

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 2 752

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 993

1359

1—AGOSTO—1944

ANO LVI

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
 Coronel ALEXANDRE LOPES GÁLVÃO
 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
 Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
 Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
 Capitão de Engenharia JAIME GALO
 Major HUMBERTO CRUZ
 JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR-
 ANTÓNIO MONTEZ
 Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
 Dr. MANUEL MÚRIAS
 RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

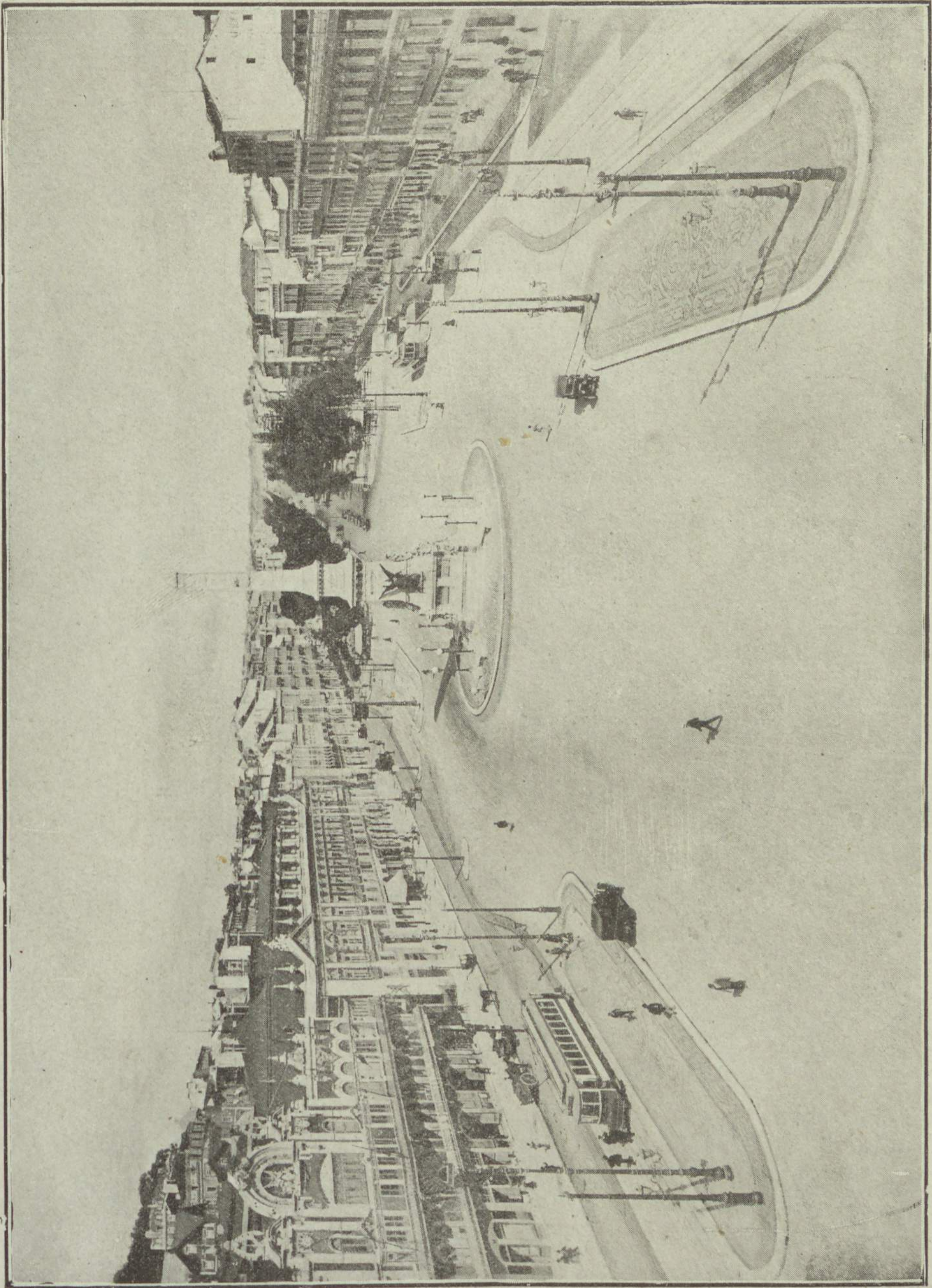
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

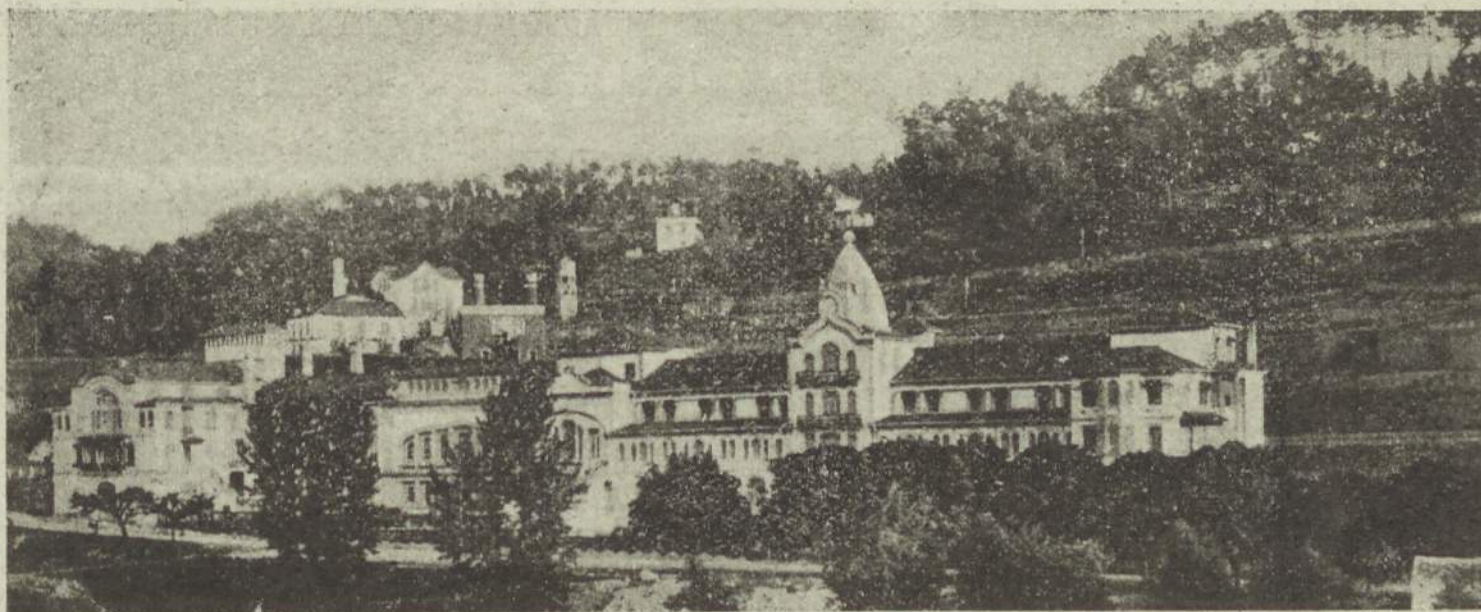


S U M Á R I O

Lisboa — Avenida da Liberdade-Praça dos Restauradores (gravura)	299
Estações de Águas, pelo <i>Dr. Ascensão Contreiras</i>	301
Estádio Nacional	303
Paísagismo, por <i>S. N.</i>	305
As praias e o desporto, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	310
Figueira da Foz, por <i>Coelho de Almeida</i>	311
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	313
Como os Grandes Países encaram o Futuro Navio, por <i>Costa Reynaldo (João)</i>	315
Caminhos de Ferro de Angola, por <i>Manuel Resende</i>	316
O Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, por <i>Mimoso Moreira</i>	317
Há 50 anos	319
Os Caminhos de Ferro Franceses e o problema da tuberculose	319
Linhas Estrangeiras	320
A Guerra e os Caminhos de Ferro	321
Imprensa	323
Caminhos de Ferro Coloniais	323
Parte Oficial	324



LISBOA — Avenida da Liberdade — Praça dos Restauradores



Termas de S. Pedro do Sul

Estações de Águas

Pelo DR. ASCENSÃO CONTREIRAS

O continente português forma uma pequena faixa de terreno cheia de relêvo e colorido, possuindo uma vasta rêde hidro-mineral.

Numa peregrinação hidrológica através do nosso país, deparamos, freqüentemente, com as mais variadas fontes termas, de harmonia com a transição dos terrenos donde brotam, pois, como é notório, a composição das águas depende em larga escala de natureza geológica.

Sabemos que o sistema orográfico denominado a *Meseta Ibérica*, marca as diferenças mais profundas, conferindo, particularmente, às rochas graníticas do norte as nascentes do tipo primitivo — sulfúreas e carbonatadas sódicas — e dando às formações meso-cenozoicas do centro e sul o predomínio das águas sulfidricadas, carbonatadas. Todavia, entrando na escala de pormenores, cada estância, ciosa do seu condão, procura chamar a si a primazia.

Assim, Vidago ufana-se de possuir as fontes mais bicarbonatadas; S. Pedro do

Sul impõe-se pelas nascentes de maior temperatura; por seu turno, S. Vicente e Entre-os-Rios reivindicam o primeiro lugar entre as sulfúreas; as águas do Arsenal (Banhos de S. Paulo) e das Caldas da Rainha apresentam-se como fortemente sulfidricadas; as de Monte Real e Curia reclamam distinção pelo elevado conteúdo em sulfato de cálcio; as de Caria (Beira Baixa) ostentam o poder dos sais de rádio dissolvidos; e o manancial do Luso figura com a sua poderosa emanção radífera e isenção de matérias orgânicas.

Outras, como as das Caldas do Molêdo, recomendam-se por serem aplicadas às temperaturas das nascentes, conservando, dêste modo, tôda a vitalidade. Pela sua raridade, também podem destacar-se as águas sulfatadas-aluminosas da Foz da Certã e Gondomar e ainda as nitradas da Ericeira. Além destas, as Caldas de Monchique, por constituírem um tipo especial que só tem similar no estrangeiro.

E, finalmente, as nascentes do Tedo, per-

didadas nos contrafortes da serra do Goujão, apresentando uma alta percentagem alcalina, pelo que foram cognominadas de Carlsbad Portuguesa!

Certamente que, ao fazermos o confronto das nossas modestas estâncias com as termas de maior grandeza lá de fóra, seria caricato graduar o seu valôr pela acção das proporções relativas ao progresso da técnica hidrológica e hoteleira. Move-nos, sòmente, o propósito de instigar atavios da civilização, pois, quanto a dotes naturais, as nossas em nada desmerecem as mais afamadas termas estrangeiras. E algumas, pelos melhoramentos operados, atingiram já o apreço que lhes dá direito a enquadrar no roteiro hidroterápico internacional.

Dado que durante a tormenta bélica temos conseguido fixar a atenção do mundo pela quietude de vida e impulso construtivo operado, bem se justificará aproveitar êste ambiente para consolidar relações que

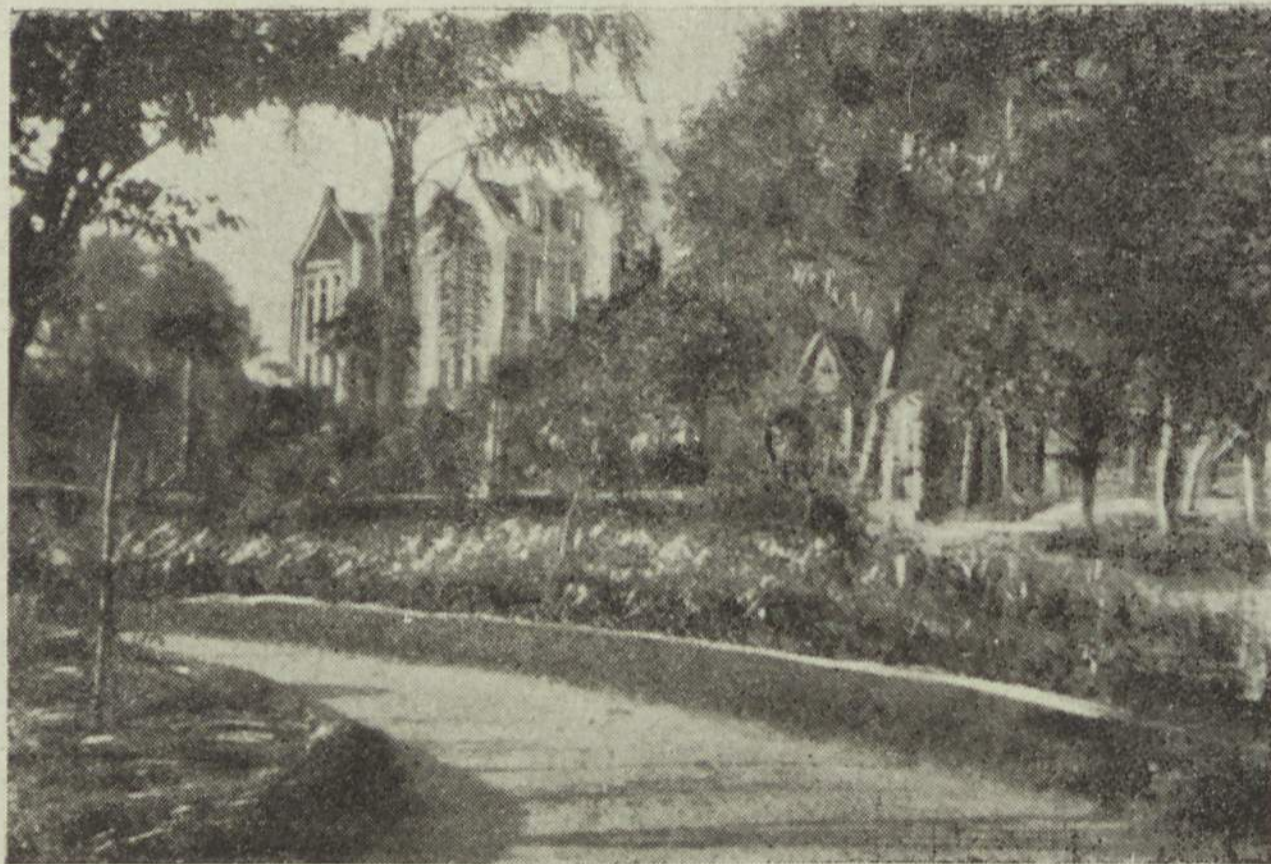
nos habilitem a tirar benefício desta privilegiada mansão.

Então, neste como noutros capítulos em que temos sido tributários do estrangeiro, torna-se lícito considerar o prelúdio duma situação inversa.

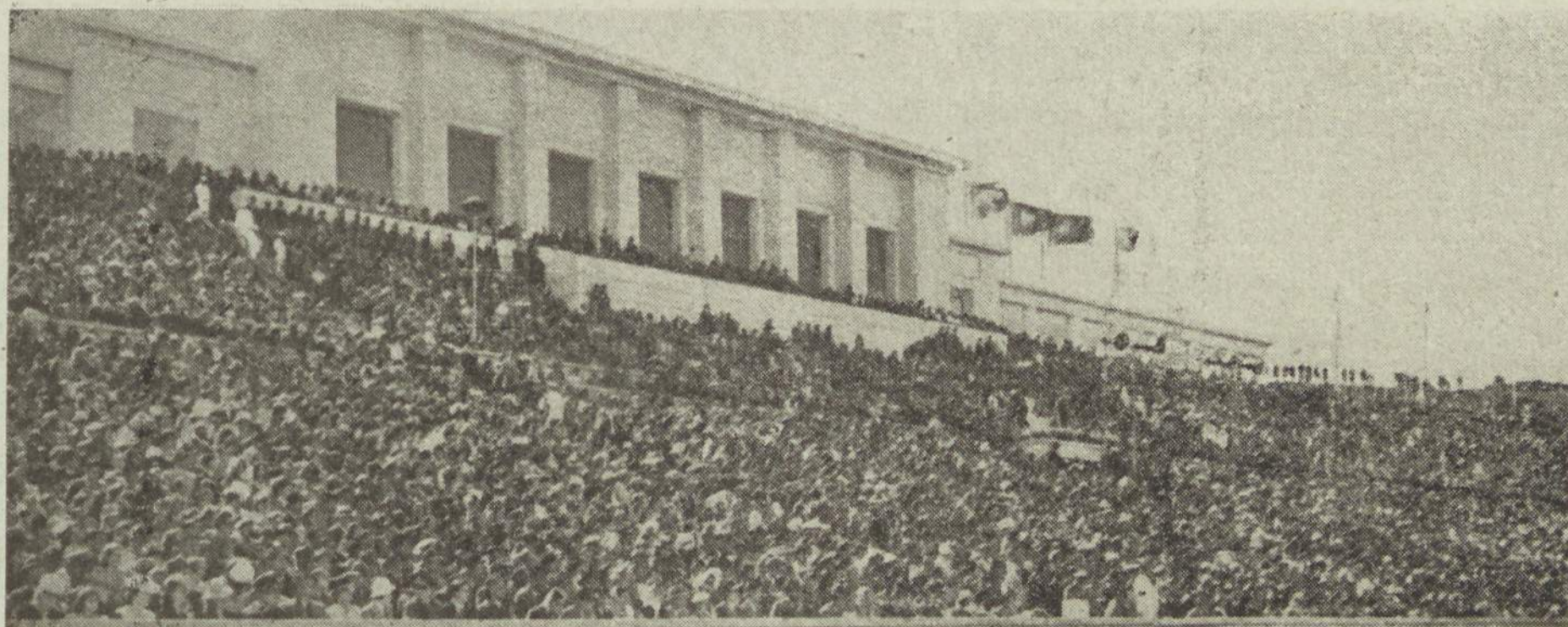
Porque a indústria do turismo constitue uma importante parcela de actividade nacional não nos falta o apoio dos organismos officiais para fomentar a acção regionalista; sòmente, causa estranheza o desinterêsse de certas entidades que mais directamente colhem os frutos da valorização dessa riqueza.

Precisamos organizar um cartaz de propaganda a sério, abrindo novos horizontes às nossas actuais possibilidades.

Se é certo o dizer popular — *a boca que se beija nunca mal se deseja* — hão-de ser aquêles que ao nosso país se acolheram numa hora trágica os maiores propagandistas, além fronteiras, dos encantos paradisíacos do nosso Portugal!



Parque das Caldas da Rainha



Um aspecto da inauguração do Estádio Nacional

ESTÁDIO NACIONAL

A inauguração solene, no dia 10 de Junho, do Estádio Nacional, não marca apenas o início de uma nova fase do desporto no nosso país, consagra ao mesmo tempo, e duma forma eloqüente, o interêsse do govêrno pelos problemas que dizem respeito à educação da mocidade, ao revigoroamento da Raça.

De grandes proporções e de traço elegante e magestoso, o Estádio Nacional presta-se, maravilhosamente, à exhibição de espectáculos desportivos de maior sensação e de maior repercussão no estrangeiro, pois agora, mais do que nunca, nos encontramos em excepcionais condições de o fazer.

Entramos, não há dúvida, num franco período de renovação e, se nos permitem o termo — de actualização. Há vinte e cinco anos a mocidade, que era mais ou menos futurista, mas que, em parte, não deixava de ser simpática pelas suas justas aspirações, clamava, com eloqüência retumbante, por um Portugal latino e europeu. O sangue que lhes corria nas veias encaminhava-os a atitudes espalhafatosas, que escandalizavam os burguêses, mas no fundo o que êles queriam — não era, positivamente, a quebra de uma tradição portuguesa, mas a guerra contra o reles, o vulgar, contra tudo aquilo que, sem nenhuma raiz mergulhada no passado, não trazia, não exprimia uma aspiração, um anseio, embora mal definido, de um futuro melhor ou diferente. Pois bem. O anseio dêsses moços de então e que hoje, a-pesar-de um quarto de século decorrido, estão ainda muito longe da velhice — começa a ter corpo e realidade. Portugal, mantendo e defendendo o que de mais nobre e característico o passado nos legou, prepara-se para enfrentar, sem

apreensões, sem incertezas, o futuro. Isto é, actualiza-se. E com a sua actualização Portugal não é, não pode considerar-se apenas um belo país peninsular, mas uma das mais belas nações europeias.

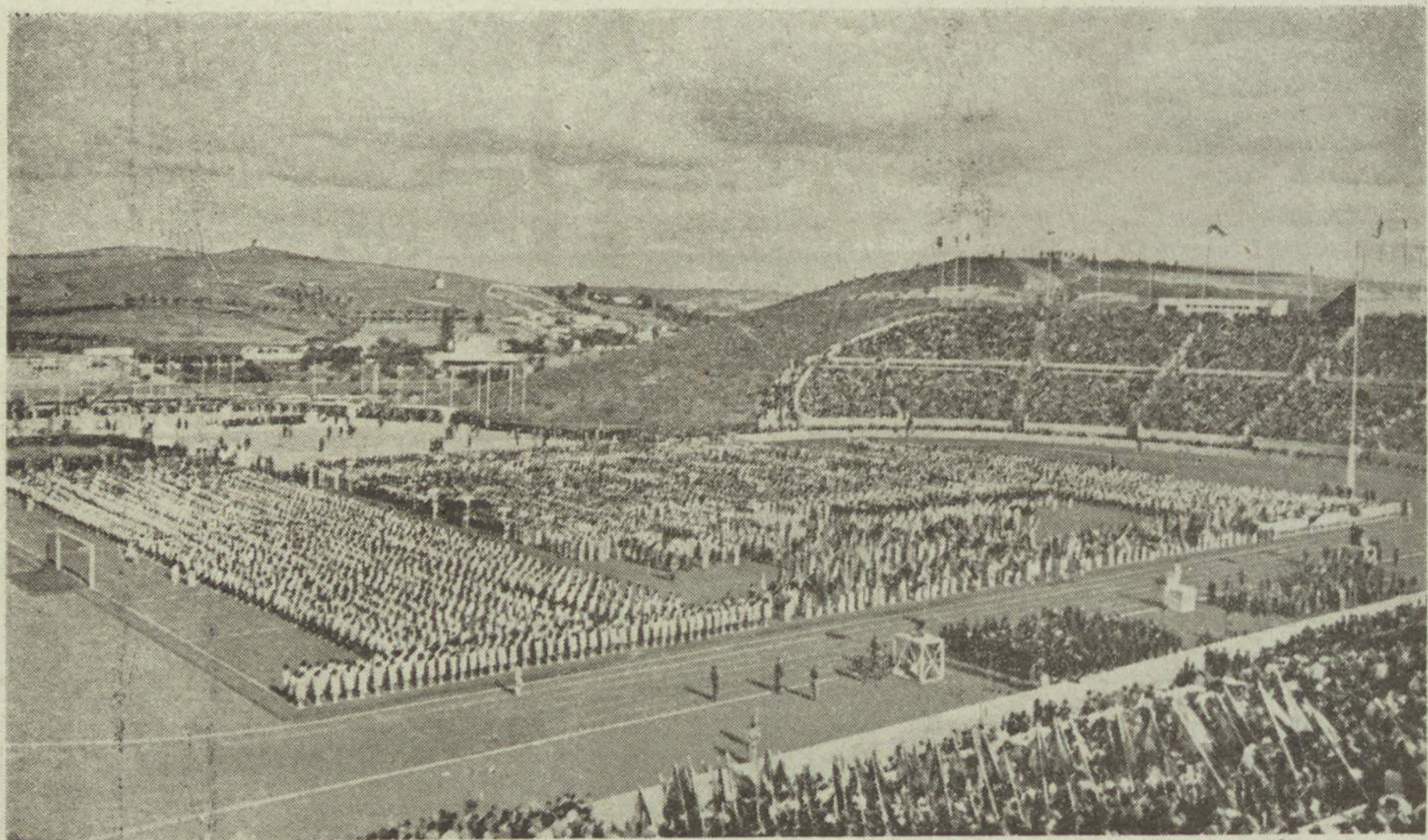
Com efeito, o país do Norte a Sul está a renovar-se, a actualizar-se, a europeizar-se e, para orgulho de todos, a reaportuguesar-se. A algumas vilas pode dar-se já o nome de cidades.

A velha cidade do Pôrto está quási totalmente remoçada. Dela não devem orgulhar-se exclusivamente os portuenses — tradicionalmente bairristas, como nunca o foram, como nunca o serão os alfacinhas pela sua cidade — devem também orgulhar-se todos os portugueses. E Lisboa — a que alguns escritores dos fins do século XIX chamavam «a grande aldeia» — deixou de ser uma cidade como qualquer cidade para se converter, de facto, numa esplêndida, numa grande capital.

A inauguração do Estádio, no dia 10 de Junho, precisamente no dia em que se celebra a data do nascimento de Luiz de Camões — vem coroar, magnificamente, uma série de melhoramentos e realizações levadas a efeito pelo govêrno da Nação e às quais, na sua maioria, não foi estranho o génio extraordinário de Duarte Pacheco.

Lisboa tem, finalmente, um Estádio. Melhor diremos: O Império Português já tem o seu primeiro Estádio. Por êle, as gerações novas hão-de passar triunfalmente, afirmando o seu valor, a sua robustez; com êle, os rapazes de hoje e os rapazes de amanhã poderão mostrar a tôda a gente que Portugal não envelheceu, que Portugal nunca poderá envelhecer.

Há anos, um diplomata português que muito

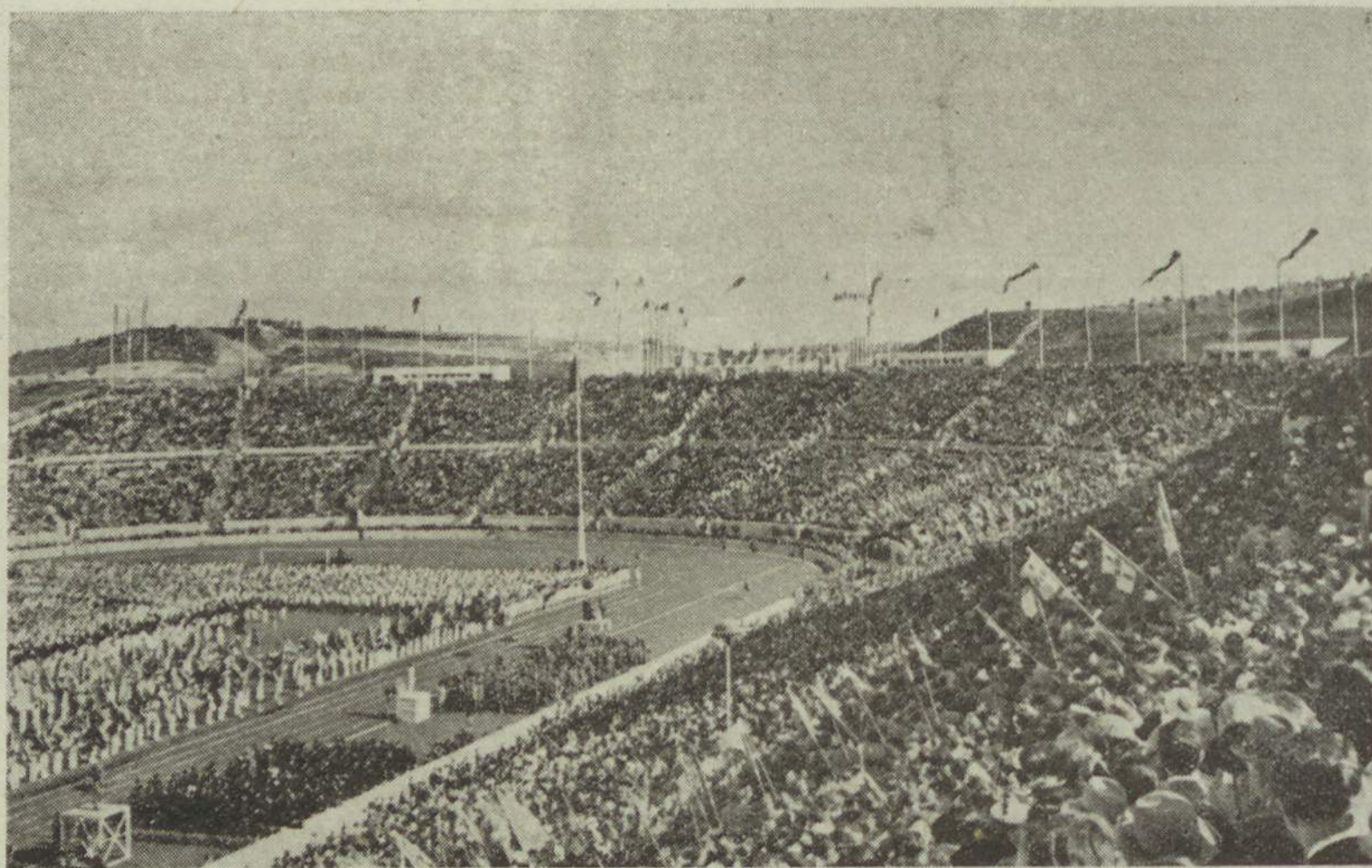


Outro aspecto da inauguração do Estádio Nacional

viajara, muito vira e aprendera lá por fóra e que, talvez por isso, aprendera também a melhor conhecer e a amar a nossa pátria, explicava o seu saudavel optimismô, que já por si era exemplo e lição de autêntico portuguesismo, dizendo-nos:

— Eu acredito no futuro de Portugal. Haja o que houver (estavamos no tempo das revoluções quasi semanais) — Portugal não sossobrará. D. Afonso Henriques não criou uma Nação, para se opôr a Castela, mas para vencer todos os tempos.

No outro dia, ao vermos o espectáculo magnífico da mocidade que se exhibiu no Estádio Nacional, ao ouvirmos os aplausos com que a grande multidão aclamou os membros do govêrno, ao sentirmos passar por todas as almas um sôpro de optimismo e de alegria, tivemos a impressão de que, da própria terra portuguesa, saía a voz da nossa pátria e da nossa imortalidade. Foi, de facto, uma tarde de apoteose. Foi, na verdade, uma tarde de glória. Porque foi uma tarde de certeza no nosso futuro.



Mais outro aspecto da inauguração do Estádio Nacional

Païsagismo

A paisagem é, quasi sempre, obra exclusiva da Natureza. Os mais belos monumentos, as mais gigantescas obras, tudo o que de belo ou de grande o homem edificou até hoje, não pode superar, não pode igualar sequer aquilo que a Natureza criou. O que mais nos maravilha e encanta na paisagem é a sua pluralidade de planos, o seu relevo, a sua profundidade de perspectiva, os picos e os vales, as ravinas e os plainos, os rochedos e os cursos de água, a diversidade do colorido da vegetação, dos terrenos e das rochas, as mil formas e as mil cores, a distribuição da luz, os claros-escuros, enfim tudo aquilo que o homem não fez nem poderá fazer.

No entanto a acção do homem pode alterar, e grandemente, o aspecto duma paisagem. Quasi sempre essa acção foi prejudicial: o selvagem incendiou a floresta, o bárbaro derrubou o arvoredor e o senhor de mau-gosto construiu um palácio pelintra e rodeou-o dum jardim detestavel. Por vezes, porém, quasi sempre inconscientemente, a intervenção do homem animou ou enriqueceu a paisagem: uma aldeia pitoresca, casas de pedra solta e telhados de ardósia, uma capelinha muito caiada, uma azenha cheia de heras e musgos, sem falarmos já em jardins, parques e matas como Versailles, Fontainebleau, o «arboretum» de Sintra, etc.. Em muitos países, justamente dos mais civilizados, o homem tem sabido inteligentemente aproveitar os aspectos naturais, mantendo-os o mais possivel conforme primitivamente tinham sido criados, limitando-se apenas a avivar a beleza natural com novas manchas de colorido, pequenos bosques, singelos jardins, modestas edificações, tudo sàbiamente estudado e combinado, tanto quanto possivel a carácter com o «clima estético», por forma a não pôr berros de mau-gosto no equilibrio natural da paisagem. Tal preocupação de bom-gosto, uma tal arte, levou à organização de cursos e de escolas onde se aprende «païsagismo» e donde se sai architecto ou engenheiro païsagista. (Os leitores desta nota começam agora a compreender que o assunto aqui tratado só poderá ser considerado como fútil pelas pessoas fúteis). Breve virá o tempo em que veremos que também Portugal se ocupa da cara das suas paisagens.

Que interêsse poderá ter para um povo a sua paisagem? Comercialmente, a paisagem interessa

pelo número de turistas que a veem observar e pelo dinheiro que deixam ficar na região; patrioticamente, interessa pelo bem que êsses turistas dela vão dizer, especialmente os turistas estrangeiros; ètnicamente interessa pela acção morigeradora que uma paisagem bela tem sôbre um povo; espiritualmente, interessa porque serve de inspiração aos artistas e serve de repouso aos sábios; culturalmente, interessa porque educa o povo, ensina-lhe bom gosto e melhora-lhe os sentimentos.

Seria um lugar-comum repetirmos o muito que se tem dito e escrito sôbre a importância que tem tido as belezas naturais da Suissa na prosperidade do seu povo, pelo grande desenvolvimento que naquele país tomou a indústria turística. O mesmo podendo dizer-se sobre muitas regiões da França, da Itália, da Noruega, etc.. Basta observar o que se tem passado em Portugal, ainda que em escala muito reduzida com certas regiões que se tem desenvolvido à custa dos seus encantos naturais que lá chamam os turistas, os veraneantes e todos os que apreciam a beleza da paisagem.

O português do século passado (e muito português dêste século...) nutria um perfeito desprezo pelas árvores e pelas flores. Ainda hoje, na generalidade, não se habituou a conhecer e a estimar umas e outras. Somos um país quasi sem parques e sem jardins; poucas e pobres são as flôres que se veem nas varandas e janelas das cidades e das vilas, nas hortas e nas quintas. Rara é a cidade ou a vila que possui um grande e bom parque municipal onde brinquem as crianças e onde repousem ou passeiem os adultos, especialmente os velhos. A própria Lisboa, à parte os microscópicos parques do Jardim Zoológico e do Jardim Botânico, e pouco mais, espera ainda que a dotem com a *cintura verde* (the green belt) que enfeita e enriquece as grandes capitais da Europa. Só agora se começa a pensar a sério na necessidade de fazer o parque da cidade na Serra de Monsanto. Que admira, pois que sejamos um povo desprovido de bom-gosto?

* * *

No campo da Silvicultura, aquele que justamente mais carácter pode imprimir à paisagem, se exceptuarmos as maravilhas que são o Gerez, o Bussaco, Sintra, Arrábida, onde o homem fez

alguma coisa, mas onde a natureza fez muito mais, à parte a relativa fartura de «pinheiro bravo», não temos absolutamente nada, esteticamente falando. Temos bastante, comercialmente falando. Poder-se-ia, porém, juntar o útil ao agradável, ou antes, juntar o útil a outro útil.

O pinheiro bravo é, de facto, uma bela espécie botânica; menos belo do que o seu congénere o pinheiro manso, constitui no entanto matas que, pelo seu colorido verde-negro, enfeitam uma serra. Mas, pela sua abundância, pelo seu exclusivismo, o pinheiro bravo monotoniza a paisagem portuguesa. Há outras espécies, tão lusitânicas como aquela, que formam matas muito mais pitorescas e que estão quasi exterminadas entre nós, ou que nunca encontramos constituindo grupos florestais importantes que caracterizem uma paisagem. Referimo-nos a géneros tais como: *Quercus*, *Ulmus*, *Fraxinus*, *Populus*, *Alnus*, *Salix*, *Cupressus*, etc., etc.

Onde pode o português, ou o visitante de Portugal, encontrar uma verdadeira floresta de carvalheiros, sobreiros, azinheiras, castanheiros, ulmeiros, freixos, cedros, etc., etc.? Quais as serras ou os baldios fundos cobertos daquelas tão belas espécies? Temos percorrido Portugal quasi concelho por concelho e, francamente, quando entramos numa mata (que floresta não se pode chamar) é sempre um pinhal e de pinheiros bravos. Verdadeiramente característico duma região, conhecemos o «maquis» (que mata seria impróprio) da Arrábida, constituído por espécies típicas: zambugeiros, alfarrobeiras, medronheiros, aroeiras, folhados e pouco mais. Mas, está assim porque o homem ainda não teve tempo para substituir o «maquis» primitivo e milenário pelo consagrado pinheiro bravo.

Não será tempo de pensar em constituir verdadeiras florestas de espécies indígenas, que venham a cobrir serranias e baldios, de terreno e clima apropriados, imprimindo a estes a beleza e o carácter que devem ter tido muitos séculos atrás? Depois de passar o actual conflito mundial, os meios de comunicação vão multiplicar-se e facilitar-se a um grau que não podemos imaginar sequer; aqueles que escaparem serão atacados pela psicose das viagens; Portugal, por pouco conhecido, será um dos alvos dos turistas de todo o mundo; e estes demorar-se-ão tanto mais e deixarão aqui tanto mais dinheiro quanto mais as nossas paisagens os prenderem e encantarem. E tantas serras escalvadas e tanta fartura de pinhal bravo não serão bastantes para os fazer demorar. Os abetos da Suíça e as bétulas da Suécia e da Noruega mais facilmente os atrairão.

Se bem que as espécies da flora local imprimam mais carácter à paisagem, estando assim indicado que se façam florestas dessas espécies, não deixa de ser interessante também fazer alguns macissos

florestais de certas espécies exóticas ou de maior expansão geográfica. Alguns exemplares singulares que se veem tantas vezes em parques e em quintas particulares, levam-nos a crer que, em macissos, formariam grupos florestais lindíssimos que muito enriqueceriam a paisagem de certas pequenas regiões. Se tem sido possível fazer boas matas de eucaliptos, especialmente «*E. globulus*», que pouca beleza tem, além do agigantado porte e verticalidade dos troncos, também se poderiam fazer matas de certas acácias, plátanos, cedros, sicómoros, etc., que, nas regiões de turismo, nos libertassem um pouco da monotonia do pinheiro bravo. Pela qualidade e utilidade dalgumas dessas madeiras, ao lado estético da questão viria acrescentar-se o aspecto económico, pois que essas pequenas matas, quando exploradas racionalmente, forneceria madeiras que se deixariam de importar. É tudo mera questão de estudo e de tempo.

* * *

Em repetidas passagens que temos feito pela Serra de Aire e outros contrafortes do seu sistema temos observado que a flora arbórea e arbustiva é constituída, quasi exclusivamente, por copulíferas: carvalheiros, azinheiras, carrasqueiros e, menos, sobreiros. O aspecto de robustez, saúde e pujança dalgumas dessas plantas é característico e convence-nos que, de facto, elas têm ali o seu habitat real. Alguns exemplares de carvalheiros são extraordinariamente formosos. As azinheiras selvagens pululam, aos milhares. As moitas de carrasqueiro têm por vezes, um desenvolvimento invulgar. Em contrapartida, alguns tufos de pinheiros bravos e eucaliptos vegetam pobremente. Mas a maior extensão das serranias está despida de vegetação, pois que as populações das aldeias e lugarejos, através dos séculos, tem cortado o «cabelo à escovinha» a quasi todas as serras. Em muitas vertentes, quasi até ao cume, tem plantado oliveiras pelo processo primitivo de espetar a malho uma estaca na terra. E as oliveiras lá vivem, como Deus quere, e vão rendendo bastante azeite. O aspecto de todas aquelas serranias, aliás geologicamente curiosíssimo, é desolador, pela sua nudez, pela monotonia dos seus pedregulhos calcáreos e pela escassez de vegetação que o homem não deixa refazer.

O Estado deveria tomar conta de toda aquela tristeza, especialmente dos cerros e dos planaltos, mandando proceder à dessiminação metódica das copulíferas da flora local, por forma a criar verdadeiras florestas de carvalheiros, azinheiras e sobreiros. O relevo daquelas serras oferece condições para ser transformado num admirável parque nacional, só de copulíferas indígenas que no futuro viesse a dar aos portugueses de amanhã uma ideia

do que tivesse sido a selva daquele pedaço da Lusitânia.

Não sabemos se a «tinta» dos castanheiros acabará por os matar a todos. A exemplo do que se tem passado sempre, com todas as espécies e com todas as doenças, há certamente uma sub-espécie, uma variedade, uma casta de castanheiros que a molestia não conseguirá liquidar e que servirão a reconstituir os soutos do futuro. Em regiões completamente despovoadas pela «tinta» existem indivíduos sôbre os quais a doença não teve acção e que se apresentam sãos e robustos. Quem sabe se êsses indivíduos, reproduzidos por sementes ou por um processo de estaca, não dariam origem a formosíssimos soutos que são uma das mais belas formas da primitiva floresta ibérica???

Mas julgamos que doença alguma tão terrível como a «tinta» aniquila ulmeiros e freixos, lódãos e choupos, amieiros e salgueiros, etc.. Que magníficos parques se fariam com alguns centos de hectares destas espécies que hoje são pouco mais do que curiosidade de jardim botânico, quasi só de botânicos conhecidas!

* * *

Falando de paisagismo, como amadores de bonitas paisagens e não como entendidos que não pretendemos ser, temos de nos referir à grande influência que tem a arborização das estradas e o ajardinamento dos desvios de paragem junto às estradas, na paisagem que o viajante percorre. Se a paisagem que a estrada atravessa é bonita, uma bem escolhida arborização das estradas e um ajardinamento de retiros de paragem feito com bom gosto, vem completar o encanto da viagem de automóvel ou do passeio a pé. Citamos três característicos exemplos que de momento nos ocorrem: na estrada do Crato a Níza, durante alguns quilómetros, a estrada passa entre duas lindíssimas linhas de formosos sobreiros que, na nossa opinião, constituem o mais belo motivo ornamental que se poderia descobrir para aquela região; na descida da Guarda para o Mondego, na estrada de Celorico, plantaram ao longo da estrada muitas centenas de moitas de rosmaninho que, quando em flôr, constituem um lindíssimo motivo ornamental ao longo da valeta de granito; na estrada de Valezim a Loriga por exemplo, vimos uma alta e densa sebe de giestas, durante quilómetros, completamente revestida de flôres, dum efeito verdadeiramente surpreendente e absolutamente a carácter com a paisagem ambiente.

Estas manifestações de estética são relativamente recentes. Até há pouco, a maioria das nossas estradas corria entre renques de arvores mal escolhidas para cada região, vegetando muitas vezes com dificuldade, com aspecto tristonho e com muitas falhas, causadas umas pela natureza do

terreno ou do clima, outras pelo selvagem egoismo do proprietário vizinho que lhes cortava as raízes. Hoje já vamos vendo, com encanto e patriótica curiosidade, belos renques de arvores inteligentemente escolhidas e até longos percursos de barreiras laterais revestidas de flôres. Tem-nos chamado especialmente a atenção algumas estradas do Distrito de Coimbra.

Mas, também neste aspecto do paisagismo, há ainda muito que aprender e muito que fazer, até que a arborização das estradas e o ajardinamento lateral venham a influir na beleza da paisagem. Enquanto as estradas tiverem de atravessar povoações de perigosos arruamentos onde crianças e adultos, galinhas, cães e porcos, impedirem a passagem do trânsito e azedarem o humor de quem viaja, o encanto da estrada não será completo. A estrada e quem nela transita, merecem uma zona de protecção, de pelo menos 10 ou 20 metros, onde vegetem arbustos e sub-arbustos ornamentais que embelezem o percurso e defendam a estrada e os veículos do descuido das populações e do perigo de pessoas e animais. Só então a estrada poderá oferecer o máximo do interesse e completar o encanto da paisagem.

* * *

E como nesta nota temos vindo a insistir sôbre o interesse patriótico, turístico e comercial até, de tentar reconstituir ou criar mesmo grupos florestais ou florestas daquelas essências indígenas que hoje já temos de considerar como raras, parece-nos vir a propósito lembrar a criação dos «parques nacionais», «reservas de estudo» ou «parques de observação». A ideia nada tem de novo, nem sequer entre nós. Lá fora, na América, na Europa e até na África, são já numerosos e antigos tais parques ou reservas nacionais. E todos os leitores sabem que essas reservas têm por fim defender, conservar e aumentar até as espécies, mais importantes, mais características, da flora ou da fauna duma determinada região ou compartimento bio-geográfico. São célebres as reservas dos Estados Unidos, da União Sulafriicana, do Congo Belga, etc.. Quem é que não ouviu já falar no célebre Parque Nacional de Yellowstone?

Como entre nós é costume não dar a devida publicidade a todos os empreendimentos de interesse nacional que, se fôssem conhecidos do público, entusiasmassem pelo menos uma grande parte da população, não sabemos quais as medidas que já foram tomadas no sentido da criação das nossas reservas ou parques nacionais». Nada lemos ainda sôbre tal assunto; e ouvimos apenas dizer que a Tapada de Mafra ia ser destinada a reserva de espécies zoológicas, ideia que, a ser verdadeira, é admirável, parecendo-nos, porém, que deve ser ampliada para reserva mixta da fauna e da flora

indígenas. Conhecemos muito bem a Tapada de Mafra por nela termos passado os melhores dias das nossas férias-grandes, desde 1911 até 1918; ali experimentámos e puzemos à prova os nossos primeiros estudos de escotismo e campismo. Podemos, conseqüentemente, afirmar que poucas regiões do nosso país oferecerão tantas condições naturais para o estabelecimento do nosso maior «parque nacional» ou «reserva da flora e fauna». Lembremo-nos ainda de matas de urze virgem, com 4 ou 5 metros de altura, onde se escondiam e faziam criação os javalis que naqueles tempos ali abundavam. Alguns rebanhos de veados, totalizando algumas centenas, punham manchas de vida e de colorido nos pequenos prados naturais onde pastavam. Havia por ali fartura de toda a espécie de caça que parecia ter escolhido a Tapada para ponto de reunião. Assistimos também a terríveis incêndios que destruíram grande parte da mata natural e que devem ter destruído também todas as matas ou grande «maquis» de urzes primitivas. Seria exactamente nos primeiros anos deste século que se deveria ter destinado aquela Tapada a «Grande Parque Nacional». Apesar, porém, de tudo quanto já desapareceu, a Tapada de Mafra é, sem dúvida, a propriedade do Estado mais indicada para se fazer uma grande e óptima «reserva».

Exatamente porque hoje já existem raros grupos florestais (incluindo espécies arbóreas, arbustivas, e sub-arbustivas) de espécies indígenas, estão indicadas, para estabelecimento dessas «reservas», aquelas regiões onde ainda existem restos da flora primitiva. Nesse caso estão, por exemplo que de momento nos ocorre, as matas de copulíferas do Gerez e Lindoso, o característico «maquis» da Serra da Arrábida (muito mais velho talvez do que a própria nacionalidade), e poucos mais tufos ou maciços botânicos primitivos. Ignoramos se na Tapada de Mafra ainda resta alguma coisa do muito que outrora lá existiu. Na maior parte das regiões, na maioria dos casos, ter-se-ia de recorrer a artificios (que aliás foram usados, por vezes, em «parques nacionais» de outros países onde a anterior devastação nada poupou), isto é, os grupos *naturais* da flora indígena teriam de ser criados *artificialmente*. Para tal *desideratum*, teria de se trabalhar com uma enorme dose de bom-senso, instinto do que é *natural*, talento de compreender e de imitar as artes da Naturêsa (a qual nunca comete crimes de mau-gosto), requisitos êsses que são os mais importantes de todos.

A Tapada de Mafra, além da sua grande extensão e condições naturais, oferece ainda a vantagem de ser tôda fechada por um muro cuja altura varia entre 2 a 4 metros, se bem nos recordamos. Dadas a pequena extensão do nosso território metropolitano e relativa densidade da população e pulverização da propriedade agrícolas, as

«reservas» terão de ser vedadas, na maioria dos casos, por um muro análogo ao de Mafra. A admissão, sempre condicionada, a êsses parques, só poderia fazer-se por portões onde permanentemente estivesse um guarda-florestal, para evitar os habituais desmandos e vandalismos dos visitantes indisciplinados. O muro evitaria muitos abusos, a fuga de quaisquer espécies zoológicas, a entrada, por exemplo, dum animal atacado da raiva, o perigo de incêndios, etc.. Além dos guardas dos portões, teria de haver um número de outros guardas para constantemente percorrer os caminhos e atalhos, permitindo assim que a Naturêsa fosse edificando a sua obra sem ser perturbada pelos vândalos. À semelhança do que se passa, por exemplo, no «arboretum» de Sintra o pic-niquismo saloio devia ser rigorosamente proibido. Haveria, porém, alguns locais ou parques de campismo, vigiados por guardas, onde seriam permitidos acampamentos, absolutamente condicionados e de inteira responsabilidade do organismo que concedesse as *cartas de campista* visadas pela Direcção dos Serviços Florestais ou quem superintendesse nos parques de reserva. De resto, o mais simples e prático seria o estudar e imitar o que lá fora há já muitos anos funciona, medida de bom-senso que evitaria as nossas habituais excentricidades. Não nos cansamos de repetir que a disciplina teria de ser muito rigorosa, para um minuto de abuso ou descuido não destruir o trabalho dum século. A vigilância teria de ser apertada e constante, as sanções a aplicar à menor infração seriam severíssimas. Naqueles tufos de maior interêsse científico só seria permitida a entrada aos verdadeiros estudiosos, munidos de autorizações especiais passadas, por exemplo, pelas faculdades de Biologia. Só assim os portugueses, do século que vem, poderiam fazer uma ideia do que a Naturêsa fazia, no milénio passado.

À primeira vista parecerá que esta nota não pode interessar directamente a nossa agricultura. Na realidade interessa e muito. Senão, vejamos:

A inteligente observação dos fenómenos do passado fornece-nos as melhores armas para as lutas do futuro. Saber entender como as coisas se passavam na Natureza, não poluída pela mão do homem, é saber também como evitar os inconvenientes duma existência que não pode mais ser aquilo que foi milénios atrás. Um homem atacado duma amnésia absoluta, que lhe varresse da memória todo o seu «ontem», ver-se-ia inteiramente impossibilitado de viver o seu «amanhã»; não saberia articular uma única palavra, não compreenderia a sua língua, não saberia alimentar-se e, se abandonado a si próprio, morreria por não saber satisfazer todas as necessidades vitais que, durante anos, tinha aprendido a saber satisfazer sem o concurso de outrem.

A ciência moderna tem tido necessidade de despejar muitos arcanos onde estavam arrumadas toneladas de preconceitos e falsos conhecimentos que só lhe entravavam a marcha. Teve, muitas vezes, de fazer tábua-raza de montanhas de falsas teorias que, por um processo de aglutinamento, se tinham amontoado através os séculos. E, no entanto, a ciência moderna só pode existir porque antes dela tantos conhecimentos, tinham sido colecionados, laboriosa e pacientemente, através dos milénios, por bons ou maus observadores. O «hoje» da ciência é simples resultado do seu «ontem» e será ainda alicerce para o seu «amanhã». A ciência moderna é, porém, tóda objectiva, tóda feita de inteligente observação e, especialmente, de experimentação; aceita melhor aquilo que lhe mostra o microscópio, aquilo que faz no laboratório e, melhor ainda, aquilo que experimenta «in vivo», do que tudo o que lhe possa ditar a mais elevada e brilhante imaginação filosófica. A ciência entrou na fase de «ver e crer, como São Tomé».

Sendo a fertilidade a característica que, em agricultura, mais interessa no solo, é neste que se deve tentar investigar os porquês do aumento, do desaparecimento, da diminuição ou da conservação daquela. É ao solo que o sábio investigador, pedologista, deve ir perguntar os processos de manutenção e de aumento da sua fertilidade. A única biblioteca verdadeira é a Naturêza; o que importa é saber encontrar-lhe e compreender-lhe os milhões de ensinamentos que essa biblioteca encerra...

O solo resulta de vários factores: da naturêza da rocha-mãe, especialmente das condições climáticas que sobre ela actuem, da acção dos vegetais e dos animais que nessa obra intervêm. A ciência do solo necessita, conseqüentemente, do concurso de ciências tais como a geologia, a minerologia, a climatologia, a bio-química, etc. No entanto, o laboratório onde se investigam as causas e onde se realizam os ensaios, é o próprio solo; é nele que se verificam as influências que sobre êle podem ter os factores que atraz apontámos.

Mas, no solo, como em tódas as coisas na Natu-

rêza, os fenómenos passam-se, em relação com a nossa efemeridade, com grande lentidão. Uma teoria que se architectou com alicerces colhidos em poucos anos, cae com estrondo, alguns anos depois, porque as observações feitas não tinham sido bastantes, por não se ter reconhecido a necessidade de «saber esperar». É o conhecimento das coisas do solo é, talvez, um daqueles que em agricultura mais tempo de estudo exige. O Prof. Russell fala de estudos feitos em solos de Rothamsted desde 1852; e, se não estamos em erro, ao fim de tantos anos, aquele célebre Professor ainda não está bem seguro de observações que vêm sendo feitas, sempre sobre o mesmo terreno, sempre da mesma maneira, há já perto de um século.

Mas não só no estudo dos solos como também em muitos aspectos da vida das plantas e dos animais, muito especialmente nas relações do *complexo solo-planta-animal*, importa fazer observações e experimentações, constantes e sempre iguais, para evitar que uma arrojada teoria de hoje seja um insucesso amanhã.

Ora, não é fácil a qualquer estação ou posto de investigação dispôr, por exemplo, de «terrenos velhos» ou de tratos de mata ou charneca primitivas, onde possam tirar interpretações de algumas páginas antigas da tal biblioteca da Naturêza. Sabe-se que muitas espécies botânicas e zoológicas se comportam, submetidas a cultura, duma maneira muito diferente do que quando deixadas no seu verdadeiro «habitat». Muitos caprichos biológicos, incompreensíveis em cativeiro ou no campo de ensaios, seriam explicados se as espécies pudessem ser observadas nos «parques» ou «reservas» onde as tivessem deixado à vontade durante muitos anos ou durante séculos.

E cremos ter sobejamente demonstrado que a criação de alguns «parques nacionais» ou «reservas de estudo» serviriam a causa da paisagem portuguesa que defendemos nesta nota, mas serviriam muito mais ainda a causa da ciência que não defendemos só porque não temos fôrças para o fazer.

S. N.



As praias e o desporto

Por REBELO DE BETTENCOURT

As termas têm os seus médicos e a sua clientela. As praias também possuem os seus amigos. Mas, ao passo que os frequentadores habituais de uma terma se contam às centenas, os que, nos dias quentes, se dirigem às praias, contam-se aos milhares, formam verdadeiras multidões. É que, em geral, são as pessoas de maiores recursos que podem instalar-se, com as melhores comodidades, nos hotéis e nas pensões das nossas termas.

Evidentemente que nem toda a gente que frequenta as termas é doente. Essas pessoas saudáveis, que por lá aparecem e por lá se demoram temporadas mais ou menos longas, não são movidas por snobismo, mas, pelo contrário, atraídas pela beleza das suas paisagens, pela comodidade dos seus hotéis e também pela necessidade moral de mudar de paisagem humana. E muitas dessas termas, pelos atractivos de que se fazem rodear, são lugares tão sedutores que, por vezes, dá vontade de dizer que vale a pena ter uma doença só pelo prazer de a curar em tão paradisíaca estância.

A praia é mais popular e frequentam-na na maioria, principalmente ao domingo, os que têm férias curtas no ano, bolso modesto, trabalho diário e necessidade de arejar os pulmões com o ar do mar e de tostar a pele com os raios do sol.

Portugal dispõe, felizmente, de muitas termas e de numerosas praias. Não nos restem dúvidas: sob um aspecto ou outro nada temos que invejar ao estrangeiro, tanto mais que, de há anos para cá, começou a sentir-se a necessidade de aliar a arte do homem e o bom gosto aos encantos da natureza. O Luso, por exemplo, deixou de ser exclusivamente uma das melhores termas do país para conquistar, com justiça, o lugar de um dos mais belos, mais luxuosos centros de turismo da Europa.

As outras termas estão a seguir-lhe o exemplo,

pois dia a dia se constituem empresas novas para as dotar com melhoramentos importantes. Quanto às praias, o Estoril e a Figueira da Foz, por exemplo, têm, de há muito, prestígio internacional.

Não dispomos, porém, sómente de praias de luxo. Inúmeras praias, ao longo das nossas costas, oferecem às classes populares a oportunidade de horas de recreio agradabilíssimas, por preços baratíssimos e comodidades excelentes. Os alfacinhas, ao domingo, bem sabem para onde devem ir. Às vezes, o mais difícil, nas suas excursões, é a escolha da praia...

Lisboa tem poucos jardins, é certo; muitíssimo poucos parques, infelizmente mais certo ainda; mas, felizmente, possui próximo algumas praias magníficas, que estão a alindar-se, a encher-se de atractivos e onde as pessoas de recursos modestos não são obrigadas a gastar muito dinheiro.

Lisboa azul é uma cidade amiga. Ao pé da porta e ao alcance de todas as bolsas faculta ao povo dias feriados de inolvidável encanto.

A natação e o remo são os desportos mais higiénicos que se podem praticar durante os meses de calor. No entanto, são relativamente poucos os rapazes e as raparigas que se dedicam à prática desses encantadores desportos, como se ainda fôsse um crime ter saúde, pulmões fortes, músculos rijos—todos esses factores que, dando vigor ao corpo, provocam e desenvolvem optimismo, alegria e robustez de espírito.

Enganam-se aquêles que acreditam que a saúde se fortalece exclusivamente com xaropes. E muito mais ainda aquêles que julgam que o optimismo se adquire olhando a vida da fresta duma janela. O segredo da verdadeira, da dinâmica poesia da vida está na prática desses desportos adoráveis—em que o ar puro e o sol vermelho não se tomam às colheres, como os remédios da botica.



Fotografia expressiva do estado em que se encontra o assoreamento do pôrto e barra formado, apenas, por um pequeno canal

Figueira da Foz

O SEU PÔRTO E BARRA

Por COELHO DE ALMEIDA

VOLTOU a ser quâsi votado ao abandono o pôrto da Figueira da Foz, cujas obras, há anos iniciadas, paralisaram por completo, para ser feito o estudo definitivo de um novo projecto, do qual foi encarregado o distinto engenheiro — então seu Director — sr. Almeida Brito, agora Director geral dos portos.

Era desejo do falecido e saudoso Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sr. engenheiro Duarte Pacheco — a quem a Figueira muito ficou devendo, pelo muito que fêz a bem da cidade e seu concelho — levar a efeito a construção do pôrto, segundo o projecto elaborado e concluído por aquêle illustre engenheiro, que, durante longos meses, se occupou devotada e inteligentemente ao seu estudo e cujas obras não puderam ser iniciadas devido à terrível situação que está assolando o mundo.

Dada tal circunstância, por vezes, e por necessidade absoluta, manteve-se, durante algum tempo, em serviço de dragagens, que, mal orientadas, se

effectuaram apenas ao longo dos paredões sul, e, esquecendo a parte norte, permitiu-se, por êsse facto, a formação de bancos de areia que tornaram, desde então, o rio e a barra inavegáveis, sem que, até hoje, fossem dadas as indispensáveis e urgentes providências.

Pelo que temos ouvido a técnicos de competência, do pouco que se fez sem o proveito que seria para desejar, as obras que se executaram na parte sul, em que se gastaram uns 6.000 contos, padecem de defeitos de origem, um dos quais seria o desabrigo em que se deixou a margem norte, facto que trás como resultado accumularem-se as areias, formando grande extensão de «cabeços» que emergem mesmo no período das marés vivas, o que se vem verificando dia a dia.

Dêste facto, desejamos frisar o aspecto mais importante: o prejuizo incalculável que acarreta, não só à Figueira, como a tôda a fértil e produtiva região central do país, a inavegabilidade da foz do Mondego e a dificuldade da entrada e saída de

navios—dificuldade esta que se vem acentuando agora mais do que nunca.

A exportação de madeiras das Beiras—hoje em grande escala—tem de ser feita, a sua maior parte, por Lisboa e Pôrto, em caminho de ferro, o que obriga a demoras e a grandes despesas de transporte. O natural e lógico seria que ela se fizesse pelo nosso pôrto, mais rápido e menos dispendioso, por intermédio da linha dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

A Figueira possui uma regular flotilha bacalhadeira, aumentada, o ano findo, com duas unidades que, pela sua maior tonelagem, tiveram de descarregar no pôrto de Leixões, por não poderem entrar aqui, a quando do regresso da pesca dos mares da Terra Nova e Groenlandia, o que vai certamente acontecer a outras duas unidades em construção nos estaleiros da Murraceira, destinadas ao mesmo fim.

A saída é, geralmente, por vezes mais fácil; porém, a entrada é difícil, tendo mesmo alguns barcos, de menor capacidade, de serem aliviados lá fora, caso que se repetirá êste ano, se a barra e pôrto, como é, infelizmente, de reccar, continuarem no mesmo estado, visto o assoreamento ter formado um canal perigoso para a navegação mesmo quando do trânsito de barcos com poucos pés de calado.

Finalmente, uma outra modalidade apresenta ainda o problema—e esta, também, de excepcional gravidade: a não entrada no pôrto de alguns barcos da flotilha figueirense, carregados de bacalhau;

porque além das mesmas despesas para as empresas proprietárias, temos o agravamento da crise de trabalho na época própria nas respectivas secas onde, durante alguns meses, se empregam muitas centenas de pessoas principalmente mulheres da Figueira e de todo o concelho, que o mesmo é dizer-se: são mais umas dezenas de braços inertes, são mais umas centenas de bôcas sem pão, o que não deve deixar indiferentes os que, a seu cargo, têm de zelar pelo seu público, que é o somatório do bem-estar de todos e de cada um em particular.

Se há momentos em que se reconhece a necessidade absoluta duma acção decisiva para a construção definitiva do nosso pôrto—que urge obviar para que se não perca algum trabalho feito—é agora um dêles, mas dado que, pela situação da guerra, não possa ser, o que é natural, para o caso da falta de *dragagens* do pôrto,—nocivo sob todos os pontos de vista,—permitimo-nos chamar a atenção carinhosa das entidades que na sua solução superintendem, aguardando-se, com natural ansiedade, a boa atenção do Govêrno de sua Ex.^a o Sr. Dr. Oliveira Salazar para esta situação quasi desesperada.

Assim o espera a Figueira, confiada no recto critério e largueza de vistas de sua Ex.^a, que visa sempre a realização de todos os grandes empreendimentos, entre os quais o importante melhoramento do pôrto da Figueira, que resulta um progresso regional, parcela indispensável do grande e verdadeiro engrandecimento nacional.



Assoreamento junto à barra do pôrto—lado norte—
em frente do Forte de Santa Catarina

Écos & Comentários

P o r S Á B E L

Escarrar, cuspir...

Ora aqui temos o que de mais porco é de mais nojento pratica o homem. E porque não dizer a mulher? Demais a mais hoje, que a mulher fuma, atira fumaças como os homens e cheira a tabaco, causando náuseas!...

Mas, vamos ao que importa:

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social acaba de editar um folheto de propaganda contra o perigoso hábito de escarrar e cuspir por toda a parte.

É uma campanha que bem merece a simpatia de todos os que se consideram limpos e defendem a higiene contra todas as porcarias.

A acção da Liga tem encontrado apoio em todas as grandes organizações, e nas pequenas com o andar dos tempos, é natural que por lá apareça e consiga o seu desejo.

Mas, é curioso como eu falo de grandes e pequenas organizações.

O importante do caso é educar o povo graúdo e miúdo a ser decente, correcto e respeitável.

Ainda há dias passei no Chiado, e de um segu do andar de determinado hotel veio, tão rápida como um morteiro, uma cuspidela de alto calibre. Senti um calafrio, não esmaltado, como dizia o Inácio de Santiago, quando fez um artigo sobre a morte do grande general Joffre, mas um calafrio vulgar que fez arrepiar a fazenda do meu modesto casaco.

Olhei e deparei com um cavalheiro, que fumava um charuto, que tanto podia ser de Monterrey como dos de seis tostões, da Companhia dos Tabacos. Nada lhe disse, mas entrei no Hotel luxuoso e pedi ao porteiro para avisar o senhor que eu não era nenhum cuspideiro.

Não esperava tamanha brutalidade de tão encasacado hóspede, mas segui o meu caminho.

Afinal não sabemos — ou por outra, eu não sei se o exemplo vem de cima ou vem de baixo.

Aqui, algures, perto da nossa redacção, até as paredes serviam para escarrar. Tetos, portas, caixotes, montras, automóveis de praça, tudo serve para amparar o cuspo.

Maldito vício.

Esperamos que a campanha da Liga Por-

tuguesa de Profilaxia Social, amparada pelas autoridades e por todas as pessoas que se prezam, consigam que daqui a cinquenta ou cem anos não se cuspa nem para o ar!...

O elevador de Santa Luzia

ESTIVERAM recentemente em Viana do Castelo dois engenheiros; um da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e outro da C. P. a-fim de estudarem e resolverem a possibilidade de voltar a funcionar; mesmo a título provisório, após as necessárias beneficiações, o elevador de Santa Luzia.

Do parecer desses dois distintos engenheiros depende a continuação das carreiras do funicular; que no inverno próximo sofrerá importantes reparações.

Os descarrilamentos poderão ser evitados?

SERÁ possível evitar os descarrilamentos? Uma revista estrangeira, embora sem o discutir, denuncia o problema assim, em meia dúzia de palavras:

«Nas linhas de dois carris, que, geralmente, são as adoptadas em todos os países, é impossível evitar que descarrilem os combóios, quando se registam acidentes, os quais, por felicidade, não se verificam com grande frequência. Em compensação, nas linhas de um só rail, não pode haver descarrilamentos, ainda mesmo que os combóios atinjam velocidades superiores a 200 quilómetros à hora, e isto em virtude de sua especial disposição».

Quanto tempo vivem as locomotivas?

AS locomotivas, embora construídas de aço, não duram eternamente. O trabalho violento a que são forçadas fatigam-nas e inutilizam-nas por fim. Sabe-se que a locomotiva vive quasi tanto como um cavalo e muito menos do que o elefante, cuja vida vai além de cem anos, e do que o corvo, que atinge trezentos anos de longevidade.

Na Inglaterra, as locomotivas dos expressos vivem apenas vinte e cinco anos. Idêntica duração alcançam as dos combóios ordinários de passageiros. As dos combóios de mercadorias resistem 27 29 anos e as dos combóios manobras, não ultrapassam, em geral, mais de 30 anos.

Nos Estados Unidos o limite da vida das locomotivas é apenas de 16 para as dos combóios de mercadorias, de 19 para as dos expressos, de 19 para os combóios ordinários de passageiros e de 22 anos para as locomotivas dos combóios de manobras. E porque duram menos as locomotivas nos Estados Unidos da América do Norte? Será porque o material de que são feitas é de pouca resistência e de qualidade inferior? Nada disso. Simplesmente porque, em média, em 18 anos de vida activa, uma locomotiva norte-americana percorre nada menos do que 2 milhões de milhas, ou seja mais do dobro do que percorre uma locomotiva inglesa em todo o seu tempo de serviço.

Em França, pelo que se depreende de alguns relatórios, as locomotivas duram, geralmente, 29 a 30 anos — é claro, em tempo normal — possivelmente por trabalharem menos ou porque o clima seja mais favorável ao seu sistema mecânico.

A primeira via-férrea do Rio G. do Sul

O primeiro caminho de ferro construído no Rio Grande do Sul começou a funcionar em 1874, quando foi inaugurada a linha Porto Alegre-São Leopoldo com a extensão de 33 quilómetros. Em 1920, quando o governo do Estado passou a administrar a Viação Férrea, a sua extensão era de 2.172 quilómetros. Em 1930 a sua extensão era de 2.648 quilómetros. Em 1942 existiam 3.871 quilómetros, sendo o seu aumento nos últimos dez anos de 723 quilómetros, incluídos neste aumento dos novos ramais construídos pelo governo

do Presidente Getúlio Vargas, de Livramento a Dom Pedrito; Santiago à São Borja; Jaguari a São Luiz.

Estão presentemente em construção, pelo governo federal, os caminhos de ferro naquele Estado, num total de 1.000 quilómetros.

O avião, o automóvel e o combóio

HENRY Ford — o grande industrial do automóvel — fez, recentemente, na imprensa norte-americana, algumas declarações, que uma revista portuguesa classificou de sensacionais.

Henry Ford, entre outras afirmações, disse que o caminho de ferro e o automóvel já tiveram o seu tempo, prevendo que os transportes aéreos entrarão, depois da guerra, num período de grande desenvolvimento, tão notável que hão de ir, na escala da importância, acima dos automóveis.

É possível, estamos mesmo absolutamente certos, que o transporte aéreo ganhará, em breve, a preferência e a supremacia do transporte automóvel, não só na América do Norte, onde a vida é cada vez mais intensa, mas também nas outras partes do mundo. Mas, nem na América o avião derrotará o combóio, como não porá de lado, como objecto inútil, o próprio navio a vapor.

Todos os meios de transporte têm a sua esfera de acção e correspondem a necessidades, que ainda existem, e criaram serviços e interesses, a que estão ligados o progresso e a economia de inúmeras regiões.

O caminho de ferro em Portugal é um dos mais importantes factores do nosso desenvolvimento agrícola e industrial. Foi só depois da montagem das suas linhas que se puderam estabelecer várias indústrias.

Antes da guerra actual dizia-se aqui no país que ia soar em breve a hora final do caminho de ferro. Teciam-se hinos à camionagem. Julgou-se mesmo que os eléctricos de Lisboa e Porto desapareceriam. Mas veio a guerra. Começou a faltar a gasolina. As carreiras de camionagem foram reduzidas. Os automóveis quasi que deixaram de funcionar. E, então, aqueles mesmos que afirmavam como necessária a queda do império do caminho de ferro e dos eléctricos, começaram a exigir a uns e outros os serviços que os camiões e os automóveis, por falta de gasolina, não podiam prestar.

Se não tivéssemos já uma boa rede de caminhos de ferro, o que seria das nossas indústrias? Não; os caminhos de ferro não podem

acabar. A camionagem não será, também, a sua inimiga pela simples razão de que será a sua colaboradora.

Tudo terá a sua função. O avião para vencer as grandes distâncias. Os navios para os transportes pesados. Os caminhos de ferro para servir o tráfego de passageiros e de mercadorias dentro de um país, continuando, como até hoje, a ligar e a valorizar as regiões agrícolas e os centros industriais. E, finalmente, a camionagem será uma preciosa colaboradora de todas as espécies de transporte.

Imaginem os leitores o que seria a vida nas cidades e províncias, se se tivessem arrancado, por estarem fora de moda, todos os carris da rede ferroviária?

Os jornalistas e a guerra

A vida dos jornalistas não é tão sublime como muita gente julga. Há dias, ouvi dizer numa dessas reuniões modernas que o jornalista levava uma vida regalada, cheia de comeres e de bebes, papando bons jantares, lutas ceias, banquetes à farta, passeios permanentes e trabalho... mediocre.

A assembleia quasi toda estava de acôrdo, se não fôsse a intervenção de um modesto homem dos jornais que demonstrou aos circunstantes que gastam cinco tostõesinhos no diário, que a vida não era assim tão sublime como a apresentavam.

E lembrou o tempo das revoluções permanentes em que o jornalista sacrificava a sua vida e a de sua família — o mesmo que acontece hoje — atirando-se para a reportagem debaixo de fogo, com risco de perder a vida, sem uma garantia para sua mulher e seus filhos.

Parece que a «pleiada» não se comoveu.

Falámos em cem jornalistas estrangeiros mortos, como correspondentes na guerra actual.

— Há, mas isso são estrangeiros, observou um dos presentes.

— Mas então os jornalistas portugueses não são tão capazes de se sacrificarem — no exercício das suas funções — como o jornalista estrangeiro?

— Talvez!...

— Talvez, não, porque embora o jornalista estrangeiro vá para os campos de batalha com um seguro de vida que lhe garante o sustento para sempre do seu lar, o português, sem nenhuma garantia, também sabe cumprir o seu dever.



TRANSPORTES MARÍTIMOS

Como os Grandes Países encaram o Futuro Navio

Por COSTA REYNALDO (JOÃO)

VÁRIOS países com grande navegação mercante adoptaram um determinado tipo na construção de navios de carga, depois da América do Norte, no seu programa de 10 anos para a renovação da sua frota mercante, ter previsto semelhante tipo-standard em 4 grupos. Neste capítulo o mais importante para os americanos era a construção anual de 50 navios com 500 mil toneladas de registo bruto. Também o Japão passou a adoptar o navio de carga de determinado tipo. Na Inglaterra, a construção de navios viu-se na necessidade de seguir caminho idêntico, devido a razões motivadas pela guerra.

A intenção de aparecer, depois da guerra terminada, com uma frota mercante forte e de grande capacidade, levou também a navegação alemã a ocupar-se com os planos de navios tipo-standard. De ricas consequências, foi, neste sentido, a conferência realizada recentemente pelo engenheiro chefe dum estaleiro de Hamburgo. Segundo esta conferência, a futura construção de navios só poderá ser dominada seguindo o caminho de projectar alguns tipos.

Segundo estas descrições, não deve o leigo pensar que a construção de navios-tandard significa que todos os navios tenham de ser absolutamente iguais. Tendo em consideração as inúmeras missões que tem a cumprir e as zonas em que têm de navegar, é, semelhante uniformização, absolutamente impossível. Haverá sempre tipos diferentes, por exemplo: navios para navegar no Mar Báltico empregados no transporte de carvão ou madeiras, terão, com certeza, um aspecto diferente dos navios que trazem bananas de África, carne congelada da

Argentina ou algodão do Egipto. Também as velocidades dos navios terão de ser forçosamente diferentes. Estas são absolutamente condicionadas, economicamente, em relação ao valor e delicadeza das mercadorias. Quem navegar mais depressa, pode fazer mais viagens, mas quem fizer mais viagens, pode transportar mais mercadorias. Estes pontos de vista têm de ser tidos em consideração na construção de navios *standards*. Deve-se dar ainda valor na construção para que os navios possam ser empregados para o maior número de fins possível. Justamente agora na guerra ficou isto sobejamente demonstrado.

Para os navios de passageiros apresenta-se o problema mais fácil. Nos últimos tempos fala-se em abolir as classes muito caras em proveito dos navios de classe única e este projecto é apoiado com o argumento de que, no futuro, os passageiros das classes de luxo passarão a viajar nos aviões transoceânicos. Não se pode regeitar, somente com este argumento, o navio com diferentes classes. Para um comerciante é, também em tempos normais, viagem num navio elegante não só um meio para o seu fim como também uma viagem de recreio. Por ela sacrifica êle 2 ou 3 dias para poder andar sobre o mar. Foi, de resto, sempre uma habilidade especial da companhia de navegação e uma boa parte do seu bom nome, cativar por processos especiais o público e conservá-lo para o futuro.

Depois desta guerra, não se poderá seguir um plano rígido na construção de navios para passageiros, embora os esforços gerais conduzam à construção de novos tipos, úteis, baratos e simples.

Caminhos de Ferro de Angola

Por MANUEL DE RESENDE

Há pouco mais de cinquenta anos, pela primeira vez, ouviu-se o silvo agudo duma locomotiva em terras de Angola.

Foi a 31 de Outubro de 1888, dia festivo, que ficou na história da mais portuguesa parcela do nosso Império.

A querer penetrar nos sertões, arrastando-se, lenta, num percurso demorado de 45 quilómetros, a primeira composição ferroviária, rodou sobre os *rails*, de Luanda á Funda.

E foram gentes — brancos e pretos — de redondezas largas, assistir ao espectáculo.

Era dia grande!

Dia a marcar uma etapa, a festa como baliza ou marco duma vitória do progresso.

De então para cá em labuta constante, a preço de vidas, somando canseiras, arrostando sacrifícios, mais e mais quilómetros de via férrea vão sendo estendidos através de florestas, por *chanas* infundáveis conquistando a terra, vencendo o sertão.

Hoje, em Angola, não contando com obras em curso, existem 2.318 quilómetros de via.

Dêstes, 865 são do Estado e os restantes devem-se a iniciativa particular.

Ao caminho de ferro de Luanda pertencem 617; a Mossamedes, 248; ao caminho de ferro de Benguela, 1.347 e ao Amboim, 106.

Ao que parece, as primeiras tentativas para a criação do caminho de ferro em Angola, datam de 1848, mas só anos depois foi inaugurado, como se deixa dito, o primeiro troço de via férrea.

Cabe assinalar que o homem que presidiu à sua inauguração foi Guilherme Augusto de Brito Capelo, que, ao tempo, governava Angola e que, também, para honra sua, havia inaugurado, pouco antes, as comunicações telegráficas com a Metrópole.

Telégrafo e caminho de ferro eram, então, as duas grandes alavancas do progresso.

Governava Portugal Sua Magestade El-Rei Senhor D. Luiz I e é curioso notar que os trabalhos de construção se iniciaram no dia do aniversário de Sua Magestade, 31 de Outubro de 1886 e que, dois anos depois, no dia em que o Soberano contava meio século de existência, se inaugurava o primeiro troço de via.

Para se poder fazer ideia de quanto foram penosos os trabalhos da missão que a Metrópole

enviou a Angola, a fim de proceder aos primeiros serviços para estabelecimento do caminho de ferro naquela província do Ultramar; registamos os números de um curioso documento existente nos arquivos da Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda:

«Indivíduos contratados por três anos 20; pessoas de família que os acompanharam 24».

Decorrido pouco mais de um ano restavam, apenas, oito.

Três haviam falecido; vinte e um, por motivo de doença, tinham regressado á metrópole e doze rescindiram os contratos.

Dos oito que ficaram, registamos os nomes, o que, até certo ponto, representa uma homenagem:

Júlio Irene de Salazar Eça, com quatro pessoas de família; Alberto Corrêa, velho colono, poeta e publicista, há pouco tempo falecido; Virgílio Braga e Fernando António Valadas.

Verificados êstes números não será difícil deduzir que, naquêlo tempo, não era de todo convidativo ir labutar em terras sertanejas; o que mais nos leva a venerar e respeitar a memória de tantos e tão ignorados pioneiros da nossa acção construtiva e civilizadora em terras do Ultramar.

A fechar, mais uns números que, ás vezes, são enfadonhos, mas que não admitem réplica nem deixam dúvidas.

1.º mês de exploração, Novembro de 1888:

Passageiros de 1.ª classe, 261; de 2.ª 323; de 3.ª 1.951. Receita: 1.086\$43.

Bagagens 2.652 quilos; recovagens 9.902; mercadorias 36.609; gado 14 cabeças. Receita 1.237\$54.

Temos uma receita total de 2.323\$97; multiplicando-a por 12, dar-nos-há, durante o período de um ano, 27.887\$64.

Comparemos, agora, o 1.º ano de exploração com o de 1937, ou sejam 49 anos depois, data até que temos elementos estatísticos a que nos posamos reportar:

Passageiros Esc. 1.087\$.273\$00; mercadorias, 7.754.480\$; Diversos, 178.349\$75. Total, 9.020.102\$75.

1.º ano de exploração 27.887\$64; 49 anos depois, ou seja em 1937, 9.020.102\$75.

Resultado para mais, 8.992.215\$11.

O Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal

Por MIMOSO MOREIRA

O continente negro só começou, praticamente, a ser explorado com eficácia, depois que o caminho de ferro o penetrou nas variadas direcções. Nenhum processo de transporte ainda se apresentou como melhor — nas zonas fora da serventia dos rios navegáveis, considerado indispensável para apoiar a colonização, desenvolver regiões, carrear produtos agrícolas e os minérios arrancados às entranhas da terra. O progresso de muitas zonas teve, no caminho de ferro, seu principal fundamento.

A linha férrea continuará pois a ser, por muito tempo, sem prejuízo da *camionagem*, que a completa nos seus serviços; a concorrência da *aviação comercial*, mais rápido meio de ligação mas insubstituível para o tráfego de mercadorias pesadas ou de modesta cotação, o «agente de civilização» atento, modesto e fiel.

Os territórios portugueses de África beneficiaram, como é conhecido, do seu prestante concurso. Várias linhas férreas foram construídas ligando os nossos magníficos portos do litoral ocidental e oriental a centros produtores, a áreas colonizáveis ou pontos onde as directrizes de ordem política e económica o aconselharam. No final do século passado duas importantes linhas foram, simultaneamente, iniciadas — uma em Angola e outra em Moçambique.

Constituiu-se para a primeira a «Companhia do Caminho de Ferro através de África», para atrair para Luanda toda a expansão oferecida pelo «hinterland» que se estende até Malange. Em 1838 foi inaugurado o seu primeiro trôço da capital angolana à Funda, povoação ribeirinha do Bengo, a curtos quilómetros da secular cidade da costa ocidental.

Na costa oposta concedeu-se à organização Mac-Murdo o encargo de implantar o Caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal.

É este caminho de ferro que completa nesta oportunidade, o seu primeiro cinquentenário — embora o seu primeiro trôço até ao rio Incomati, tivesse sido, officiosamente, posto à exploração em 1887.

Influiu para a construção deste caminho de ferro (o primeiro concluído em território nacional, embora num desenvolvimento de oitenta e oito quilómetros a justificada razão de servir uma zona rica de ouro e mais minérios, como é o Transvaal; e a ligação utilíssima, com a rede da União Sul Africana. São palpáveis e reais os resultados obtidos para o progresso do pôrto de Lourenço Marques e prestígio da colónia de Moçambique e, por consequência, para Portugal.

Só depois disso o portentoso estuário formado pelos rios portugueses do Umbeluzi, Tembé e Má-tola se apetrechou, categorizando a conhecida baía do Espírito Santo como um dos melhores portos africanos.

Assentou a construção da estrada de ferro num acôrdo iniciado em 1875, depois repetido em 1881 ainda com o Govêrno da República do Transvaal, e corporizou-se pelo contrato já referido, celebrado com a empresa anglo-americana, que tomou a seu cargo os trabalhos, executados depois por vários tarefeiros e completado, com decisiva e assinalada intervenção, por serviços officiosos.

A linha férrea foi dada por concluída e oficialmente inaugurada em 1894; um ano depois circulou nela o primeiro combóio formado no Transvaal, que atravessou a fronteira, vindo o presidente Kruger propositadamente a Lourenço Marques assinalar o facto.

A partir dessa data não mais deixou de efectuar-se tráfego, sempre em crescente, de carvão e outros minérios (cromo, cobre, estanho, etc.); produtos de natureza agrícola e pecuária, como se intensificaram as relações sociais e comerciais e zona de influência de Lourenço Marques motivo a

repetidos acordos e convenções entre os Governos de Moçambique e da África do Sul, considerando a notável posição geográfica do pôrto português e o seu, sempre valorizado, equipamento.

De resto, evidenciaram-se logo as vantagens para o tráfego, em economia de trajectos, tornando-os portanto menos nervosos, para as áreas servidas pelas seguintes linhas: ramal de Witbank-Springs, no Transvaal, que reduziu em 47 quilómetros a distância que a separava de Lourenço Marques do Rand; linha de Belfast-Lindenburg; linha de Nelsprint-Graskop; linha de Machadodorp-Bryten; e linha de Messina-Romatipoort, com serviço de camionagem para Forte Vitoria e Guelo, na Rodésia do Sul.

Outro caminho de ferro, também partindo de Lourenço Marques poderia ter paralela importância. Referimo-nos ao que, partindo do porto português vai até à fronteira, num desenvolvimento de 69 quilómetros, para servir o protectorado da Swazilandia britânica.

A política da União prejudicou este bem intencionado trabalho nacional de seis anos, onde foi aplicado vultuoso capital produzido por da África do Sul. Visava este caminho de ferro uma ligação com Johannesburg, a capital mineira do *país africano*, via Breyten e Springs — que encurtaria a distância do Mar do Centro produtor do ouro, nomeadamente em relação a Durbin. E foi para não prejudicar a zona de atribuída influência deste ponto, competidor de Lourenço Marques que a ligação não se consumou.

Em 1814 verificou-se a inauguração doutra linha férrea, do primitivo caminho de ferro subsidiário. Parte do seu quilómetro 53.º na Moamba, até Xinavane, numa extensão de 88 quilómetros.

Deste, outro trôço ferroviário se construiu, quasi no seu terminus: o que vai até Limpopo.

Para se fazer uma melhor idéa desta «nervura» ferroviária, que em vez de desenvolver-se num só sentido como é peculiar, se alastra em ramais com várias direcções, exemplificamos:

Linha principal, de Lourenço Marques a Resano Garcia (fronteira de Transvaal), incluindo o ramal do entreposto da Matola; 94 quilómetros, linha que deste inflecte para a outra fronteira (Swazilandia) passando por Goba, incluindo o ramal de Umbeluzi; 63 quilómetros, linha que de Moamba vai até a Xinavane, incluindo os ramais de Mangulane e Xinavane, 79 quilómetros, linha de Marracuene, incluindo o ramal do Matacouro, 36 quilómetros. Total, 372 quilómetros.

Em 1916 deu-se por concluído o magestoso edifício da Administração do Pôrto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, que pode considerar-se uma das melhores estações ferroviárias construídas em terra portuguesa. A sua traça arquitectónica é imponente, marcante em toda a colónia.

Dispõe de espaçosas instalações tendo no corpo central belos salões de espera, um excelente «bar», confortáveis serventias e duas *gares*. A fachada dá para uma ampla praça — a de Mac-Mahon, onde noutro edifício fronteiro funcionam outros serviços afins e relacionados com o pôrto.

O caminho de ferro envolve um equipamento portentoso, de origem inglesa e americana, embora nas suas bem montadas oficinas se tenha construído e adaptado utilíssimo material fixo e circulante. O número de locomotivas excede oitenta, a maioria de tipos modernos e de grande potência de reboque, reunindo um peso superior a 5.000 toneladas métricas.

Mais de 60 carruagens, salões de serviço, com restaurante, frigoríficos, ambulâncias e outras, são utilizadas nas composições dos combóios para passageiros, dispondo de mais de três mil lugares sentados. Algumas destas carruagens, iluminadas a electricidade, têm ar condicionado e outros melhoramentos moderníssimos — e neste capítulo de comodidades e conforto, bastantes passageiros se têm surpreendido por encontrar na África Portuguesa acolhimento superior ao correntemente dispensado nos combóios da Mãe Pátria.

Algumas dezenas de automotoras, potentes e muito bem aparelhadas, prestigiam e completam este tráfego, aguardando no cais do pôrto os passageiros, permitindo excursões e transportes rápidos. Mais de 300 podem por elas ser atendidos.

Sobe a 1.500 o número de vagões para transportes de mercadorias — atendendo, numa capacidade calculada para 30.000 toneladas métricas. Há veículos de vários modelos, abertos, fechados e 30 vagões-tanques com capacidade superior a 500 toneladas.

Serviços privativos de abastecimentos de energia eléctrica, sinalização moderna e adequada, água e outros acessórios prestigiam a organização e administração deste caminho de ferro, dando-lhe a categoria de ser dos nossos melhores no ultramar.

As suas oficinas dispõem dum equipamento em máquinas e ferramentas dignas de anotação — servidas por pessoal superior e operário muito bem recrutado, trabalhando em condições de ordem técnica e social que podem honrar a colonização nacional.

Doutros aspectos e pormenores se poderia dizer o mesmo, pois a modelar organização cumpre os seus objectivos com certo brio e significado, que só passa despercebido àquelles portugueses teimosos em não se importarem com quanto decorre no resto de Portugal.

A celebração do cinquentenário do caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal merece esta observação que lhe fazemos, modesta embora, mas de muito apreço pelos patriotas que envolveu e ainda reúne.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Agosto de 1894)

Linhas portuguezas

Valle do Vouga — Está aberta a subscrição para as acções d'esta companhia, as quaes serão 14:000 do capital de 45\$000 réis, prefazendo 630 contos, custo da construcção da 1.ª secção, que deve estar prompta em 18 mezes.

O capital para a 2.ª secção será posteriormente emitido em obrigações de 7 p. c. na importancia de 1:900 contos.

Ascensor para o Monte — Continuam com muita actividade os trabalhos da construcção d'este elevador, devendo ficar concluido dentro em pouco tempo, pelo que desde já felicitamos a população do Funchal.

Elevador de Coimbra — Os srs. Raul Mesnier e João Evangelista da Silva Saturnino entraram já, na caixa geral, com o deposito de garantia exigido no contracto de concessão d'este ascensor.

A empresa está constituida, devendo inaugurar os seus trabalhos até 10 de agosto.

S. João do Estoril — Abre hoje a todo o serviço de passageiros, bagagens e volumes de recovagens, o apeadeiro de S. João do Estoril, situado entre as estações de Parede e Estoril, no ramal de Cascaes.

Para as remessas procedentes de, ou destinadas a Cascaes, a distancia d'applicação é de 6 kilometros; para as outras procedencias ou destinos toma-se, para applicação das tarifas as distancias da estação do Estoril.

Os meridionais — A companhia dos caminhos de ferro Meridionais, (de Vendas Novas a Santarem,) pediu a prorrogação do praso para acabar a construcção d'essa linha.

Loanda a Ambaca — Vae ser em breves dias aberta á exploração a secção do caminho de ferro de Ambaca, que termina no kilometro 280.

Cedencia de terrenos — A commissão administrativa da companhia real declarou á camara municipal não poder alienar os terrenos situados na praça de Belem, resolvendo, porem, pagar, á razão de 100 reis o metro quadrado, a occupação provisoria do terreno na rua de Vinte e Quatro de Julho, para o prolongamento do ramal de Cascaes ao Caes Sodré:

A mesma commissão accedeu ao pedido da camara, para o estabelecimento da feira de Belem, devendo o terreno ser vedado pelo lado do Oeste.

TRANSCRIÇÕES

Os artigos: *Caminhos de Ferro de Angola*, de Manuel de Resende; *O Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal*, de Mimoso Moreira e *Paesagismo*, de S. N., são transcritos, respectivamente, e com a devida vénia, do «Diário da Manhã», do semanário «Domingo» e da revista «A Granja», por lhes acharmos especial interesse e dignos de ficar, portanto, arquivados nas nossas colunas.

OS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

E O PROBLEMA DA TUBERCULOSE

OS caminhos de ferro franceses esforçam-se, desde há muito, em dar ao problema da luta anti-tuberculosa uma solução prática que responda à importância do mal.

Em primeiro lugar a «Société Nationale des Chemins de Fer», antes de contratar os seus servidores, obriga-os a uma inspecção médica severa. Ao cabo de um período de um ano de prova, os agentes são novamente submetidos—antes da sua nomeação definitiva,—a outra visita médica, também muito rígida.

Deve acrescentar-se que os agentes e trabalhadores ferroviários dispõem de um alojamento saudável dotado de jardim. Os Caminhos de Ferro Franceses tratam de lhes incutir a paixão pela vida ao ar livre, de iniciá-los na prática dos desportos e de incutir nas mulheres e nas filhas os bons princípios de economia doméstica. Por outro lado o Comité Nacional da Luta Anti-tuberculosa desenvolve entre o pessoal uma propaganda activa sobre hygiene e profilaxia. Esta propaganda é feita por meio de cartazes, folhetos e conferências.

Os caminhos de ferro franceses dispõem de um quadro de médicos tisiólogos, que se occupam particularmente dos aprendizes e agentes jovens, fazendo-os passar, periodicamente, por exames de vigilância. Um exame radioscópico de todo o pessoal, feito cientificamente por meio de aparelhos especiais, foi organizado. O exame applica-se igualmente aos membros da familia do agente.

A «Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses» tem um sanatório com 110 camas em Sérécourt. Está situado a 10 quilómetros da estação de La Ferté-Sur-Jonarre e a 75 quilómetros de Paris, a uma altitude de 145 metros. Se a cura sanatorial necessita—segundo os casos—de uma altitude ou clima diferentes, os agentes doentes são confiados a outros estabelecimentos—de planície, pequena altitude ou montanha—com os quais os Caminhos de Ferro têm contratos.

A Caixa de Previdência toma a seu cargo uma parte importante dos rapazes, durante um período máximo de 24 meses, com o fim de evitar ao interessado, na medida do possivel, preocupações de ordem material, dando-lhe, assim, uma segurança moral.

Também os Caminhos de Ferro se occupam das esposas e dos filhos predispostos à tuberculose. Caso seja necessário uma cura num sanatório, a Caixa de Previdência toma a seu cargo, durante um período máximo de 24 meses, 80 por cento dos quartos de hospitalização, com o máximo de 80 francos diários.

Os Caminhos de Ferro adquiriram recentemente em Passy H.^{te} Savoie um sanatório para crianças, com a capacidade para cem doentes.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os vagões frigoríficos dos Caminhos de Ferro Alemães, existentes no princípio da guerra, não eram suficientes para o transporte de produtos conservados no gelo. Para conduzir a crescente produção de mercadorias deterioráveis pelo calor ou congeladas, os Caminhos de Ferro Alemães criaram um novo vagão frigorífico universal que pode transportar todos os gêneros alimentícios frescos, com exceção do peixe. Legumes, frutas, carne, etc., são conservados com água gelada; para as mercadorias congeladas, é empregado o gelo seco. Para o peixe, teve de se construir um vagão especial, por causa da persistência do seu cheiro. Como o peixe é carregado dentro de gelo, não se construiu qualquer instalação frigorífica própria. O vagão frigorífico universal e o destinado ao peixe têm uma capacidade de carga de 15 toneladas. Está em construção um vagão frigorífico universal de quatro veios, para uma carga de 36 toneladas.

— Os Caminhos de Ferro Alemães estabeleceram meios especiais para dar melhor educação geral aos filhos dos seus empregados e colaboradores, dotados de excepcional inteligência. Esta iniciativa favorece principalmente os rapazes filhos dos operários de prole numerosa e dos funcionários de inferior remuneração. Os Caminhos de Ferro Alemães tomam a seu cargo tôdas as despesas da educação e manutenção, e, em casos especiais, até o financiamento do estudo em escolas superiores.

Também recebem auxílio financeiro os filhos, muito inteligentes, dos funcionários prolferos e com honorários mais elevados. São tomados em consideração, sobretudo, os pedidos dos empregados que não exercem actualmente a sua actividade no Reich.

BRASIL O tribunal de Contas ordenou o registro dos seguintes adiantamentos:
Cr\$ 3.000.000,00 ao Director do C. de Ferro São Luiz Teresina, Remi Bayma da Silva, para ocorrer às despesas em proveito do mesmo.

Cr\$ 2.000.000,00 ao Director da Rede de Viação Cearense, Hugo Rocha, para fazer face às despesas em proveito da referida Rede.

Cr\$ 4.500.000,00 ao Director do C. de Ferro Central do Rio Grande do Norte, António Carlos Zamith, para ocorrer a despesas em proveito do referido.

Distribuições de créditos:

Cr\$ 68.308.400,00 ao Tesouro Nacional em proveito do C. de Ferro Central do Brasil.

Cr\$ 22.800.000,00 à Tesouraria da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, correspondente à quota atribuída à mesma Viação, pelo plano de obras e equipamentos.

Cr\$ 2.000.100,00 à Tesouraria do C. de Ferro São Luiz a Teresina, correspondente a quota idêntica.

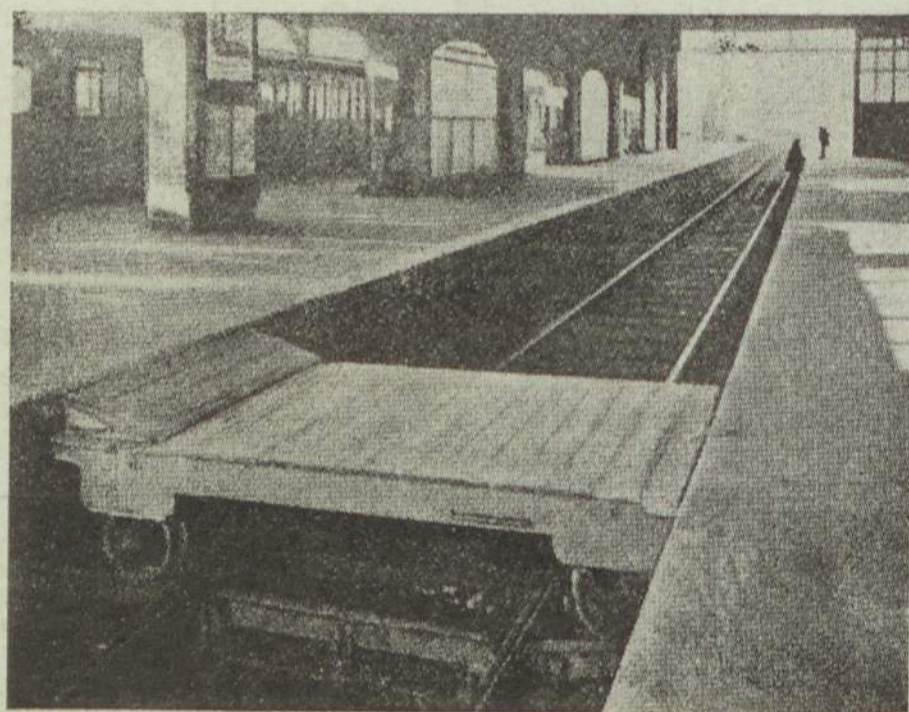
Cr\$ 20.000.000,00 à Tesouraria do C. de Ferro Noroeste do Brasil correspondente à mesma quota.

Cr\$ 1.600.000,00 à Tesouraria do C. de Ferro de Goiás correspondente à quota atribuída ao mesmo C. de Ferro.

CHILE Os Caminhos de Ferro Chilenos acabam de receber da indústria alemã três locomotivas para os combóios de mercadorias e onze automotoras, para duas linhas que servem os arredores das cidades de Santiago e Valparaíso.

As locomotivas podem rebocar um combóio de mil toneladas. Os combóios mais pesados podem ser puxados por várias locomotivas, que são pilotadas pela máquina que vai à frente da composição. Essas locomotivas estão equipadas com freios de recuperação. O combóio inteiro obedece ao freio da locomotiva, de tal maneira que os motores trabalham com todo o rendimento. Três motores são instalados em cada uma das duas "bogies" da locomotiva. Cada motor tem o poder horário de 150 quilómetros e de 720 rotações por minuto, do que resulta uma velocidade de 30 quilómetros à hora. A velocidade máxima é de 70 quilómetros à hora, elevando-se, por consequência, a 1.700 o número de rotações por minuto. Dos dois lados do chassis, à frente, existe um posto de pilotagem. No meio, está a casa das máquinas. Os postos de pilotagem estão ligados por um corredor, o que simplifica consideravelmente o serviço.

INGLATERRA A Companhia Inglesa de Caminhos de Ferro—London & North Eastern Railway—a-fim-de facilitar o movimento das



Uma plataforma móvel

suas estações, criou um tipo especial de plataformas móveis, com excelentes resultados práticos.

A primeira plataforma modelo foi adoptada na estação da East Anglin e a segunda, que reproduzimos na gravura acima, funciona na estação de Malton, em Yorkshire.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XCVIII

«D. N. B.» diz que poderosas formações de aviões de combate alemães atacaram os entroncamentos ferroviários de Chepeto e de Sdolbonovo, lançando numerosas bombas explosivas e incendiárias.

— «R.» diz que a Rádio turca informou que o Estado Maior General búlgaro ordenou que os trabalhadores ferroviários, reservistas, se apresentem imediatamente nos seus centros de mobilização. Os que desobedecerem comparecerão perante tribunais militares.

Diz a mesma agência que as tropas chinesas e americanas, com poderosa protecção de artilharia e da aviação dos aliados, ocupam, agora, aproximadamente, um terço da cidade de Myitkína, incluindo a estação ferroviária. Bombardeiros médios, americanos, atingiram, directamente, com 30 bombas, o caminho de ferro entre Mawlu e Mandalay. Bombardeiros da R. A. F. alvejaram objectivos de Bhamo. No vale de Mogaung, destacamentos avançados chineses encontram-se a 12 quilómetros de Kamaing. As forças de Chang-Kai-Chek infligiram pesadas perdas aos japoneses, que se encontram cercados em Malakawng. Kamaing está bloqueada, ao Sul, pelas forças de penetração britânicas que avançam ao longo do caminho de ferro e pelas tropas aliadas de Myitkyina.

— Segundo um telegrama de Londres, 500 aviões precipitaram-se num ataque às comunicações ferroviárias alemãs da 9.ª Fôrça Aérea lançaram treze vagas contra locomotivas, combóios e instalações ferroviárias, destruindo mais de setenta locomotivas. Não regressaram oito Thunderbolts e não foram encontrados aviões inimigos.

— «U. R.» diz que as tropas anglo-americanas, depois de formidáveis combates ocuparam a cidade de Lavilla a mil e seiscentos metros a oeste de Cisterna, no caminho de ferro Roma-Nápoles. Apoderaram-se também dum importante trôço de linha férrea de Albano.

— «D. N. B.» diz, em comunicado do Q. G. do Führer, que uma formação de aviões de combate alemães bombardeou, de novo, de maneira

eficaz, a estação ferroviária do Dkhankoi, na Crimeia.

— «R.» diz que grandes fôrças de bombardeiros e caças atravessaram a costa, em direcção ao Norte da França, atacando objectivos ferroviários de Gisors, Hazebrouck, Amiens, Motteville, Buchy e Armentières, na França, Liège e Saint Ghislain, na Bélgica, as pontes ferroviárias belgas de Liège e Hosselt, os aeródromos franceses de Mouchy-Breton e Denain-Prouvy, e outros alvos militares, na Bélgica e no Norte da França.

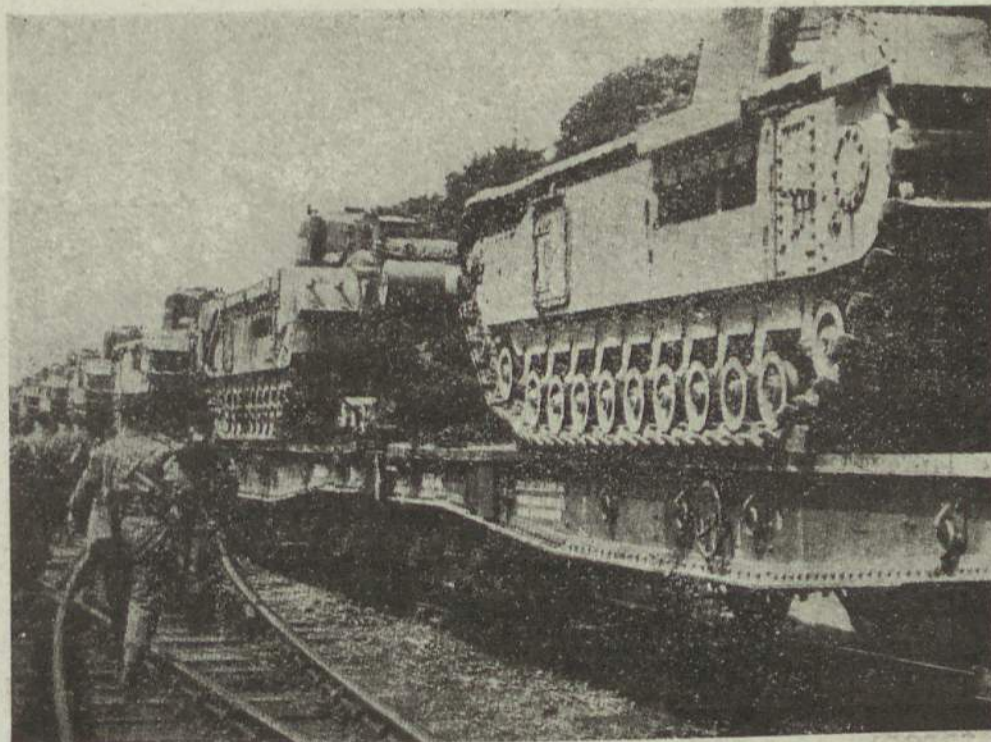
— O Q. G. das Fôrças Aéreas Estratégicas dos Estados Unidos anunciou que: «Fortalezas Voadoras» e Liberators da 8.ª Fôrça Aérea atacaram instalações ferroviárias em Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe e Saarbrucken, no Sudoeste da Alemanha, instalações ferroviárias e uma fábrica de reparação de motores de avião, em Estrasburgo e outra próximo de Metz, na França.

— «R.» diz, em telegrama de Londres, que se anuncia oficialmente: Que bombardeiros médios atacaram caminhos de ferro, ponte e outras linhas de comunicação na Itália central e do Norte, Bombardeiros ligeiros e caças-bombardeiros estiveram activos sobre depósitos de abastecimento, pontes, caminhos de ferro, estradas e transportes motorizados, na zona da batalha e na Itália central. Outros caças bombardearam e metralharam objectivos da Iugoslávia, incluindo aviões pousados, veículos motorizados, combóios e concentrações de tropas. Os bombardeiros pesados visaram as instalações do pôrto de Génova e parques ferroviários de Vercelli.

— Informa a mesma agência que 2.000 aviões bombardearam os parques ferroviários de Bruxelas, Bélgica, Reims e Trêves, na França.

— «D. N. B.» diz, em telegrama do G. Q. G. F. que poderosas formações de combate alemãs efectuaram ataques concentrados aos entroncamentos ferroviários de Casetin e de Fascov.

— «R.» Caças bombardeiros danificaram pontes



Os caminhos de ferro ingleses transportam tanques acabados de construir

sôbre o Sena. Num depósito de petróleo em Demfront, 90 quilómetros ao Sul do Havre, verificaram-se grandes explosões. Instalações ferroviárias das zonas de Paris, Arras e Le Mans foram atingidas.

— Comunicado do Q. G. A. na Itália diz que 500 bombardeiros pesados, escoltados por caças, atacaram tôda a via dupla do Caminho de Ferro do Monte Cenis de Turim a Lyon. Os alvos especiais foram os parques ferroviários de Turim, a ponte de Gad, na saída italiana do túnel de Modena e a via férrea, próximo de Saint-Michels no lado francês da cidade. Na linha de Riviera, outros bombardeiros pesados, alvejaram um viaduto a Sudoeste de Cannes e a ponte do rio Var, a Sudoeste de Nice. Outros bombardeiros atacaram o parque ferroviário de Génova e o viaduto de Recco a Leste da estação de Génova.

Os ataques a objectivos ferroviários por ambos os lados da fronteira franco italiana, destinaram-se a cortar as duas principais linhas de caminho de ferro na posse dos alemães através dos Alpes franceses.

— «D. N. B.» em telegrama de Paris informa que o marechal Pétain dirigiu a seguinte proclamação pela rádio ao povo francês, por motivo da invasão;

«Os exércitos alemães e anglo-saxónicos lutam no nosso solo. A França tornou-se campo de batalha. Funcionários! Agentes dos Serviços Públicos! Ferroviários! Operários! Conservai-vos firmes nos vossos postos, para que a vida da nação, continue, e cumpra as obrigações que vos incumbem! etc.»

— Comunicado do S. Q. G. da Fôrça Expedicionária aliada, diz:

«A nossa aviação deu um apoio de valor incalculável às fôrças de terra em todos os sectores da frente. Foram aproveitadas as condições favoráveis do tempo, sôbre o norte da França, para serem bombardeadas estradas e caminhos de ferro e centros de concentrações de homens e material do inimigo e, bem assim, aêrodromos e outros objectivos, a mais de 150 milhas para além das nossas linhas. Em apoio das fôrças de terra e navais, a Aviação Tática ainda realizou 9.000 sortidas.

Pela segunda vez, os nossos bombardeiros pesados, com escolta de caças, atacaram aêrodromos a Noroeste de Lorient e pontes ferroviárias e de estradas e centros vitais do inimigo, em tôda a zona, desde a baía da Biscaia até o estuário do Sena. Os nossos bombardeiros não encontraram oposição de caças inimigos. Mas os nossos caças abateram, em combate, 64 aviões inimigos e destruíram muitos, pousados no solo. Depois de terem bombardeado objectivos ferroviários e de estradas na zona imediata ao teatro das operações,

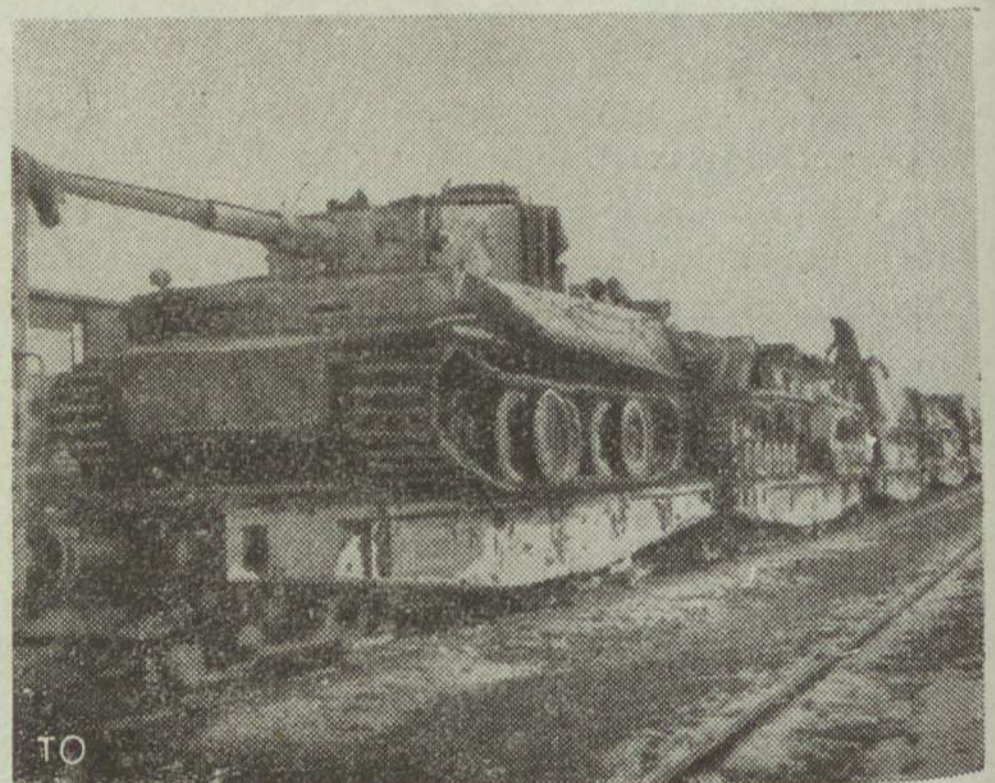
os nossos bombardeiros médios e ligeiros, voando a menos de 300 metros de altura, à retaguarda das linhas inimigas, bombardearam e metralharam posições de artilharia e as respectivas guarnições, veículos motorizados e combóios.»

Foram bombardeados os entroncamentos ferroviários de Acheres, Versalhes, Massig-Palaiseau e Juvisy, nos arredores de Paris bem como os centros ferroviários de Rennes, Fougères, Alençon, Mayenne e Pontaubault.

— «R.» em comunicado do S. Q. G. A. diz que a aviação bombardeou estradas, caminhos de ferro e aêrodromos na zona ocupada pelo inimigo. Os bombardeiros pesados realizaram ataques diurnos a aêrodromos do inimigo e a outros objectivos, causando extensos danos em parques ferroviários, pontes e veículos blindados. Depois de terem fornecido escolta aos bombardeiros, formações de caças atacaram o tráfego em estrada e em caminho de ferro, destruindo um combóio de munições. Não regressaram destas operações 23 caças. Caças bombardeiros e caças, alvejaram parques ferroviários de Laval e de Le Mans. Êstes bombardeamentos foram realizados de pequeníssima altura. Em Avranches, os objectivos da aviação, foram carros blindados e combóios. Bombardeiros pesados atacaram os entroncamentos ferroviários de Orleans, Dreux, Acheres e de Versalhes.

— Um comunicado oficial de Londres, diz que aviões do Comando de Bombardeiros atacaram quatro importantes entroncamentos ferroviários do Norte da França. Evreux, Nantes, Tours e Massy-Polaiseau, ao Sul de Paris, com o objectivo de dificultar o movimento de tropas para abastecimento de várias zonas.

— «R.» diz que «Fortalezas Voadoras e Liberators, escoltados por fôrças poderosas de Mustangs, Lightnings e Thunderbolts, do 8.º comando de caças, lançaram as suas bombas visualmente. Não encontraram oposição de caças inimigos. Os



Tanques alemães, pertencentes à divisão «Grande Alemanha», seguem para a frente leste

caças, além do desempenho da sua missão de escolta, metralharam e bombardearam onze locomotivas, 63 carruagens de caminhos de ferro, 102 vagões e onze outros veículos, três torres de rádio e antiaéreas, um «tank» e vários parques ferroviários de distribuição a entroncamentos.

— Acrescenta a mesma Agência, noutra comunicado que bombardeiros pesados, em grande força, atacaram os entroncamentos ferroviários de Amiens, Arras Cambrai e Poitiers e pontes de Caen. Não regressando à base 23 dos caças. Bombardeiros atacaram instalações do pôrto fluvial do Sena, em Caudebec, o centro ferroviário de Mezidon e outros objectivos ferroviários e de estradas na mesma zona. Quatro destes aparelhos não regressaram à base.

Bombardeiros pesados atacaram seis pontes, no sistema ferroviário na direcção de Norte-Sul, através da Península de Brest. A Sueste foram atacadas pontes ferroviárias sobre o Loire, em La Possoniere e em Le Portboulet. Outras formações patrulharam a linha férrea Étampes-Orleans, atacando combóios.

Imprensa

«O JORNAL DE CAMBRA»

Completo, em 15 de Julho, 13 anos de actividade, o *Jornal de Cambra*, que se publica em Estarreja e tem por director e proprietário o sr. Carlos Alberto da Costa.

Fundado para defender os interesses do Concelho de Vale de Cambra e das terras limítrofes, com brilho e eficiência o *Jornal de Cambra* se tem desempenhado da sua missão.

Os nossos cumprimentos.

«NOTÍCIAS DE OUREM»

Em 23 de Julho entrou no décimo segundo ano de vida o semanário *Notícias de Ourem*, ao qual a assitência de Vila Nova de Ourem deve assinalados serviços.

Aos seus directores, bem como aos seus colaboradores, enviamos os nossos melhores cumprimentos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Missão no Oriente».

OLIMPIA — Das 14 às 24 — Filmes de emoção.

COLISEU — Às 21,45 — Cinema.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foi inaugurada pelo governador geral de Angola, que se fez acompanhar pelas autoridades mais importantes e pessoal superior dos caminhos de ferro, o ramal ferroviário que, partindo da linha principal de Luanda, vai servir o Dondo.

Com esta obra, o entreposto comercial da vila do Dondo fica directamente ligada à capital de Angola e, de novo, dentro da sua velha tradição, serve os interesses duma das regiões mais importantes daquela nossa progressiva província ultramarina.

De facto, o Dondo tem a sua tradição. Dominando duas vias fluviais, o Quanza e o Lucala, sempre serviu de eixo às iniciativas comerciais, industriais e agrícolas da região. Mas o contingente regime fluvial dos rios africanos nem sempre permite contar com o seu apoio, e o Dondo, entre outras vicissitudes, dessa se ressentiu.

Mais uma vez foi a estrada de ferro, com todas as suas características de fomento, que vem solucionar muitos aspectos na ordem económica e até social, provando ser (por enquanto, no continente africano) o caminho de ferro o mais seguro e fiel agente da civilização e fomento.

O escoamento da produção e as comunicações entre a capital angolana e a vida do Dondo ficaram, assim, assegurados. O facto provocou fundamentada satisfação e o pôrto de Luanda passa a ter um novo e valioso subsídio, na sua zona de influência, de carregamento de produtos.

MOSSAMEDES

Segundo notícias de Mossamedes, terminaram já as importantes reparações da linha férrea, que o último temporal danificou numa grande extensão, circulando já todos os combóios.

MOÇAMBIQUE

No Ministério das Colónias está aberto concurso para provimento de lugar de chefe de serviço dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes na Colónia de Moçambique. Os candidatos devem ter a habilitação do curso de engenheiro civil ou engenheiro militar.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 124, II série, de 30 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços applicaveis, segundo a tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, aos transportes de areia, argila, barro, caulino, greda, grés, saibro e terras refractárias.

O «Diário do Governo», n.º 141, II série, de 20 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente desta Direcção Geral, o projecto do novo aditamento ao aviso ao público A n.º 201, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o horário de abertura e encerramento das estações quanto ao despacho e entrega das remessas, tanto de grande como de pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 147, II série, de 27 de Junho de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 233^m,50 à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 46,784.84 e 46,811.98, no termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1943.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Branca, concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Manuel Marques, ao sul com caminho público, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Manuel Nunes Adão.

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

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o

auto de recepção dos trabalhos da empreitada n.º 52, de desmonte da ponte metálica da Quinta Nova, situada ao quilómetro 213,623 da linha do sul, de que é adjudicatária a firma Francisco Fernandes & Filho, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção dos trabalhos da empreitada n.º 53, de desmonte da ponte metálica de Padrona, situada ao quilómetro 274,099 da linha do sul, de que é adjudicatária a firma Francisco Fernandes & Filho, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção dos trabalhos da empreitada n.º 54, de desmonte da ponte metálica de Mouratos, situada ao quilómetro 265,897 da linha do sul, de que é adjudicatária a firma Francisco Fernandes & Filho, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 130, de 6 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto os seguintes processos de expropriação de terreno:

- 1.º — Destinado à construção de um abrigo para passageiros no apeadeiro de Oleiros, na linha férrea do Douro;
- 2.º — Destinado à construção de uma plataforma para passageiros junto à linha ascendente da Estação de S. Gemil, na linha de cintura do Pôrto;
- 3.º — Destinado à construção de um abrigo para passageiros no apeadeiro de Parada, na linha férrea do Douro;
- 4.º — Destinado à construção de uma plataforma de abrigo para passageiros no apeadeiro de Ferreiros, na linha férrea de Braga.

O «Diário do Governo», n.º 134, II série, de 12 de Junho, publica o seguinte:

Concordando com a parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico por arco de alvenaria no pontão situado ao quilómetro 150,617.10 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



ADOLFO KORN

COMISSION - AGENT.

IMPORT.-EXPORT.

PELES

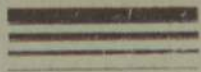
BRUTO
TRABALHADAS
CONFECIONADAS

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 — P O R T O

Antónia 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 ALCAÇOVAS

Praça dos Restauradores, 13-3.º

Telefone 2 7845 — LISBOA

PACHECO, L. DA

RUA DE CAMPOLIDE, 76 — Telefone 4 1839
Fanqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.

SUCURSAIS:

R. de Campolide, 97 LISBOA R. Luiz de Camões LAGOS

Telefone 2 5017

CARLOS F. MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

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

CHÁ NAMÚLI

À venda em todos os bons estabelecimentos do País

REPRESENTANTE:

ESTABELECEMENTOS ALVES DINIZ & C.ª

RUA DOS DOURADORES, 16-36

LISBOA

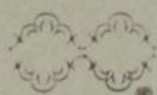
Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

SEDE EM LISBOA:

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

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



DEPOSITOS:

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

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

Endereço Telegráfico: PELPRADO

COMPANHIA DE SEGUROS

LA EQUITATIVA

(FUNDACION ROSILLO)

SÉDE: MADRID — ALCALÁ 63

Delegação de Portugal: RUA AUGUSTA, 27-LISBOA

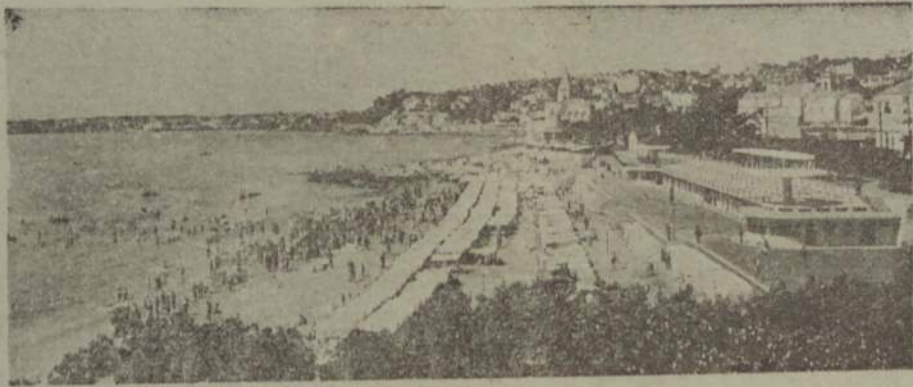
Agência no Pôrto: RUA DE SANTO ANTÓNIO, 67

TELEFONE: 2 0433 E 2 0434

TELEFONE: 478

SEGUROS DE VIDA, ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, AUTOMÓVEIS
E MARÍTIMOS (CASCO E MERCADORIAS)

AGENTE GERAL EM PORTUGAL: HUMBERTO JOSÉ PACHECO



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

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

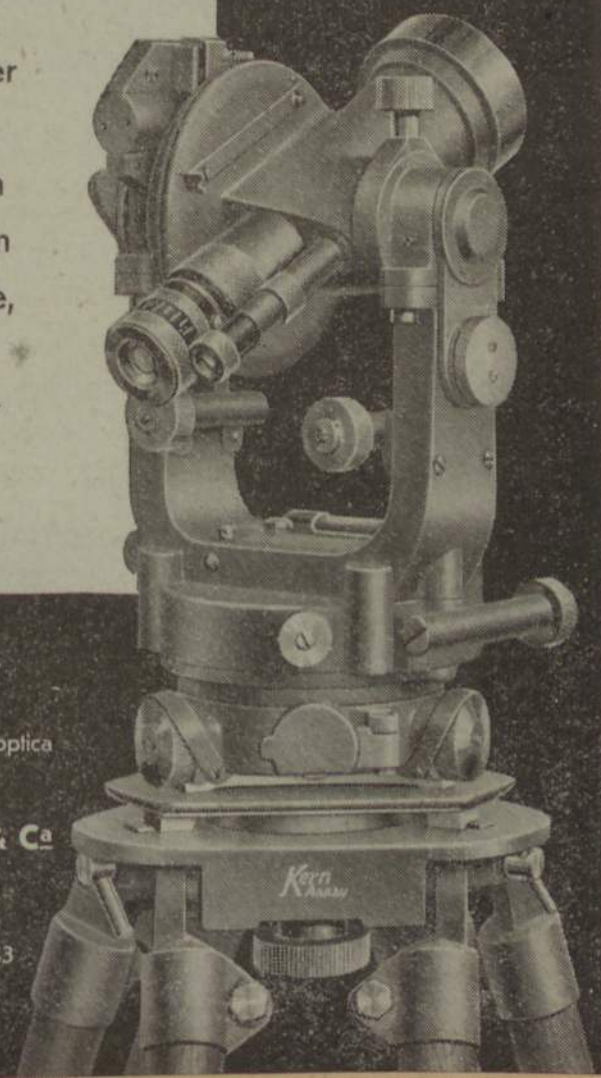
SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

Os novos
**Teodolitos de
circulo duplo**

Kern
AARAU
(Suíça)
DK

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



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suíça)
Fabrica de mechanica fina e optica
Representantes:
CARLOS GOMES & Ca
Lda.
LISBOA
Apartado 658 Telef. 21143

Livraria Escolar
 ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
 ESCOLARES
RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA

T. S. F.
 MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
 — PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —
 PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO
R. Rafael de Andrade, 18-1.º - LISBOA



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.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
 PRIMA PELA QUALIDADE
 DOS SEUS TRABALHOS
 FIXE BEM
 trabalhos de

FOTOGRAVURA
 TIPOGRAFIA
 OFFSET E
 LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
 Trav. de Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21368 - 21227


MOBILIÁRIO-DECORAÇÕES
 Tecidos para estofos e cortinados

Compre na **DAMANETO**

Angulo das Rua Santa Catarina
 e Fernandes Tomaz

PÔRTO

LANIFÍCIOS
AMANCIO
SILVEIRA



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: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

CASA CRISTAL

Fábrica de Lapidação e espelhagem
 Depósito de ESPELHOS e CRISTAIS
 MOLDURAS e PASSE-PARTOUTS

RUA CORONEL PACHECO, 45 PORTO
 TELEFONE 1228

SE QUERE PRODUZIR E POUPAR, USE



ANUALIADE
GILLCAR

AC APP

SOC. GILLCAR, L.ª • R. N.ª DO ALMADA, 81, 2.º - LISBOA



AS. MUSGUERAL da
 Gravadores

R. AUGUSTA, 106-108
 TEL. 26503 - Lisboa

GARIMBOS GRAVURA
 em todos os géneros

PAPELARIA CARLOS

DE CARLOS FERREIRA, L.^{DA}

RUA AUREA, 36 - LISBOA

TELEFONE 2 0244

Variadíssimo sortido de artigos para **ESCRITÓRIO**

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUISSA

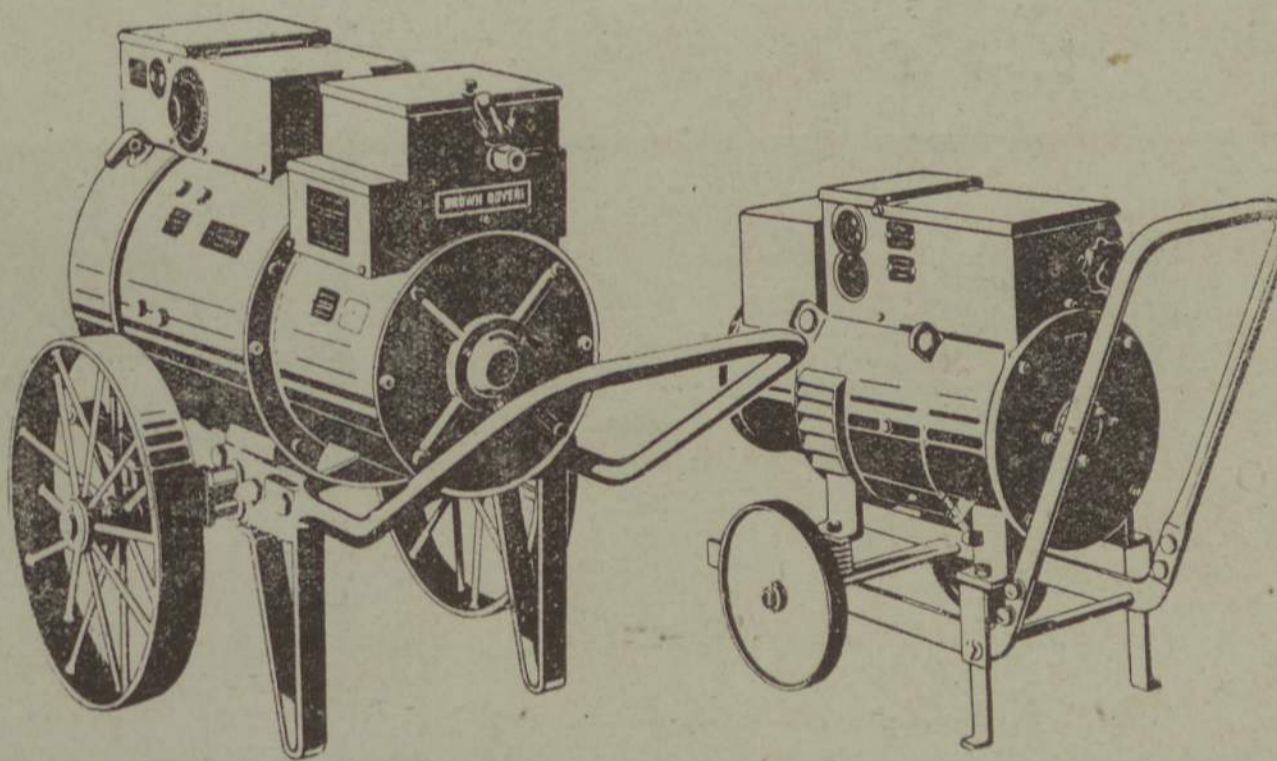
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 2 9374/78

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A P O R T O

G. & H. HALL, L.^{DA}

Fabricantes de Refrigerantes:

DRY GINGER ALE
HALL'S QUININE TONIC
CRISTAL SODA WATER
LARANJADA NATURAL
GASOSA—LIMONADA

14 — Calçada da Cruz da Pedra — 14

Telefone 2 6226

L I S B O A

Telefones P. B. X. } 2 2254
2 2255
2 2256

Telegramas: ROCHAMADO

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

Ferragens e Ferramentas

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Arames e Metais

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Galolas e Rêdes

82, RUA DA PRATA, 86

L I S B O A

FÁBRICA DE BORRACHA LUSO-BELGA

— DE —

Victor C. Cordier, L.^{da}

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

Rua do Açúcar, 78

BEATO — LISBOA

Telefones n.ºs 3 8023 e 3 8012

Depósitos: LISBOA — Rua da Prata, 275-277

PÓRTO — Rua das Frôres, 138

Fabricação Geral de Artefactos de Borracha

CALÇADO «LUSBEL»

E ARTIGOS PARA:

CIRURGIA—INDÚSTRIA—
CANALIZADOR—MÉNAGE
AUTOVELO—EBONITES

Guarnecimentos de cilindros e rodas

Tinturaria Pires Branco

— DE —

Carlos Alberto Branco dos Santos

Casa Fundada em 1835

TINGE LAVA E LIMPA
A SÊCO TODA A
QUALIDADE 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

a fundição
tipográfica

gini

de

**manuel guedes,
limitada**

a maior organização fabril nacional
de fundição de tipo

continua trabalhando para o desenvol-
vimento das artes gráficas portuguesas,
fornecendo-lhes todo o material tipo-
gráfico, com os mais delicados e origi-
nais desenhos

sede, fábrica,
escritórios e armazens

rua francisco metrass, n.º 107

telefones: 6.2514 e 6.3276

l i s b o a

**CARLOS
D'OLIVEIRA
PINHO**

Serviço de Fragatas no Rio Tejo

TELEFONES: 2 7739 E 2 2210

SEDE: RUA DA ALFANDEGA 90

ESCRITÓRIO NA ALFANDEGA

L I S B O A

FOTOGRAVURA

Armeis & Morena, L.^{da}

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

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

Telefone 2 8055 — L I S B O A

Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE NAVEGAÇÃO E TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

B L U E S T A R L I N E

B R O C K L E B A N K L I N E

F U R N E S S , W I T H Y & C.º L T D .

U N I T D F R U I T C.º

B O O T H L I N E

C U N A R D W H I T E S T A R L I N E

L A M P O R T & H O L T L I N E

Y E O W A R D L I E E

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

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131



Phoenix Assurance Company Limited

SEDE EM LONDRES

1782 — Mais de um século e meio de serviços prestados ao público — 1944

SEGUROS CONTRA FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL E ACIDENTES PESSOAIS

Agentes Gerais: *JOÃO ARCHER & C.^A* — P ô r t o

Em Lisboa: *COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}*

Rua Augusta, 100, 2.^o

Telefone 2 6922

MATERIAL DE INCÊNDIOS

F. ROSA PÊGA

Fabricante e Depositário

DOS

EXTINTORES DE INCÊNDIOS «SALVANTE»

Carga espuma, carga ácido carbónico. Fabricam-se para tôdas as capacidades.

Cargas para extintores de incêndios, transformações, consertos, feito na sua oficina, por pessoal especializado.

Adoptados na Marinha de Guerra, Navios mercantes, Fábricas, Garagens, Depósitos de combustíveis, Drogarias, Oficinas e todos os Estabelecimentos do Estado e Particulares.

Extintor «Salvante» modelo especial, carga pó. Para instalações Eléctricas, correntes de alta tensão, aeroplanos, navios, etc.

Agente em Portugal e Colónias

DOS

Extintores de incêndios de fabricação inglesa «PRIMEX», «PUMP» e Pistolas «ANTIFYRE»

Todos os Artigos para o Serviço de Incêndios. Bôcas de incêndio de latão, com torneira e macho de segurança de 50 m/m. Junções de latão de 50 e 70 m/m., agulhetas de cobre de 50 e 70 m/m., portas para bôcas de incêndios, chaves de cruzeta, mangueiras de lona de 1.^a qualidade, escadas de molas, escadas de gancho, cróques, forquilhas, machados, machadinhas para bombeiros, cintos de couro para bombeiros, capacetes de latão e cabedal, cabos de força, espias, mosquetões, máscaras anti-gás, baldes para serviços de incêndios, etc.

Tôda a correspondência, deve ser dirigida a

F. ROSA PÊGA

ROSSIO, 93-3.^o, Dt.^o

LISBOA

Telefone 2 2450



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 2 0911

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE
FRANCÊS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES.*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Telegr: FILMALBUQUE

Telefone 2 1519



Avenida da Liberdade, 73 — LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Saizaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda* ou *Lourenço Marques*.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tome, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama*.

Carreira do Brasil

para *Rio de Janeiro* e *Santos* com escala por *Funchal* e *S. Vicente*.

Escritórios } LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 20051
PORTO Rua Infante D. Henrique, 9 — Tel. 2542

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Bello — 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 3 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca 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

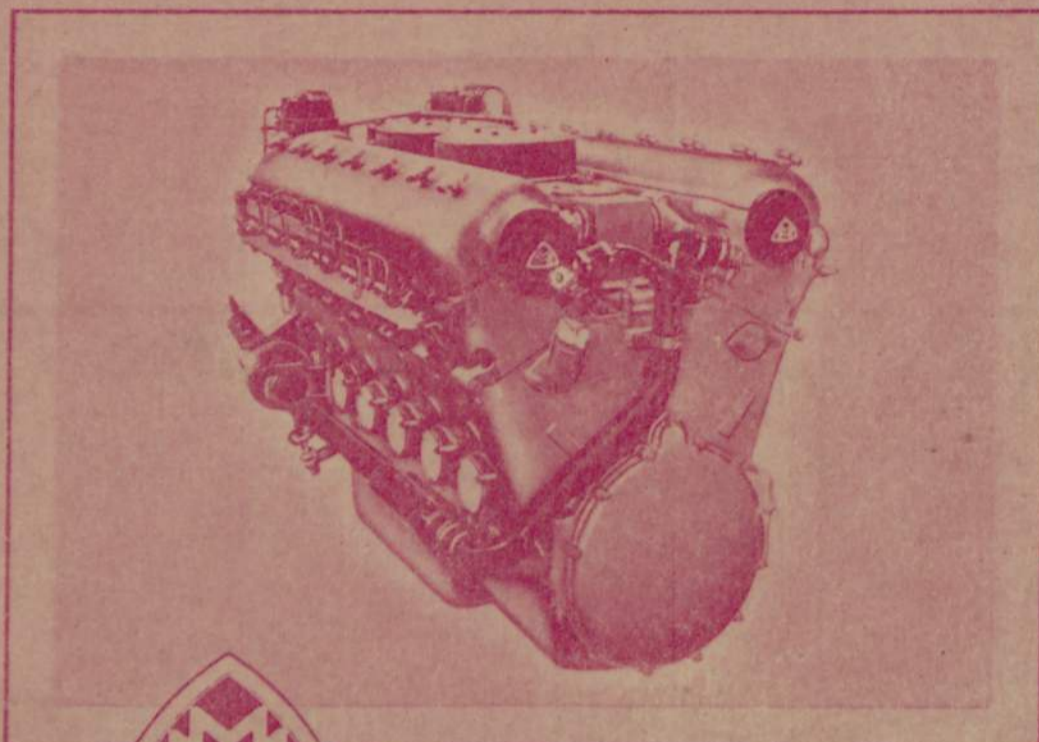
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

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 fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV,
n = 1400 r. p. m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN