

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; 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, Rua Mousinho da Silveira, 136

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1423



1—ABRIL—1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

No limiar do 59.º ano de publicação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	3
Lisboa, Terreiro do Paço, Estátua de D. José.	6
A Miragem da Tracção Eléctrica nas Grandes Linhas Férreas, pelo Eng.º civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	7
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	11
O Centenário dos Caminhos de Ferro Suíços vai ser, neste ano, condignamente celebrado	13
O combóio real na Africa do Sul pode considerar-se o primeiro trem de luxo	15
Quer saber? Tome, pois, conhecimento de..., por <i>Alexandre F. Settás</i>	17
Linhas Estrangeiras	18
Há 50 anos	22
Câmara Municipal de Abrantes	22
Um problema universal, a falta de transportes	22
A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	23
Recortes sem Comentários	28
Gazetas	32
Direcção Geral da C. P.	33
Semana Santa e Feira de Sevilha	33
Caminho de Ferro de Moçâmedes.	33
Imprensa	33
Inauguração do Lusitânia-Expresso-Sevilha-Lisboa, por <i>C. O.</i>	34
Caminhos de Ferro Estrangeiros.	37
Publicações recebidas	39
Tauromaquia	40
Parte oficial	42
Viseu	45
A nobre cidade de Guimarães.	53
Vila Nova de Famalicão.	61
O Minho pitoresco, A Vila de Fafe	63

No limiar do 59.º ano de publicação da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

EM 15 de Março completaram-se 58 anos de publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Efectivamente, foi a 15 de Março de 1888 que L. de Mendonça e Costa fundou este quinzenário que então aparecia com esta designação: *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*. O seu fundador e director, fazendo mais história que programa, na sua própria expressão, explicava assim, no seu editorial, o aparecimento deste quinzenário:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não é uma criação, é uma evolução. Nasce da própria exigência dos factos, brota das forças pujantes que impõem a sua publicação com uma sequência lógica, como a satisfação duma necessidade inadiável.

«Há 46 anos — acrescentava Mendonça e Costa — que a França tem o seu *Journal des Chemins de Fer*, sempre florescente em prosperidade; havia 29 anos que a Espanha tinha a sua *Gaceta de los Caminos de*

Hierro, quando em 1884, o seu redactor principal, e falecido engenheiro D. Francisco Javier de Bona, conhecendo pelos seus trabalhos nesta especialidade em Portugal o humilde nome do fundador desta *Gazeta*, o convidou de lá para ser aqui o seu representante e redactor.

«A proposta foi aceite, pondo da nossa parte como condições que a *Gazeta* passaria a denominar-se de *España y Portugal* e que nos seriam dados amplos poderes para tratar dos interesses das linhas férreas portuguesas. A resposta não podia ser mais pronta».

Mendonça e Costa, que, ao tempo, era inspector-chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, desenvolveu notável actividade jornalística naquela publicação, pugnando pelos progressos do nosso país.

«Isto, porém, confessa-nos ele no seu artigo de apresentação, não nos pareceu bastante.» E a seguir Mendonça e Costa explicava:

«O aumento que a nossa viação ferroviária vai adquirindo exigia bem que o seu órgão na imprensa lhe consagrasse melhor espaço, e facto idêntico que se dá no país vizinho não permitia que isso se conseguisse numa só publicação.

Eis o motivo porque a *Gazeta de Espanha e Portugal* se desdobra hoje nesta nova *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de Portugal e Espanha que temos a honra de apresentar ao público.

Assim cada país tem a sua folha desta especialidade, e ao mesmo tempo uma parte na do país vizinho, para dar maior latitude à defesa dos seus interesses».

Mendonça e Costa fez-se rodear de colaboradores ilustres, entre os quais, só para citar alguns, os engenheiros A. C. Justino Teixeira, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; J. P. de Oliveira Martins, director dos Caminhos de Ferro do Porto à Pova e Famalicão; M. Emygdio da Silva, secretário da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e Vasconcelos Porto, adjunto da construção da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A redacção da *Gazeta* era no Largo do Conde Barão, 18, e a filial em Espanha, a cargo de D. Juan Eloy de Bona, filho e sucessor do fundador da *Gaceta de los Caminos de*

Hierro, estava instalada em Madrid, Preciados, 33.

Escrevemos e recordamos estes factos perante o volume que contém os exemplares do primeiro ano de publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Não foi sem emoção que folheámos as suas perto de 400 páginas. É um ano de história ferroviária, de luta pelos nossos progressos materiais, de interesse pelos nossos problemas. Era uma pena de jornalista a pena de Mendonça e Costa. E a propósito diremos que a seu lado, sob a sua direcção, com os seus conselhos, se fizeram alguns jornalistas que, mais tarde, vieram usar um nome justamente consagrado.

Hoje que, com o presente número, iniciamos um novo ano de publicidade, não podíamos deixar de trazer para aqui o nome de L. de Mendonça e Costa, fundador e primeiro director da *Gazeta* e de relembrar, com o mais profundo respeito, a sua acção jornalística. Foi um exemplo de amor à causa ferroviária e aos interesses do país que ele deixou a todos os seus compatriotas através das colecções desta *Gazeta*.

Por sua morte, assumiu a direcção desta publicação o saudoso engenheiro e conselheiro José Fernando de Sousa, jornalista eminente, que, com sua pena vigorosa e sempre moça, tratou com elevação e rara

competência, os problemas ferroviários do país. Deixou saudades nesta casa como as deixou em quantos de mais perto conviveram com ele e conheceram e admiraram o seu carácter e o seu espírito.

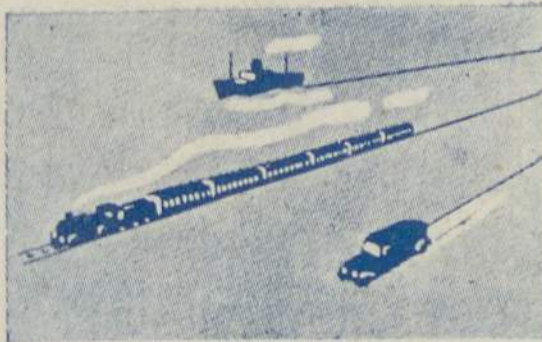
Fieis às tradições desta publicação e ao programa traçado há 58 anos por L. de Mendonça e Costa, não temos saído das normas estabelecidas, e, pela pena autorizada de ilustres engenheiros, a *Gazeta* continua ao serviço dos caminhos de ferro e do país.

Do Conselho Directivo deste quinzenário fazem parte alguns vultos eminentes, com posições de comando em vários sectores da vida portuguesa, assim como fazem parte do número dos nossos colaboradores alguns nomes verdadeiramente ilustres. Neste dia em que penetramos no limiar do 59.º ano de publicação

não podíamos deixar de os cumprir e agradecer a sua colaboração valiosa.

À imprensa do país queremos testemunhar igualmente o nosso vivo reconhecimento por todas as provas que, repetidamente, nos tem dado da sua camaradagem, da sua compreensão pelos esforços que representa a publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Ficam para trás 58 anos de trabalho. Hoje, ao iniciarmos um novo ano de publicação, temos a consciência de que temos sabido cumprir o nosso dever e de que não traímos o programa tão nobremente estabelecido por Mendonça e Costa. Por isso é com confiança e optimismo que encaramos o futuro. A consciência do dever cumprido dá-nos uma grande força moral. A alegria de lutar encorajou sempre os que desejam vencer.





LISBOA — Terreiro do Paço — Estátua de D. José

A Miragem da Tracção Eléctrica nas Grandes Linhas Férreas

P o r A M É R I C O V I E I R A D E C A S T R O

Engenheiro civil (A. P. P.)

II

PROSSEGUINDO no estudo económico da tracção eléctrica nas grandes linhas férreas, apresentaremos, de início, um elucidativo quadro comparativo das despesas por trem-quilómetro nos comboios de passageiros movidos por tracção a vapor e por tracção eléctrica.

Como é sabido, e já nestas colunas foi dito, os pavorosos «déficits» dos caminhos de ferro franceses tiveram como resultado a constituição em 1938 da S. N. C. F. F., a qual tomou conta da exploração das seis grandes rêdes francesas. O Estado possui 51 % do capital dessa sociedade, herdeira de «déficits». Mas, é evidente, esta operação em nada contribuiu para os diminuir. Pelo contrário, continuavam a aumentar. Para que assim não sucedesse seria necessário modificar *corajosamente* e *radicalmente* os métodos de exploração, o que se não deu. O mesmo vai acontecer em outros países, enquanto não houver a coragem de romper com a rotina, e arcar com os violentos protestos do público — reorganizem-se, embora, os orga-

nismos exploradores, electrifiquem-se as linhas e coordenem-se os transportes.

Afim de penetrar o mais fundo possível no gravíssimo problema dos serviços de passageiros — a causa mais importante da ruína dos caminhos de ferro franceses, como vimos no artigo anterior — a administração da S. N. C. F. F. resolveu proceder a minuciosos estudos para determinar o preço de custo do trem-quilómetro de passageiros. Os resultados desse estudo vêm condensados num quadro inserto no Boletim do Congresso, ao qual nos referimos no número anterior.

Indica-nos esse quadro o custo do trem-quilómetro, em 1938 e em 1946, nos comboios rápidos e expressos e directos e «omnibus», destrinchando os preços com tracção eléctrica e com tracção a vapor, e indica a tonelagem dos trens em cada caso.

Para completar esse estudo nós calculamos o custo da tonelada-quilómetro em cada caso também.

Segue o quadro:

	ANO DE 1938			
	Tracção a vapor		Tracção eléctrica	
	Por trem quilómetro	Por ton. quilómetro	Por trem quilómetro	Por tonel. quilómetro
Rápidos e Expressos	47 frs.	0,fr.12	50 frs.	0,fr.12
Directos e «Omnibus»	42 frs.	0,fr.19	42 frs.	0,fr.12
	ANO DE 1946			
	Tracção a vapor		Tracção eléctrica	
	Por trem quilómetro	Por tonel. quilómetro	Por trem quilómetro	Por tonel. quilómetro
Rápidos e Expressos	380 frs.	0,fr.74	520 frs.	0,fr.81
Directos e «Omnibus»	290 frs.	1,fr.36	310 frs.	0,fr.89

A análise deste quadro é deveras elucidativa, e confirma plenamente tudo quanto dissemos no artigo anterior sobre a tracção eléctrica nas grandes linhas.

Em 1938 o custo da tonelada-quilómetro nos combóios rápidos e expressos era exactamente o mesmo com a tracção a vapor e com a tracção eléctrica. Em 1946, nos mesmos combóios, *era mais elevado com tracção eléctrica*, não obstante ser mais caro o carvão.

No caso dos combóios directos e omnibus o custo da tonelada-quilómetro, tanto em 1938 como em 1946, com tracção eléctrica era mais baixo cêrca de 35 %.

Verifica-se, portanto, que nos combóios de passageiros de longo curso a tracção eléctrica não apresenta vantagem alguma, podendo, até, em certos casos, tornar-se mais dispendiosa.

Esta circunstância confirma também a nossa observação de que nos serviços de mercadorias, os quais tem de ser desempenhados, *se forem economicamente conduzidos*, por combóios muito pesados e muito espaçados, com frenagens e acelerações muito lentas, a tracção eléctrica nunca poderá apresentar vantagem alguma.

Que serviços restam pois aos infelizes caminhos de ferro que se lançarem na aventura da electrificação para dela beneficiarem?! Os nefastos combóios suburbanos apenas.

É que as vantagens da tracção eléctrica só se fazem sentir nos combóios com paragens muito frequentes, exigindo bruscas acelerações e frenagens brutais. É o caso dos serviços suburbanos.

Valerá a pena electrificar, a peso de ouro, uma rede inteira de caminhos de ferro para não levar benefício algum aos serviços lucrativos, e só beneficiar os que dão sempre prejuízo?! Será bem difícil responder pela afirmativa.

No caso da C. P., por exemplo, um aumento de 200 % nas tarifas dos tranvias, o qual seria violentamente combatido pelo público, e, provavelmente, nunca consentido pelos Poderes Públicos, não podia torná-los remuneradores.

Merecem as colossais despesas da electrificação?! Certamente não.

Todas estas considerações e estes dados estatísticos provam que a electrificação das nossas linhas férreas *seria um erro gravíssimo*. Porventura o mais grave que o Governo português poderia cometer em matéria de caminhos de ferro. Seria um péssimo emprego do dinheiro dos contribuintes.

Oxalá desta vez os idealistas não consigam impôr as suas falaciosas teorias aos Poderes Públicos, como não há ainda muito tempo outros as conseguirão fazer aceitar.

Desta vez não haverá festas e banquetes premonitórios da electrificação, mas não faltarão, sem dúvida, sábias conferências e brilhantes relatórios,

nacionais e estrangeiros, sobre as virtudes da «Grande Fada», aplicada aos nossos vetustos organismos de transporte, tão combalidos e tão mal preparados para pagar o fausto da sedutora fada. Porém o quadro acima inserto, para quem estiver bem a sangue-frio, e nenhum interesse, próximo ou remoto, tiver em ver desterrar a tracção a vapor dos nossos caminhos de ferro, vale muito mais do que todos esses documentos, os quais hão-de aparecer diante dos que tem a seu cargo a gestão dos dinheiros públicos para que empreguem parte dele na almejada electrificação das vias férreas.

Há alguns anos o Governo deu a garantia de juro; desta vez fornecerá ele próprio o capital necessário à brilhante e ruínosa operação.

Passemos agora a analisar os números oferecidos pelo sr. Engenheiro Machado Vaz para justificar a tentadora electrificação das nossas linhas férreas, as quais, há tantos decénios, a locomotiva de Stephenson tem servido com tanta economia. Se mais não tem podido fazer é porque as exigências do público e a grande fraqueza das receitas quilométricas do nosso país lho não tem consentido.

Para calcular a economia *provável* da electrificação serve-se da fórmula

$$C = 1,5 K (1,8 P_c - P_k)$$

na qual

K = número de kwh consumidos pela tracção eléctrica.

P_c = preço do carvão por kg.

P_k = preço do kwh.

Não nos agrada esta fórmula, a qual, como o próprio autor confessa, nada tem de científica. Tem apenas o mérito da simplicidade que, em assunto de tanta monta para a economia dos caminhos de ferro e da nação, deveria ser relegada para o último plano. Outros, muito mais rigorosos, deveriam ser os processos para calcular essa economia. Mas, por um lado esse estudo, muito extenso e muito monótono, só faria aumentar a má disposição contra o autor destas linhas; por outro lado essa economia na exploração não é o principal argumento a favor ou contra a electrificação.

Para o referido cálculo o autor toma os seguintes valores:

$$K = 90.000.000 \text{ kwh.}$$

$$P_c = 0,16.$$

$$P_k = 0,16.$$

Detenhamo-nos sobre o valor de K . Diz o illustre engenheiro que, para o tráfego actual das linhas a electrificar, o consumo seria de **65.000.000 kwh**. Mas que, dentro de 3 ou 4 anos, deverá atingir **90.000.000**.

Um acréscimo de 40 % no consumo de energia e, portanto, de tráfego, em tão curto lapso de tempo, parece-nos bem pouco provável, e julgamos imprudente entrar com tal valor no cômputo das economias possíveis da electrificação — tão falaz como sedutora.

Mas há ainda outra circunstância, para nós muito mais grave. Como ficou demonstrado nos artigos anteriores, a electrificação nada pode influir no tráfego de mercadorias — o único lucrativo. Nos serviços de passageiros de longo curso nada influirá também. Terá este no futuro dois concorrentes dignos de respeito. Em primeiro lugar, os automóveis ligeiros, cujo progresso técnico é assombroso, quando a situação dos pneus estiver perfeitamente regularizada, em preço e em facilidade de fornecimento. Em segundo lugar, o avião. Quanto a este somos francamente optimistas. Estamos, portanto, expostos às críticas. Se vierem, de muito bom grado as acolheremos. Pensamos que, muitos percursos, hoje considerados como demasiadamente curtos para o progressivo avião, serão dentro em breve considerados como normais, em virtude das modificações introduzidas na construção das aeronaves, fáceis de realizar, se êsse tráfego fôr julgado remunerador. E nós — ilusão porventura — julgamos mais fácil ao avião adaptar-se «economicamente» a êsse serviço, ora considerado de nula importância e olhado com soberano desprêzo, do que ao caminho de ferro adaptar-se aos serviços suburbanos. Não vem para aqui explicar porque assim pensamos.

Logo, o considerável aumento de tráfego só poderá provir, pela maior parte, dos serviços suburbanos. Se tal suceder, ou o público se terá tornado extremamente condescendente para permitir um aumento de 300 %⁽¹⁾ nas tarifas dos tranvias, ou a infeliz C. P. estará próxima de dar a alma ao Creador, vítima dos prejuízos desses serviços, como sucedeu em 1908 à companhia do Oeste em França, a qual, desde essa data, se tornou num dos cancores roedores do orçamento francês.

Tristíssima perspectiva para a C. P. e para o Governo Português. *Quod Di omen avertant.*

Que o douto conferente nos desculpe mas, em nossa opinião, as suas hipóteses pecam por excesso de optimismo.

Servindo-se dessa fórmula, onde imperam muitos milhões de Kwh — os quais farão sorrir de

contentamento os produtores de energia hidro-eléctrica — e com os valores indicados, chega à conclusão de que a economia própria da tracção eléctrica será de

17.200 contos por ano.

É pouco para 800 quilómetros de linha. Corresponde a pouco mais de 20 contos por quilómetro.

Vejamos agora os encargos a que terá de fazer face esta modesta importância, tão laboriosamente conseguida,

O valor de 800 contos por quilómetro para custo da electrificação das linhas pressupostas afigura-se-nos muito baixo. Como não há na Europa electrificações ferroviárias importantes efectuadas depois da guerra, os cálculos do autor baseiam-se apenas em projectos — e, ainda assim, só dois cita. Ora, se em tempos de perfeita estabilidade económica e financeira, discrepâncias sempre houve entre os projectos e a realidade, que poderá succeder em época tão anormal como a que atravessamos?!

De resto, os pequenos aumentos de 35 % a 100 % sobre os preços anteriores à guerra mais radicam no nosso espírito a convicção de que são muito optimistas.

O que nós ouvimos sobre custos de linhas férreas quando se tratou da construção da linha da Trindade e da linha da S. da Hora à Trofa!!...

De forma alguma queremos insinuar que os autores dos projectos, nos quais se baseou o sr. engenheiro Machado Vaz, procedessem de modo análogo aos que, capciosamente, projectaram as duas citadas linhas. Mas, tratando-se de assunto de tanta gravidade, é de rigor a maior prudência, pois a verdade é que esse cálculos foram aceites, e o Governo deu a garantia de juros. Desta vez forneceria o capital, como já vimos.

Em nossa opinião, se a electrificação das nossas grandes linhas — grandes linhas de pequenos rendimentos — vier a ser um facto — o que Deus, misericordioso para com os contribuintes, não permita — feliz será o Estado Português se conseguir realizá-la com 1.200 contos por quilómetro.

Sendo assim o custo dos 800 quilómetros considerados seria de

960.000 contos.

Não obstante as baixíssimas taxas de juro actualmente praticadas — as quais Deus sabe até quando durarão! — a taxa de 3 % para juro e amortização, mesmo para o Estado, é assaz reduzida e pressupõe uma amortização extremamente demorada. Tomaremos 4 %. Nestas condições o encargo anual seria de 38.400 contos. Como a economia calculada é apenas de 17.200 contos, haveria um «déficit» anual de

(1) Êste número, o qual fará arripiar alguns e irritar muitíssimos, não faria mais do que elevar as actuais tarifas de 3.^a classe nos tramueis da C. P. a um nível aproximado do das tarifas dos tramueis eléctricos de Lisboa e Porto. Ora, essas tarifas eram já praticadas antes da última guerra, com pleno assentimento dos Poderes Públicos, os quais hoje impõem ruinosas tarifas nos tramueis dos caminhos de ferro.

Inditosa C. P.!!...

38.400 — 17.200 = 21.200 contos.

Mas, para nós, mais grave do que esse «déficit» seria a circunstância de vir a desenvolver-se consideravelmente o gosto do público pelos serviços suburbanos nos caminhos de ferro, pois semelhante desenvolvimento acarretaria enormes prejuizos. Breve se consumaria a ruína dos caminhos de ferro portugueses, os quais, como está dito e redito, não têm apoio suficiente nas receitas de mercadorias, como sucede em outros países, muito mais industrializados.

Esse grande aumento no tráfego suburbano agrada a muitos ferroviários, de boa fé, mas excessivamente dominados pelo amor próprio, e não querendo ver a realidade tal como ela, de facto, se apresenta hoje aos caminhos de ferro.

Quanto à tão apregoada vantagem da autonomia resultante para os organismos ferroviários da circunstância de empregarem uma força motora «nacional», mais uma vez diremos que ela é completamente illusória. Com efeito, se a «segurança mundial» vier a ser um facto — no que não cremos muito — é completamente indiferente que os caminhos de ferro utilizem energia hidro-eléctrica — nacional, e não «importada» e «revendida» — ou empreguem combustíveis importados. Em caso de guerra os bombardeiros aéreos dentro de poucas horas paralisariam por completo a nossa rede ferroviária, se eléctrica fôsse. Nada escaparia à fúria desses terríveis instrumentos de combate, nem as extensas e vulneráveis linhas de transmissão, nem as vistosas e arrogantes barragens, nem as centrais geradoras. Estas últimas poderiam, em certos casos, ser «camufladas», do que não resultaria vantagem alguma imediata.

Esses serviços suburbanos foram estabelecidos numa ocasião em que, fora das vias férreas, só havia a lenta, incómoda e onerosa tracção animal, transportando os passageiros ao triste chouto estradas fora. Despertaram grande entusiasmo no público, o que perfeitamente se compreende. Mas despertaram-no também nos dirigentes dos caminhos de ferro, o que revela ignorância na contabilidade e estatística. Ora, estas duas, conjugadas, são para esses dirigentes como a partitura para o maestro que rege uma ópera. Se algum a rege sem abrir aquela é porque já a conhece perfeitamente de cor. Os caminhos de ferro não se administram por «sentimento», mas sim com números à vista, e constantemente. Se desde o início desses nefastos combóios os dirigentes ferroviários, socorrendo-se da contabilidade e da estatística, tivessem procurado conhecer os «resultados» efectivos desses combóios,

em vez de quedar-se «embevecidos» perante os elogios e o entusiasmo do público — sempre mal agradecido e exigente — há muitos anos saberiam quão grandes são os prejuizos deles resultantes.

Electrificar uma rede inteira de caminhos de ferro para só a eles trazer benefícios será o cúmulo da inconsequência.

Resumindo as considerações contidas nesta perlanga de dois artigos, os quais raríssimos terão tido a paciência de ler *in extenso*, diremos:

1.º — Como está plenamente demonstrado, os serviços de passageiros só prejuizos trazem aos caminhos de ferro;

2.º — Os serviços suburbanos são particularmente onerosos. Quando se trata de baixíssimas tarifas como as da C. P. são ruinosos, e não podem subsistir durante muito tempo sem comprometer gravemente as finanças dos organismos ferroviários;

3.º — Em lugar de tratar-se de «coordenação» deveria instituir-se um serviço de «eliminação gradual» dos transportes suburbanos em caminhos de ferro;

4.º — Os caminhos de ferro que ainda conseguem equilibrar os seus orçamentos fazem-no exclusivamente à custa dos lucros emanados dos serviços de mercadorias, cujas tarifas, em muitos casos, são indevidamente elevadas para fazer face aos prejuizos dos serviços de passageiros, com grave dano da economia das nações;

5.º — Como já se sabia pelo frisante exemplo da Suíça, e ficou plenamente demonstrado com os minuciosos e valiosíssimos estudos da S. N. C. F. F., em França, a tracção eléctrica nada favorece os serviços de mercadorias e de passageiros de longo curso, mas apenas os serviços suburbanos;

6.º — Como estes últimos são absolutamente incapazes de pagar os encargos da electrificação, é-se obrigado a elevar as tarifas de mercadorias, em detrimento, tanto da economia dos caminhos de ferro, como das nações. O caso deu-se na Suíça;

7.º — Que os caminhos de ferro portugueses, em virtude das reduzidíssimas receitas quilométricas de mercadorias — causa primordial de todos os seus males desde a sua já longínqua instalação — tem uma estrutura financeira particularmente frágil, não podendo, de forma alguma, suportar encargos não reprodutivos;

8.º — Finalmente, que por todos os motivos expostos a electrificação das grandes linhas férreas portuguesas é um grave erro, financeiro e económico, o qual o Governo de forma alguma deve cometer.

Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

X

A viagem de Fregeneda a Salamanca foi tratada no anterior artigo e extraída do conto «Os Olhos Deslumbrados» de «Filhas de Babilónia» do senhor Aquilino Ribeiro. A última referência era à demora na estação de Salamanca e ao combóio que ia recomeçar a sua marcha, depois de três repiques da sineta.

«Já a sineta ⁽¹⁾ deu o segundo sinal, e, no cais, a turbamulta ordena-se. Os sacos de chita subiram já os estribos sujos das terceiras; um harmónio chora.

«Clareia novamente a gare. Perante as cabeças brancas de «adoração», as serranas erguem um olhar de lágrimas. O chefe dá dois passos à frente; lá longe, na noite, a locomotiva arqueja, cospe vapor e chama, e a hulha exala o odor acre de vertigem. Um matulão atira a última bolsa do correio; no movimento inclinado de alcançar, uma senhora, seguida de dois bebés, acorre.

«Terceiro repique: adiós! Id con la Virgen! E o combóio, estirando os tendões, desamarra. Recuos elásticos das vigas de ferro e dos letreiros, saltos ásperos de placas, a confusão, os fogos todos da cidade cortejando-nos.

«A locomotiva ⁽²⁾ esfalfava-se na campina coberta de breu, por um lado, meu espírito a correr à rédea solta, por outro, meu ouvido a distinguir no rumor bárbaro do combóio uma melodia larga e majestosa. Nela se aliava ao eco dos espaços, batidos pelo vento, o esbravejar das forças reprimidas como corceis de guerra. E era mais soberana que a voz do mar, em que mal tremuluz uma nota à glorificação do homem. Depois, variações sinfónicas, duma opulência wagneriana desenharam-se a meus ouvidos. Coros reais, orquestrações de alta dinâmica, as gamas todas do aço cantando inspiradamente. Porque não há artista que traduza as melodias estranhas dum combóio projectado em bólido, aquele leitmotiv tão dominador da corrida, todo o batuque ciclópico do monstro?

«A locomotiva ⁽³⁾ silvou; os semáforos duma gare imensa fustigaram a semi-obscuridade do vagão. O jogo das bielas amolecia. Ergui-me na banquetta em que as minhas duas personalidades, uma correcta e sentimental de cidadão comum, outra luxuriosa e cínica de incorrigível doido, disputavam ao ritmo do aço rolando no aço. Genoveva sorria-me».

Com o pensamento ocupado na companhia de viagem, que era Genoveva, o autor começou a sentir o incómodo da imobilidade.

«Em verdade ⁽⁴⁾ é horrível este meio de transporte. O ser público, condenar o homem à imobilidade, à promiscuidade, à postiça circunspecção, bem definem a sua fase primária. Que o combóio tenha uma estrutura maravilhosa, cabeça, pulmões, nervos, coluna dorsal, membros ágeis, quem nega!? Enquanto houver jumentos de moleiros claudicando pelos caminhos, há-de se lhe admirar a potência; enquanto se não iludir vantajadamente a resistência da matéria, ha-de se admirar seu fôlego gigantesco. Seu passo rompante tem mesmo majestade. Agora lá vai ele por uma recta levemente inclinada e fugidia. Sinto-o na trepidação toda longitudinal, de vante à ré. Chega a dar uma sensação de vôo ou de ensaiar-se para voar. Toda a sua glória, com um século de ciência, esplende. Gemem os moentes dos eixos e os balanceiros sob as longarinas, e das molas de suspensão escapam-se rouquidos breves, um anh, quase animal, de besta de carga. No balastro o ar, em tromba, assobia. Os freios fremem, e o aço roscanha no aço. É um tufão vinculado a um canal.

«A locomotiva deve estremecer alucinada sob o fragor da ardente centopeia. Deve estremecer tudo que há de estático na natureza e no homem ante o monstro novo que engole as distâncias com impetuosa ira. O romano, que se descobria ao desfile cadenciado das legiões triunfantes, soltaria o seu io. E' certo, reúne os primores duma bela máquina, subtileza, energia, rigor e isso que choca em todas as obras primas do aço e nas finas estampas do reino animal: brusquidão. Falta-lhe, porém, um quase tudo — alma. Neste particular é quase tão inferior como um pião. O pião vai onde o manda a baraja, o combóio o seu piso inalterável. Esta rectibilidade é o sinal da sua bruteza. Tem um só brilhar e já no protozoário desponta a faculdade de direcção. É forte e é estúpido o combóio. O aeroplano ⁽⁴⁾, na sua fase ainda embrionária, dispõe duma sensibilidade receptiva, uma aptidão do

(1) Senhor Aquilino Ribeiro, «Filhas de Babilónia», Lisboa, 1925, 6.ª edição, pág. 44 a 45.

(2) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit. pág. 54 a 55.

(3) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 68.

(4) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 74 a 76.

arbítrio que é a alma: o aviador é o cérebro; um e um fazem um; esta simbiose coloca-se, na progressão da ciência, perto da natureza. É um pássaro. Daí o ser o avião uma máquina inteligente, e o combóio parar na escala dos primitivos, como o rígido e interminável diplódoro que beatamente se deixou morrer em sua gigantaria. Tudo vai assim avançando ou recuando. Sobre o aeroplano tem o combóio, de privilégio, o desfrute racional dos panoramas, da terra e dos astros, e o aborrecimento que é o desfrute de nós mesmos. Já sobre o combóio tinha a liteira o privilégio da eternidade, eternidade bastante, num percurso destes, a poder amar, noivar, esposar esta menina, aborrecê-la ... enviuar.

«Tempos hão de vir em que, de asa hectométrica, com o ronrom mais atroante que o Niagara, veículos aéreos, enormes como Nostodamer Bahnhof, salvarão as latitudes, de continente para continente. Mais adiante ainda, viajarão os corpos, como hoje no céu as andorinhas, e as almas no Paraíso. Dum quero, dum vou-me, pular-se-há a Sevilha, ao Cairo, a Tom. buctu. Será cómodo e não haverá mais propriedade rústica e urbana indefensável a estes iões circulatorios.

«Entramos ⁽¹⁾ num túnel; parece que há uma exaltação de velocidade; o madeirame trepida; a bulha é horrisona, raspante, compacta, sincopada de estrépidos bárbaros, detonantes, e duma grita em oitava. Interrogo a imaginativa: é um colossal perna de pau, perseguido de mil demónios a uivar, que corre, que tamborila na calçada sua fuga célere, ciclópica. Rolamos numa nebulosa».

Depois de observações previsoras do futuro reservado à aviação, são interessantes as referências aos ruídos próprios dos túneis, vindo uma indicação à máquina.

«O arfar ⁽²⁾ da locomotiva cortava mais ríspido, mais cru, o silêncio da terra».

A viagem continuava, não demorando a visão dos Pirineus.

«A locomotiva ⁽³⁾ escarva e os rodados patinam no carril molhado do rocio da noite; azuleja-se mais o céu e, lá para os Cantabros, a luz refracta do nas-

cente semeia uma poalha irisada de côr púrpura e laranja. Subitamente, numa curva da via, majestosos e longínquos, deparam-se os Pirenéus. Não é uma cordilheira; é um arraial populoso de montes, que ali erguem cristas esgrouviadas à espera do sol».

«Ao sabor ⁽⁴⁾ da linha férrea, divisa-se uma peleja bruta de penedais, chamados desfiladeiro de Pancorbo. Na vertigem do expresso mal se via relampejar a gare, que, alvadia e silenciosa, se ergue a breve trecho da garganta como pomba fascinada pelo olhar dum dragão. A locomotiva empenacha-se dum ondulante corar de fumo e lança um silvo receoso. E lá vai, através de trincheiras cortadas na rocha viva, enfiando túneis e pontes, desafiando os precipícios do alto dos muros de suporte. Vai arfando à cautela. A inscrição nas curvas apertadas, o reprimir dos freios a dentro da garganta, em que vêm articular-se, como tubos de órgão, côncavos, bossas e anfractuosidades da serrania, constroem o combóio a uma variação musical não experimentada. É um estreloiçar de pratos, arcadas ríspidas de violoncelo, grita de pretos e tinir de címbalos: o jazz-bande. Voltou a meia-treva; o lanternim do tecto alumia novamente rostos tímidos, desfigurados.

«Aproveito a passagem por este corredor de alta engenharia para ir tentar um arremedo de toilette. Ao cabo dum quarto de hora, fresco, escanhado — milagre da água e do ar — o espelho quase me quer persuadir que acabo de saltar da cama na minha casa da Beira. Sinto-me leve, remoçado; a par com os pulmões, enche-se-me o espírito duma aura sadia».

«Quando torno ao compartimento, com o baixar das trincheiras, vai a luz diurna crescendo; o seu bruxear luta com o lampião da Companhia, subjuga-o, e breve, ainda aquem de Bujedo, retoma a irradiação triunfal».

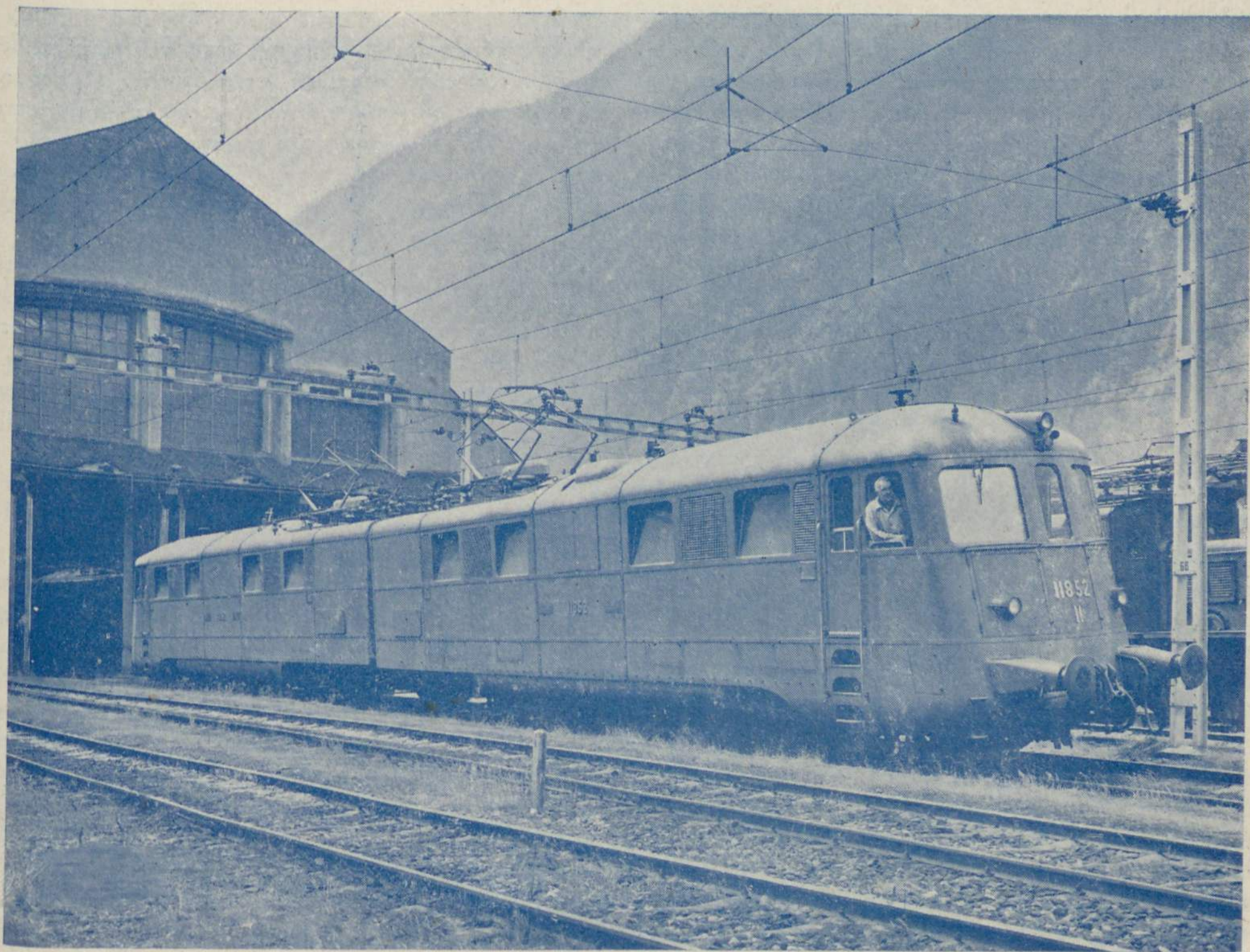
(1) Senhor Aquilino Ribeiro, obra cit., pág. 77.

(2) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 88.

(3) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 90 a 91.

(4) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 93 a 95.





A mais possante locomotiva do mundo (12.000 cavalos) dos Caminhos de Ferro Federais Suíços

(Serviço de publicidade CFF)

O Centenário dos Caminhos de Ferro Suíços

VAE SER, NESTE ANO, CONDIGNAMENTE CELEBRADO

S verão que vem trará consigo pela centésima vez a data em que, ao ser inaugurada a linha Zurique-Baden, a Suíça viu, na sua primeira via férrea, circular o seu primeiro combóio. Nessa data, o país inteiro considerará o desenvolvimento admirável que atingiu a sua rede ferroviária e sentir-se-á, por isso, legítima e profundamente orgulhoso.

Não celebrará, contudo, a Suíça, este aniversário, ou seja, este centenário, a sós consigo, pois sabe, em plena consciência do papel importante dos seus caminhos de ferro ao serviço do tráfego internacional — a ponto de ser, por ele, chamada «a placa giratória» da Europa — que também o estrangeiro celebrará com ela êsse acontecimento.

E conta, para isso, principalmente, com o interesse e com a simpatia daquelas inúmeras pessoas que, vindas de todos os pontos da Terra e viajando em qualquer ocasião pela Suíça, ficaram logo — e bem — a conhecer e a apreciar o material excelente e a organização perfeita dos seus caminhos de ferro.

Na Suíça, como em muitos outros países, aliás, o mérito do estabelecimento das primeiras linhas férreas sempre se deveu à iniciativa audaciosa de engenheiros, de empreiteiros e de alguns financeiros. Por isso, o tráfego ferroviário suíço ficou, durante seus primeiros e largos tempos, exclusivamente em mãos de companhias, cuja linha de conduta mais se inspirava em considerações e intenções comerciais, do que no desejo aberto de pôr

as suas rêdes ao serviço da comunidade. E rivalidades e concorrências, que dêsse estado de coisas resultavam, ainda mais acentuadas eram pelo facto da legislação sobre caminhos de ferro ser, nessa época, a talante, não da Confederação, mas de cada um dos seus vinte e dois cantões ou estados. Compreendeu-se, porém, e finalmente, que havia necessidade de se fazer uma política ferroviária nacional; assumiu a Confederação o direito de legislar sobre caminhos de ferro, e pela unificação, que disso resultou e se firmou, quer em princípios de construção, quer em sistemas de exploração, ganharam os caminhos de ferro suíços extraordinário desenvolvimento. Tal, que a sua rede imponente comporta, hoje em dia, uma extensão total de 5.800 quilómetros de linhas férreas.

Diga-se, em boa verdade, que esta evolução, no sentido duma rede nacional unificada, só atingiu o seu alto fim em 1902, quando, em resultado da fusão e da estatização das mais importantes companhias particulares, surgiram os Caminhos de Ferro Federais. Estes, contudo, ainda não têm, actualmente, mais do que uma rede de 2.900 quilómetros, em números redondos — metade, por assim dizer, do conjunto das linhas férreas do país. Porém, a maioria das principais linhas do país estão unidas sob a designação SBB CFF («Schweizerische Bundesbahnen» ou «Chemins de fer fédéraux») e asseguram um tráfego infinitamente mais importante do que o das restantes companhias particulares ainda existentes. Exploram estas, no entanto, linhas e rêdes consideráveis, sendo, entre elas, dignas de menção especial as do cantão de Berna, com a sua importante linha do Loetschberg, e ainda, com os seus 400 quilómetros, aproximadamente, de via reduzida, os admiráveis Caminhos de Ferro Réticos.

Duas coisas fundamentais caracterizam, de há muito, os caminhos de ferro suíços. A primeira está na posição dominante, que tem no seio da rede internacional, particularmente ilustrada pelas suas grandes linhas alpestres — do Gothard, do Loetschberg e do Simplon — com os seus túneis impressionantes. A segunda está no grande número das suas linhas de montanha, linhas de todos os géneros, mas que, todas também, com as suas curvas apertadas, repetidas e graciosas, os seus espantosos túneis helicoidais, as suas pontes vertiginosas, e as suas rampas, muitas vezes quase a pique, donde se enxergam panoramas surpreendentes, causam e excitam a admiração de quantas pessoas visitam a Suíça.

Quatrocentos quilómetros de vias férreas de cremalheira, e sessenta, bem contados, funiculares, são provas mais do que suficientes, e assombrosas, dos milagres da técnica da construção de caminhos de ferro na Suíça, os quais permitiram a conquista dos Alpes pelo rail.

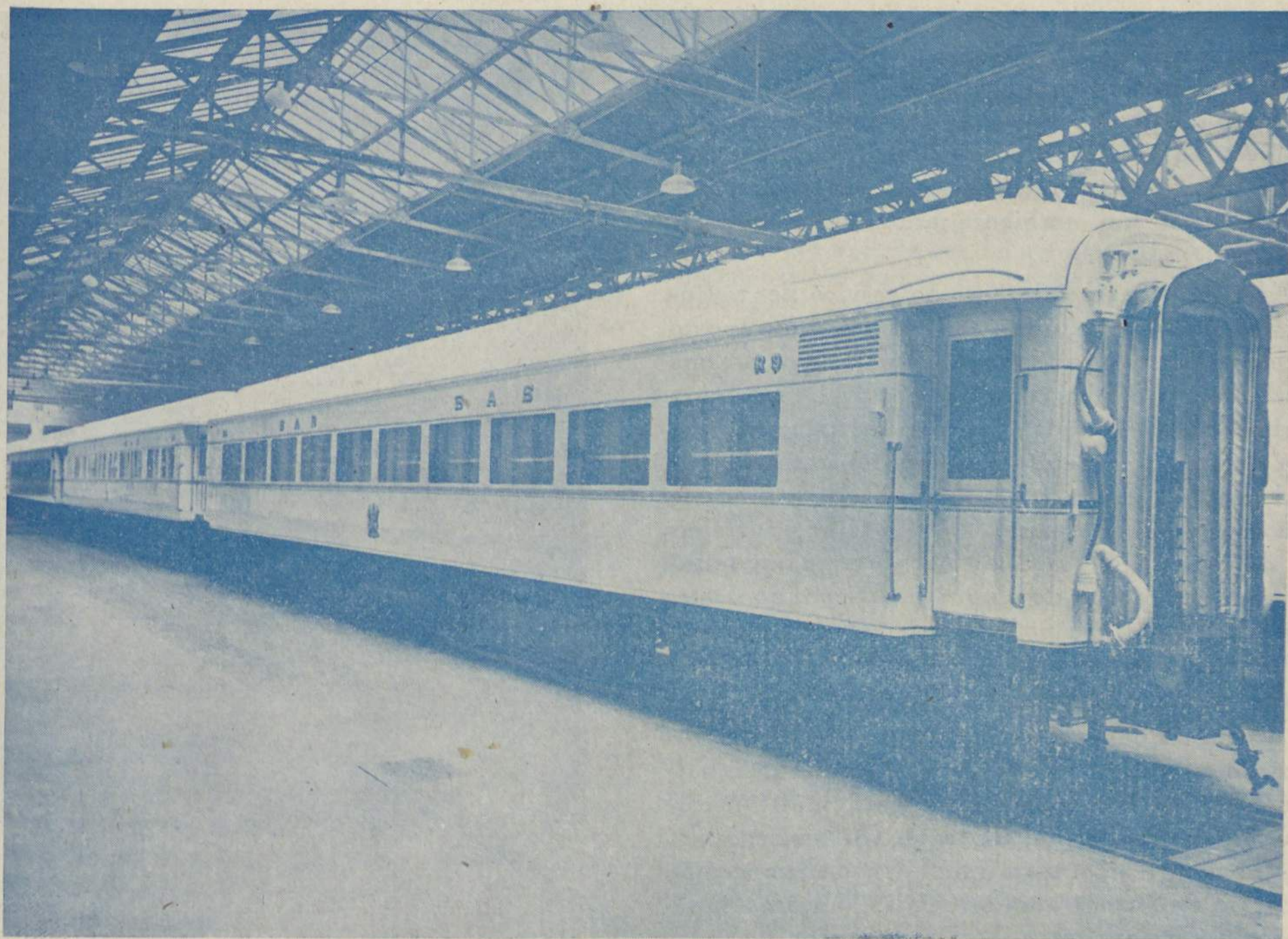
Também uma admirável façanha técnica, das mais notáveis, cometida pela Suíça, quanto ao equipamento das suas linhas de caminho de ferro, está, sem dúvida, marcada na sua electrificação — quase total e, actualmente, em caminho de ser terminada. Essa não lhe permite, apenas, um tráfego intenso e rápido que, em país como a Suíça, de tais particularidades topográficas, jámais poderia ser atingido pela tracção a vapor. Dá, ainda e simultaneamente, a toda e qualquer viagem feita, numa terra de tantas belezas, como é também a Suíça, comodidades e prazeres sem conto. Praticamente, nunca um passageiro de combóio suíço pode ser incomodado por fumos ou fagulhas, o que lhe permitirá, inteiramente à vontade, olhar e admirar, pelas janelas abertas, a paisagem, a desenrolar-se nas suas mil variantes.

Contudo, não vá supor-se que, por tudo isto, os caminhos de ferro suíços adormeceram à sombra dos loiros conquistados. Por forma alguma. Continuam a aproveitar-se de todas as conquistas da técnica, para aprefeioar, por um lado, as suas instalações fixas e para, por outro, melhorar em todos os sentidos as suas comunicações. Mesmo, durante a última guerra, nunca o equipamento da rede férrea suíça foi interrompido, ao contrário, em consequência do próprio conflito, foi até acelerado e insensificado.

Tão melhorado, que se vêm hoje circular, quer nas linhas dos Caminhos de Ferro Federais, quer nas de companhias particulares, máquinas e vagões duma elegância, dum conforto, duma limpeza e duma beleza incomparáveis.

E agora, precisamente quando fôr celebrado o centenário, tencionam os Caminhos de Ferro Federais pôr em serviço novos combóios ligeiros que, não só pela velocidade como também pela facilidade em vencer determinados e difíceis trajectos, vão superar quanto, em realizações técnicas ferroviárias, se julgou possível num país montanhoso como a Suíça.

No entanto, e no momento da celebração do centenário dos seus caminhos de ferro, a maior alegria que toda a Suíça tem é a de os saber, numa larga medida, reconduzidos à função de «placa giratória» entre os diferentes países da Europa. O próximo horário, em vigor a partir da vizinha primavera, restabelece pela primeira vez depois do terrível conflito mundial muitas das anteriores correspondências ferroviárias internacionais. Ver-se-á, então, que os caminhos de ferro suíços, pelo estado, infelizmente, ainda lamentável, de inúmeras linhas estrangeiras, reassumem o seu antigo papel de suma importância na circulação do Continente Europeu. E que tudo fazem, e farão, para se manterem à altura das obrigações que dêsse estado de coisas lhes advém, e para se mostrarem dignos da missão que lhes é devolvida.

*As carruagens reais*

O comboio real na África do Sul

pode considerar-se o primeiro trem de luxo

O comboio construído na Grã-Bretanha para uso da família real durante a sua visita à África do Sul é o que em linguagem cinematográfica se chama «um super-comboio».

Como o Rei manifestasse o desejo de evitar, durante a sua visita, toda a despesa desnecessária com alojamentos, resolveu-se que o método mais prático seria pôr à disposição da família real um comboio especial, completamente apetrechado para ser utilizado não só como meio de transporte mas também como hotel.

Esse comboio é composto de 14 carruagens, seis das quais pertencentes ao material do «Comboio Azul» da África do Sul. As restantes 8 carruagens foram construídas pela «Metropolitan Cammell Carriage and Wagon Co. Ltd.», de Salford, Birmingham, ficando a cargo da casa «Warrington and Gillow, Ltd.», de Londres, a decoração interior, e da casa «J. Stone and Co. Ltd.», de Defford, a iluminação e o condicionamento do ar.

As carruagens são de aço, pintadas exteriormente de cor creme com filetes dourados e as armas reais ao centro. O apainelamento interior e o mobiliário é todo feito com madeiras oriundas do Império Britânico e tanto quanto possível da África do Sul. Mesmo o amianto utilizado nos isolamentos, entre os painéis interiores e exteriores, veio da África do Sul, que também contribuiu com a lã de que são feitos os tapetes. Prestou-se grande atenção à eliminação dos ruídos. Entre a superestrutura e as «bogies» existem amortecedores de borracha para absorver a vibração e o ruído normal da via ainda fica mais reduzido pelo isolamento do chão e das paredes.

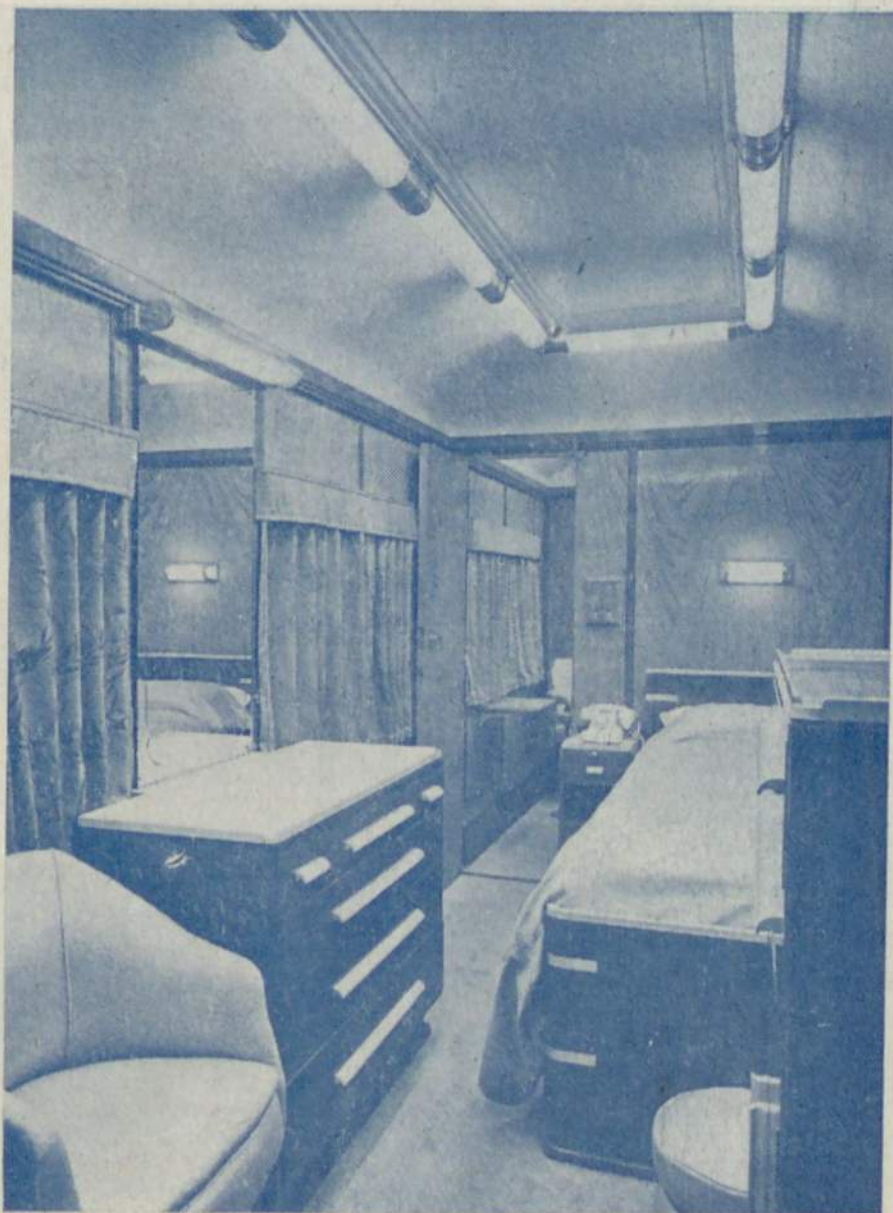
Todo o apetrechamento interior foi estudado

na previsão do comboio servir de moradia temporária da família real, pelo que possui todas as facilidades para o trabalho de Sua Magestade e para o recreio de todos. Todas as carruagens são confortáveis mas não se procurou que fossem excessivamente luxuosas. Pretendeu-se, apenas, que proporcionassem um ambiente aprazível e de bom gosto.

Atendeu-se especialmente ao serviço de rádio-comunicação, possuindo o comboio um posto emissor e vários aparelhos receptores, e o sistema de telefones é o mais completo possível, tanto para comunicação entre as diversas carruagens como para o exterior, fazendo-se a ligação com a rede local e geral Sul Africana, logo que o comboio pára em qualquer estação. Os aparelhos portáteis são de construção especial para evitar que telintem com a vibração do comboio. Dispondo destes dois sistemas, o Rei pode manter-se em comunicação constante com todo o Império.

Graças ao condicionamento do ar, seja qual fôr o tempo que fizer no exterior, os passageiros respiram um ar puro e filtrado, distribuído igualmente por todas as carruagens e automaticamente aquecido ou arrefecido, conforme fôr preciso, para manter uma temperatura igual, fixada de antemão por meio de termostatos especiais. Todas as janelas estão permanente e herméticamente fechadas para evitar as correntes de ar e entrada de pó e de ruídos. O ar é renovado dentro das carruagens quinze vezes por hora.

A energia eléctrica a 110 voltios necessária para o funcionamento deste sistema de condicionamen-



O quarto do Rei

to do ar, para a iluminação, para as bombas do serviço de distribuição da água, para o posto emissor de rádio e para outros fins, é fornecida por geradoras D. C. accionadas pelos eixos do rodado e, durante os períodos da paragem, por acumuladores situados na parte inferior das carruagens ou

ainda por simples ligação com a rede geral exterior. Toda a iluminação é feita por meio de tubos fluorescentes, fornecidos pela «General Eléctrica C.º Ltd», sob indicação da casa «J. Stone C.º Ltd.», que forneceu e montou todo o restante apetrechamento eléctrico, transformadores de corrente, rectificadores automáticos de voltagem, frigoríficos, etc.

Considerado no seu conjunto, este comboio apresenta um motivo justificado de orgulho para os engenheiros e decoradores que colaboraram na sua construção, mas não devemos esquecer os artífices mais modestos cuja perícia tanto contribuiu para o belo resultado alcançado.



A sala de estar do séquito

Quer saber? Tome, pois, conhecimento de...

Que é na América do Norte onde circulam os comboios de maior conforto para viajantes. Assim, criou-se recentemente um novo tipo de carruagens, designadas por *Master Room*, que estão providas de camas individuais, em cabines de dois e quatro passageiros, dispondo também de lavatórios, chuveiros e guarda-roupas privativos.

Que, quando desnecessários os leitos são arrumados ou, melhor, transformados de maneira a constituírem espaçosos *divans* e deixando livre amplo espaço onde se podem colocar mesas para jogos e refeições.

Que as janelas destas novas carruagens são extraordinariamente rasgadas pelo que facultam a máxima entrada de claridade e permitem abranger com a vista um imenso horizonte de visibilidade.

Que, na Europa, a linha de caminho de ferro mais elevada é a de Goernergrat, na Suíça, a qual atinge a altitude de 3:019 metros acima do nível do mar.

Que a mais elevada de todas, no Mundo inteiro, é a do Caminho de Ferro Central do Peru, na Cordelheira dos Andes, já referida especialmente nas colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e que situa no seu ápice a 4:780 metros.

Que nessa linha extraordinária, devida à arrojada iniciativa de Henrique Meiggs, um norte americano audacioso e persistente, em 8 horas passa-se dum clima tropical (8.º S. do Equador) a uma região onde reinam as neves eternas.

Que o custo da ponte de D. Maria Pia importou, na totalidade, em 300 contos de reis.

Que, presentemente, só a pintura considerada como indispensável cuidado devido à sua conservação é feito em quadriênios, custando mais do que a importância de sua construção.

Que são rigorosamente vistoriados e com caracter permanente, todos os pontos da referida obra de arte, a fim de garantir-se em absoluto a devida segurança na passagem dos comboios e zelar-se convenientemente pela importante conservação de tal obra.

Que o ramal que liga a histórica cidade de Tomar á linha do Norte foi inaugurado em 24 de Setembro de 1928.

Que as linhas do Estado, Sul e Sueste e Minho e Douro, arrendadas á C. P. em 11 de Março de 1927, tinham, respectivamente, de extensão 987 quilómetros e 386 quilómetros.

Que o túnel de maior extensão é o de Simplon, nos Alpes Peninos (Apeninos), aberto a 2:009 metros de altitude e com a extensão de 20 quilómetros (19:730^m)

Que um dos maiores tuneis existentes e que liga os caminhos de ferro suíços com os da Itália, é o de S. Gotardo, que perfura o massivo dos Alpes e ficou livre á circulação ferroviária em 1888. O seu comprimento exacto é de 14:920 metros.

Que tal obra de engenharia foi na época da sua construção considerada como sendo o *sumum* dos empreendi-

mentos de tal categoria, pois que até então o maior de todos os tuneis era o de Fregus, impropriamente designado pelo nome de Monte-Cenis, nos Alpes, entre Modane (França) e Bardonecchia (Itália), aberto á altitude de 3:170 metros, o qual contava de extensão 12:000 metros certos.

Que o famoso comboio internacional, conhecido pelo nome de «Flecha de Ouro» (Golden Arrow) já em Janeiro de 1946 recomeçou as suas viagens através do Canal da Mancha, partindo da Estação de Vitória, em Londres, até Paris.

Que, como se sabe, essa viagem, rápida e cómoda, é feita sem qualquer transbordo, pois o comboio entra num magnífico «Ferry-Boat» que o transporta e desembarca em território inglês, com a mesma facilidade com que em França entra no navio para a curta travessia da Mancha.

Que quando a linha férrea do Norte alcançou, no ano de 1864, Vila Nova de Gaia, ainda não estava escolhido o local em que seria lançada a ponte que fizesse ligação com a cidade do Porto, nem se assentara tampouco no sítio da estação terminus do Porto.

Que para êsse grandioso trabalho em vias de execução havia três projectos estudados, os quais ficaram sendo assim conhecidos: Campo do Cirne, Seminário e Campanhã sendo, como se sabe, preferido o último dos projectos acima designados.

Que foi autor desse projecto o engenheiro Pedro Inácio Lopes, engenheiro de grande competência e que, mais tarde de 1885 a 1900, veio a ser director da Companhia, hoje conhecida pela abreviatura de C. P.

Que, aberto concurso para adjudicação do trabalho, apresentaram propostas diversos engenheiros nacionais e estrangeiros de nomeada, sendo adjudicada a construção ao representante da firma Eiffel, de Paris.

Que tão considerada foi esta obra pela engenharia internacional que pouco depois a Companhia dos Caminhos de Ferro do Midi de França, só então capacitada do valor da inovação da autoria de Gustavo Eiffel, adoptou semelhante processo construtivo para a solução que se apresentava na linha de Sévérac Neussargues e mais tarde para o viaduto de Garabit.

Que foi em 5 de Janeiro de 1876 que se começou a construir a ponte de D. Maria Pia, ficando concluída a monumental obra em Outubro de 1877, após 22 meses de trabalho, tendo sido oficialmente inaugurada, pelo Rei D. Luís I e pela Rainha D. Maria Pia, em 4 de Novembro desse mesmo ano, mas depois das provas officiais de resistência, effectuadas em 31 de Outubro e 1 e 2 Novembro do mesmo ano.

Que nessa altura era Director Geral da Companhia o engenheiro e homem de estado Manuel Afonso de Espregueira.

Alexandre F. Setta

Linhas Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE

Como resultado das provas e experiências efectuadas durante a guerra sobre a duração e rendimento do material ferroviário, acabam de sair das oficinas norte-americanas duas locomotivas dignas de todas honras: uma, diesel-eléctrica, que representa um notável melhoramento sobre as anteriores máquinas «Diesel»; a segunda é uma locomotora a vapor, que se caracteriza por uma caldeira de maior capacidade e por estar equipada com chumaceiras esféricas e lubrificação mecânica por pressão.

Desde o ano passado que se conhecem nos Estados Unidos duas novas máquinas de 6.000 c. v. e uma locomotora de 3.000 c. v., ambas tipo «Diesel». Estão a construir-se locomotoras formadas por três veículos que atingem velocidades de 120 a 150 quilómetros por hora; outras máquinas desenvolvem 3 mil cavalos de potência ou seja mais um terço do que se conseguia até agora nas locomotoras «Diesel» do mesmo tipo. Sua velocidade máxima é de 135 quilómetros por hora.

Este considerável aumento de potência conseguiu-se mediante um turbo — super compressor que eleva a 1.500 c. v. a potência normal de 1.000 cavalos do motor, colocando depois dois motores em só veículo.

Uma das locomotivas mais notáveis entre as que se construíram nos primeiros dias da guerra chegou a arrastar combóios a mais de 160 quilómetros por hora. Trata-se duma máquina tipo 4-4-4-4, de 6.500 c. v..

Projectam-se ainda novos tipos de automotoras, accionadas por turbinas de gás, a fim de que possam competir com o avião.

— Para a companhia norte-americana dos Caminhos de Ferro de Atchinson, Topeka e Santa Fé, que faz o serviço entre Chicago e vários pontos da Costa do Pacífico, está a construir-se uma nova série de locomotoras eléctricas com motor Diesel, que desenvolvem a fantástica potência de seis mil cavalos. Nas linhas férreas de Pensilvânia estas locomotoras, nas provas a que foram submetidas, deram os melhores resultados. O êxito foi além de toda a expectativa.

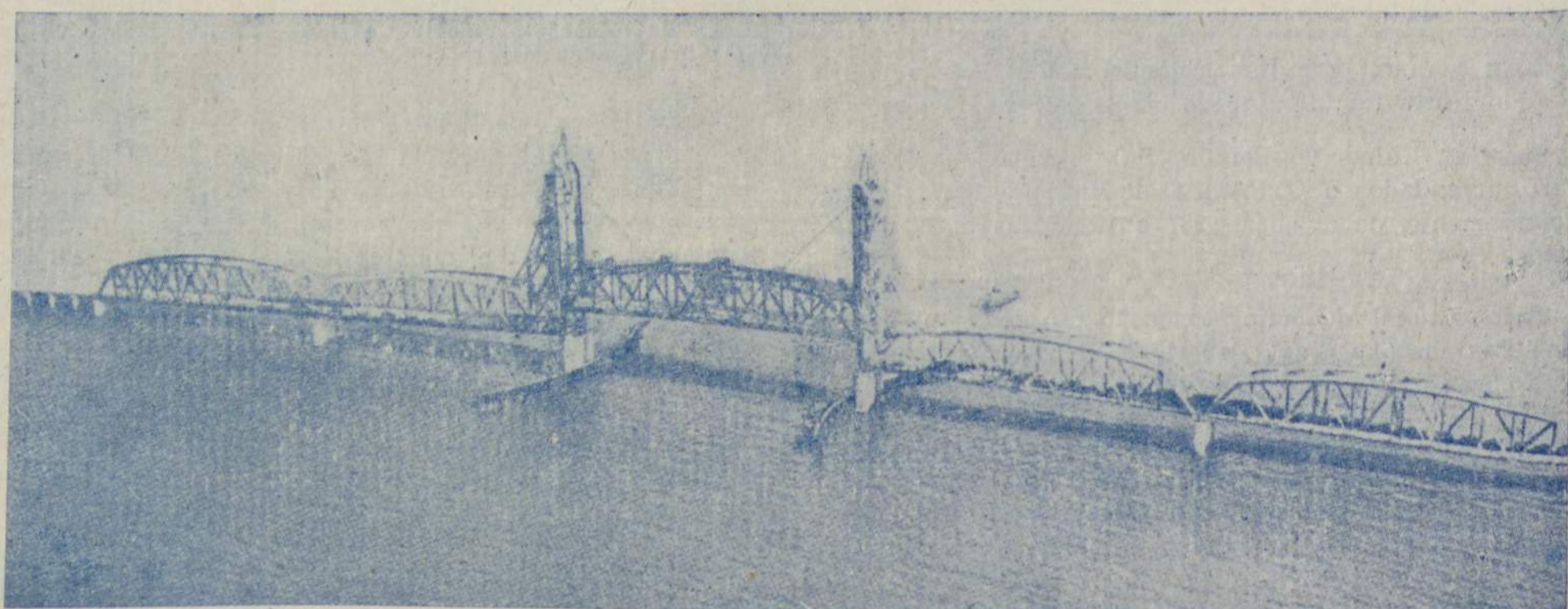
A nova locomotora pesa 450 toneladas e mede cerca de 60 metros de comprimento e quatro e meio de altura.

Compõe-se de três unidades, uma à frente, outra igual na cauda e outra no centro. A primeira e a última têm cada uma a sua cabine com os seus correspondentes comandos e um motor Diesel de 2.000 cavalos. A do centro não tem cabine de comando, mas sómente um motor de igual potência. Esta disposição das três unidades permite a marcha da locomotiva em ambos os sentidos, sem ter que mudar de direcção.

BÉLGICA

Os caminhos de ferro belgas recommencaram a por em prática os planos de electrificação que se tinham elaborado em 1940 e que devido à guerra não se puderam levar a cabo. Trata-se da electrificação de 1.460 quilómetros de linhas férreas. O plano primitivo — «circuito pequeno», como, no projecto, era denominado, — vai completar-se agora com «um grande circuito». Em princípios de 1945, o ministro dos Transportes, Rongvaux, declarou que o primeiro plano seria substituído por um novo que compreenderia não só as linhas de transporte de passageiros mas também as de transporte de mercadorias.

Para o transporte de passageiros está já electrificada a linha de Bruxelas a Amberes; o circuito pequeno devia ampliar-se, segundo o primeiro plano, desde Bruxelas até Charleroi, Löven, Otti-



PONTE DE S. FRANCISCO (CALIFÓRNIA)

gnies, Alost e Braine-le-Compte, num total de 175 quilómetros. Mas, como já se disse, a guerra impediu que se levasse a efeito este plano.

Por iniciativa do ministro de Transportes nomeou-se uma comissão de estudo para a electrificação dos caminhos de ferro, a qual se compõe de representantes de todos os partidos, da Sociedade dos Caminhos de Ferro Belgas e da indústria particular.

O novo plano elaborado baseia-se no primitivo e compreende:

a) Electrificação para o tráfego de mercadorias no trajecto Bruxelas a Amberes e electrificação para o tráfego de passageiros na linha de Bruxelas a Charleroi. Estas duas linhas encontram-se já em execução;

b) Electrificação da linha Bruxelas-Lüttich-Herbersthal; electrificação do trajecto Bruxelas-Arlon-Athus até Luxemburgo; electrificação da linha Bruxelas-Mons-San Chislain e electrificação da linha Bruxelas-Gante-Costa;

c) Construção de uma linha de circumvalação para Lüttich - Löwen - Malines - Gante - Braine - Le compte-Namur Lüttich.

O grande circuito incluirá novas regiões.

A electrificação destas linhas custará perto de 15 milhões de francos belgas.

ESPAÑA Em 28 de Outubro de 1948 celebra-se o primeiro centenário da inauguração ao serviço público da primeira linha de caminhos de ferro em Espanha, que foi a de Barcelona a Matará.

Essa data é grata a todos os espanhóis, pois marca o início de um período da história económica do seu país.

ESTADOS UNIDOS Ao serviço dos caminhos de ferro norte-americanos existem actualmente 2.000 locomotivas «Diesel» de vários tipos. A tracção «Diesel» impõe-se especialmente nas linhas de fortes rampas.

Os tipos principais são a locomotora de 5.500 c. v., provida de quatro motores de tracção e pesando 365 toneladas e a locomotora de 4.000 c. v., com o peso de 249 toneladas.

FRANÇA Nos começos de 1944, o Governo provisório da França, estabelecido em Argel, apresentou aos Estados Unidos da América do Norte alguns pedidos de locomotoras, para suprir as necessidades dos caminhos de ferro da França, após a libertação.

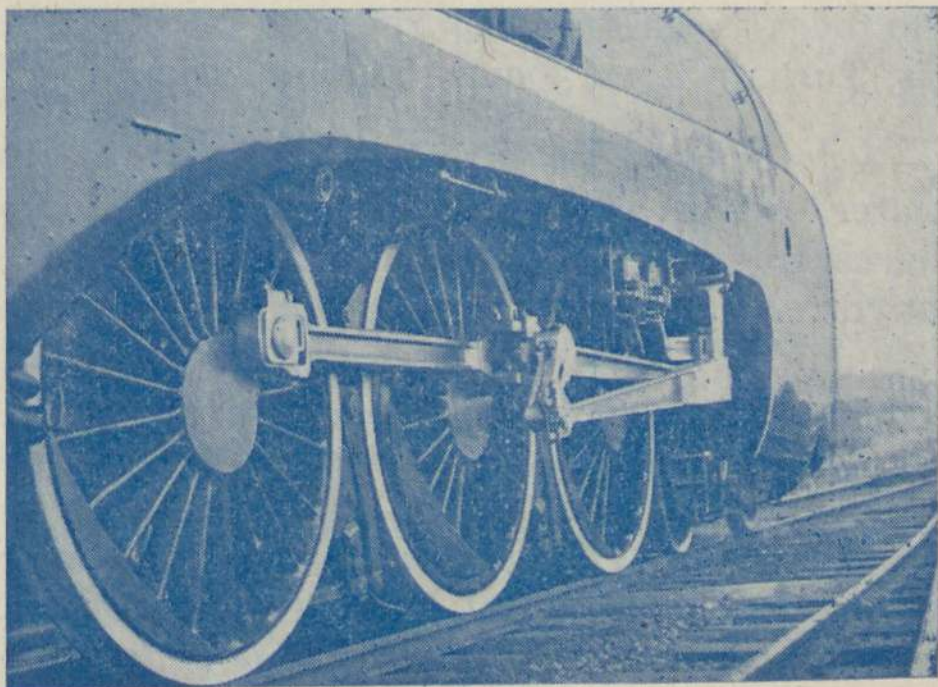
Os contractos que se firmaram com várias firmas construtoras compreendem 700 locomotoras.

No fim desse mesmo ano foram encomendadas mais 400 locomotoras às mesmas fábricas.

A construção iniciou-se em Março de 1945, e

cinco meses depois a «Lima Locomotive Company» entregou a primeira locomotora, tendo sido desembarcada em Marselha, em Novembro desse mesmo ano, a primeira remessa.

Estas locomotoras são conhecidas pelo nome de



Possante locomotiva do Caminho de Ferro Francês

«Libertação», estão classificadas com o número 141-R. e desenvolvem a velocidade de 100 quilómetros por hora.

— O número de locomotivas a vapor utilizáveis atinge presentemente acêrca de 70% do nível de 1938 e o de vagões a 54%. O tráfego, no entanto, medida em número de vagões carregados, é da ordem de 80% do de antes da guerra. Cabe assinalar porém, que a actividade real é superior a esse número, pois deve-se ter presente que o carregamento médio dos vagões é hoje de 12 toneladas contra 9 toneladas em 1938.

Em outros aspectos a actividade de antes da guerra já foi igualmente ultrapassada. O percurso dos trens de mercadorias é superior em 8% ao de antes da guerra. Os serviços dos trens de passageiros são ainda um pouco inferiores aos de 1938, muito embora a taxa de ocupação dos trens seja agora superior.

No decurso dos próximos meses são esperados progressos ainda mais sensíveis em relação com as melhores evidenciadas no terreno económico. O único ponto ainda difícil é o do suprimento de combustível. Devido à queda nas importações de carvão os estoques carboníferos da rede nacional de caminhos de ferro baixaram de 830.000 toneladas em 25 de Maio para 617.000 em fins de Junho.

— Os trens Simplon-Expresso do Oriente vão-se tornar mais rápidos e mais frequentes, segundo acôrdo ajustado entre as administrações ferroviárias de diversos países europeus. Por outro lado será possível ir directamente de Paris a Budapest, a Belgrado e a Varsóvia. Proximamente as ligações serão estendidas a Bucarest e a Estambul. Espe-

ra-se concluir estas ligações até ao próximo dia 7 de Outubro.

Há que apontar, ainda, uma ligação completa entre Paris e Milão, via Lausanne e Brigue. O túnel de Monte Cenis será brevemente entregue ao tráfego. Nessa oportunidade comboios comportando todas as classes farão a ligação directa entre Paris, Turim e Roma e entre Lião e Turim.

— A locomotiva de turbina a fogo que acaba de fazer os seus primeiros ensaios nas linhas ferroviárias francesas baseia-se no princípio do «fogo rotativo». A máquina a pistão foi há muito tempo substituída nas centrais eléctricas e nos navios de alto mar, pela turbina a vapor. Nesta nova máquina, puramente rotativa, a energia é fornecida pela impulsão do vapor contra as aletas. Nas grandes instalações fabris turbinas a fogo alcançando 5.000 e até mesmo 10.000 Kwh foram instaladas. Até agora dificuldades insuperáveis se opunham à construção de turbinas a fogo de pequena dimensão. O problema acabou, porém, sendo resolvido para as locomotivas.

A locomotiva circulando em uma linha normal de 1,44 metros foi estudada para uma velocidade máxima de 110 quilómetros por hora. Seus dois jogos de roda permitem-lhe enfrentar as curvas de fraco raio das ferrovias de montanha. Este tipo de locomotiva não tem caldeira. Os gases inflamados, fonte de energia, são produzidos em uma câmara à temperatura de 1.600 graus. Uma injeção suplementar de ar comprimido abaixa essa temperatura para cerca de 400 graus afim de evitar que sejam queimadas as aletas da turbina. Depois de fazer girar a turbina os gases escapam-se pelas aberturas praticadas no teto.

Se a potencia total desenvolvida pela turbina, que atinge a 10.000 H. P., fosse inteiramente disponível a locomotiva poderia voar como um avião.

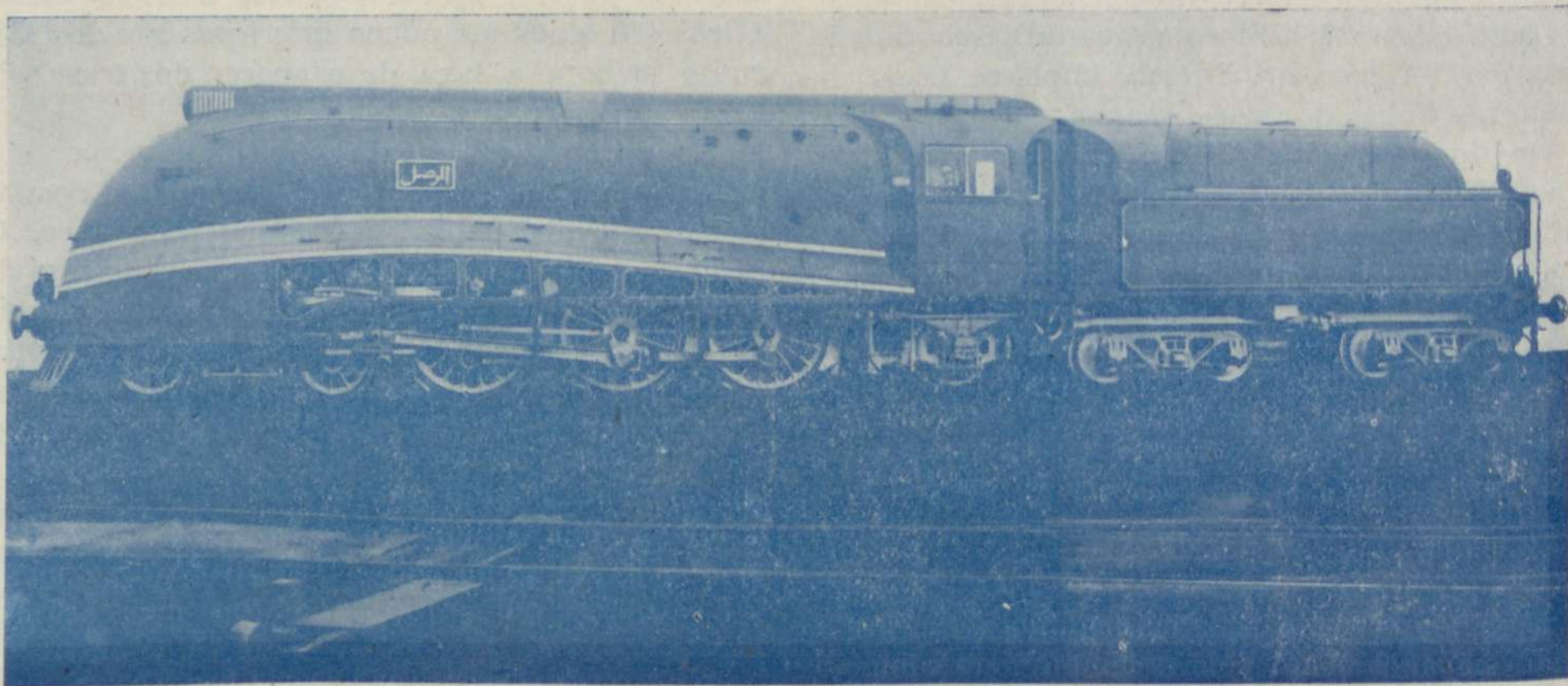
Infelizmente, porém, 7.800 H. P. são absorvidos pelo compressor de ar que alimenta a câmara de combustão. Os 2.200 H. P. restantes servem para movimentar um dinamo cuja corrente alimenta quatro motores eléctricos de tracção, que arrastam as rodas. Esta transmissão eléctrica, já utilizada em dois tipos de locomotivas Diesel-Eléctricas da S. N. C. F. assegura grande facilidade de movimentos.

A máquina é conduzida por um único homem colocado em uma cabine envidraçada. A direcção realiza-se mediante uma manivela semelhante à dos carros eléctricos a qual controla a injeção do combustível. Indicadores luminosos permitem ao condutor vêr se a chama está acesa e se todos os aparelhos auxiliares funcionam. Um barómetro automático intervém corrigindo a chama em função da altitude quando a locomotiva se eleva.

A locomotiva de turbina a fogo consome duas vezes mais óleo combustível que uma locomotiva Diesel-Eléctrica da mesma potência. Mas como se trata de combustível menos refinado o seu custo é duas vezes menor. Além disso o preço da máquina e as despesas de conservação são menores.

INGLATERRA O ministro dos Transportes anunciou que se estabeleceu um programa escalonado para transformar 1.200 locomotoras para que queimem óleo em lugar de carvão.

Um engenheiro da Companhia «Great Western» afirmou que o funcionamento de tais locomotoras iguala o dos que queimam carvão, no que diz respeito ao tráfego. Uma locomotora arrastando uma pesada carga de mercadorias consome 27 litros de óleo pesado por milha, que equivalem a 35 quilos de carvão. Além disso, o emprêgo de óleo facilita economia de tempo e uma redução de mão de obra como consequência da eliminação da carga de car-



Modelo de máquina enviada para Erag pela Grã-Bretanha

vão e limpeza de cinzas. O trabalho do fogueiro também se reduz consideravelmente.

A «Great Western Railway, por exemplo, vai mandar construir 16 estações para fornecimento de óleo às suas máquinas.

Com esta medida economizam-se 1.400.000 quilos de carvão por ano.

O Ministério de Abastecimentos facilitará o material necessário para a transformação das locomotoras e construção de tanques.

— A Companhia L. N. E. R. montou, experimentalmente, o combóio que parte de King's Cross às 8,35 da manhã para Leeds e Brandfort, com um telefone que permite ao pessoal da locomotora falar em andamento com o condutor do combóio.

Os telefones colocados na máquina e no furgão do condutor estão providos de um microfone especial manual e alto-falantes.

— Até agora o nível geral das tarifas ferroviárias britânicas têm-se mantido a 1/6 sobre o nível de 1939, se bem que os salários e o preço do carvão para os caminhos de ferro tenham aumentado, segundo os cálculos de Lord Portal, em 57 % e 123 % respectivamente.

O ministro dos Transportes resolveu elevar os preços das tarifas ferroviárias, em relação aos de antes da guerra, de 1/6 a 1/3 para os passageiros, de 1/10 a 1/4 para os bilhetes de férias e viagens de operários e de 1/6 a 1/4 para as mercadorias.

Os novos aumentos produzirão 30 milhões de libras por ano.

— Nos laboratórios dos construtores de apetrechamento de sinalização ferroviária da Grã-Bretanha, estão-se fazendo experiências com aparelhagem um tanto revolucionária que, a satisfazer em todas as provas, poderá ocasionar uma alteração profunda nos processos centenários de sinalização.

Já está a ser instalado numa das vias principais algum material de sinalização, que incorpora muitas das possibilidades da máquina de cálculo electrónica. Este curioso dispositivo nega-se terminantemente a cumprir ordens erradas ou disparatadas dadas por qualquer sinaleiro distraído ou esquecido, possuindo, além disso, uma «memória» que o torna apto a executar uma série de movimentos na sua sequência própria.

Outro dispositivo produzido nos laboratórios é o que dá a conhecer aos chefes de sinalização de um importante entroncamento a velocidade e a posição exacta de qualquer combóio que passe pelo sector a seu cargo. Isto obtem-se pela criação de um campo magnético entre dois imans eléctricos colocados de ambos os lados e um pouco acima do nível de uma das vias da linha. O campo é interrompido pela passagem de cada uma das rodas do combóio por entre os imans. O aparelho receptor, instalado na outra extremidade do circuito magné-

tico, conta o número de rodas do combóio e, partindo desse princípio, consegue-se com relativa facilidade que o aparelho conte o número de eixos que o transpõem num dado período.

E daí, desde que se conheça a distância que separa cada eixo, facilmente se obtém a velocidade dos combóios. O chefe da sinalização estará, pois, informado da velocidade de cada combóio que transpuzer determinados pontos da linha, podendo indicar ao maquinista, pela radiotelefonia ou outros meios, a velocidade máxima que lhe é permitida em relação ao combóio na sua frente.

Convém esclarecer que este último sistema ainda precisa de aperfeiçoamento, estando a ser feitos na Inglaterra os respectivos ensaios práticos.

— Apesar da Grã-Bretanha ser uma pequena ilha, tem detido bastantes «recordes» ferroviários, estando ainda senhora do «recorde» de velocidade de combóio movido por locomotiva a vapor, que é de cerca de 203 quilómetros por hora. Por outro lado, é, de facto, surpreendente que a viagem mais longa, sem paragem de qualquer espécie, se tenha feito, não nos «grandes espaços abertos» de um vasto continente, mas sim dentro dos acanhados limites da ilha. Trata-se do percurso de 832 quilómetros — distância que separa Londres de Edimburgo — e para essa viagem especial o combóio teve de levar duas equipas completas de maquinistas e fogueiros, que se revezaram a meio da viagem. Uma das equipas descansava numa carruagem enquanto que a outra estava de serviço e, como o combóio ia sempre a andar, foi preciso, construir um «tender» especial, com um estreito corredor por debaixo do depósito do carvão, pelo qual o pessoal deslizava para se dirigir à plataforma e vice-versa. E não se imagine que se tratava dos amplos corredores de que dispõem os passageiros dos combóios ingleses, pois tinha apenas 45 centímetros de largura, o que obrigou as equipas a transpô-lo de lado e com certa dificuldade, apesar da previdência da companhia, que proibiu «que delas fizessem parte ferroviários nutridos»!

SUIÇA

Em 1948 a Suíça vai comemorar devidamente o centenário dos seus caminhos de ferro, para o que já se estão organizando os preparativos indispensáveis.

Das festas fará parte o XIV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que se realizará também na Suíça.

As oficinas onde se constroem as locomotivas Winterthur estão a reproduzir o combóio original da Companhia Zurick-Baden, que circulará por todo o país e cujo pessoal se fardará com os antigos uniformes, podendo o público viajar nele a preços reduzidos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Abril de 1897)

Novo tunnel em Lisboa

Os srs. João Brée e Domingos Serzedello requereram á camara municipal licença para construcção e exploração de um tunnel que ligue o Rocio com o largo de S. Roque.

O subterreneo abrirá na muralha da rampa que existe na calçada do Carmo e dá acesso á estação do caminho de ferro, prolongando-se durante 177 metros até ao subsolo do largo de S. Roque onde será perfurado um poço vertical de 34 metros, que porá o extremo do tunnel em comunicação com aquelle largo, sendo a sua estação *terminus* superior em uma casa adquirida pela empresa para esse fim.

Desde a embocadura da calçada do Carmo, na praça de D. Pedro, até á extremidade interior do tunnel, serão assentes carris sobre os quaes circularão carros movidos por electricidade para transporte de passageiros, sendo estes carros que, por meio de ascensor vertical dentro do poço, sôbem ao largo de S. Roque.

O tunnel e poço serão illuminados por electricidade.

O preço de passagem não será superior a 20 réis.

Os peticionarios asseguram que, pela profundidade a que a galeria é aberta e pelas suas pequenas dimensões, 6 metros de largo por 5 de alto, a sua perfuração não affectará a segurança dos predios ou ruas sob que passe, e promettem cemeçar a construcção logo que a camara lhes conceda a licença.

Offerecem á camara 2 por cento da receita bruta e 20 passes pessoas para os srs. vereadores.

A mesma empresa pede mais que lhe seja garantido o privilegio para a comunicação por igual systema entre a praça de D. Pedro e os largos do Carmo e Abegoaria, entre a rua do Carmo e os mesmos largos (o que iria inutilizar os projectos, já approvados, do ascensor do sr. Mesnier) e entre a travessa do Cotovello e as ruas de Antonio Cardoso, Duque de Bragança, largo de S. Carlos e rua Serpa Pinto.

A camara, na sua sessão de 24 do corrente, enviou o pedido ao seu serviço de viação para informar.

O projecto é, incontestavelmente, de uma grande utilidade, representando um importante melhoramento para a nossa capital.

O que resta é que as opposições comecem a romper por todos os lados, como as plantas daminhas, desalentando os iniciadores da ideia, como já tem succedido em casos identicos.

Entretanto o sr. Lusseau, do famigerado parque, não deixará de protestar... e a Camara deve attendel-o, visto o adeantamento em que estão os trabalhos no alto da Avenida.

Sobre este ultimo ponto não nos esqueçamos de que estamos no 1.º de abril.

Câmara Municipal de Abrantes

Um agradecimento da sua respectiva Comissão de Arte e Arqueologia á «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Da Comissão Municipal de Arte e Arqueologia de Abrantes recebemos, subscrito pelo sr. capitão Manuel Machado, ilustre presidente da Câmara Municipal, um officio, que muito nos penhorou, de agradecimento aos artigos de propaganda que, por diversas vezes, temos aqui publicado sobre aquella formosa cidade ribatejana.

Nada tinha que nos agradecer a digna Comissão Municipal de Arte e Arqueologia de Abrantes. Nada mais fizemos do que, espontânea e gostosamente, registrar em meia duzia de linhas os encantos duma terra que, em breve, com os melhoramentos já anunciados, oferecerá condições turísticas de indiscutível interesse.

Um problema universal

A FALTA DE TRANSPORTES

Não é só no nosso país que a falta de transportes constitue um problema sério. Noutros assume um carácter muito mais grave.

Na Hungria, por exemplo, a falta de transpor-



tes, em consequência dos efeitos da guerra, é de tal ordem, que os passageiros se veem na necessidade de se acomodar no tecto das carruagens dos combóios. É qualquer coisa de trágico e de cómico, como se depreende da gravura acima.

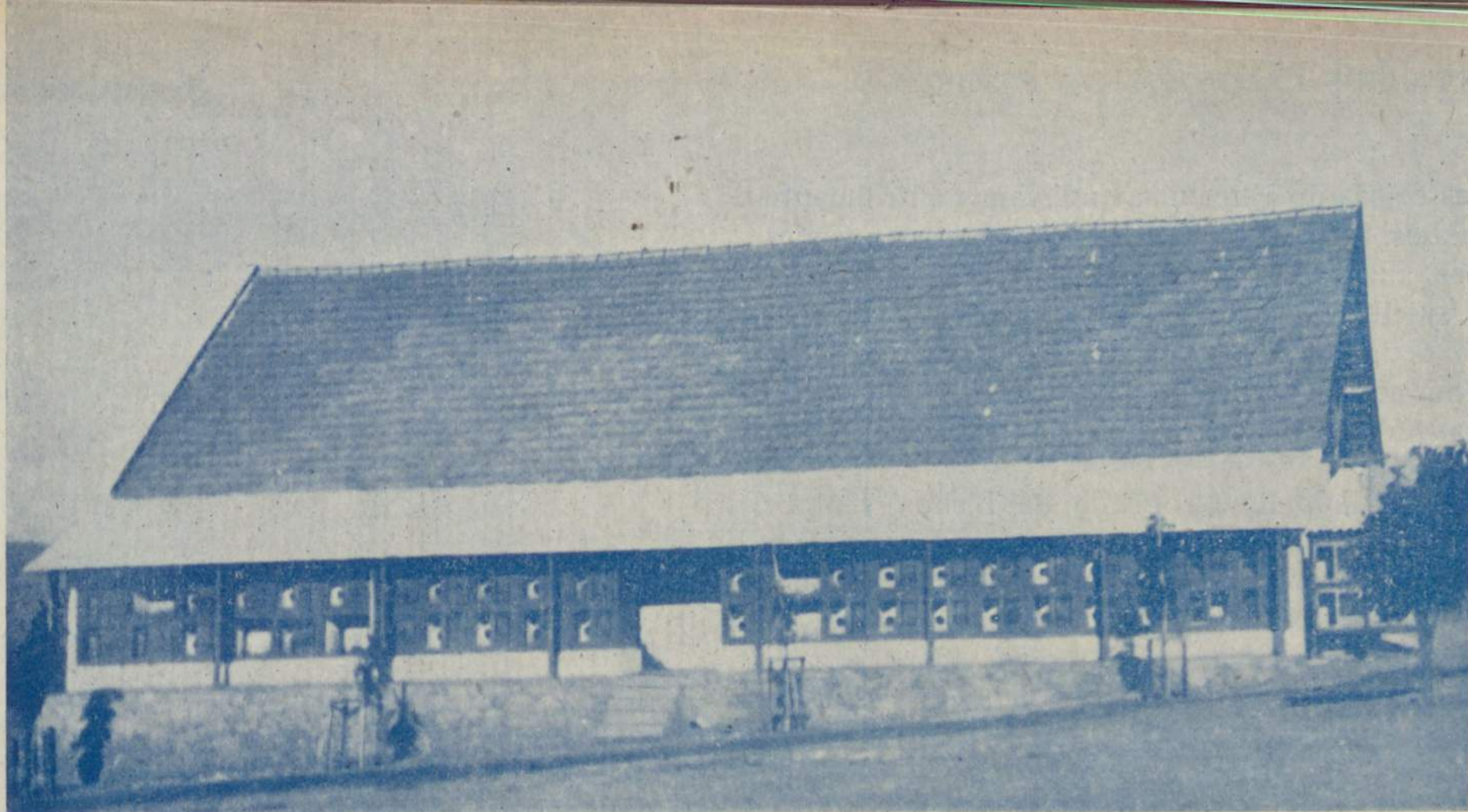
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Fazenda de Chenga — Instalação para criação de coelhos

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

**em colaboração com o Estado, está realizando, em
Angola, uma notável obra de colonização portuguesa**

NÃO é pela primeira vez que, nestas colunas da *Gazeta*, nos referimos aos resultados da Experiência de colonização que, em Angola e com a colaboração do Estado, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela vem realizando com êxito seguro. É um assunto de interesse sempre actual e de capital importância, pois trata-se não só de valorizar a província angolana e de lhe assegurar e fortalecer a sua ocupação com elementos portugueses, mas, também, de encontrar uma saída nacional para todos os portugueses da Metrópole que sintam a necessidade ou tenham a ambição de emigrar.

Evidentemente que sair de Portugal europeu para se estabelecer em território angolano não é o mesmo que emigrar, pois equivale a prolongar a pátria para além dos mares.

O relatório de «Uma experiência de Colonização em Angola», agora recebido nesta redacção,

contém os resultados dos 9.º e 10.º anos dessa notável e patriótica experiência, referentes a 1944-1945 e 1945-1946.

Porque se fez esta Experiência de Colonização? Quem nos vai responder é o próprio Relatório publicado em Janeiro do corrente ano:

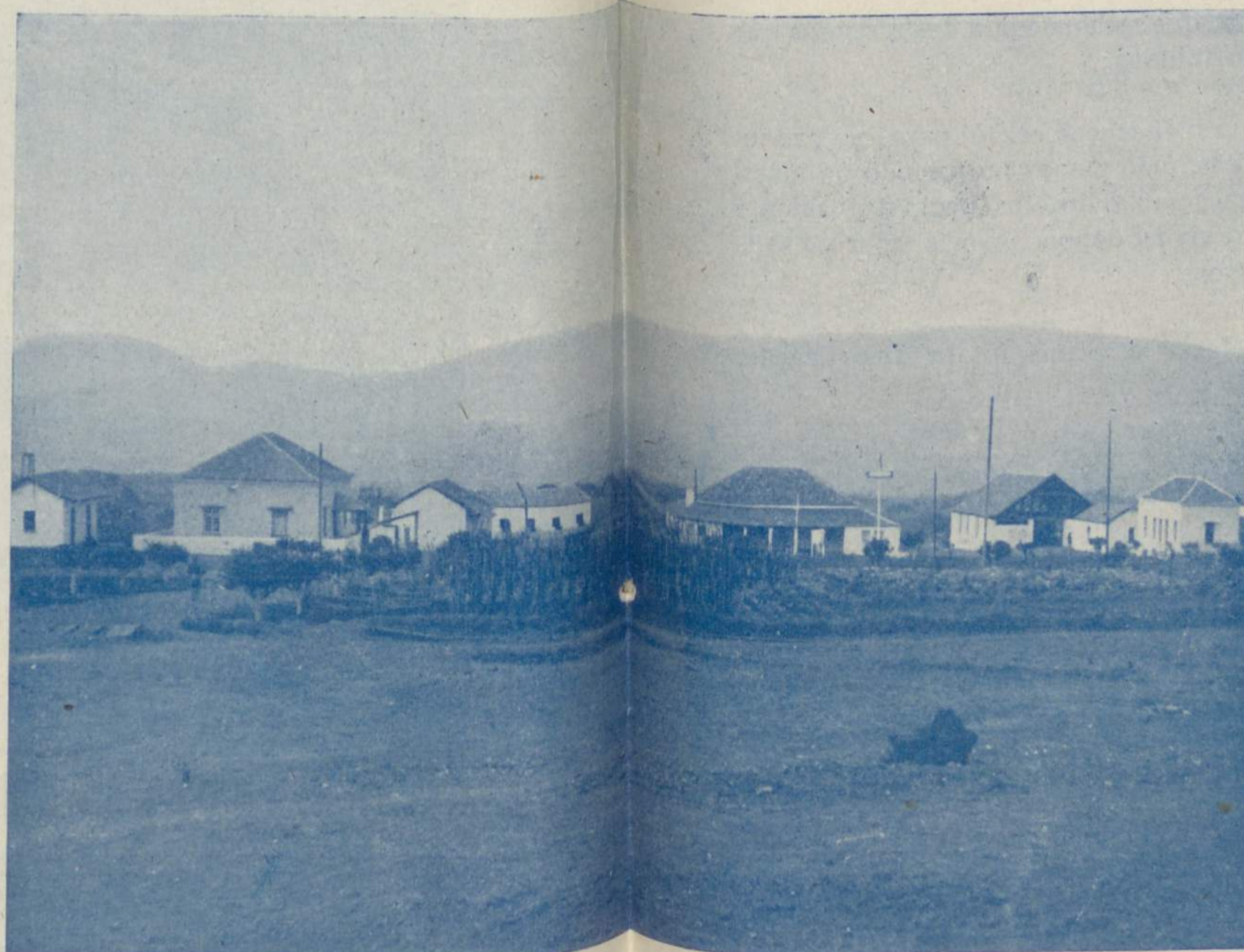
— «Em 1934 era denso o ambiente internacional sobre as perspectivas das coisas coloniais. Nações irrequietas e fortes, desprovidas de espaço livre para se expandirem, procuravam meios pacíficos de colocar em terras de outros os seus excedentes demográficos ou as suas origens de matérias primas.

As colónias portuguesas, especialmente Angola, apareciam, por vezes, directa ou indirectamente visadas nos escritos e palestras de propaganda como campo possível de expansão dessas energias transbordantes. A opinião pública portuguesa, e muito especialmente aqueles que se preocupam

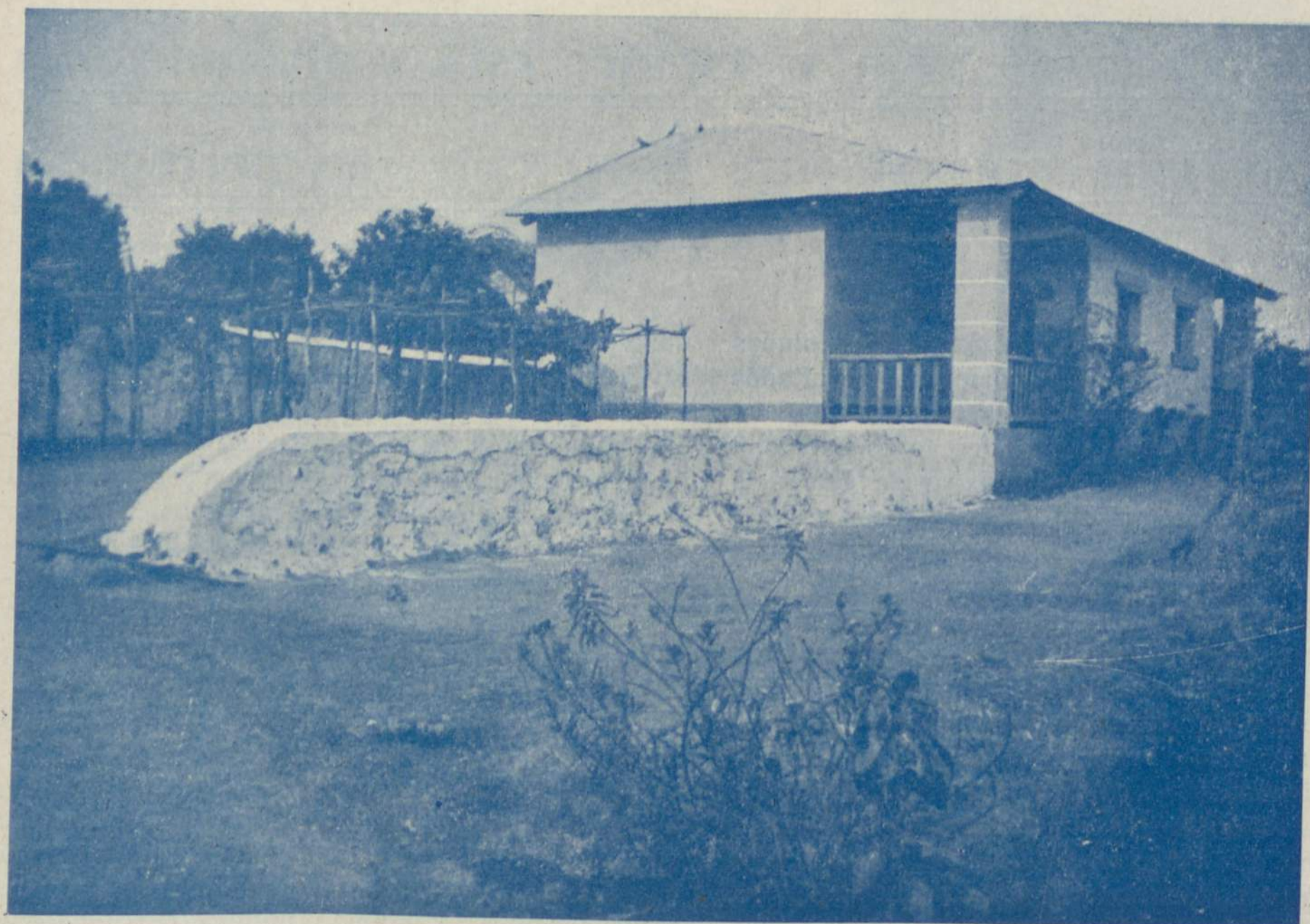
com as coisas do Ultramar, andavam naturalmente alarmados. Sentia-se que Angola, pelas suas vastas regiões adaptáveis à aclimação dos europeus, mais sujeita a ser cubiçada, não estaria suficientemente ocupada por elementos nacionais, e agitava-se, com certa intensidade, o problema de colocar nesses territórios fortes contingentes de gente portuguesa.

A Sociedade de Geografia de Lisboa, sempre interessada em todos os assuntos que se prendem com as colónias portuguesas, considerou que poderia prestar um útil serviço ao País procurando estudar esse problema por intermédio dos seus elementos e comissões técnicas, e determinar um processo de efectuar eficazmente a colonização portuguesa em Angola que pudesse ser recomendado ao Governo por essa instituição e por cuja realização ela pudesse instar. Simultaneamente, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela que, pelos interesses que tem ligado a uma importante região dessa Colónia, não pode ficar indifferente a quanto permita concorrer para o seu desenvolvimento, realizou por categorizados elementos seus um reconhecimento da situação em que à data se encontrava a colonização europeia num dos sectores mais importantes da sua zona de influência.

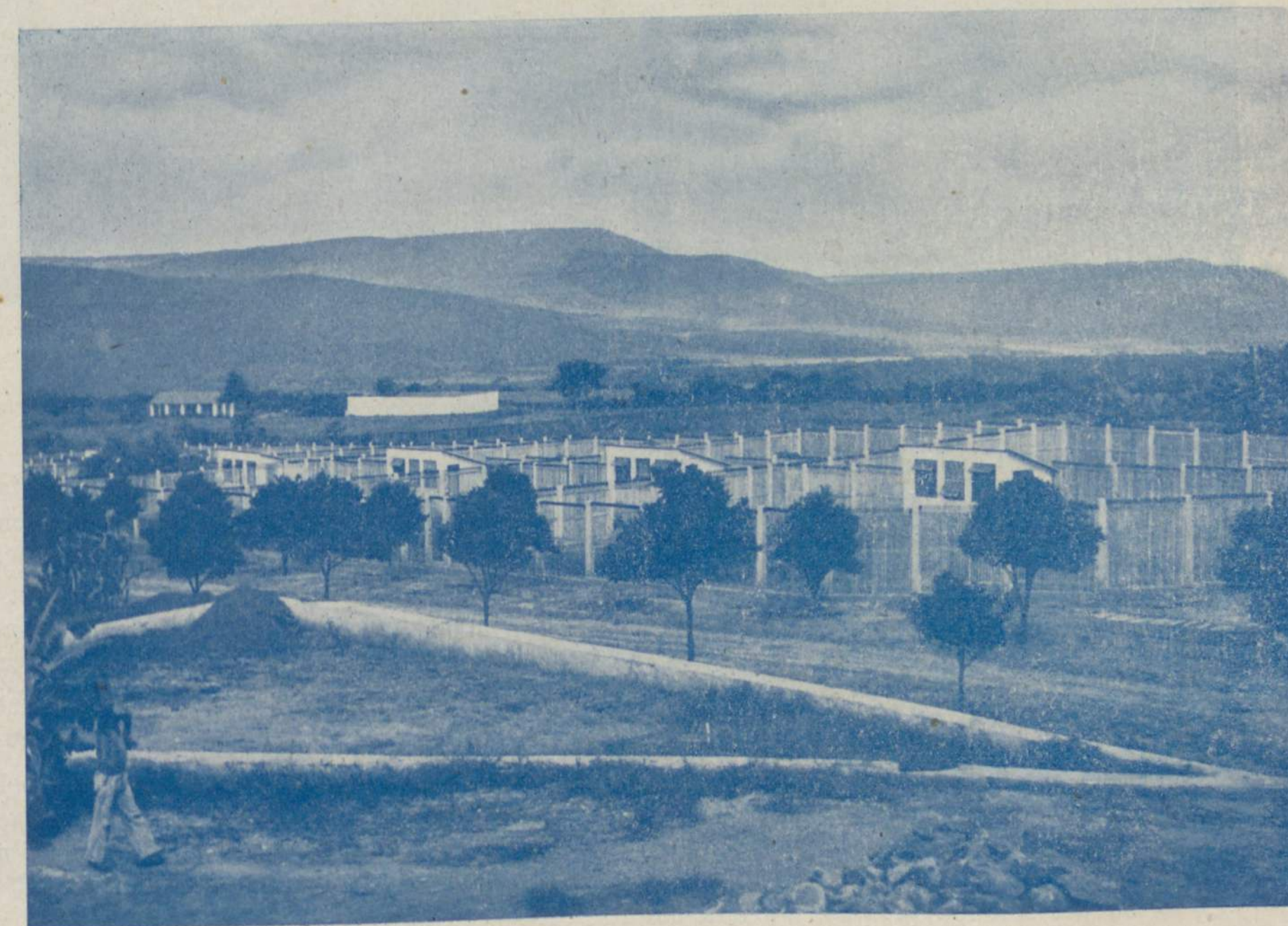
Como a comissão encarregada de estudar o problema da colonização na Sociedade de Geografia não tivesse conseguido chegar a acôrdo



Fazenda de Chenga — Vista geral (tirada da linha férrea)



Latada com uvas na fazenda n.º 8



Fazenda Padrão — Aviários

quanto aos meios mais recomendáveis de fixar em Angola colonos europeus portugueses, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela submeteu então à apreciação do Ministério das Colónias um plano de experiência. Era, então, ministro das Colónias, o Dr. Armindo Monteiro, que comunicou à Companhia que o Governo veria com o maior interesse a realização de uma tal experiência. Por sua vez, a Direcção da Sociedade de Geografia mostrou-se completamente de acôrdo com a realização dessa ideia, que considerava de largo alcance para o estudo do problema posto em questão.

Foi assim que se poz em prática o projecto, cujos resultados veem sendo analisados há dez anos.

Os portugueses da Europa encontram condições de vida e fixação na nossa Colónia de Angola? Esta pergunta não somos nós que a fazemos, formulam-na todos quantos pensam em sair do país para se fixarem nos nossos domínios ultramarinos. A resposta é dada afirmativamente pelos milhares de portugueses que, desde remota data, se mantêm ali, criando interesses e constituindo família.

Mas, esclarece-nos o Relatório, os portugueses europeus que habitam em Angola são, em grande parte, funcionários do Governo, militares, empregados de grandes empresas, operários e comerciantes. Dedicados exclusivamente à agricultura não se encontram senão num númeo relativamente pequeno.

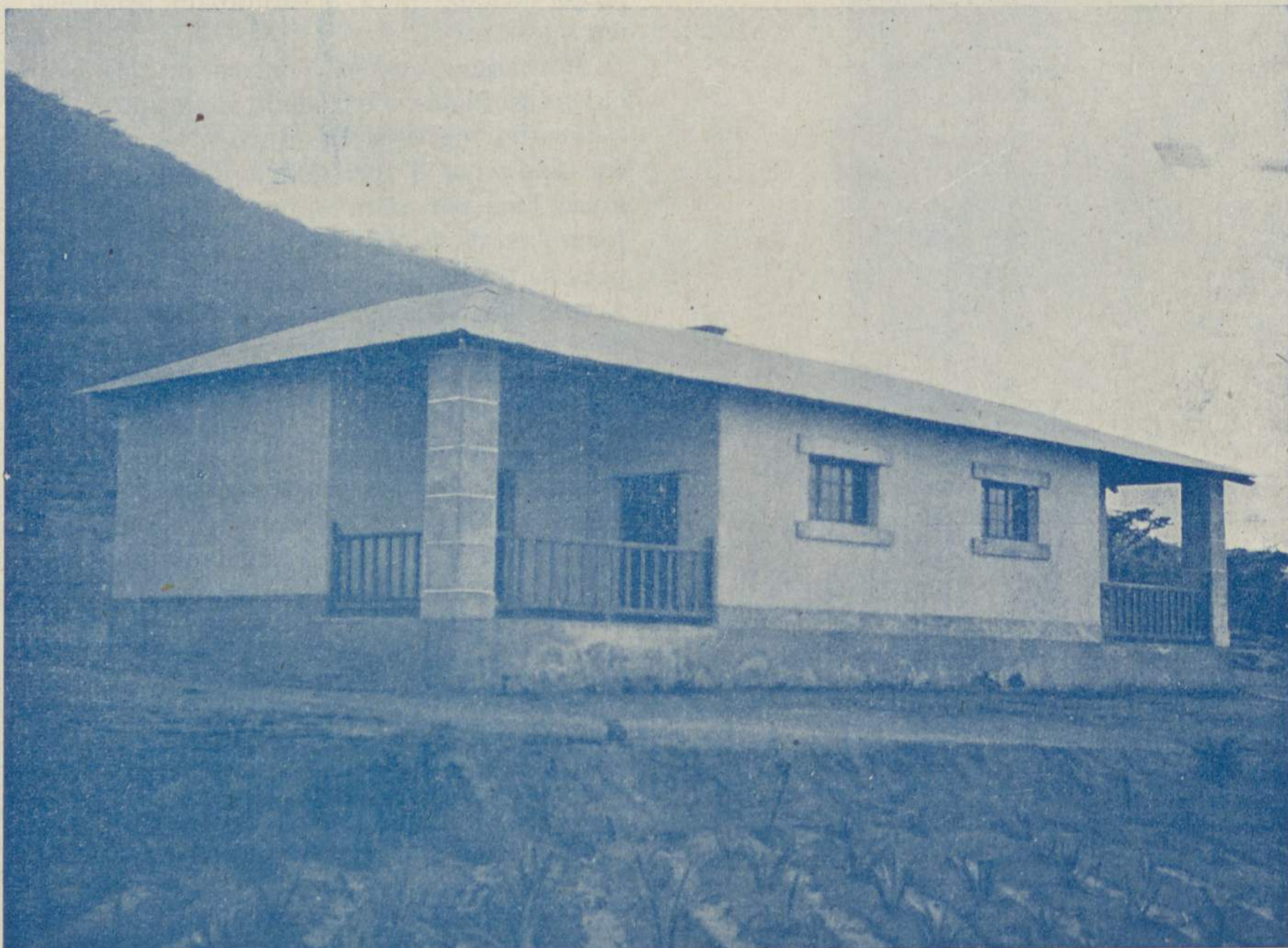
Só o aproveitamento das terras vastíssimas de Angola por meio da agricultura poderá permitir a fixação de um considerável número de europeus, com vantagem para a sua economia.

Sabe-se, e o presente Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela recorda o facto, que as várias tentativas feitas anteriormente pelo próprio Governo para estabelecer colonos agricultores em diversas regiões de Angola julgadas apropriadas, falharam todas por completo. Por

do momento em que tomem conta das fazendas que lhes forem distribuídas;

3.º — Assegurar-lhes colocação para os produtos das colheitas, pelo menos no período da instalação e adaptação, e educá-los progressivamente para poderem viver depois apenas com os seus próprios recursos;

4.º — Estabelecer o princípio da amortização,



Tipo de casas das fazendas do 2.º núcleo (frente)

isso a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela organizou as suas experiências para determinar o mínimo de condições que permitam à gente portuguesa da Europa poder viver exclusiva e desafogadamente pela agricultura em terras angolanas.

Foram estas as condições estabelecidas por aquela Companhia:

1.º — Só admitir indivíduos estruturalmente agricultores, fazendo uma selecção imparcial e afastando todas as possibilidades de favoritismo;

2.º — Não dar aos colonos qualquer subsídio em dinheiro, mas fornecer-lhes meios de vida a partir

por parte do colono, das despesas de instalação, mas facilitar-lhes o cumprimento desse encargo por forma a que não incorram em sacrifícios in-comportáveis;

5.º — Assegurar-lhes assistência e vigilâncias técnicas eficientes, assim como prestar-lhes coadjuvação efectiva, mas discreta, em todos os campos da sua actividade, até completa emancipação;

6.º — Instigar nos colonos o interesse pelo trabalho e pelo desenvolvimento das suas terras, não lhes dando a concessão definitiva enquanto não tiverem amortizado completamente as suas dívidas;

7.º — Garantir a possibilidade de rápida eliminação dos seus elementos;

8.º — Assegurar continuidade de orientação.

Estes princípios foram fixados numa série de disposições, cujo conjunto constitui o plano de acção que, depois de submetido à apreciação do Ministro das Colónias, o governo sancionou, transformando-o no decreto n.º 25.027, publicado no *Diário do Governo*, I série, n.º 32, de 9 de Fevereiro de 1935.

A «Experiência de Colonização» realiza-se na zona de influência do Caminho de Ferro de Benguela e tem-se procurado melhorar as condições de vida e de trabalho dos colonos. A cada colono são distribuídos 30 hectares de terreno, casa, mobiliário, alfaias, gado, etc..

A instalação das novas fazendas custou à Companhia 39.790\$00, cada uma, com a discriminação que segue:

Casa e mobiliário	Esc. 18.090\$00
Alfaias	» 4.340\$00
Criação e gado	» 4.100\$00
Desbravamento de terreno	» 5.220\$00
Culturas	{ Searas » 6.590\$00
	{ Hortas » 1.450\$00
Soma	» 39.790\$00

As casas são de boa aparência, como o leitor

poderá verificar observando as gravuras que ilustram estas páginas.

As conclusões que se podem tirar da experiência são seguras e magníficas, tendo ficado provado que é possível fazer viver em boas condições, pelo menos em melhores condições, do que se vive em Portugal, e exclusivamente pela agricultura, famílias europeias portuguesas sem caírem no grau de degenerescência moral e pobreza que os inquéritos feitos revelaram existir em um número considerável de agricultores independentes.

O Relatório, subscrito pelo sr. comandante Álvaro de Melo Machado, e que se intitula «Uma experiência da colonização em Angola», fecha com estes três períodos:

«A terra vai sendo pequena para a Humanidade numerosa e insofrida.

As distâncias já não constituem obstáculo e a África aproximou-se dos centros nevralgicos onde os homens mal contidos se acotevelam.

É caso para pensar se não valerá a pena fazer qualquer coisa para que ao espraiair da maré que se avizinha nós em Angola não sejamos poucos quando poderemos ser bastantes».

O próprio Relatório responde afirmativamente ao ilustre Administrador Delegado da Companhia de Caminhos de Ferro de Benguela. De facto, em vista dos brilhantes resultados da Experiência, vale a pena fazer qualquer coisa para que sejamos muitos em Angola.



Recortes sem Comentários

Homicídios e divórcios

Tem-se dito e é verdade, que um dos maiores males de que enferma a sociedade moderna é o divórcio.

Nos últimos anos aumentou em vários países a praga da dissolução do matrimónio com toda uma série trágica de males sociais e familiares.

Durrkein verificou nas suas estatísticas que o número de suicídios aumenta com o número dos divórcios.

E' que o casamento tem sobre o indivíduo uma influência benéfica, dá-lhe uma base moral com a regra a que submete as suas paixões, mas se se admite o divórcio, se os laços do matrimónio são passageiros, deixa o matrimónio de ser um freio que possa moderar os desejos e apaziguá-los.

Felizmente, hoje, os defensores do divórcio encontram-se quase exclusivamente entre hordas comunistas. Ainda bem.

(Noticias de Covilhã)

Abuso da liberdade de imprensa?

Pela Intendência Geral dos Abastecimentos acaba de ser processado o nosso prezado amigo e colaborador sr. Manuel Simões Martelo, arguido do crime de «abuso de liberdade de imprensa», com base no artigo que publicou no dia 1 de Setembro de 1946 no nosso jornal, sob o título «O problema do Pão», no qual se fazia uma crítica construtiva à actividade da Delegação Concelhia daquele organismo em Viseu.

De estranhar é que não tenhamos recebido da entidade competente, desde a publicação do referido artigo, como seria lógico — visto a acção judicial, ora movida, pressupor discordância da I. G. A. das firmações publicadas — qualquer nota esclarecedora ou, se razão para tal houvesse, destruidora da apreciação objectiva do nosso colaborador.

Agora, o Tribunal dirá da sua justiça, o que já não evita

que, durante meses, os nossos leitores tenham aceite a crítica publicada como dentro de toda a razão. O silêncio nem sempre é de ouro, pois diz o povo que «quem cala consente»... E, repetimos, «Política Nova» não recebeu, até agora, de quem de direito, qualquer desmentido — que publicaria, evidentemente — às afirmações do nosso amigo e bom nacionalista Simões Martelo.

(De Política Nova)

Falta de espírito

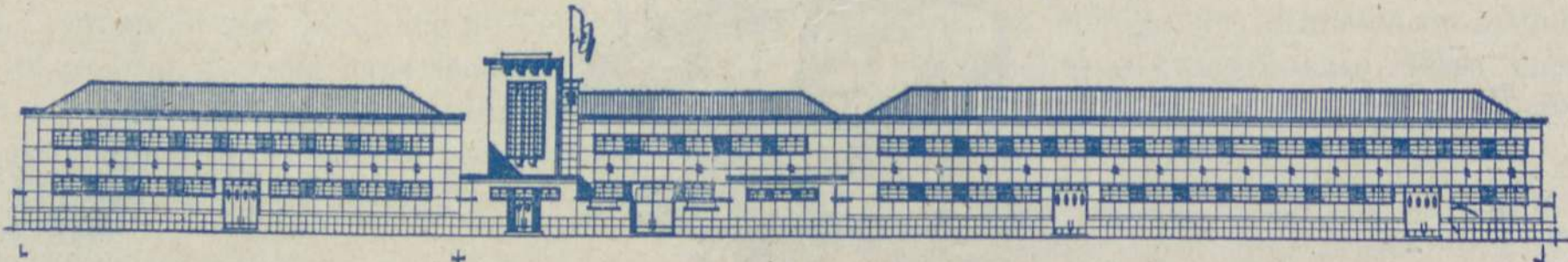
A quadra carnavalesca que há dias se atravessou, foi, sempre, propícia a certos actos realmente engraçados, sem dúvida de bom-humor — e, infelizmente, á revelação da falta de tudo isso, de boa educação e, até, de dignidade.

Chegada a altura, todos, mais ou menos, pretendem ser espirituosos, engraçados e, com possibilidades ou sem elas, com inspiração presente ou ausente, vá de tentarem a demonstração prática desse *espírito* — que geralmente se manifesta pela forma escrita.

Isto vem a propósito da justa indignação com que, um dia destes, se acercou de nós um nosso amigo, que é pai, e nos exibiu uma carta que um *alarve* dirigiu a uma das suas filhas, há dias deixou de ser criança, e na qual o seu autor bolsou um determinado número de obscenidades.

Era justificadíssima, como dizemos, a indignação daquele nosso amigo — que ao mesmo tempo se congratulava pela feliz inspiração que havia tido de não deixar que tão repelente missiva chegasse às mãos a que se destinavam, sem que ele lhe verificasse o conteúdo. Mas nem sempre, infelizmente, esta *censura* tão necessária se pode efectuar. E infelizmente, também, os autores de prosa tão pestilenta esquecem-se, invariavelmente, de pôr o seu nome por debaixo do que escrevem... Não é possível, assim, castigar os delinquentes, como merecem!

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, p/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA
EM 1923



DA
PORTUGAL
MARCA REGISTRADA

FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

Lastimamo-lo — como lastimamos, igualmente, que em época de tantas reivindicações cada um não reivindique para si a dose de boa-educação que seria legítimo usar!

É pena — realmente!...

(De *A Verdade*)

Roupa a secar num Monumento Nacional

As grades que resguardam a Igreja de S. Salvador, monumento nacional que está situado no largo a que dá o nome, nas trazeiras do Museu Machado de Castro, estão sendo utilizadas pelos moradores do local para enxugadouro de roupa, o que representa uma falta de respeito que urge ser reprimida.

Para o facto chamamos a atenção da polícia, para que evite a continuação do abuso.

(Do *Diário de Coimbra*)

«Porque se come pão duro em Lisboa»?

A *Voz* tem-se ocupado por mais de uma vez ao facto de em Lisboa, se vender o pão cosido de véspera, insurgindo-se contra essa prática que priva os habitantes da capital de consumir o pão fabricado no próprio dia, sem dúvida mais saboroso.

O que se verificou em Lisboa com a venda do pão, verifica-se igualmente em Abrantes, e supomos que noutros concelhos igualmente isso sucede, sem vantagem para ninguém.

Bom seria que terminasse de vez este regime de venda de pão, que o público não aceita de bom grado, pois para contrariedade já lhe basta a das diminutas rações que estão distribuindo, pelo menos naqueles distritos que não foram beneficiados com o recente aumento de capitações a que fizemos referência num dos nossos últimos números.

(Do *Correio de Abrantes*)

Notas & Comentários

Uma Senhora desta cidade, em plena pujança da vida, está às portas da morte, vítima dum acidente lamentável: quando regresava a casa, há dias, depois duma sessão de cinema, foi atingida em pleno rosto por uma pedra, atirada por um bêbado a outro bebedor! A pancada fê-la cair sobre a calçada da rua — e da queda resultou outro ferimento na cabeça. Atendida prontamente no Posto de Socorros da Cruz Vermelha, isso não obistou a que lhe sobreviesse o tétano, com toda a sua irremediável violência. Encontra-se gravemente enferma!

O indivíduo que causou esta tragédia está a estas horas bem recostado e possivelmente a ler estas linhas. Não sabe, decerto, que foi ele próprio que projectou, com tão nefanda pontaria, a «pedrada» fatal. Estava etilizado. Estava inconsciente. E os bebedos, sob a acção do álcool, têm liberdades abomináveis: a própria lei os protege!

Não houve, de facto, em todo este caso, intenção criminosa. A pedra foi alcançar um alvo que não era o desejado — e o «desejo» não era com certeza matar. Mas houve em qualquer caso, uma vítima, a quem a morte espreita de perto — e a quem a vida, até então, sorria francamente!

Estes casos não se repetem com frequência, mas podem dar-se quando menos se espera. A cada momento deparamos com bêbados na rua, e a gente não sabe nunca quando eles estão dispostos a atirar pedras aos transeuntes! Podem fazê-lo, logo que lhes apeteça, e com absolvição da justiça.

Ora a segurança e bem-estar da comunidade não podem viver ameaçados pela irresponsabilidade dos amantes de Baco. Se o uso da bebida em excesso não constitui crime punível — impõe-se, no entanto, exercer vigilância sobre os que se embebedam, a fim de se evitarem cenas como esta e

COMPRE



Cooper Espessura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.^a

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

outras, menos graves, mas deprimentes para quem anda na Rua, sossegadamente e por necessidade da vida.

(Do *Eco do Funchal*)

Decadência do chapéu de coco

O chapéu de coco, tão representativo dos homens de negócios que os franceses, antes da guerra, lhe chamavam o «chapeau anglais», torna-se cada vez mais raro nas cidades de Inglaterra. Muita gente se admira disso.

Certo chapeleiro inglês explicou esse mistério: «Uma das razões é que fazer um chapéu de coco exige grande capacidade do manufactor. As raparigas, agora, não querem aprender essa arte, e, além disso, há falta de material, especialmente para as fitas, os couros interiores e as ligações».

Os chapeleiros não esperam a sua revivescência, sobretudo desde que o chapéu mole de obra tem sido usado por personalidade tão eminente como é o sr. Anthony Eden.

(Do *Jornal do Comércio*)

Contra o comunismo

Na luta contra o comunismo estão empenhados todos os conservadores e amigos das liberdades americanas, que não toleram que estas sejam postas em risco pelo mau uso que delas se possa fazer, nem que corra perigo a segurança social e a estabilidade das instituições dos Estados Unidos.

Por isso o Presidente Truman propôs que se crie uma comissão federal que elimine da administração pública os funcionários desleais.

Em virtude desta proposta foi imediatamente apresentado na Câmara o plano de regulamento para a sua execução. O povo americano reconhece que esta proposta é agora mais urgente que nunca.

(Da *Boa Nova*)

O enterro de um herói

Um homem de oitenta anos morreu na sua terra natal, Torres Novas, no dia 23 de Abril 1944. Chamava-se Gustavo Bivar Pinto Lopes e vivera quarenta e dois anos de intensa actividade em Moçambique, não só em trabalhos administrativos esgotantes, mas também, e sobretudo, em sucessivos lances de bravura. Foi voluntário do serviço de guerra nas campanhas de 1893, com Paiva de Andrada; nas de 1897, 1898 e 1902 com João de Azevedo Coutinho; nas de 1917, também no Barué com o major Graça.

A' frente do seu pelotão de 525 cipaioes destemidos, marchou sempre na vanguarda das colunas durante as horas dramáticas dos combates. Puseram ao peito deste civil glorioso a medalha de ouro de serviços distintos no Ultramar e outras altas condecorações. Redigiram-se em sua homenagem honrosíssimos louvores oficiais. Quando lhe entregaram a Torre e Espada leram-lhe o diploma legal que lhe conferia e no qual se referiam os seus «inúmeros serviços prestados na pacificação da Zambézia, muitas vezes com sacrifício dos próprios interesses e sempre com valentia e coragem, pouco vulgares».

Gustavo Bivar era, efectivamente, um herói.

Quando, em 1943, se realizou na praça do Império a consagração oficial dos sobreviventes das campanhas da ocupação, o Chefe do Estado entregou-lhe a medalha comemorativa da cerimónia e, num abraço comovido, agradeceu-lhe a sua dedicação de benemérito servidor da Pátria. Regressou da Praça do Império á sua terra, a cujo Município presidira durante cerca de dez anos, até 1937, e onde fundara, depois das canseiras por longínquas paragens, uma biblioteca e um museu. Dirigiu estas instituições sempre gratuitamente e com a maior dedicação.

Quando morreu, no ano seguinte, aos clarões da homenagem na Praça do Império estava tão pobre que a Câmara Municipal de Torres Novas, a fim de que o seu corpo não fosse para um covato anónimo e para evitar o espectáculo deprimente de uma subscrição pública, resolveu esta coisa simples, lógica, digna: fazer-lhe o enterro.

Julgavam, certamente, os vereadores honrados com aquela decisão que a lei contava com heróis. Puro engano. A lei conta com muitas coisas, até com os que a transgridem. Prevê os malfetores e as suas façanhas, a existência de delinquentes e dos seus crimes. Não admite, porém, a possibilidade de um herói morrer pobre numa terra em que duvidamos se já houve algum que vivesse rico.

Assim, segundo lemos no «Diário do Governo» de ontem os juizes do Tribunal de Contas, analisando a gerência do Município daquela vila no ano de 1944, resolveram condenar o presidente e os vereadores da Câmara de Torres Novas a reporem nos cofres do Município a importancia de 656\$10, «mandada despende ilegalmente com o funeral de Gustavo Bivar Pinto Lopes, acrescida de juros legais».

Porquê? Simplesmente porque a referida Camara excedeu nessa despesa a sua competência e atribuições, visto aquela despesa não estar abrangida pelas disposições contidas nos artigos 44.º a 51.º do Código Administrativo.

Fomos ler os citados artigos do Código. Ali se estabelecem muitas e variadas atribuições das câmaras, desde a construção das estradas e caminhos á «defesa do ar atmosférico contra os fumos, poeiras e gases tóxicos que o poluam». Ainda ali se prêve o «auxílio para sustentação dos expostos e crianças desvalidas ou abandonadas» e o «internamento dos alienados e hospitalização dos doentes dos concelhos», a «extinção dos ratos» e a «destruição dos mosquitos».

Pròpriamente «enterrar heróis» não está, na verdade, expresso nos artigos do Código. Daí o tribunal de Contas só conceber a justificação da referida despesa sob o aspecto

moral. Como não é, porém, de interesses morais que se ocupa, não atendeu o recurso interposto pelos condenados.

Um juiz, o sr. dr. Aguedo de Oliveira, assinou vencido o acórdão por entender que o «desenvolvimento do sentido do preceito contido no artigo 48.º do Código (que permite ás câmaras deliberar sobre «obras de formação educativa da juventude») autoriza a considerar como regular a despesa feita com o préstito fúnebre de um herói de Africa».

Há, no entanto, no Código um artigo que foi invocado pelos visados no seu recurso e chega para deixar perfeitamente tranquilas as consciências dos vereadores perante o dever que lhes incumbia de honrar a terra do herói. É aquele que os autorizava a resolver sobre a erecção e conservação de monumentos destinados á consagração de pessoas ilustres ou de acontecimentos memoráveis do concelho.

No cemitério local o nome de Gustavo Bivar sobre uma sepultura é, na sua simplicidade e na sua insuficiência consagratória, um belo, um expressivo, um verdadeiro monumento e um título de honra para as gerações de terrejanos do futuro.

(Do *Diário de Notícias*)

O funeral do herói Pinto Lopes

O sr. dr. Carlos Mendes, presidente do Município de Torres Novas, manifestou de novo ao director de *O Século* o seu agradecimento pela repercussão que teve o «éco» que publicámos, acerca da condenação imposta, por acórdão do Tribunal de Contas, á vereação a que preside, por ter custeado o funeral de Gustavo Bivar Pinto Lopes, herói das campanhas coloniais.

Informou-nos também o sr. dr. Carlos Mendes que o sr. ministro da Guerra, num officio muito expressivo, lhe comunicára o desejo de pagar, pela sua secretaria, o funeral

O. T. L.

Organizações de Turismo, Limitada

SERVIÇOS COMPLETOS

De Guias-intérpretes; excursões em Lisboa e no país; automóveis de luxo; reserva de aposentos em hotéis da capital ou do país; passaportes; passagens aéreas, marítimas e ferroviárias do país e para o estrangeiro, seguros, etc.

INFORMAÇÕES:

No AEROPORTO DA PORTELA—Telefone 7 0031

Escritório: TRAVESSA DO NORONHA, 32—Tel. 6 0676

do herói, fazendo a reposição a que o Tribunal de Contas obrigára a verificação; e que várias pessoas de Torres Novas lhe significaram igual desejo.

Agradecendo, penhoradamente, essas manifestações de solidariedade e simpatia, a verificação do Município de Torres Novas resolveu, porém, assumir a responsabilidade da reposição.

E vem a propósito dizer que a viúva e a cunhada de Gustavo Bivar Pinto lopes, residente em Torres Novas, vivem de esmolas, pois o bravo soldado, embora trabalhando em África, desde 1886 a 1926, não conseguiu assegurar o pão para a família.

(De *O Século*)

Foi medonho o temporal dêste ano

A invernia dêste ano foi severamente prejudicial.

Os danos que ocasionou são incalculáveis e de toda a espécie. Registaram-se muitos mortos e feridos, vítimas de desabamentos, inundações, naufrágios e outros desastres.

As sementeiras da batata feitas no cêdo foram aniquiladas por apodrecimento do tubérculo; muitas outras culturas foram arrasadas pelas cheias e os campos ainda se encontram inundados, impedindo as culturas.

Têm havido desmoronamentos de casas e muros em muitos pontos do país. A semana passada abateu uma casa em Castelo Branco, na Avenida Vaz Preto; o Douro galgou por cima dos cais do Porto e Gaia e inundou vários armazéns; em Almeirim estão consideradas perdidas todas as sementeiras; casas caídas e muitas outras inundadas; comunicações interrompidas; em Peso da Régua, o rio Douro atingiu 13 metros de altura, sendo inundadas varias casas à beira-rio; em Constância as águas atingiram os segundos andares dos prédios; em Castro Verde, desabou um prédio para cima dum Café, ferindo muitas pessoas; caiu uma ponte mourisca em Aljezur e a cheia do Tejo atingiu, no dia 6, em Vila Velha de Rodam, 20 metros e vinte centímetros de altura!

Eis o panorama triste e trágico do temporal deste ano.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

Pouco, tarde e mal

Nesta síntese expressiva, definiu o grande jornalista Correia Marques, em *A Voz*, de que é ilustre director, tudo quanto de irregular e condenável se introduziu nos serviços de racionamento:

«Não há dúvida, diz, de que a máquina, tão bem organizada, não funciona bem. A culpa não é da máquina; é dos maquinistas que a servem, que às vezes parece terem como cuidado principal servirem-se dela».

Mais adiante: «Tenhamos a coragem de reconhecer que o tempo decorrido já é bastante como experiência e que se pode legitimamente exigir melhor funcionamento da máquina com tanto cuidado montada mas sem o rendimento correspondente».

Que peias emperram o funcionamento regular e eficiente?

«A par destas dificuldades e defeitos deve reconhecer-se que outra organização entrava ou pelo menos não consegue desenterrar numerosas dificuldades ocorrentes na distribuição dos géneros mais necessários à alimentação das gentes».

(De *A Guarda*)

«Estou inocente: prefiro a prisão à fuga que me foi oferecida», afirmou o Arcebispo de Zagreb

Um Professor iugoslavo, amigo íntimo de Mons. Stepinatz, o glorioso Arcebispo de Zagreb, vítima do terrorismo de Tito e condenado iniquamente pelo Tribunal de Belgrado, declarou à sua chegada a Londres, segundo lemos na Revista *«Ecclesia»*, que foi oferecida a liberdade ao grande Prelado, com a condição de fugir para fora da Iugoslávia.

Mons. Stepinatz teve, perante a nova afronta que lhe era feita, a única atitude digna

«Estou inocente, afirmou, e prefiro a prisão à fuga». Aquele Professor declarou mais que o governo de Tito está seriamente preocupado com a atmosfera de hostilidade internacional que o julgamento de Mons. Stepinatz lhe criou.

(Dos jornais)

Um bispo orador de um comício comunista...

Dissemos, há tempos, que o Cardeal Arcebispo de Munich, o ardoroso camartelo do nazismo pagão, assistiu a uma assembleia de judeus.

Lemos agora que o Bispo italiano de Sopoletto discursou num comício comunista. O Prelado fora à sua Catedral ministrar a Confirmação às crianças da cidade. Tudo correria com ordem, com solenidade perfeita.

Quando saía da Catedral, verificou, porém, que os comunistas se haviam reunido em comício de propaganda eleitoral. Estacou e depois, resoluto, pediu a palavra e disse:

«Vejo que os oradores afirmaram o respeito do comunismo pela religião. Todavia, essas afirmações opõem-se aos princípios e ao ensino comunistas, que é e se proclama ateu, considerando a religião e a Igreja como obstáculos ao triunfo da justiça humana. Esta antítese não foi suprimida em Itália a ponto de julgar que o comunismo tivesse repudiado o ateísmo».

A assistência que andava empenhada em iludir os católicos fazendo-lhes crêr que se pode ser católico e comunista ouviu a palavra do Prelado, sem tugar nem mugir.

Deus sabe se ela não terá frutificado na alma de muitos dos ouvintes.

Bem ensina S. Paulo: prégai oportuna e... importunamente!

(De *A Guarda*)

O problema do inquilinato

O «Diário da Manhã» publicou uma nota sobre a questão do inquilinato, na qual declara que, no uso do direito que a Constituição lhe confere, um deputado apresentou à Assembleia Nacional um projecto de lei sobre o inquilinato.

Nos termos da lei, o projecto foi enviado à Camara Corporativa para dar o seu parecer e agora voltou à Assembleia Nacional, que o apreciará na actual sessão, se houver tempo, procedendo-se á discussão pública e á votação das emendas.

A nota do «Diário da Manhã» termina assim:

«A Assembleia Nacional ainda não decidiu nada e quanto ao Governo só na hipótese longínqua de ser aprovado o projecto, terá de intervir na execução da lei».

(Dos jornais)

Batata a 1\$00 cada saca

Isto não é brincadeira de entrudo, é uma notícia absolutamente verdadeira, apesar de vir da América.

O Departamento da Agricultura da América está informando os países estrangeiros da super-abundância de batata naquele grande país. Os fornecimentos são feitos à razão de 1\$00 cada saca de 45 quilos nas zonas abastecedoras. O transporte dessas zonas até ao local do embarque, custa 7\$500 (moeda portuguesa).

O Departamento da Agricultura declara que já vendeu batatas aos preços acima referidos aos seguintes países:

Espanha, 60.000 toneladas; França, 30.000 toneladas; Portugal, 20.000; Itália, 7.000; UNRRA, 7.000 e para a Albânia e outros pequenos países 1.000 toneladas.

Rico país, onde há batatas a dez tostões cada saca de 45 quilos! ..

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

GAZETAS

1.º

GAZETAS DOS ROMANOS

O nosso intento no presente artigo é dar uma leve noticia da origem e progressos das publicações periodicas destinadas a generalisar o conhecimento dos acontecimentos publicos.

A instituição de semelhantes escriptos data de remotissimos tempos, posto que não seguisse sem interrupção até os nossos dias. Os «Acta Diurna», ou «Actos Diarios» dos romanos, serviam quasi para o mesmo que servem os modernos jornaes politicos. Este documento era publicado em Roma diariamente (como se colhe do seu nome) tanto durante a republica, como durante o imperio, e sabemos, de certas allusões feitas por Seneca e por outros escriptores da antiguidade, que os «Acta Diurna» continham o resumo das causas que corriam nos tribunaes civis, e das actas das assembleas nacionaes; a noticia do estado das obras publicas; a relação das várias penas cominadas aos criminosos; a lista dos nascimentos, cazamentos e obitos, etc. Consta-nos que um genero de noticias, em que principalmente abundavam, eram as que versavam sobre demandas de divorcio; tão comuns eram estas entre os romanos. Ahi se encontrava tambem a relação dos terremotos, diluvios e temporaes, que ainda hoje não passam por alto aos periodistas. Como hoje, os negociantes, e os que proviam a cidade de abastecimentos, faziam inserir no diario novas falsas para seus fins particulares. Havia certos escudrinhadores que indagavam tudo o que se passava, e que forneciam os elementos para a redacção das «Actas Diarias»; a estes homens se dava o nome de «Actuarii».

Pelo que sabemos da historia antiga vemos que na republica romana, apesar da sua tão gabada liberdade e egualdade, o senado frequentes vezes procurava exercer uma auctoridade tão arbitraria como a do mais ferrenho despota.

Parecia-se aquelle senado, no seu procedimento, com todos os corpos arbitrarios, e não consentia que aos seus actos se desse publicidade: por tanto era prohibido fallar nos «Acta Diurna» acerca das suas discussões ou deliberações, até que Julio Cesar (segundo nos refere Suetonio na vida deste celebre capitão) depois de ter obtido a primeira vez o consulado, concedeu por um decreto o dar-se aos actos do senado a mesma publicidade que se dava aos das assembleas mais populares do que era aquella.

No tempo de Augusto, porém, o governo tinha

outra vez tomado um caracter tão despotico, que uma instituição desta natureza foi julgada impropria, e por tanto prohibida. Entretanto a utilidade deste memorial quotidiano, se limitou ainda mais com a extincção das assembleas populares, e com as leis sanguinarias promulgadas contra os «libellos»; sob o qual titulo provavelmente classificavam a publicação de qualquer circumstancia desagradavel aos homens do poder. Para ainda mais restringirem a liberdade da «penna», no reinado de que vamos fallando, se decretou pena de morte contra todos os auctores de escriptos satyricos; e os subsequentes tyrannos muitas vezes se aproveitaram desta lei sanguisedenta para exercerem vinganças contra aquelles, que ou aborreciam ou temiam.

Dissemos que as gazetas romanas continham meramente um extracto dos acontecimentos publicos:—e na verdade devia ser um extracto muito descarnado, na falta da arte typographica e com os imperfeitos materiaes que então havia para se escrever; mas parece que a escriptura abreviada, ou uma especie de tachygraphia, por cujo meio se podia conservar verbalmente um discurso ou debate, não era desconhecida dos romanos, porque escreventes desta especie foram empregados por Cicero em copiarem o discurso de Catão, no celebre debate que houve no senado, acerca do castigo que deviam receber aquelles que se tinham envolvido na conspiração de Catilina.

Contudo, apesar de quaesquer meios que houvessem para se redigir bem o jornal romano, o seu uso devia ser necessariamente limitado em extremo, e a sua composição muito defeituosa.

O mais que faziam para lhe dar publicidade consistia em pregar copias desta gazeta «escripta» em dois logares mais publicos da cidade imperial, ficando entretanto desconhecidos, como se nunca fossem publicados, os actos do governo, para as outras cidades e provincias deste vasto imperio.

Ajuncte-se a isto o ser esta a folha do governo, e o ser sempre dirigida por este, e ver-se-ha quanto o seu uso seria limitado, e de pouca monta a sua reputação, como órgão das noticias politicas; apesar disto tudo, a alguns respeito os «Actos Diarios» dos romanos faziam as vezes dos jornaes politicos modernos, e entre elles e estes havia alguns pontos de semelhança.

(Publicado a paginas 228 do *Panorama* n.º 29 de 10 de Novembro de 1837).

Direcção Geral da C. P.

Foi nomeado seu Director Geral o ilustre Engenheiro e Antigo Membro do Governo, sr. Roberto Espregueira Mendes

O Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na sua última reunião, escolheu para seu director geral o sr. eng.º Roberto Espregueira Mendes, antigo sub-secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, devendo o acto da posse realizar-se no próximo dia 9, pelas 15 horas.

O novo director geral da C. P. traz para o exercício do seu cargo uma larga experiência e uma grande cultura. Formado pela Faculdade de Engenharia do Porto, foi professor-assistente na Faculdade de Ciências daquela cidade, tendo, pouco depois, prestado serviços brilhantes nos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e na C. P. como engenheiro do Serviço de Estudos de Via e Obras. Durante alguns anos, foi um dos mais dedicados e prestimosos colaboradores do malogrado e saudoso Ministro Duarte Pacheco.

O sr. engenheiro Espregueira Mendes entrou para o Governo em 1938, na qualidade de subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, cargo que exerceu até Setembro de 1944 e, em seguida, o de subsecretário das Comunicações até pouco depois de ser criado o respectivo Ministério.

Em 1933, como engenheiro da Direcção dos Edifícios e Monumentos Nacionais, não só colaborou no projecto como dirigiu as obras do magnífico edifício da Casa da Moeda. Fez também parte da Comissão encarregada de estudar os projectos dos edifícios dos C. T. T. em diversas localidades do país.

Ao novo e ilustre Director Geral da C. P. a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta os seus mais respeitosos cumprimentos.

Semana Santa e Feira de Sevilha

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com a «Renfe», vai pôr em circulação, de 27 de Março a 6 de Maio, o «Lusitânia-Expresso-Sevilha» combóio que, com a maior comodidade, permitirá assistir às festas da Primavera na capital andaluza.

Trata-se dum combóio com lotação limitada, composto de fourgon, carruagem-cama, uma carruagem de 1.ª e outra de 2.ª classe e restaurante, sendo o serviço de polícia e alfândega feito em trânsito.

O «Lusitânia-Expresso-Sevilha» partirá de Lisboa às 3.ªs, 5.ªs e sábados às 19-27, chegando a Sevilha no dia seguinte às 9-45. A partida de Sevilha é às 2.ªs, 4.ªs e 6.ªs às 21-30, para chegar a Lisboa às 10-20 do dia seguinte.

Para este combóio, que circula por via Elvas-Badajoz, marcam-se bilhetes na Secção de Informações — estação do Rossio — e na Agência da Companhia Internacional de Carruagens-camas.

Caminho de Ferro de Moçâmedes

RECTIFICAÇÃO

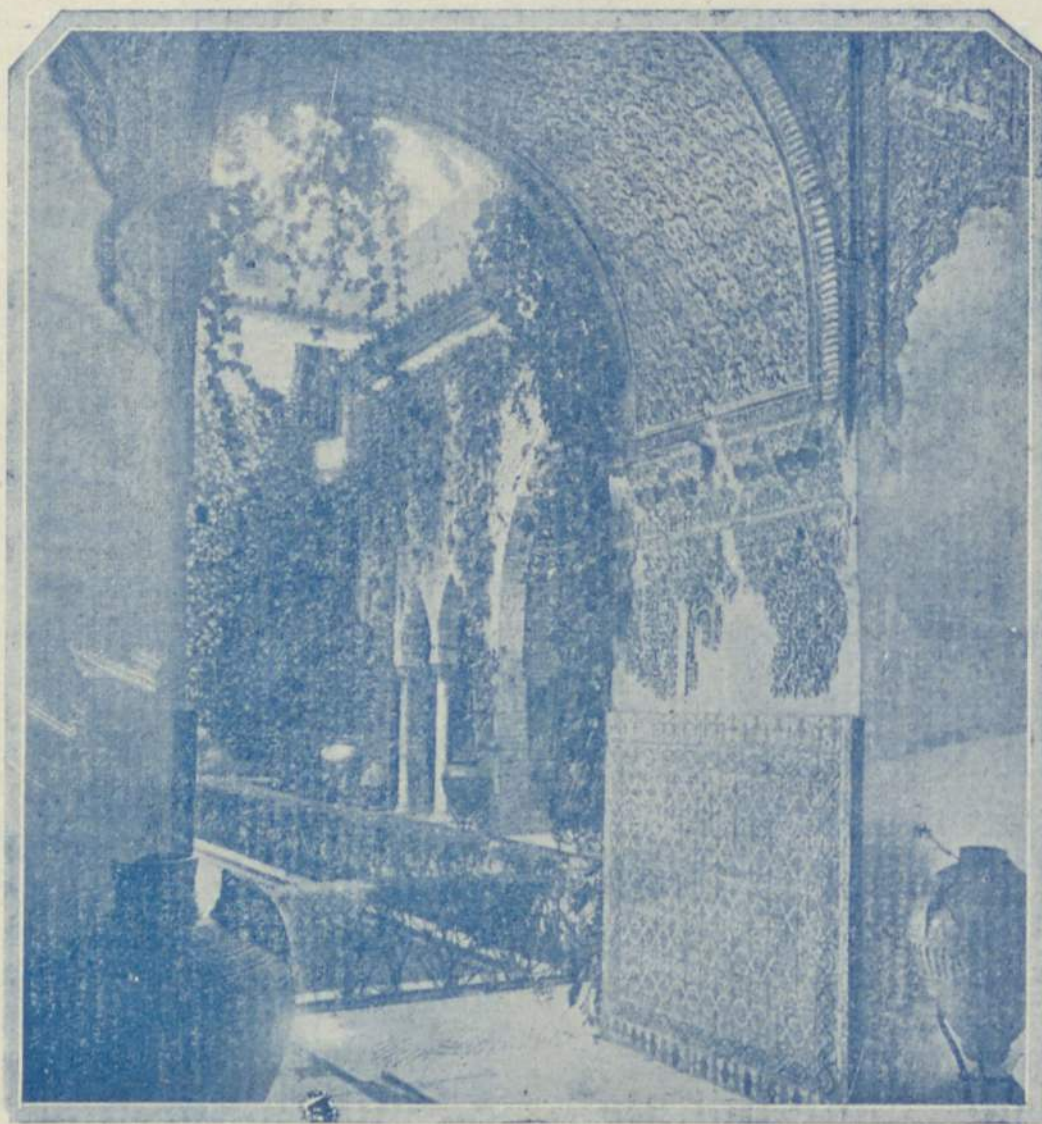
A propósito a notícia que, a páginas 30 do número 1417, referente a 1 de Janeiro de 1947, publicamos sobre o caminho de ferro de Moçâmedes, recebemos um ofício do sr. Eng. Henrique Kopke, ilustre Director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Angola, em que nos é solicitada a seguinte rectificação:

«Não estão em curso quaisquer trabalhos de construção, pelo que o prolongamento ainda não está tendo lugar, além de que também nada há no sentido do traçado a observar visto não haver resolução superior, até esta data (4-3-947), de molde a concluir-se qualquer directriz que a linha tomará além Sá da Bandeira para atingir a Chibia».

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Vida Ribatejana, semanário de Vila Franca de Xira, de que é director e proprietário o nosso querido amigo Fausto Nunes Dias, completou há pouco 30 anos de existência honrada e brilhante. Pelo facto, não só felicitamos o seu ilustre director, mas também todo o concelho de Vila Franca, que tem naquele prestigioso semanário um defensor constante e inteligente de todos os seus problemas e aspirações.



SEVILHA — Baño de la Sultana

A inauguração do Lusitânia- -Expresso-Sevilha

COMO é do conhecimento do público, a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles «Renfe», de acordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses «C. P.», deliberou pôr em circulação, de 27 de Março a 6 de Maio, o «Lusitânia-Expresso-Sevilha», combóio que permite realizar, com a maior comodidade, a viagem Lisboa-Sevilha.

Composto por carruagens-camas, de 1.^a e 2.^a classe e restaurante, o «Lusitânia-Expresso-Sevilha» vai contribuir para um maior estreitamento de relações entre as duas cidades, facilitando aos portugueses a assistência às tradicionais Festas da Primavera, Semana Santa e Feira.

Para a viagem inaugural, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a colaboração valiosa da «Renfe» e da Companhia Internacional das Carruagens Camas, convidou os principais jornais de Lisboa e Porto e ainda o Secretariado Nacional de Informação, a visitarem Sevilha e apreciarem o conforto que o novo combóio

proporciona aos passageiros. Os jornalistas que tomaram parte nessa viagem foram os seguintes:

Dr. Tavares de Almeida, Chefe dos Serviços de Imprensa do Secretariado Nacional de Informação; Pedro Correia Marques, representante da Câmara Municipal de Lisboa e do jornal *A Voz*; Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Rogério Pérez, do *Diário de Lisboa*; Francisco Mata, de *O Século*; Aprígio Mafra, do *Diário de Notícias*; Jaime Ferreira, do *Comércio do Porto*; Mário Rosa, do *Diário Popular*; e Dutra Faria, do *Diário da Manhã*. Acompanharam os representantes da Imprensa os srs. tenente-coronel Abreu Campos, Delegado da Companhia Internacional das Carruagens-camas em Portugal, António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P. e Ruy M. Gonçalves, Sub-Inspector chefe de Exploração da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

O combóio era aguardado na estação de Córdoba pelos representantes das autoridades e co-



Os jornalistas portugueses e autoridades espanholas, após a recepção no Consulado Português deixam-se fotografar junto do nosso consul em Sevilha, o ilustre escritor António Cértima



Os jornalistas no Jardim do Alcazar

missões de Festas de Sevilha: D. Manuel Grosso, tenente de alcaide; Dr. Manuel Hidalgo Nieto, delegado provincial da sub-secretaria Educação Popular; D. José Salvador Gallardo, presidente do Ateneu; D. Ramon Resa, presidente da Associação da Imprensa; e muitos jornalistas. O sr. António de Cértima, ilustre consul de Portugal em Sevilha, que estava também presente, fez as apresentações.

Os jornalistas portugueses e outros convidados visitaram em seguida o Alcazar e os seus jardins de encantamento, tendo servido de cicerone o sr. D. Joaquim Romero Murube, que soube aliar a sua extrema gentileza a uma conversa erudita.

Na recepção oficial do «Ayuntamiento», o alcaide adjunto sr. D. António Filpo, na ausência do alcaide efectivo, saudou os visitantes, recordou os encantos de Lisboa, «cidade maravilhosa», e referiu-se á missão de Portugal e Espanha, que precisam de estar sempre unidos para a obra de reconstrução da Europa, desorientada e doente. A este discurso respondeu o ilustre director de *A Voz* e nosso querido amigo sr. Pedro Correia Marques, que falou por si e como representante do Município de Lisboa, saudando, na pessoa do seu alcaide, a «muy noble, muy heróica e invencible» cidade de Sevilha.

Pedro Correia Marques entregou em seguida a mensagem do sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa ao sr. Alcaide de Sevilha.

Após a solenidade da recepção o «Ayuntamiento» ofereceu aos visitantes um vinho de honra, o que deu ensejo a novas e calorosas saudações de amizade luso-espanhola.

Ao fim da tarde, os jornalistas portugueses visitaram a Associação de Imprensa, onde lhes foi oferecido um «Jerez de Honra». Saudou os visitantes o presidente da Associação sr. D. Ramon Resa, a cujo discurso respondeu Pedro Correia Marques, a pedido do sr. Aprígio Mafra, presidente do Sindicato Nacional dos Jornalistas.

À noite os jornalistas assistiram à passagem da procissão de Ramos, na Alcaldia, a convite do respectivo Presidente.

O dia imediato foi ocupado com visitas, entre elas figurando a que se fez ao Arquivo Municipal, cujos tesouros históricos explicou o cronista da cidade sr. D. Francisco Collantes Terán, e em seguida foi visitado o consulado de Portugal, onde o sr. António Cértima ofereceu um «Porto de Honra».

No Hotel «Andalucia Palace», antigo Afonso XIII, a Delegação Provincial da Educação Popular ofereceu um almoço aos portugueses, que decorreu numa agradável atmosfera de simpatia e cordealidade.

Visitaram também os jornalistas portugueses a redacção e as oficinas do jornal *Sevilha*, na companhia dos srs. D. Manuel Hidalgo Nieto e D. José Molina Plata.

A partida de Sevilha foi ás 21 e 20 e a chegada a Lisboa, hoje, às 10 e 30. Durante o jantar de segunda-feira, já realizado no vagão restaurante do «Lusitânia-Expresso-Sevilha», trocaram expressivos brindes o sr. António Montez, tenente-coronel Abreu Campos, dr. Tavares de Almeida e Pedro Correia Marques.

Todos os convidados regressaram a Lisboa encantados com a viagem, e com as gentilezas recebidas.

* * *

Com o estabelecimento do «Lusitânia-Expresso-Sevilha», passam a circular na Península três comboios internacionais, pois já existia o «Sud-Express» e o «Lusitânia-Expresso-Madrid», o que muito contribuirá para aumentar as relações entre os dois países.

Sevilha recebeu com o maior interesse a notícia da realização do «Lusitânia-Expresso-Sevilha», preparando-se para dispensar a todos os visitantes fraternal acolhimento, sentindo que o novo comboio seja de duração temporária.

Para maior comodidade dos viajantes, o serviço de polícia e alfândega é feito em trânsito.

C. O.



SEVILHA — Bairro de Santa Cruz — Aspecto local

Caminhos de Ferro estrangeiros

Assistência e Previdência Social, na Argentina, para ferroviários

Por oferecer leitura de indiscutível interesse, arquivamos hoje, nas colunas da Gazeta, o seguinte artigo que, sobre Assistência e Previdência Social para ferroviários, acabámos de ler no n.º 17 de Informações Argentinas, órgão oficial do Ministério das Relações Exteriores e Culto da República Argentina.

A República Argentina em matéria social marchava atrasada mais de cinquenta anos, se compararmos sua legislação em vigor em meados do ano de 1945, com o resto das nações do mundo. Esta afirmação é certificada pela série de medidas dispostas pelo Governo Revolucionário, que encarou e resolveu, com profundo sentido humano, os problemas vitais da população em dois dos seus mais importantes aspectos, o referente ao trabalho e ao que se relacionava com a previdência.

Ocupemo-nos do labor desenvolvido por um dos organismos criados para a defesa da saúde: A Direcção Geral de Assistência e Previdência Social para Ferroviários.

Até 7 de Janeiro de 1944, em que o Poder Executivo por Decreto n.º 9.694 estabeleceu a contribuição obrigatória do pessoal ferroviário do país, em forma proporcional ao seu ordenado com destino ao fundo de assistência e previdência social para o grémio e a contribuição patronal para o mesmo fim, muito pouco ou nada se tinha realizado nessa ordem.

A partir de esse dia, um importantís-

simo sector da população trabalhadora, desamparada até então, contaria com os meios necessários para defender a sua saúde e prolongar a sua vida sem desequilibrar o seu orçamento, já que a assistência médica, apesar da sua necessidade, continua sendo cara e não está ao alcance de todos.

Administração do organismo — O novo organismo é administrado e dirigido por um Director Geral designado pelo Poder Executivo proposto pela Secretaria de Trabalho e Previdência; um Subdirector Geral nomeado da mesma forma; um Secretário Geral e um Conselho de Administração, formado por tantos vogais como correspondam de acordo à seguinte determinação: 2 pelo Estado em sua função patronal; 1 pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e 1 pela Direcção Geral de Navegação e Portos; 2 pelas Empresas de capital privado e 1 por cada 15.000 filiados ou fracção maior de 10.000 das organizações gremiais: «União Ferroviária» e «La Fraternidade».

Núcleo inicial — Como núcleo para a organização dos serviços da nova Direcção Geral serviu o ex-Hospital Ferroviário da Capital Federal, que pertencia à «União Ferroviária» e à «La Fraternidade». Sua capacidade de internação era de 150 camas, sendo o número de filiados que o sustentava pouco mais de 50.000 trabalhadores ferroviários, prestando exclusiva assistência aos sócios, excluindo suas famílias.

Hoje, o mencionado organismo conta

aproximadamente com 200.000 filiados, o que representa, incluindo familiares, perto de 800.000 pessoas, que recebem os benefícios da assistência médica em todos os âmbitos do país seja qual fôr a sua radicação.

Serviços sanitários em funcionamento

— Os serviços sanitários actualmente em funcionamento são os seguintes: Hospital Buenos Aires, com 137 camas; Regional de Rosário, com 110; Regional de Bahia Blanca, com 55; Regional de Cosquin, com 120; Regional de Tucumán, com 150; Regional de Salta, com 150; Regional de Santa Fé, com 150. Além disso conta com a Sala-Hospital de Bragado, com 19; Sala-Hospital de Pergamino, com 24; Clínica Tisiológica de Buenos Aires, com 20 e Clínica Tisiológica do Rosário, com 13.

Sua acção é completada por 3 consultórios externos instalados na Capital Federal; e 1 nas seguintes localidades: Rosário, (Santa Fé); Junin (Buenos Aires); Tafi Niejo (Tucuman); Villa Diego (Santa Fé); Mechita (Buenos Aires); Galvez (Santa Fé) e Güemes (Salta). Além disso tem contratados serviços sanitários com o Hospital Belgrano, situado em Humahuaca, província de Jujuy e com o Hospital San Cayetano, em La Quiaca, da mesma província.

Entre os serviços que se devem inaugurar no mês de Outubro do corrente ano, está o do Hospital Regional de Alta Gracia, Província de Cordoba, com 50 camas e o Hospital Regional de Cordoba, com capacidade para 135 camas.

Edifícios em construção—Entre os edifícios a construir-se pela Direcção Geral de Assistência e Previdência Social para Ferroviários, conta-se com o Policlínico Central a construir-se na Capital Federal, com todos os adiantos técnicos modernos e com

uma capacidade para 500 camas, que foi orçamentado em 15 milhões de pesos; o Hospital Regional Villa Mercedes na Província de San Luis, com 50 camas e o Hospital Regional de Junin, província de Buenos Aires, com 75 camas. Igualmente dentro do plano a realizar-se estão incluídos hospitais, salas e consultórios externos em Diamante, Monte Casero, Añatuya, Jujuy, Palmira e Embarcación, incluindo as soluções totais o estabelecimento de hospitais regionais, salas de primeiros auxílios, consultórios externos e serviços médicos em todos os centros ferroviários do país.

O importante labor desenvolvido pelo novo organismo refletem as cifras dos serviços prestados durante o ano de 1945, especificadas da seguinte maneira: clínica médica 514.318 pessoas atendidas; intervenções cirúrgicas 118.368; primeiros auxílios 6.870; injeções 59.970 e receitas preparadas no mesmo lapso de tempo 216.393.

O plano projectado não compreende só entregar homens sãos às empresas ferroviárias e à colectividade, mas sim também tem por finalidade velar pela higiene; previsão de acidentes e analisar as condições de vida dos trabalhadores e sua família. E por fim, entre os seus propósitos compreende: instalação de cooperativas de consumo; construção de um panteão social e de asilos; habilitação de colónias para férias; criação de bibliotecas e lares-infantis e instituição de um seguro mutualista por falecimento ou invalidez.

A obra sintetizada deste breve comentário tem maior relevo, se tivermos em conta que ela se realizou em pouco menos de dois anos incorporando aos benefícios de uma obra social de vastos alcances uma população trabalhadora que, como mencionamos, atinge a 800.000 habitantes do país.



Publicações recebidas

«Dinamarca»

Por amável oferta da Legação Real da Dinamarca, em Lisboa, recebemos uma magnífica revista de propaganda daquele país.

Trata-se, com efeito, duma publicação luxuosa e bem feita, com belas gravuras, focando vários aspectos da actividade industrial do reino, a excelência dos seus produtos agrícolas, bem como o adeantamento e perfeição das suas artes.

E' por meio de publicações como a revista «Dinamarca» que se chama a atenção e a simpatia dos povos para um determinado país.

Os nossos agradecimentos pela oferta de um exemplar.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro — Relatório referente ao ano de 1944

Publicou-se recentemente o Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1944 e subscrito pelo ilustre Engenheiro Director Geral, sr. Rogério Vasco Ramalho.

O que foi esse ano para os caminhos de ferro nacionais? O ano de 1944, diz-nos o sr. eng. Vasco Ramalho, decorreu ainda sob as apreensões e dificuldades do estado de guerra, sobretudo na parte referente ao abastecimento de combustíveis e de materiais necessários à conservação.

«Todavia, diz-nos ainda o sr. Director Geral, a organização dos serviços de ordenação de transportes aperfeiçoou-se com a experiência adquirida e graças a esse aperfeiçoamento deve ter-se feito, apesar do aumento das dificuldades, melhor serviço, para o que, em grande parte, contribuiu uma estreita colaboração com a Intendência Geral dos Abastecimentos.»

Do mesmo Relatório continuamos a transcrever:

«Pela aquisição de novos vagões foi em 1944 a capacidade de carga dos nossos caminhos de ferro aumentada em relação a 1943, como neste último ano já havia aumentado em relação a 1942. Foi ainda em 1944 que vimos satisfeita a nossa expectativa de obter mais tracção.

Efectivamente, as diligências que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro vinha fazendo foram materializadas pela realização de um contrato de aluguer de 6 locomotivas da Rede Nacional de Ferrocarriles Españoles à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e ainda de dois contratos de compras, um de 6 locomotivas para os Caminhos de Ferro do Estado, com construtores espanhóis e outro de 27 locomotivas nos Estados Unidos da

América do Norte, dos quais 12 se destinam também aos Caminhos de Ferro do Estado.»

Contém ainda o Relatório a Legislação publicada durante o ano de 1944 sobre serviços de caminhos de ferro ou a estes aplicável, mapas de exploração e estatística e a relação de todas as obras nesse mesmo ano realizadas.

A páginas 142 do Relatório encontramos um mapa com a totalidade de tráfego em toda a rede ferroviária, e suas respectivas receitas, no ano de 1944.

O movimento de passageiros foi de 43.122.081, sendo a receita de 211.222.924\$87; a tonelagem de mercadorias em grande velocidade foi de 395.585, e a receita de 73.123.609\$48; a tonelagem de mercadorias em pequena velocidade foi de 4.887.106 e a sua respectiva receita de 280.918.729\$17. Receita total (passageiros e mercadorias): 365.265.263\$52.

1.^a Conferência Nacional de Remo — Considerações de Alberto Totta

Na sessão inaugural da 1.^a Conferência Nacional do Remo, realizada em 18 de Janeiro do corrente ano, o sr. Alberto Totta produziu algumas considerações verbais, dignas de interesse, que se encontram agora impressas num folheto, de que recebemos um exemplar. O folheto é dedicado à memória de Carlos French Duff, que foi secretário perpétuo do Club Naval de Lisboa,

O sr. Alberto Totta, a quem o desporto do remo deve inesquecíveis serviços e uma dedicação a toda a prova, remata as suas considerações, que foram aprovadas por aclamação, fazendo votos para que o Turismo Náutico possa dignificar Portugal, lançando-se corajosa e disciplinadamente em lutas de competição.

Anuários dos C. T. T.

Estão publicados os Anuários dos C. T. T., referentes aos anos de 1944 e 1945. Foi-nos muito agradável compulsá-los, pois vemos que os serviços vão sendo melhorados e que o número de edifícios próprios para as suas instalações vai aumentando de ano para ano.

Quem se interessa por estatísticas encontra nas páginas destas publicações dados curiosos, sobre o número de funcionários (10.145 em Dezembro de 1944, ou seja mais 767 que no ano antecedente), o número de selos vendidos (169 milhões em 1945); movimento telegráfico, etc..

Em 1944 inauguraram-se 13 novos edifícios, e 7 em 1945. São magníficas construções, todas com seu estilo de admiráveis linhas architectónicas, que vieram valorizar sob o ponto de vista estético as localidades onde se encontram. De facto, os architectos que traçaram as respectivas plantas prestaram ao país um relevante serviço, não só de utilidade pública, mas também de bom gosto.

Tauromaquia



Três conferências

Realizaram-se recentemente em Lisboa três conferências tauromáquicas pelos srs. D. Henrique Vila, D. Ventura Bargües, decano dos críticos tauromáquicos espanhóis e D. Manuel Nunez del Arco, escritor e crítico do *A B C* de Madrid. D. José Maria de Cossio não chegou a proferir a sua também anunciada conferência, por motivos que nos abstermos de publicar.

Foi escasso o número de pessoas que compareceu às referidas conferências, porque, como já tivemos ocasião de observar, quando Corinto e Oro esteve em Lisboa há anos, as conferências pagas sobre assuntos de toiros não registou afluência, haja em vista a série que se tem organizado gratuitamente e a fraca afluência de interessados.

A maioria, ainda assim, das pessoas que acorreram ao Tivoli foi em grande parte de sócios da Tertúlia «Festa Brava».

Como se anunciou em 10 de Fevereiro, a Tertúlia dedicou uma festa aos dois primeiros consagrados escritores — por terem chegado à capital em primeiro lugar — e só o crítico Ventura Bargües teve a gentileza de nos enviar a carta que se segue:

«Barcelona, 7 de Março de 1947

Sr. Carlos d'Ornellas

Meu prezado amigo: É de Barcelona, de regresso de essa bela capital, e, na tranquilidade da minha casa, que venho apresentar-lhe as minhas desculpas por não haver assistido, contra a minha vontade, à festa organizada pela Tertúlia «Festa Brava» no dia 27 de Fevereiro passado e para a qual recebi o seu amável convite.

Lamento imenso ter incorrido no que poderia parecer uma descortezia, que não o foi, certamen-



A chegada dos escritores e críticos taurinos espanhóis srs. Enrique Vila e Ventura Bargües, aguardados na estação do Rossio pelos Directores da Tertúlia «Festa Brava», srs. José Mayer, Alvaro Figueiredo de Almeida, Carlos d'Ornellas e pelo jornalista Rogério Pérez

te. De antemão comprometido para assistir naquela mesma noite a uma festa análoga, a que se seguiu uma Velada no «Instituto do Vinho do Porto», não me foi possível dispor de tempo, nem sequer duns minutos, para fazer, pelo menos, acto de presença na Casa do Alentejo, e creia V. que me ausentei de Lisboa com a preocupação de que pudesse interpretar a minha não assistência como uma falta de consideração à pessoa tão respeitável de V. e à referida e prestigiosa entidade «Festa Brava».

Assim o desejo manifestar para que me desculpe e desfaça o mau efeito que a minha ausência àquela vossa festa pudesse produzir, pois tanta gratidão devo a quantos me obsequiaram como aos que, como V., intentaram fazê-lo.

Rogo-lhe aceite as minhas explicações com a mesma sinceridade com que as faço, e cumprimentando-o, apresento-lhe a consideração e o afecto do seu atento e obrigado

Ventura Bagües».

Tertúlia «Festa Brava»

Os agrupados da Tertúlia «Festa Brava» reuniram-se de novo, na «Casa do Alentejo», para a sua segunda reunião de confraternização, na noite de 27 de Fevereiro. Mais de cem convivas tomaram parte no banquete. Como da primeira reunião, muitas senhoras vieram trazer uma nota de distinção e elegância. A orquestra «Columbia» animou a sala com vários números de música.

Presidiu ao banquete o sr. dr. José Pontes, ladeado pelas senhoras de Casanova, Mega, Mayer, Botto, Tojal, Olaio, Figueiredo, Rincon Perez, Silva Gama e d'Ornellas.

O sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Tertúlia, leu o expediente e uma saudação a Diamantino Viseu, a qual foi assinada por todos os presentes e lhe foi entregue em 23 de Março, dia em que tomou a alternativa, como espada, em Barcelona, aquele novilheiro.

Depois falaram os srs. Carlos Mega e dr. José Pontes, sobre o significado da reunião.

Fechou a festa uma interessante exibição de filmes produzidos pelo sócio da Tertúlia, sr. Vitor R. Pestana, com aspectos da primeira reunião e fases mais emocionantes de algumas touradas em Espanha.



Um aspecto da segunda festa da Tertúlia «Festa Brava», a que presidiu o sr. dr. José Pontes, Presidente do Comité Olímpico Português

«VIAGEM»

PARTE OFICIAL



Número especial dedicado ao Distrito de Castelo Branco

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

A excelente revista *Viagem*, que o nosso Director Carlos d'Ornellas vem dirigindo há 8 anos, publica agora um número extraordinário consagrado ao distrito de Castelo Branco.

Trata-se dum verdadeiro documentário das actividades comerciais e industriais, dos valores turísticos, da acção dos municípios e da política regional da formosa Província da Beira Baixa.

Este número de *Viagem* abre com um artigo de homenagem ao ilustre governador civil de Castelo Branco, sr. dr. José de Carvalho, a que se segue um outro do dr. Augusto Duarte Beirão, presidente da Câmara Municipal daquela cidade. São numerosos e de alto interesse os artigos que ilustram as cento e tantas páginas deste magnífico documentário, assim como são também em grande número as gravuras que nos dão aspectos atraentes dessa excepcional região de turismo.

O grande artista António Lopes colabora também neste número com belos desenhos e aguarelas. Magníficas são igualmente as fotografias do dr. Nabinho do Amaral, como as da Foto Beleza, do Porto. Um mapa, a cores, dos hotéis e pensões recomendados, e vias de acesso e centros de irradiação turística, valoriza este número.

As últimas páginas de *Viagem* são preenchidas por muitas centenas de anúncios das principais firmas comerciais e industriais do distrito de Castelo Branco.

É um número magnífico este, de interesse turístico e comercial, um verdadeiro album artístico, que os beirões hão-de apreciar particularmente, mas que é digno igualmente de todos quantos desejam conhecer, sob vários aspectos, uma das províncias mais ricas e encantadoras do país.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Kitty».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Gestapo, espionagem maldita».

COLISEU — Às 21,15 — «A estrada que conduz ao céu», (cinema).

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 38, II série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por portaria de 30 de Janeiro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 6 do corrente:

Reformados, nos termos do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

Vicente Agostinho Lasana, chefe de secção — 1.018\$95.
José Júlio Cerqueira Aflalo, fiel de armazém principal — 631\$50.
Jaime António Marques, contramestre principal — 875\$92.
Bento Rodrigues Amaro, inspector — 1.511\$83.
Manuel Luís Pereira, chefe de 3.ª classe — 853\$37.

Da rede do Minho e Douro

José Milheiro, empregado principal — 938\$05.
Carlos Alberto Monteiro, fiscal de revisores — 1.270\$17.
José Vieira, chefe de 3.ª classe — 653\$41.
Jerónimo Augusto Ribeiro, factor de 1.ª classe — 367\$37.
Manuel Monteiro, condutor principal — 860\$26.
José Joaquim, condutor de 1.ª classe — 812\$97.
Manuel Barbosa, guarda-freio de 2.ª classe — 488\$230.
(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de tarifa de contentores, a seguir transcrito, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em conjunto com a Sociedade Estoril, prevendo os preços e regulando as condições do transporte de mercadorias acondicionadas em contentores «recomendáveis» e devidamente matriculados, nos termos do decreto-lei n.º 35.877 e portaria n.º 11:507, respectivamente de 25 de Setembro e 7 de Outubro de 1946:

Tarifa de contentores

ARTIGO 1.º

Objecto

A presente tarifa prevê os preços e regula as condições do transporte, tanto em grande velocidade como em pequena velocidade, de mercadorias acondicionadas em contentores «recomendados» e devidamente matriculados, nos termos da legislação em vigor, e do transporte dos mesmos contentores em vazio.

ARTIGO 2.º

Utilização dos contentores

1) Em cada contentor só pode ser acondicionada uma só remessa, ou parte de uma só remessa, expedida por um só expedidor e consignada a um só consignatário.

2) Em cada contentor não pode ser carregado peso superior ao inscrito exteriormente como limite.

3) Os contentores providos de fechadura, de precintas ou de qualquer outra aparelhagem de segurança devem ser devidamente fechados após a conclusão do despacho. Caso contrário, a Empresa pode exigir a respectiva reserva na declaração de expedição pela qual se exima de responsabilidade por perda total ou parcial da mercadoria acondicionada no contentor.

ARTIGO 3.º

Preços e condições do transporte

1) Mercadorias acondicionadas em contentores

a) São aplicáveis os preços e condições previstos nas tarifas em vigor, tomando-se para o cálculo dos preços de transporte o peso líquido da mercadoria, isto é, deduzindo-se do peso total de cada contentor carregado o peso desse contentor em vazio (tara), e que nele está inscrito. Tratando-se de contentores frigoríficos ou isotérmicos, a prover em dispositivo apropriado, com qualquer substância produtora do frio ou conservadora da temperatura, no peso do contentor em vazio, a deduzir, é incluído o peso daquela substância que normalmente se torna necessário ao fim em vista; a inscrição exterior do peso do contentor em vazio (tara) deve, em tal caso, referir-se ao peso total, o do contentor, mais o da substância frigorífica ou isotérmica. Esta substância não pode ser retirada dos contentores para fora dos limites do caminho de ferro.

b) O peso líquido que servir de base ao cálculo da taxa fica sujeito ao mínimo de 800 quilogramas por metro cúbico da capacidade inscrita no contentor e o peso do contentor vazio, a deduzir, não pode exceder 200 quilogramas por metro cúbico da capacidade nele inscrita.

2) Contentores vazios. — Sempre que circulem em vazio, aos contentores são aplicáveis os preços e condições previstos para «taras» nas tarifas em vigor, e com a redução de 50 por cento no preço de transporte, se este se realizar em pequena velocidade.

3) Contentores carregados ou vazios com mais de 3:000 quilogramas. — Cada contentor, carregado ou vazio, é considerado massa indivisível; por isso, quando o peso bruto efectivo de um contentor, carregado ou vazio, exceder 3:000 quilogramas, ficam o seu transporte e manutenção sujeitos às condições que as tarifas prescrevem para os volumes com tal peso.

ARTIGO 4.º

Indicações na declaração de expedição

Na declaração de expedição deve o expedidor mencionar, além da indicação da quantidade de contentores e a designação da mercadoria («... contentores com...») ou, no caso dos contentores vazios, a indicação da sua quantidade («... contentores vazios»), mais as indicações seguintes, relativas a cada contentor:

- Marca da empresa ferroviária em que estiver matriculado;
- Número de matrícula;
- Peso do contentor vazio, em quilogramas;
- Volume interno, em metros cúbicos.

ARTIGO 5.º

Disposição geral

Em tudo o que não seja contrário ao que no presente se estabelece, ficam em vigor as disposições das tarifas geral e de despesas acessórias.

O «Diário do Governo», n.º 54, II série, de 7 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 28 de Fevereiro último, o projecto do 5.º aditamento à tarifa especial n.º 1 de grande velocidade (bilhetes a preços reduzidos), apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual são alteradas as disposições da mesma tarifa quanto ao transporte em furgão de passageiros que viajem em maca, tabuleiro, cadeirinha ou carrinho.

O «Diário do Governo», n.º 60, II série, de 14 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 10 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a entrada no exercício das suas funções do novo agente aduaneiro daquela Companhia na estação fronteira de Elvas, Vitor Manuel Carreira Vivas.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 67, III série, de 22 de Março, publica o seguinte:

Fornecimento de 31:000 travessas de pinho para o troço de Cabeço de Vide a Portalegre

Pelo presente se faz público que no dia 4 de Abril de 1947, pelas 16 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, perante a comissão nomeada para esse fim, se ha-de proceder ao concurso para arrematação do fornecimento acima referido.

O depósito provisório é de 25.000\$00, devendo ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou em qualquer das suas agências ou delegações, com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

O programa do concurso, caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 69, II série, de 25 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 21 de Dezembro de 1946, adjudicar a Manuel Lobato a empreitada n.º 73, de construção de alvenarias e betão armado para uma cocheira de carruagens a executar na estação do Barreiro, pela importância de 561.180\$00, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8553 — 2 8552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551

Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século
AGENTES DE COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO
AÉREA E MARÍTIMA
E
TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

BLUE STAR LINE
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORP.
ROCKLEBANK LINE
FURNESS WITHY & C.º LTD.
UNITED FRUIT C.º
BOOTH LINE
CUNARD WHITE STAR LINE
LANPORT & HOLT LINE
BRITISH SOUTH AMERICAN AIRWAYS LTD.
YEOWARD LINE
PORTEX LINE
EAST ASIATIC C.º LTD.
ETC.

LISBOA — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131



Companhia de Seguros BONANÇA

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
FUNDADA EM 1808

SEGUROS:

Fôgo, Marítimos, Agrícolas, Acidentes Pessoais, Automóveis,
Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terres-
tres e Aéreos

Séde em Lisboa — RUA AUREA, 100, 1.º
Delegação no Pôrto — Rua Mousinho da Silveira, 47-1.º

VICTOR NEVOA

TODOS OS ARTIGOS PARA AS
INDÚSTRIAS GRÁFICAS

PAPEIS ESPECIAIS PARA
ACÇÕES COM MARCAS A
:-: ÁGUA PRIVATIVAS :-:

RUA DA VICTÓRIA, 7-2.º
LISBOA Telefone 2 3394

Mala Real Inglêsa

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

Agentes em Lisboa: James Rawes & C.º, L.º

R. Bernardino Costa, 47, 1.º — Tel. 2 3232-4-5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1-1.º — Tel. 31581 (7 linhas)

Agente no Porto: TAIT & C.º

Rua Infante D. Henrique, 19 — Telef. 7

VISEU

A notável cidade de Viseu — e notável sob muitos pontos de vista — é de remota fundação. É das mais antigas povoações do país. Teriam sido, efectivamente, os Túrdulos os cabouqueiros dos seus alicerces, como afirmam alguns historiadores da península? O que é certo é que os investigadores do passado, nas rebuscas e escavações a que, amorosamente, para servir a ciência, procederam, encontraram moedas e lápidas com inscrições romanas. E Viriato, ligado às nossas tradições históricas, como chefe que foi dos Lusitanos, tem, a 200 metros da estação ferroviária da nobre cidade, a lembrar-lhe o nome e as façanhas, a celebre «Cova de Viriato», classificada como monumento nacional, e que, única no país, é uma espécie de entrincheiramento luso-romano. Viriato, como ninguém o ignora, foi um dos valerosos chefes lusitanos que mais tenaz resistência opoz, na conquista da Península Hispânica, à expansão e domínio da República Romana.

Em Viriato arde a primeira labareda do nosso sentimento de independência. Há que tomá-lo como um precursor. De facto ele encarna o espírito da nossa independência.

Durante 5 anos Viriato dirige com êxito as suas campanhas de resistência contra Roma, batendo sempre as hostes inimigas. Scipião, perante o fracasso das suas investidas, consegue subornar dois subalternos do heroi e este, uma noite, quando dormia tranquilamente na sua tenda, é assassinado.

Em 1940 ergueu-se perto da célebre *Cava*, um belo monumento a Viriato, obra vigorosa, devida ao grande escultor espanhol D. Mariano Benlliure.

Viseu é hoje uma das mais belas, mais atraentes, mais características cidades do país. Tudo nela concorre para o seu crescente prestígio e para o seu aliciente encanto, sob o ponto de vista turístico, e para a sua prosperidade económica, sob o ponto de vista agrícola e ainda sob o ponto de vista industrial.

Situada a 540 metros de altitude, ao norte do rio Pavia, afluente do Dão, Viseu é toda ela rodeada de paisagens soberbas, de empolgante e inesquecível beleza.

Chega o viajante e embora o leve à cidade um destino diferente, sem que o queira faz-se logo turista, dividindo o dia em duas partes, uma para tratar dos seus negócios, outra para percorrer a cidade, parando aqui para descortinar um trecho da paisagem, demorando-se ali para entrar num templo, mais adiante para admirar a fachada duma moradia antiga... E se o seu espírito é inclinado a coisas de arte, não deixará de visitar, com a mais grata surpresa, o rico *Museu Grão Vasco*, cuja fundação se deve a Francisco António de Almeida Moreira. Este Museu é um dos mais belos, mais valiosos do país. Nenhum artista que um dia passe por Viseu deixa de lá ir, de encantar seus olhos na contemplação dos quadros e dos objectos maravilhosos que constituem o opulento recheio dessa nobre casa.

De facto, o *Museu Grão Vasco* é um dos mais notáveis do país — e lá fora, nas cidades de província, poucos haverá que lhe sejam superiores.

Logo à entrada, encontra-se instalada a magnífica «Sala Vasco Fernandes», com os seus quadros célebres, entre os quais «O Calvário», «S. Pedro», «Baptismo de Cristo».

Há uma outra Sala valiosíssima também, dedicada ao grande pintor português Jorge Afonso. São 14 quadros, que constituem o retábulo da capela-mór da Sé e foram conscienciosamente restaurados pelo falecido professor Luciano Freire.

O pintor José de Almeida Furtado, natural de Viseu, que foi discípulo de Se-

queira e a quem davam o nome de Gata, tem também uma sala.

Noutras salas encontram-se obras dos mais notáveis pintores contemporâneos, como Columbano, Carlos Reis, etc., e paramentos e alfaias do culto católico.

Ao lado deste Museu está a Catedral, grandiosa, imponente, com seu portal ro-



WISEU — Um trecho das trazeiras da Sé

mânico-ogival. O interior é rico de valores, a começar pela abóbada, em estilo manuelino, o órgão do século XVIII, um cadeiral doirado e sumptuoso da capela-mór, os quadros antigos do *côro alto*, um deles, *Jesus em casa de Maria*, atribuído a Grão Vasco.

Não ficam por aqui as notáveis curiosidades visienses. O viajante tem, felizmente, muito que ver ainda na bela cidade, como, por exemplo, as igrejas dos Terceiros e do Carmo, a primeira do século XVIII, ambas forradas, no interior, com lindos azulejos; as *Portas do Soar e dos Cavaleiros*, da antiga muralha; a *Tôrre de D. Duarte*; diversas casas brazonadas, no estilo antigo, etc.

Viseu é bem servida de comunicações. Além de ser testa de duas linhas férreas,

possue boas estradas e um óptimo serviço de camionagem, estando por isso ligada não só às mais importantes localidades do distrito mas também às restantes cidades do nosso país.

É no distrito de Viseu que se produz um vinho de mesa excelente: é o célebre vinho do Dão, tinto e branco, que aparece nas melhores mesas, e que só por si bastaria para dar fama à região encantadora. Por estes simples apontamentos poderá o leitor ajuizar da importância de Viseu, cidade populosa e progressiva, cabeça dum grande distrito agrícola, onde, também, se iniciou uma notável actividade industrial, e dotada, para sua maior glória, de valiosos recursos para ser, como de facto é, um dos melhores centros de turismo de que portugueses se podem orgulhar.

Aliança Industrial das Beiras, L.^{da}

INDÚSTRIA DE MADEIRAS
CARPINTARIA
MARCENARIA

Largo da Estação V I S E U

STAND KAISER

Automóveis — «KAISER» — «FRAZER» — «PEUGEOT»
Camions — «WHITE»
Cultivadores — «ROTOTILLER»

Avenida 28 de Maio, 97 a 103
V I S E U

TELEF. 2335
CASA
Marques & Vieira, L.^{da}
TECIDOS, NOVIDADES E MIUDEZAS
41, Rua Formosa, 47 V I S E U

Padaria Estrêla

DE

Manuel Bento Martelo

///

Avenida da Bélgica Telefone 2065

V I S E U

Manuel Cardoso da Cunha

Negociante de Milho, Cevada, Batata,
Castanha, Farinha, Feijão,
Tremoço e Adubos

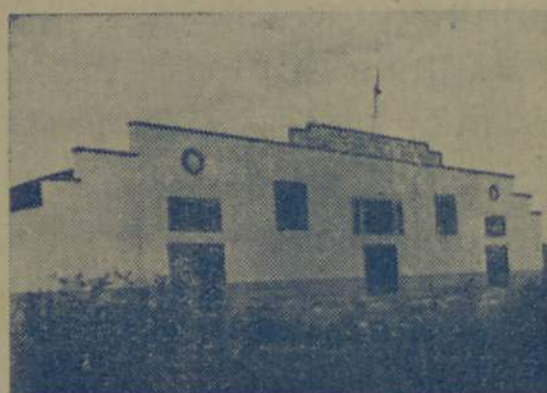
VENDA POR JUNTO E A RETALHO
CAMIONETES DE ALUGUER

Armazém e Escritório:
102-RUA DO ARCO-106 — Telef. 2451
Sucursal: — AVENIDA DA ESTAÇÃO, 113-115
V I S E U

Apartado 31 Nuno R. Marques, Suc., L.^{da} Telefone 2246

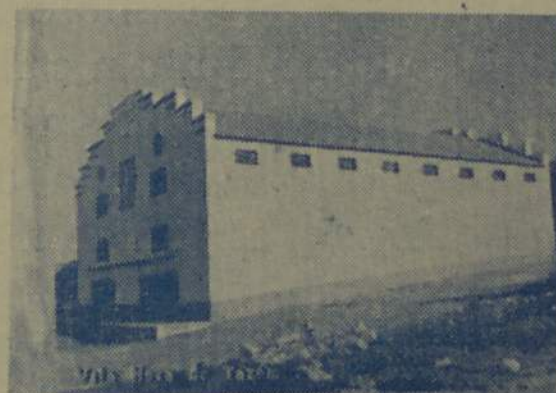
FERRO — FERRAGENS — TINTA — PREGO

Praça de Camões V I S E U



WISEU

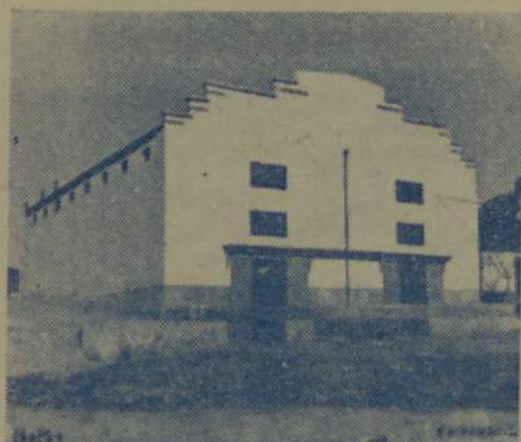
Algumas das suas instalações



V. N. TAZEM



Interior



NELAS

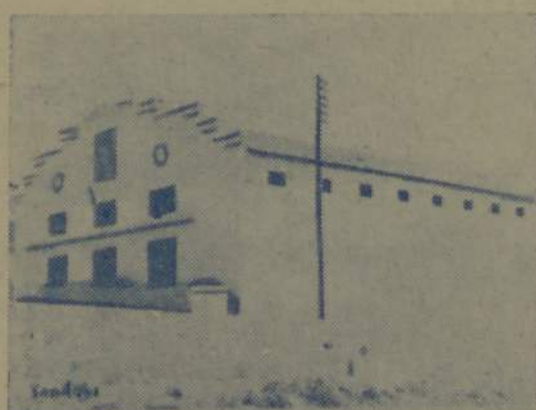
FEDERAÇÃO

DOS

Vinicultores do Dão

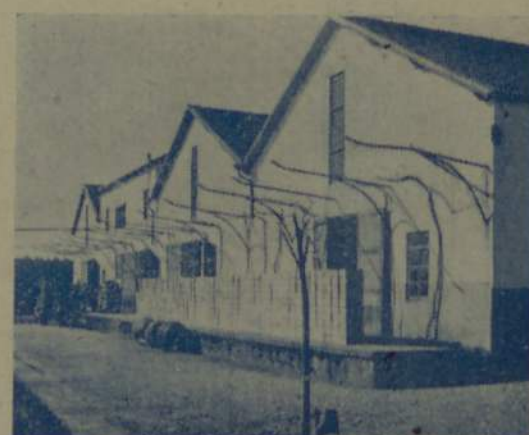


NELAS



TONDELA

ORGANISMO CORPORATIVO
DOS VINICULTORES DA REGIÃO
DEMARcada DOS VINHOS DO DÃO



WISEU

OS SEUS VINHOS



João da Costa Faro

Fábrica Mecânica de Carpintaria
e Mobiliário



MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL

—:— CASAS DESMONTÁVEIS —:—



CAMPO DE VIRIATO

WISEU

TELEFONE 2402

Abastecedora da Beira

de Materiais de Construção, L.^{da}

FABRICANTE DO AFAMADO ÓLEO
PARA CONSTRUÇÃO CIVIL
"A B E M A C O L"



ARMAZENS DE DROGAS, TINTAS,
FERRAGENS E MATERIAIS DE
CONSTRUÇÃO



Avenida Capitão Homem Ribeiro

WISEU

União Resineira Portuguesa

(Consórcio Resineiro de Portugal)

S. A. R. L.

Capital Realizado: 11.500.000\$00

Sede Social: LISBOA, Rua dos Fanqueiros, 30-1.º

Telefones: { 2 8188
2 8189 ESTADO 324

Zonas em todo o país para a exploração de resinagens

Em Viseu: Alberto Almiro de Melo

LARGO MAJOR TELES

Telefones: { ESCRITÓRIO 2364
CAIS DA ESTAÇÃO 2455

Grande Hotel Portugal

Avenida 28 de Maio

V I S E U

TELEFONE: 2068

Recomendado por:

British Industries House Autocheques, Lt.^d,
de Londres, Automobile Association de
Londres, Automóvel Clube de Portugal,
Revista de Automobilismo "O Volante",
Sociedade Propaganda de Portugal, etc.

DIPLOMA DE HONRA DO AUTOMOBILE CLUB DU PÉRIGORD
(FRANÇA) WAGONS LITS-COOK

Alberto Rodrigues

ARMAZEM DE MERCEARIA

Correspondente dos Bancos Borges & Irmão e Banco Burnay

Agente da Companhia de Seguros BONANÇA
e Máquinas de escrever ROYAL

DEPOSITÁRIO DE

A Tabaqueira — Adubos Sapec — Calda «Schloesing»
e da Companhia de Açucars de Angola

Tele } fone — P. P. C. 2007
gramas — AÇUCAR

Largo Mousinho de Albuquerque — V I S E U

Avenida-Teatro



Cine Viriato

Empresa ALBERTO RODRIGUES

Telefone P. P. C. 2007

V I S E U



V. Ex.^a deseja adquirir materiais de construção?

TELEFONE PARA O

2 3 6 0

É O NÚMERO DA FIRMA

Materiais de Construção de Viseu, L.^{da}

SÉDE — RUA DO ARCO, 27-29 — VISEU

Onde encontrará, além doutros, os seguintes artigos:

Louças Sanitárias, Azulejos, Cal Branca, Cal
Hidráulica, Cimento, Corantes, Diatomite,
Mosáicos, Óleos, Tejolo, Telha, Tintas, Tu-
bos de Cimento e Grês, Vernizes e Secantes

Distribuidores gerais do Óleo Linhacite

Não comprem sem consultar os nossos preços

Armazens J. Carvalho Ruas & Abreu

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Louças Sanitárias, Azulejos e Mosáicos

Depositários do CIMENTO TEJO

dos ADUBOS DA CERES

— e dos famosos insecticidas —

G E S A R O L

para pulverizações para polvilhações

GEIGY 33 NEOCIDOL

Telefones provisórios { do sócio HENRIQUE DE ABREU, n.º 2514
de ANTÓNIO CARDOSO AMARAL, n.º 2465

Avenida António José d'Almeida

(Junto à Estação do Caminho de Ferro)

V I S E U

GRANDE HOTEL AVENIDAProprietário: **JOÃO DE MATOS**Recomendado por: Automóvel Club de Portugal, Club
dos 100 á Hora e Revista «O Volante»

Quartos com água quente e fria

Telegramas HOTEL AVENIDA

Telefone 2263

VISEU (Portugal)

FLÓRIDA MARQUES

TELEFONE 2448

Acessórios para Automóvel, Peças para Ford, Fargo, Citroen, etc.
Pneus, Óleos, Ferramentas e Parafusos - Seguros

Largo General Carmona, 30

Rua Gaspar Barreiros, 2-6

VISEU

CAFÉ DAS BEIRAS

PROPRIETÁRIO

MÁRIO FRANCISCO BISPO

AVENIDA NAVARRO, 90 — Telefone 2307

VISEU

EMYGDIO DA COSTA & F.^A, L.^{DA}

Campo de Viriato e Avenida da Bélgica

TELEFONE 2334

Mercearia, Vinhos, Louças esmaltadas, Drogaria, Ferragens,
Vidros, Tintas, Óleos, Vernizes e todos os materiais de
construção - Adubos

CAMIONETES DE CARGA PARA TRANSPORTES

VISEU

CELESTINO ARAÚJO

Fábrica de Guarda-Sóis

VENDAS SÓ POR JUNTO

Rua Gaspar Barreiros, 21 — VISEU — Telefone 2543

SOCIEDADE DE FAZENDAS Rofeolpe, L.^{da}

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E FAZENDAS BRANCAS

8, Avenida Navarro, 10 — VISEU

Lopes Ferreira & C.^a

Armazém de Chá, Café e Pastelaria — Torrefacção

— :: — e Moagem de Café a electricidade — :: —

36, Rua do Arco, 44

VISEU

ARMAZENS DA RIBEIRA

MOVEIS, LOUÇAS E VIDROS

*António de Lemos Figueiredo***Tecidos de Viseu, L.^{da}**

TECIDOS POR JUNTO

R. Alexandre Herculano, 73 — VISEU

TELEFONE 2394

ALVES & C.^A, S.^{UCR}

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E CHALES

Tele { fone 2076
gramas LANIFÍCIOS

Aven. 28 de Maio

VISEU

A ECONÓMICA REPARADORA DE Ferreira & Lopes, L.^{da}

OFICINA DE REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS

Avenida 28 de Maio, 122

VISEU

António d'Almeida Ferreira

(CASA FUNDADA EM 1914)

ARMAZÉM DE MERCEARIAS, CAFÉS E CEREAIS

Avenida 28 de Maio

VISEU

Tele. MERCEARIA ALMEIDA-VISEU — Telef. 2260 — Apartado 11

Só bem calça quem calça **Calçado Júlio**

Luxo — Elegância — Conforto

70-R. do Comércio-80

VISEU

Telefone 2522

CASA TOM MIX - DE - Manuel d'Aguiar Oliveira

Campo do Viriato, 74 a 78

VISEU

AUGUSTO PEREIRA

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

Tele. Augusto Pereira 59-Rua do Arco-67-VISEU Tel. 128

ÓPTICA ZEISS

AINDA HÁ NO DEPÓSITO

Armando M. Oliveira

VISEU

FOTO BATALHA, F.^{OS}

Rua Direita, 81

VISEU

Eduardo Ribeiro Trapaça Trapaça que ultrapassa

Executa todos os trabalhos de tracção animal - Fogões, canalizações e gradeamentos

RUA SIMÕES DIAS

VISEU

OURIVESARIA PESSOAObjectos do mais fino gosto em Ouro, Joias, Pratas e Relógios
Oficina de consertos garantidos em ouro e relógios

RUA DIREITA, 42

VISEU

TELEFONE: 2039

Padarias da Beira, L.^{da}

PANIFICAÇÃO
FARINHAS
CEREAES

Avenida Emídio Navarro, 132

V I S E U

TELEFONE: 2050

O mais bem sortido armazém de Fazendas
Brancas da Beira

Centro Comercial das Beiras, L.^{da}

ARMAZÉM DE FAZENDAS
FUNDADO EM 1920



Avenida 28 de Maio, 3

V I S E U

ARMAZENS:

VISEU E MEALHADA

TELEFONE: 62

Empório Vínico**Bairrada & Dão, L.^{da}**

RUA 16 N.º 1023

ESPINHO**Armazens da Rua da Paz****V I S E U**

TELEFONE 62

MOBÍLIAS — ESTOFOS — LOUÇAS
— VIDRARIA — ARTIGOS SANITÁRIOS

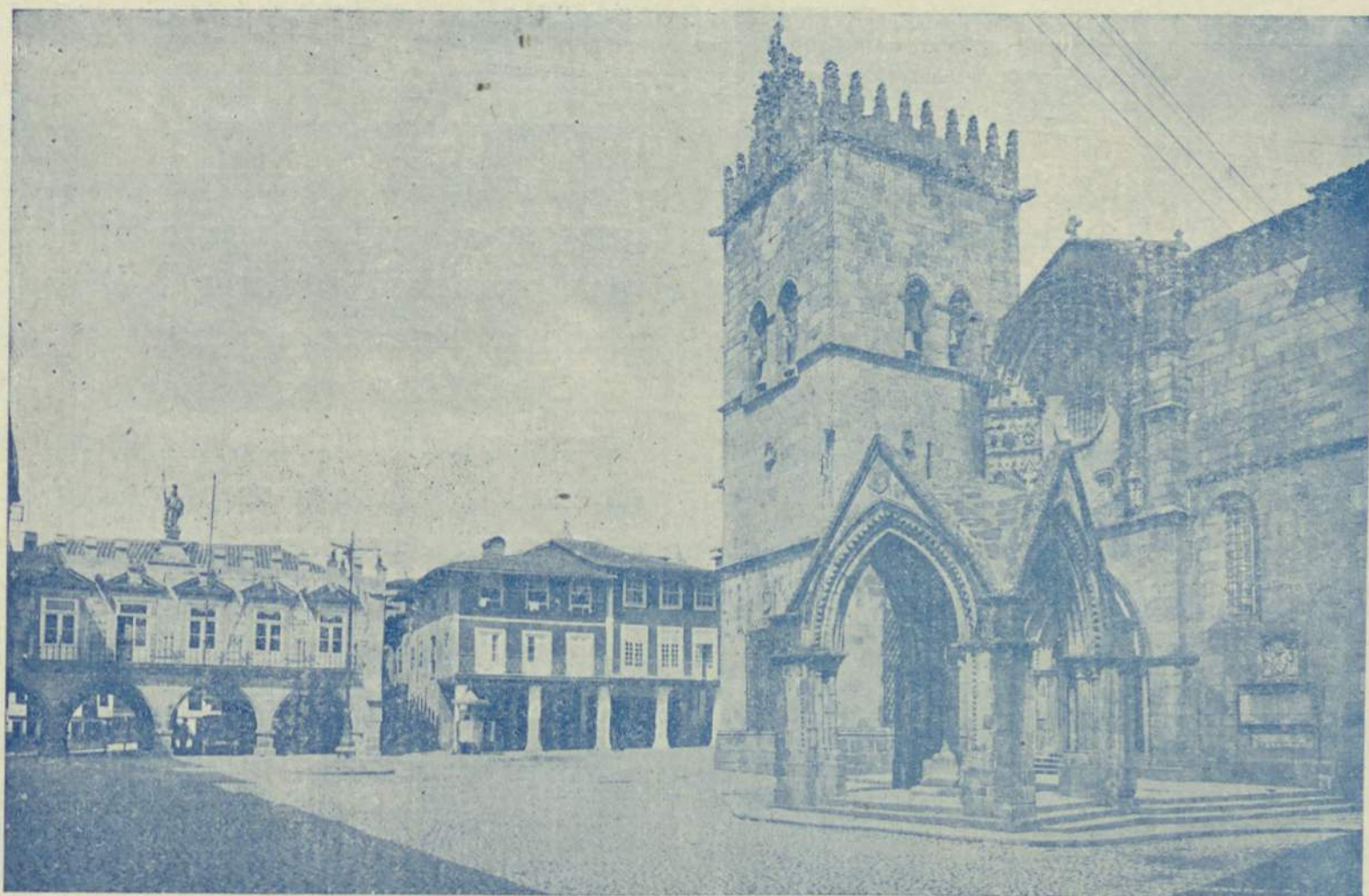
*Vidraça e Vidros Impressos em branco
e côres*

AGÊNCIA DAS TINTAS E PRODUTOS **Valentine e Alvaide «Gilcar»**
O MELHOR PARA TODAS AS CONSTRUÇÕES

GRANDE SORTIDO DE BRINQUEDOS
— E CARRINHOS PARA BÉBÊS —

Candeeiros eléctricos - Instalações eléctricas

A CASA MAIS BEM SORTIDA DE VISEU



GUIMARÃES — Casa da Câmara e Igreja

A NOBRE CIDADE DE GUIMARÃES

GUIMARÃES é a mais nobre cidade de Portugal. E porquê? Nada mais fácil do que responder a esta pergunta. Porque foi a primeira côrte portuguesa; porque foi lá, no Paço do Castelo, ao findar o século XI, que o conde D. Henrique fixou residência e porque foi lá, ainda, que nasceu D. Afonso Henriques, fundador da monarquia, tendo sido baptizado na capela de S. Miguel do Castelo, no ano de 1111.

Apesar da sua importância histórica e do seu valor comercial, populacional e industrial, Guimarães só passou à categoria de cidade em 1853, no reinado de D. Maria II.

Sobre a etimologia da palavra Guimarães há diversas opiniões. Segundo uns, vem de Vimaranes, nome de uma quinta que, nas proximidades, possuía a condessa Mumadona, fundadora do burgo e do mosteiro e da Igreja

de Nossa Senhora da Oliveira, a qual é hoje o principal monumento da cidade. Há também quem afirme que a sua designação procede da inscrição «Via Maris», gravada na torre de Homenagem do Castelo. A povoação teve também os nomes de Leobriga, de origem celta, e Columbina, de origem romana.

Sabe-se que o primeiro foral da vila foi dado a Vimaranes pelo conde D. Henrique, sem data, quando ali instituiu a côrte de seus Estados, dois anos antes do seu casamento, em 1095, com D. Tereza, filha de Afonso VI, o grande, rei de Leão, Castela, Galiza e imperador das Espanhas. O dote deste consórcio foi Portugal, que compreendia, nesse tempo, os territórios e burgos de Braga, Porto, Coimbra, Viseu e Lamego; Trás-os-Montes e o território até ao Castelo de Laboreira, na Galiza.

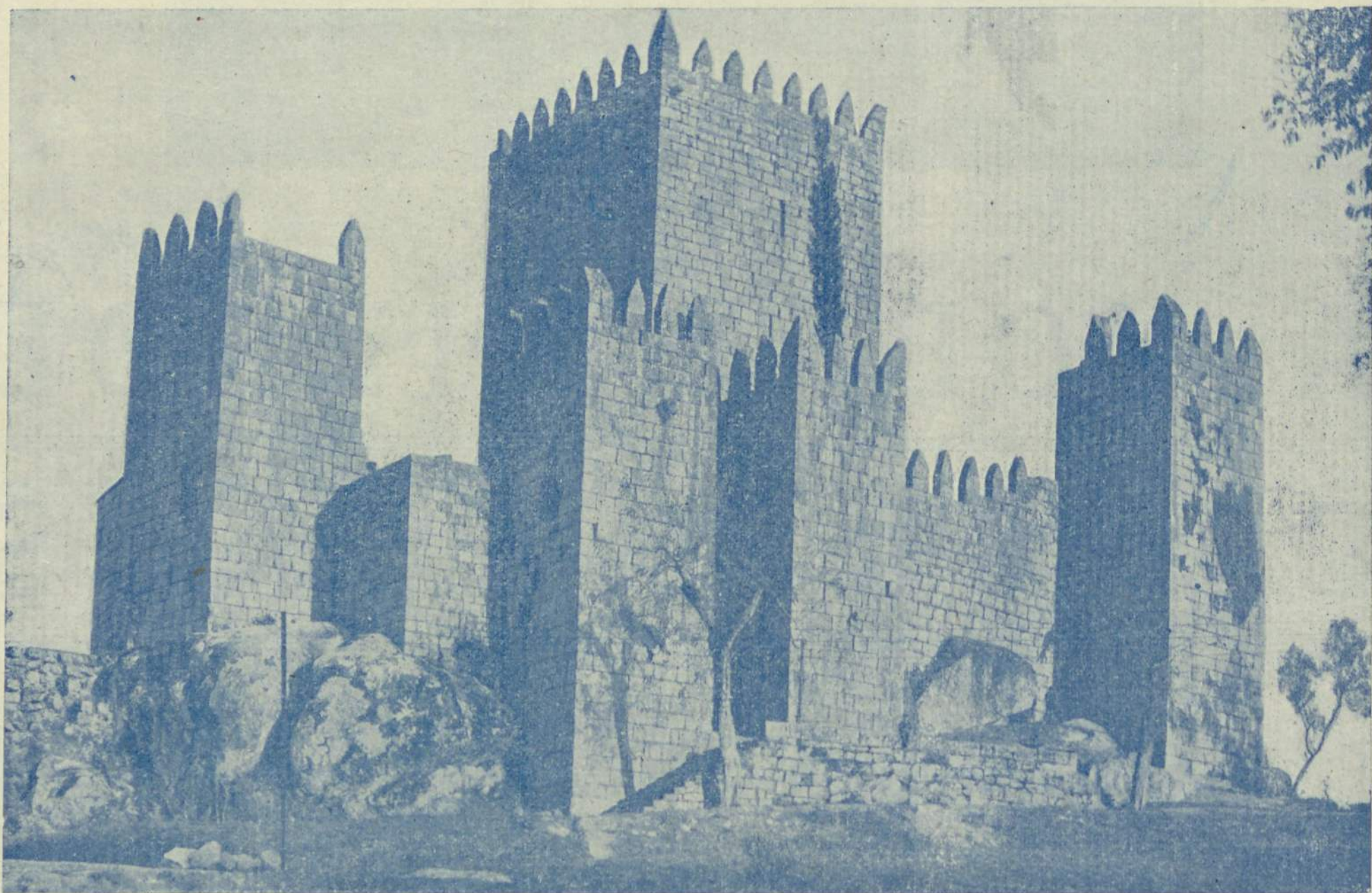
D. Afonso Henriques deu novo foral a

Guimarães, a 27 de Abril de 1128; D. Diniz em 1324 e D. Manuel em 20 de Novembro de 1517.

Durante mais de setenta anos e desde 1415 que, por ordem de D. João I, iam os vereadores da Câmara de Barcelos varrer as ruas e praças de Guimarães, por castigo do abandono do posto, em combate, nas muralhas de Ceuta, segundo lemos no livro «Cidades de Portugal», de José Augusto Correia. Em consequência de de ninguém querer aceitar a vereação do Município de Barcelos, essa obrigação tão curiosa

guêsa, a-pesar da sua antiguidade, é uma das mais novas, sob certos aspectos, de que nos podemos orgulhar, isto é, não ficou imobilizada, presa para sempre ao passado, mas soube integrar-se perfeitamente no presente, que é uma maneira admirável de se encarar sem receio a linha e as interrogações do futuro.

O viajante que visitar, seja grande ou pequena a sua cultura, a cidade de Guimarães, nunca dá por mal empregadas as horas ou os dias que lá passou. É que a terra natal de D. Afonso Henriques tem encantos inumeráveis,



CASTELO DE GUIMARÃES

como humilhante passou para as povoações das freguesias da Cunha e de Ruilhe, por contrato celebrado entre o duque de Bragança D. Jaime e a Câmara de Guimarães.

Guimarães é o berço de alguns homens ilustres do país, entre eles Manuel Gonçalves, o Trovador; Salvador Ribeiro de Sousa, que foi rei do Pegú; João Gonçalves, matemático; João Pinto Ribeiro e João das Regras.

O único Papa português, João XXI, foi prior de Guimarães, no século XIII.

A mais nobre e venerável cidade portu-

quer materiais quer de ordem artística; dispõe de magníficas instalações para a indústria da hospedagem, tem cafés, casas de espectáculos, é, enfim, uma cidade.

O amator de coisas históricas e artísticas deixa-se esquecer por lá dias inteiros na contemplação dos velhos e belos solares, dos monumentos religiosos.

Entre os monumentos modernos distingue-se a estátua de D. Afonso Henriques, obra genial de Soares dos Reis, que esteve até 1940 no Largo do Tournal, um dos largos mais

pitorescos, mais originais e belos que em cidades portuguesas nos é dado encontrar.

Aos sábados, a cidade ostenta um movimento desusado e brilhante de forasteiros. É quando se realiza a sua feira, sem dúvida a mais importante das feiras semanais do Minho.

Se o comércio de Guimarães é importante, não menos importantes são as suas indústrias de tecidos de linho, cutelaria e cortumes.

Não faltam à cidade associações de classe e recreativas, instituições de beneficência, estabelecimentos de instrução. O «Banco de Guimarães» é um índice bastante eloquente da sua grande importância económica.

Guimarães possui um bom teatro e as pessoas que se interessam por problemas cultu-

rais não podem deixar de visitar, espaçadamente, a Sociedade Martins Sarmento, com sede no extinto convento de S. Domingos. Nos claustros, em estilo gótico, encontra-se um notável Museu de Arqueologia, constituído em grande parte por objectos encontrados nas cisternas de *Briteiros* e *Sabroso*, explorados pelo ilustre arqueólogo Martins Sarmento. A Biblioteca é valiosíssima: mais de 30 mil volumes. Há ainda o Museu Alberto Sampaio. Guimarães, tanto como cidade histórica como cidade industrial merece o respeito e a simpatia de todos os portugueses. É a cidade mais nobre da Nação. Visitá-la uma vez na vida que seja é a obrigação de todo o português que se presa.

Tele { fone : 4132
gramas : «Penafort»

Amadeu C. Penafort, L.^{da}
Representações, Comissões e Consignações

RUA DE PAIO GALVÃO GUIMARÃES
(Edifício Próprio) (PORTUGAL)

Armazém de Tecidos de Algodão

Freitas & Carvalho, L.^{da}

Rua Trindade Coelho, 40 GUIMARÃES

TELEFONE: 4152

Fábrica de Calçado Leão de Ouro

MARCA REGISTADA

PINHEIRO & OLIVEIRA, L.^{DA}

EXPORTAÇÃO-CONTINENTE, ILHAS E COLÓNIAS

Rua da Rainha, 48, 1.º e 2.º GUIMARÃES

ARMAZÉM DE TECIDOS DE ALGODÃO

CASA FUNDADA EM 1895

DE

Guilhermino A. Barreira, Suc.^{or}

///

Telefone 4257 GUIMARÃES

Empresa Industrial Sampedro, Ltd.^a

FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO

— E DE ALGODÃO —

Lordelo GUIMARÃES

Representações

Comissões

Consignações

Sousa & Ferreira, L.^{da}

Telefone 4483

||||

Largo 28 de Maio

GUIMARÃES

(PORTUGAL)

ARMAZENS DE:

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
MATERIAL ELÉCTRICO
MATERIAL PARA A INDÚSTRIA TEXTIL
MOSAICOS
CAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
FOGÕES E ESTUFAS
FERRAGENS
AZULEJOS
CIMENTO

AGENTES DA COMPANHIA DE SEGUROS «IMPÉRIO»

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

ARMAZENS E ESCRITÓRIO:

RUAS DE JOÃO DE MELO E EGAS MONIZ

Estabelecimento de vendas: LARGO 28 DE MAIO

FÁBRICA DE TECIDOS DO SAGANHAES

DE

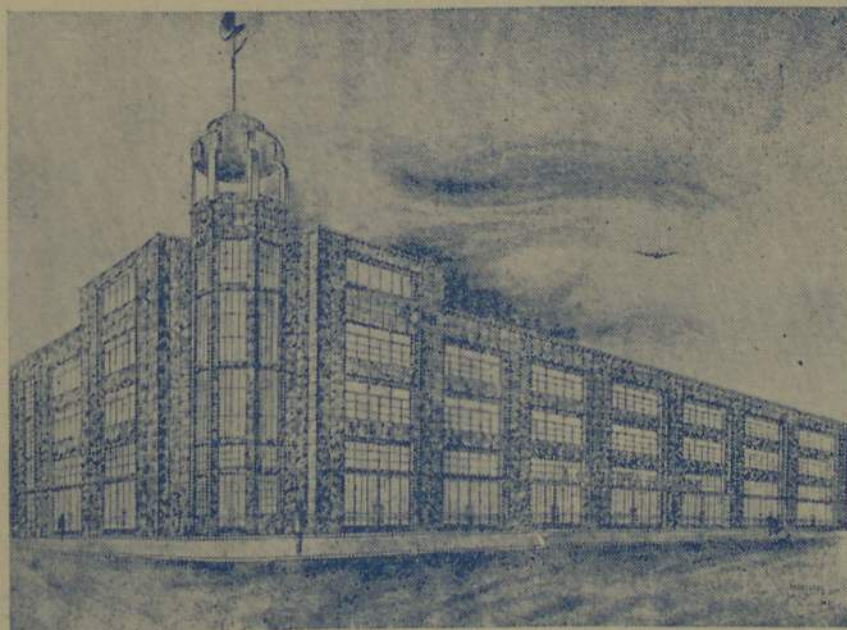
António Ribeiro da Cunha

|||||

TELEFONE, 4752

PEVIDÉM—GUIMARÃES

(PORTUGAL)



Fábricas e Armazens de Tecidos de Algodão

Fábrica de Serração e Móveis

Fábrica de Pentes « L I N C E »

SECÇÃO DE SEGUROS — ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

— D E —

Alberto Dimenta Machado

(CASA FUNDADA EM 1919)

TELEFONES:

Armazens de Tecidos de Algodão e Lanifícios — Escritórios
e Fábrica de Móveis e Serração P. B. X. 4111 - 4112 - 4113
Fábrica de Tecidos de Vila Pouca 4424
Filial (estabelecimento de venda ao público) R. St.º António 4478
Residência (Guimarães) 4128
» (S. Torcato) 4472

Telegramas: ALPIMENTA

GUIMARÃES

Domingos da Cunha Abreu

Fábrica do Peixoto

DE

Tecidos

de

Algodão

e

Sêda

PEVIDÉM

GUIMARÃES

TELEFONE 4765

Telefone 4732

J. S. Marques Rodrigues

COM

Fábrica de Fiação

e Tecidos

///

PEVIDÉM

GUIMARÃES

Telefone 4743-Pevidém

*João Ribeiro da Cunha,
Filhos D. C.^a, L.^{da}*

Fábrica de Fiação

e Tecidos do Crastinho

///

Pevidém — Guimarães

PORTUGAL

Fábrica de Fiação

e Tecidos do Pevidém

**Alberto Rodrigues de Figueiredo
& Filhos**

///

TELEFONE, 4757

P E V I D É M

TELEFONE: 4156

João Ferreira das Neves

Proprietário de Carreiras de Auto-Cars

entre

Guimarães, Pôrto, Póvoa de Varzim,

Pevidém e Felgueiras

Carros ligeiros de aluguer

Alugam-se luxuosos Auto-Cars

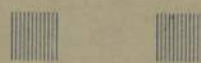
para Passeios e Excursões

Largo do Tournal, 78 a 82
GUIMARÃES

TELEFONE N.º 4303

Fábrica de Tecidos de Vila-Flor, L.^{da}

Premiada com Medalha de Ouro
na Exposição Industrial de Guimarães



FÁBRICA, DEPÓSITO E ESCRITÓRIO

Avenida Cândido Reis
G U I M A R Ã E S

Telefone n.º 4311

António da Costa Guimarães, F.º & C.ª



Fábrica de Fiação e Tecidos

do Castanheiro



Guimarães

TELEFONE: 4147

PADARIA AVENIDA E CONFEITARIA AVENIDA

DE *José Fernandes*

*Fabrico Electro-Mecânico de Finíssimos Biscoitos,
Bôlos, Dôce Fino, Tortas, Marmelada
e Frutas de Conserva*

G u i m a r ã e s



TELEFONE: 4415

OURIVESARIA E JOALHARIA

DE *José Fernandes*

Transformam-se e consertam-se todos os objectos
em OURO, PRATA e JOIAS
Consertam-se RELÓGIOS

RUA DE PAIO GALVÃO
GUIMARÃES

Telefone, 4368

Fábrica de MEIAS e PEÚGAS

Domingos Lopes de Barros, L.^{da}

///

Avenida Conde Margaride

GUIMARÃES

FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO
E DE ALGODÃO DE GUIMARÃES

DE

Agostinho da Silva Areias

TELEF. 4364

C O V A S
GUIMARÃES**Xavieres, Limitada**FÁBRICAS DE
ACABAMENTOS P E N T E S
TINTURARIA ARTIGOS DE
BRANQUEAÇÃO GALALITE
CALANDRAGEM CELULOIDE

Rua Trindade Coelho N.º 59 - Telefone N.º 4317 - Guimarães

AGENTES NO PORTO:

CARLOS AGUIAR — Rua de Santa Catarina, 108

TEL. 217

AGENTES EM LISBOA:

VILAS & VILAS — Rua 1.º de Dezembro, 45-2.º Dt.

TEL. 2 2346

*Alves D Cardoso, L.^{da}*ARMAZENISTAS DE FAZENDAS BRANCAS
E RETALHISTAS DE CASIMIRAS,
TECIDOS DE ALGODÃO E MIUDEZAS

Armazém: Largo do Toural, 68 — Telefone 4347

Filial: L. da Condessa do Juncal

GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos

Vital Marques Rodrigues

C O V A S
GUIMARÃES
TELEFONE 4159Manuel Pinheiro Guimarães
& C.^a, Sucessores

(CASA FUNDADA EM 1798)

ARMAZÉM DE TECIDOS DE LÃ E ALGODÃO

Praça D. Afonso Henriques, 106

GUIMARÃES
TELEFONE N.º 4118

FÁBRICA PORTUGUESA DE COLCHAS

:—: DE SEDA E ALGODÃO :—:

Joaquim da Cunha

Telefone 4163

COVAS

GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos d'Algodão

DE

Freitas, Ferreira & C.^a, L.^{da}

X X X X X

ESTAÇÃO C. F.
LORDELO

CUCA-VIZELA

Vila Nova de Famalicão

VILA NOVA DE FAMALICÃO que, ultimamente, tem passado por notáveis transformações; que regista progressos, nem sempre verificados nalgumas cidades, é um dos mais movimentados centros agrícolas do Minho, por causa do seu excelente vinho verde, e começa a ser também um rico centro industrial, pois além do fabrico de relógios de torre e de parede está igualmente a desenvolver extraordinariamente a sua actividade fabril de tecidos. O seu comércio de madeiras é também importantíssimo.

Camilo Castelo Branco, que apreciava Famalicão a pontos de ter fixado residência em S. Miguel de Seide, freguesia situada a 6 quilómetros de distância, se hoje pudesse voltar ao mundo já não reconheceria a vila progressiva; julgaria até, por momentos, que se encontrava numa grande e nova cidade de Portugal.

Efectivamente, Vila Nova de Famalicão vai registando de ano para ano novos progressos; os seus melhoramentos revelam da parte de quem os leva a efeito o desejo louvável de colocar a terra no número dos centros populacionais dignos e a par da civilização moderna.

Para termos uma justa medida do seu valor comercial e industrial basta saber que as principais casas bancárias e companhias de seguros têm ali as suas agências, e que o movimento destas, quer em transacções quer em seguros, é de muito vulto e aumenta de ano para ano.

Há poucos anos correu em todos os cinemas do país um documentário muito interessante dos principais aspectos de Famalicão. O filme, principalmente para quem desconhecia a vila, constituiu uma surpresa e uma agradável revelação. O espectador, teve, não há dúvida, diante dos seus olhos a imagem de uma terra verdadeiramente progressiva, que se enriquecia e alindava ao mesmo tempo.

O realizador do documentário se voltar este ano a Famalicão poderá facilmente produzir obra nova e muito diferente, pois a vila continuou a crescer e a registar, num ritmo acelerado, numerosos progressos.

Em Setembro efectua-se ali uma das mais importantes e pitorescas feiras do Minho e de todo o país: é a sua chamada feira grande, no Rossio. Cae ali o poder do mundo. Os forasteiros contam-se por milhares. A animação é extraordinária. Os negócios são de vulto. E o belo, o delicioso vinho verde corre das pipas com tanta alegria, que dir-se-ia cantar.

Não só Camilo Castelo Branco apreciou Famalicão. Fialho de Almeida, no seu livro «Estâncias de Arte e de Saudade», em páginas admiráveis, descreveu com êxtase paisagens desta terra encantadora.

A gente de Famalicão é gente grata. E a prova é que em frente dos Paços do Concelho colocou um busto de bronze do autor imortal do *Amor de Perdição*.

TELEFONE: 135

Fábrica de Guarda-sóis, Malas e Armazém de Tecidos de Algodão

José Pinto Malheiro & Filhos

67, Campo da Feira, 70—VILA NOVA DE FAMALICÃO

Telegramas: BARBADO

O BARBADO DAS FERRAGENS DE

JOSÉ FERREIRA

Rua de Adriano Pinto Basto, 16 a 22 V. N. DE FAMALICÃO

Telefone: 139

TELEFONE 156

A. VIEIRA DE CASTRO

CONFEITARIA

R. de Santo António, 22-30

SALÃO DE CHÁ

V. N. DE FAMALICÃO

C. LOPES & C.^a

ARMAZENISTAS DE

MERCEARIA, AZEITE, MIUDEZAS, FERRO E ADUBOS

RUA DE SANTO ANTÓNIO, 25 A 35 — TELEFONE 9

Vila Nova de Famalicão

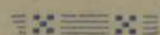
«BOA REGULADORA»

DE

J. Carvalho & Irmão, L.^{da}

Vila Nova de Famalicão

Relógios de mesa e parede — Vendem-se em todas
:—: as relojoarias e Ourivesarias do país :—:



SECÇÃO DE CARPINTARIA

Fornecimentos para construções, com madeiras escolhidas

Gaspar Pinto de Sousa, Suc.^{res}, L.^{da}

«MINERVA»

Estabelecimentos Gráficos—Livraria Papellaria



Vila Nova de Famalicão

Telefone 26

TELEFONE 85

Lanificia do Outeiro, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFICIOS

Fiação, Tecelagem e Acabamento

Especialidade em cobertores finos de
lã e artigos de alta novidade

Vila Nova de Famalicão

Telegramas: MADEIRAS
fone n.º 27

Francisco da Costa Matos

Serração e Comércio
Geral de Madeiras

Materiais de Construção

Transportes em Camionete

Sede: Avenida Barão de Trovisqueira — FAMALICÃO

Filial: Avenida Alcaide de Faria — BARCELOS

Hilário Souto Castro

OFICINAS METALÚRGICAS

Máquinas para a indústria Textil, Caneleiras, Encarretadeiras, Enchedeiras, Teares mecânicos Bobinários, acessórios, etc.

Máquinas ferramentas, Tornos mecânicos,
— Limadores, máquinas de furar, etc. —

Fábrica de meias de seda e algodão para senhora

Telefone, 114

39, Campo Mousinho de Albuquerque, 43

VILA NOVA DE FAMALICÃO

Sociedade Comercial, Limitada

FABRICA DE SERRAÇÃO — CARPINTARIA — MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO — EXPORTAÇÃO, ETC.

Revendedora autorizada da: «Companhia União Fabril» (de Lisboa) Depositária de «A Tabaqueira»

COMISSÕES E REPRESENTAÇÕES

Tele { gramas SOCOLI
fone 32 (P. B. X.)
Apartado 8

Vila Nova de Famalicão

O MINHO PITORESCO

A Vila de Fafe

A vila é pequena, mas é, a-pesar disso, das terras mais encantadoras do Minho. Pequena mas importante, sob o ponto de vista comercial. A existência de algumas pensões é sinal de que a vila é visitada com frequência por gente de negócio. Com efeito, o movimento mercantil é ali de vulto.

O que há de notável em Fafe e impressiona agradavelmente quem a visita são as suas ruas largas, sempre limpas, as suas construções modernas de bom gosto, é o seu lindo jardim público. Para quem não é indiferente aos encantos da paisagem, Fafe, quanto a este aspecto, também não é pobre de belezas naturais. Do jardim avista-se o Gerez, num panorama arrebatador. E belas são as paisagens que a envolvem, paisagens de sonho, que encantam, que são enleio dos olhos e da alma, paisagens de que nunca mais nos esquecemos.

Fafe não poz de parte alguns problemas sociais, principalmente aqueles que de mais perto lhe dizem respeito. Isto observa-se com o facto da existência de um bom hospital e de um asilo, que podem considerar-se modelares em vilas portuguesas.

Nos arredores, além dos seus panoramas sempre belos, encontra-se a Igreja de S. Romão de Arões, classificada monumento nacional e que por seu alto interesse artístico merece a visita de todos que se encontram na linda e hospitaleira vila.

A boa cozinha, os pratos regionais, as especialidades, como vinhos e doces, fazem parte

das atracções turísticas de qualquer terra,
constituem em menor ou maior escala uma
fonte de receitas. Pois bem. O apreciador de
bons vinhos minhotos, do incomparável vinho
verde, pode ter a certeza de que em Fafe não
terá razão de queixa porque é lá e não noutra
terra do país que poderá ter à sua mesa o mais
saboroso prato de vitela. Só por isso, Fafe me-
rece a inclusão do seu nome no número
das terras dignas de uma visita.
Fafe tem os seus cafés, um bom teatro-cinema
e está a desenvolver uma grande actividade in-
dustrial, digna de reparo, e que vai assegurar-
lhe um futuro económico muito próspero.

MERCEARIA E FERRAGENS,
MATERIAES DE CONSTRUÇÃO
CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

Almeida Guimarães & Alves, Sucessores

Telefone: 4972

F A F E

SERRAÇÃO
MOAGEM

CARPINTARIA
MARCENARIA

Empresa Industrial de Fafe

Telefone: 4941

F A F E

TELEFONE: N.º 4934

Endereço Teleg. Fábrica Bugio

FÁBRICA DO BUGIO DE

José Florêncio Soares & C.ª, Sucessores

Fiação, Tecelagem e Tinturaria d'Algodão

F A F E

Telefone: 4935

MEDON & COMP.ª

MERCEARIAS COMISSÕES—REPRESENTAÇÕES

F A F E

Código Adoptado: RIBEIRO

Telefone: N.º 4937

A. TEIXEIRA BASTO, L.ª

Armazéns de Merceria e Azéites — Comissões e Consignações
Representações Bancárias e de Companhias de Seguros

F A F E