingar no traço grosso da boca só lábio inferior, boinas azuis e negras, mãos nos bolsos das anchas calças de terciopelo melado e enormes cachenês-chaes agasalhando o pescoço e os ombros — batem, para se desentorpecer, com as sapatorras no asfalto espelhado pelo relento da noite. Seus hálitos, vindo de bocas aguardentadas, parecem, na manhã fria, fumaças de cachimbo. Nas moçoilas, lenços em coifa à volta da cabeça, seus olhos pretos têm, numas, a expressão cálida e terna das virgens de Murilho; noutras, aquêlê arrebite de sensualidade rebentina que há nas pupilas impulsivas de certas mulheres de Goia.

Grandes malas sôbre o balcão de despacho; bichas de gente diante dos postiguinhos das bilheteiras; movimentos lentos de velhos carregadores dobrados e tressuados sob pesadas bagagens; e pressas de corretores airoso, bonés para a nuca, indo e vindo, ligeiros, expeditos, com as mãos cheias de guias e bilhetes de viagem, mãos que, daí a pouco, se abrirão em concha — para a gorgeta.

Manchas sombrias de mulheres do povo acocoraram-se no chão, aos cantos, com as suas trouxas, sacos e saquitéis. As mãis achegam a si os filhos pequeninos, embrulhando-os, cerrando-os nos seus próprios chaes, a formar, elas e êles, um só ser físico e moral; e, quando as criancinhas choram, calam-nas com beijos grossos na boca em botão:

— «Niño de mi alma, que tienes, que tanto lloras?»

Muitas e variadas gentes. Por entre o povo, há frades barbadinhos, parados, nos seus hábitos de burel de largas romeiras e fundos capuzes; mexidas senhoritas com mantilhas pela cabeça, mãos em mitenes de sêda, seguram leques e malitas; curas batinados, com cocos negros de largas abas reviradas; muitas jaquetas de bombazina; muitas boinas escuras; e, estacada, as fortes mãos postas nos canos das espingardas de correame amarelo, as coronhas no chão, na cabeça bicornes napoleónicos de oleado negro, até o nariz as golas vermelhas, de palmo, dos seus capotões azuis de muito pano, caídos direitos — a clássica pareja de aspecto grave, a temida Guarda-Civil espanhola.

A sineta badala; a locomotiva silva; e o com-

(1) Senhor dr. Antero de Figueiro, «Jornadas em Portugal», 3.<sup>a</sup> ediç. Lisboa 1920, pág. 129.

(2) Senhor dr. Antero de Figueiredo, «Espanha», 4.<sup>a</sup> ediç. Lisboa 1944, págs. 182 a 185.



bóio, fragorando nas ferragens, roda vagorosamente atrás da máquina a romper e a resfolegar entre nuvens brancas de vapor extravassado».

Seguindo para as Astúrias, o escritor observou a região e os efeitos produzidos pela viação ferroviária:

«A ver <sup>(1)</sup> passar o combóio, parados, tipos de boina e caras velasquianas de fortes coloridos, blusões escuros, os pés emborcados nos enormes «madrenhos» postos em três tachões, como os tripés de ferro dos potes lareiros.

A máquina silva.

Túneis.

Avançamos para uma região de minas: nos desvios da linha, há longos combóios carregados de minério. Estes montes belos e ricos desentramham-se em cinábrio, ferro, carvão.

De uma aldeia de telhados úmidos e espelhados da neblina sobem esgarçadas brumas que o sol vai dissipando. O combóio acorda os lugarejos».

A travessia ferroviária por meio da cordilheira Cantábrica foi descrita desta forma tão perfeita:

«Há muito <sup>(2)</sup> que vimos subindo sempre, sempre. Chegamos a Busgondo. É o ponto mais alto: 1.234 metros sobre o Mediterrâneo, di-lo, em letras relevadas, uma placa de ferro na fachada da estação. Daqui por diante, desce-se sempre até Oviedo, até Gigon — até o mar. Mas a grande «bajada» começa mais adiante, em Puerto-Pajares.

Pelos altos, o combóio, agora com duas possantes máquinas (uma adiante que o arrasta, outra atrás que o trava) corta faiedos, coleia montanhas, perfura serras, beirando barrocais tremendos, transpondo abismos, indo longe, em declives suaves, curveteando, procurar pontos de desníveis que, ao vir para cá, tornaram branda a galgada desde o vale fundeiro, verdinho e dilatado, que desta vertiginosa altura (uns oitocentos metros), se vê lá em baixo, e nêle, às laçadas, minúsculas, as linhas paralelas da via férrea que temos de percorrer. Transpomos agora um mundo verde-negro de montes abruptos de erupção violenta, mas de cerros e pendores docemente cobertos de bosques espessos de faias, de carvalhos, de castanhos, manchados, acolá e além, pela larga folhagem dos plátanos de verdura pacífica. As pastagens, que começam nos morros, descem até o veludilho esverdido do fundo dos vales extensos e ubérrimos. É um verde rasteirinho que escorrega dos cômoros, verde que se derrete e derrama pelas encostas, convertendo as lombas em tenras almuínhas.

O combóio humanou uns com outros estes visos solitários que viviam a vida antiga do insulamento; e relacionou estes lameiros, antes seres de bucolismo e pastorais, que se desconheciam. Mimou-os. Pô-los em entendimentos amáveis.

Lá se some êle debaixo dos montes. Minutos de treva! Surge. Mas logo, sem dar fôlego à sua la-

buta, outra vez penetra no seio das serras; — e assim de contínuo nesta enfiada de tuneis, uns a seguir aos outros, cujas bôcas negras ficam bolsando espessas fumaradas acolá e além, como se no interior destas montanhas se estivessem a fazer toneladas de carvão; e o fumo se extravasasse pelas fendas da terra e golfasse pelas entradas dos fornos. Mas já a fumaça sobe, se esfiapa e dissipa no ar translúcido, absorvida na pureza do céu azul de que ela logo se enamorara, uma vez livre no espaço».

Termina esta narração tão perfeita com estas palavras: «E o combóio continua a rodar diligente para chegar lá baixo ao vale onde seus trabalhos serranos colherão descanso, ferindo na planura».

Para se ir a Covadonga, é necessário em Ariondas abandonar a linha férrea de Oviedo a Santander, tomando um combóio de via estreita.

«O combóiozinho <sup>(3)</sup> vai indo aos poucos, a parar aqui e ali, servindo antigas aldeias e modernas estâncias de verão, com casas construídas ao geito do antigo gosto local: — seus balcões envidraçados, suas entradas sob alpendres».

Noutra viagem por Guipúscoa, indica-se um percurso por via estreita.

«Este combóio <sup>(4)</sup> de via reduzida, que me leva, com as suas muitas rodas pequeninas de centopeia, sua locomotiva de focinho agudo, seu longo e articulado corpo de cobra, é o mais próprio para trepar a colinas, colear montanhas e varar serras de lado a lado. Um furão monstro!»

No livro «Toledo» descreveu o senhor dr. Antero de Figueiredo uma visita a essa cidade, preferindo antes ao caminho de ferro, a diligência. vindo-lhe à memória os antigos viajantes que percorreram Espanha por esta forma como Théophile Gautier e por isso censura os combóios:

«O Expresso <sup>(5)</sup> com o seu vagão internacional, roda, roda, veloz! Que trivialidade, um combóio moderno!»

A estação de Toledo está construída em estilo árabe, como a estação do Rossio em estilo manuelino, e a de Bruges em estilo flamengo.

O combóio estacou. Desço na plataforma quasi vazia. A moderna estação de caminho de ferro em estilo mudejar — torre, mesquita, paredes de tejo-los, arcos em ferradura, tectos artezoados, estuques policrómicos, ferragens negras de ferros torcidos, silhares de azulejos hispano-árabes com re-

(1) Senhor dr. Antero de Figueiredo, obr. cit., págs. 191 a 192.

(2) Senhor dr. Antero de Figueiredo, obr. cit., págs. 192 a 194.

(3) Senhor dr. Antero de Figueiredo, obr. cit., pág. 222.

(4) Senhor dr. Antero de Figueiredo, obr. cit., pág. 279.

(5) Senhor dr. Antero de Figueiredo, «Toledo», Lisboa, 1932, pág. 18.



## Publicações recebidas

**Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses**  
— pelo General João de Almeida.

O prestigioso oficial do nosso Exército, sr. general João de Almeida, a quem a literatura militar deve alguns trabalhos de alta importância, como, por exemplo, «Alguns aspectos da Defesa Nacional», empreendeu a publicação, em fascículos, de uma obra, por todos os títulos notável, intitulada «Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses». Sairam já dois fascículos, ambos profusamente ilustrados com gravuras. A «Portugalense Editora» encarregou-se da sua distribuição pelo país.

Trata-se de uma obra séria e importante, que interessa não só aos estudiosos de assuntos militares mas também aos que desejam conviver com os documentos que dizem respeito à formação da nossa nacionalidade. Outro não é o objectivo desta obra admirável. O sr. general João de Almeida, na *Introdução*, resume, em meia dúzia de palavras, que vamos transcrever, o espírito a que obedece o seu trabalho:

«Organizar pois o inventário anotado dos monumentos militares da raça portuguesa através das iladas, desde as origens até aos nossos dias, definindo melhor o seu esqueleto, as etapas da vida passada, especialmente as dos tempos nebulosos da pré-história, oferecendo assim novas e mais certas bases para o estudo da nossa história, tal é o objectivo d'este nosso Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses».

Verdadeiro homem de ciência e, além disso,

---

vérberos metálicos — é o primeiro encontro do viajante com o espírito mouro do passado toledano».

Decorridos alguns dias em Toledo, voltou de novo a Madrid.

«Regresso <sup>(1)</sup>. Entardece. Somos apenas duas pessoas no compartimento do Expresso de Toledo a Madrid: ela à portinhola de lá; eu, na de cá — ambos a olhar com o pensamento a tarde de âmbar que escoia.

Esta estátua <sup>(2)</sup> de mulher é o símbolo da nostalgia, a personificação dos regressos, a estilização da saudade, das saudades. A minha alma é aquela alma. E tanto isto é assim, que eu tenho a funda sensação de que nesta tarde outonal de Maio a desdoirar-se, a desmanhecer, viajo sozinho, num compartimento vazio do Expresso de Toledo a Madrid — sozinho como viajaria Musset com «son frère la solitude».

(1) Senhor dr. Antero de Figueiredo, obr. cit., pág. 218.

(2) Senhor dr. Antero de Figueiredo, obr. cit., pág. 223.

olhos e coração voltados enternecidamente para tudo quanto fala mais alto da nossa Pátria, o sr. general João de Almeida baseou todo o seu notabilíssimo trabalho na observação pessoal e no estudo, *in loco*, das condições e características que informam cada monumento militar.

**Guia de Portugal** — 3.º volume (*Beira Litoral, Beira Baixa, Beira Alta*) — Edição da Biblioteca Nacional de Lisboa.

Após quasi vinte anos o aparecimento do primeiro e segundo volumes do «Guia de Portugal», publica-se agora o terceiro. É que entre a edição do segundo volume e a d'este último, dois tristes acontecimentos se deram: — a doença de Raúl Proença, notável escritor e inteligência das mais cultas do país, que dirigia a magnífica publicação, doença atroz que se prolongou por anos e, finalmente, a sua morte.

O breve lapso de tempo, que constituiu o seu restabelecimento, foi aproveitado no arranjo de alguns apontamentos.

O plano geral d'este terceiro volume não pôde já Raúl Proença delinear-lo. A doença debilitára-o bastante e fácil foi à morte arrancar à vida um grande valor nacional.

Felizmente, à sua volta, n'esse breve periodo de convalescença, tinha-se formado um grupo de ilustres escritores, seus colaboradores, e a esse grupo o Estado endereçou convite para que a obra empreendida pelo malogrado alto funcionário da Biblioteca Nacional de Lisboa fôsse continuada.

É sob a direcção do professor Dr. Sant'Anna Dionísio, escritor ilustre e uma das maiores culturas do nosso tempo, que aparece o 3.º volume do «Guia de Portugal».

Em boa hora lhe foi entregue a direcção do «Guia». Estamos na presença duma obra por todos os títulos notabilíssima, obra de erudição e informação que nenhum português que preze a cultura e o conhecimento profundo e consciente do seu país deve deixar de folhear. Inteiramente consagrado à Beira Litoral, Beira Baixa e Beira Alta, este volume consta de mil páginas, vem repleto de gravuras, mapas e plantas, traz colaboração brilhante de escritores e críticos de arte, relaciona-nos com a paisagem, com os povos, com os seus costumes, com a história local; leva-nos a admirar os principais edifícios das cidades e vilas; conduz-nos aos seus museus, enfim, ensina-nos a conhecer as Beiras, com todos os seus valores e características.

Há que felicitar o Dr. Sant'Anna Dionísio pelo seu admirável trabalho, não só como organizador mas também como redactor do maior número de páginas d'este 3.º volume do «Guia de Portugal».



# A Bomba Atômica

## —NOVO TABU

Por CARLOS BIVAR

QUANDO era menino e moço gostava de lêr os livros de Jules Verne, êsse feliz possuidor de um cérebro maravilhoso que lhe permitia usá-lo como o de romancista, de inventor, de filósofo e, até, de humorístico.

Também Théophile Gautier, o autor do livro uma «Viagem por Espanha», admirador do pitoresco que os outros ofereciam aos seus olhos de crítico e de diletante, pretendendo sacrificar a evolução dos seus pendores, se queixava da invasão universal dos costumes e das modas europeias, dizendo constituir espectáculo doloroso para o poeta, para o artista e para o filósofo o ver as formas e as côres desaparecerem do mundo e a uniformidade mais desesperadora invadir o universo não sabia sob que pretêsto de progresso. Quando tudo fôr igual, as viagens tornar-se-ão completamente inúteis, e é precisamente então, coincidência feliz, que os caminhos de ferro estarão em plena actividade.

Para que servirá ir ver, lá bem distante, à razão de dez léguas à hora, ruas da Paz iluminadas a bicos de gás e percorridas por respeitáveis burgueses? Quere-me parecer que, Gautier, falecido no ano em que eu nasci, ainda hoje teria muito que admirar em matéria de pitoresco, que, diga-se de passagem, também encerra substancial soma de sordidez moral e material. Mas, dizia êle: «que nessa época o enfado se apoderará do mundo e o suicídio dizimarará a população por haver desaparecido o principal motivo da vida: a curiosidade».

Jules Verne conta-nos no seu livro «Os Filhos do Capitão Grant», Terceira Parte, que o *tabu* é aplicado pelos chefes com um fim político, quando

não é por efeito de alguma situação ordinária da vida particular. Ameaça um imprevidente consumo despovoar os rios de peixes, arruinar os primeiros frutos de uma plantação de batata doce, êstes objectos serão cobertos com um *tabu* protector e económico. Um chefe quer afastar os importunos da sua palhota, põe-lhe o *tabu*; monopolizar em seu proveito as relações com um navio estrangeiro, põe-lhe, igualmente o *tabu*; etc.

O *tabu* é uma instituição originária da religião dos maoris, da Nova Zelândia, que tem força da interdição aliada ao carácter sagrado.

Ora a potência ou potências que estiverem na posse do segredo da bomba atômica estão também possuidoras de um *tabu*, não de carácter religioso, mas originante de uma força tal que as coloca na situação de poderem uniformizar ou dissociar a seu talantê, política, económica ou socialmente qualquer que renita à batuta do supermaestro.

Se o amor ao próximo fôra compatível com a imposição, muita coisa de novo a implantar sobre o solo seria, na actualidade, possível. No entanto, sob a égide do medo um saneamento universal de educação que leve à melhoria de hábitos e à prosperidade económica talvez tenha agora a sua oportunidade.

Porque o mal do mundo é o ódio, a ânsia da supremacia, a sede do domínio e de direcção que originam a guerra devastadora do bem da humanidade e, destruído êsse germe outra etapa se atingiria. Mas agora a guerra, com a sua preparação material, com a sua mobilização quasi total de populações distraídas do amanho das terras, dos



lares e, de tudo enfim que constitui os elementos construtivos da vida do universo já não é necessária, nem possível. Uma dezena de bombas atômicas arrazaria outras tantas metrópoles de impérios, nas quais não seria possível a existência humana durante séculos!

Poder-se-á conceber a virtude sem a existência do vício? Este será sempre repreensível e, possivelmente, reduzido a um mínimo, mas o livre arbítrio só deixará de existir simultaneamente com o homem. Admitida a inhabilitabilidade da Terra o após cataclismo provocado, transitar-se-ia para um novo período assistido por habitantes da constituição adequada ao meio, como sucedeu nos períodos anteriores ao actual. Ignorantes de tudo o que na época finda atormentara e sobrecarregara a consciência dos seres, os novos começariam uma vida cujo modo operante só no campo de divagações ou de imaginações vivas, de fantasias especulativas se poderia presumir. Se seriam mais felizes êsses novos seres ou mais castigados pela fatalidade da existência quem tal poderá conceber fora dos sonhos e das presunções inefáveis.

E vagueando ainda pelo campo das divagações, admitida a hipótese da redução do planeta a um montão de escombros, continuará êle a girar em volta do Sol tal como a Lua girando à sua volta, calcinada, reduzida a uma massa individualizada, com a sua atmosfera rarefeita, criada pelos elementos dissociados.

Passo a passo a ciência foi atingindo etapas, em matéria de inventos de destruição até que durante o decorrer da catástrofe bélica que ensanguentou meio mundo ela progrediu, vertiginosamente, conseguindo alcançar o ápice. Paralelamente, é certo, a medicina e a cirurgia puderam realizar progressos notáveis, quasi decisivos, em determinadas conjecturas. Mas, tudo isso e o mais que a engenharia tenha atingido em progresso teórico e prático fica condicionado à existência e ao influxo do novo *tabu* operando com um raio de acção irresistível, defendendo, utilizando, monopolizando ou uniformizando legislações, modificando usos e costumes ou impondo a sua vontade podendo então atingir a meta fatal que T. Gautier tanto receava: da inutilidade das viagens não já para ver ruas iluminadas a bicos de gás e os seus pachorrentes burgueses mas as populações em actividades vertiginosas, utilizando os sistemas de locomoção subterrânea, aérea, de superfície, de sub-

## NA NOSSA REDACÇÃO

### Dr. Carlos da Silva Carreiro

Encontra-se em Lisboa, tendo-nos dado o prazer da sua visita, o nosso querido amigo e ilustre Director e editor do «Diário dos Açores», de Ponta Delgada, Dr. Carlos da Silva Carreiro.

É com sincera alegria que o vemos de novo entre nós, pois o Dr. Carlos Carreiro pertence ao número dos nossos bons amigos.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### MOÇAMBIQUE

O engenheiro mecânico electrotécnico sr. José de Magalhães Ribeiro foi exonerado, a seu pedido, do lugar de chefe dos serviços de electricidade do quadro permanente da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

## Há 50 anos

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

### Linhas portuguezas

**Estação central do Porto** — A machina empregada na construção da linha urbana do Porto atravessou no dia 20 de setembro, pela primeira vez, o tunel da Ave Maria. Ao acto assistiram muitos engenheiros, representantes da imprensa, etc..

A machina rebocava alguns wagonetes onde vinham os convidados; ao chegar á cerca do extinto convento de Ave Maria, foi o comboio saudado pelos trabalhadores e por muitos populares.

**Tremvias entre Figueira e Coimbra** — Parece ter cahido no agrado publico o novo serviço de tremvias entre Coimbra e Figueira da Foz, ultimamente inaugurado pela Companhia Real. Nem outra cousa era licito esperar, tratando-se d'um serviço frequente de comboios a preços muito reduzidos, entre duas cidades de importancia consideravel.

mersão e, quem sabe, talvez breve, os de projecção!

À parte os optimismos, os pessimismos e todos os exagêros inerentes ao noticiário mundial ainda resta matéria para alimento da especulação entre negativistas e positivistas, os primeiros dos quais obrigados pelas realidades do presente virão, provavelmente, a constituir minoria.



# Os «Containers» considerados material ferroviário em Espanha

Segundo Portaria de 18 de Janeiro último, a Presidência do Governo espanhol estabeleceu o seguinte:

A necessidade de coordenar os transportes de todas as classes, tanto marítimos como terrestres, e dentro destes os que se fazem por vias fluviais, estradas ou caminhos de ferro, obriga a prestar a maior atenção à construção e reparação de «Containers», cuja aplicação prática está confirmada pela experiência; mas sobre tudo, pela grande utilidade que tal sistema de transporte tem alcançado em outras nações do nosso continente. Estas razões de carácter geral aconselham a não descuidar este aspecto dos transportes e a dar até às construções de «Containers» a devida preferência, e são reforçadas pela circunstância de que o nosso âmbito de via normal, maior que o europeu, impede a passagem livre do nosso material rolante pelas restantes nações, e reciprocamente, com as consequentes dificuldades para o exercício externo, que podiam ser atenuadas, de certo modo, mediante o adequado emprego de «Containers», material que pode ser considerado como complemento das redes ferroviárias.

Em virtude do exposto, a Presidência do Gabinete, de acordo com o proposto pelo Commissariado de Material Ferroviário, tem por bem decretar o seguinte:

1.º — Entende-se por «Containers», para os devidos efeitos de aplicação deste decreto, os recipientes, metálicos na sua totalidade, ou de construção mista, destinados ao transporte de mercadorias sólidas e líquidas por grosso, e que, dotados de meios próprios e adequados para a sua carga fácil e racional sobre qualquer classe de veículos ou embarcações, correspondem pela sua construção às normas e directrizes emanadas da Oficina Internacional de «Containers».

Não ficam compreendidas, portanto, sob esta denominação, as caixas ou invólucros metálicos de diversas categorias que não correspondem às condições assinaladas no artigo anterior.

2.º — Os «Containers» de todas as classes, conforme a definição anterior, qualquer que seja o seu tipo e a sua aplicação consideram-se para efeitos da sua construção e reparação, como material ferroviário, e, portanto, gozam das preferências estabelecidas para esta categoria de material, nos Decretos de 14 de Março de 1941 e 31 de Maio do mesmo ano (Boletim Oficial do Estado, números 74 e 154).

3.º — O Commissariado de Material Ferroviário, conforme os seus encargos e poderes e usando das atribuições que lhe confere a legislação em vigor, tomará a seu encargo exclusivo a ordenação das construções e reparações dos citados «Containers», tanto pelo que se refere às operações em curso, como às que se projectam, que não se podem realizar sem a sua autorização e para as quais administrará e destinará as matérias primas que forem necessárias, da mesma forma que vier havendo para as restantes instalações ferroviárias.

4.º — Todas as redes, empresas ou proprietários particulares de «Containers», que tenham iniciado nesta data, contratos de construção destes elementos, enviarão ao Commissariado de Material Ferroviário (Estação do Príncipe Pio) uma declaração das existências desta categoria de material ou dos contratos em curso, obrigação que deve abranger igualmente as fábricas que tenham a seu cargo a execução destes contratos. As declarações deverão ser recebidas num prazo não superior a quinze dias, a contar da data da publicação desta Portaria. A partir da referida data, toda a construção de «Containers» que não tenha sido devidamente declarada será considerada clandestina para todos os efeitos.

5.º — Todas as dúvidas suscitadas quanto à aplicação destas disposições, devem ser expostas ao Commissariado de Material Ferroviário, que resolverá, de acordo com as atribuições e instruções que receba desta Presidência.

## Vida Ferroviária

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Centro de Portugal (Movimento e Serviços Centrais), a fim de darem satisfação aos desejos dos seus associados, avistaram-se há dias, demoradamente, com o Subsecretário de Estado das Corporações com quem trataram de assuntos de máximo interesse e oportunidade para a classe.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «O grande vendaval».  
 OLIMPIA — Às 2,45 e 8,45 — «Passado traçoeiro».  
 COLISEU — Às 21,30 — «Cinema».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



# Linhas Estrangeiras

**BRASIL** O *Diário Oficial* que, como se sabe, é o órgão do governo brasileiro, publicou recentemente os termos de contrato celebrado entre a União e a «Fábrica Nacional de Vagões Sociedade Americana», para a construção e fornecimento de mil e quatrocentos vagões.

**ESPAÑA** Com o fim de pôr termo aos abusos que se vinham praticando com o comércio ilícito de bilhetes nos caminhos de ferro, adquiridos em grande número por uma nova espécie de comerciantes para serem revendidos por um preço muito mais alto, a Direcção RENFE, de acôrdo com a polícia, adoptou um novo sistema de venda de bilhetes para os combóios de composição limitada (rápidos e expressos).

Daqui por diante os bilhetes são vendidos acompanhados de um talão em que se inscreve o nome do passageiro. No combóio o revisor, ao pedir o bilhete exigirá também o documento pessoal do passageiro.

Foi assim, por este processo, que se pôz cobro em Madrid ao comércio ilícito dos bilhetes de caminho de ferro.

**INGLATERRA** A questão dos transportes britânicos, no após guerra, tem sido amplamente debatida e estudada pelos interessados e pelos técnicos. O presidente da Southern Railway previa o emprêgo, em grande escala, de locomotivas eléctricas, principalmente na sua companhia, em consequência de essas locomotivas se terem revelado extremamente úteis nos anos de guerra.

Se a conversão para a tracção eléctrica será ou não uma operação económica para as companhias de caminho de ferro, isso depende em grande parte da formulação de uma política nacional de transportes.

Há que ter em vista a forte distinção entre a electrificação das linhas suburbanas e a das linhas principais. Evidentemente, a electrificação urbana e suburbana envolve áreas de intenso tráfego de passageiros ao passo que a electrificação das linhas principais abrange uma maior proporção de tráfego de cargas.

As 2.458 milhas de caminhos de ferro electrificadas na Inglaterra, actualmente, representam apenas cinco por cento do total das linhas ferroviárias, estando estabelecidas principalmente nas áreas urbanas e suburbanas, ou entre Londres e a costa meridional.

Antes da guerra, o custo de uma locomotiva eléctrica era de 10.000 libras precisamente quatro mil libras mais que uma locomotiva a vapor. Mas a locomotiva eléctrica tem a vantagem de não usar combustível, de não carecer de abastecimentos de água nem de produzir as incómodas, anti-higiénicas fumaceiras, principalmente nos tuneis e estações. Tudo isto representa um grande economia para a empresa.

Um grande factor favorável à electrificação é que não seria necessário construir novos modelos de carruagens e vagões.

## 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 cieiço.

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

G  
L  
Y  
C  
O  
L

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

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

**Ventura d'Almeida & Pena**

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

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

## 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 sífilis—às 6 horas  
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas  
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas  
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 5,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas  
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima—Boca e dentes, prótese—às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



## Vão ser suprimidas as passagens de nível nas estradas nacionais

Prosseguem com a maior actividade os trabalhos de supressão, nas estradas nacionais de todo o país, das passagens de nível, cuja existência ocasionava sempre não só demoradas paradas de trânsito como desastres gravíssimos.

Já desapareceu um número elevado delas, estando em execução ou em projecto a construção de desvios que vão substituir as restantes.

Congregando a participação financeira do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e por intermédio da respectiva Junta Autónoma aquêle departamento do Estado superintendeu já na realização de muitas dessas importantes obras, nomeadamente na estrada de ligação Lisboa-Pôrto, na qual foram já suprimidas as duas passagens de nível de Alhandra, e as de Viadouros e Mealhada, todas na linha do Norte, e a de Bombarral e as duas de S. Mamede, estas últimas na linha de Oeste.

No primeiro daquêles percursos estão actualmente a ser executados os trabalhos de estrada destinados a fazer desaparecer as passagens de Pombal incluindo a variante para fora da vila, e de Fornos, a 7 quilómetros ao norte de Coimbra.

E na linha do Vale do Vouga decorrem presentemente as obras de supressão das de Gandara de Serem; Albergaria-a-Velha e Albergaria-a-Nova, tendo-se adjudicado já as empreitadas correspondentes às de Travanca e Silveiras.

Para a que existe na Malveira, no percurso Lisboa-Caldas por Tôres Vedras, única cuja supressão falta lançar, está concluído o respectivo projecto, aguardando-se apenas o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas.

A eliminação de passagem de nível em outros percursos é objecto de especial atenção por parte da Junta das Estradas, que na linha do Minho, e Douro, tem já em construção a supressão da de Barrimau, completou o estudo referente às de Ferreiros e Canil e está a resolver quanto à de Mólêdo.

Na linha do Leste encontra-se estudada e posta em praça a de Vale de Santarém. Na linha do Vale do Sado, as de Bengordo e Sobralinho estão a ser substituídas por caminhos superiores e elaborou-se o projecto para a supressão da de Courela. Na linha do Litoral do Algarve constroem-se presentemente as de Alvôr e S. João da Venda; estudaram-se já as de Boa Vista, Maritenda e Tavira (entrada) e preparam-se já projectos relativos às de Figueira, Estembar, Tavira (saída) e Conceição.

Por determinação do engenheiro sr. Cancela de Abreu, ilustre Ministro das Obras Públicas e Comunicações, igualmente outras supressões se seguirão até à eliminação completa das passagens de nível nas estradas de todo o país, o que facilitará a viação acelerada e lhe dará maior segurança.

## “Rápido” diário entre Lisboa e Pôrto

A C. P., atendendo à afluência de passageiros, sempre extraordinária no período de regresso de férias, resolveu fazer circular o «rápido» do Pôrto (combóios n.ºs 51 e 56), todos os dias, desde 25 de Setembro até 7 de Outubro, prolongando assim o horário de verão até 31 dêste último mês.

Êste acréscimo de circulações baseia-se no desejo de proporcionar a todos a comodidade que as circunstâncias do momento permitem, a C. P. pede aos passageiros, que embarcam nas estações intermédias, que utilizem, de preferência, o «rápido» das segundas, quartas, sextas-feiras e domingos.

A utilização do combóio nas condições sugeridas é tanto mais conveniente, quanto é certo não ter a C. P. facilidade em efectuar desdobramentos.

A Companhia da Beira Alta também mantém até 7 de Outubro as ligações diárias na Pampilhosa, aos «rápidos» de Lisboa e do Pôrto.

## Linhas Portuguesas

### Transporte de carvões minerais

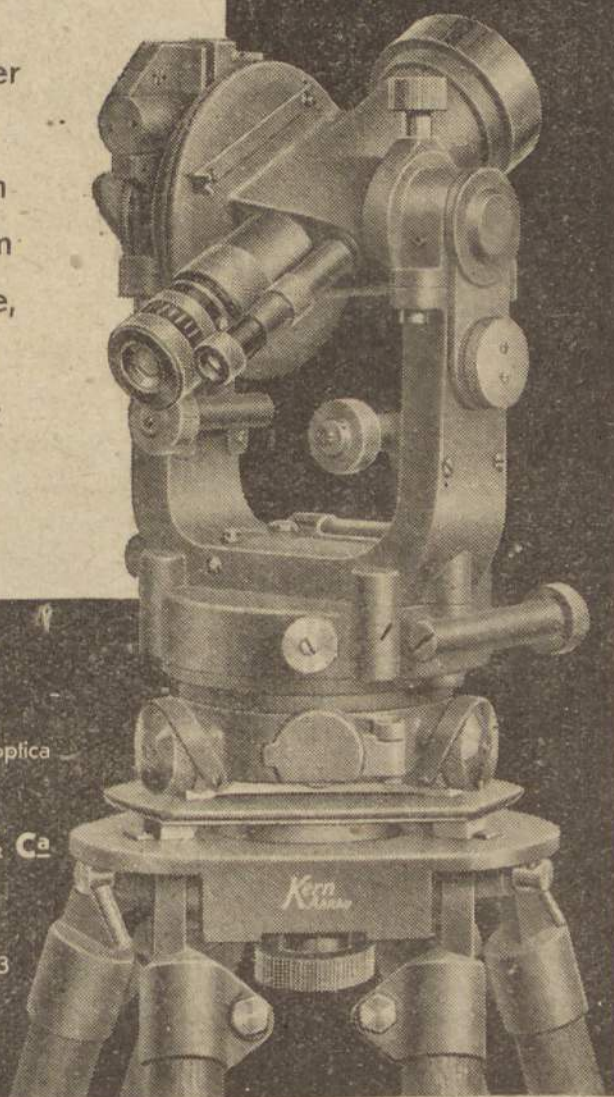
Foi aprovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa interna n.º 1, de pequena velocidade, a carvões minerais.

### Os novos Teodolitos de circulo duplo

**Kern**  
AARAU  
(Suíça)

DK

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



KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & Ca

Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# A construção da ESTAÇÃO DE CASCAIS

Do gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas foi enviada à Imprensa a seguinte nota:

«Para elucidação das pessoas de boa fé, que sejam facilmente impressionáveis com as insinuações caluniosas que na sombra se tecem e se propalam, torna-se público o seguinte:

1.º — A participação do Estado, pelos Fundos de Caminhos de Ferro e do Desemprêgo, nos encargos dos trabalhos de transformação e deslocação da estação de Cascais, relacionados com a urbanização local, foi concedida, ao abrigo das disposições legais, pelo facto de o falecido ministro Duarte Pacheco, que tomou a iniciativa de mandar elaborar o respectivo projecto, ter considerado

que êsses trabalhos são, «em certa medida, uma consequência das obras da estrada marginal», conforme expressamente escreveu no seu despacho de 3 de Agosto de 1943, em que fixou essa participação.

2.º — Concluído o projecto e determinado mais concretamente o custo efectivo das obras, a referida participação foi posteriormente reforçada por despacho do então subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, em 1 de Fevereiro de 1944.

3.º — Aprovado definitivamente o projecto da nova estação, em 17 de Abril do ano corrente, a portaria que efectivou os despachos na parte relativa ao Fundo de Desemprêgo recentemente veio a ser publicada».

## Écos & Comentários

P o r S A B E L

### Um morto vivo

QUANDO os exércitos aliados forçaram Berlim à rendição, tivemos conhecimento de que entre os escombros dos grandes prédios derrubados, havia ficado como tejo o Director da Revista Portuguesa, sr. Visconde de Pôrto da Cruz, que havia ingressado como locutor da Rádio de Berlim. Não houve missas por sua alma, mas houve quem dissesse que o Visconde de Pôrto da Cruz havia morrido no seu posto como honrado defensor do nazismo.

Recentemente, surpreendeu-nos a notícia que abaixo transcrevemos de A Tarde, que se publica na capital do norte:

«O Visconde de Pôrto da Cruz, conhecido entusiasta nazi, que serviu largo tempo na Rádio de Berlim como comentador político nas irradiações destinadas a Portugal e ao Brasil, regressou agora a Lisboa, depois de ter estado internado numa casa de saúde suíça.

Em Lisboa declarou-se «arrepentido dos serviços prestados à causa nazi, confessando-se convencido finalmente de que o nazismo era sinónimo de barbarismo. «Eu próprio fui envenenado por êsses assassinos durante as últimas fases da propaganda, quando me exigiam que fizesse determinadas declarações através da rádio, às quais me recusei.

Depois senti-me doente e fui internado num campo de concentração onde um médico alemão conseguiu salvar-me, revelando-me depois que a minha doença não era ocasional, mas sim resultante duma dose de sulfato de chumbo ministrada

nas refeições — veneno que servia para me liquidar com os primeiros sintomas da mudez».

Efectivamente, o Visconde de Porto da Cruz ainda hoje fala com dificuldade, numa voz velada. Também informou que o sobrinho de Eça de Queiroz, anunciador da Rádio de Berlim, conseguiu salvar a vida e que estava arrependido dos serviços prestados aos nazis, e que brevemente regressaria a Portugal.»

Ainda bem que está vivo o sr. Visconde de Pôrto da Cruz e preparado para o que venha.

### Grande Mistério?!...

NOTICIARAM os jornais que uma noite, na estação do Rocio, um rapazinho bem parecido procurava lugar numa das carruagens do Norte. Um agente da Polícia de Investigação Criminal desconfiou do cliente, e, chamado êste ao gabinete do chefe, verificou-se que o rapaz bem parecido era nem mais nem menos que uma rapariga.

Entre o pasmo dos presentes acrescentou que tomara a resolução de ir a Braga, com aquêlê disfarce, para vigiar o namorado, o qual, segundo informações que recebera, andava naquela cidade em companhia de outras raparigas.

Foi-lhe encontrada a importância de 100\$00, um bilhete de 3.ª classe para Braga e um maço de cigarros.

Caso mais curioso foi o do comentário de um jornal católico que apareceu enxofrado porque a rapariguinha tinha um maço de «paivantes» na algibeira das calças. Uma criança com um maço de cigarros na algibeira!...

Coitada da pequena que, naturalmente, aprendeu o hábito das senhoras finas que agora fumam desalmadamente e deitam fumo pela narigueta a querer imitar os homens.

Que cheiro a porcaria, meu Deus!...

## As emprêsas ferroviárias e a remuneração de trabalho

Foi prorrogado até 31 de Outubro, impreterivelmente, o prazo de entrega do relatório a que se refere o n.º 9.º da portaria de 17 de Outubro de 1944, que manda proceder a um inquérito às condições de prestação e remuneração do trabalho do pessoal das emprêsas ferroviárias do país.





*Para interiores*  
UMA TINTA A ÓLEO, FÔSCA,  
DE ASPECTO AVELUDADO

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

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

**VALPASTEL**

**VALENTINE**

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

**LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE**

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns 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 tódas a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL  
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA  
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho 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 processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

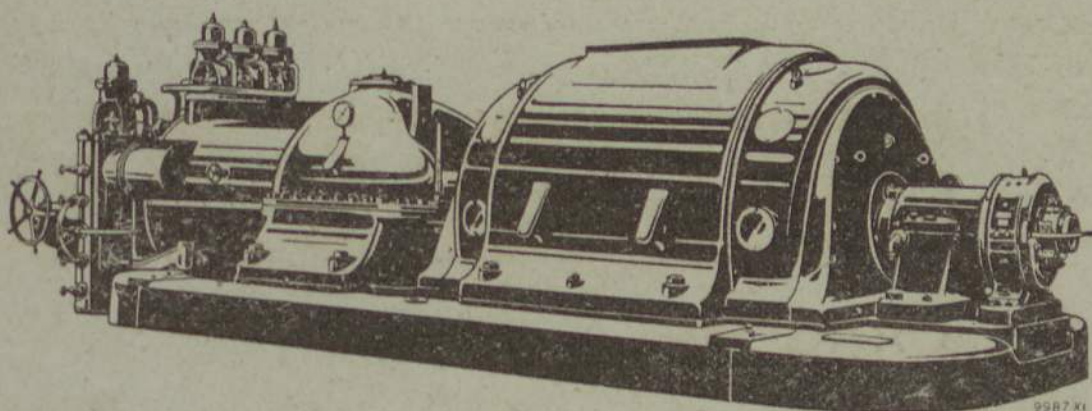
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

## BADEN—SUIÇA

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



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

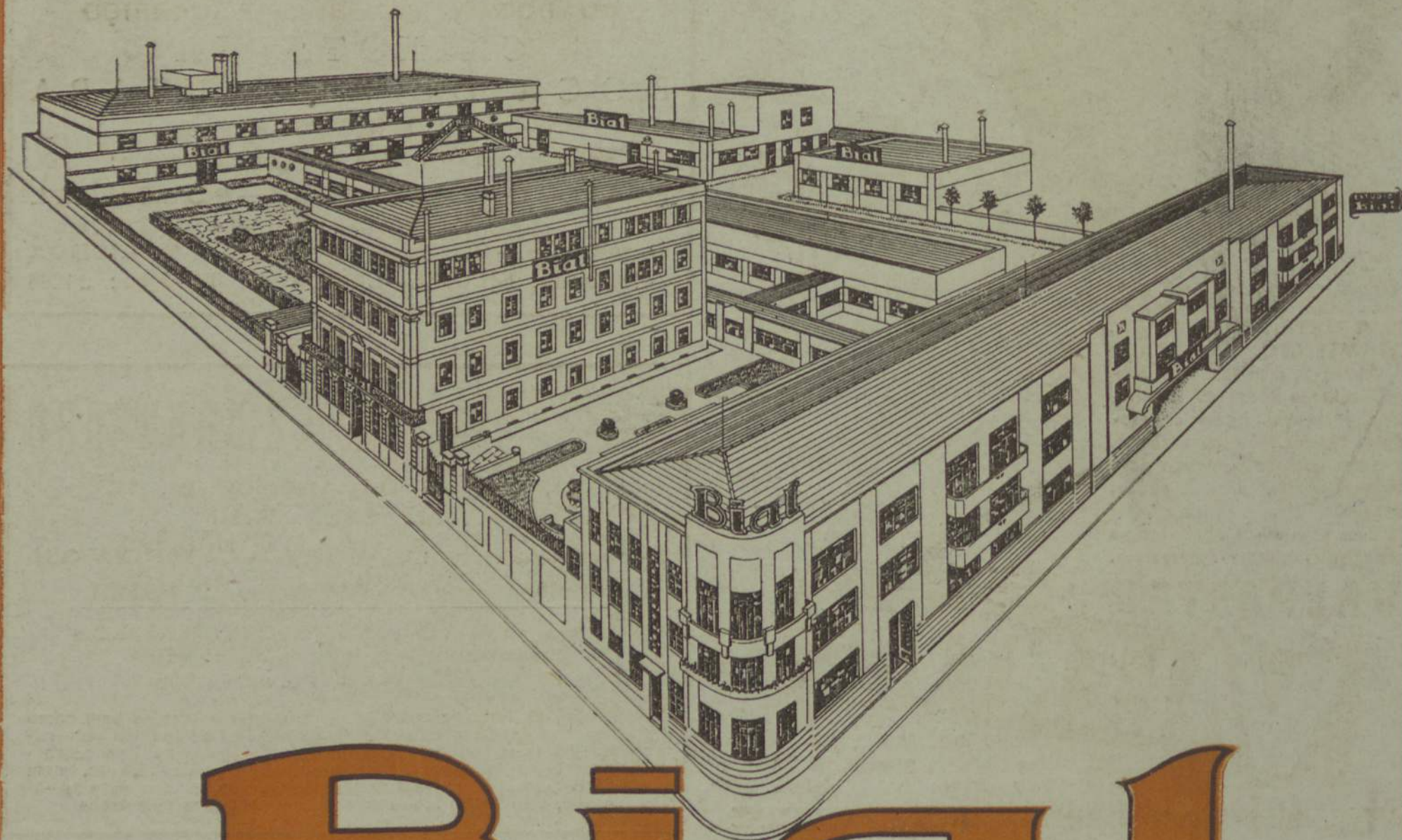
Representante geral para Portugal e Colónias:

## EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto





# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE