

DEPÓSITO LEGAL

20.º do 63.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1950

Número 1508

-1 NOV. 1950



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefons P B X 2068—LISBOA

TINTAS

ATLAS

TINTAS DE GRANDE DURAÇÃO



Postos da «Sociedade Estoril», pintados com primário e alumínio

ATLAS

AGENTES EXCLUSIVOS: SOCIEDADE PERMUTADORA, L.^{DA} — Avenida da Liberdade, 190 - LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1938. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1937; Porto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1508



16 — OUTUBRO — 1950



ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º 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 GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTES
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTISTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Roma . . .	363
A Imprensa Ferroviária e o XV Congresso Internacional de Cami- nhos de Ferro	368
Questões de Economia	369
Pelo mundo fora... por <i>JORGE RAMOS</i>	371
Parte Oficial	372
Bom humor	373
Carta de Espanha, por <i>JUAN B. CABRERA</i>	374
Ensaio de Crítica Literária: Érico Veríssimo e o Romance Bra- sileiro, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	376
Recortes sem comentários	381
A Construção de um novo cais no Porto da Beira	382
Imprensa	382
Há 50 anos	382
O VII Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro reali- za-se este ano, no México	386
Os nossos mortos	386
História da Insua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	387

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Roma

decorreu com grande brilhantismo,
notando-se a constante
actividade dos delegados portugueses

A sessão solene da inauguração da XV Reunião do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro realizou-se, no dia 25 de Setembro, na grande sala da Universidade de Roma, empavezada com as cores de todas as nações participantes. Cerca de 500 delegados e numerosas senhoras assistem à cerimónia, que é honrada com a presença do senhor De Gasperi, presidente do Conselho de Ministros, de numerosos ministros e subsecretários de Estado e outras personalidades do mundo parlamentar.

Entre a assistência, e também em lugares de destaque, viam-se os representantes dos Caminhos de Ferro de Portugal e das Colónias, srs. eng.º Raúl da Costa Couvreur, Representante do Governo e membro da Comissão Permanente; General Raúl Esteves e Dr. Mário de Figueiredo, do Conselho de Administração da C. P.; Eng. Espregueira Mendes, Director Geral da C. P. e os Eng.º Campos Henriques, Horta e Costa Henriques e J. Perestrelo Guimarães, da mesma companhia. Coronel Lopes Galvão, J. Machado Vaz, Carlos Mannitto Torres e Sales Lane, representantes dos Caminhos de Ferro do Estado nas Colónias. J. Ferreira, representante do Caminho de Ferro de Benguela. Os senhores D'Aragona, ministro dos Transportes da Itália, Dr. Eng.º Giovanni di Raimondo, Director-Geral dos Caminhos de Ferro italianos, e Delory, Presidente da Associação Interna-





Aspecto de boas vindas aos congressistas pelo Presidente da Câmara, sr. Rebechini, no Capitólio, em Roma

cional do Congresso dos Caminhos de Ferro, tomam lugar na mesa de honra, ladeados pelos srs. Goursat, Lord Hurcomb, Sir Gilmour Jenkins e Ghilain, membros do Comité da Direcção, e, ainda, do sr. Valdivieso, secretário da Secção Local de Organização. No estrado sentaram-se também numerosos membros da Comissão Permanente.

O Ministro dos Transportes italianos, foi quem fez uso da palavra em primeiro lugar. Lembra, com satisfação, que é pela terceira vez que o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro se reúne em Itália: em Milão, em 1887, em Roma, em 1922 e agora novamente em Roma. Observa que ainda hoje o mundo se encontra numa situação de após-guerra, e que sobre a Humanidade, cujas feridas do último conflito não estão cicatrizadas, pesam, de novo, ameaças e perigos. O sr. Ministro dos Transportes encerrou o seu discurso fazendo votos por que o caminho de ferro realize novos progressos, contribuindo assim, para a confraternização dos povos, e promovendo, pela liberdade das comunicações, a união de todas as nações.

O sr. Delory, Presidente da Comissão Permanente da Associação, agradeceu, em nome dos delegados, aos representantes do Governo italiano a honra da sua presença à sessão solene de abertura. Agradeceu igualmente ao sr. Ministro dos Transportes os cumprimentos de boas vindas dirigidas aos delegados.

O sr. Delory recorda em seguida as actividades da Associação, que conta já no seu activo quinze congressos e três reuniões da Comissão Perma-

nente desdobrada. Refere-se ao êxito do Congresso precedente, realizado em 1947, em Lucerna, e ao da reunião da Comissão Permanente levada a efeito em 1949, em Lisboa. E acrescentou:

Os ferroviários do mundo inteiro têm consciência da importância do seu trabalho e da sua profissão, que constitui um dos factores essenciais dos patrimónios nacionais. Compreenderam a gravidade da situação criada pela concorrência dos outros meios de transporte e devem esforçar-se por melhorar as condições do tráfego de passageiros e mercadorias.

A ordem do dia do Congresso, que comporta ao mesmo tempo questões técnicas, financeiras e sociais, é posta em relevo pelo sr. Delory, que se ocupa particularmente dos problemas relativos à construção de pontes, à conservação das vias secundárias, ao conforto dos passageiros, às grandes estações, aos transportes por cargas completas, aos preços líquidos por linha e aos serviços médicos sociais.

Depois de ter apresentado agradecimentos aos relatores e aos relatores especiais pelo trabalho fecundo que tinham produzido, o sr. Delory anunciou seguidamente que o sr. D'Aragona, Ministro dos Transportes, se tinha dignado aceitar a Presidência de Honra do Congresso e que os senhores Mottarelo, Deputado ao Parlamento, e Battista, Senador da República, tinham amavelmente consentido assumir as funções de Vice-Presidentes de Honra.

O sr. Delory propôs em seguida à Assembleia a nomeação, como Presidente da sessão, do sr. Di

Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro italianos, e como vice presidentes os srs. Marin e Lo Cigno, ambos Vice-Directores-Gerais dos Caminhos de Ferro italianos.

Estas propostas foram aprovadas com entusiasmo pela assembleia, que aclamou prolongadamente aquelas três personalidades.

O sr. Delory terminou o seu discurso exprimindo a sua fé no êxito do Congresso de Roma.

O sr. Di Raimondo tomou em seguida a palavra para lembrar a importância que os Congressos precedentes, realizados em Itália em 1887 e em 1922, assumiram para a própria vida da Associação. Sublinhou igualmente o interesse particular que esta sessão apresenta para a solução dos problemas actuais como consequência da situação criada pela concorrência recíproca dos meios de transporte. Trata-se, especialmente, de chegar para os diferentes meios de transporte a uma coordenação económica que se apresenta como sendo cada vez mais necessária. Afirmou, ainda, que o caminho de ferro não é um meio de transporte fora de moda, mas, pelo contrário, continua sempre na base de toda a organização de transporte porque permite ao Estado atingir realizações concretas não só de natureza económica, mas também de ordem política e social.

O sr. Di Raimondo, apoiando-se em numerosos dados, demonstrou que para atingir esses fins os caminhos de ferro estão sobrecarregados com pesados encargos financeiros, dos quais outros meios de transporte estão isentos. Devia-se levar

isto em conta ao examinar-se o orçamento de uma rede ferroviária.

Todavia, apesar dos encargos, é preciso sempre empregar esforços no sentido de reduzir os preços de custo e de aperfeiçoar os serviços ferroviários. E' precisamente esta a tarefa que o Congresso se impôs.

O sr. Di Raimundo agradeceu ao sr. Delory, Presidente da Comissão Permanente, a organização magnífica do Congresso, tendo agradecido igualmente aos representantes da Imprensa estrangeira e italiana que, certamente, informarão objectivamente — disse — a opinião pública acerca das discussões e das conclusões do Congresso.

Agradeceu também aos autores das comunicações os seus notáveis trabalhos, bem como ao sr. Prof. Cardinali, Reitor Magnífico da Universidade, a hospitalidade dada ao Congresso.

Ao terminar, deseja agradecer «last but not least», de uma maneira muito particular, ao sr. De Gaspari, Chefe do Governo Italiano, que, com a sua presença ilustre, quis sublinhar a importância daquela grande manifestação internacional.

O Congresso e a intervenção dos delegados portugueses

Os delegados portugueses ao XV Congresso intervieram, com frequência, no decurso das sessões, na discussão de teses e relatórios, apresentando e comentando vários pontos de vista, sugerindo so-

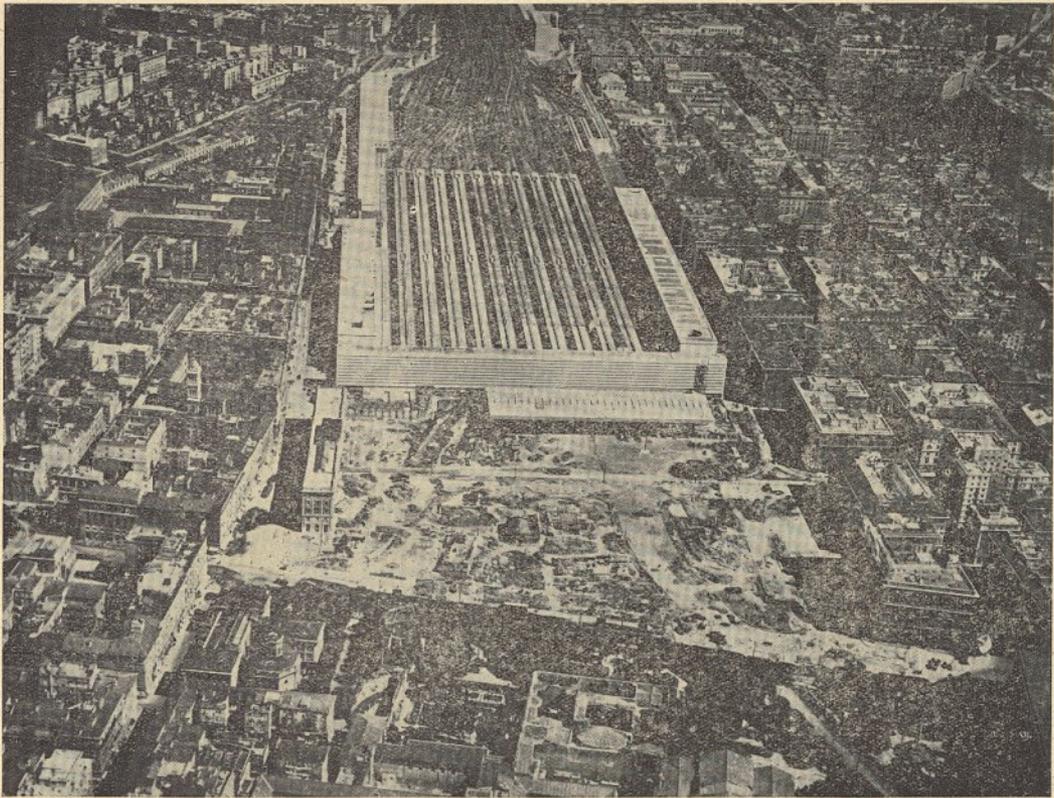


Na Universidade é inaugurado o XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

luções e contribuindo para a redacção definitiva de muitas conclusões.

Assim, o sr. Eng.º Espregueira Mendes, Di-

vista de economia: a) a construção de uma via férrea; b) a manutenção da exploração de uma via férrea existente, sejam úteis?



A nova estação ferroviária de Roma — a maior da Europa

rector-Geral da C. P., insistiu sobre a importância da coordenação dos transportes particulares e assinalou que em Portugal o Caminho de Ferro participa nas despesas de construção de determinadas obras, tomando até, a seu cargo, a totalidade das despesas, quando o cliente garante um tráfego importante. Formulou o desejo de que a esta possibilidade se fizesse alusão na conclusão n.º 6.

Na sessão de 2 de Outubro, presidida pelo sr. Dr. Wansink, o sr. General Raúl Esteves fazendo uso da palavra, abriu a discussão sobre generalidades. A questão XII estava redigida nos seguintes termos:

Qual é o volume e quais são as condições do tráfego que devem existir para que do ponto de

O sr. General Raúl Esteves examinando o ponto a) da questão declara que o problema da construção da linha nova para uma Rede não se estabelece sob o ponto de vista económico, com excepção, talvez, para as redes coloniais. Todavia, em caso de construção nova da linha, a intervenção do Estado, agindo com objectivo de interesse geral, é necessária. Quanto ao ponto b) perguntou se a manutenção da exploração numa linha deficitária ou a sua substituição por um serviço de estrada, confiado à Administração ferroviária, resulta duma decisão governamental: no caso da manutenção exploração pelo caminho de ferro, se o Estado deve ficar com o «déficit» a seu cargo.

O sr. General Raúl Esteves propõe a substituição das 10 conclusões do Relatório especial por

duas conclusões redigidas conforme a letra da sua resposta.

O sr. Dugas, delegado francês, faz notar que o relatório parece basear-se na hipótese de que há linhas deficitárias e linhas beneficiárias, hipótese que nem sempre é verificada. Além disso, o que são «linhas deficitárias»? Trata-se duma linha que não cobre as suas despesas totais ou somente duma linha que não cobre as suas despesas directas?

O delegado da Grã-Bretanha, sr. Pickford, sugeriu que se registasse em seguida às conclusões as considerações desenvolvidas pelo sr. General Raúl Esteves à cerca da intervenção do Estado.

O sr. eng. Sales Lane, delegado dos Caminhos de Ferro Coloniais, interveio, na Secção V, (Caminhos de Ferro Económicos e Coloniais) ao redigir-se a conclusão n.º 5, referente à moderniza-

ção dos métodos de conservação das linhas nos caminhos de ferro secundários.

O sr. Engenheiro Manitto Torres, na sua qualidade de representante dos Caminhos de Ferro de Benguela, depois de prestar homenagem ao importante trabalho do sr. Laloni e de dar a sua aprovação às conclusões do relatório especial, afirmou que elas constituem, acima de tudo, comprovações de facto. Continuando, o sr. Eng. Manitto Torres diz que o ponto mais importante é o do abandono das linhas deficitárias. Este abandono só deve ser admitido em último recurso e a exploração do serviço de estradas, em sua substituição, deverá ser confiada ao Caminho de Ferro, o qual deve conservar a concessão de exploração das linhas em vista de uma possível e futura renovação de serviços.

Nesse sentido, o delegado português propôs uma nova conclusão n.º 8.



Um grupo de delegados portugueses ao Congresso dos Caminhos de Ferro, que acaba de realizar-se em Roma.



Os delegados das revistas ferroviárias estrangeiras que actuaram no XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro e que se fizeram fotografar a convite do Dr. Eng.º Giovanni Robert, ilustre director da «Ingegneria Ferroviária», revista de transportes de Roma

A IMPRENSA FERROVIÁRIA e o XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

As revistas técnicas da especialidade receberam convite para se fazerem representar na XV Sessão promovida pela Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro e que este ano se realizou, como já referimos noutra página, na capital da Itália, e o convite abrangeu também a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, uma das mais antigas publicações ferroviárias da Europa — e que antecedeu, de muitos anos, o aparecimento da primeira revista da especialidade, na Península Ibérica.

Escusado será dizer que os representantes das

revistas técnicas foram alvo de constantes provas de consideração e estima, não só por parte dos organizadores do Congresso, mas, também, por parte das autoridades superiores italianas e dos dirigentes dos Caminhos de Ferro Italianos.

Os jornalistas ferroviários tiveram no ilustre engenheiro Giovanni Robert, director da revista de transportes «Ingegneria Ferroviária», que se publica em Roma, um excelente e amável camarada, a quem apresentamos as nossas homenagens e os nossos agradecimentos pelas deferências que nos dispensou.

Questões de Economia

Por uma Política da Viação

Do jornal brasileiro *Correio da Manhã*, recordamos o curioso depoimento que segue:

«O reaparelhamento de nossos caminhos de ferro, o abandono das linhas improdutivas, a rectificação dos traçados e a unificação das bitolas são providências que se impõem urgentemente. Tais medidas, contudo, não poderão ser compreendidas nem executadas, enquanto a crise dos caminhos de ferro não fôr examinada dum ponto de vista mais profundo.

As causas remotas da crise ferroviária situam-se na própria concepção geral do sistema de transportes, integrado pelas ferrovias, rodovias, aquavias e aerovias.

Quando a estrada de ferro era o transporte mecânico terrestre quase único, dela se esperavam três funções: atender ao transporte de pessoas e mercadorias nas zonas densamente exploradas; desbravar regiões novas para implantação de culturas; e integrar política e socialmente na comunidade brasileira as regiões isoladas. Para assegurar o lucro do transporte, subordinando-o, entretanto, aos interesses superiores da produção, criou-se esse maravilhoso instrumento técnico — a tarifa ferroviária — em que os fretes se dividem em *lucrativos e onerosos*, os primeiros deixando lucro à empresa, os segundos causando-lhe prejuízos, mas compensados entre si de maneira a garantir o resultado económico do serviço. Dêsse modo, em vez de se cobrar um frete calculado segundo a fórmula «custo do transporte + lucro» que é usada nas rodovias pelos transportadores em caminhões, foi possível cobrar o que a mercadoria suporta, e que é algumas vezes mais, outras vezes menos do que o custo do transporte efectuado.

Foi essa concepção da tarifa que permitiu aos caminhos de ferro carrear, por preços mínimos, os minérios, os produtos, agrícolas, as madeiras, o carvão, compensando-se nas cargas mais valiosas,

a que correspondiam fretes mais elevados. Dir-se-ia um sistema baseado na mutualidade, em que uns transportadores estipendiavam os demais, no interesse da economia geral.

Que sucedeu, porém, desde os anos trinta, entre nós, no campo dos transportes?

Das três grandes funções da estrada, duas foram assumidas com maior eficiência por serviços diversos: a função desbravadora encontrou na rodovia sua técnica natural e a função de integrar regiões distantes na comunidade política brasileira passou, com vantagem, a ser desempenhada pela aviação e pela radiofonia.

Dá poder-se falar hoje em abandono de ferrovias improdutivas e em submeter os traçados a critérios puramente económicos, concentrando o tráfego ferroviário nas zonas de maior densidade e população.

Nestas mesmas zonas, porém, sofre a ferrovia a competição dos caminhões, que lhe arrebatam as cargas mais valiosas, susceptíveis de maior frete, e abandonam aos carris os minérios, os produtos agrícolas, as matérias pesadas, de frete deficitário. Rompe-se, dêsse modo, o equilíbrio do sistema tarifário, pois o frete lucrativo, que pagaria, por compensação, o prejuízo deixado pelos fretes onerosos, se evade da ferrovia para a rodovia, quando não para a aerovia.

É aí que se situa, em seu fundamento principal, a crise de que perecem as estradas brasileiras. De nada valerá reequipá-las à custa do Tesouro Público, concentrar o tráfego, rectificar traçados, abandonar linhas improdutivas e unificar bitolas, se o transporte feito por elas for seleccionado, pela concorrência da rodovia, de modo a lhe deixar o ónus e retirar o benefício.

A solução adequada do problema não está em criar normas compulsórias de distribuição de praça ferroviária e rodoviária e muito menos em levan-

tar os fretes ferroviários para transportar com lucro para a empresa os problemas extractivos, agrícolas ou minerais. É indispensável manter os fretes onerosos, característicos do serviço público, que é a ferrovia, mas, levando a uma aplicação nova o princípio da mutualidade em que se baseia a tarifa, é necessário recuperar para a estrada, por outro meio, a margem lucrativa, que as outras mercadorias pagavam, e que hoje se evadem para as frotas rodoviárias.

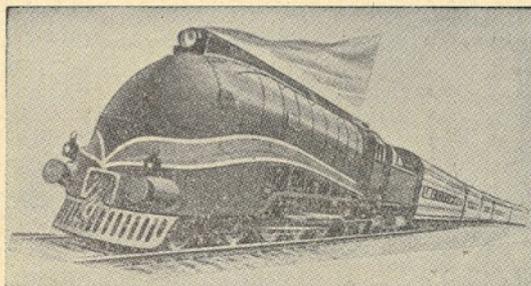
A única solução é recaturar a margem lucrativa evadida, através de um fundo ferroviário, cuja existência se justifica com os mesmos argumentos que autorizavam a estrada a vender transportes, a uns, por preços inferiores, e a outros, por preços superiores ao custo.

Pende da aprovação do Congresso Nacional um projecto que cria o Fundo Ferroviário, formado por contribuições retiradas dos tributos sobre combustíveis, sobre minerais e energia eléctrica,

sobre melhoramentos e contribuições de melhoria, para o fim especial de auxiliar o reequipamento e a operação das nossas ferrovias.

Longe de vermos nesse Fundo um expediente transitório, destinado a atender a uma situação de emergência, nele devemos ver um instrumento permanente de compensação e equilíbrio do sistema geral de transportes do país.

Nesse sistema, cabe às ferrovias o transporte oneroso, de interesse público: a compensação que a tarifa combinada lhe assegurava, e que lhe é frustrada pela concorrência da rodovia, será feita através desse Fundo, espécie de *clearing house* do sistema. Nele se apoiará, portanto, a política de valorização da grande riqueza nacional, que é o nosso parque ferroviário, riqueza ameaçada de perecimento se a administração não contar para defendê-la, com a decisão do Parlamento e a compreensão da opinião pública».



Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

Antologia

NO COMBÓIO

*À hora dum crepúsculo doirado
caminha o meu vagon na férrea estrada;
perpassam, em farândola animada,
as terras e as coisas a meu lado.*

*De modo natural, cadenciado
as árvores lá seguem perfiladas
mas tudo é ilusão — das comprovadas —
pois quanto vejo a andar... fica parado!*

*A lôgro bem igual nos sujeitamos
seguindo, vida fora, a nossa esteira
tranquilos, sossegados nos julgamos.*

*Os anos passam breves em carreira,
e afinal, somos nós que caminhamos
em busca da morada derradeira!*

Faustino Reis Sousa

Curiosidades

— O primeiro caminho de ferro inaugurou se em Itália em 1838.

— Afonso Daudet no romance *Jack*, descreve a vida dos fogueiros de comboios.

— O caminho de ferro mais pequeno do mundo é o da linha Monaco — Chighivonilini. A bitola dos rails é de menos de 60 centímetros. Segue-se-lhe em pequenez o da linha Roney Marshes, no sul da Inglaterra: bitola de 70 centímetros. Enquanto o primeiro transporta crianças na curta distância de duas cidades, o segundo transportou durante a última guerra um tubo condutor de petróleo.

— Actualmente os caminhos de ferro indianos têm 7.565 locomotivas, 15.500 carruagens e 198.000 vagon de carga.

Novidades

— Técnicos norte-americanos dos caminhos de ferro expuseram as suas técnicas especiais relativamente à exploração dos serviços de transporte, a um grupo de oitenta industriais ferroviários de doze países.

— No Brasil foi recentemente projectada a realização dum plano de cinco anos, que prevê novas ligações ferroviárias no total de 3.721 quilómetros (os primeiros quinze quilómetros de linha férrea no Brasil foram construídos em 1854).

Reflexões

Diz-se que a vida depende dum fio. Mas quando se viaja de combóio depende duma agulha...

— Há gente que dorme todo o tempo no combóio, mas nem por isso deixa de contar as suas impressões de viagem.

Revista de Imprensa

— O jornalista Donald Jones, estudando minuciosamente os horários de combóios e transatlânticos, chegou à conclusão de que para fazer actualmente a volta ao mundo seriam necessários oitenta dias, tal como o previu Júlio Verne.

(do «Survey Graphic»)

— Com destino a N. York saíu de Los Angeles um comboio conduzindo... um jardim zoológico: dezasseis elefantes, nove leopardos e tigres, cento e trinta macacos, quatro zebras, oito girafas, dois pinguins, três ursos polares, onze camelos e sete crocodilos gigantescos.

(de «El Periodista») — Barcelona)

— James Williams, de 63 anos, de Cedar Rapids, ferroviário do Iowa, é o campeão dos homens divorciados: acaba de separar-se judicialmente da sua 17.^a mulher, de 42 anos.

(de «Sunday Register» — New Haven)

Riso Ferroviário

— Dê-me um bilhete para Reggio.

— Para Reggio Emilia ou para Regio Calabria?

— Para o que custar menos.

(de «La Domenica del Corriere» — Milão)

O professor: — A Terra durante um ano passa por quatro estações.

O aluno: — Então é como o «Talgo» durante um dia.

(de «Digame» — Madrid)

Viagem

*Passou por nós o Amor ignorado
como as paisagens vistas das janelas
do combóio: escondendo as coisas belas
num horizonte vago emoldurado...*

*Num quadro visual tão limitado
não conhecemos o aspecto delas.
(As nossas almas, linhas paralelas,
não se encontraram estando lado a lado...)*

*No nosso Destino não parou
o combóio que a ambos nos levou,
mas foi melhor assim, o reconheço...*

*Nada há que recordar na nossa vida
— nem o lenço de adeus da despedida,
— nem o abraço terno do regresso...*

Jorge Ramos

Definições

Um viajante é uma mercadoria como qualquer outra, com a diferença que se coloca por si própria...



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 178, I Série, de 9 de Setembro, publica o seguinte:

Decreto-Lei n.º 37:958

Tendo em atenção o disposto no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Às disposições dos capítulos III e XII da tarifa geral de transportes, constante do Decreto-Lei n.º 37:351, de 24 de Março de 1949, é acrescentado o seguinte § único:

§ único As excepções indicadas neste capítulo relativamente às mercadorias a seguir indicadas só têm aplicação quando, como taras vazias, tenham servido para acondicionamento do remessas e sejam devolvidas em retorno:

- Ancoretas (barris).
- Barricas.
- Bidões de aço ou de ferro.
- Bombos (vasilhame).
- Cabazes de madeira.
- Caixas de pinho.
- Caixotes de pinho.
- Canasras de madeira.
- Cascos de madeira.
- Grades de madeira armadas.
- Jaulas de ferro ou de madeira para transporte de animais.
- Pipas.
- Quartolas.
- Sacaria não designada na classificação geral de mercadorias.
- Tambores de aço ou de ferro.

Para esse efeito deverão os expedidores apresentar, no acto da expedição, as cartas de porte das remessas em cheio.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 9 de Setembro de 1950.
— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMOMA — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Adolfo do Amaral Abranches Pinto* — *Amé-*

rico Deus Rodrigues Thomaz — *Paulo Arsénio Virissimo Cunha* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima Ulisses Cruz de Aguiar Cortés* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca.*

O «Diário do Governo», n.º 226, III Série, de 27 de Setembro, publica o seguinte:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para conhecimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 31 de Outubro próximo, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, de uma parcela de terreno considerada sobrança, com a superfície de 93^m2,85, localizada entre os quilómetros 12,353.00 12,367.00 da linha férrea de cintura do Porto, freguesia de Leça do Ballo, concelho de Matosinhos, distrito do Porto, confrontando ao norte com António Ferreira, ao sul com António Francisco da Cunha, ao nascente com o caminho de ferro e a poente com António Ferreira, sendo a base de licitação de 16\$20 por metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º do decreto acima citado, os proprietários confinantes atrás mencionados, os quais têm o direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição da referida parcela de terreno.

O «Diário do Governo», n.º 218, II Série, de 18 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 184^m2,12, localizada à esquerda da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 51,115 e 51,142 nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Real, concelho de Amarante, distrito do Porto, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com António Pinto Marques.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 231, II Série, de 3 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobranças duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 230^m2,25 e 269^m2,31, localizadas a primeira do lado esquerdo da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, entre os quilómetros 38,885,50 e 38,917,85, e a segunda do lado direito da mesma linha, entre os quilómetros 38,864.50 e 38,9000 00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia da Malveira, concelho de Maфра, distrito de Lisboa, e confrontam a primeira ao norte e poente com a Junta

Autónoma de Estradas e ao sul e nascente com o caminho de ferro e a segunda a norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com a Junta Autónoma de Estradas e caminho de ferro.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com as disposições do artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 232, 2.ª Série, de 4 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 257^m2,60, localizada à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 221,540 e 221,557, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Torre Vilela, concelho e distrito de Coimbra, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro e Augusto Morais e ao sul e nascente com José Carvalho Júnior e Augusto Morais.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com as disposições do artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», 235, II Série, de 9 de Outubro, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da Comissão de Revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 115,983.56 da linha férrea do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 236, II Série, de 10 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja nomeada uma comissão para proceder ao estudo dos atravessamentos da via férrea dentro da vila da Amadora, com a seguinte composição:

Engenheiro civil de 2.ª classe Manuel Gonçalves Malhado Júnior, em representação da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro.

Engenheiro civil de 3.ª classe José Pedro Duarte Ferreira, em representação da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

Major de engenharia João António de Saldanha Oliveira e Sousa, em representação da Câmara Municipal de Oeiras.
Engenheiro Ricardo Gaioso de Penha Garcia, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 234, III Série, de 7 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de Setembro último desta Direcção-Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamentos, ao «Indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros», aos «Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga rede», à «Tarifa especial n.º 1 — Passageiros — Bilhetes

para comboios tranvias» e à «Tarifa especial n.º 4 — Passageiros — Bilhetes de assinatura», destinados a anunciar a abertura à exploração, o serviço que prestará e os preços dos bilhetes de tranvias e de assinatura do apeadeiro denominado Fontela-A, construído ao quilómetro 213,175 da linha do Oeste, entre as estações de Fontela e Figueira da Foz.

O «Diário do Governo», n.º 237, III Série, de 11 de Outubro, 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 6 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses destinado a conceder bônus no preço de transporte de determinadas remessas de minério de zinco.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Outubro de 1950. — O Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho*

O «Diário do Governo», n.º 234, III Série, de 7 de Outubro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Troca de acções especiais

Avisam-se os Srs. Accionistas desta Companhia portadores de acções especiais da emissão de 1932 de que a sua troca por acções especiais da emissão de 1947, actualmente em circulação, emitidas nos termos dos estatutos aprovados pelo Decreto n.º 36:445, de 31 de Julho de 1947, se faz, a partir de hoje, na sede da Companhia, na proporção de uma acção de 1932 por uma da nova emissão, todos os dias úteis, excepto os sábados, das 10 às 13 e das 14 às 16 horas.

Lisboa, 2 de Outubro de 1950. — O Concelho de Administração.

BOM HUMOR



Estes passageiros entenderam que de um compartimento de 3.ª se podia improvisar, numa viagem longa, um apartamento económico: dormitório, casa de jantar, cozinha e lavanderia.

CARTA DE ESPANHA

Novas carruagens para a RENFE—Os comboios de mercadorias «americanos»—O novo serviço de inverno—Inauguração da linha a Tresp—O caminho de ferro eléctrico a Munguía em Vizcaia—O êxito do comboio «Talgo»—Os transportes urbanos

Do nosso correspondente especial JUAN B. CABRERA

Tenho algumas notícias interessantes a dar aos meus leitores da *Gazeta*. Entre elas figura em primeiro lugar a chegada a Espanha das primeiras carruagens metálicas construídas na França para a RENFE em virtude de um recente acôrdo. São parecidas com a série anterior espanhola, tipo 5000 e lá estas últimas deu-se a numeração 6000. Até agora estão chegando carruagens de primeira e terceira classes. Totalmente metálicas, a caixa faz a vez de chassis, como nas carruagens 5000. As de terceira classe têm nove divisões de 10 lugares com porta para o corredor lateral e as de primeira classe, 7 divisões de 6 lugares. Amplas plataformas, serviços modernos de lavabo, estribos móveis e luz fluorescente, pormenor esse que as diferencia das anteriores construídas na Espanha.

As novas carruagens foram postas em serviço nos comboios expressos de Madrid a Barcelona e de Madrid a Irun.

Com esta encomenda à França a RENFE vai completando as composições de todos os comboios de largo percurso à base de carruagens exclusivamente metálicas, o que representa uma garantia maior de comodidade para o passageiro. Além disso, o peso é um pouco menor que o das carruagens antigas, o que permite a organização de comboios de grande capacidade de transporte.

* * *

Um êxito rotundo na solução do problema de transporte de mercadorias foi constituído pela exploração dos comboios chamados «americanos». Estes comboios, de composição fixa de um determinado número de vagões fechados, todos eles com freio pelo vácuo, formaram-se começando pelos vagões adquiridos há algum tempo na América do Norte, de onde vem a sua designação popular, e continuam a constituir-se com material espanhol. As composições de comboios completos passam já da centena e destinam-se exclusivamente

a transportes directos sem que possam agregar-se ou desligar-se vagões durante o trajecto. Graças a este sistema de exploração, solucionou-se praticamente o transporte de mercadorias por caminho de ferro.

* * *

Inicia-se em Espanha o serviço de Inverno. Os comboios rápidos de verão vão deixando de circular. Modificaram-se os horários do «Lusitania Expresso» e dos serviços directos entre Lisboa e Corunha, com motivo na mudança da hora em Portugal. Na Catalunha suprimem-se as circulações de praias para se estabelecerem as dos comboios chamados de neve, que logo começaram a circular para levar esquiadores aos Pirineus. O comboio expresso Catalunha-Galiza, estabelecido este verão e que constituiu um êxito, continuará o seu serviço.

* * *

No dia 9 de Setembro foi aberta ao público a linha férrea de Tresp, na provincia de Lérida, próximo dos Pirineus, e que fez parte do caminho de ferro de Lérida a Saint Giron (França). Esta nova linha na parte agora inaugurada tem 14 quilómetros, ficando Tresp a 77 quilómetros de Lérida. Atravessa uma riquíssima região de maravilhosa paisagem e termina hoje na importantíssima central eléctrica de Tresp, que fornece energia à Catalunha. As obras deste caminho de ferro continuam até Poble de Segur, nos Pirineus.

* * *

Fundou-se há algum tempo em Bilbao uma Sociedade de Transportes para explorar carros eléctricos, «trolleybuses» e caminhos de ferro nos arredores. A esta Sociedade foram parar o caminho de ferro eléctrico de Las Arenas e Plència, que percorrendo a ria de Bilbao chegava de Cen-

tábrico, e outros pequenos caminhos de ferro de pobre exploração e tracção a vapor, nos arredores de Bilbao, nas linhas de Bilbao a Legana e Munguia e Luchana a Sondica.

A nova empresa propôs-se electrificar todas as linhas para dar grande facilidade de transporte às localidades vizinhas destas povoações próximas de Bilbao e ajudar, assim, a expansão do capital, que, como os leitores sabem, está encerrada entre montanhas. Electrificou-se primeiramente o pequeno ramal de Luchana a Sondica, de 6 quilómetros e que servia o aeroporto de Bilbao. Depois levou-se a cabo a electrificação de Bilbao a Lozano (12 quilómetros) e por último, no dia 3 de Setembro, iniciou-se o serviço com comboios eléctricos na Munguia, completando-se o programa.

Desta forma, com excepção do caminho de ferro a Santander e a linha de RENFE a Madrid, estão electrificados todos os caminhos de ferro de Vizcaya. Estes trabalhos foram realizados a pouco e pouco mas sem perda de tempo, e representam um benefício extraordinário para Bilbao e seus arredores.

* * *

O comboio «Talgo» constituiu um êxito para o público espanhol. O seu serviço começou entre Madrid e Irun em meio de Julho. Os leitores da *Gazeta* conhecem pormenores desse comboio, por nestas colunas se ter publicado uma reportagem por ocasião da sua viagem a Portugal. Em Espanha, além de atender o tráfego de verão entre Madrid e San Sebastian, que é sempre íntensíssimo, permitiu estabelecer rápidas relações com Paris, de Madrid e ainda de Marrocos.

Com efeito, o comboio «Talgo» sai de Madrid às 12,40 permitindo a chegada do comboio expresso de Algeciras Gibraltar e Madrid e chega a Hendaya às 21,30, onde enlaça com o rápido Pirineus-Côte d'Argent, chega a Paris à uma hora da ma-

nhã. No regresso enlaça em Irun com o referido comboio e chega a Madrid pelas sete da tarde, permitindo a continuação de Algeciras a Marrocos uma hora depois.

No «Talgo» estabeleceu-se um serviço de restaurante, tipo avião, onde são servidos ao passageiro, no seu próprio assento, tanto o almoço, como o chá e os refrescos que desejar. Este serviço é dirigido pela Companhia dos Wagons Lits.

A imprensa espanhola noticiou que este comboio prestará serviço, durante o inverno, entre Madrid e Barcelona, mas o certo é que ainda não se decidiu nada sobre o assunto.

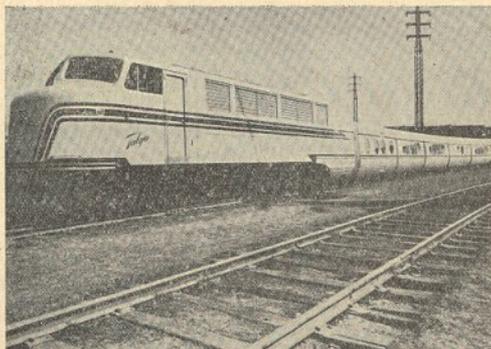
* * *

Prossegue a transformação dos transportes urbanos em Madrid. Encontra-se quase totalmente instalada a segunda linha de «trolleybuses» que também prestará serviço na Porta do Sol, onde se estão efectuando importantes transformações, que darão grande beleza à típica praça. Foi posto ao serviço maior número de eléctricos e prevêem-se também algumas novas linhas de auto-carros.

O problema dos transportes urbanos em Madrid está quase resolvido, embora a população continue a crescer e o Município, por sua vez, continue anexando as povoações limítrofes, o que obriga também a melhorar as comunicações com elas.

Estão a terminar rapidamente as obras da auto-pista, que unirá o aeroporto de Barajas com o Passeio de Castelhana, o que permitirá comunicações rapidísimas entre o aeroporto e o centro de Madrid.

Está também quase terminada a entrada em Madrid da auto-estrada de Lisboa por Barajas, que atravessará terrenos da Casa de Campo para entrar na capital pela Gran Via, permitindo uma maior rapidez, visto a estrada ser muito larga, e evitar a passagem por Madrid antiga.



Aspecto da parte anterior do comboio «Talgo»

ENSAIO DE CRÍTICA LITERÁRIA

Érico Veríssimo e o Romance Brasileiro

O apelo e a profecia de Ronald de Carvalho — Érico Veríssimo conversando consigo próprio — Clarissa — A vida, essa maravilhosa aventura

O malgrado poeta e ensaísta Ronald de Carvalho, espírito dos mais lúcidos do seu país, tem nos «Estudos brasileiros», editados pelo «Anuário do Brasil», algumas páginas em que traça um programa literário e dirige um fervoroso apelo nacionalista a todos os seus camaradas. Acabo agora mesmo de as reler. E' um apelo impressionante o seu. Ao lê-lo e ao meditá-lo novamente, lembrei-me mais uma vez do nosso Almeida Garrett, quando lançava as bases da renovação literária de Portugal, com temas tradicionais e a ressurreição da literatura popular. *Vamos a ser nós-mesmos*, aconselhava o grande poeta.

Ronald de Carvalho nos seus «Estudos Brasileiros» também aconselha, por sua vez, os escritores seus compatriotas a desviar os olhos da «insidiosa Europa», a «destruir o preconceito europeu» e a «pensar em americano.»

São na verdade incisivas e enérgicas as palavras de Ronald de Carvalho. Assim escreveu o grande poeta:

«As novas gerações do nosso país devem pôr todo o seu empenho no fecundo trabalho de aproximação entre os povos latino-americanos. Confiados em nossas fronteiras, só temos olhos para ver a insidiosa Europa. Sofremos de um particularismo nefasto.

«Coloquemos acima do livro francês ou inglês o conhecimento mútuo das possibilidades americanas. A nossa literatura é, na generalidade, produto de enxertias. Ao revés de lermos, para escrevermos, urge vermos, analisarmos, palpamos os elementos activos do meio em que obramos.»

Em seguida Ronald de Carvalho proclama, num grito de revolta:

«Basta de fecundação artificial!

«Não tenhamos receio de que nos taxem de bárbaros. Amemos a nossa barbaria, da qual os europeus não podem mais prescindir. Deixemos em paz os mármores da Acrópole e as torres das catedrais góticas. Nós somos filhos das serranias e das florestas, e, se quisermos criar uma civilização, arranquemos, desde já, as máscaras postiças, que encobrem as nossas verdadeiras fisionomias.»

E Ronald de Carvalho acrescenta, com o mesmo vigor de sempre:

«O nosso dever é destruir o preconceito europeu, o pior, o mais nocivo de todos os nossos males. Demos à história dos povos americanos o lugar de

eminência que, em nossas cogitações, ocupa a das nações de outros continentes. *Deixemos de pensar em europeu. Pensemos em americano.* Temos o prejuízo das fórmulas, dos postulados e das regras que não se adaptam ao nosso temperamento.

«O nosso dever é erguer, dentro da nossa comunidade, na generosidade e no esplendor da beleza e da força, a civilização latino-americana, gerada em nossa carne e fruto do nosso sangue.»

Desejo, agora, dar relevo especial a mais uma das afirmações do ensaísta brasileiro. Oijamo-lo novamente:

«O espírito da estética moderna, entre nós, é essencialmente universalista! Os jovens escritores de maior autoridade no Brasil, estão brandindo armas poderosas contra qualquer espécie de virtuosismo livresco.»

Porque abri este ensaio sobre Érico Veríssimo com a transcrição de algumas afirmações de um livro de Ronald de Carvalho? Porque tendo sido escritas pouco antes do aparecimento de uma grande geração de escritores que vieram abrir novos caminhos ao romance brasileiro, assumem, agora, além do interesse de um depoimento e de um apelo, o valor de uma profecia. Com efeito, os novos escritores brasileiros não são *literatos*, que se inspiram nos livros europeus, mas os intérpretes fiéis da consciência nacional e dêsse espírito universalista, que torna queridos e compreendidos em todo o mundo os seus livros e a sua mensagem. Érico Veríssimo não é apenas um grande escritor brasileiro, limitado ao Brasil. O seu nome e a sua obra ultrapassaram as fronteiras do seu país, ganharam a simpatia universal. As páginas dos seus livros estremecem e palpitam, trazem-nos o calor da emoção humana e uma mensagem de poesia e ternura.

É precisamente o espírito universalista que distingue a obra, tão brasileira, de Érico Veríssimo, por ventura o escritor do país irmão mais traduzido em todo o mundo. Escritor e não *literato*, o romancista de Clarissa, de *Música ao longe*, de *Um lugar ao sol*, e dessa admirável reportagem aos Estados Unidos que é «Gato preto em campo de neve», deu sempre às suas páginas e aos seus personagens não apenas o encanto aliciante e permanente da sua imaginação criadora, mas também, senão prin-

principalmente, uma vibração humana, sentida, verdadeira, como se o escritor, ao compor a sua prosa olhasse para dentro de si próprio e ouvisse, dentro da sua, outras vozes. Imaginar, criar, nos grandes artistas, é descobrir a verdadeira realidade.

Érico Veríssimo, a páginas 16 do referido «Gato preto em campo de neve», ao desdobrar-se em *Malazarte*, que é o seu outro *Eu*, maneira curiosa de conversar consigo próprio, faz-nos esta confissão:

«Quando eu tinha a idade de Malazarte, vivia extasiado diante da paisagem, fascinado pelas paisagens fabricadas pela minha própria fantasia. Só era feliz quando podia contemplar um longo crepúsculo de cores fantásticas ou quando me era dado conversar em surdina com os vultos do meu sonho: o amigo Verlaine, meu tio Ibsen, o velho Tagore. Eles vinham de longínquas ilhas do tempo e do espaço, só para conversar comigo à sombra dos bambuais da Praça da Matriz... Hoje, o meu interesse concentra-se principalmente nas criaturas da vida real, na grande e inesperada comparsaria da comédia humana. Vejo em cada homem uma história, uma novela, um conflito, um tema. Olho os seres humanos com um misterioso respeito e com uma tímida ternura; e o sarcasmo (se sarcasmo existe no que escrevo) com que às vezes os comento não passa duma espécie de arma de defesa dum romântico frustrado».

Confissão preciosa esta, porque constitui um elemento para o estudo da sua biografia mental e dos seus processos de escritor. Mas, noutras páginas, como vamos ver daqui a pouco, o autor deixa também outros traços da sua autobiografia.

Érico Veríssimo, que sonhara fazer estudos universitários, vê-se obrigado, aos 18 anos, por motivo de revezes familiares, a desempenhar, num armazém de mercearia, um lugar subalterno e quase humilhante. Mas isso pouco lhe importa. O essencial é não morrer de fome. O que é necessário é manter intacto, em toda a sua pureza e a toda a altura, aquele sonho de beleza e justiça que taz dentro de si, como que fazendo parte do seu próprio corpo. O resto pouco importa. É esse sonho, e nada mais, que o ampara moralmente. Na leitura dos seus poemas e de alguns escritores que, por empréstimo, lhe vão parar às mãos, é que Érico Veríssimo encontra a felicidade estonteante e absorvente que a realidade banal do cotidiano lhe recusa. Do armazém de secos e molhados consegue, um dia, transitar, finalmente, para o jornalismo. Sob a rubrica de *Fantoches* publica, em volume, as suas primeiras novelas. Não é ainda a glória—mas uma simples carta de apresentação. Depois, um belo dia, quase inesperadamente, atira para o mercado livresco o romance *Clarissa*. É qualquer coisa de novo que o escritor traz para a literatura do Brasil e de Portugal.

Nas primeiras páginas do já citado «Gato preto

em campo de neve», Érico Veríssimo conversando com o seu outro *Eu*, isto é, com *Malazarte*, recorda-se dos dias da sua juventude.

Malazarte, que nunca envelheceu, diz-lhe:

— «Tenho ainda vinte anos. Gosto de olhar a Lua e, quando sonho, durante a noite, não procuro interpretar os sonhos pela manhã. Nunca li Freud e não tenho vergonha de dizer que sou romântico».

Érico Veríssimo, a certa altura do diálogo, pergunta a *Malazarte*:

— Você lembra-se daqueles seus passeios sentimentais pela praça da nossa cidade natal?

Responde-lhe a voz do outro:

— Sim, o outono. Os garotos prendiam fogo aos pequenos montes de folhas secas e o céu era claro e calmo. O ar enchia-se duma fumaça azulada, de perfume meio acre mas esquisitamente delicioso. Não sei porque julgava eu ver a sombra de Verlaine passeando por entre os plátanos da pracinha provinciana. Seguia-lhe os passos sofrendo. E esse sofrimento dava-me uma inexplicável felicidade. Eu era feliz por me poder sentir infeliz. *Les sanglots longs des violons de l'automne...*

— *Blessent mon coeur d'une langueur monotone...*

— Ainda bem que você se lembra. É sinal de que nem tudo está perdido.

— Sabe o que é que estou vendo agora? O interior de um armazém de secos e molhados... Você pintando letras num saco de feijão... e sonhando com aventuras... Vendendo batatas e murmurando versos de Samain...

— Respirando alho e recitando Francis Jammes...

— O mundo era um mistério e uma promessa. Grandes tempos!

Cerro os olhos e o outro continua a falar dentro dos meus pensamentos:

— Vocês, homens chamados adultos, fazem tudo para matar os nossos melhores sonhos. De tão práticos tornam-se amargos e ásperos. Assumem ares graves de sabedoria e eficiência. Julgam-se o Sol da terra e vivem a falar em nome da experiência, da idade e não sei de quê... Mas, no fim de contas, a única coisa que fazem é matar a poesia, tornando a terra estéril de beleza e bondade. Ora... vão para o diabo!

Érico Veríssimo não matou, felizmente, a poesia, essa poesia que o trouxe, de olhos deslumbrados, para a beleza e para a bondade.

Quando poisei na minha mesa de trabalho, lida a última página e relidas e meditadas com encanto e emoção muitas outras mais desse livro extraordinário, que é o romance *Clarissa*, senti-me embaraçado, pois não sabia como defini-lo perfeitamente, se um

romance, como lhe chama o autor, se um belo, maravilhoso poema, como eu o sinto.

Há poucos anos tinha lido o *Mar Morto*, de Jorge Amado, e em seguida, numa edição portuguesa, travei conhecimento com o novelista Augusto Frederico Schmidt. Ambos me deixaram a impressão, grata aliás, de que a poesia não lhes era indiferente e que olhavam para a vida com a ternura e o encanto dos verdadeiros poetas. A sua linguagem traía — nem eles mesmos procuravam ocultá-lo — uma sensibilidade poética.

O romance brasileiro, perante este pendor e esta essência poética, vai enveredar por novos caminhos? Tenho a impressão que sim. Os próprios títulos nos levam a essa conclusão. Érico Veríssimo, por exemplo, dá aos seus livros títulos poéticos: *Música ao longe*, *Olhai os lírios do campo*...

Mas não é só nos títulos, na linguagem ritmada e nas imagens que eu sinto o poeta: é, sobretudo, na fusão das coisas da realidade com o mundo do sonho. Com efeito, as personagens reais aparecem-nos de braço dado com as figuras imaginadas. São estas últimas, evidentemente, as que mais nos encantam, porque são as que nos dão um sentido mais alto da vida.

O que é, afinal, o romance *Clarissa*? Nem mais nem menos do que uma deliciosa história de amor entre uma garota de 14 anos e um músico ignorado que, após a labuta diária num Banco, se encerra no seu quarto com os seus poetas e os seus músicos, e que, para exprimir os seus pensamentos mais íntimos, para dar relevo e encanto ao seu mundo interior, se debruça sobre as teclas dum piano alugado e, em inspirados improvisos, dá corpo e vida reais a tudo quanto em sua alma é sonho, amor e ternura.

Eis as primeiras linhas do romance:

«Só agora Amaro acredita que a Primavera chegou: da sua janela, vê Clarissa, que brinca sob os pessegueiros floridos. As glicínias roxas espíam por cima do muro que separa o pátio da pensão do pátio da casa vizinha. O menino doente está na sua cadeira de rodas; o Sol bate-lhe no rosto pálido, pondo-lhe nos cabelos manchas de ouro polvilhado. Um avião cruza o céu, roncando — asas coruscantes contra o azul nítido.

Amaro sente no rosto a carícia leve do vento. Infla as narinas e aspira o ar luminoso da manhã.

Não há dúvida: a Primavera chegou.

— Lindo! — exclama Amaro, interiormente.

E se tentasse exprimir em música o momento milagroso? Quem sabe? Clarissa ainda corre no pátio, sob as árvores. Grita, sacode a cabeleira negra, agita os braços, pára, olha, ri, torna a correr, perseguindo uma borboleta amarela.

Longe, lampeja um pedaço de rio. Mais longe

ainda — a sombra azulada das montanhas. E, por cima de tudo, o céu azul, azul, muito azul...».

Érico Veríssimo apresenta-nos, a seguir, os restantes personagens da pensão: D. Eufрасina, a dona da casa e seu marido, o tio Couto; o velho Nico Pombo, major reformado e o hóspede mais antigo; Levinsky, estudante judeu; Nestor, D. Ondina, Belmira, a criadilha mulata, Barata, um papagaio e o gato Micefufe. Além destes, há ainda, na vizinhança, o menino doente e sua pobre mãe. A realidade dolorosa da vida é-nos dada, magistralmente, por estas figuras. «Seu» Amaro e Clarissa pertencem ao país do sonho.

Clarissa vive permanentemente no pensamento de «seu» Amaro. Mas Amaro só pensa e fala consigo próprio — em música.

«Um dia, diz o romancista, Amaro há-de escrever a rapsódia da pensão de D. Eufрасina: uma música colorida e viva, em que aparecerão os gritos do papagaio, as cantigas do Nestor e de D. Ondina, as risadas do Major, as anedotas do Barata, a voz dolorosa do menino doente, — e a juventude luminosa de Clarissa.

«Um dia...»

«Descendo a escada que dá para refeitório, Amaro leva no pensamento uma suave aguarela: Clarissa, sob a chuva de flores, na manhã de Sol...».

Clarissa, «seu» Amaro e Tonico, o menino doente, são as figuras principais e mais impressionantes do romance, e aquelas que dão ensejo a Érico Veríssimo de escrever algumas páginas das mais belas da língua portuguesa. A morte e o enterro do aleijadinho, por exemplo, são descritos com emoção.

No dia em que Clarissa completa 14 anos de idade, Amaro oferece-lhe um aquário com um peixinho dourado dentro. A oferta encanta-a.

«— Titia!

Já na porta, D. Zina volta-se:

— Que é?

— Vou botar um nome nele...

— Pois bote contanto que não seja o meu...

— Oh!

— Bote um nome engraçado, que não seja de gente.

— Titia, já achei um.

— Como é?

— Pirolito».

E daí por diante, Pirolito começa a ser um dos personagens mais belos do romance.

A pedido de Clarissa, Amaro inventa uma musicazinha para o Pirolito, com este nome: *Pirolito querendo apanhar um raio de sol*.

Quantas vezes li este admirável trecho? O grande prosador e o grande poeta dão-se as mãos nessas

páginas de suprema, de inigualável beleza. Vou transcrever daqui e dali algumas linhas dessa prosa fascinante:

«Amaro começa a tocar. Os olhos da jovem crescem.

As primeiras notas fogem do piano, muito suaves, numa melodia serena.

— Pirolito está a dormir — explica Amaro. — A água está calma.

De repente, um acorde mais forte. Amaro diz: — Um raio de Sol vara o aquário...

Continua a tocar. Vai explicando. Pirolito desperta. Que mistério é este?

A água está incendiada. Vem da janela uma réstia de Sol que passa por uma frecha estreita. Parece um dardo que trespassa o aquário. Pirolito recua. (Um acorde forte). Fascinado, o peixinho dá um salto para apanhar o raio de Sol.

(Os dedos de Amaro saltitam, ágeis, batendo nas teclas). A água agita-se. Borbulhas. Ondas. Glugus. A corrida começa.

Pirolito tonto, louco, fascinado, corre e rodopia, querendo apanhar a misteriosa flecha da luz».

Érico Veríssimo continua a sua admirável descrição. Dir-se-ia que ele é, no momento em que escreve, o próprio compositor e que o caso se passou com ele mesmo:

«Amaro está esquecido de tudo, tonto e transfigurado também, como o peixe que quer apanhar o raio de Sol. Tremem os *bibelots* que estão em cima da tampa do piano. Um negrinho de terra-cota oscila. Oscilam os vasos de flores. Pirolito corre ainda, embriagado da ilusão».

Vê-se aqui que o mundo imaginário é superior ao mundo real. O peixe que vemos correr atrás dum raio de sol não está no aquário, vive e move-se na música de piano. Vejamos agora a reacção de Clarissa. Oiçamos novamente Érico Veríssimo:

«Clarissa sente um misto de delícia e de medo. De delícia, porque tudo isto é um encanto, um sonho. De medo, porque Amaro tem no rosto uma expressão assustadora. Dir-se-ia que se esqueceu de tudo. Uma mecha de cabelo cai-lhe sobre os olhos, duas rugas fundas lhe vincam a testa.

Mas Pirolito cansa-se, modera a corrida, pára... vê a enormidade do seu sonho.

Impossível apanhar o raio de Sol!

Amaro deixa cair os braços. Gotas de suor escorrem-lhe pelas faces. Tem um ar cansado de vencido. Há um silêncio longo.

— Então — pergunta Clarissa — o Pirolito não pôde apanhar o raio de Sol?

Amaro sacode a cabeça.

— Coitado!

Amaro passa o lenço pelo rosto.

E Clarissa, numa onda de ternura, pensa:

— «Seu» Amaro, se eu não tivesse medo de dizer uma bobagem, dir-lhe-ia uma coisa. Dir-lhe-ia que o senhor é muito parecido com o Pirolito. Por quê? Porque eu sou muito amiga de Pirolito e ele nem fica sabendo: vive ali dentro do aquário, não vê ninguém, não fala com ninguém e nem fica sabendo que eu sou amiga dele. Pois o senhor é bem assim: vive no seu quarto, fechado, não fala comigo, não me vê e nem fica sabendo como eu sou sua amiga. O senhor é muito parecido com o Pirolito. Eu sei que isto é uma tolice de menina, mas o senhor desculpe-me: é o que eu sinto».

E enquanto a tarde empalidece e o silêncio envolve os dois, Amaro pensa:

«Nem tu, nem ninguém sabe quanta ternura há em mim. Eu hei-de ser sempre para vocês todos o «seu» Amaro melancólico e taciturno, o «seu» Amaro que trabalha num Banco e faz música nas horas vagas, o «seu» Amaro que vai ler os seus livros à sombra dos plátanos, o «seu» Amaro que não sabe fazer um gesto de amizade nem de acolhimento. Vocês nunca compreenderão. E tu, menina, não podes compreender também a alegria íntima que me dá. Porque és poesia, és música, és... nem sei o que és. Pirolito não pode apanhar o raio de Sol. O raio de Sol é de um outro mundo. Clarissa, se eu pudesse falar, se tu pudesses entender...»

Mas as férias chegam e Clarissa parte, talvez para sempre, para casa de seus pais. Um dia, esquecerá «seu» Amaro. É natural. Quanto a Amaro, ficará novamente só, com o seu sonho e a sua música. O raio de Sol é de um outro mundo. Como Pirolito, ele nunca o apanhará. E com Clarissa partiu o seu grande amor.

É isto mais ou menos, o romance de Érico Veríssimo. Quero crêr que os leitores, conhecido o resumo do livro em questão, devem sentir-se embaraçados como eu em classificá-lo, se de romance, como se diz na capa, se de poema, como parece que é, e eu o considero.

Não há dúvida; o romance brasileiro, pelo menos com Érico Veríssimo, vai trilhar novos caminhos.

Um outro grande romance de Érico Veríssimo que me encantou, foi um *Um lugar ao sol*. Se Clarissa lhe abriu de par em par as portas da glória, os romances que se lhe seguiram — *Música ao longe* e *Um lugar ao sol* — vieram consolidar e alargar a sua consagração. Com efeito, Érico Veríssimo, glória de dois países de língua portuguesa, é hoje um nome de extraordinária projecção internacional. Traduzido em espanhol, francês, inglês, sueco, holandês, dinamarquês e húngaro, pertence agora, pela

mensagem de poesia de que é portador, a todo o mundo.

Tanto em *Música ao longe* como em *Um lugar ao sol* a doce e provocante imagem de Clarissa, a mulher mais querida da sua obra, enche de beleza, voluptuosidade e sonho essas páginas frementes em que a realidade e a ficção se confundem e irmanam.

Um lugar ao sol é, na verdade, um belo e amável romance. Ao fechar-lhe a última folha, não sei que paz inefável desceu sobre mim. Tenho que me confessar grato ao grande escritor brasileiro por esse momento inigualável. Érico Veríssimo tem razão: a vida vale bem a pena ser vivida. É assim que Fernanda, uma das suas mais simpáticas personagens, em certa altura do romance, exclama, em soliloquio: «A vida só em si não justificaria a pena de viver? Oh! Com todas as suas dúvidas, com todas as suas injustiças, com todos os seus absurdos — a vida era uma aventura fascinante.»

Sim, não há dúvida, a vida é uma aventura fascinante. Vale bem a pena vivê-la por isso mesmo. Que importa a dor, que importam as desilusões e as incompreensões, se o sonho que trazemos dentro de nós é mais belo e maior que o próprio mundo?

Este Érico Veríssimo que podia, como tantos, ser indiferente à dor alheia, possui, no entanto, uma alma generosa e cativante. Ele julga-se com a missão de levar a cada alma um pouco de alegria e de sol. Afinal, não é essa a sagrada missão de escritor? Não são também as ilusões e o sonho que nos tornam semj-deuses?

Nesse mesmo romance, Érico Veríssimo diz-nos pela boca daquela mesma *Fernanda*, isto que equivale a uma comvente profissão de fé:

«O romance deve ser um hino... hino não, é um

termo muito convencional, deve ser uma exaltação da coragem, do espírito de camaradagem. Deve dar uma esperança de dias melhores para os que sofrem, para os que lutam. E deve ser também um libelo aos que por egoísmo, por descuido, por ganância ou por qualquer outra razão, não compreendem que todos têm o direito de viver decentemente...»

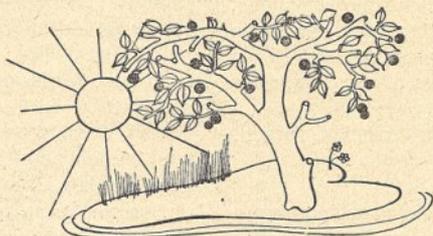
Eis aqui, em resumo, um nobre escritor que nos ensina a amar a vida e a olhar, com simpatia, para os nossos semelhantes. No fundo, Érico Veríssimo é um grande e generoso poeta e os seus romances são, por esse facto, extraordinários poemas em prosa.

A vida, ensina-nos o querido escritor, é boa não pelas riquezas materiais, que os insensatos procuram com afan; muito menos pelos prazeres fáceis, mas pelo sonho, pela beleza, pela ternura, pela simpatia humana com que a vivemos. Só a beleza e a bondade dão encanto e altura à existência. Dir-se-ia que este homem, que cursou a escola do sofrimento, aprendeu com S. Francisco de Assis a amar, a perdoar e a querer infinitamente bem à vida.

Benditos, benditos e louvados sejam, pois, os poetas e os escritores que, como Érico Veríssimo, trazem no bico da pena, a desabrochar, a flor viva e perfumada da ternura e da fraternidade humana, e nos ensinam a olhar para a vida com coragem e fé nos nossos próprios destinos!

Se a literatura desempenha uma função social e se é por seu intermédio que o homem procura fazer a maravilhosa descoberta de si próprio — Érico Veríssimo é, na verdade, um grande escritor do Brasil; como Ronald de Carvalho queria que fossem os escritores brasileiros, escritores e não meros literatos.

Rebello de Bettencourt



Recortes sem comentários

A rede telefónica, complemento indispensável da rede de estradas! Trabalhem pelo melhoramento das condições de vida da população das nossas aldeias!

É preciso ter vivido esses longos minutos angustiosos em aldeias distantes e isoladas dos recursos de segurança, esses minutos trágicos do incêndio que ameaçava devorar casa sobre casa, do desastre que feriu subitamente um ou mais homens, da doença súbita que põe em perigo uma existência preciosa, para dar um verdadeiro valor àquilo que se não tem e só nessa hora se avalia a falta que faz Alta madrugada.

Sôa descompassado e fremente o alarme do sino da igreja, bom de ouvir quando repica, festivo, à Missa, ao Baptizado, às festas do Orago! Pelas ruas, às escuras, atropelando-se, corre toda a população direita ao lugar assinalado pelo clarão vermelho. Grita-se *ao Fogo*, para chamar os que dormem, e depois ali vão todos em manifestação sublime de solidariedade com as vasilhas de que podem dispor, carregando água que se despeja em frenesi, quase inutilmente, sobre o braseiro alteroso! Toda aquela gente ocorre unida, dedicada até ao sacrifício, mas vê desfazer-se sem resultado o seu esforço.

Bombeiros! Quem os dera! Como seria bom chamá-los pelo telefone, vê-los chegar rápidos e dextros pela estrada fora!

Como os bombeiros que tardam e acabam por chegar, chamados por qualquer via mais rápida de que possa lançar-se mão, também o médico, a ambulância, se demora a chegar para conduzir o doente ou o ferido à cidade mais próxima, onde os recursos de que ali se dispõe salvarão a vida em perigo.

Só então, vivendo esses minutos de angústia, se avalia a falta da Estrada, a falta de Telefone!

* * *

Egual ao seu irmão da Cidade, perante a lei, o homem da aldeia conhece a lei quase só pelo lado antipático da contribuição a pagar! Sobre direitos, à segurança e ao bem estar, pouco sabe, se bem que muito se haja feito nos últimos anos — estradas, abastecimento de águas, escolas, electricidade, tudo vai sendo levado gradualmente aos campos, tornando mais agradável ou mais suportável a sua existência.

Quando, porém, o cidadão tem passeios bem tratados que são o seu orgulho, o aldeão quase nunca tem médico, nem farmácia, não tem, nem pode ter, *bombeiros!* Mas precisa e deve ter, como elemento basilar da sua segurança pessoal, ligando-o à terra onde nasceu, aquele conjunto de vias de comunicação tão apreciadas nas emergências de perigo: uma estrada transitável, uma linha telefónica, são esses elementos basilares que permitirão aos socorros aproximarem-se com a indispensável brevidade, de maneira a serem úteis.

É a falta de conforto e de segurança nas aldeias que leva, tanto os que podem com os que precisam, a desertar da terra pátria para a cidade distante cheia de atractivos e miragens enganosas tanta vez, o que constitui um dos males do nosso país — mal económico e social.

Lisboa tem uma população superior à décima parte da população da Província! Essa gente atropela-se, cria problemas à cidade, tanta vez difíceis de resolver, (como por exemplo o da habitação!) acaba muita vez por perder a saúde, regressando à aldeia doente em busca de melhoras.

É bom não esquecer que a Província é o celeiro, o pomar, a horta, de que a cidade se alimenta!

Se querem resolver alguns dos mais graves problemas económicos e sociais, faça-se por tornar a existência na aldeia agradável e possível dentro de um mínimo de conforto, para bem, afinal, de todos os Portugueses!

* * *

Se a Escola, a Estrada, a Electricidade, são úteis, o Telefone não o é menos. Succede, porém, que, embora já seja possível a sua aquisição, a Administração dos C. T. T. estabeleceu a obrigatoriedade do pagamento de verbas elevadas para que um posto seja instalado numa aldeia. É um critério comercial — quando há outro aspecto a considerar com mais elevado valor, e é o da salvação pública.

Que os C. T. T. não possam prescindir desse critério, mas que alguém supra a falta de dinheiro que nas aldeias se faz sentir para a obtenção de tal elemento de segurança. Seja o Município, seja o próprio Estado. Sem a sua protecção, sem o seu alto prestígio nada se consegue.

Faça-se da difusão da rede telefónica rural um caso de salvação pública.

Saiba o povo fazer ouvir a sua voz, da norte a sul, e os Poderes Públicos hão-de atender a reclamação do pobre homem das serras que conhece a lei, e a igualdade perante ela, quase só pelo lado antipático das obrigações a cumprir, sob pena faltando!

Tem Portugal Governo de gente boa, que vizo bem do Povo. Ocupam os Municípios homens dedicados à administração dos seus concelhos, cheios de boa vontade mas por vezes faltos de numerário orçamental que permita a execução de tudo quanto lhes seja necessário fazer.

Apelemos para uns e outros, com calor e entusiasmo, e eles porão em jogo todo o poder de que dispõem para melhorar a condição de vida do homem português, quer resida na cidade confortável, quer habite na inóspita aldeia distante.

Cumpra cada um o seu dever; faça cada um o que estiver ao seu alcance, e todos juntos teremos trabalhado, de coração alegre e feliz, pelos melhores dias da nossa gente, pela felicidade da nossa querida terra.

(De Notícias da Covilhã, de 23 de Setembro).

Apareceu incorrupto o cadáver dum antigo lente da Faculdade de Direito, que morreu há perto de 60 anos

LAGARES DA BEIRA — A s^{ra} D. Clotilde Pina e Sousa tem no nosso cemitério um jazigo que se encontrava cheio de caixões com cadáveres de pessoas de família. Por virtude disso, deliberou aquela senhora reunir numa só caixa as ossadas pertencentes aos corpos ali depositados há mais tempo. Procedia-se a essa tarefa, quando foi aberto o caixão de chumbo que guardava os despojos do que foi lente de Direito da Universidade de Coimbra, sr. Dr. João Pina Madeira Abranches, falecido há perto de 60 anos. Com o maior espanto das pessoas presentes, verificou-se que o corpo estava intacto como se o sr. Dr. João Pina tivesse morrido há poucas horas.

O facto, como é natural, despertou o interesse da população dando lugar a diversos comentários.

(Do Diário de Coimbra, de 11 de Setembro).

A CONSTRUÇÃO

de um novo cais no Porto da Beira

Havendo necessidade de fazer certas ampliações no porto da Beira, para as quais o Governo dos Estados Unidos da América do Norte, através da Economic Cooperation Administration, se propõe prestar concurso financeiro, foi publicado na folha oficial um decreto-lei que autoriza o Governo, pelos Ministérios das Finanças e das Colónias, a celebrar com aquele organismo um contrato de empréstimo até à importância de 1.100.000 dólares e 4.250.000 florins, ou seu contravalor em escudos, destinado à construção de um novo cais no referido porto. O juro do empréstimo não poderá exceder 2 1/2 por cento e a sua amortização realizar-se-á em prazo não superior a vinte anos, a contar da data da realização do contrato, que será celebrado entre o chefe da missão da Economic Cooperation Administration em Portugal, como representante do Governo dos Estados Unidos da América do Norte, e o secretário-geral do Ministério das Finanças e o director-geral, do Fomento Colonial, como representantes do Governo Português e da colónia de Moçambique. A minuta do contrato será aprovada em Conselho de Ministros. No Orçamento Geral do Estado serão incluídas as verbas necessárias ao pagamento dos encargos do empréstimo e, como compensação, inscrever-se-ão em receita as importâncias a entregar no Tesouro pela colónia de Moçambique nos termos constantes do diploma publicado.

Imprensa

«A AURORA DO LIMA»

Encontra-se de luto o bi-semanário *A Aurora do Lima*, com o falecimento do seu director, sr. Ernesto Sardinha, que foi um dos espíritos mais cultos de Viana do Castelo.

Poeta e jornalista de grande merecimento, com a sua morte perde o Minho não apenas um valor literário mas também um servidor leal, desinteressado, dos seus mais altos problemas.

À família enlutada, aos proprietários e redactores de *A Aurora do Lima* apresentamos a sincera expressão de nossos pêsames.

Assumiu a direcção-interina do prestigioso bi-semanário de Viana do Castelo o ilustre jornalista sr. Júlio de Lemos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Outubro de 1900)

A ventilação dos tunnels

A ventilação dos tunnels é um dos assumptos sobre os quaes os engenheiros não conseguiram, ainda, chegar a um accôrdo. Quasi se pôde dizer que cada um d'elles parece dar a preferéncia a um determinado systema. Se a ventilação é mechanica, na maior parte dos casos, o ar viciado extrahé-se por uma abertura feita a meio do tunnel, provendo este de ventiladores giratorios que estabelecem uma corrente circulatoria de duas boccas para dentro e o fazem sahir por cima. Este plano é o preferido por maior numero de engenheiros, mas nem sempre se pôde pôr em pratica, especialmente quando se trata de tunnels abertos debaixo dos rios. No rio Mersey, por exemplo, construiu-se uma galeria de ventilação que, partindo do meio, se dirige para uma das boccas. Collocando junto d'estas uma especie de leque de 40 pés de diametro, o ar viciado é extrahido do ponto mais baixo do tunnel e substituido pelo que entra por ambas as extremidades. No de Severna, cujo meio se encontra quasi na margem do rio, do lado de Gloucester, abriu-se uma abertura vertical que chega até o tunnel. O ar viciado extrahé-se com um leque giratorio de 45 pés de diametro.

O tunnel do Monte Cenis tem, approximadamente, 8 1/2 milhas de comprimento e 26 pés de largura. Por causa da grande montanha que ha sobre elle não se faz a costumada abertura de ventilação, cuja falta causa, ás vezes, graves inconvenientes. N'uma das suas boccas foram installadas sete turbinas que movidas, alternadamente, com a agua d'um rio, fazem funcionar uns compressores de ar. Este systema está, porém, muito longe de corresponder ás necessidades do serviço. Dentro do tunnel ha diversas covas, com ar comprimido, agua e um telephone; servem de refugio aos operarios obrigados a trabalhar n'elle. E' allí que esses operarios se recolhem, quando o fumo se torna muito espesso, á espera d'uma locomotiva que os venha buscar.

O tunnel de Saint Gothard tem 9 1/2 milhas de comprimento por 26 pés de largura. Até ha pouco tinha, apenas a ventilação natural; mas o augmento de trafego e o emprego de combustivel de muito fumo obrigaram a companhia a adoptar n'elle a ventilação artificial do systema de Saccardo, a qual consiste n'um apparelho que introduz no tunnel, por uma das boccas, um grande volume de ar, estabelecendo uma corrente que faz com que todo o fumo das locomotivas saia pela outra extremidade. Este mesmo systema está hoje empregado, com resultados excellentes, no tunnel Pracchia, um dos cincoenta e dois que ha no caminho de ferro de Florença a Bolonha, sendo muito provavel que se adopte, egualmente, no tunnel do Simplon, o qual tem 12 1/2 milhas de comprimento e precisa, mais que nenhum outro, de boa ventilação.

Empresa Vidreira da Fontela, L.^{da}

Figueira da Foz — FONTELA

Teleg. VIDROFONTELA Telefones 13 e 413

Garras Pretas De todos os tipos e capacidades. Fabrico especial do tipo champagne.

Garras Brancas — Para vinhos, refrigerantes, etc.

Garras — Vulgares e especiais para exportação.

Vidro impresso em chapa — De vários padrões de grande efeito decorativo para interiores e exteriores de casas.

Vidro estriado em chapa — Para telhados, lanternins, mar quises e hangares.

TELHAS E LADRILHOS

Premiada com as mais altas recompensas em todas as exposições a que tem concorrido

Sociedade de Pesca Luso-Brasileira, L.^{da}

ARMADORES DE NAVIOS

FIGUEIRA DA FOZ

Inácio Pires Gaspar

Fábrica de refrigerantes **MARINEL**
ARMAZÉM DE VINHOS

FIGUEIRA DA FOZ

Sociedade de Creosotagem, L.^{da}

CREOSOTAGEM DE MADEIRAS
TRAVESSAS DE CAMINHO DE FERRO
POSTES TELEGRAFICOS

Fornecedora dos CTT, Companhia dos Telefones, Batalhão de Telegrafistas, Câmaras Municipais, etc.

Escritório e Creosotagem: **CARNEIRA**

Telef. 18

FIGUEIRA DA FOZ

JOSÉ JOAQUIM GUEDES

Fábrica de Cal — Descasque de Arroz

CALCARIO PARA A COMPOSIÇÃO DE VIDRO E LOUÇA

Caminho de Ferro: **FONTELA-Guedes** Telefone 152
Fontela — Figueira da Foz

Sociedade Portuguesa de Serrações, L.^{da}

Caizas para Embalagens, Madeiras de Construção, Toragem e Lenhas

Serração de Madeiras em: **SOURE, GUIA E LOURIÇAL**

Telef. 28795

Escritório: RUA DO OURO, 140-3.º

Ernesto Morgado & C.^a, L.^{da}

DESCASQUE DE ARROZ E CEVADA
— SERRAÇÃO DE MADEIRAS — MOA-
GEM DE CEREAIS

Figueira da Foz — **ALQUEIDÃO — BARRA**
Telefone PPC 2 no Alqueidão

SÉRGIO DA SILVA SÊNA

Serração de Madeiras em Tôsco
GUIA — OESTE

ORLINDO CRESPO PEDROSA

SERRAÇÃO DE MADEIRAS — LENHAS E MATERIAIS
DE CONSTRUÇÃO — CORRESPONDENTE BANCÁRIO

OESTE — GUIA

José Bento Pessoa, L.^{da}

Fábrica de Cal Hidráulica «**FIGUEIRA-MONDEGO**»

Fábrica e Escritório:

Encosta da Salmanha
FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 300



Apeadeiro Fontela-A. Construído ao Km. 213,175 da linha do Oeste, cuja abertura à exploração depende da aprovação das entidades oficiais

Valentim Marques & J. Pinto, L.^{da}

///

Serração
e
Aparelhagem de madeiras

///

MARINHA DAS ONDAS

TELEFONE, 3

Correspondência:

SILVEIRINHA GRANDE (Oeste)

FÁBRICAS DE VIDROS**RICARDO DOS SANTOS GALO, FILHO, L.^{da}**

(FUNDADAS EM 1895)

MARINHA GRANDE Telefone, 33

ARMAZÉM EM LISBOA: 58, Calçada Marquês de Abrantes, 60
TELEFONE, 61739

ARMAZÉM EM VILA NOVA DE GAIA

Rua Alexandre Brãga, 15 Telefone, 3 466

Telhas e ladrilhos de vidro — Garrafas e garrafões
empalhados de todos os formatos e capacidades

CHAMINÉS COLONIAL, CANDEEIROS

FRASCARIA Artigos domésticos

ANIBAL H. ABRANTES

Único fabricante especializado no País na execução
de moldes para o fabrico por injeção de peças em
material plástico. Moldes para as indústrias de
Bakelite e Borracha.

Telefone, 41

MARINHA GRANDE

JOSÉ FERREIRA BARROCA**MARINHA GRANDE**

Ferragens, ferramentas, ferro,
tubo de ferro galvanizado e chapas
zincadas — Drogas, tintas e mate-
riais de construção — Perfumarias

JOSÉ CRUEL AMADO

TELEFONE, 13

MONTE REAL

Fábrica de telha e tijolo de todos
os tipos — Madeiras e lenhas do
Pinhal de Leiria — Casas para alu-
guer em Monte Real.

PENSÃO MONTANHA

ABERTA TODO O ANO

Em edifício próprio e instalações modernas, quartos
amplos e higiénicos — Esmerado serviço de mesa
com ou sem dieta

RECEBE EXCURSÕES

Telefone, 15

Sucursal em FÁTIMA

TERMAS DE MONTE REAL**Estância Hidrológica**

de

LUSO**GRANDE HOTEL DAS TERMAS**

E

PISCINA MONUMENTAL

Abertos desde 1 de Junho a 31 de Outubro

PENSÃO PORTUGAL

(GÊNERO HOTEL)

Proprietário-Gerente:

Manuel Martins Rocha

Telefone, 38

LUSO

PENSÃO LUSAEsplêndida situação com admiráveis
vistas panorâmicasProprietário: **TEODOMIRO ANTÓNIO PEREIRA**

TELEFONE, 7

LUSO

HOTEL SERRA ABERTO TODO O ANO

TELEFONE N.º 6

SITUAÇÃO: A MELHOR DE LUSO

LUSO

SOCIEDADE IRMÃOS SIMÕES

FABRICO EM SÉRIE DE QUADROS PARA BICICLETAS

CROMAGEM — NIQUELAGEM

ESMALTAGEM

METALIZAÇÕES

Soldadura a autogénio e electrogénio — Reparações

Telefone, 20

SANGALHOS — Portugal

COMPANHIA CERAMICA DAS DEVESAS

Rua Conselheiro Veloso da Cruz

Devesas Gaia: Telef. 3252 — Fábrica da Pampilhosa: Telef. 2

Telhas de todos os tipos e qualidades — Tubos de grés
e acessórios de todos os diâmetros — Tejolos verme-
lhos e refractários — Botijas de grés — Loija Sanitá-
ria — O melhor fabrico nacional

Todos os srs. Construtores e Proprietários terão interesse consultando-nos sobre os preços



TELEFONE 14 ESMORIZ **ENDEREÇO-TELEGRÁFICO PADRINHO-ESMORIZ**

Vendas por atacado de: Linhas, Sisais, Manilhas, Cairos e Estopa alcatroada.

Fabrico de: Cabos, Cordas, Cordeis, Fios, Rêdes para pesca e cortiça — Vasilhame de madeira para vinho, água e conservas.

Importação-Exportação para as Colónias

DAFIL *Esmoriz*

CAFÉ-BAR

SERVIÇO PERMANENTE DE BAR

VICTORININHOS
ESPECIALIDADE DA CASA

SANDWICHES
LEITÃO ASSADO

OS MELHORES VINHOS DE MARCA

Victorino Ribeiro J.^{or} & Filhos, L.^{da}

**FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL
CORDOARIA E TAPEÇARIA
ESCOVAS E VASSOURAS DE PIAÇABA**

Manuel de Sousa (Mourão)

EXECUÇÃO RÁPIDA E ESMERADA
** SACOS RISCADOS E FINOS **

GONDEZENDE **ESMORIZ**

OFICINA DE TANOARIA E MADEIRAS

Cambôa & Irmãos

FABRICAÇÃO ESMERADA DE TODO O
VASILHAME QUE DIZ RESPEITO À
INDÚSTRIA. — MADEIRAS BASTIDAS

Tele { fone, 62 (cham.)
gramas: Cambôas

ESMORIZ

**TALHO ESMORIZENSE
DE JOÃO RIBEIRO FRANÇA**

ESPECIALIDADE EM CARNES VERDES DE BOI E VITELA

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Telefone n.º 84 **ESMORIZ**

Fábrica de secos de papel e papel de embrulho

Augusto Domingues Ferreira

Cordoaria e Tapeçaria — Vasilhame
— Vassouras e Escovas de Piaçaba

Gondezende **ESMORIZ**

FÁBRICA DE CORDOARIA E SACOS DE PAPEL

* Cilhas e Sobrecargas * Fio de Vela e Linhas de Pesca *
Vassouras e Escovas de Piaçaba

AVELINO GOMES DE OLIVEIRA

ESMORIZ — Portugal

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

José Rodrigues da Costa Aleixo

ESMORIZ **TELEFONE, 63**

Correspondente dos Bancos: Nacional Ultramarino, Pinto e Sotto
Mayor, Aliança e Lisboa & Açores.

Agência: Dos Produtos ROBBIALAC e da Sociedade Portuguesa de Seguros

FABRICA DE CORDOARIA DA RITA

MANUEL MARQUES DE SÁ

Cordas — Cordeis — Fios — Bambinelas — Silhas — Arreantas
Barrigueiras, etc. — Vasilhame para vinho e água — Tapetes
e Passadeiras

Campo Grande — ESMORIZ (Portugal)

FARMÁCIA BARBOSA

Directora Técnica: Emília Sampaio **ESMORIZ**

LUIZ DE SOUSA **OVAR**

Oficina de Tanoaria e Madeira **ESMORIZ**

O VII Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro realiza-se este ano, no México

De 10 a 20 do corrente, realiza-se na cidade do México o VII Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro. Este acontecimento marcará uma data decisiva na história dos Caminhos de Ferro Americanos.

Diversos países, por intermédio de técnicos abalizados, vão examinar e formular problemas e soluções que dizem respeito a orientação e salários, acção social, tanto do Estado como das Empresas, para a melhoria das condições de vida dos empregados e operários dos Caminhos de Ferro.

Aos autores mexicanos dos melhores trabalhos apresentados neste Congresso serão concedidos prémios valiosos.

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E TANOARIA
ALFREDO DE SÁ
ESMORIZ (Portugal) Telef. 9

Madeiras para construções, nacionais e estrangeiras Calxotaria - Vasilhame - Arco de Ferro

Tanoaria Mecânica - Serração de Madeiras
Viúva de José de Sá Cambôa
CASA FUNDADA EM 1910

R. da Estação-ESMORIZ
Tel.-fone 43 - ESMORIZ
Teleg. «Viúva Cambôa»

SERVIÇOS DE CAMIONAGEM
MANUEL ALVES DA ROCHA
Arrabalde - ESMORIZ - Telef. 11 Escritório - ESMORIZ

OLIVEIRAS & COSTA, L.DA
REPARAÇÕES EM BICICLETAS - ACESSÓRIOS
Telefone 46 ESMORIZ

FÁBRICA DE CORDOARIA
E APRESTOS NAUTICOS
JOÃO MARQUES DE OLIVEIRA VIOLAS & FILHO
VENDAS POR ATACADO: LINHOS, CAIROS E SISAIS.
Telegramas: JOÃO VIOLAS - Cortegaça
Usa-se o Código RIBEIRO
TELEFONE 21



CORTEGAÇA

António da Silva Ferreira & Irmãos

Mercearias e Cereais - Farinhas e Legumes -
Armazém de Vinhos e seus derivados - Torrefacção e mosagem de cafés - Toragens, Lenhas, Garrafas e Garrafões

Correspondentes Bancários

Tele { gramas: Ferreira & Irmãos
Maceira-Lis - Martigança
fone: b Maceira-Liz

MARTIGANÇA

As nossas mortas

JOSÉ CÂNDIDO GODINHO

No dia 3 de Outubro a morte ceifou um esforçado e honesto trabalhador da Imprensa. Referimo-nos a José Cândido Godinho, director de *Vida Mundial* e redactor de *O Volante*. A notícia do seu falecimento, que nos chegou inesperadamente a esta redacção, aonde, tantas vezes, viera, impressionou-nos dolorosamente.

José Cândido Godinho trazia consigo não apenas o temperamento de um lutador mas a vocação sincera, irresistível, avassaladora, do jornalismo.

Nado e criado em Setúbal, ali exercitou a sua pena, primeiro, como simples amator, depois como profissional. Dotado de um grande espírito de iniciativa, fundou várias publicações, mas aquelas que nos deram a justa medida da sua competência e dos seus grandes méritos de jornalista foram sem dúvida *Vida Mundial* e *Vida Mundial Ilustrada*.

Vida Mundial, fundada pouco antes da grande guerra de 1939, conquistou na imprensa de Portugal e mesmo da Europa um lugar honroso, dos mais altos.

Tinha talento e carácter esse homem que viveu honestamente para a sua profissão, honrando-a.

À família enlutada e à empresa proprietária da *Vida Mundial* apresentamos a expressão dos nossos sentidos pêsames.

MANUEL ANTUNES DE ALMEIDA

Faleceu em Évora, onde residia, o sr. Manuel Antunes de Almeida, antigo e exemplar funcionário ferroviário, que contavamos no número dos melhores amigos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Morreu relativamente novo, pois tinha, apenas, 61 anos de idade. Desempenhava, actualmente, as funções de chefe da secção de Via e Obras da zona de Évora.

À família enlutada apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

DR. TOMÁS DE GAMBOA

Quando iamós fechar esta página, chegou-nos a notícia do falecimento, após prolongada doença, do ilustre jornalista, dr. Tomás de Gambôa, redactor principal do diário católico *Novidades*. Era um dos mais brilhantes e nobres valores da imprensa portuguea.

À família enlutada e em especial à redacção de *Novidades* apresentamos as nossas sentidas condolências.

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XXII

A Ínsua de 1760 a 1944

ATÉ aqui o probo e ilustre historiador que foi Frei Pedro de Jesus, agora o seu modesto admirador e continuador pelas circunstâncias do acaso.

Muito difícil se torna escrever a história deste período, que é de decadência da Ínsua, pela falta de qualquer estudo de conjunto e pelo desaparecimento do arquivo do convento em 1834, do qual resta apenas um livro sem interesse por somente se referir a ordens do provincial, e que se encontra em Lisboa no Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

A Ínsua ligou com a praia de Moledo de fins de outubro de 1895 a fins de novembro do mesmo ano. Tornou-se uma restinga de areia que desaparecia com a maré alta, mas permitia na maré baixa a passagem de muitas pessoas a pé, a cavalo e de carro. O pároco de Cristêlo, Padre José Alves da Cruz foi a cavalo para rezar uma missa na igreja da Ínsua, e José Castelo, proprietário em Molêdo, levou uma pedra no seu carro de bois e trouxe outra nos dias 29 de outubro e de 2 novembro de 1895, dando volta às muralhas. A língua de areia tinha 183 metros na parte mais estreita, junto do Cabedelo, e com 325 metros junto da fortaleza, apresentando ao centro uma depressão em forma elíptica de 125 metros de comprimento e 50 metros de largura. Passava-se a seco de um para outro lado, ficando interrompido o movimento na barra portuguesa e durando esta situação até fins de Novembro. Este estado anormal está consignado em uma planta, que se levantou devidamente cotada. Tudo, porém, voltou dentro de pouco tempo à normalidade, sendo aqueles estados transitórios, e cessando sempre com a primeira cheia que advenha ao rio, caso em que a corrente descendente é mais directa à barra do sul, enquanto que, em circunstâncias ordinárias, a corrente de vasante se dirige, de preferência, à barra do norte. Ambas, contudo, variam de largura e de profundidade, e a do sul de situação, conforme o estado do rio, a agitação do mar, a direcção e a intensidade do vento.

A partir de 1944 foi alargando-se um areio em direcção à praia na Ponta Ruiva, diminuindo durante o Inverno e aumentando no Verão, até que a ligação da Ínsua se estabeleceu na baixa-mar da manhã de 14 de Setembro de 1947, no mesmo dia que em 1718 e durando até 4 de Novembro de 1947.

Havia alguns dias, desde 11 de Setembro, que se passava com água pelo joelho na maré-baixa, mas só a 14 de Setembro se efectuou a seco. Durante os meses de Junho e Julho houve excesso de nortadas, dando-se em Agosto e Setembro calma e falta de chuva, pelo que a areia, encontrando assoreada a praia, acumulou-se na Ínsua até estabelecer a ligação.

Como o dia 14 de Setembro de 1947 foi domingo, acudiram alguns milhares de pessoas à Ínsua e nessa tarde, por só então ter conhecimento, dirigiram-se a observar o facto e esperei pela maré-baixa para poder passar, pois, ao contrário do que aconteceu em 1895, só na baixa-mar é que a restinga de areia existia, desaparecendo devido à maré-alta. Verifiquei que o areio ia surgindo lentamente, a água descia, constituindo-se uma península que se transformou num istmo, realizando-se a ligação. Pelas 11 h. de 15 de Setembro de 1947 medi a restinga, que possuía o comprimento de 510^m, sendo a maior largura de 216,70^m e a menor de 50^m.

Durante 51 dias, especialmente aos domingos, visitaram a Ínsua milhares de pessoas de todo o concelho e da província, resando missas o Senhor Padre Domingos dos Anjos Amorim, arcepreste do concelho, e outros eclesiásticos, indo em 17 de Setembro um automóvel à Ínsua. A ligação prejudicava a navegação e a apanha do sargaço, tendo as embarcações que serem arrastadas a braços pelo areio, para evitarem a passagem da barra norte, dificultada pelos penedos.

O areio desapareceu devido a formar-se no centro um regato, e o último dia de ligação foi o de 4 de Novembro de 1947, voltando a Ínsua a ser uma ilha.

O convento da Ínsua acompanhou as vicissitudes da ordem franciscana, que, como outras ordens religiosas necessitavam de reforma. O triunfo dos revolucionários de 1834 levou à promulgação do decreto com força de lei de 30 de Maio de 1834 que extinguiu os conventos, apoderando-se o Estado dos seus bens, acto de violência e desonestidade que macula os seus autores, donde resultou o abandono do convento da Ínsua pelos frades em Julho de 1834, o desaparecimento do arquivo e a perda das alfaia. A concordata de 7 de Maio de 1940, que restabeleceu a paz religiosa em Portugal, determinou a restituição dos bens eclesiásticos que não estivessem utilizados por serviços públicos, e como o convento da Ínsua se encontrava desocupado, a ordem franciscana podia-o recuperar. A falta de frades para acudirem às diversas actividades da ordem, impediu que fosse coroada de

êxito a tentativa que efectuei em Novembro de 1940, como presidente da Junta de Turismo da Praia de Moledo do Minho, desistindo definitivamente a ordem franciscana do seu convento.

À vista da Ínsua deu-se um combate, em 27 de Janeiro de 1799 entre a corveta portuguesa Andorinha e a fragata francesa Bellone, de força superior, que se rendeu e arriou bandeira, mas depois fugiu. O comandante da corveta portuguesa Crawford Ducan, o imediato Joaquim José da Silva e todos os oficiais foram premiados com um posto de acesso. Representativo do facto, encontra-se no Museu Militar, em Lisboa, um quadro de Melo, encontrado em 1908, no qual estão pintadas as duas fragatas e um barco.

As muralhas foram reedificadas em 1793, conservando-se artilhadas com 9 peças em 1823, tendo D. Miguel I mandado proceder a novas reparações, que estavam terminadas em Maio de 1831. Em 1849 foi desartilhada a fortaleza, conservando-se somente duas peças com a data de 1649 e o nome de quem dirigiu o fabrico, e em 1869 estava ocupada por uma força de veteranos, que mais tarde se retirou. Quando da primeira invasão francesa foi a Ínsua ocupada, em Dezembro de 1807, por uma força espanhola.

Em 1886 instalou-se um farol de luz branca fixa, de 9 milhas de alcance, a 15,^m5 acima do nível do mar, sendo em 1943 construído um novo farol de cimento. Actualmente são os fareiros e suas famílias os únicos habitantes permanentes da Ínsua e acidentalmente encontram-se alguns pescadores que se dedicam à apanha do sargaço.

A protecção divina à Ínsua continua a manter-se, pois, quando foi do ciclone de 15 de Janeiro de 1941, nada sofreu.

Deixou a Ínsua de ter importância militar pelo decreto-lei n.º 24:489 de 13 de Setembro de 1934, sendo entregue pelo Ministério da Guerra ao Ministério das Finanças.

Convidada a Câmara Municipal de Caminha a dar o seu parecer acerca do aproveitamento da Ínsua pelo

então Secretariado da Propaganda Nacional, em 5 de Junho de 1940, respondeu a Câmara em 15 de Junho desse ano, declarando que era possível a utilização turística da Ínsua, construindo-se uma pousada e um cais de desembarque com abrigo. Por despacho do Sub-Secretário de Estado das Finanças, de 30 de Setembro de 1941, foi resolvido desenvolver turisticamente a Ínsua, edificando-se uma pousada, estabelecendo-se um cais acostável frente à porta principal da muralha, e abrindo-se uma estrada marginal na praia do Moledo para permitir o acesso ao local de embarque. Assim voltarão melhores dias à Ínsua, restaurando-se a igreja e as muralhas.

Durante anos era quase impossível o acesso à Ínsua pelas licenças exigidas: autorização em Caminha da secção internacional da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, licença à embarcação da capitania do porto de Caminha e pagamento duma conferência à Guarda Fiscal. Parecia que a Ínsua não era território português, assim o determinara a maldade burocrática. Tenho a satisfação de ter obtido o livre acesso à Ínsua, quando ocupei o cargo de presidente da Junta de Turismo da Praia de Moledo do Minho, o que até então ninguém conseguira. Primeiro acabou a exigência policial e da capitania do porto, porém mais difícil de alcançar foi a da Guarda Fiscal, porém devido à intervenção do Secretariado da Propaganda Nacional e da Direcção Geral das Alfândegas, por despacho do Sub-Secretário do Estado das Finanças, de Maio de 1941, foi permitido o acesso livre à Ínsua aos turistas, de 15 de Julho a 15 de Outubro de cada ano, estendendo-se também aos pescadores a partir de 13 de Agosto de 1942. Praticamente pode-se visitar a Ínsua em qualquer época do ano, sem ser necessária qualquer autorização.

Devido à Ínsua, duas províncias, Galiza e Minho, se aproximam, duas pátrias, Portugal e Espanha, se contemplam, as quais mantendo inalterável o culto pela independência recíproca, podem e devem ser amigas.



Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTAÓ E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

Est. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

Est. Telég. — Snedek — Telefone n.º 21868

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Tel. f. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 (7 Ilhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Casa

Lama

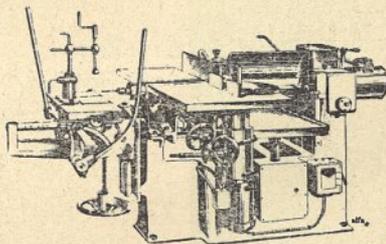
Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 2 4000 — LISBOA

**MAQUINARIA
PARA MADEIRA
GUILLIET**

DE FAMA MUNDIAL



FABRICA EM AUXERRE (Franco)

FILIAL PORTUGUESA

GUILLIET, L.^{DA}

R. Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100, 1.º-LISBOA

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

LISBOA

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

NOGUEIRA, Limitada

LISBOA:
R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107



REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhos eléctricos para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U. Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

RYNBENDE

GENEBRAS VELHISSIMAS

DRY GINS
e Licores Originais Holandeses

XAROPES DE FRUTOS

GENEBRA VELHA, DRY GIN
E LICORES MALA-POSTA

REPRESENTANTES
FÁBRICA PORTUGUESA DE FERMENTOS HOLANDESES, LD.^a
CRUZ QUEBRADA

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO



SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 - 2 8953

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUUA (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Es . 13:500.00 \$20 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Dinamos, motores, alternadores
e transformadores

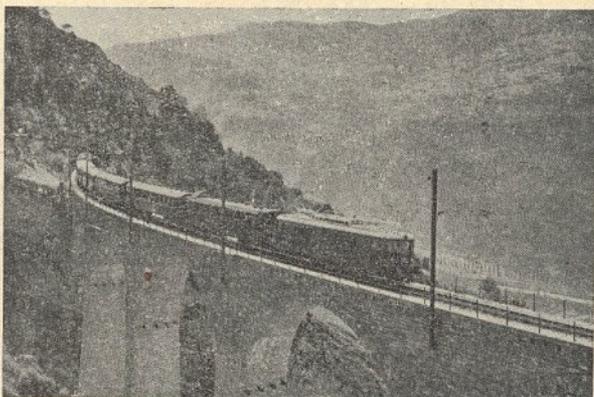
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

TURBINAS A VAPOR



Uma especialidade BROWN BOVERI
na técnica da tração:

Construção de modernas locomotivas
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás



Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 cv.



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} - Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: BROWNBOWERI

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brindão — Pele e sítilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5.30 horas
Dr. Armando Lima — Boca e dentes, próte-e — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Ruio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Juntor — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 19 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.º Michel-lez-Bruges

Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons

de todos os tipos e para todas as capacidades

Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas
Peças em Aço moldado — Peças em ferro fundido
Molas — Aparelhos de Via

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA