



GAZETA DOS
CAMINHOS
DE FERRO

1369
1
JANEIRO
1945

RAÇAS DO IMPÉRIO

POR

MENDES CORREIA

Professor da Universidade de Porto

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

Obra completa num só volume, publicada em 18 fascículos

PREÇO DE CADA FASCÍCULO — 15\$00

História dos Descobrimentos Portugueses

POR

DAMIÃO PERES

Professor da Universidade de Coimbra

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

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

PREÇO DE CADA FASCÍCULO — 10\$00

ASSINA-SE NAS LIVRARIAS, OU, DIRECTAMENTE, NA

PORTUCALENSE EDITORA

S. A. R. L.

Largo dos Loios, 91

PÔRTO

Leão d'Ouro

RESTAURANTE—CERVEJARIA—BAR



O melhor Estabelecimento no género da Capital, com seleccionado serviço de Cozinha. Especialidade em Cerveja, mariscos e aperitivos.

Rua 1.º de Dezembro, 89 a 99
TELEFONE 26195—LISBOA

EXTINTOR DE INCÊNDIOS MATAFOGO

MARCA REGISTRADA
FABRICO NACIONAL

Extintor de incêndios «MATAFOGO», tipo «Espuma»
—O melhor extintor nacional, apagando fogos provenientes de: Gazolina, Carboreto, Óleo, Aleool, Petróleo,
— Tintas, Vernizes, Palhas, Madeiras, Papéis, etc. —



Defendei-vos dos enormes perigos resultantes do terrível FOGO

CHESTER MERRILL, RAMOS & C.^A

RUA DA MISERICÓRDIA, 33-2.º—LISBOA

End.º Tel.º HUSTLER

Telefone 22884

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
 COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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



Bom Gosto...

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

OS ATELIERES GRAFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
 PRIMA PELA QUALIDADE
 DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
 trabalhos de

FOTOGRAVURA
 TIPOGRAFIA
 OFFSET E
 LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
 Trav. de Cardozo de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21168 - 21222

VINHO DO PORTO:

António José da Silva & C.ª L.ª

VINHOS DE AMARANTE:

CASA DA CALÇADA

Dr. António do Lago Cerqueira

Agente depositário em Lisboa:

José Luís Simões

TELEFONE 2 8913

16, Largo do Chiado, 17

Apesar de todas as dificuldades da guerra

A

C. U. F.

vendeu em 1944 e expediu a tempo e horas por CAMINHO DE FERRO, VIA MARÍTIMA e VIA FLUVIAL mais de duzentas mil toneladas de ADUBOS, e realizou assim o MAIOR movimento de venda e expedições registado desde a sua fundação



Companhia União Fabril

Rua do Comércio, 49 — LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84 — PORTO

António Veiga

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)

Empreiteiro das obras de:

PONTE DE T A M E G A — LINHA DO DOURO

» » VILA MEÃ — » » »

» » MOSCAVIDE — » » NORTE

E. N. — 12-1.ª — TROÇO DA POVOA

E. N. — 86-2.ª — TROÇO DE ALÇAÇOVAS

Praça dos Restauradores, 13-3.º

Telefone 2 7845 — LISBOA

Armeis & Moreno, L.^{da}

FOTOGRAVURA



OFICINA DE ARTES GRÁFICAS
— TRICROMIA, FOTOGRAVURA,
ZINCOGRAFIA, DESENHO, ETC..



36-A, TRAVESSA DE SÃO JOÃO DA PRAÇA, 38 (à Sé)

Telefone 2 8055 — LISBOA



ADOLFO KORN

COMISSION - AGENT.
IMPORT.-EXPORT.

PELES

BRUTO
TRABALHADAS
CONFECCIONADAS

SÓ PARA REVENDA

RUA DOS FANQUEIROS, 207-1.º

LISBOA — PORTUGAL

TELE | FONE: 25412
GRAMAS: KORNFURS



Agente no NORTE

MANUEL DE CARVALHO

Rua Cândido dos Reis, 45 2.º

Telefone 6537 — PORTO

Manuel Lourenço Ribeiro

OFICINA DE CABOS PARA VASSOURAS
DE PALMA, PIASSABA, PINCEIS, ETC., ETC.

CALÇADA DE D. GASTÃO, 9

TELEFONE 38.296 — LISBOA

Smarta

RESTAURANTE — SALÃO DE CHÁ — PASTELARIA — BAR

O restaurante que todos os dias apresenta pratos especiais

SALÃO DE CHÁ MUITO FREQUENTADO

EXCELENTE SERVIÇO DE PASTELARIA E BAR

TELEFONE
4 1 5 8 3R. de Rodrigues Sampaio, 52
(à esquina da Rua Barata Salgueiro)

Carlos Corado

COMPRA E VENDE:

Automóveis usados e peças para os mesmos,
sucatas de ferro, latão, bronze, cobre e alu-
mínio e toda a qualidade de sucata. —

STAND — Rua 1.º de Maio, 9-A

DEPÓSITOS E ARMAZÉNS:

Rua 1.º de Maio, 11 ALCÂNTARA
— TELEFONE 81-666 — LISBOA

Vêr Bem

é a maior
Alegria da Vida

Consulte um especialista e compre os seus óculos

NA

EXACTA, L.^{DA}
OCULISTA

Rua Eugénio dos Santos, 50 — LISBOA

Sociedade Industrial de Vila Franca

S. A. R. L.

Fábricas de Moagem e Descasque
em VILA FRANCA DE XIRA

Escritório em LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 38-2.º

Telefones: 23830 — 27806
e Estado 372

AMIDOS — DEXTRINAS — GLUCOSE

AMIDEX, L.^{DA}

Estrada de Chelas, 84 — Telef. 23707

« SALUZENA »

Flor de milho vitaminada. O MELHOR ALI-
MENTO PARA CRIANÇAS. — A Farinha da Saúde!

(CREOULA) — (FARINHA DE PAU)

Agradável, Higiênica e Económica — Em sacos de 1 quilo

DISTRIBUIDORES:

Em Lisboa: AGÊNCIA COLONIAL E COMERCIAL

Rua do Comércio, 8, 1.º — Telef. 2 0055

No Porto: AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO

R. Infante D. Henrique, 9 — Telef. 2342

Telegrams: EUFEKA LISBOA
Phone: 2 4449
↳ Póço do Bispo, 49
↳ Barreiro; 17Códigos: BENTLEY'S-MASCOTTE
A. B. C. 5.º, 5.º (5 letras) 6.º edição

Sociedade Nacional de Cortiças

Anónima de Responsabilidade Limitada

Cortiça em Prancha, Virgem, Refugos,
Aparas Finas e Comerciais,
Discos, Palmilhas, Chapéus etc..

FÁBRICAS

QUINTA 4 OLHOS-BRACO DE PRATA — LISBOA
QUINTA BRAANCAMP — BARREIRO
MESURADO — EXTREMOZ, ETC.

ESCRITÓRIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º — LISBOA

Eugénio Descamps, L.^{da}

Encadernações simples e de luxo — Livros
em branco para escrituração comercial —
Trabalhos tipográficos em todos os géneros

Largo de Santo António da Sé, 21, s/l

TELEFONE 2 3149

LISBOA

Pastelaria Marques

Fornecimento de: Almoços, Chás, Jantares
e banquetes. — Lunchs para casamentos em
Lisboa e Provincia. — **Fabrico especial**
de Bonbons e Marrons Glacés — Preparação
das melhores frutas portuguesas em cestos
— regionais e caixas de fantasia —

70, Rua Garrett, 72

TELEFONE 2 3362

LISBOA

Loja das Águas

A casa que mais variado sortido de fino gosto apresenta aos seus inúmeros clientes em artigos para

«BRINDES»

—————
Lindas Bonéas — que andam
————— e dizem mamã —————

Canetas de tinta permanente
— Lapiseiras modernas —

CRISTAIS DO MELHOR GÔSTO

Malas para Senhora — Pastas
de cabedal — Guarda-Chuvas

Relójos de fantasia, de meza
— e de parede — Carrilhões —

ARTIGOS DE TOILETE PARA SENHORAS

VISITEM A NOSSA CASA
VENDAS A PRESTAÇÕES

Rua do Ouro, 263 TELEF. 2 9718

Dominguez & Lavadinho, L.^{da}

FÁBRICA DE SOBRESCRITOS, MANIPULAÇÃO DE PAPÉIS DE **ESCREVER** E SACOS DE PAPEL, PAPELARIAS E TINTAS DE **ESCREVER** NACIONAIS E ESTRANGEIRAS. ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA. PAPÉIS QUÍMICOS, LÁPIS, ETC., ETC.

SEDE:

RUA DA ASSUNÇÃO, 79-85
R. DOS SAPATEIROS, 135-143

L I S B O A

FÁBRICA:

AV. CASAL RIBEIRO, 18-24

TELEFONES: 2 5201 — 2 5202

L' AIR LIQUIDE

Rua Pinto Ferreira (à Junqueira) — LISBOA

Telefs. 81536, 81537 e 81538

Rua Justino Teixeira, 695 — PORTO

Telefone 1744

OXIGÉNIO

ACETILENE DISSOLVIDO

CARBONETO DE CÁLCIO

GÁS CARBÓNICO

Soldadura Oxi-acetilénica

Maçaricos, soldadores e cortadores

Mano-reductores

GERADORES DE ACETILENE

Soldas e decapantes

Soldadura Eléctrica

Postos e acessórios

ELECTRODOS

Assistência técnica gratuita

União de Trapos e Desperdícios, L.^{da}

Lisboa conta no seu seio uma importante casa comercial, que se destaca entre todas as outras suas congéneres da nossa praça. É a «União de Trapos e Desperdícios, Lt.ª», com sede na Azinhaga da Fonte, 17, — Telefone 58.261 — Enderço telegráfico «UNITRAPOS» — Lisboa, fundada em 1915.

Dispõe a «União de Trapos e Desperdícios, Lt.ª», de amplos armazéns, onde tem sempre grandes «stocks» dos artigos do seu comércio, tais como: trapos de lã e algodão, papeis manufacturados, cartão, peles de coelho e sucatas, etc., fornecendo as principais Fábricas de lanifícios, de papel, armazéns de papelaria, fábricas de cartonagem, oficinas e estabelecimentos do Estado, etc..

Pondo em relêvo as excelentes condições em que é possível trabalhar neste ramo, este estabelecimento tem à sua frente como sócio gerente o sr. Manuel Neves Martins, conhecidíssimo no meio comercial e industrial. É uma casa que honra o comércio de trapos, desperdícios, papéis inutilizados e manufacturados, podendo e devendo ser preferida por todo o público em geral.

Por este motivo a apresentamos como uma admirável organização que prestigia o comércio nacional.



Correntes Renold

A TRANSMISSÃO MAIS PRÁTICA, ECONOMIA DE ESPAÇO,
ECONOMIA DE FORÇA — TRANSMISSÃO POSITIVA COM CÉRCA
DE 90% DE EFICIÊNCIA — FUNCIONAMENTO SUAVE,
LONGA DURAÇÃO

HARKER, SUMNER & C.^{DA}

14, Largo do Corpo Santo, 18
LISBOA

152, Rua José Falcão, 156
PORTO

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Sédo para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

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

CASA DE EMPRÉSTIMOS SÔBRE
PENHORES E ANTIGUIDADES
Legalmente autorizada e com fiança
— JUROS DA LEI —

JOSÉ MAYER

18, RUA DO LORETO, 20—LISBOA—Telefone 2 2881

SECÇÃO DE OURIVESARIA E
JOALHARIA ANTIGA E MODERNA
— MOBÍLIAS, PIANOS, ANTIGUI-
DADES E OUTROS ARTIGOS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 6 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Belo — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 360
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

CHÁ NAMÚLI

À venda em todos os bons estabelecimentos do País

REPRESENTANTE:

ESTABELECEMENTOS ALVES DINIZ & C.^A

RUA DOS DOURADORES, 16-36

LISBOA

Companhia Nacional de Navegação

A mais antiga e maior empresa armadora portuguesa nas carreiras de África

Sede: Rua do Comércio, 85

Sucursal: Rua do Infante D. Henrique, 73

LISBOA

PORTO

Serviço rápido de carga e passageiros para a Africa Ocidental, Africa Oriental e América

FROTA D.A.C.N.N.

«Sofala»	12.500 Ton.	«Quanza»	6.500 Ton.	«Luabo»	1.385 Ton.
«S. Tomé» n/m	9.100 »	«Lourenço Marques»	6.400 »	«Chinde»	1.383 »
«Niassa»	9.000 »	«Cabo Verde»	6.200 »	«Inharrime»	1.000 »
«Angola»	8.300 »	«Congo»	5.000 »	«Ambriz»	858 »
«Cubango»	8.300 »	«Nacala»	3.800 »	«Save»	763 »
		«Tagus»	1.600 »		

Agências em todos os portos africanos e nos principais portos do Mundo



*Não diga
desejo um lapis
diga antes: quero um
Caran d'Ache*

Lisboa:
Dunkel & Arnalves Lda
Rua Augusta 56
Telef. 24251

Porto:
Carlos Dunkel
Rua do Bomfardim 31
Telef. 1013

Companhia

«Cimento

T E J O »

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO
PORTLAND
ARTIFICIAL

FERRO PARA
FUNDIÇÃO

Sede:

RUA DA VITÓRIA, 88-2.º
LISBOA

Filial:

AVENIDA DOS ALIADOS, 20-3.º
PORTO

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

LITOGRAFIA
"A CARTOGRÁFICA"

DE
ARNALDO FILIPE DA SILVA

Execução perfeita de todos os trabalhos da especialidade

FORNECEDORA DO ESTADO PORTUGUÊS

Rua Vitor Bastos, 45-45-A — Telefone 5 1282 — LISBOA

Eléctrica de Campolide

DE
JOAQUIM DAS NEVES

ARTIGOS PARA ELÉCTRICIDADE—
CANALISAÇÃO DE ÁGUA E GAZ
—REPARAÇÕES DE MOTORES
— ELÉCTRICOS E T. S. F. —

Rua Marquês da Fronteira, 82-A
TELEFONE 4 3310 — LISBOA

Ferraria Franco Portuguesa

(ALFREDO FRANCO)
Campo Grande, 288 — Telefones 5 7313-5 7099

SECÇÃO MECANICA

Rua das Salgadeiras, 28 — LISBOA
Nova fábrica em construção na DAMAIA
CONCERTOS DE MÁQUINAS TIPOGRÁFICAS E TRABALHOS MECÂNICOS

O BARATO SAI CARO!!

Compre os **Fatos, Sobretudos e Gabardines**
para **HOMEM** e **MENINO**, na Casa

OLD ENGLAND
SARMENTO & C.^A

RUA AUGUSTA (Esquina S. Nicolau) — LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.
30 anos de existência dão completa garantia!

Augusto dos Santos Alves, L.^{da}

58, RUA DA BOA VISTA, 68
Telefone 2 0834

Ferragens — Máquinas — Ferramentas

*Diferenciais, Bigornas, Cavaletes, Fieiras —
Tornos de Bancada, Foles, Tesouras de Re-
bites e de Relva, Gadanhos, Forquilhas, Pás
— de Aço — Esmeril e Rolamentos, etc.. —*

Manuel N. Ribeiro, L.^{da}

GARAGE DE RECOLHA—
TRANSPORTES MECÂNICOS



R. Saraiva de Carvalho, 207

Telefone 6 1465 — LISBOA

VAZ FERREIRA, L.^{da}

*Tecidos de Algodão, Linho, Lã e Seda — Especia-
lidade: Panos brancos, panos para lençoes, ma-
lhas, atoalhados, roupa, colchas, seda e algodão
para senhora — Fanteiro, Retroseiro, Mercador
— Modas e Confeções — Camisaria e Alfaiataria—
A casa que maior sortido tem e mais barato vende*

117, Rua Campo d'Ourique, 121

126, Rua Ferreira Borges, 138 — Telef. 6 3631

LISBOA

FILIAL — Rua de Campolide, 68-A, B e C — Tel. 4 4164

Modesto da Cunha (Filhos), L.^{da}

FABRICANTES DE MOLAS
— PARA AUTOMÓVEIS —

AVENIDA PEDRO ALVARES CABRAL, 37 (Ao Rato)
Telefone 6 3365 — LISBOA



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

HOTEL DA ITÁLIA (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Res-
taurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA

SEDE:

Largo da Biblioteca Pública, 7-r/c.

LISBOA

Fábrica em Ilhavo A V E I R O

AS MELHORES PORCELANAS
PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAIS

PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA
«VISTA ALEGRE»
RIVALIZAM COM AS
MELHORES ESTRANGEIRAS

DEPÓSITOS

LISBOA — Largo do Chiado, 18

PORTO — Rua Cândido dos Reis, 18



COMPANHIA DE SEGUROS
LA EQUITATIVA

(FUNDACION ROSILLO)

SEDE: MADRID—ALCALÁ, 63

Delegação de Portugal
Rua Augusta, 27—LISBOA
Telefone: 2 0433 e 2 0434

Agência no Porto
Rua de Santo António, 67
Telefone: 478

SEGUROS DE VIDA, ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, RESPONSABILIDADE
CIVIL E MARITIMOS (CASCO E MERCADORIAS)

Seguros de rendas contingentes: **Amortização, Capitalização, Orfandade e Educação**

AGENTE GERAL EM PORTUGAL: HUMBERTO JOSÉ PACHECO

Telefones } 2 4893
81-119

Gregório José Lourenço

COMPRA E VENDE PEQUENAS E GRANDES QUANTIDADES DE SUCATAS DE COBRE, BRONZE, ZINCO, CHUMBO, METAL, FERRO, ETC.—TRAPOS DE LÃ E DE ALGODÃO, PAPEIS INUTILIZADOS DE TODAS AS QUALIDADES, ETC.

Sede: 60, R. DA RIBEIRA NOVA, 64

Armazéns: **RUA D. JOÃO DE CASTRO, 40 a 46 (ao Rio Sêco)**

Lisboa

SEGUROS



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED
(OF LONDON)

A COMPANHIA QUE HÁ MAIS TEMPO EFECTUA SEGUROS EM PORTUGAL
ONDE FOI ESTABELECIDADA EM 1787

Agentes Gerais: **JOÃO ARCHER & C.º — P Ó R T O**
AVENIDA DOS ALIADOS, 20, 2.º — Telefone 1600

Em Lisboa: *Costa Duarte & Lima, L.ª* Rua Augusta, 100-2.º — Telef. 2 6922

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: **RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.**

Telefones: Direcção 2 3623 — Escritórios 2 2331 — Estado 188



DEPÓSITOS:

Lisboa — **RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276** — Telefone 2 2332

Pôrto — **RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51** — Telefone 117

Endereço Telegráfico: **PELPRADO**

«O ALENTEJO» COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1918

CAPITAL 2.500.000\$00

Uma das maiores seguradoras do Ramo Agrícola
e uma perfeita organização em Acidentes de Trabalho

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS



AGENTES EM TODO O PAÍS

P. B. X. { 2 3 3 0 0 Praça dos Restauradores, 47
 { 2 9 7 5 2 L I S B O A

A Fundação Tipográfica

G I N I

de Manuel Guedes, Limitada

A MAIOR ORGANIZAÇÃO FABRIL NACIONAL DE FUNDIÇÃO DE TIPO

Continua trabalhando para o desenvolvimento das artes
gráficas portuguesas, fornecendo-lhes todo o material
tipográfico, com os mais delicados e originais desenhos

SEDÉ, FÁBRICA, ESCRITÓRIOS E ARMAZÉNS

RUA FRANCISCO METRASS, N.º 107

TELEFONES: 6.2514 E 6.3276

L I S B O A

Banco Espírito Santo

e Comercial de Lisboa

Capital 80.000 contos
Fundo de reserva 64.800 »

LISBOA, PORTO, MATOSINHOS,
COIMBRA, BRAGA, FARO, COVILHÃ,
TORRES VEDRAS, S. JOÃO DA MA-
DEIRA, SANTARÉM, TORRES NOVAS,
GOUVEIA, ESTORIL, TORTOZENDO,
ABRANTES, MANGUALDE, FIGUEIRÓ
DOS VINHOS, MOURA E OLHÃO

Dependências em:

LISBOA

Alcântara
Poço do Bispo
Conde Barão
Almirante Reis
Bemfica

Cinturaria Pires Branco

DE

Carlos Alberto Branco dos Santos

Casa Fundada em 1835

TINGE, LAVA E LIMPA A
SÊCO TODA A QUALI-
— DADE DE TECIDOS —

●
ENGOMAGEM RÁPIDA DE
FATOS E VESTIDOS, COM
GABINETES DE ESPERA
PARA OS EX.^{mos} CLIENTES

CALÇADA DO CARMO, 45 E 47

Telefone 2 1860 — LISBOA

Oliveira & Pôrto, L.^{da}

COMPRA E VENDE:
Máquinas e ferramentas para todas
as indústrias e qualquer qualidade
de sucata, de ferro, metais e todos os
objectos negociáveis. **Atenção!** Não
devem vender nem comprar sem visi-
tar a nossa casa



Travessa Teixeira Júnior, 3

(Em frente ao largo das Fontainhas)

Telefone 8 1988 — Alcântara — LISBOA



Desejam muito Boas Festas e um Ano Feliz
aos seus Ex.^{mos} Clientes e Amigos.

— Carpintaria —
Marcenaria Mecânica

Estância de Madeiras
Materiais para construção

Sociedade de Construções

e Madeiras, L.^{da}

Trabalhos de Construção Civil, limpeza
e conservação de prédios. Madeiras na-
cionais e estrangeiras, mosaicos, azulejos,
louças sanitárias, cimentos, cal, tijolo,
telha e gesso

PROJECTOS E ORÇAMENTOS

Rua Marquês da Fronteira, 70-A

Rua de Campolide, J. A. C.

TELEFONE 4 1812

LISBOA

Drogas por grosso e produtos
químicos para a **INDÚSTRIA**

MINÉRIO DE MANGANEZ
DE TODOS OS TEORES E GRADUAÇÕES

ENTREGAS IMEDIATAS

Carlos Empis

RUA DE S. JULIÃO, 23-1.º

LISBOA — TELEFONE 22.374

Telefones P. B. X. $\left\{ \begin{array}{l} 2\ 2254 \\ 2\ 2255 \\ 2\ 2256 \end{array} \right.$
Telegramas: ROCHAMADO

Rocha, Amado & Latino, L.^{da}

Ferragens e Ferramentas

13, Rua Nova do Almada, 15

Arames e Metais

54, Rua da Boa Vista, 54

Gaiolas e Rêdes

82, Rua da Prata, 86

L I S B O A



Cimento "LIZ" Hidrofugado "N"

Próprio para impermeabilização de obras, rebocos, fundações, paredes, etc. Substitui com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores desconhecidos.

Em sacos de papel de 50 quilos

Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — Lisboa

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A-1.º — Porto

AGENTES EM TODO O PAÍS

Carlos d'Oliveira Pinho

Serviço de Fragatas no Rio Tejo

Telefones: 2 7739 e 2 2210

Sede: Rua da Alfândega, 30

ESCRITÓRIO NA ALFÂNDEGA

Residência:

Rua Rodrigues Sampaio, 34, 4.º-D.º

L I S B O A

The Red Hand Compositions Company

LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**.

É mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e

AGENTES GERAIS:

D. A. KNUDSEN & C.º, L.ª
TELEFONE 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º - LISBOA

HAJTIEN'S COMPOSITION



(Mão vermelha)
Company, Limited
Anticorrosiva Paints

de uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos: tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou navios.



FÁBRICA DE CARIMBOS DE BORRACHA

ATELIER DE GRAVURA
EM TODOS OS GÉNEROS

Fornecedor dos Ministérios, Alfândega de Lisboa, Guarda Republicana e Fiscal, Caminhos de Ferro e Hospitais Cívicos, etc.

Preços resumidos

Grande sortido em Numeradores automáticos, Datadores, Sinetes, Laere, Sêlos brancos, etc.

177 - RUA AUGUSTA - 177
LISBOA TELEFONE 2 0138

Telefone 38-192

P. GANIGUER

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA.

CALÇADA DO GRILLO, 5 E 7 LISBOA

JOALHEIRO

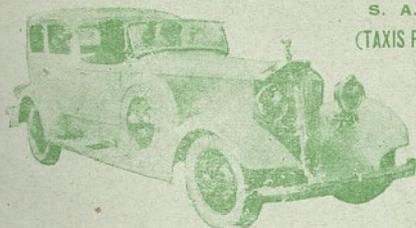
BAETA



65, RUA AUREA, 67
LISBOA TELEFONE 2 6329

COOPERATIVA LISBONENSE DE CHAUFFEURS

S. A. R. L.
(TAXIS PALHINHAS)



CARROS ESPECIAIS PARA CASAMENTOS E OUTRAS CERIMONIAS
SEDE E ESCRITÓRIOS:
Avenida Visconde de Valmor, 46 a 46-C
GARAGEM E OFICINAS:
Rua Visconde de Santarém, 59

Telefones: 4 6141 e 4 6142-P. B. X. **LISBOA**

Luiz Baptista, Sucessores, L.ª

FABRICANTES DE ESCOVAS DE TODAS AS ESPÉCIES EM CABELO E EM ARAME PARA MÁQUINAS, TUBOS, GARRAFAS, ESTRADAS, ETC.



PARA MÁQUINAS

Telefone

2 8807



ARAME DAÇO

RUA DA FÉ, 49 - LISBOA



CARRO RICO de 1.ª classe c/ 4 lugares

Telefones Principal-Sede: 4 8258
1.ª Sucursal: 4 8259

Agência Salgado

(TÍTULO REGISTRADO)

Inscrito na C. M. L. sob o n.º 24

FUNERAIS - TRASLADAÇÕES

SEDE:

43-A, R. de Sta. Maria, 43-B

1.ª SUCURSAL:

1-A, Rua da Beneficência, 3

2.ª SUCURSAL:

MUTELA
COVA DA PIEDADE

LISBOA

Telet. Principal 4 8258 - Telet. 4 8259 - Telet. Almada 132
GARAGEM E OFICINAS EM EDIFÍCIO PRÓPRIO:

Rua Almirante Barroso, 11-A

Telefone 4 8260

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

TEXTIL SEDEIRA, L.ª



Rua Saraiva de Carvalho, 207-R

LISBOA

OSMIA

A CANETA
QUE SE IMPÕE
EM PORTUGAL



À VENDA
NAS CASAS DA
ESPECIALIDADE

Distribuidores exclusivos:

A. FRANCERI & C.ª

Artigos de Papelaria, Papeis, Tipos, Tintas, Máquinas Tipográficas
Artigos para escritório da marca **EL CASCO**
JÓGOS, BRINQUEDOS E NOVIDADES

Rua Barros Queiroz, 47-2.º
Telef. 20641 LISBOA Teleg. AFRANCER

MOBÍLIAS MODERNAS
MOBÍLIAS DE ESTILOS
CARPETES NACIONAIS
e todos os móveis e adornos
que são necessários para
tornar o lar interessante e
cômodo encontra V. Ex.ª na

COMPANHIA ALCOBIA

14, Rua Ivens, 14
(ESQUINA DA RUA CAPÊLO)

PREÇOS MODERADOS

ATENÇÃO: Esta casa não tem ligação
com outras do mesmo género

Higino Mendes Cascalho

SERVIÇOS DE FRAGATAS,
BATELÕES E REBOCADORES
NO RIO TEJO

RESIDÊNCIA:

VIVENDA ERNESTINA
Rua Tamagnini
Telefone 37

S. PEDRO DO ESTORIL

ESCRITÓRIO:

Campo das Cebolas, 9-A
Telefone 24439

LISBOA

VINHO DO PÔRTO

«GRAHAM»

Da Firma G.ª & JOÃO GRAHAM & C.ª

DE VILA NOVA DE GAIA

Agentes em Portugal e Colónias

Guilherme Graham Jnr. & C.ª

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA
Telefones 20066/9

Rua dos Clérigos, 6—PORTO
Telefones 880/1

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 2 0158; Direcção 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone 896

1369

1 — JANEIRO — 1945

ANO LVII

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

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

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
 AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
 ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ao entrar no ano de 1945 deseja aos seus
colaboradores, assinantes e anunciantes
um Ano Novo repleto de prosperidades.

«Juízo do ano»

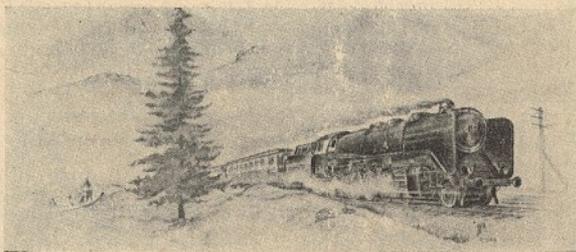
ESTA frase parece haver perdido todo o significado. Falar em «juízo», numa época destas, já é ousadia! No entanto, há pessoas que se esforçam por conservar ainda essa faculdade tão preciosa, que, aplicada às coisas do presente, quasi não têm razão de ser. Falemos, pois, um pouco do Passado, recordando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

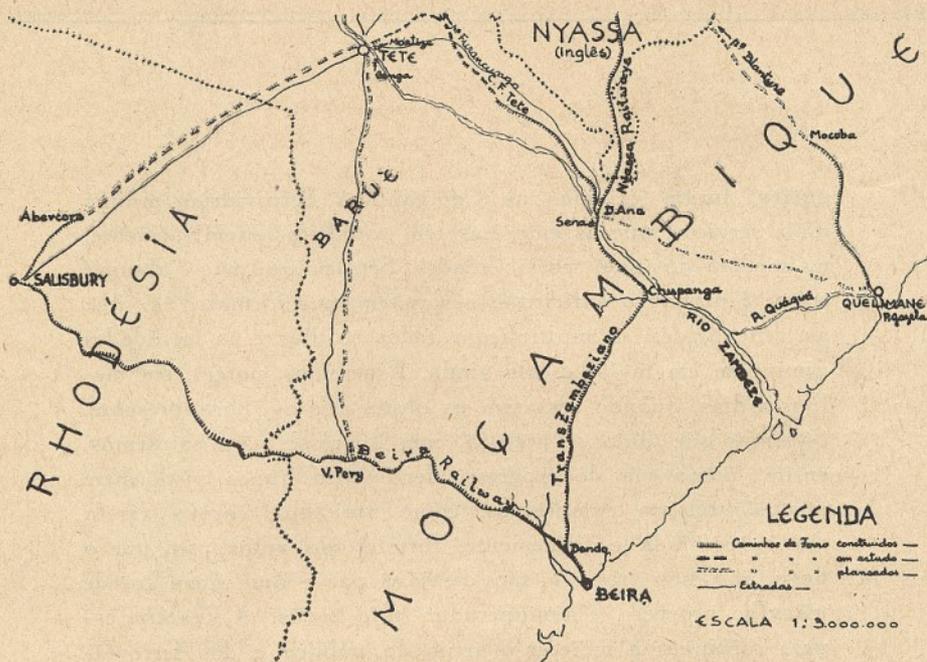
sua falta. Enfim, ao evocarmos a sua memória, é sempre com um profundo sentimento de amarga saudade que o fazemos, neste dobrar de mais um ano, prosseguindo numa obra a que êle dedicou o melhor da sua dedicação e da sua vida.

* * *

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

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





Tete e as suas vias de comunicação

As Comunicações com Tete

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

O CAMINHO DE FERRO DE TETE

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

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

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

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

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

BREVE RESENHA HISTÓRICA

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

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

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

Vicente, nas margens do Zambeze e Quelimane.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESTADO ACTUAL DA CONSTRUÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

OS OBJECTIVOS DO CAMINHO DE FERRO

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

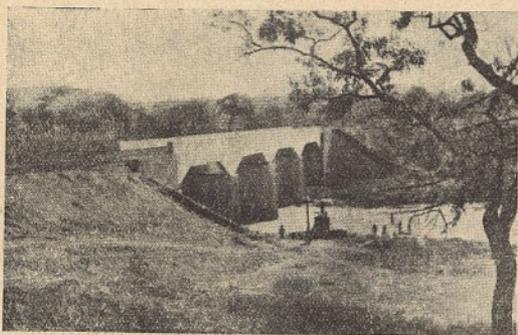
Sabe-se que os planaltos de Angónia e das Maravias são bastante produtivos. A cultura do tabaco vai muito bem, e muitos outros productos de valor ali se podem cultivar.

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

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

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

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



Construção do Caminho de Ferro de Tete
Ponte ao quilómetro 60

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

TETE NO ENQUADRAMENTO DA RÊDE FERROVIÁRIA DA COLÓNIA

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

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

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

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

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

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

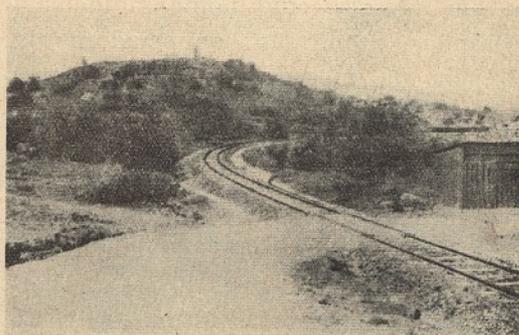
VALOR DO BARUÉ

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

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

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

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



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

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

A LIGAÇÃO TETE-QUELIMANE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

QUELIMANE OU PONTA GAZELA?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Caminhos de Ferro e Camionagem

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

Capitão de engenharia (B. S. C. F.)

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

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

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

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

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

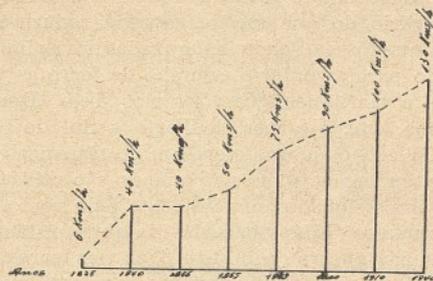
No nosso País, com o estabelecimento da camionagem, organizou-se uma concorrência ao caminho de ferro que, embora oficialmente permitida, de forma alguma pode observar-se útil ao interesse nacional. Impossível tem sido ao caminho de ferro penetrar em todas as regiões a ponto de toda a gente poder utilizá-lo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

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

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

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

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



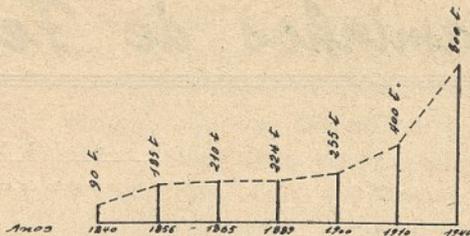
Progresso realizado nas velocidades dos comboios a vapor

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

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

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

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

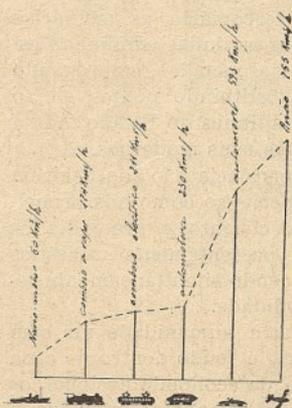


Progresso realizado na tonelagem rebocada por comboio a vapor

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

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

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



RECORDS DE VELOCIDADE DOS PRINCIPAIS MEIOS DE TRANSPORTE

DIREITO FERROVIÁRIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

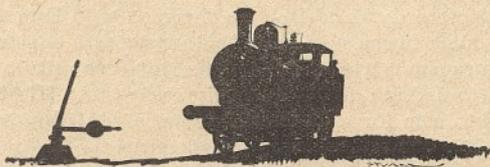
O decreto com força de lei n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927 foi publicado não só pela necessidade de estabelecer novos principios em matéria de direito ferroviário, como também dera-se êsse ano o facto importante do arrendamento dos caminhos de ferro do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.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

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

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

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

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



O MAPA DA RÊDE

Ferroviária de Portugal

P o r C A R L O S B I V A R

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

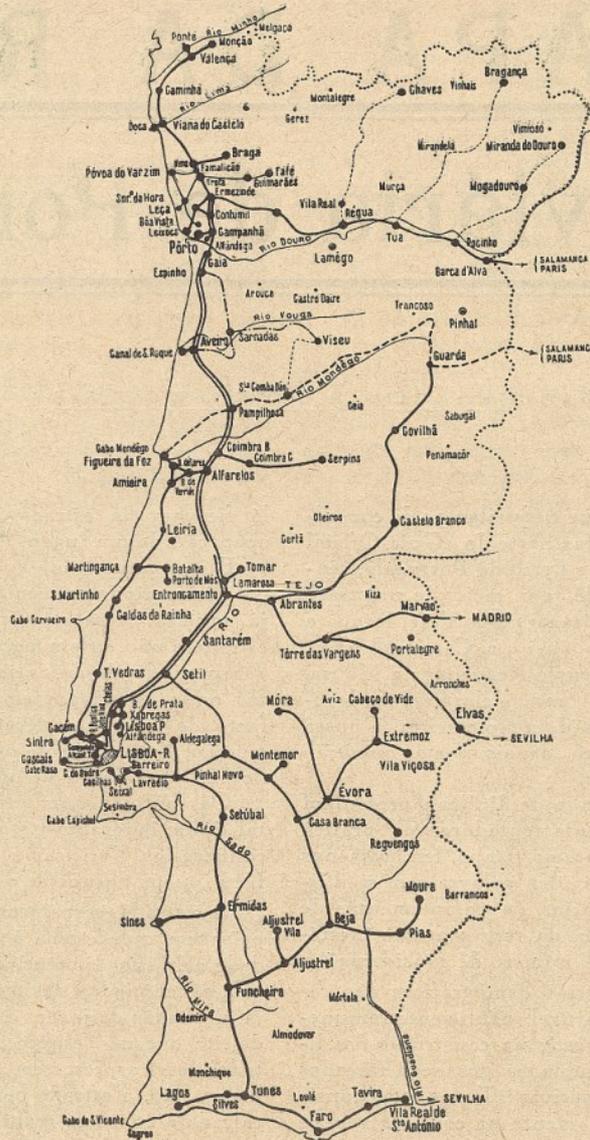
Naturalmente o leitor estará admirado de ainda não ter lido a palavra ou antes a frase «lá fóra». É que não temos o hábito de comparar tudo o que se passa a dentro das nossas fronteiras com o que sucede fóra delas. Nem tudo se pode comparar e muito menos o caso de que estamos tratando. É já se viu o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

lhes falta o privativo e, portanto, desvalorizado quando já dêle não carecem. O contrário teria sucedido se cá, dentro do país, êsse metal fôsse usado para o fabrico do aço necessário à indústria mineira em conexão com a mineralógica.

Não vamos desenvolver o assunto e o motivo é obvio: a epígrafe do artigo «O Mapa da Rêde Ferroviária de Portugal» não o inclui. Mas estamos persuadidos de que todos os leitores que concordam em que o dito mapa está inestético, parecendo como que incompleto, folgariam que todas essas regiões onde a locomotiva ou a locomotora nunca fizeram a sua aparição, estivessem ligadas umas às outras por meios de transporte de todos os sistemas em uso, pois nêsse caso maior seria a sua valorização e com mais abundância circulariam todos os seus produtos que, forçosamente, barateariam para o consumidor e remunerariam em progressão directa o produtor.

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

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



Mapa da Rêde Geral Ferroviária de Portugal

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

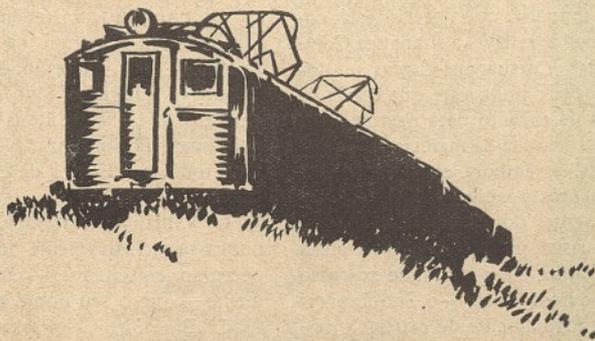
De resto os países abrangidos por climas constantes são excepcionais, não constituindo, portanto, regra a adoptar em absoluto. No entanto alguns existem onde o solo ingrato e sob temperatura mais ou menos rigorosa os porfiados esforços dos seus habitantes conseguiram transformá-los adaptando-lhes as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

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

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

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

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



À memória dos grandes expressos

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O «Sunshine Express» ia três vezes por semana do Cairo a Luxor, em pleno Egipto. Não sabemos se presentemente, mesmo depois de extinta a guerra no norte de Africa, ainda há turistas que nêsse confortável com-

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

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

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

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

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

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

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

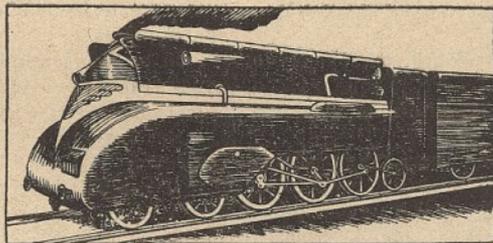
Uma variante dêste combóio era o «Ostende-Vienne Orient Express», do qual um ramo, proveniente de Londres, por Ostende, se juntava em Koln, a outro original de Amsterdão, seguindo depois tudo para Budapeste, de onde partia uma parte para Bucareste e outra, por Belgrado e Sofia, para Instambul, de onde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

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

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

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

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



Transportes Aéreos

Pelo Major Aviador. HUMBERTO DA CRUZ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

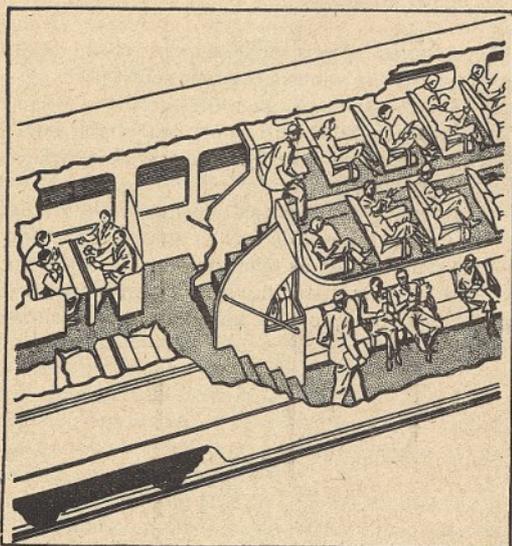
As linhas aéreas são indispensáveis e os obstáculo também se vencem. Assim os enfrentem aqueles que têm mais méritos para o fazer.

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

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



Combóios do futuro



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

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

A de baixo terá cerca de cinco degraus e a de

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

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

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

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



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

Os Caminhos de Ferro Sul-Americanos

E O SEU GRANDE DESENVOLVIMENTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

* * *

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

Como se viajava em França no ano de 1849

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

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

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

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

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

Ainda o nosso número especial

dedicado ao Vale do Vouga

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

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

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

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

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

Agradecemos as cativantes referências.

Transcrições

Do *Correio de Azemeis*

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

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

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

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

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

O mesmo jornal conclui:

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

* * *

De *A Fôlha do Sul*

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

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

* * *

De *O Barcelense*

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

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

Agradecemos a oferta de tão precioso trabalho.»

* * *

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

Música e Cultura

Pelo Dr. FERNANDO MANITTO TORRES

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

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

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

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

Logo veremos como nos serve a lição de Talleyrand.

Definição de cultura

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resumirei, dizendo apenas que, por êste caminho,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Já podemos compreender agora a lição de Talleyrand.

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

Função do Estado

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

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

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

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

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

Ora esta forma de pensar, como é obvio, não convem ao Estado: êle deve, pois, trabalhar para que ela se modifique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Factor educativo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quando, em 1918, a Alemanha foi vencida, os

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

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

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

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

Magnífica batalha e magníficos soldados, êstes!

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

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

Quadro nacional

E, à cerca disto, que se passa em Portugal?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As coisas, porém, melhorarão.

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

E estes seriam apenas os primeiros passos.

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

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

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

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

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

«O grande problema»... (1)

Pelo Professor JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Que orientações novas serão essas?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Retomemos o raciocínio.

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

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

Esse aperfeiçoamento humano é o escopo inequívoco da educação.

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

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

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

Mas quem constroi a civilização é o homem. E quem fórma o homem é a educação. Portanto o progresso da

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

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

A' educação incumbe prepará-lo.

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

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

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

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

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

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

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

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



As estações de caminhos de ferro indices de carácter dos povos

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

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

Já em Espanha vamos encontrar diferentes tipos de estações; os edificios poderão ser semelhantes, mas o que os rodeia distingue-se sempre em cada localidade. As vendas de comestiveis appetitosos, de frutas, de abutifarrones, em Valência; as portas e as janelas cobertas de rédes metálicas na parte que fica perto da Andaluzia, para evitar os mosquitos; os grupos de caçadores, de arrieiros e de vaqueiros, na provincia da Andaluzia, são pormenores interessantes e que constantemente se observam em cada paragem que o comboio faz nas ditas regiões.

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

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

Observa-se isto, sobretudo, nas linhas férreas destinadas exclusivamente a subir montanhas, como a do Righi e a do Jungfrau. Seja dito de passagem, a estação terminus do Jungfrau é a mais alta de todas da Europa (a mais alta de Portugal é a de Rossas, ou Roças, situada perto de Bragança, na linha da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro), achando-se a de Jungfrau a uma altura de 4:168 metros acima do nível do mar.

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

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

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

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

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

O ozono nos caminhos de ferro

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

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

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

Em alguns hospitais, acham-se aparelhos que se destinam a produzir ozono continuamente aos doentes, tendo-se

conseguido por meio d'esse gás curas notabilísimas de enfermidades produzidas pelo empobrecimento do sangue.

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

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

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

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

Acerca da velocidade dos combóios

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

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

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

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

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

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

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

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

A ponte de ferro sôbra o Mondego, em Coimbra

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

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

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

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

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

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

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

Combóios sanitários

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

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

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

Alexandre F. Sattar

Alvaro Portela

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

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Combatentes do 7

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

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

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

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

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

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

A última de Salvaterra

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

«Cortes» e «Recortes»

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

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

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

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

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

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

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CVII

A «R.» escreve:

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

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

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

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

A «R.» anuncia:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

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

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

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

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **4550** em selos do correio, nome e morada



*Jóias e Pratas de Arte, Portuguesas
já os nossos antepassados, com o seu
requintado bom gosto, as preferiam
para adorno pessoal e do lar.
Visite as Ourivesarias*

Há 50 anos

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

Companhia Real

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os titulos provisorios a emitir representam:

72.718	obrigações para o governo;
59.629	» para a demais divida fluctuante;
1.282	» para a caixa das reformas da companhia;
50.000	» para os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste;
13.714	» para o Grande Central;
<u>197.343</u>	

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

O pagamento dos juros do 1.º semestre de 1894 já está annunciado, como se vê da nossa secção respectiva, bem como a entrega dos titulos provisorios, os quaes tem annexos tres coupons para pagamento dos juros do 1.º e 2.º semestre de 1894 e 1.º semestre de 1895.

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

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

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

Coupons dos titulos provisorios de 3 %:	
Cada um 6,75 francos por obrigação.	
Obrigações existentes na circulação, e por coupon:	
De 3 %	francos 2,25
De 4 %	» 3,05
De 4 1/2 % 1.ª série	marcos 6
De 4 1/2 % 2.ª e 3.ª séries	» 3

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

Complemento de rede do Sul e Sueste

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

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

Calcula aquelle jornal que orçando os gastos de exploração da rede do Sul e Sueste de 930.000 réis por kilometro e recebendo o Estado, a esse titulo, da projectada empresa 30 % do produto médio de toda a rede, calculado em 1.390.000 réis por kilometro, o prejuizo para o Estado será de 149.500.000 réis annuaes.

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

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

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

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

Linhas portuguesas

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

Esta ordem começa hoje a vigorar.

O que todos devem saber

Novo plano da Lotaria Nacional para 1945

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

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

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

O Caminho de Ferro há cem anos

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

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

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

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

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

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

A ligação ferroviária ESPANHA-FRANÇA não é possível por enquanto

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

Casa do Ribatejo

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

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

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

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

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

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

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

Alcanena — Dr. Manuel Duarte Frazão e Raúl Ferreira.

Alcochete — José André dos Santos e Júlio Pires.

Alenquer — Visconde de Merceana e António Nunes Beiroco.

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

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

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

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

Benavente — Cândido Lopes de Almeida e António Mendes Ferreira.

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

Chamusca — Napoleão Jácome Tasso e Francisco Manuel Prestes Romão.

Constância — Alfredo de Moura e Anselmo Jorge Leitão.

Coruche — Anselmo da Silva Cruz e Henrique Montoya.

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

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

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

Montijo — José de Oliveira Neto e António Rodrigues.

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

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

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

Santarém — Tenente Coronel Ricardo Durão e Ricardo Rhodes Sérgio.

Sardoal — Hermínio de Mendonça e José Alves Reis.

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

Tomar — Engenheiro Acácio da Conceição e Fernando Gonçalves Lisboa.

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

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

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

* * *

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

Viagens e Transportes

Serviço de Automotoras de Classe Única

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

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

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Regulamento para as corridas de toiros no nosso País

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Ali Babá e os 40 ladrões».

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

OLIMPIA - Das 14 às 24 - «Arca maldita».

PARQUE MAVER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

PACHECO, L.^{DA}

Rua de Campolide, 76 — Telefone 41839

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

SUCURSAIS:

R. de Campolide, 97 R. Luiz de Camões

LISBOA

LAGOS

Cumprimentos de Boas Festas

Publicações recebidas

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

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

Capitão A. Ferreira Pinto

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

Brindes e Calendários

Da Casa Pimentel & Casquilho, L.^{da}, importante firma da praça de Lisboa, recebemos um calendário-memorandum, idêntico ao do ano anterior.

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

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

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

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

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

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

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

Em tempo oportuno nos referiremos mais detidamente a êste trabalho.

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

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

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

IMPRESSA COM TINTAS DE CH. LORILLEUX & C.^a

Vida Ferroviária

Festa na «Casa dos Ferroviários» do Barreiro

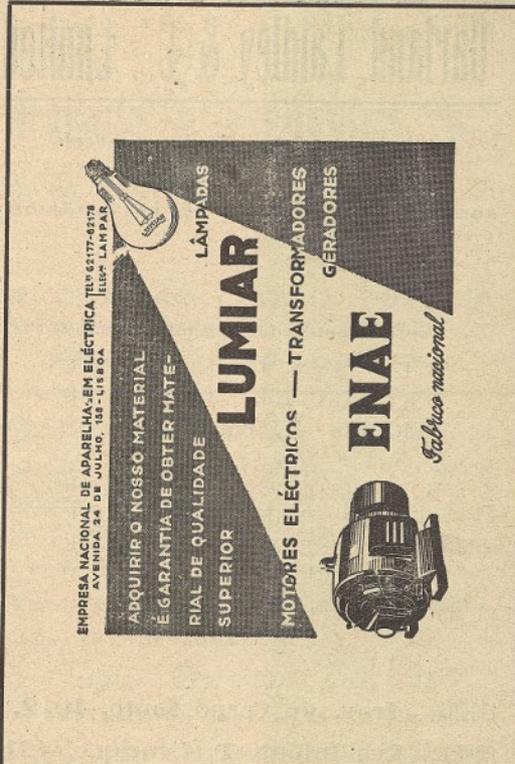
Realizou-se, no passado dia 24, de tarde, na «Casa dos Ferroviários», no Barreiro, uma interessante festa, promovida pelo Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal e dedicada às crianças de ambos os sexos, filhos dos associados daquele organismo.

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

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

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

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



EMPRESA NACIONAL DE APARELHA-EM ELÉCTRICA, TEL. 62177-65178
AVENIDA 24 DE JULHO, 132 - LISBOA

LÂMPADAS
LUMIAR
É GARANTIA DE OBTER MATERIAL SUPERIOR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES

ENAE
Fabrica nacional

JOSÉ MARIA GOMES & IRMÃO

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

Escritório e Armazém em edifício próprio:

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

FÁBRICA DE CARIMBOS EM TODOS OS GÊNEROS E. E. DE SOUSA & SILVA, LIMITADA

Chapas esmaltadas—Selos em branco—Etiquetas—Alcates para selar a chumbo—Sinetes para laerar—Carimbos para marcar roupa—Caixas com tipos de borraça—Anéis com gravuras—Braços e Monogramas—Datadores e Numeradores—Emblemas para Sport—ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO E DE NOVIDADE

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

JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escritório: Alfândega de Lisboa
Telefone 2 2503

Residência: Travessa das Isabeis, 26
LISBOA

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

Esfera da Sorte—Rua do Arsenal, 66—Lisboa

Papelaria CARLOS

DE **CARLOS FERREIRA, L.** DA

Rua Aurea, 36 — LISBOA — Telefone 2 0244

VARIADÍSSIMO SORTIDO DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE NAVEGAÇÃO E TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

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

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

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131

Henrique Gonçalves

CÓM

CAMIONETAS E CARROÇAS DE ALUGUER

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



PRAÇA E ESCRITÓRIO:

Rua de D. Maria Pia, 4

TELEFONE 6 2674 (das 8 às 19 horas)

RESIDÊNCIA:

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

TELEFONE 81-516 (das 19 às 8 horas)

ALCANTARA — LISBOA

GOMES FERNANDES, L.ª

FÁBRICA LEÃO

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

Únicos fabricantes e vendedores da já consagrada bebida

« P E C E G U I N H A »

Júlio Batista Ribeiro

Agente de Compra e Venda de Propriedades

Telefone 27135

Rua dos Sapateiros, 128-2.º

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

TELEFONE 2 6814

Carlos Ferreira Lopes & C.ª

ARMAZÉM DE RETROZEIRO E MALHAS,
TECIDOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

Rua da Madalena, 109-1.º LISBOA

J. A. de Araújo

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

25, Rua dos Remolares, 27

15, Travessa dos Remolares, 15

Telefone 2 5608 — LISBOA

Fábrica Victória, L.ª

Campo de Santo Clara, 78 — LISBOA

Licôres e Xaropes — Torrefação
e moagem de cafés

Telefone 26473

Telegramas: VICTORIOSO

CENTENO & NEVES, L.ª

DROGAS, TINTAS E PERFUMARIAS — PRODUCTOS QUÍMICOS E FARMACÉUTICOS

Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO

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

TELEFONE 2 6058

JOAQUIM RAMALHO

Compra e Venda de Propriedades

Recebimentos de Rendas, Hipotecas e Trespases

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telefone 2 8421 — Rossio, 93, 1.º-Dto.

EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

SAIDAS EM 8 E 23 DE CADA MÊS

AGENTES EM LISBOA

GERMÃO SERRÃO ARNAUD

Avenida 24 de Julho, 2-2.º — Telefone 2 0214-15

Rua Augusta, 152 — Telefone 2 0216

Na Madeira BLANDY BROS & C.ª — Em S. Miguel BENSUADE & C.ª, Lda.

ENDEREÇO TELEGRÁFICO
NOVETORRES

TELEFONE 2 4884
CAIXA POSTAL, 278

TELEFONE 38.059

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos
DE
TÔRRES NOVAS

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

FÁBRICA EM TÔRRES NOVAS
FUNDADA EM 1845

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

Parada & Fernandes, L.^{da}

ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS
DERIVADOS

R. CAPITÃO LEITÃO, 90 E 94
Armazém: (Esquina da R. José Domingos Barreiros)
POÇO DO BISPO—LISBOA

CASA DOS PANOS
DE

Carlos Macedo
FUNDADA EM 1870

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

Esta casa é a primeira da sua especialidade

45, Rua dos Fanqueiros, 49—LISBOA
Esquina da Rua de S. Julião

Não compre mobílias sem vêr...

OS LINDOS E ORIGINAIS MODELOS
REDUZIDOS PREÇOS
que a nossa casa lhe apresenta.

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos

Trocam-se os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 6 2931 ou visite a Casa

João António Barbosa

na Rua Ferreira Borges, 70—LISBOA
Compramos recheios de casas completas AVALIAÇÕES GARANTIDAS

Sociedade Agrícola
da Quinta da Cardiga, L.^{da}

ADMINISTRAÇÃO E ESCRITÓRIO:
2 1334—Praça Rio de Janeiro, 27

ESTABELECIMENTOS:
2 4650—Calçada da Patriarcal, 24
4 4071—P. Duque de Saldanha, 4 a 7
6 3210—Rua Francisco Metrass, 6-C

VINHOS, AZEITES E OUTROS PRODUTOS
DA QUINTA DA CARDIGA

Armindo Ferreira

TÉCNICO EM CANALISAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações,
montagens completas—Encanamentos de
ferro para aquecimento de água—Encana-
mento para gás e montagem de casas de banho
— Executam-se com perfeição todos os tra-
balhos de funileiro—Trabalhos de caldeiras
e fogões de toda a espécie, etc.—Reparações
em instalações eléctricas

Peço aos Ex.^{mas} Clientes a fineza de pedirem pelo
TELEFONE 2 1572

Rua da Ataláia, 34 LISBOA Travessa da Espera, 51

Loja de Vassoureira, Cordoeiro, Cesteiro e Produtos do Algarve
FUNDADA EM 1 DE JANEIRO DE 1905

DE
Arnaldo Nunes Pinto

SUCESSOR
JOSÉ NUNES PINTO
VENDAS POR GROSSO E MIUDO

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

10-C, Rua de Alcântara, 10-D
Depósito—Travessa do Fluza, 36

LISBOA

Tele } fone 2 5435
} gramas: LISBOURO

Códigos } RIBEIRO
} MASCOTE

União Industrial, Limitada

Administração em Lisboa:
Rua dos Sapateiros, 62, 2.º
Caixa Postal n.º 246

FILIAL EM LUANDA
Caixa Postal n.º 409

FÁBRICAS DE:
AZEITES—AZINHAGA
CONSERVAS—EM OLHÃO E PORTIMÃO

Telefones } Escritório: 2 6056
 } Papelaria: 2 6067

VIÚVA MACIEIRA & FILHOS

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

Armazém de Papéis pintados e estrangeiros e Papelão

PAPELARIA — Trabalhos Tipográficos em todos os géneros. Únicos importadores — do papel para cigarros «DUC» —

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA

SOCIEDADE INSULANA DE TRANSPORTES MARITIMOS, L.^{DA}

Importadores de carvão, coque, briquetes e antracite.

Agentes das seguintes companhias de navegação:

DEUTSCHE AMERIKA-LINIE — HAMBURG-AMERIKA LINIE
 NORDEUTSCHER LLOYD — DEUTSCHE AFRIKA-LINIEN

Correspondente da casa SCHENKER & C.^a
 TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Agentes da LUFTHANSA A.-G.
 Mercadorias, Sub-agentes de passageiros

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

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

Primeira Casa das Bandeiras

DE
 MARGARIDA CARDOSO DA SILVA

Sucessora de ANTÓNIO CARDOSO

149, R. dos Correiros, 151 — Telef. 27482 — LISBOA-Portugal

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

Grande sortido de bandeiras de todas as nações para alugar

Preços de concorrência — Orçamentos grátis

Telefone: 81-238

Telegramas: PREGADURA

Empresa Progresso Industrial

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

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

RIO DE JANEIRO, 1908

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

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

Fábrica de Cal a Mato e Exploração de Pedreiras
 DE

J. J. Hilário de Sousa

Telefone: BELEM 409 — RUA DO ALVITO, 144

(ALCANTARA) LISBOA — Telefone residência: 4 9758

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

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Execução rápida de qualquer encomenda

Transportes — Embarques

Telef. 2 6953

Sampaio, Costa & Azi, L.^{da}

AGÊNCIAS:

PORTO — GRIJÓ & C.^a

RUA TRAZ, 13 — Telefone 61

Escritório: RUA DOS DOURADORES, 21, s/l D.

Armazém: RUA DO PARAISO, 90, r/c. LISBOA

COIMBRA:

LUIZ DUARTE CARRITO — Rua Pedro Monteiro, 36

Agueda — JOSÉ A. LUCAS

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{DA}

EXPORTADORES

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

ARMAZENS

Ginjal-Almada

Telefone Almada 20

ESCRITORIO

R. do Ouro, 104-1.^o

Telefone 2 7162

LISBOA — End. Teleg. VALHO

Teleg.: SAGAMA

Telef. { 2 5770 P. B. X.
 2 2202

Tomaz Sanches da Gama & C.^a, L.^{da}

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

R. DE S. JULIÃO, 190, 1.^o-D.^{TO}
 LISBOA — PORTUGAL

AUTOSIL

BATERIAS - RECONSTRUÇÕES

AUTO ELECTRICIDADE
A. A. SILVA

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

WIESE & Co.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12
Telefone P. B. X. 20.181
LISBOA

José Gomes da Silva

Aluguer de fragatas no Rio Tejo

ESCRITÓRIO:

PROPRIETÁRIOS DE FRAGATAS
ALFANDEGA
LISBOA Telefone 2 8538

João António Balançuela

REBOCADORES,
LANÇÕES
E FRAGATAS

ESCRITÓRIO:

Rua do Cais de Santarém, 10-1.º
Telefone 2 3697 LISBOA

Espingardaria Central

G. HEITOR FERREIRA

SUCESSOR

A. MONTEZ

*Deseja um novo ano próspero aos
seus clientes e amigos*

Empresa de Sacos de Papel, L.^{da}

Sede - CALÇADA S. FRANCISCO, 29 a 37
Fábrica - R. POÇO DOS NEGROS, 75 e 77

*Completo sortido de artigos de escritório
especializada em todos os fabricos de sa-
cos e carteiras de papel, papelerias na-
cionais e estrangeiras, papeis grossos,
— médios, finos e embalagens —*

Pedidos pelo telefone 2 4411

Telefone 38-007

Baltarar da Silva & C.^a, L.^{da}

FABRICANTES DE CORTIÇA
— E SEUS DERIVADOS —



Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
LISBOA - Portugal

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFICIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodi-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FRAN:ÊS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA - Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 - PORTUGAL

Agência Barata

Sede: Rua Saraiva de Carvalho, 200

Residência: Rua Saraiva de Carvalho, 182

Telefone P. B. X. 6 1113

Os melhores auto-carros fúnebres — Garage e oficinas próprias

GARAGE E OFICINAS:

Rua Francisco Metrass, 69 a 73 — LISBOA

J. A. Freire, Sucessores

FREIRE & RODRIGUES

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

Sócio gerente: CARLOS NEVES RODRIGUES

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

Telefone } P. B. X.
2 0136

VIMA, LIMITADA

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

CARVÃO PARA GASOGÉNIOS

Rua dos Sapateiros, 55, 4.º

Rua S. Nicolau, 84, 4.º

LISBOA

CASA MADEIRA

DE

JOSÉ MADEIRA PIRES

TALHO — SALSICHARIA

Carnes de vaca, vitela, carneiro e porco das melhores qualidades e aos melhores preços. — O melhor fabrico de todos os artigos de salsicharia —

76, Av. Presidente Wilson, 78 — LISBOA

Telefone 6 3173

COMPANHIA DE SEGUROS MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO, ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, MARÍTIMO, AGRÍCOLA, CRISTAIS, FURTO E ROUBO, POSTAL

Largo do Carmo, 18-1.º, E. — LISBOA

Telefone P. B. X. 2 5364

AGENTES EM TODO O PAÍS

Telefone 2 3822

Perdigão & Teixeira, L.^{da}

CABOS DE LINHO, PITA E CAIRO — LONAS, BREU, ALCATRÃO E PIXE — CABRESTARIA

Obras de Esparto e de Palma, Archotes, Rafia, Fio de Juta e Linho em Rama, Ceiras para Lagares de Azeite, em Cairo e Esparto, Arreatas, Lategos, Cilhas, Prisões, Cordas de Carro, —:— Cordéis, Cabeçadas, etc. —:—

Pincéis, brochas, fios de vela e linhol

1, Poço do Borratém, 3-LISBOA-Rua da Betesga, 2

Aguiar & Mello, L.^{da}

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

LISBOA

Cimento Hidrofugado "Liz N."

Impermeabilização de cimento para: Empenas, Fundações, —:— Caixas, Tanques, etc. —:—

PRODUTO NACIONAL DA

Empreza de Cimentos de Leiria

T. J. BARROS QUEIROZ, H.^{ROS}, L.^{DA}

21, Largo de S. Domingos, 24

CANDIEIROS E CANALISAÇÕES — CANDEIAS DE AZEITE — FOGAREIROS DE PETRÓLEO — LANTERNAS — T. S. F. — LOUÇAS SANITÁRIAS —

(Descontos aos Revendedores)

Telefone 2 7921

LISBOA



Fábrica Nacional
de Cabos
e Fios Eléctricos

José Joaquim Martins

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Rua da Constituição, 302 — PÔRTO

TELE FONE 8421
GRAMAS: «JOMART»

Preparação, Cobertura e Vulcanização
de Cabos e Fios Eléctricos

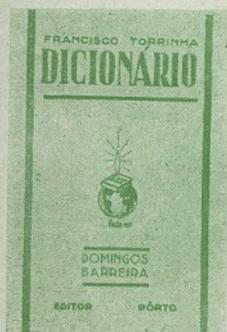
Fornecedora dos melhores armazenistas
e casas instaladoras de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País



O melhor calçado para crianças!

LIVRARIA SIMÕES LOPES
DE
Domingos Barreira



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

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

PREÇO 37\$50

119, Rua do Almada, 123

TELEFONE, 1721 — PÔRTO



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

Manoel Ferreira

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

182, Rua Mousinho da Silveira, 184
P Ô R T O



FOGÕES ELÉTRICOS PARA COZINHA
 RADIADORES ELÉTRICOS

“HUSQVARNA”

A GRANDE MARCA SUECA

GUNNAR & C.^A
 RUA FORMOSA, 85 — PÔRTO

Fábrica de Tintas e Vernizes



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



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}



RUA DE BENTO JÚNIOR
 Telefones : 4594-8595 — P O R T O



FÁBRICA DE CONTRAPLACAGEM
A IDEAL, L.^{DA}



ASSENTOS PARA CADEIRAS,
 FÔLHA DE CUTELO
 — E CONTRAPLACADOS —



Rua do Heroísmo, 133 — PÔRTO
 Telefone 929

OFICINA DRAGÃO



**RÊDES
EM ARAME**

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

OFICINAS E ESCRITÓRIO:

Rua Barão de S. Cosme, 53-55—Telef. 4691
P Ó R T O

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

RAMOS PINTO "72"

REUNE QUALIDADE E VELHICE



DEPOSITÁRIOS:

Empresa Nacional de Vinhos do Pôrto, L. da

VILA NOVA DE GAIA

Telefone 3000

FÁBRICA MECANICA DE SACOS
DE PAPEL E PAPEIS PINTADOS

A NACIONAL

FUNDADA EM 1895

DE CARLOS S. CABRAL

138, Rua José Falcão, 150—Telefone 4717—PORTO

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

CAMISAS

Ajax

REG.

«A CAMISA QUE REUNE
CONFORTO E ELEGANCIA»

COMPRA, VENDE E HIPOTECA
— PROPRIEDADES —

EMPRESA

A HIPOTECÁRIA

AGENTES EM TODAS AS PROVÍNCIAS DO NORTE

Avenida Rodrigues de Freitas, 312

Telefone 4597—PORTO

Sousa, Cruz & C.ª, L. da

BANQUEIROS

Praça da Liberdade, 13—PORTO

TELEFONES, 37-7137 E DO ESTADO 72

Efectuam-se todas as transações bancárias

Filial em Matosinhos: Rua Brito Capelo, 262

DELEGAÇÃO DA COMPANHIA DE SEGUROS «GARANTIA»

CORRÊA LEITE, L.ª

IMPORTADORES DE ÓLEOS DE ALTA
QUALIDADE HÁ MAIS DE 30 ANOS

São seus distribuidores exclusivos:

**ORGANIZAÇÃO TRANSATLANTICA
DE REPRESENTAÇÕES, L.ª**

Rua Dr. Magalhães Lemos, 133

Telefone 247—PORTO

Oferece resultados sur-
preendentes no tratamento
de toda a variedade de doen-
ças de pele, mesmo as mais
graves ou antigas. No trata-
mento das freiras, a sua apli-
cação alivia imediatamente
as dores e a
comichão. No
banho, na limpe-
za da cabeça, na
lavagem das
crianças use o



D.D.D.
O Remédio para a pele

SABONETE D. D. D.

LOUÇAS ESMALTADAS
MARCA
POPULAR

DEPOSITÁRIO POR JUNTO:

Reynaud, Lemos & C.^a, L.^{da}, Sucr.

Telef. 7546—R. FORMOSA, 290-A—PORTO

MADEIRAS, CONTRAPLACADOS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
JÚLIO NOGUEIRA

BREVEMENTE INICIO DA CAMPANHA DAS MADEIRAS AFRICANAS

2313—R. S. Roque da Lameira—2357

Telefone 1613—PORTO

End. «NOZES»

AGRICULTORES

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

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

PEÇAM TABELAS E PROSPECTOS AO VENDEDOR LOCAL OU AO FABRICANTE

JOSÉ FERREIRA COELHO

FÁBRICA: AFURADA-GAIA—Telefone 33

Escritório: AV. DA REPUBLICA, 1286—GAIA—Telefone 3540

CASA DAS LOUÇAS
Eduardo F. Barbosa

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

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

P Ó R T O

Telefones : 2 2 4 2
 94 (Estado)
Telegramas : INDUSCANTI

Sociedade Mercantil e Industrial, L.^{da}

Infante D. Henrique, 75-1.º — PORTO

FÁBRICA EM OVAR

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

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

IMPORTAÇÃO DE BACALHAU

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

Sociedade Comercial Luso-Americana, L.^{da}

LISBOA
RUA DA PRATA, 145
Telef. 2 5281

PORTO
RUA SÁ DA BANDEIRA, 339
Telef. 1248

Artur Ferreira Dias & C.^a

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

Armazém e Escritório: 1-Rua do Pilar-3

Telefone 3467 — End. Teleg. ARFEDIAS

VILA NOVA DE GAIA
(PORTUGAL)

Telefone particular
43—O. do Douro

Tele { fone, 1331
 gramas: ESTANHO

Augusto Dias & C.^a, L.^{da}

FERRO FERRAGENS E METAIS
— CARBONETO E CIMENTO —

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

**LANIFÍCIOS
AMANCIO
SILVEIRA**

Ferreira, Corrêa & C.^a, L.^{da}

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

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

TELEFONE 1959

Rua Rodrigues Sampaio, 155-1.º

PORTO — PORTUGAL

Antero & Cardoso

Desperdícios de algodão para limpeza de máquinas

TODAS AS QUALIDADES

Rua Santo António, 41-3.º
Armazens: Rua Burgães, 343

PORTO
TELEFONE 1651

TABÚ
CAMISAS

Camisolândia

R. de Santa Catarina, 174 — PÔRTO

Companhia Cerâmica das Devezas

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

O MELHOR FABRICO NACIONAL

Séde: Rua Conselheiro Veloso Cruz, 206, em VILA NOVA DE GAYA
TELEFONE 3252

FÁBRICA DA PAMPILHOSA
TELEFONE 2

End. Teleg. VINCES

Telefones } Escritório, 4375
Alfandega, 4267

Vieira, Santos & Coelho, L.^{da}

Agentes de transportes internacionais

Despachantes oficiais

**Despachos, Barcagens e Seguros
Comissões e Consignações**

AGENTES DE NAVIOS

Escritório: RUA INFANTE D. HENRIQUE, 45-1.º PORTO

TELEFONE 6706



Marca registada

R Ê D E

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

Capucho Metálico «IDEAL»
(REGISTADO)

A PRODUTIVA
REGISTADA

JOSÉ DE MAGALHÃES
Rua da Picaria, 27 — Telefone 91 — PORTO

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

A Furlana, L.^{da}

Rua Chaves de Oliveira, 122
PORTO

PARA
PINTAR
AREDES

USE

MURALINE

UMA TINTA QUE SE PREPARA

EM 10 MINUTOS
SECA EM 10 HORAS
E DURA 10 ANOS

TINTA ANTI-CORROSIVA

Carson's

A TINTA MAIS RESISTENTE
PARA TODAS AS OBRAS
DE

GRANDE ENGENHARIA

Depositários: **Mário Costa & C.^a L.^{da}**

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

FILIAL:

RUA FERREGIAL DE BAIXO, 31, 1.º } LISBOA

RUA DE S. PAULO, 12, 3.º } TELEFONE 2 4343

ESPAÑA-S. A.

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º
TELEFONE 25063

ESCRITÓRIOS DO PORTO

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

SEGURO DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

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

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

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

NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

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

PEÇA PROSPECTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

Sociedade Michaëlis
de Vasconcelos, L.^{da}

P Ô R T O

Praça da Liberdade, 114

TELEFONE 4481



Material Ferro-Viário,

Motores — Máquinas Industriais

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

S I M A E L

Sociedade Imp. M. e Artigos Eléctricos, L.^{da}

RUA FERNANDES TOMAZ, 232

TELEFONE 6895—PÔRTO

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

António Pinto de Mesquita, L.^{da}

(CASA FUNDADA EM 1906)

PÔRTO

13, Rua do Almada, 17

53, Rua dos Caldeiros, 55

Telefones, 103-4863 P. B. X.

LISBOA

Rua Alves Correia, 97

Telefone, 2 7816

Sociedade de Fundição e Metalurgia, L.^{da}

Fábrica: CRESTUMA — VILA NOVA DE GAIA

Escritório: RUA S. JOÃO, 75 — Pôrto

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

FABRICANTES DE:

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

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

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



A BOA QUALIDADE
GRITA O SEU TRIUNFO!

Desperdícios de algodão para limpeza

SR. REVENDEDOR:

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

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

Dirija-se à Fábrica de Transformação

L. FARGE, LIMITADA

RUA DO FREIXO, 1291 — PORTO

TELEFONE 4494

ou aos distribuidores exclusivos no Sul

VALADAS, LIMITADA

Calçada Marquez de Abrantes, 1 — LISBOA

TELEFONE 6 3113

RELÓGIOS 3 GRANDES MARCAS

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

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

ORIS O despertador Suisso de qualidade

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

A venda em todas as boas Relojoarias e Ourivesarias do País

Empresa Preparadora de Óleos — S. A. R. L.

ESPECIALISADA NA PREPARAÇÃO DE ÓLEOS SECATIVOS

Avenida Comendador Teixeira de Matos, N.º 93 — MATOZINHOS

Telefone 47 — MATOZINHOS

Fábrica de Tintas e Vernizes

A ESFINGE

DE

Armando Gomes Pessanha



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



Rua Rodrigues de Freitas

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

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

Agentes Gerais em Portugal da

Legal & General Assurance Society, Ltd.



SEGUROS EM TODOS OS RAMOS



Avenida dos Aliados, 54-2.º

PORTO

Telefones { 1374
1384

Telegramas: CORPINSUR

EMPRESA FABRIL DO NORTE, L.^{DA}

SENHORA DA HORA — TELEFONE 12 — S. H.

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS FINOS

A mais antiga Fábrica Portuguesa de linha para coser e borrar

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

Algodão para alinhar — Algodão de passar

Marca TOURO — SEDALINA — BOUQUET — CROCHET — RENDILHEIRA

PEDIR SEMPRE AS LINHAS DA FÁBRICA DA SENHORA DA HORA

Fábor

Fábrica de Artefactos de Borracha, L.^{da}

Manufatura de Artefactos de Borracha
— para tôdas as applicações —

TELE { FONE, 9099
GRAMAS: FÁBOR

Rua Serpa Pinto, 195 — PORTO (Portugal)

ARTIGOS DE BAKELITE

Gaspar Natal

Rua das Cavádas, 340

P O R T O

T. S. F. « CROSLLEY »

Rádio americano de 1.^a categoria

Agentes Gerais em Portugal

ABREU JUNIOR & C.^{da}, L.^{da}

RUA SANTO ANTÓNIO, 66

PÔRTO — TELEF. 6504

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

Telefone: 6888 (P. B. X.)

Telegramas: ARSOUCA

Artur de Souza & C.^a, L.^{da}

ARSOUCA

Agentes Gerais em Portugal:

de Organon Laboratories, Ltd. — LONDON

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

Telefone-Oliveira do Douro, 41

Calçado Caseiro de Verão e Inverno

José das Neves & C.^a L.^{da}

(CALÇADO NASCENTE)

Rua Caetano de Melo

Oliveira do Douro

Vila Nova de Gaia

Telefone 2018

Mário Alves Ribeiro

Importador e Exportador

Representações Nacionais e Estrangeiras

Rua Fernandes Tomaz, 545 — PORTO

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

Companhia Portuense de Ferragens

S. A. R. L.

SÉDE: 100, Rua de S. João, 108

SUCESSORA DA ANTIGA FIRMA

Delfim Neves de Sousa

Secção de Ferro. Secção de Ferragens. Secção de Drogas

ARMAZÉNS DE RETÊM: Rua dos Mercadores, 146 a 150
Rua da Fonte Taurina, 90 e 96
Rua da Alfândega, 8
Rua da Alfândega, 7 a 11
Rua de Sousa Vitorbo, 83 e 85

ARMAZÉNS GERAIS: Rua da Vigorosa, 712

Fernando Campos & C.^a, L.^{da}

FÁBRICA DE MALHAS

TELEFONE 6491

Trav. Fernão Magalhães, 168

P O R T O

*Aos Ex.^{mos} srs. Engenheiros, Arquitectos,
Construtores Cívicos e Particulares, Que-
reis um pavimento artístico, sem juntas,
em marmorite A? — Diriji-vos à firma:*

Carvalho & Serra, L.^{da}

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

ORÇAMENTO GRÁTIS

CALCIMITE

O melhor contra a humidade, salitre e tortulho nos prédios

ALVAIADE «LEME»

O melhor para pinturas

DEPÓSITO:

DROGARIA CARVALHO
Rua do Almada, 448 — Telefone 6242 — Pôrto

Telefone 2283

Telegramas: «Altamires»

ALTAMIRO & FILHOS

99, Rua das Fíores, 101 — PORTO

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

Pereira & Marques, L.^{da}

Óleos lubrificantes — Óleos para as Industrias
textis — Cortumes e tinturarias — Desperdícios
— Vaselinas e parafinas — Cera Victória em caí-
xinhas — Cera Reivax em latas de 17 kilos

96-l.º, Rua da Picaria, 96-l.º — PORTO — Telef. 6801

O P C A

Estudos e Construções

RUA ANTÓNIO CANDIDO, N.º 248

Telefones, 9561-9562-P. B. X. — Pôrto

Vieira, Azevedo & C.^a

ARMAZÉM DE PAPELARIA
E OBJECTOS DE ESCRITÓRIO

Rua da Picaria, 56-58 Pôrto Telefone 5222

TELEFONE 7072

Fábrica de Móveis A PORTUENSE

Joaquim Pereira da Costa

ESTOFOS — DECORAÇÕES

197, Praça da Corujeira, 203 — P O R T O

Fernando Alvaro de Mattos

RUA FERNANDES TOMAZ, 525-527 — Telefone 1312

PÓRTO

Pomadas para calçado ROSETE JUVENALIA — Caixa S.
SATURNINO — Limpa-metais JUVEN LIA — Cera para
Soalhos e Oleados JUVENALIA

Cera de Linhas, Camurcines, Tintas rápidas e Cola Diavolina

ANTÓNIO SEABRA

Rua do Sobreiro — SENHORA DA HORA

FÁBRICA DE GRUDES INDUSTRIAIS

Telefone 79 — Senhora da Hora

Telegramas: SEABRA

PERES & SOUSA, L.^{DA}

Avenida dos Aliados, 38, 2.º andar

LANIFÍCIOS PERSOS

GRANDE SORTIDO EM TODOS OS ARTIGOS
PARA ALFAIATARIAS

TELEFONE 1131 PÓRTO

VICTOR ANDRADE

MÁQUINAS INDUSTRIAIS

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

MÁQUINAS AGRÍCOLAS

MOREIRA DA MAIA — Rua Dr. Farinhote

DOMINGUES D'OLIVEIRA

TIPOGRAFIA: Execução rápida e perfeita de todos os trabalhos litográficos

ENCADERNAÇÃO: Todas as encadernações simples e de luxo, com a máxima perfeição
Campo Martires da Pátria, 114-A — Telef. 2412 — PORTO

A PORTUENSE — Tipografia e Encadernação

Rua Conde Vizela, 80 — Telefone 7062 — P O R T O

A Carvoeira Carlos Begonha, Lda.

Sócio gerente: ARNALDO PINTO

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

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

ÓPTIMAS QUALIDADES

SAPATARIA PÓRTO

TELEFONE 7887 P. B. X.

A melhor casa sortida em todas as qualidades de calçado
popular e de luxo a preços excepcionais

Pôrto — 143, Rua de Cedofeita, 145

Filial — 879, R. Fernandes Tomaz, 881

Lisboa — 30, Rua de S. Paulo, 40

Telefone 2 3443

BORDALLO & C.^A, L.^{DA}

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

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

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

Telefone P. B. X. 4480 — Telegramas BORDALLITA

Telefones: 4021 — 2693
Telegramas: FARLEA

Casa dos Linhos

S. A. R. L.

COMÉRCIO GERAL
DE LINHOS E BORDADOS

••

Importação de algodão
em rama de tódas as origens

660, Rua Fernandes Tomaz, 664

P O R T O

A Metalurgica de Arte

de A. J. Ferreira, L.^{da}

TELEFONE
6 0 6 4

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

PORTO Rua Bôa Nova, 138

GRAVATAS A J A X

Nobre & Almeida, L.^{da}

TELEFONE 4590

Rua Alexandre Braga, 88-1.º PORTO

Telefone 8430

Teleg. BROWNBOVERI

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I Ç A

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

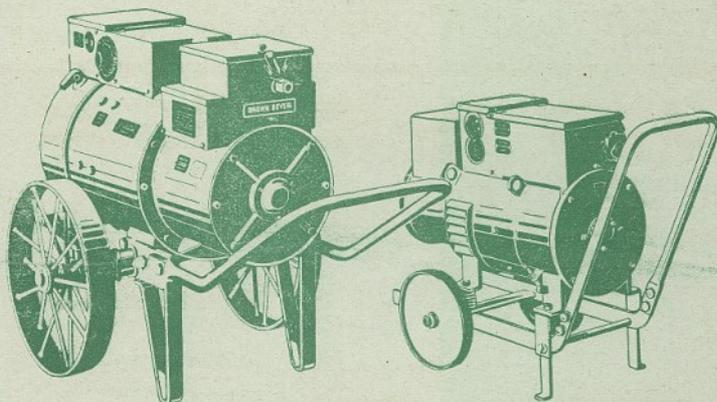
Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Av. dos Combatentes da Grande Guerra, 524

P O R T O



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
::: em corrente continua de 80-180 A e 240-300 A :::

Moura, Cabral & C.^a

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

(SERRA DA ESTRÉLA)

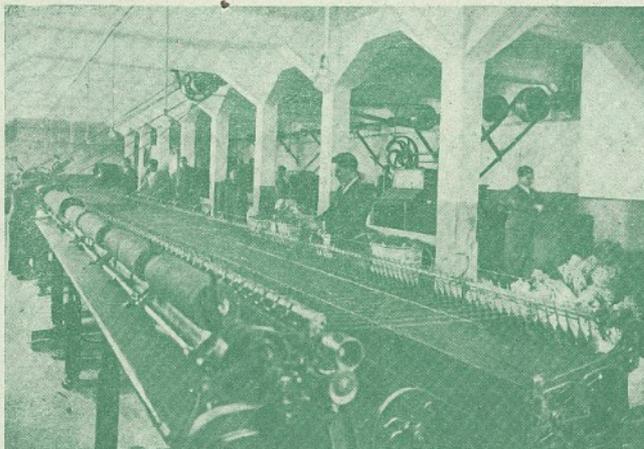
LORIGA

Augusto Luiz Mendes & C.^a, Limitada

FÁBRICA

— DE —

LANIFÍCIOS



UMA DAS SECÇÕES DA FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

(SERRA DA ESTRÉLA)

LORIGA

JOSÉ LAGES

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

(SERRA DA ESTRÉLA)

LORIGA

JOAQUIM AUGUSTO CORREIA

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

PREÇOS SEM COMPETENCIA
LORIGA — AVENIDA AUGUSTO MENDES
SERRA DA ESTRÊLA

Telefone: Cabino pública n.º 1 e 5

PEDRO VAZ LEAL

Com officina de Corralharia Mecânica e Civil
Soldaduras a Autogénio e Electrogénio

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

SE QUERE PRODUIZIR E POUPAR, USE



AC APP

SOC. GILLCAR, L.ª • R. N.º DO ALMADA, 81, 2.º LISBOA

FÁBRICA DE CAL PARA EXPORTAÇÃO

Premiada na Exposição Industrial e Agrícola de 1901

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

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

Telefone 2 5017

CARLOS F. MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

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



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE **RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA**

End. Telog. EUROPEA

TELEFONE: 20911

T. S. F.

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

J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

LISBOA

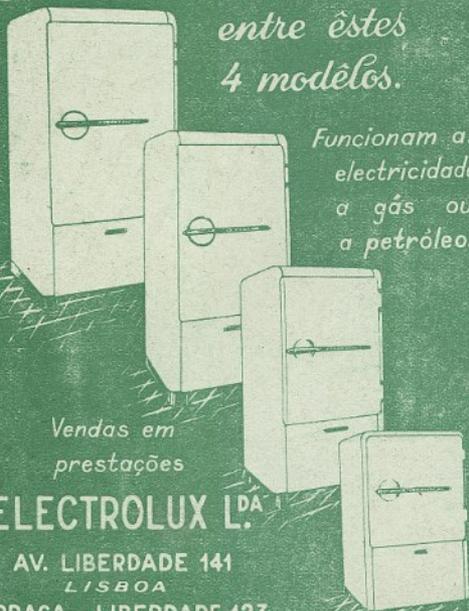


MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Co. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas), No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

*Escolha o seu Frigorífico
entre estes
4 modelos.*



*Funcionam a:
electricidade,
a gás ou
a petróleo.*

*Vendas em
prestações*

ELECTROLUX L^{DA}

AV. LIBERDADE 141
LISBOA

PRAÇA DA LIBERDADE 123
PORTO



Telefones 2 8600 — 4,6045

**ORGANIZAÇÃO
CRIADA EXCLUSIVAMENTE**

**para o serviço de mudanças em
todo o país e para o estrangeiro**

**Embalagens de louças,
cristaes, quadros, espe-
lhos, etc. Transporte de
pianos e cofres com to-
das as condições de se-
gurança**



Pedir Orçamentos grátis

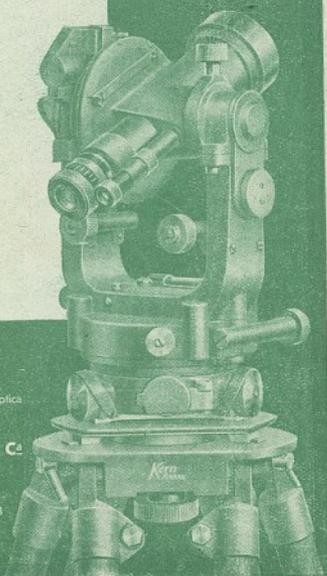
**A' Empreza Raul GALAMAS, Ltd.
CARROS AMARELOS
R. DA MADEIRA, 68-70 — LISBOA**

**Os novos
Teodolitos de
circulo duplo**

Kern
AARAU
(Suíça)

DK

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



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & C^o
Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

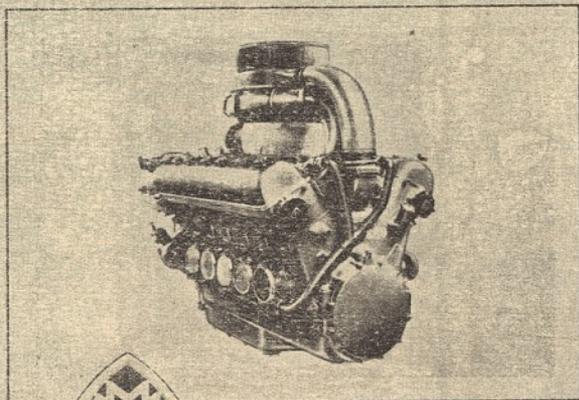
**FERRAGENS PARA
CONSTRUÇÃO
CIVIL**



cromagem LANDOLT

CASA Unânima ROSSIO
93.2º
LISBOA

Telefone 2 7093



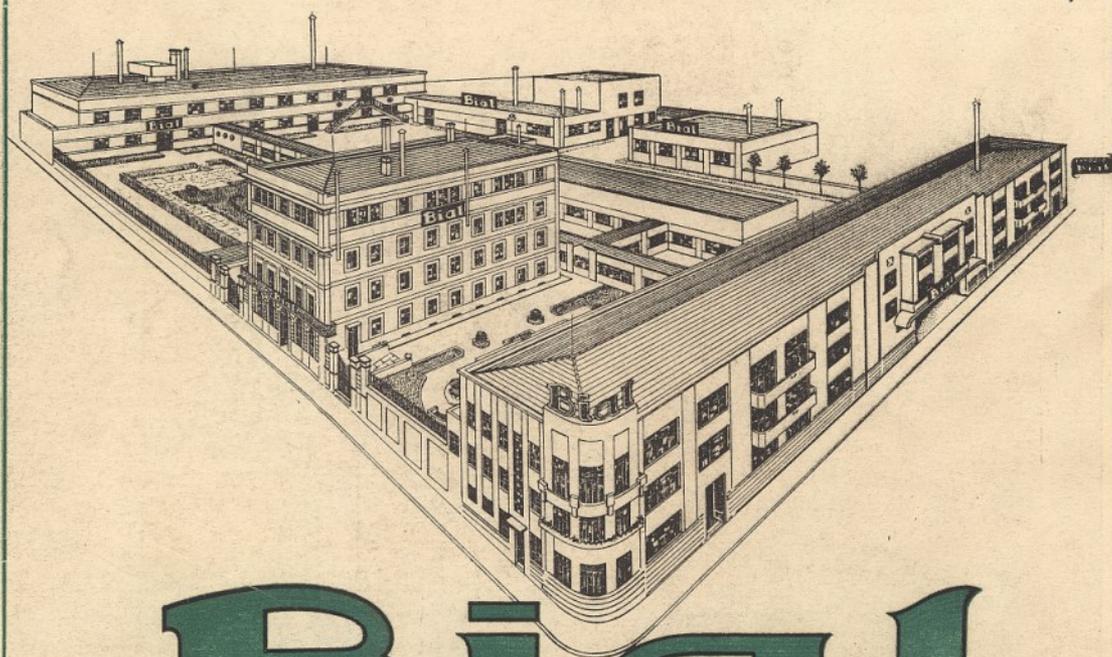
Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 6, 650 CV,
n = 1400 r.p.m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L. LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1



Bial

BENZO-DIACOL