



Gazeta dos Caminhos de Ferro

ILBERINO
DOS
SANTOS



Triunfo

Poladas Piscoitos

Grande Hotel de Espinho

ESPINHO - TELEFONE 2

RECOMENDADO PELO SEU ÓTIMO SERVIÇO

Pedidos a: FERNANDO LAGO & C.^ª

CAFÉ CHINEZ

O QUE MELHOR SERVE PELO
SEU ESMERADO ASSEIO

ESPINHO

manuel Cardoso Carvalheiro

COM FÁBRICA DE CAL

Fornecedor de Brita, Pedra para construções, Cimento e Lenhas

• • •

SILVEIRINHA GRANDE (OESTE)

C. CLAVEL & C.^ª, L.^{DA}

IMPORTADORES DE ALGODÃO EM RAMA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1385

1 — SETEMBRO — 1945

ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

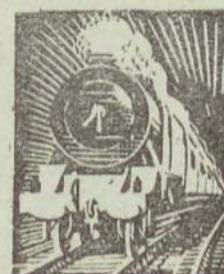
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

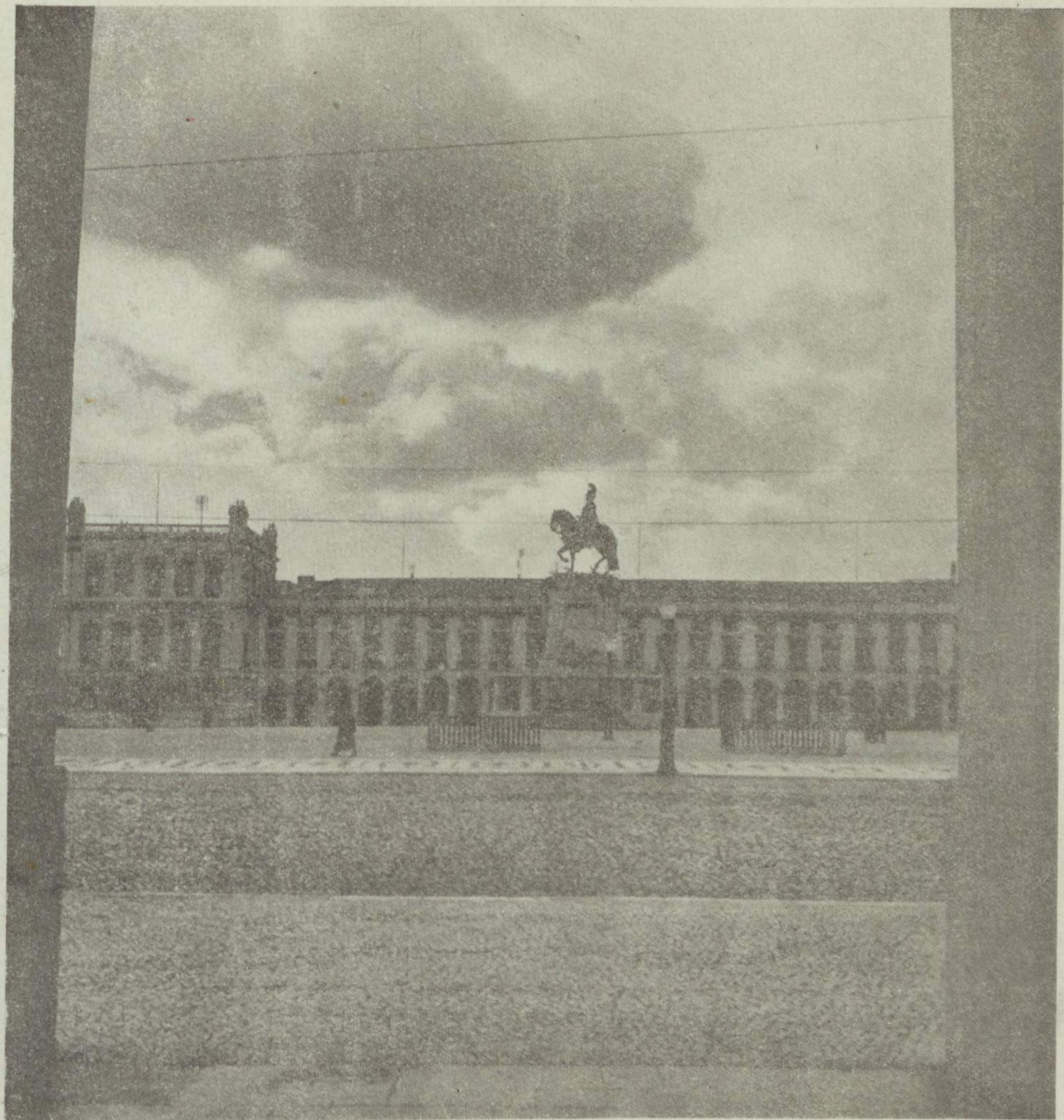
COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIOS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Lisboa — Praça do Comércio	419
A vida da C. P. em 1944	421
O Caminho de Ferro de Lourenço Marques 50 anos depois de inaugurado, pelo Coronel de Eng.º Alexandre Lopes Galvão	423
Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres, por José Lucas Coelho dos Reis	427
A Reconstrução Ferroviária no Após Guerra, por Carlos Bivar	431
A descoberta da terra pelo Caminho de Ferro	432
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por Alexandre Settas	434
A actualidade económica em Espanha, por Luiz de Quadros	436
Ecos & Comentários, por Sabel	438
O nosso número especial consagrado aos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	440
Publicações recebidas	440
Há 50 anos	441
Crónica Internacional, pelo Dr. Plínio Banhos	442
A Sociedade dos Engenheiros Civis de França homenageou o sr. Engenheiro Raúl Couvreur	444
Linhas Estrangeiras	444
Vida Ferroviária	444
Imprensa	444
Os Portugueses e o Mar	445
Classificação das praias portuguesas, pelo Dr. Busquets de Aguilar	446
Assistência social nas praias	449
Veranear, pelo Professor J. Francisco Rodrigues	451
Leiria	454
Marinha Grande, terra de beleza e de progresso	458
Viseu, capital da Beira Alta	468
O que todos devem saber	476
Parte Oficial	476
Espectáculos	478
Guarda, a cidade da Saúde	481
A Covilhã, capital do trabalho	484
Gouveia	493



LISBOA — PRAÇA DO COMÉRCIO

Cliché Fernando Vicente

A vida da C. P.

em 1944

Aumentaram as receitas como nunca, mas as despesas agravaram-se em virtude das subvenções ao pessoal e da carestia dos combustíveis

ACABÁMOS de percorrer, com interesse, o Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo ao exercício de 1944, e apresentado à Assembleia Geral ordinária de Accionistas realizada em 30 de Junho do ano corrente.

É um documento interessantíssimo, donde se pode deduzir mais de uma lição, por elucidar, luminosamente, o problema da administração ferroviária portuguesa e aqueles que formam àcerca do mesmo ideias vagas e imprecisas que não resistem ao mais ligeiro contacto com a realidade.

Passemos ao exame sumário do importante Relatório.

Esperava a Administração da C. P. obter, nesse exercício, resultados semelhantes aos que se verificaram em 1943 e 44, anos em que os produtos líquidos foram, respectivamente, de 42.144.256\$24 e 57.261.249\$45.

Não houve, porém, quebra de tráfego em 1944 e as receitas até aumentaram 36.942.869\$24 em relação ao ano anterior.

Então, como se explica o desequilíbrio verificado entre as receitas e as despesas?

O que transtornou os resultados do exercício — diz o Relatório — foi o enorme aumento de despesas, que chegou a

87.412.640\$51, sem que tivesse havido suficiente modificação de tarifas para elevar as receitas.

Por este motivo, o balanço acusa um prejuízo de 50.469.744\$27, no exercício de 1944, em toda a rede explorada pela C. P., relativamente à gerência de 1943.

Originaram o aumento das despesas as melhorias concedidas ao pessoal, e, principalmente, o custo e a má qualidade dos combustíveis, que, só por si, absorveram a importância de 58.607 contos.

A antiga rede da Companhia produziu 22.355.011\$88, quando em 1943, havia dado 57.261.249\$45.

Empregaram-se 13.554.474\$21 em pagamento de material circulante novo e em trabalhos de primeiro estabelecimento. Nada restou, portanto, para reforçar a tesouraria nem para se conceder qualquer dividendo.

Por seu turno, aumentaram também, nas antigas linhas do Estado, as receitas de exploração, elevando-se a 15.008.279\$97, mas as despesas excederam, em 30.974.286\$42, as de 1943.

De tudo isto resultou um *déficit* no valor de 22.883.784\$35, *déficit* que teria sido maior se não fosse a publicação do decreto n.º 34.183, de 8 de Dezembro passado, que

permitiu fôssem reduzidos os encargos respeitantes ao contrato de arrendamento das linhas do Estado.

O balanço dos *déficits*, acumulados, provenientes da exploração das linhas do Estado, regista a elevada importância de 140.798.349\$55, situação a que é forçoso pôr termo, como se reconhece no Relatório.

* * *

O percurso total de comboios efectuado em 1944 — sem incluir o de manobras — aumentou 556.638 quilómetros, isto é 5,37% em relação ao de 1943. Verifica-se, em contra-partida, o aumento constante de passageiros transportados.

Em 1944, viajaram mais 3.574.303 passageiros do que no ano anterior.

E estes passageiros tiveram de ser deslocados num número de comboios muito menor do que em 1939, para os 15.478.255 que nesse ano viajaram, circunstância anormal que a Companhia é a primeira a lamentar, homenageando o público pela sua «louvável atitude» em compreender a situação.

As receitas, que atingiram um nível a que nunca haviam chegado, teriam ainda sido maiores se houvesse combustíveis em abundância, pois o tráfego aumentou consideravelmente.

Além disto, se se houvesse recorrido aos aumentos tarifários justificados pelas circunstâncias, as receitas teriam aumentado mais 30 a 40 mil contos, o que viria atenuar notavelmente o enorme acréscimo de despesas.

E a situação seria ainda peor, como já dissemos, se a Companhia não fôsse dispensada de entregar ao Estado a totalidade dos impostos — 57.116 contos em tôda a rôde.

Ainda assim, o Estado recebeu mais 3.133 contos do que no ano transacto.

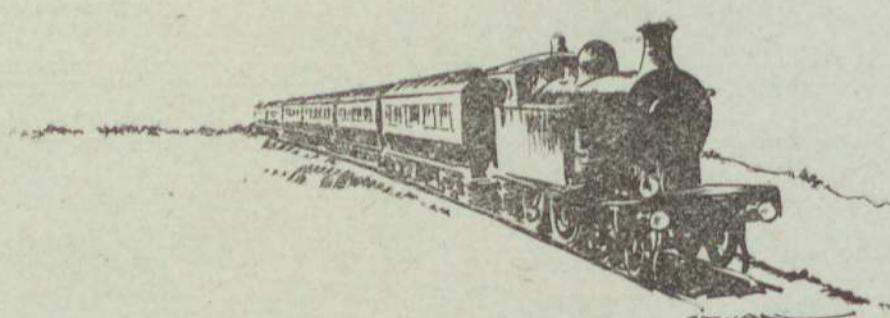
O aumento de despesas foi proveniente, na sua maior parte, das Divisões de Exploração e de Material e Tracção. Na primeira Divisão, em que as despesas com o pessoal absorvem quâsi todo o orçamento, contribuiram muito, para agravar as despesas, as alterações de vencimentos derivadas da subvenção de 10% concedida a todo o pessoal, a partir de 1 de Março; na segunda Divisão, além do mesmo facto, as despesas foram agravadas, principalmente, com o elevado custo dos materiais e dos combustíveis.

Das despesas com o pessoal resultou um aumento de 7.600 contos, e com os combustíveis um acréscimo superior a 58.600 contos.

* * *

Como se vê, a Administração da C. P. geriu bem os interesses que lhe estão confiados, e andam adstritos aos serviços inestimáveis e imprescindíveis que presta à Nação. As circunstâncias da grave crise internacional, derivadas da guerra, impediram, porém, que os resultados lucrativos fôssem compensadores.

Esperemos, para breve, tempos melhores, agora que tudo indica estar finda a luta ruinosa e sangrenta que devastou e vitimou parte do mundo e da humanidade.



O CAMINHO DE FERRO

DE LOURENÇO MARQUES

50 ANOS DEPOIS DE INAUGURADO

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

HÁ 50 anos que em Pretória se realizaram grandiosos festejos comemorativos da abertura ao tráfego da linha férrea que ligou Pretória ao nosso pôrto de Lourenço Marques. O caminho de ferro era então uma linha modesta, embora proporcionada às exigências do tráfego de então. Em 50 anos as coisas mudaram completamente.

Quem hoje viaja no caminho de ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia não pode fazer a menor idéia do que era esta via de comunicação há 50 anos.

Quasi se pode afirmar que nem a plataforma é já a dêsses tempos. É certo que a linha sai hoje, como então, de Lourenço Marques, e tem hoje, como então, o seu terminus em Ressano Garcia.

Mas o traçado da linha sofreu tais modificações que é em grande extensão muito diferente do primitivo. Centenas de curvas foram eliminadas e inclinações que iam a 25 m/m e mais, são hoje todas inferiores a 15 m/m. Os raios das curvas foram alargados. Hoje já se não encontram curvas com menos de 200^m de raio. Muitas variantes foram construídas.

O carril que era de 22 quilos passou para 50 quilos por mt.^o cot.^o. A sinalização era deficientíssima, quase inexistente. A capacidade de transporte muito limitada porque o carril não consentia locomotivas de grande peso. Nem as pontes, calculadas para as cargas ligeiras, lhes dariam passagem.

A locomotiva zero dos primitivos trabalhos, e que ainda serviu na construção do caminho de ferro da Suazilândia, mais pareceria aos olhos de hoje um «bibelot» de montra do que uma máquina capaz de arrastar combóios.

Hoje as locomotivas que andam na linha são as Mallets, as Santa-Fé, as Baldwins, etc., pesando muito para cima de 100 toneladas e circulam sobre

carris de 50 quilos. As maiores locomotivas arrastam combóios de 1.000 e 1.200 toneladas.

Os wagons têm capacidade de carga que vão de 10 a 60 toneladas.

As carruagens são das mais luxuosas e são providas de ar condicionado. Algumas dispõem de salões num dos extremos (observation Cars).

A sinalização da linha é perfeitíssima. Os combóios podem marchar à vista uns dos outros.

Os últimos melhoramentos introduzidos no caminho de ferro e que devem ser inaugurados com a presença de Sua Ex.^a o Ministro das Colónias, dizem respeito à Estação de Ressano Garcia, onde um novo edifício para estação foi construído; alargadas as plataformas da estação; multiplicadas as linhas de resguardo dos combóios; construídas casas higiénicas e confortáveis para o pessoal; passagens superiores para os peões; saneada toda a área das instalações ferroviárias, etc., etc.; cocheiras para recolha de material e oficinas de revisão.

O dispêndio, depois de todas as obras concluídas, não ficará para baixo de 14.000 contos. O orçamento elaborado em 1940 já previa um dispêndio de 7.000 contos.

As linhas dentro da estação medirão para cima de 14 quilómetros.

A nova estação tem 50^m × 20^m, com 2 pavimentos.

A estação de Lourenço Marques, construída ainda pelo grande engenheiro que foi Lisboa de Lima—é luxuosa e satisfaz a todas as exigências de uma estação moderna, onde nem o salão de chá falta.

A primitiva estação de madeira e zinco que fechava a praça Mac Mahon pelo lado do sul, de há muito desapareceu, como desapareceu o grande, mas deselegante edifício onde, durante anos, viveu o Director do caminho de ferro.

A gare de triagem, que aliás vai ser substituída

por uma outra mais ampla e melhor ordenada, para o que já se estão a fazer as terraplanagens indispensáveis, ao km. 4 da linha, tem dezenas de linhas onde se resguardam e onde se formam os combóios.

Em 1895 a linha à saída da estação tinha apenas uma via: hoje tem meia dúzia! Até à estação da Machava a linha é dupla.

No vasto e bem equipado pôrto de Lourenço Marques tudo o que alí está feito, se fez depois de 1895.

Neste tempo apenas havia pequenas pontes provisórias, permitindo a atracação de pequenos barcos.

As cargas e descargas faziam-se na praia, que nem ao menos de areia era. E as maiores baldeações faziam-se numa ponte de ferro pertencente à Companhia Neerlandesa, Companhia que havia construído e explorava o caminho de ferro de Komati Port a Pretória e que era conhecida pelas iniciais de seu nome: Z. A. Z. M.

Sobre essa ponte, que pouco avançava além da linha de baixa-mar, circulavam os wagons que recebiam a carga e a transportavam, muita dela, para as «estâncias» existentes entre os quilómetros 1 e 2, donde mais tarde se fazia a sua expedição para o Transvaal. Muita da carga ficava espalhada pela praia à espera de oportunidade de embarque, porque o material circulante não chegava para as necessidades, sempre crescentes.

Depois de várias tentativas, fez-se o cais de madeira conhecido pelo nome de «Cais Gorjão» que dava atracação a meia dúzia de grandes barcos.

Mais tarde o cais de madeira foi substituído por outro em betão armado, seguido dum outro cais de alvenaria em blocos.

Hoje os cais têm 1.850 metros de extensão, e sobre êles circulam dezenas de guindastes eléctricos com capacidades de carga que vão de 3 a 80 toneladas.

Três linhas férreas, construídas sobre a ampla plataforma do cais, servem os navios e os armazéns. Uma quarta linha destina-se à circulação dos guindastes eléctricos.

Para embarque de carvão existem dois aparelhos sendo um de origem americana «Max Miler» que eleva wagons de qualquer tipo e os descarrega automaticamente para dentro dos porões dos navios, e outro formado de duas torres que recebem o carvão dos wagons que, descarregam automaticamente para dentro de uns depósitos, por um inversor Serrão-Provay. Este último aparelho foi feito no Transvaal.

A capacidade de carga do carvão é de 1.000 toneladas por hora.

Em condições normais, porém, o carvão do Transvaal não pode competir com o de outras proveniências nos mercados da Índia e do Oriente, e

assim uma das carvoeiras basta para fazer face à exportação do carvão.

Tem-se pensado em utilizar uma delas no embarque de milho a granel, mas até hoje não se conseguiu dar-lhe essa aplicação.

No extremo oeste do cais há um frigorífico com uma capacidade de 30.000 caixas de frutas e que funciona nas melhores condições.

* * *

Os óleos e os petróleos são descarregados no cais da Matola, onde antigamente era a Concessão Lingham que o Estado resgatou em devida altura.

Ali as grandes companhias Shell, Vacuum e Texas têm amplos depósitos e instalações para o acondicionamento dos petróleos, óleos e gasolinas e têm fábricas para fazerem as latas e caixas destinadas ao abastecimento do interior da colónia. A descarga dos líquidos faz-se por uma vasta rede de «pipe lines». O funcionamento das instalações é perfeito e a capacidade de armazenamento muito grande. Por dia saem, às vezes, combóios e combóios de tanques que vão abastecer o interior da União.

Uma doca de abrigo e uma doca seca para reparação dos navios que têm como pôrto de armazenamento Lourenço Marques, completam o quadro dos melhoramentos do pôrto.

Não fica porém por aqui o que em matéria portuária há a fazer.

Se o tráfego continuar a afluir a Lourenço Marques como no passado, e se o Rand tiver o acréscimo de actividades que a descoberta de novas minas fazem prever, o cais Gorjão deverá ser prolongado e ligado ao cais da Matola por uma estrada marginal com um desenvolvimento de mais de 6 quilómetros. Ao longo desta estrada construir-se-ão pontes-cais e criar-se-ão novas estâncias para armazenamento de mercadorias. As novas oficinas serão deslocadas para a beira-mar, e em lugar conveniente será prevista a implantação de uma doca seca de grandes dimensões.

Uma ampla avenida correrá ao longo dos novos cais dando à cidade um aspecto de grandiosidade que hoje lhe falta. A actual cidade será, e bem, destinada só à parte residencial. Os grandes armazéns; as grandes oficinas; as fábricas, construir-se-ão ao longo da futura avenida.

Se a Lourenço Marques fôr dado o tráfego a que a sua posição geográfica lhe dá direito, em poucos anos poderá vir a ser a maior cidade da África do Sul. Em beleza rivalizará com o Cabo; em importância portuária excederá em muito Durban.

A ligação, de há muito esperada, da linha da Suazilândia com a rede de leste do Transvaal e a continuação da linha Silati pela Rodésia, ligando-a com a grande rede desta colónia por Nicolson

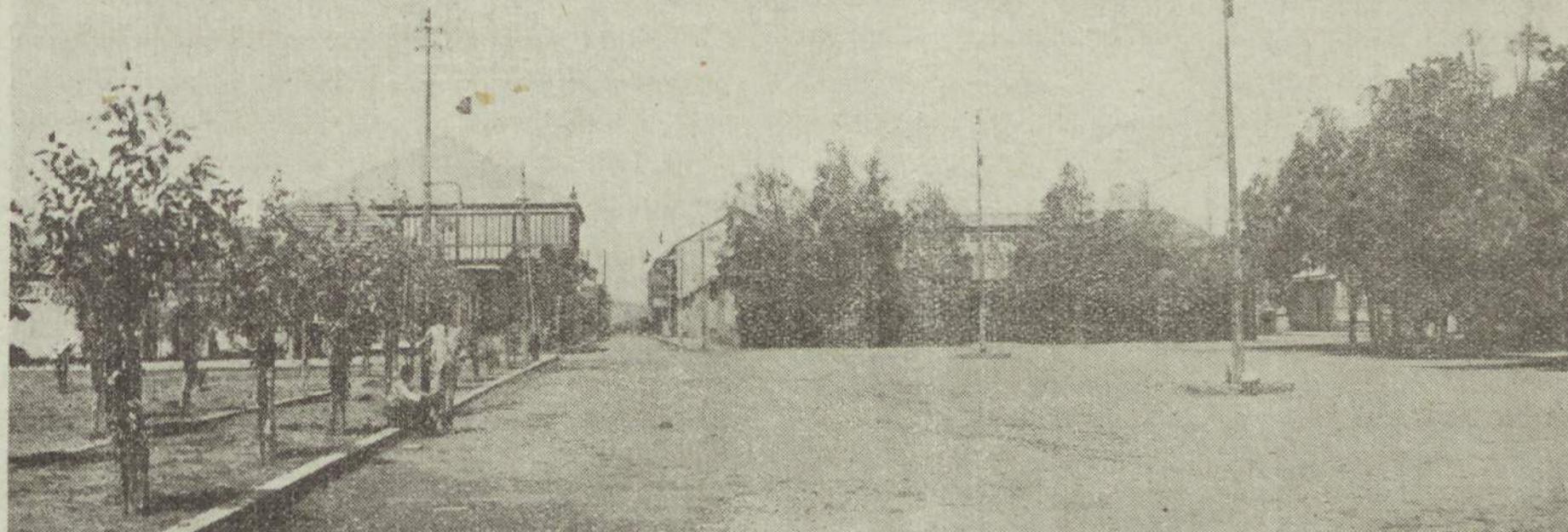
Neck, abrirão ao pôrto de Lourenço Marques novas perspectivas.

Pena é que estas ligações nos tenham sido oferecidas só à custa de transigências que altivamente repudiámos. Mas atrás de tempos, tempos vêm....

A electrificação da linha tem sido um outro problema que de quando em quando aparece.

Nós somos dos que supõem que, normalizada a situação internacional, será possível um acordo com o Governo da União para a electrificação, em conjunto, da linha de Lourenço Marques a Pretória.

Desviando as águas do Incomati para o Umbeluzi, é possível criar na encosta leste dos Limbos um aproveitamento hidroeléctrico que poderá ser custeado pelas duas administrações ferroviárias para entre si dividirem a energia obtida.



Edifício da antiga Direcção dos Caminhos de Ferro
Actualmente a Direcção encontra-se instalada num sumptuoso edifício

A evolução do tráfego durante os 50 anos decorridos

Em 1895, quando toda a linha de Lourenço Marques a Pretória foi aberta à exploração, o tráfego anual atingia já 105.000 toneladas.

A exploração do caminho de ferro português havia começado em 1889 numa extensão de 68 quilómetros. E nesse ano foram transportados 3.028 passageiros e 4.240 toneladas de mercadorias.

Mas a partir de 1895 a evolução foi rápida, como se pode ver dos seguintes números:

Anos	Passageiros	Mercadorias	
1895	33.783	105.000 ton.	
1905	85.112	549.964 »	
1915	192.654	803.179 »	
1925	264.610	1.205.982 »	
1936	498.868	1.506.477 »	

O tráfego para a zona de competência do Transvaal, compartilhada por Lourenço Marques, Natal e Cabo, sofreu uma evolução idêntica.

ANOS	T O N E L A G E M		
	Lç.º Marques	Natal	Cabo
1909	308.004	103.824	62.928
1919	74.083	104.936	46.050
1929	283.256	220.248	75.909
1939	512.387	364.710	88.458

O número representativo da tonelagem transportada em 1919 é excepcional. Durante a guerra de 1914 a 1918 e alguns anos depois dela, a navegação para Lourenço Marques achou-se largamen-

te perturbada. Os navios mal podiam chegar a Lourenço Marques.

A situação só começou a normalizar-se a partir de 1924.

Neste ano a distribuição do tráfego pelos diferentes portos foi a seguinte:

Lourenço Marques	200.160 ton.	51 %
Natal	139.644 »	35 %
Cabo	51.716 »	13 %

O «Modus vivendi» negociado logo após a guerra entre a Inglaterra e o Transvaal, instrumento que garantia à linha de Lourenço Marques umas preferências razoáveis, embora inferiores àquelas que a posição geográfica do pôrto justificava, fez com que o centro de gravidade das importações para o Transvaal se deslocasse para o nosso pôrto.

De ano para ano a percentagem de tráfego que por élle passava crescia a olhos vistos, chegando nalguns meses a 80 % e mais, do tráfego total, circunstância que alarmou os portos do sul e deu

causa à Convenção de 1909 em que se limitava, por um ajustamento conveniente de preferências e de tarifas, a percentagem do tráfego que devia passar por Lourenço Marques.

Não obstante as repetidas reduções de preferências, o tráfego não deixava de afluír a Lourenço Marques, triunfando de todas as combinações para o reduzir.

Em 1922 a União Sul-Africana denunciou a Convenção de 1909, e as percentagens de tráfego começaram a sofrer grandes oscilações. Novas reduções de preferências exerceram influência decisiva e hoje o tráfego para a zona de competência anda à volta dos 50 %, previstos na Convenção de 1928.

O tráfego do pôrto e do caminho de ferro, no futuro

A manterem-se as relações de boa amizade que presentemente prevalecem, é de presumir que a situação preponderante do pôrto e do caminho de ferro se mantenha.

Mas as condições da África do Sul estão sofrendo uma tal transformação que de futuro as importações hão de ser sensivelmente reduzidas, embora o desenvolvimento comercial e industrial da União se acentue. A União Sul-Africana, que até há pouco era um país de larga importação, transformar-se-á em país exportador. As suas indústrias e a sua agricultura estão passando por uma evolução rápida. As grandes importações do passado, em ferro, cimento, máquinas, etc., reduzir-se-ão muito e até desaparecerão para darem lugar a uma exportação sempre crescente dos mesmos e de outros produtos.

Ora as exportações são fomentadas por tarifas excessivamente baixas. E assim, o rendimento do nosso caminho de ferro, embora este possa ver a sua tonelagem em aumento, há-de ser proporcionalmente cada vez menor.

A posição tem de defender-se com um barateamento crescente da exploração.

E uma das maneiras de o conseguir será, parece-nos, electrificando a linha e obtendo para a exploração do pôrto energia a preços excessivamente baixos.

Como?

Em tempos o Governo recebeu propostas para a electrificação da linha. Pelos estudos então feitos verificou-se que a proposta não era de aceitar.

Mas a idéia ficou de pé. E se não é fácil realizá-la sem um prévio acôrdo com o Governo da União, parece-nos que esse acôrdo é de tentar, desde que ela queira também electrificar os seus caminhos de ferro para além da nossa fronteira.

Num estudo aliás ligeiro que então se fez, verificou-se que se podem desviar águas do rio Incomati para o vale de Umbeluzi, criando-se na ravina por onde corre a ribeira de Movéne, uma grande albufeira capaz de armazenar algumas centenas de milhões de metros cúbicos de água, e de criar uma queda de 33 metros pelo menos. Uma central eléctrica que se montasse, utilizando essas águas daria para electrificar umas centenas de quilómetros de caminhos de ferro e daria energia bastante para o pôrto e para a cidade de Lourenço Marques obtida a baixos preços.

O acôrdo com o Governo da União é necessário, porque as águas têm de ser desviadas de dentro do seu território, próximo à confluência do rio dos Crocodilos com o rio Incomati.

O problema do aproveitamento do rio Incomati, como fonte de energia, foi ultimamente tomado pela Câmara Municipal de Lourenço Marques com o louvável intuito de obter para a cidade e para as indústrias existentes nela energia a baixo preço. Verificou-se porém que dentro do nosso território não é possível criar uma queda que permita um grande e regular aproveitamento. Falta sobretudo a possibilidade de criar uma grande albufeira de armazenamento.

O problema bem merece um estudo aprofundado.

É preciso criar vida própria a Lourenço Marques e essa cria-se dando às indústrias existentes e àquelas que venham a montar-se energia abundante e a baixo preço.

Em conclusão, se o presente é risonho, o futuro precisa ser encarado com decisão. E é preciso «não dormir na fórmula», como se diz em linguagem militar.



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

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

I

ESTEVE em plena discussão, na Assembléia Nacional, a importantíssima proposta de lei n.º 96 sobre Coordenação de Transportes Terrestres, da iniciativa do Governo, a qual, depois de haver merecido a aprovação da Câmara Corporativa, subiu àquela duto areópago onde esteve na *ordem do dia* e foi submetida a estudo durante 15 sessões.

Será necessário dizer que se trata dum dos mais importantes projectos de lei que têm passado pela Assembléia Nacional, e tão significativo e importante que a agitação que se levanta à volta dêle recorda a que se registou no início dos Carros Eléctricos em Lisboa, e que só tinha por fim pretender prolongar, mais uns anos, a circulação, pelas ruas da capital, dos arcaicos e roncieiros carros do *Chora*...

Chegou-se a dizer, na imprensa diária que a circulação dos carros eléctricos poria em grave risco a vida dos passageiros quando houvesse trovoadas!

Mas revertamos ao ponto que se debate.

A Coordenação dos Transportes Terrestres, como é evidente, tem por fim sistematizar o transporte de pessoas, mercadorias e gados, pelos dois grandes meios de condução do nosso século — Caminho de Ferro e Viaturas Automóveis — de maneira que possam ambas funcionar sem atritos e viver desafogadamente, remunerando com a sua actividade o capital neles invertido. Mas toda a remuneração, neste como em outros domínios do trabalho e da indústria, deve ter limites económicos justos ou proporcionados e não constituir meta indefinida do espírito que almeja enriquecer, vertiginosamente, com prejuízo de todos, sem cuidar dos sagrados interesses colectivos.

Este magno problema dos Transportes não pode ser apreciado levianamente. Não se encontram, mesmo, no País, muitas pessoas em condições de ponderar, com imparcialidade e competência, o assunto ora ventilado.

Antes de admitir qualquer solução teórica, é mister saber-se em que condições tem vivido o Caminho de Ferro: com que meios tem realizado a exploração dos transportes? quais os encargos que suporta? que serviços tem prestado e continua a prestar à Nação? quantos prejuízos os seus accionistas e obrigacionistas têm sofrido? a quantas perdas e danos se tem sujeito em benefício do Estado e do público? numa palavra, qual a sua situação financeira e quais as respectivas causas?...

Depois, impõe-se o confronto da situação averiguada com a da Camionagem, que é próspera, e quais as suas razões... Isto levará a dever saber-se, naturalmente, em que normas e circunstâncias a Camionagem explora os transportes: encargos que suporta; prejuízos ou lucros, excessivos ou razoáveis, que sofre ou aufere, serviços que presta, e em que medida, para, enfim, avaliar, em boa consciência, se da Coordenação dos Transportes podem advir ou não melhorias sensíveis em benefício dos interesses das populações de todos os pontos do País.

Feito este exame com austeridade e rigor ver-se-á que o problema pode ser resolvido sem prejuízo positivo de nenhuma das partes interessadas.

Não somos adversários da Camionagem nem contrariamos o seu desenvolvimento; conhecemos a sua função e avaliamos, na sua justa medida, os seus inegáveis serviços. Mas daí até a considerar meio quase exclusivo ou único de transporte... muito vai!

O Caminho de Ferro é um dos mais importantes valores de que dispõe a Nação, ao qual se deve decisiva influência em todas as manifestações da economia nacional: no desenvolvimento da Indústria, do Comércio e da Agricultura, no aumento constante das Receitas Públicas. Foi o Caminho de Ferro que valorizou a propriedade rústica e urbana, e contribuiu, fundamentalmente, para, ao longo de muitas linhas da sua rede, se edificar e construir um sem

número de prédios, e até povoações, como a importante vila do Entroncamento.

Pretender-se, agora, menosprezar os serviços que o Caminho de Ferro tem prestado e continua a prestar — repetimos — a todo o País, esquecendo-se, de repente e por completo, a assistência financeira que têm dêle recebido, parece-nos injustiça que não pode passar em julgado sem veemente e bem legítimo protesto ou apêlo.

O Estado é, por definição, uma *pessoa de bem*. Compete-lhe, portanto, o direito e incumbe-lhe o dever de prestar justiça íntegra, sem considerar conveniências particulares, opostas, em grande parte, à defesa dos altos interesses da Nação!

* * *

Quando, em 1843 — há mais de um século! — Costa Cabral apresentou ao Parlamento um notável programa de reorganização e fomento das nossas forças económicas, e na Câmara dos Pares se discutia, na mesma altura, o projecto de Caminho de Ferro de Lisboa ao Pôrto, afirmava o conde de Lavradio que, em virtude do País ser pobre, não possuir uma indústria desenvolvida e estar pouco povoado, era um absurdo supor-se que o Caminho de Ferro podia manter-se.

Faltaria ao Conde de Lavradio inteira razão no que afirmava; no entanto, alguns motivos lhe davam direito a formular a afirmação. Já o ilustre parlamentar previa, implicitamente, que nos contratos para construir e explorar linhas de caminho de ferro não era possível impor às empresas concessionárias impostos exagerados, a fim de lhe não faltarem os meios indispensáveis para servir o público de qualquer categoria, nas melhores condições de preço e comodidade.

Vejamos, agora, quais são os principais encargos e deveres impostos à Companhia dos Caminhos de Ferro, no contrato de concessão para construção e exploração da linha do Norte e Leste:

1.º — Estabelecer estações de partida, em Lisboa, com todas as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados, e em todas as estações intermediárias entre os pontos extremos dos caminhos de ferro que forem necessários — estabelecer, também, todas as oficinas, máquinas e aparelhos necessários para a feitura e concerto do material de exploração, compreendendo as locomotivas, e ter ainda todos os armazéns, telheiros e depósitos necessários para o estacionamento e pintura das locomotivas, "tenders", carruagens, etc.

2.º — Ficar o caminho de ferro com todos os edifícios necessários para o seu serviço, e mais acessórios e dependências, como carris, cocheiras, travessas, e em geral, todo o material fixo de qualquer espécie, desde a sua construção ou colocação na linha, perten-

cendo ao domínio do Estado para todos os efeitos jurídicos.

3.º — Entrega de todo o material fixo, edifícios e dependências, logo que termine o prazo da concessão, *sem a Emprêsa ter direito a receber indemnização alguma*.

4.º — Transporte, por metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas, dos militares e marinheiros em serviço.

5.º — Transporte gratuito das malas do correio e seus condutores.

6.º — Pôr à disposição do Governo por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração dos caminhos de ferro, quando êle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

7.º — Pagamento de um impôsto denominado "de trânsito", hoje impôsto ferroviário, lançado sobre os preços de condução de passageiros e mercadorias, impôsto que atinge actualmente cerca de 13 % sobre aqueles preços, e que inicialmente era de 5 %.

8.º — Serem os preços de condução de passageiros, gado e mercadorias, regulados por acordo entre o Governo e a Emprêsa.

9.º — Conservar, durante todo o prazo de concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo, em bom estado de serviço, e no mesmo estado o entregar, findo o prazo de concessão, fazendo sempre para êsse fim, *à sua custa*, todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

10.º — Estabelecer, *à sua custa*, nas passagens de nível, a vigilância necessária.

11.º — Fechar o caminho de ferro por meio de muros, sebes ou grades, que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

12.º — Não poder interromper, total ou parcialmente, a sua exploração, porque, se o fizer, incorre na pena de rescisão dos contratos, perde o direito a todas as concessões, resultando do facto o Governo entrar, imediatamente, na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências, *sem êste ter direito a receber indemnização alguma*.

Não nos parecem pouco excessivos êstes encargos, mas não se ficou por aqui...

Mais tarde, em virtude de forte pressão junto das Companhias de Caminho de Ferro, estas concederam o bónus de 50 % nas suas passagens aos oficiais do Exército e da Armada, concessão que, já no regime republicano, foi elevada a 75 por cento.

A seguir, pelas mesmas razões e pelos mesmos motivos, foi concedido, também, o bónus de 50 % aos sargentos do Exército e da Marinha.

A partir, principalmente, da guerra 1914-1918, exigiu-se ao Caminho de Ferro o transporte de toda a espécie de mercadorias pobres, tais como géneros de 1.ª necessidade, adubos, toros de pinho, etc., etc., por cerca da terça parte do preço do transporte das ou-

tras mercadorias. Entretanto à camionagem consentia-se, e consente-se o direito de escolher a mercadoria a transportar, e de fixar os preços fabulosos que vem exigindo pelos transportes!...

As emprêsas de Caminho de Ferro exigiu-se ainda, depois de determinada data, a constituição de caixas de reformas e pensões de sobrevivência para os seus empregados e pessoas de família, o que lhes absorve, por ano, mais de 15 mil contos!

Exige-se, igualmente, às emprêsas ferroviárias, fornecer a todo o pessoal em serviço na linha, gratuitamente, além de casa para residência, fardamento completo.

Exige-se ainda às emprêsas ferroviárias a concessão de passes, viagens gratuitas e reduções de 75 e 50 %, aos empregados, suas espôsas, filhos menores e irmãos solteiros, pais, avós e netos, além de um número, deveras elevado, de passes gratuitos, a funcionários do Estado, civis e militares.

E a Camionagem?... Quais são os seus encargos?... Em próximo artigo se verá...

A exploração do caminho de ferro em Portugal, fez-se, com efeito, em regime de monopólio, desde o seu início, até cerca de 1925. A partir desta data desapareceu, praticamente, o monopólio do caminho de ferro, devido aos progressos mecânicos do motor de explosão.

Ora, se a exploração foi feita, até ao advento da camionagem, em absoluto regime de monopólio, sem a mais pequena concorrência, porque é que o caminho de ferro não conseguiu, durante tão longo espaço de tempo, a receita líquida suficiente para adquirir boas carruagens, boas máquinas, boas auto-motoras, vagões e todo o mais material circulante necessário e em quantidade suficiente, a fim de garantir, eficazmente, em qualquer altura, todos os transbordos ferroviários do País?...

Outrosim, se os preços dos transportes eram e são ainda regulados pelo Governo, e como não havia concorrência, porque motivo não foram aumentados os preços das tarifas até ao ponto julgado necessário, para se poderem apetrechar, convenientemente de material circulante, todas as emprêsas ferroviárias?...

Vamos tentar responder.

Ainda no tempo da Monarquia se pensou — poucos o sabem — numa operação financeira tendo por garantia o rendimento dos caminhos de ferro.

Proclamada a República, a ideia ganhou maior vulto. Para se realizar, porém, a operação era necessário fazer-se previamente o resgate das linhas.

Mas o resgate tinha de ser feito em harmonia com o artigo 27.º do contrato de concessão dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste, que diz:

«Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros anos a datar do prazo estabelecido para a conclusão de ambas as redes, terá o Governo a facul-

dade de resgatar a concessão inteira. Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela emprêsa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deve efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma unidade que o Governo pagará à emprêsa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

As pessoas menos versadas em assuntos desta natureza, desde que não estejam de má fé, concluirão logo, pela leitura do artigo transrito, que os preços dos transportes em caminho de ferro — quer de passageiros, quer de mercadorias e gado — não foram aumentados até ao justo limite em que o deviam ter sido, para evitar que o produto líquido das emprêsas aumentasse — o que tornaria maior a importância da anuidade a pagar pelo Governo às emprêsas ferroviárias.

Destarte os accionistas e obrigacionistas das emprêsas ferroviárias têm sido prejudicados em muitas e muitas centenas de milhar de contos!

Para o provar, bastam os textos dos artigos 7.º e 8.º da famosa Lei n.º 952, de 2 de Março de 1920, conhecida pela Lei das Sobretaxas Ferroviárias, aprovada pelo Parlamento.

Reza o primeiro dos artigos, o sétimo:

«O produto de qualquer sobretaxa que o Governo autorize ou tenha autorizado sobre tarifas ferroviárias, não será computado para o cálculo da unidade a pagar às emprêsas, em caso de resgate das concessões das respectivas rôdes».

Não lhe fica atrás, em anomalia, o artigo oitavo da monstruosa Lei, que determina o seguinte:

«Enquanto durar o regime de sobretaxas ferroviárias, o produto das sobretaxas a que se refere o artigo anterior será exclusivamente destinado: 1.º — A cobrir o «deficit» de exploração de cada rôde; 2.º — A pagar os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento, préviamente autorizados pelo Governo; 3.º — Satisfazer os encargos financeiros obrigatórios, conforme os respectivos estatutos e contratos.

§ 1.º — O produto das receitas que excedam as despesas referidas neste artigo reverterá a favor do Estado como receita extraordinária».

O facto de ter havido um Parlamento capaz de votar semelhante Lei só se pode explicar pela sua ignorância em assuntos ferroviários, o que sucede, aliás, ainda hoje, a muito boa gente...

Como se verifica pelo n.º 3.º do artigo 8.º a que

me refiro, as empresas ferroviárias ficavam proibidas de remunerar o capital accionista e obrigacionista do 2.º grau!

Quem apareceu então, na Imprensa, a atacar as violentíssimas disposições dessa autêntica Lei de confisco?

Apenas um homem! o nosso muito querido e saudoso amigo sr. Conselheiro Fernando de Souza, neste mesmo jornal. É de lamentar que não pertença ainda ao número dos vivos, para, com o brilho da sua pena, servida pela maior competência em assuntos ferroviários que tem aparecido no País, responder aos que surgem a atacar, agora, a proposta de Coordenação de Transportes Terrestres, da iniciativa do Governo, e, nessa altura, guardaram silêncio...

Devemos dizer, a título de esclarecimento, que a célebre Lei n.º 952 foi revogada pela actual situação política, pouco tempo depois do movimento nacional de 28 de Maio haver triunfado, sendo Ministro das Finanças o falecido general Sinel de Cordes.

* * *

Como se sabe, em virtude da situação anormalíssima do Mundo, a camionagem — quer de passageiros, quer de mercadorias — principalmente a partir de 1940, tem realizado e continua a realizar fabulosos lucros.

Citarei, como exemplo, a carreira para o transporte colectivo de passageiros, entre Lisboa e Sernache do Bonjardim. Abrange a distância aproximada de 170 quilómetros e cobra pelo transporte de cada passageiro 47\$50.

Atribuindo-se a cada carro desta carreira concorrente 32 lugares, cada viagem dará de receita, pelo menos, 1.520\$00, e nas duas jornadas por dia — ida e regresso — 3.040\$00, visto que todos os lugares são ocupados e até excedidos.

A esta receita há ainda a adicionar a produzida pelo transporte nos mesmos carros, de mercadorias e volumes, cujo preço, por quilo, anda à volta de \$70, e que se calcula deve render o suficiente para pagar os encargos com o pessoal e o consumo de combustível, que, para esta carreira, não deve ir além de 80 quilos de gasoil, a 1\$70 cada quilo actualmente.

Verifica-se, assim, que de cada carro em serviço nesta carreira, o seu proprietário deve auferir, diariamente, produto líquido de todas as despesas, cerca de 2.000\$00, pois mil escudos por dia devem chegar para satisfazer todos os impostos e ainda para uma boa amortização do material. E, o que se dá com esta carreira, pode dizer-se sem receio de errar, deve suceder com todas as concorrentes em circulação no País.

Não é de estranhar, pois, à vista de tão elevados lucros, o interesse e a agitação que se registam à volta da Proposta de Coordenação de Transportes Terrestres.

Admita-se, agora, por momentos, que o Governo, reconhecendo por demais elevados os lucros auferidos pela camionagem, promulgava uma lei análoga à n.º 952, determinando que o excedente das receitas

nas linhas concorrentes ao Caminho de Ferro, deduzidas todas as despesas, encargos financeiros obrigatórios e as necessárias amortizações, revertia para o Estado como receita extraordinária?!

Mesmo assim, a camionagem não ficava em pior situação do que os accionistas das empresas de caminho de ferro, porque os da C. P., por exemplo, de 1889 a 1944, apenas receberam, como remuneração do seu capital, dois francos por acção, em 1910, e uns escassos dois por cento de dividendo, em 1943.

* * *

Concluíndo diremos ainda que o artigo 26.º do referido contrato de concessão das linhas Norte e Leste estabelece que, ao terminar o prazo da concessão, a emprêsa terá de entregar ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro, com todo o material fixo, edifícios e dependências de qualquer natureza, sem que por isso tenha direito a receber indemnização alguma.

Terá, também, de entregar o material circulante, mas, tanto o valor dêste como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregar ao Governo, ser-lhe-ão pagos segundo arbítrio de louvados.

Isto quere dizer que, além da anuidade que o Governo terá de pagar à emprêsa, durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, em caso de resgate, aquela receberá mais o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião da entrega, pelo preço da avaliação, mais o valor do material circulante.

A melhor forma de liquidação seria, no nosso critério, dar-se à emprêsa a respectiva importância em títulos do Estado de determinado juro, a combinar, com o primeiro cupão a vencer três meses depois de expirarem os prazos das concessões das respectivas rôdes.

Terminado o prazo das concessões, o que as empresas entregam ao Governo, sem direito a receber qualquer indemnização, é, portanto, únicamente, o caminho de ferro (linhas férreas) com todo o seu material fixo, edifícios e dependências de qualquer natureza.

O que fica: material circulante, ferramentas, utensílios, mobílias, carvão e outros quaisquer provimentos — cujo valor não deve ser inferior a dois milhões de contos, pertencem exclusivamente aos accionistas das empresas.

Pois, para se amesquinar a Proposta, chegou-se ao ponto de insinuar que se pretendia, com ela, favorecer os accionistas das empresas ferroviárias, alargando os prazos das concessões, em prejuízo do Estado, visto que daqui a 14 anos começam a caducar as actuais concessões e nessa altura as acções nada valem! Érro fagueiro!

Precisamente nessa emergência quando se procedesse à liquidação das empresas, é que teriam alto valor as acções!

Confusionismo ou ignorância?!

A Reconstrução Ferroviária

no Após Guerra

Por CARLOS BIVAR

NA estratégia da guerra contemporânea inclui-se, no seguimento do seu curso destruidor, e, como acção principal, o ataque às estações dos caminhos de ferro, o rebentamento de locomotivas, o levantamento das linhas, a obstrução dos tuneis e o arrasamento de tudo o que de perto ou de longe estiver em conexão com o reabastecimento do inimigo, transporte de tropas e seu material correspondente.

Pelos relatos da Imprensa diária o leitor, sem dúvida, adquiriu uma idéia aproximada da quantidade de material ferroviário que foi reduzido a sucata. E, após a guerra a seguir à paz geral, é de calcular as toneladas de aço, de ferro, de cimento, de madeira e de estofo que serão necessários, só neste capítulo «Caminhos de Ferro», para reconstruir o que foi destruído. E, se a oferta de braços fôr inferior à sua procura será para lastimar que a paz não traga qualquer melhoria económica na vida do cidadão. Mas não podemos nem devemos fazer profecias; quando muito ser-nos-á permitido uma dedução que nos pareça não ir de encontro à lógica e ela diz-nos que virão a faltar alguns milhões de homens que ao eclodir da catástrofe tinham atingido um tal grau de robustez cuja substituição terá que ir aumentar o rol das impossibilidades. Haverá ainda que ter em conta que os milhões de homens que ficam à retaguarda da frente da batalha, empregados nas indústrias da guerra e em muitas outras estarão, naturalmente, fatigados e não poderão produzir o que será necessário para o reabastecimento e reconstrução da Europa.

Em contrapartida, porém, haverá que contar com os milhões de prisioneiros e de desmobilizados, no que diz respeito ao potencial humano, e na parte material com os milhões de toneladas de sucata disponíveis pela desmobilização de tanques e demais armamento.

Feita a redistribuição tanto de uma como de outra reserva, talvez que o equilíbrio venha a poder manter-se, estando nós certos de que os governantes saberão ir procurar o que lhes fôr necessário onde o houver, que naturalmente será no Novo Mundo, nas duas Américas. Estes continen-

tes repletos de matérias primas de toda a espécie acrecidas das que forem fornecidas pelas regiões asiáticas e, também, das europeias, terão então a sua oportunidade de serem utilizadas de maneira intensiva.

E, poder-se-á conjecturar qual será a tonelagem naval e ferroviária necessária para o transporte de tal quantidade de material que, longe de faltar, pelo contrário se manterá pelo menos em suficiência visto que normalizada mais ou menos a situação no que diz respeito ao transporte de tropas e correlativo abastecimento esse material aparecerá devoluto para ser empregado noutro género de transportes incluindo a importante soma de tonelagem naval que em série foi construída nos estaleiros americanos e britânicos e, que, pelas estatísticas publicadas pela Imprensa parece que terá de suprir o «déficit» de três milhões e meio, sofrido pela marinha britânica, afundada até fins de 1943, devido à guerra submarina, etc.

A rede ferroviária europeia, ao eclodir a conflagração de 1939, era a seguinte, em quilometragem mais ou menos aproximada:

Alemanha, 58.231; Áustria, 6.760 de via reduzida; Bélgica, 4.849 de via larga e 4.798 de via reduzida, sendo 1.360 electrificada; Bulgária, 7.042, sendo 263 de via estreita; Dinamarca, 5.152; Espanha, 16.400; Estónia, 1.400, sendo 965 de via reduzida; Finlândia, 5.470; França, cerca de 43.000; Grécia, 3.300; Holanda, 3.600; Hungria, 8.046km,5; Inglaterra, 59.291km,808; Irlanda do Norte, 1.213km,31; Itália, 15.865, sendo 1.735 electrificada; Jugoslávia, 10.455; Luxemburgo, 528; Noruega, 3.998; Polónia, 20.116; Portugal, 2.821km,96 de via larga e 760km,513 de via reduzida; Roménia, 11.850; Rússia, 83.685; Suécia, 16.710; Suíça, 5.415; Turquia, 4.361 quilómetros.

Não possuímos elementos que nos habilitem a apresentar uma estimativa da destruição operada no sistema ferroviário europeu, mas supondo que ela terá atingido um ou dois terços da sua totalidade a cifra de tal desbarato computada em toneladas de material e em valor monetário deverá alcançar qualquer quantidade a que é costume denominar «astronómica».

A descoberta da terra pelo Caminho de Ferro

No número 56 da Revista de Turismo *Viagem* publicou o nosso colaborador Marino d'Ornelas um curioso artigo, cujo sugestivo título «A descoberta da Terra pelo Caminho de Ferro» nos despertou especial atenção e que, com a devida vénia, transcrevemos:

O Caminho de Ferro descobriu a terra — afirmou, um dia, um observador sagaz e penetrante do movimento do orbe. Tanto basta para a nossa imaginação vislumbrar, num relance fulgurante, linhas metálicas a colejar pelo mundo em todas as direcções, por montes e vales, em rectas e curvas gigantescas, escalando alturas, descendo às entranhas da terra, em marcha sempre vitoriosa contra o Espaço e o Tempo.

O Caminho de Ferro ganhou num século um milénio. Encurtou as distâncias, reduziu os limites do globo, aproximou povos primordialmente desconhecidos, venceu preconceitos de raça e de civilização, trouxe a riqueza de extremo a extremo dos continentes, colaborou, como nenhum outro meio de transporte, na defesa das fronteiras, revelou ao homem a beleza do mundo!

Sem o Caminho de Ferro o homem desconheceria ainda, além dos respectivos países, a maior parte da África, da Ásia e da América. O colosso de ferro, como um corcel invencível ou um meteoro prodigioso, domado pela força e pelo engenho do homem, galopa há mais de um século por todos os caminhos do planeta, para lhe desvendar os segredos, unir os seus povos, trocar as suas riquezas — e fazer a sua felicidade — meta suprema da aspiração humana.

Ao ritmo candente do titan que se alimenta de fogo para devorar o espaço — seu eterno inimigo — levantaram-se e abateram-se cidades, criaram-se indústrias, descobriram-se tesouros, salvaram-se impérios, uniu-se a humanidade num amplexo mais estreito e mais forte.

O Caminho de Ferro forçou o homem a reflectir, a olhar para dentro de si, contemplando o mundo, a tomar consciência de si próprio, avaliando a medida da sua habitação terrestre. Antes de pretender escalar o céu, o homem tomou posse

da terra, para se sentir apoiado com firmeza nos seus vôos para as alturas.

Era-lhe impossível desvendar os mistérios da estratosfera, sem percorrer a esfera em todos os sentidos. Foi e é o Caminho de Ferro o seu único meio de conhecimento. Com ele penetrou em zonas fechadas, desde os tempos primitivos, à exploração da curiosidade e do interesse humano: desbravou a selva, perfurou a montanha, escalou os cumes, lançou-se à beira de precipícios, levando a uns o pão, a outros o agasalho, a muitos a vida — a todos a luz da civilização, o bem inestimável dos benefícios do progresso material e espiritual.

Quanta alegria, quanta fortuna, quanta lágrima enxuta, quanta dor suavizada, quantos problemas resolvidos, quanto bem estar para o Mundo não traduz o Caminho de Ferro!

A locomotiva é a extensão mais eficaz do homem para o domínio do nosso Universo sub-lunar. Sem ele ficariamos pobres seres mutilados, incapazes de dominar as forças que puzemos em movimento, e de atingir, eficazmente, as áreas em exploração ou que nos propomos explorar. Se, de súbito, perdessemos esse maravilhoso instrumento de descoberta, de intercâmbio e de conquista, a humanidade ficaria sepultada em trevas espessas de que só muito tarde se libertaria, retrogradando, assim, a marcha ascensional da sua evolução, conseguida à custa de tantos martírológios sangrentos.

Em todas as nações — e nas grandes nações, principalmente, nas produtoras de automóveis, que fabricam, desde o carro mais ligeiro ao caminhão mais pesado — os Caminhos de Ferro ocupam o primeiro lugar nos seus sistemas de transporte. Em todas, o Caminho de Ferro é um serviço nacional, imprescindível, de que dependem, necessariamente, todos os outros, não só em tempo de guerra como em tempo de paz.

Na defesa nacional, na economia, na indústria, no comércio, na agricultura, no turismo, nas grandes manifestações colectivas das maiores nações, o Caminho de Ferro continua detentor do seu cetro, como serviço primacial, indestronável

Mede-se, mesmo, a fôrça ou a grandeza dum país pela estabilidade, vigor e extensão da sua rede ferroviária.

O Caminho de Ferro não é um serviço provisório ou accidental, sujeito a interesses particulares ou oscilando ao sabor de lucros e de conveniências pessoais.

Os combóios são soldados sempre de piquete, sempre à alerta, sempre prontos à primeira voz, ao mínimo sinal de alarme, são unidades permanentemente mobilizadas.

Agora na guerra, durante estes longos seis anos de guerra, o Caminho de Ferro, em Portugal neutro, como em tôdas as Nações envolvidas no prélio, não faltou, mais uma vez, à chamada, ao toque de clarim que o convidou a reunir e mobilizar fôrças, tanto ao serviço dos interesses do Estado como dos interesses colectivos.

Como sentinela vigilante e abnegada, sempre no seu posto, o Caminho de Ferro não faltou, quando faltaram muitos — quase todos!

E cumpriu!

Como sempre, a sua missão foi arriscada, dolorosa, ingrata, de primeira linha — mas cumpriu!

Já meio desvanecidas as nuvens trágicas de preságio funesto, que toldaram os horizontes, começam a aparecer os concorrentes que, na hora do perigo, abandonaram o campo de batalha, para

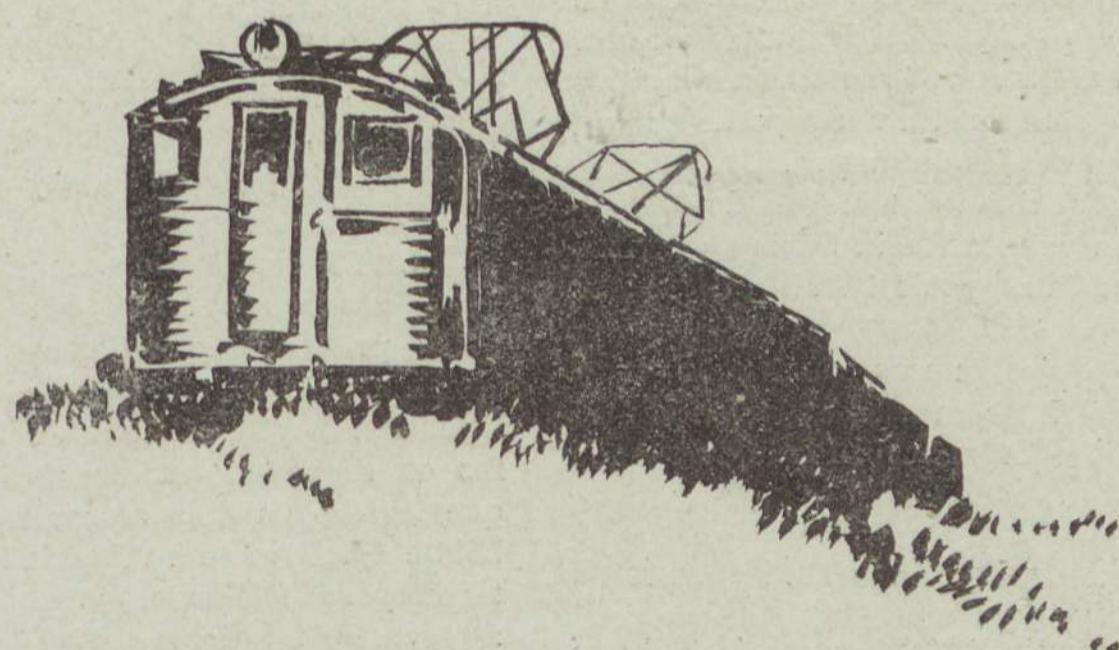
colherem agora os louros da vitória e gozarem os frutos da Paz.

Compenetrado da sua missão, indiferente ao louvor como à censura, infatigável e sempre fiel a obedecer aos imperativos nacionais da necessidade mais urgente ou angustiosa, o Caminho de Ferro domina, com a sua indestructível armadura, as vozes roucas e impotentes dos que lhe chamam *velharia ruidosa, fumegante e ferrugenta*, para abrir novos caminhos, ainda inexplorados pelas pupilas ávidas do homem criador e sedento de perfeição.

É porque os Caminhos de Ferro asseguram a vida da Nação que lhes foi dado há um século um monopólio de direito, monopólio que deve subsistir de facto embora condicionado, se se quiser salvaguardar os interesses da Nação.

O desenvolvimento dado aos transportes por estrada transtornou completamente o regime de monopólio dos Caminhos de Ferro.

É impossível pensar numa luta de tarifas, que se traduziria finalmente num abaixamento dos preços para as mercadorias de valor, e, correlativamente, na elevação dos preços para as mercadorias pobres, que têm uma importância primacial para a economia nacional.





A linha férrea Transindochinesa

A linha férrea transindochinesa, inaugurada no verão de 1926, tinha sido começada a construir no ano de 1901 e essa importante realização foi devida ao grande estadista francês Paulo Doumer.

A sua extensão, entre Hanoí e Saígão é de 2.600 quilómetros, mas na totalidade deve-se incluir mais 850 quilómetros da linha de Yunnan-Fou, dos quais 465 quilómetros ficam situados em território chinês e ao sul, o trôço de Saígão a Mito, a grande cidade indígena de Mekong que tem 70 quilómetros de comprimento.

Esta grandiosa obra, de enorme alcance económico, liga os férteis e imensos deltas de arrozais do Rio-Vermelho e do Makong, permitindo a derivação dos seus abundantes recursos em mão de obra e em mantimentos aos territórios menos privilegiados.

A duração total do percurso é de um dia e meio, tomando por base a velocidade média de 65 quilómetros-hora e os comboios que servem esta linha estão dotados de todos os confortos modernos.

A principal obra de arte desta linha é um tunel com a extensão de 1.200 metros, construído sob a montanha do Cabo Varella e uma extensa ponte lançada sobre o rio Song Darang.

Como curiosidade há a registar a estrada Mandarina que está lançada paralelamente ao Transindochinês e que descreve um cotovelo indo até à capital de Cambodge.

Uma experiência que falhou nos resultados

Um rico engenheiro da Califórnia, chamado Mulkey, dirigiu ele próprio a construção duma locomotiva de tipo absolutamente novo e que era destinada a rodar sobre o gelo. Para esse fim todas as rodas estavam munidas de dentes e à frente da máquina existia um esporão de aço, mais alongado do que os dos navios de guerra.

Esta estranha locomotiva tinha oito metros de comprimento, três de largo e podia rebocar meia dúzia de carruagens do tipo Pullman, além da carga de 40.000 quilogramas de mercadorias.

O engenheiro Mulkey projectou essa construção com o intento de dirigir-se ao Polo Norte, mas as experiências demonstraram logo de início a impraticabilidade da ousada empreza.

O que se conta da primeira ponte construída em ferro

No ano de 1757 um pintor lionês traçou o projecto duma ponte de ferro, feita com um só arco, a qual deveria ter hoje o mesmo lugar que o ocupado, presentemente, pela ponte de S. Vicente, em Lyon.

Feitos os orçamentos e os cálculos necessários foi desenhado o plano geral e... ficou adormecido no conchego dos gabinetes.

Mas, mesmo assim chegou ao conhecimento dum engenheiro britânico que accidentalmente passou por Lyon,

apressou-se este engenheiro a procurar o pintor que criara, pelo menos no papel, essa ponte de tão ousada concepção para a época e fácil lhe foi adquirir o projecto da construção por algumas moedas.

Regressou o inglês a Londres e pouco depois anunciou publicamente como sua a invenção do pintor francês e tratou logo de conseguir capitais para a sua construção o que, aliás, não lhe foi muito difícil de alcançar.

Em 1793 inaugurava-se nas margens do rio Warmouth uma grandiosa e elegante ponte, com a particularidade de ser metade em ferro forjado e a outra restante parte em ferro fundido.

O maior comboio do Mundo

No ano de 1900, na linha americana de Cleveland a Pittsburg, fez uma viagem um enorme comboio de passageiros que, de facto, era *taludo* a valer.

Quando se engatou o vagão da cauda a locomotiva esperava ordem de partida na estação imediata, o que dava ao comboio a bonita extensão de mais de 1.801 metros.

O aviso de marcha dado ao maquinista para o arranque do comboio teve de ser feito pelo telegrafo.

Porém, num país de tão grandes imensidades muito nos surpreende que haja estações tão próximo umas das outras e ainda a distância inferior a dois quilómetros, como aquela onde estava o princípio desse comboio de tão grande formação.

O mais velho túnel do Mundo

Fora a rainha Semiramis quem fez construir, sob o rio Eufrates, o primeiro túnel, com o fim de ligar por ele dois palácios que possuia em margens opostas.

Com o fim de facilitar tão difícil trabalho houve necessidade de, previamente, se modificar o curso das águas do referido rio.

Um caminho de ferro imaginário

Creto matemático americano que, evidentemente, empregava o tempo em distrações falhas de sentido prático, o que é para admirar num povo de índole tão acentuadamente utilitária, imaginou a construção duma linha férrea disposta entre a Terra e o Sol e a tal propósito fez os seguintes curiosos cálculos: Se o caminho de ferro que ligasse os dois astros fôsse percorrido por um comboio e este tivesse a velocidade de 40 milhas por hora, gastaria *apenas* 265 anos, um mês, 5 dias, 9 horas e 31 minutos a percorrer tal distância.

Como vêem nada mais fácil do que verificar se o cálculo está certo.

O comboio do tzar

Fora no dia 1 de Abril de 1898 que foi lançado o primeiro comboio de S. Petersburgo (na actualidade Leningrado) a Tonesk.

Nessa época era esse comboio o único expresso conhe-

cido que rodava sem interrupção durante seis dias e sete noites.

As suas maravilhosas carruagens fizeram-se as dilatadas e elogiosas referências.

Eram construídas de maneira que o rolamento sobre o carris se tornasse quase imperceptível aos viajantes, os quais poderiam deslocar-se dum a outra extremidade do comboio utilizando corredores centrais.

Tinham estas carruagens iluminação eléctrica, aquecimento e ventilação tudo admiravelmente organizado.

Incluía-se nesse magestoso comboio um amplo restaurante, cozinha, biblioteca, pianos, aparelhos de ginástica, sala de fumo, de estar, aposentos com confortáveis camas e por tudo isto era justamente considerado como um verdadeiro palácio deslocável.

Diferenças de velocidade

SIMPLES números mostrando os progressos realizados no capítulo andamento:

O difícil percurso de Paris a Estrasburgo efectuava-se no ano de 1884 em oito horas e quarenta e seis minutos, exigia penas cinco horas e cincuenta e dois minutos, em 1914, em 1922 gastava cinco horas e doze minutos e, antes da guerra, não excedia o espaço de cinco horas.

Veneráveis reliquias de aço

NA grande exposição alemã denominada «Povo Criador», realizada no ano de 1937 na cidade de Dusseldorf, mostravam-se no Pavilhão do Ferro e Aço, entre outros objectos, dois aros de uma locomotiva que em sessenta e um anos de uso constante vencera nada menos de dois milhões de quilómetros.

Esses dois aros foram fundidos em 1874 numa oficina de Rheinhausen e estiveram até à abertura da aludida exposição montados nas rodas dum aço.

O trecho percorrido por êsses verdadeiros veteranos do trabalho corresponde a uma distância que é cincuenta vezes maior do que a circunferência do nosso globo.

Uma outra peça, também digna de figurar nessa exposição pois evidencia a alta qualidade da metalurgia alemã, era o tirante-motor dum navio fornecido em 1856 pela indústria de Krupp e que andou em constante trabalho durante sessenta anos.

A electrificação das vias férreas

E, incontestável que o serviço ferroviário de tracção eléctrica, em relação ao accionado pelo vapor, se torna incomparavelmente muitíssimo mais lucrativo para as empresas exploradoras.

A França, a despeito das graves circunstâncias determinadas pela ocupação do seu território, projecta para realizar, dentro em breve, a electrificação dos seguintes troços da sua rede ferroviária: Bordeus a Montauban, percurso de 208 quilómetros.

A economia prevista é da ordem de 75.000 toneladas de carvão por ano. O consumo calculado será de 35 milhões de quilovátiros-hora; Sète a Nimes. Economia anual, 45.000 toneladas de carvão. Consumo, 20 milhões de quilovátiros-hora; Paris a Lyon, por Bourgogne. Economia admitida de 600.000 toneladas de carvão.

Além disso a diminuição do trajecto ficará sensivelmente reduzida para 4 horas e 40 minutos, à média horária de 110 quilómetros.

Entre outras vantagens de ordem económica a conside-

rar está a de dever-se contar com um muito notável acréscimo do serviço do tráfego.

Porque motivo os comboios circulam na via correspondente ao lado esquerdo da linha?

OBEDECE à regra inicial inglesa da circulação dos comboios e vem tal costume, simplesmente, do facto de ter sido adoptado posteriormente por quase todos os países.

De resto, é compreensível que assim seja, visto que a primeira locomotiva, inventada por Stephenson, circulou desse lado nas linhas inglesas, as primeiras do mundo. Todavia, no túnel que liga Campolide ao Rossio esta regra geral é alterada, pois as linhas cruzam-se à entrada, circulando, por isso, os comboios, do lado oposto ao habitual.

Locomotivas

SEGUNDO as estatísticas a Alemanha, a França e a Inglaterra têm em utilização permanente 20.000 (números redondos) locomotivas enquanto que só a América, país dos eternos *records*, dispõe de mais de 50.000 locomotivas em trânsito.

Um empreiteiro espirituoso

EM toda a parte, em todos os meios, há indivíduos com mais capacidade para simples e irreflectidos censores do que serem capazes de mostrar a competência para apreciar judiciosamente o trabalho produzido pelos que dêles dependem.

Estava nêstes casos um Inspector de Serviços da Companhia do Caminho de Ferro Transiberiano, reputado pela pecha de tudo criticar acerbamente, com a facilidade de quem não observa a razão por norma.

Certo dia visitou um trôço de via dado por concluído e ao encontrar-se com o empreiteiro da obra começou a notar-lhe hipotéticos defeitos que julgava ter encontrado.

Dizia o tal inspector, áspero e rigoroso na censura, referindo-se à construção da linha: «o leito onde assentam os carris tem pouco balastro e nos pontos onde está o suficiente a pedra está mal britada; os rails não são bastante afastados pelas *eclises*, como era necessário e os *tire-fonds* mal apertados; o afastamento de carris, nas curvas, não estão como era preciso».

Objectou-lhe o empreiteiro com o pêso da argumentação de que dispunha, tanto mais que também era engenheiro, mas novas observações lhe foram feitas em substituição das que, justificado o motivo ou negada a afirmação por explicações técnicas, já estavam fora da questão.

Nessa altura o empreiteiro, já com a paciência esgotada, respondeu-lhe sarcásticamente para encurtar razões:

— E a extensão da linha também não está bem, sr. inspector? Se me permite aconselho-o a ir verificar a para entretanto não ouvir mais reprimendas ao trabalho que estou a executar.

Não sabemos se o inspector ralhão se resolveu a seguir o conselho do empreiteiro mas, se assim fosse era natural que, enquanto andasse a tomar tais medidas, durante uma tão grande distância, até Vladivostock, certamente deixaria o colega em paz.

A actualidade económica

em Espanha

Por LUIZ DE QUADROS

MADRID, Junho de 1945 — A Espanha desenvolve presentemente os seus melhores esforços para recuperar, no campo económico, todos aquêles atraços e indecisões provocados pelos mal-fadados anos de República e Frente Popular em que os espanhóis se entretiveram quase exclusivamente a matarem-se uns aos outros e a assassinar a pouco e pouco a sua bela pátria.

A luta pela maior produção possível é aqui um facto. E todo o povo interessado nesta luta, aguarda e tem a certeza em dias melhores, dias de maior abundância, dias de maior felicidade, — se bem que a ventura nem sempre ande de mãos dadas com a fartura... É o próprio Chefe do Estado quem directamente, ou quase, dirige a campanha pela Produção. E em estilo, um tanto ou quanto militarista, a batalha desenvolve-se segundo planos de antemão previstos, e desenvolve-se numa progressão constante no sentido da «autarquia». Claro está que aos espanhóis não lhes interessa a autarquia-total, a autarquia-absoluta; primeiro porque tal desiderato além de erróneo não seria possível, segundo porque a autarquia acarreta males e baixa a qualidade da produção industrial. Lembramo-nos do caso russo nos dois primeiros anos da campanha do Leste e do palpitante exemplo japonês que todos os dias os jornais nos põem diante dos olhos afirmando-nos uma série infinidável de derrotas devidas, segundo os técnicos militares, ao estacionamento da sua produção aeronáutica no que se refere à qualidade dos aviões. Mas não interessa aqui desenvolver este problema da «autarquia», o que nos interessa é única e exclusivamente informar acerca do progressivo ritmo da industrialização espanhola e bem assim afirmar

que modernas práticas agrícolas estão em estudo e outras em pleno desenvolvimento agrário como subsidiárias de certas indústrias em laboração ou em projecto.

Neste último aspecto da economia espanhola tem grande interesse o problema algodoeiro e açucareiro. Na Andaluzia a produção de uma nova espécie de algodão, conseguida após muitos ensaios, é já um facto. As plantações desenvolvem-se espantosamente sob a protecção oficial, e os industriais catalães dentro em pouco abastecer-se-ão únicamente da produção nacional de algodão. O cultivo da beterraba-açucareira está sofrendo igualmente grande impulso, e se dissermos que quase todo o açucar consumido em Espanha é de produção nacional, por aqui poderemos avaliar a amplitude deste grande acontecimento económico. E não só o algodão como também outras fibras texteis estão sofrendo grande incremento na sua produção. Entre elas as mais importantes são o cânhamo, a juta e o linho.

Escusado será dizer que neste sector da economia de Espanha o problema das barragens fluviais ou das grandes represas, a que incompreensivelmente os espanhóis dão o nome de «pantânos», é da máxima importância, não só pelos benefícios que levam à agricultura e pecuária como também por serem fontes constantes e baratas de energia eléctrica.

Mas é propriamente no terreno mineiro e metalúrgico que a Espanha marca anualmente um assombroso progresso. Salvo algumas minas no Sul, como as de Rio Tinto e as de Valência, são as minas do Norte espanhol e do Protectorado que constituem a riqueza mineral de Espanha. A pro-

dução dêste país no ano de 1944, intensiva e oficialmente dirigida, colocou o Espanha num dos primeiros lugares da produção mineira mundial. Segundo as estatísticas fornecidas pelo Sindicato Nacional do Metal, a Espanha produziu naquêle ano 1.954.661 toneladas de mineral de ferro. Nêste quantitativo pertenceram 786.918 toneladas aos coutos mineiros da Biscaia, a Santander 229.792 e aos coutos marroquinos das montanhas do Riff, 563.517; a distintas zonas mineiras de importância secundária pertenceu à produção restante.

Pela sua grande importância na economia espanhola, não queremos deixar de assinalar e valor da produção carbonifera de 1944, que sobre a do ano anterior acusa um aumento de 45.503 toneladas. Segundo a Direcção Geral de Minas foram extraídas em 1944, 927.681 toneladas de carvão de pedra, das quais 127.428 correspondem a antracite, 649.749 a hulha, 105.464 a linhite e 40 a turfa. Todavia, e apesar desta já muito apreciável produção, e à constante electrificação de novos trôços ferroviários, a Espanha é forçada é importar ainda muito carvão mineral para abastecer as suas linhas

de caminhos de ferro e muitas das suas centrais termo-eléctricas.

E únicamente pelo interesse industrial que anualmente vai ganhando, informamos que a produção de mica,—até há pouco quase abandonada,—foi no mês de Dezembro de 1944 de mais de oito toneladas. E como as principais minas dêste produto se encontram na província de Córdova, a sua maior produção verificou-se ali com 4,5 toneladas. As restantes quatro toneladas foram extraídas nas províncias de Madrid, Burgos e Salamanca.

Finalizando, queremos destacar a exemplar atitude do Governo espanhol nacionalizando a Companhia Telefónica Nacional, cujos capitais eram em grande maioria americanos, pelo que de grande interesse para a economia espanhola representam as comunicações telefónicas baratas. Como índices dignos da nossa atenção, no campo económico, não queremos deixar de assinalar também a importância das Feiras de Amostras de Valência e de Barcelona e a recente Exposição de Material Eléctrico, autênticos mostruários do que pode a tenacidade de um Chefe e de um povo laborioso e em paz.



Ecos & Comentários

Por SABEL

D. Eduardo Pagés

CAUSOU enorme impressão no meio taurino espanhol e português a morte do empresário D. Eduardo Pagés, ocorrida o mês passado em S. Sebastian.

Desapareceu, de facto, um dos mais nobres organizadores da festa brava, elemento indispensável, cuja competência e capacidade eram já conhecidas por todos os que vivem da Tauromaquia e dos espectadores que olhavam, com certo orgulho, para a organização dos seus espectáculos.

Muitas qualidades tinha D. Eduardo Pagés, e entre essas muitas, a de ser um leal amigo de seu amigo e uma pessoa que sabia recompensar os que colaboravam no seu trabalho. E essas provas de amizade e dedicação estendiam-se até Portugal onde aos artistas nunca foi negada a sua colaboração.

Mas, julgava D. Eduardo que a sua amizade era de molde a forçar os seus admiradores e os admiradores das suas organizações, a colaborar nos aplausos dos seus íntimos amigos, e isso lhe valeu um simples dissabor que passo a contar:

Certo domingo actuava Ortega no Campo Pequeno e numa organização de Pagés em colaboração com uma Empreza de Lisboa. Domingo Ortega não estava nos seus dias e o público protestou com muitíssima razão. E o autor destas linhas também nessa tarde foi protestante.

D. Eduardo — amigo dos dois — fez constatar que o «protestante» não havia andado bem, explicando os motivos da sua opinião. Claro que a pessoa que trouxe a notícia levou a resposta de caminho e D. Eduardo certamente caíu em si e verificou que não devia ter tomado semelhante atitude pois a pessoa em questão não era seu empregado nem pertencia à claque, por empreitada ou a taxi.

D. Eduardo Pagés era uma pessoa inteligente e um dedicado amigo do Grupo Tauromáquico «Sector 1», onde contava inúmeros amigos que, quando ele se encontrava em Lisboa, não o deixavam fora do seu convívio, ambiente onde ele disse várias vezes, respirava a fundo e sentia-se bem.

Este organismo também lhe deve uma boa parcela do bom ambiente que goza por toda a Espanha.

Pagés discursou certa noite no «Sector 1» e, num cintilante improviso, demonstrou a sua cul-

tura e as suas qualidades de carácter e inteligência.

Morreu um honrado empresário espanhol e a sua morte foi sentida por todas as pessoas que sabiam avaliar até que ponto ia a sua honestidade e o seu carácter.

Paz à sua alma.

Um escritor «conflituoso»

O bi-semanário *O Despertar* que em Coimbra se publica, defendendo sempre com denodo e altivez os interesses daquela histórica cidade encantada, publica num dos seus últimos números um suelto do Dr. Falcão Machado lamentando que um «escritor» recentemente aparecido se atreva a fazer reparos grosseiros e a seu modo, ao «Resumo de História de Portugal» que o mesmo senhor escreveu de sociedade com o sr. Professor Nicolau Firmino.

A propósito do novo teatro de Coimbra o mesmo «escritor» que escrevia na *Gazeta de Coimbra* é chamado à ordem pelos reparos incoerentes que fez, etc., etc.

Recentemente o Boletim número 12 do Simpático Grupo «Os Carlos», a propósito do que o sr. Miguel de Sousa escrevera na mesmíssima *Gazeta de Coimbra* censurava este senhor pela sua atitude em fazer referências desagradáveis ao referido organismo sem ao menos saber qual a sua obra social a qual o alcance dos grupos Onomásticos,

O que é para lastimar é que a velha *Gazeta de Coimbra* dê guarida a um homem conflituoso que escreve tudo o que lhe vem aos miolos, e não publique as reclamações que os organismos atingidos enviam para a sua redacção.

Gostaríamos de saber o que pretende ser o sr. Miguel de Sousa

Um caso triste

CONTAVA A Comarca de Arganil que na povoação de Soeirinho, da freguesia da Pampilhosa da Serra, fixou residência, há anos, José Manuel, natural do lugar do Soito da Ruiva, freguesia de Pomares.

Este pobre homem que tinha saúde e qualidades de trabalho para vencer a vida, casou e adquiriu umas diminutas leiras de terreno para fabricar e tirar os meios de vida para poder encher de alegria o pequeno casebre que habitava com mulher e filhos. Claro que, para adquirir as leiras de terreno teve de recorrer a um empréstimo.

Não teve sorte o pobre José Manuel pois o que ganhava, mal chegava para sustentar os quatro filhos que foram nascendo do casal e para pagar os juros do crédito que arranjara e que não pagou, motivo porque foi executado.

E o jornal em referência acrescenta:

«Como consequência lógica, a venda de todos os seus bens tão pequeninos, mas que para ele constituiam a sua única riqueza.

Homem de boas qualidades morais, aquela cena avolumou-se tanto ao seu espírito, que não pôde resistir à vergonha de ver todas as suas esperanças, num momento, reduzidas a zero.

No dia em que as suas leiras foram à praça, lá estava ele no tribunal da Pampilhosa, a assistir à ruína do seu casal.

Depois, saiu dali. Vogou ao sabor do acaso, sem saber o que fazia e sem saber o que iria fazer.

Entrou, junto àquela vila, em um curral de gado, que não era seu. Sentou-se e começou a desenhar-se na sua me-

mória e na sua inteligência a sua vergonha, a sua impotência para resolver o novo programa de vida para que não encontrava solução.

Assim esteve um dia, dois ou mais, absorto e alheado de tudo, sem sequer pensar na família, que, aflita, o buscava por toda a parte, sem poder encontrar o seu chefe, o seu único amparo nesta vida.

E, quando foi encontrado, sentado, e na mesma posição ainda que possivelmente tomou, já só puderam ver que a sua vida tinha terminado neste vale de amarguras, de desenganos crueis e de lágrimas que já mais deixarão de correr dos olhos de todos nós.

Uma autêntica infelicidade. Uma desgraça tremenda para aquelas criancinhas inocentes, a mais nova das quais ainda de poucos meses, logo à entrada na vida sujeitas às suas mais duras e negras contingências.»

E aqui está uma história triste, como possivelmente haverá muitas por esse Mundo fóra.

O crime do Parque

AQUÊLE treinador dum clube de futebol, Joaquim Ferreira, assassinado por João Jorge, no Parque Eduardo VII, a que os jornais deram larga expansão, alguns até fazendo-lhe rasgados elogios, parece, segundo o decurso das investigações, não ter sido de boa témpera.

Apesar de tudo, o caso está resolvido e agora a Polícia de Investigação Criminal vai proceder contra todas as pessoas que, nos «cafés» e outros centros de cavaco, andam a propalar boatos e falsas notícias acerca do crime. Este encontra-se explicado completamente, estando apurado que o único culpado de facto foi o João Jorge — que não teve cúmplices.

Os idiotas que davam a «palavra de honra» — como esta hoje se emprega! — que era a, b, ou c, devem ficar de cara à banda e desacreditados.

Desacreditados já êles estão com tanto boato e tanta mentira que inventam em vinte e quatro horas que têm para dormir e não trabalhar...

«Como se explica?»

COM êste título inseriu o *Jornal do Comércio* de segunda-feira, 13, do mês passado, uma local na 3.ª página, dizendo que uma pessoa pagou 49\$60 no dia 4, na estação do caminho de ferro de Viseu por uma viagem daquela cidade para o Pôrto e no regresso, na terça-feira seguinte, só teve de pagar 38\$00.

A esse propósito, o chefe do serviço da Fiscalização, Estatística e Reclamações, num amável ofício dirigido ao jornal, esclarece que o bilheteiro do Pôrto se enganou, tomando o preço antigo em vez do preço actual, que é de 49\$60.

A importância cobrada a menos, por engano, é da sua responsabilidade.

O que é lastimável é que o passageiro não fizesse logo a sua reclamação ao pobre do funcionário que vendeu o bilhete, pois assim evitaria que ele ficasse desembolsado de 11\$60, importância que, apesar de insignificante, faz falta a um funcionário dos caminhos de ferro.

Estupidez

CONTA um jornal de Chaves que um cavalheiro tem de aluguer uma quinta para os lados das Caldas.

Querendo proteger os figos e as uvas da cobiça das crianças de que se lembrou?

Aproveitando a circunstância de não haver corrente eléctrica durante o dia ligou um arame de ferro aos fios

condutores da alta tensão e depois uniu êstes aos arames da latada da referida quinta.

Só por verdadeiro milagre tal estupidez não ocasionou um tremendo desastre que poderia ter custado a vida a algumas pessoas, mas não deixou o facto de causar graves transtornos, pois metade da cidade esteve quase às escuras.

Muito podem a ignorância e a estupidez humanas.

Outro aumento do papel?

DE vez em quando aparecem os empregados dos armazéns a informar-nos de novos aumentos nos papéis de impressão. Ainda não há dois meses fizemos o seguinte eco:

«São os jornais da província — a chamada pequena imprensa — que dá o alarme de, mais uma vez, ter aumentado o preço do custo do papel.

O mercado português está inundado de papéis. Existem armazéns cheios de papel por essas vielas de Lisboa; chegam a Lisboa já, barcos com pasta e está a chegar um barco com papel sueco para um armazém da capital; para meados do mês que vem, ainda são anunciados mais dois barcos com papel, barcos que estavam já preparados para sair antes de terminada a guerra na Europa.

A que título vem agora êste aumento de 30% no papel de jornal?

Dizem os semanários da província:

«Se juntarmos a êste aumento o dos salários dos tipógrafos, que passou de 22\$50 para 28\$50 cada dia, pode afirmar-se que a indústria gráfica está sendo agravada com encargos que somam mais de 60% sobre o que pagava no início do ano decorrente.»

Isto são os pequenos jornais que barafustam — e com razão — para se manter e se vêem na necessidade de aumentar o preço das suas assinaturas.

E agora nós que sofremos os mesmos aumentos e que os salários regulam por 43 escudos diárias, sem incluir a série infinita de contribuições e impostos para os patrões e parte também para os operários, sendo quase necessário um empregado especial para tratar de preencher impressos, etc., etc., etc.?

Nós, cá por casa, ainda não aumentámos um centavo no preço das assinaturas durante o período desta guerra, onde se deu o aumento do papel por cinco vezes e onde a vida duplicou numas coisas e triplicou noutras. E vamos fazer o possível para — se não vier outro agravio — mantermos os preços de assinatura que giram desde 1926.»

Pois agora fala-se num novo aumento de 30% no papel de impressão.

O alarme na pequena imprensa é enorme. Mas estamos certos de que o sr. Subsecretario da Economia intervirá para que não morram os jornais de província que bastante falta fazem pois cumprem bem uma missão que não é necessário descrevê-la.

Capitão Marino Ferreira

DE regresso dos Açores — da Ilha Terceira — onde comandava a 2.ª Bateria Expedicionária do Grupo de Artilharia contra Aéronaves n.º 2, chegou ao Continente o nosso prezado amigo e camarada, e ilustre oficial, sr. capitão Marino da Cunha Sanches Ferreira, que presta actualmente serviço na sede daquela Grupo, na cidade de Abrantes.

Saudamos o valoroso combatente nacionalista, que na Imprensa assinalou o seu lugar, lutando pela boa causa,

Homenagem a Henrique Sommer

RESTOU recentemente, a *Empréesa de Cimentos Liz* ao seu fundador, Henrique Sommer, uma significativa homenagem que o seu carácter nobre e a sua elevada obra social e cristã bem mereciam.

As reformas sociais que deixou na *Empréesa de Cimentos Liz* são modelares e conhecidas de toda a gente. Henrique Sommer, na sua *Empréesa*, era o empregado ou o operário mais qualificado, o primeiro dos obreiros.

Inspirando-se nas imortais — e tão pouco seguidas — doutrinas das encíclicas de Leão XIII, Bento XI e Pio XI, realizou na sua fábrica uma obra como não há nenhuma no País.

Por isso o respeito e a admiração dos trabalhadores, o culto que lhe rendem à sua memória, perdurarão, servindo de exemplo modelar para os dirigentes vindouros.

A homenagem realizou-se em Maceira, constando de missa, celebrada na capela da *Empréesa*, e de sessão solene, em que foi evocado o vulto de Henrique Sommer e se descerrou o seu busto em bronze e um medalhão em sua memória e dos seus companheiros fundadores da *Empréesa de Cimentos Liz*.

À homenagem associaram-se, além dos trabalhadores e das autoridades da região, os senhores Bispo de Leiria, Subsecretário de Estado do Comércio, e Governador Civil, sr. dr. Acácio de Paiva.

Ó nosso número especial consagrado aos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Causou êxito e teve largo eco em toda a Imprensa de Lisboa e de Pôrto, bem como de muitas outras cidades, capitais de província, e de numerosas vilas, o nosso último número especial, dedicado aos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Entre os nossos prezados colegas que tiveram a amabilidade, que muito agradecemos, de se lhe referir, registamos, até agora, os seguintes:

Diário de Notícias, A Voz, República, O Século, Diário de Lisboa, Diário da Manhã; todos de Lisboa. *Comércio do Pôrto*; *Notícias de Évora, Democracia do Sul*, de Évora; *Comarca de Arganil*; *Diário do Alentejo*, de Beja; *Jornal de Monsão*; *Jornal de Moura*; *Notícias de Penacova*; *O Barcelense*; *Fôlha de Vila Verde*; *O Correio de Abrantes*; *Notícias de Ourém*, de Vila Nova de Ourém; *Beira-Dão*, de Santa Comba Dão; *O Despertar*, de Coimbra; *Notícias da Figueira*; *A Voz Portalegrense*; *Jornal de Abrantes*; *Jornal de Albergaria*, de Albergaria-a-Velha; *O Cávado*, de Espozende; *Política Nova*, de Viseu; *Jornal de Felgueiras*; *Semana Tirsense*, de Santo Tirso; *Notícias da Covilhã*; *Cidade de Tomar*; *O Regional*, de São João da Madeira; *O Montemorense*, *A Fôlha do Sul*, de Montemor-o-Novo; *O Figueirense*; *O Comércio de Chaves*; *Progresso de Paredes*; *Região de Leiria*; *Distrito de Portalegre*; *O Cezimbrense*; *O Castanheirense*; *O Almonda*, de Torres Novas; *Ecos de Estremoz*; *Vida Ribatejana*, de Vila Franca de Xira; *O Povo de Louzã*; *Jornal de Penafiel*; *Gazeta de Coimbra*; *Vitória Setubalense*; *Comércio de Portimão*; *Comércio de Penafiel*; *Boa Nova*, de Cantanhede; *A Comarca da Sertã*; *Correio do Vouga*, de Aveiro; *O Mensageiro*, de Leiria; *Gazeta de Cantanhede*; *O Povo Algarvio*, de Tavira; *A Rabeca*, de Portalegre; *Correio de Azemeis*; *Jornal de Elvas*.

Publicações recebidas

«Águas de Portugal» — Pelo Engenheiro Luiz Acciaiuoli.

Estão publicados o IV e o V volumes do importante trabalho do Engenheiro-Chefe da I. A., sr. Luiz Acciaiuoli, intitulado «Águas de Portugal» (minerais e de mesa) — sua História e Bibliografia — e cujo aparecimento noticiámos na devida oportunidade.

O IV volume continua o capítulo acerca das *Aguas Minerais com Concessão*, e o V ocupa-se de *Aguas Minerais declaradas abandonadas ou sem Alvará de Concessão*, fechando com diversos *Anexos*, capítulo constituído pela transcrição de documentos, dispostos em ordem cronológica, a principiar em 1608.

Ambos os volumes são profusamente ilustrados, com vistas panorâmicas de regiões onde há nascentes, edifícios termais, «buvettes» e balneários, etc. No último volume, o autor descreve as nascentes das Ilhas Terceira, de S. Jorge, das Flores e de S. Miguel.

Com o seu trabalho, o sr. engenheiro Luiz Acciaiuoli, decerto a nossa maior autoridade na matéria em referência, realizou uma obra considerável que será, de futuro, imprescindível em todas as estantes dos estudiosos do assunto, o qual ficou, por assim dizer, esgotado.

Boletim Geral das Colónias

Recebemos o *Boletim Geral das Colónias* relativo a Maio do ano corrente.

Como de costume, encerra variada e valiosíssima colaboração.

Abre este número com os discursos proferidos pelo Presidente do Conselho, na Assembléia Nacional em 8 e 18 de Maio último.

Segue-se um excerto do discurso do Ministro das Colónias na sessão de encerramento da «Semana das Colónias».

Insere, depois, diversas crónicas coloniais subscritas por autoridades no assunto.

Parte do *Boletim* é ocupada por algumas teses e alguns estudos apresentados na Secção de Política Colonial do II Congresso da União Nacional.

Publica também as habituais secções, portuguesa e estrangeira, de Informações e Notícias. Na secção estrangeira transcreve uma curiosa notícia acerca dum achado fabuloso: um rapaz encontrou, numa mina de diamantes de Chinianga, em Tanganica, o maior diamante conhecido no mundo. A preciosa pedra é côn de rosa e tem cerca de 120 quilates. É avaliada em cerca de 15.000 libras.

O rapaz que descobriu o diamante recebeu um prémio de 20 libras e 15 cabeças de gado.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1895)

A linha do Cais do Sodré

Em muito breves dias Lisboa vae ter mais uma estação de caminhos de ferro n'um dos seus pontos mais centraes, estação que apesar de provisoria, feita por um milagre de esforço de boa vontade da parte da companhia, do seu activo engenheiro da construção e de todos que tiveram que cooperar para aquella obra, apesar de ter por enquanto madeira em lugar de pedra, de cal e de cimento, será desde a sua abertura á exploração uma das de maior movimento de passageiros que temos no paiz.

Deve-se isto á enorme vantagem que a linha do Caes do Sodré offerece ao publico que tem que transitar para aqueles lados da cidade e para as localidades de banhos que se estendem em todo o percurso da linha de Cascaes, hoje as mais frequentadas.

De ha muito que a area da nossa capital foi alargada até Algés, mas, apesar da população cobrir n'uma grande intensidade aquella zona, ella conservava-se pouco menos que affastada do coração da capital, tendo apenas como viação um serviço de tremvias demorado e mau, e alguns carros avulso sujos e peiores.

Não estamos já nos casos de precisar de 40 minutos para ir da praça do Commercio a Belem ou uma hora, e por vezes mais, até Algés, isto é, simplesmente até ás barreiras.

A conclusão da linha marginal do Tejo impunha-se portanto como uma necessidade, e esta está hoje satisfeita, bem que provisoriamente, mostrando-se já pelo novo horario que aquele percurso não exige mais que 14 ou 20 minutos, isto é a terça parte do tempo, e menos exigirá quando o serviço puder ser feito em definitivo.

A estação hoje provisoriamente localizada em frente do chalet balnear e do mercado do peixe, devendo mais tarde ser construída um pouco a leste ao centro da praça em frente da do Duque da Terceira, consta hoje de um modesto barracão de madeira e uns caes de embarque e desembarque de madeira tambem, mas sufficientemente vastos para darem vasão ao grande movimento de passageiros que se espera.

Ao centro d'estes caes, que teem a forma de um U, ha tres vias. A do lado da terra é para o serviço dos comboios ordinarios, mais extensos, pelo que a plataforma tem 120 metros de comprimento. Os passageiros entram pelo edificio da estação e os que chegam sahem por duas portas que ha na palissada fóra do edificio.

Do lado do mar uma plataforma menor, 80 metros de extenção, é para os comboios tremvias. Ao centro d'estas linhas ha um grande deposito de agua de onde as machinas, quer de um quer de outro lado, se alimentam enquanto os passageiros vindos nos tremvias, deixam o comboio e sahem pela cancella do fundo.

Depois a machina, tomando uma agulha que a leva á via central vae, por esta, tomar o outro extremo do comboio, ficando este prompto para partir.

A situação da estação é a mais pittoresca. Está-se em pleno rio, do qual a linha emerge em toda a extensão que a vista alcança, ao lado, bem junto, dos pequenos e grandes barcos que se baloiçam nas aguas.

D'ali, a linha segue sempre sobre uma faxa de aterro na margem do Tejo, até ir ligar, em Alcantara, com a linha

antiga, um pouco ao sul da estação, para o que se construiu uma plataforma especial.

Por esta forma os passageiros irão directamente sem serem obrigados á reversão que hoje é mister fazer, em Campolide, sahindo do Rocio.

Outra vantagem é, visto que á maior parte do publico se torna mais commodo ir ao Caes do Sodré do que á actual estação central, desobstruir esta estação e a de Campolide d'estes comboios que bastante as embaraçavam, impedindo que outros serviços se façam com mais desenvolvimento ou com a necessaria precisão de horarios.

Finalmente, ás vantagens de menos incommodo e menos demora vem reunir-se duas outras que a nova estação facilita:

O augmento de comboios que, de 6 que eram no principio d'este verão e mesmo de 9 que foram feitos na maior força da estação balnear passada, passam a ser 15 diariamente em cada sentido; a redução nos preços que consta da tarifa que hoje damos, e que representa, pela frequencia das viagens que cada um faz, uma consideravel economia.

Os trabalhos de construção ficaram concluidos esta noite, com o que a companhia cumpriu a sua promessa de dar a linha prompta no 1.º de setembro.

A comissão official vae inspecionar a linha na proxima segunda feira 2, e se o seu parecer fôr favoravel á inauguração e dado sem demora, o que é bem de esperar, visto o interesse com que o publico aguarda o serviço desta linha e a pequena extensão e simplicidade do novo troço, a abertura á exploração realizar-se-ha logo na terça ou quarta feira proxima.

Uma concessão ao pessoal

A Companhia Real acaba de conceder que os seus empregados e operarios de qualquer categoria, gosem do direito de realizar uma viagem annualmente dentro da rede da companhia, sendo-lhes para isso facultado um passe de ida e volta bem como ás suas familias — pae, mãe, conjugue, filhos menores, filhas, irmãs solteiras.

Esta medida, da iniciativa do actual director mr. Boyer, foi por elle proposta á comissão executiva que a aprovou immediatamente, completando a obra do activo engenheiro francez que hoje dirige a companhia e que assim veiu provar mais uma vez que não se esquece de cuidar do bem estar do pessoal seu subordinado. Honra lhe seja por isso.

Por parte d'este não podia tal resolução deixar de ser recebida com o maior agrado, e justo é reconhecer quanto ella é sympathica, tanto mais que nem foi pedida nem adoptada com quaisquer restrições que lhe difficultem a applicação.

E' liberal, larga, latitudinaria, como o sentimento generoso que a inspirou.

Por esta forma qualquer empregado ou operario pôde melhor aproveitar alguns ou todos os doze dias de licença, de que disfruta durante o anno por uma outra concessão da antiga direcção portugueza, realizando uma agradável viagem, acompanhado da sua familia, promovendo, assim, a sua instrucção, e retemperando as forças para o trabalho. Não é tambem indiferente que o pessoal conheça a linha, que veja o seu traçado, que conheça os seus arredores e admire as suas bellezas.

Foi certamente este o espirito que dictou e justificou a proposta do sollicito director, ideia baseada um pouco no que se practica em França, especialmente na rede do P. L. M., onde o grande benemerito do pessoal, mr. Noblemaire, tem introduzido varias disposições tendentes a melhorar a situação do pessoal ferro-viario, mas cremos poder afirmar (porque não temos bem presentes as condições em que tal concessão é feita ali) que a concessão de mr. Boyer é mais larga do que a que vigora em França.

N'algumas linhas portuguezas é certo que já o pessoal gosava d'esta vantagem, como na Beira Alta e Companhia Nacional, mas a comparação entre a extensão d'essas rôdes e o numero dos seus agentes e eguals elementos na Companhia Real bem demonstra como n'esta era mais difficultar-se igual concessão.

Merecem, pois, os nossos sinceros elogios o director que a propôz e a comissão executiva que a aprovou.

CRÓNICA INTERNACIONAL

Pelo Dr. PLÍNIO BANHOS

Julgamento de Pétain

Este julgamento do heróico marechal Pétain constituirá para os vindouros, desfeitas as paixões do momento, uma verdadeira lição de História. As fases dêste drama, que não é apenas francês, pois assume caráter europeu, para não dizer universal, definem as idéias, os princípios e os homens duma época.

Um dos mais impressionantes depoimentos no tribunal foi o do general De Lannurien, um cego clarividente, que disse:

— *Tomai cuidado que um dia o sangue dêste homem não caia sobre a França, sobre nós próprios, sobre os nossos filhos!*

Não é menos valioso nem menos significativo o testemunho do general Alphonse Georges, braço direito de Weygand, em 1940.

Prestando justiça aos serviços do Marechal, em prol da França e do mundo, citou uma conversa que tivera em Janeiro de 1944 com Winston Churchill, em que o Primeiro Ministro britânico lhe declarara:

— *O armistício franco-alemão prestou-nos um grande serviço.*

Será preciso mais para compreender a atitude de Pétain?

Mas talvez os jurados que dormiam ou decifravam palavras cruzadas não tivessem ouvido a testemunha...

Para as Estatísticas

Publicou-se recentemente, embora incompleta por enquanto, uma estatística das baixas entre civis e militares da guerra que findou agora.

No entanto, pode já calcular-se que a guerra na Europa causou, em cinco anos, vinte e cinco milhões de mortos, o que representa, aproximadamente, três vezes a população de Portugal.

Damos, a seguir, os números escolhidos por Yves Hugonnet e publicados no jornal «Libération», de Paris.

BAIXAS MILITARES

França — Campanha de 1939-40, 88.000 mortos e 12.000 desaparecidos; campanha de África, 6.947 e 4.482; Campanha Itália-Córsega, 6.315 e 1.053; campanha de França (sem contar os últimos com-

bates na Alsácia e na Alemanha), 6.500 e 1.780; Fôrças navais, 8.000 (mortos e desaparecidos).

U. R. S. S. — (Cifras variáveis segundo as origens). Origem soviética: 5.300.000 mortos; origem americana: 21.000.000 mortos, feridos, prisioneiros, sem distinção entre civis e militares; origem alema: 13.400.000 mortos.

Alemanha — (De acordo com informações soviéticas): 8.500.000 mortos em 1 de Outubro de 1944.

Estados Unidos — 200.000 mortos, 97.000 desaparecidos e 490.000 feridos.

Império britânico — 310.000 mortos, 70.000 desaparecidos, 425.000 feridos.

Polónia — (Campanha de 1939): 900.000 mortos, feridos e prisioneiros.

Jugoslávia — 300.000 mortos nas tropas de Tito.

Grécia — 13.000 mortos, 70.000 feridos a que se devem acrescentar 50.000 mortos nos combates de partidários.

Outros países beligerantes — Desconhecem-se as cifras.

BAIXAS CIVIS

França — 100.000 mortos nas prisões e campos de concentração de França, 150.000 fuzilados, dos quais 70.000 em Paris. Mais de 150.000 mortos nos bombardeamentos, dos quais 17.000 em 1939-40.

Polónia — 5.000.000 de chacinados, o que representa 14,7 % da população polaca.

Jugoslávia — 1.300.000 mortos, na maioria dos casos em represália.

U. R. S. S. — Os russos referem milhões de mortos, sem indicarem números exactos.

Grécia — 150.000 vítimas chacinadas pelos búlgaros, alemães e italianos; 450.000 mortos de privações.

Holanda — 125.000 judeus e membros da resistência chacinados.

Inglaterra — 60.000 civis mortos ou desaparecidos e 100.000 feridos nos bombardeamentos aéreos.

Alemanha — Desconhece-se ainda o número total das vítimas dos bombardeamentos. Em Hamburgo, 100.000 mortos; em Karlsruhe, 46.000.

Israelitas — Mais de 4.000.000 (dos quais 2.600.000 polacos) foram exterminados na Europa.

PRISIONEIROS E DEPORTADOS

Rússia — Em 1914-18: 2.500.000; em 1939-45, mais de: 4.000.000.

França — 540.000 e 2.200.000.
Império Britânico — 190.000 e 330.000.
Estados Unidos — 4.500 e 70.000.
Bélgica — 35.000 e 600.000.
Holanda — Em 1939 - 45, mais de: 400.000.
Polónia — Em 1939 - 45, mais de 2.450.000.
Jugoslávia (Serv.) — 153.000 e 500.000.
Checoslovaquia — Em 1939 - 45, mais de: 745.000.
Itália — 600.000 e 600.000 (Alemanha); 1.000.000 (Aliados).
Alemanha — 1.150.000 e 3.600.000 (apenas no ocidente e antes das capitulações).

Segundo os cálculos mais pessimistas, as guerras napoleónicas, ou sejam 15 anos de lutas ininterruptas, teriam causado a morte de 2 milhões de europeus. Todas as outras guerras do século XIX não causaram mais de 2.500.000 baixas.

Entre 1914 - 18, o Mundo perdeu 8.500.000 homens.

E entre 1939 e 1945, na Europa, mais de 25 milhões de mortos.

Um estadista contemporâneo disse um dia: «A morte de um homem é uma tragédia. A morte de milhões de homens é uma questão de estatística».

Sentenças de morte

Como se sabe, na Dinamarca também havia colaboracionistas.

Logo após a entrada das tropas britânicas no País, os patriotas capturaram os elementos suspeitos ou acusados de haver colaborado com os alemães, julgaram-nos e condenaram muitos à morte. Mas a execução foi adiada.

O Rei Cristiano, grande figura de monarca e

de cidadão, pediu ao Governo que, «por motivos de consciência», o libertasse do doloroso encargo de assinar sentenças de morte.

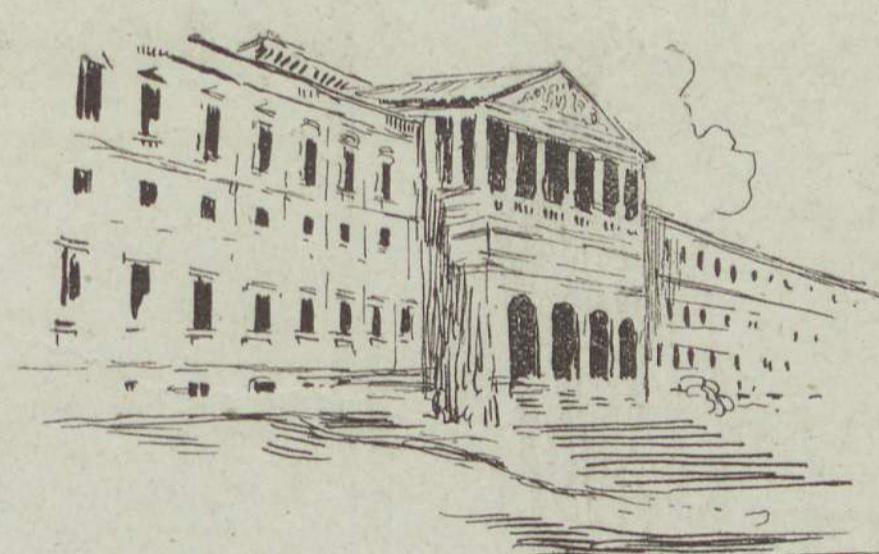
E, até agora, os colaboracionistas, ou considerados, justa ou injustamente, tais, continuam vivos.

Eis um nobre exemplo, que devia servir de padrão à Europa dementada pela sede de vingança e pelo egoísmo: um Rei que não pensa em vingar-se, que não pensa apenas em si, que se não alheia dos interesses do seu povo, que não se esquece da magnanimidade, o mais belo atributo que pode ter um homem ou um Rei!

A rendição dos japoneses em Timor

Segundo a «Reuter», a agência japonesa «Doméi» anunciou que o Governo de Toquio dera ordens às suas forças em Timor para se renderem.

Do Ministério dos Negócios Estrangeiros informam que, efectivamente, o Ministro do Japão, recebido no dia 16, à noite, para uma diligência urgente, comunicou que o seu Governo anuira à sugestão de há dias do Governo português no sentido da rendição das forças nipónicas ao governador da colónia, da restituição à plena autoridade do governador da administração de todo o território e do restabelecimento de comunicações com a metrópole, se necessário por intermédio de Macau. Até ao dia 17, à tarde, porém, não havia nenhuma comunicação directa ou indirecta de Timor. Macau está avisada da possível necessidade de comunicações por seu intermédio. O conjunto das negociações diplomáticas e militares efectuadas será objecto de nota oficial a publicar brevemente pelo Governo.



A Sociedade dos Engenheiros Civis de França

homenageou o sr. Engenheiro Raúl Couvreur

O ilustre engenheiro Raúl Couvreur, presidente do Conselho Superior das Obras Públicas, e membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, recebeu da Sociedade dos Engenheiros Civis de França, por uma notável memória sobre «A locomotiva clássica perante os modernos processos da tracção», a medalha do Prémio Quadrienal Garnier.

Como se sabe, este Prémio foi instituído por P. Garnier, grande construtor de aparelhos para a indústria de máquinas, que legou àquela Sociedade uma determinada importância, para com os seus respectivos juros, se conceder quadrienalmente uma medalha ao mais importante trabalho publicado na sua revista, sobre trabalhos da especialidade.

Até hoje só foram distribuídas seis dessas medalhas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao ilustre amigo e colaborador as mais vivas felicitações pela distinção que lhe foi conferida.

Linhos Estrangeiras

ESPAÑA

As obras de electrificação de Madrid a Segovia, encontravam-se, em meados de Fevereiro, na seguinte situação:

A montagem dos cabos aéreos, desde a capital até Segovia está praticamente concluída até à entrada do tunel de Tablada. Os trabalhos teem seguido com ritmo acelerado. Desde Tablada até São Rafael encontram-se na fase intermédia da montagem, e tão adiantados, entre São Rafael e El Espinar, que se considera provável que dentro de dois meses possam circular já os comboios eléctricos desde Madrid até à última das estações citadas. Prosseguem, também, com intensa actividade os trabalhos de construção das centrais subterrâneas em Tablada, Otelo e Segovia. Estão quase concluídos os edifícios para as novas estações de «La Rosas» e «Las Matas». Igualmente se encontram muito adiantados os trabalhos de terraplanagem dos apeadeiros de «Mata Espesa» e «Los Molinos» que serão transformados em desvios ferroviários para facilitar a circulação entre «Villalba e Collado Mediano» e entre este último e «Cercedilla», visto que se prevê importante intensificação do tráfego ferroviário. Também entra «Villalba» e «El Espinar» se está procedendo à mudança de sinais antigos pelo «block system».

Vida Ferroviária

Uma justa homenagem

O pessoal das Oficinas da C. P., em Xabregas, comemorou há dias, festivamente, o primeiro aniversário da fundação da sua Cantina. E porque a existência da Cantina deve muito ao sr. engenheiro Vasco Viana, chefe das Oficinas Gerais da C. P., em Santa Apolónia, o referido pessoal, guiado por um nobre sentimento de gratidão, homenageou aquêle ilustre ferroviário dedicando-lhe um almôço, que foi presidido pelo sr. engenheiro Pedro de Brion, chefe das Oficinas de Material e Tracção, e a que assistiram os srs. engenheiros Horta e Costa, Rui Silva, Armando Cruz, Joice Diniz e Bernardo Freire, e o sr. dr. Luiz Adão, chefe dos serviços de saúde.

Foi uma festa simpática, que decorreu com alegria, pois durante o almôço a excelente banda do Ateneu Ferroviário, dirigida pelo maestro Serra e Moura, fez-se ouvir em vários números do seu repertório.

Em nome dos seus camaradas, o sr. Daniel Garcia, o mais antigo operário, leu uma mensagem, na qual se referiu à intervenção do homenageado na criação da Cantina, e à amizade e ao interesse que sempre este engenheiro tem dedicado aos operários que trabalham sob a sua proficiente direcção.

Um outro operário, José Silvério, referiu-se ao significado da festa, que constituía uma demonstração de reconhecimento, e referiu-se depois a algumas aspirações do pessoal ferroviário.

O sr. engenheiro Vasco Viana agradeceu a presença dos seus colegas, a homenagem nos seus operários e prometeu interessar-se, junto das entidades superiores da C. P., pelas aspirações que o seu pessoal acabava de lhe expôr.

Imprensa

«DEMOCRACIA DO SUL»

A propósito do Caminho de Ferro e da coordenação dos transportes o sr. Rodrigues Laranjeira tem publicado no diário de Évora *Democracia do Sul* uma série de artigos, demonstrando o valor do plano apresentado à Câmara Corporativa pelo ilustre Ministro das Obras Públicas sr. engenheiro Cancela de Abreu.

Nesses artigos tem aparecido elogiosas referências à acção da nossa modesta Revista em prol duma causa que bem merecia ser defendida pela imprensa diária do nosso país.

A Rodrigues Laranjeira e à *Democracia do Sul* os nossos agradecimentos pelas atenções que nos tem dispensado.

Os Portugueses e o Mar

AGOSTO e SETEMBRO — são os meses das Praias, da areia fulva e do oceano glauco. A orla marítima portuguêsa povoa-se, nêstes meses, de milhares de pessoas que procuram à beira-mar o repouso das canseiras dum ano de trabalho e um pouco da poesia dourada e azul que lhes nega a vida cotidiana da cidade, nos escritórios e nas oficinas.

Nem a planície, nem o vale, nem a montanha, dão ao Homem o sentimento de liberdade ilimitada e indefinida que nos inspira o mar!

Da praia loura, franjada de branco, os nossos olhos contemplam um horizonte sem fim, que não limita o sonho nem restringe a audácia ou a aventura mais ambiciosa. O mar é vasto e quase se confunde com o céu — parece o espelho do firmamento.

Por isso nós, povo de nautas aventureiros, preferimos o oceano à terra. É o nosso próprio litoral — o rosto da Europa — que nos convida e incita a instalar a tenda de veraneante junto do areal fulgente e da líquida planície azul.

Do norte ao sul, desde Ancora a Albufeira, nestes meses de canícula tórrida, o nosso refrigerio é o mar, o mar que sempre nos foi prestante e fiel, que nos levou outrora à descoberta e à aventura, que nos embala hoje num sonho de glória quando contemplamos da linda praia extrema o seu horizonte ilimitado e indefinido, que parece autorizar o cumprimento de todas as promessas e a realidade das mais altas esperanças.

Classificação

das praias portuguesas

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

PORTUGAL é fundamentalmente o litoral, o mar. Se a parte peninsular do país, o interior, necessita ser tomada em consideração, todavia a zona marítima é a mais importante pelo seu aspecto histórico, político, demográfico, educacional, económico e progressivo. Como escreveu o ilustre poeta senhor Dr. Lopes Vieira ⁽¹⁾ parafraseando Camões:

*Onde a terra se acaba e o mar começa
É Portugal;
simples pretexto para o litoral
verde nau que ao mar largo se arremessa.*

Vasta e bela é a zona do litoral, ainda em muitos lugares da costa por aproveitar, podendo dizer-se, sem exagero, que se a população portuguesa se deslocasse toda para a beira-mar, caberia perfeitamente. Quantas praias por aproveitar! Quantos lugares sedutores o turismo tem esquecido! Só no dia em que se organizar um plano geral de turismo, após um estudo minucioso das diversas necessidades, se poderá saber toda a beleza luminosa do litoral português.

São inúmeras as vantagens do contacto com o mar. «A convivência do mar ⁽²⁾», afirmou Fialho de Almeida, profunda e larga, faz o homem bom e simples o espírito pela contemplação dessas superfícies tranqüilas e azuis, imagem da pureza e da força, sobre que os olhos vogam idealmente, como madréporas em vilegiatura. No mar há um extraordinário mundo de seres pitorescos e fecundos, cortados nas formas mais caprichosas e cheios dos mais belos cambiantes. E as povoações litorais, rissonhas nas penedias e na areia, com as sucursais flutuantes dos barcos de pesca e das redes, oferecendo aos nervos do turista finas sensações que o desnervam dessa vida brusca dos centros cultos e faz velhos os homens de trinta anos e cínicos os que não têm ainda barba».

Para se dar o aproveitamento total das praias portuguesas, não basta apenas um plano turístico de conjunto, mas necessário se torna a ligação por meio de uma estrada marginal percorrendo toda a costa, assunto a desenvolver, dada a sua complexidade, noutro artigo. Indispensável para cada praia a posse de um plano de urbanização, de modo ao seu desenvolvimento se efectuar num sistema ordenado, e não ao acaso, sem método, desordenadamente, como até aqui deploravelmente servem de exemplo tantos lugares aprazíveis, em que a acção do homem, ao sabor do acaso, só interveio para prejudicar em vez de melhorar.

Abundante é o número de praias em Portugal, devendo-se à tectónica, e aos importantes rios que desaguam no litoral português, permitindo a formação de extensos areais. Já formulei a esse respeito uma lei, cuja autoria reivindico, por ser produto da observação directa e ainda ninguém a ter apresentado antes ⁽³⁾.

É a seguinte lei: a costa portuguesa, ao sul da foz de um rio, é sempre uma praia, cuja extensão de areal está em proporção com o curso do rio. A única excepção é a foz do rio Sizandro em que a praia fica a norte, devido às penedias. O motivo da formação aos areais a sul deriva da inclinação do curso dos rios, da corrente marítima de norte para sul e ainda do vento denominado nortada, que sopra de Maio a Setembro, motivado pelo desigual aquecimento da meseta peninsular.

Sedutores são os aspectos da costa alta portuguesa, que permanecem quase desconhecidos, em

⁽¹⁾ Senhor Dr. Afonso Lopes Vieira, «Onde a Terra Acaba e o Mar Começa», Lisboa, 1940, pág. s/ n/.

⁽²⁾ José Valentim Fialho de Almeida, «A Cidade do Vício», 6.ª ediç., Lisboa, 1923, pág. 14.

⁽³⁾ Manuel Busquets de Aguilar, «Molêdo do Minho», Lisboa, 1941, pág. 3

vez de se aproveitarem como admiráveis lugares turísticos. Para isso também só há benefício na construção da estrada marginal, que será o único processo para um fácil conhecimento.

São susceptíveis as praias portuguesas de uma classificação e há vantagem em a apresentar? Creio que sim, não só pela sua possibilidade, como vou demonstrar, mas ainda muito útil para evitar que uma praia perca o seu tipo e antes o conserve, melhorando-o constantemente, porém mantendo-o.

As praias portuguesas classificam-se em três tipos; praia-aldeia, praia-vila e praia-cidade.

Praia-aldeia é toda a localidade que possui um mínimo indispensável de condições de conforto, mantendo, quer pelo número reduzido de habitantes e de moradias, quer pela concorrência restrita de veraneantes, um acentuado cunho de pequena povoação, que a assemelha a uma aldeia. Praia-vila define-se por um desenvolvimento médio da quantidade dos habitantes e edifícios e por uma disposição urbanística que a iguala a uma vila. Praia-cidade é um lugar de extenso desenvolvimento, excesso de actividade recreativa, com aspecto citadino e por vezes com projecção internacional.

Caracteriza-se a praia-aldeia por um mínimo indispensável de comodidades, como água canalizada, luz eléctrica, esgotos, pequeno casino para

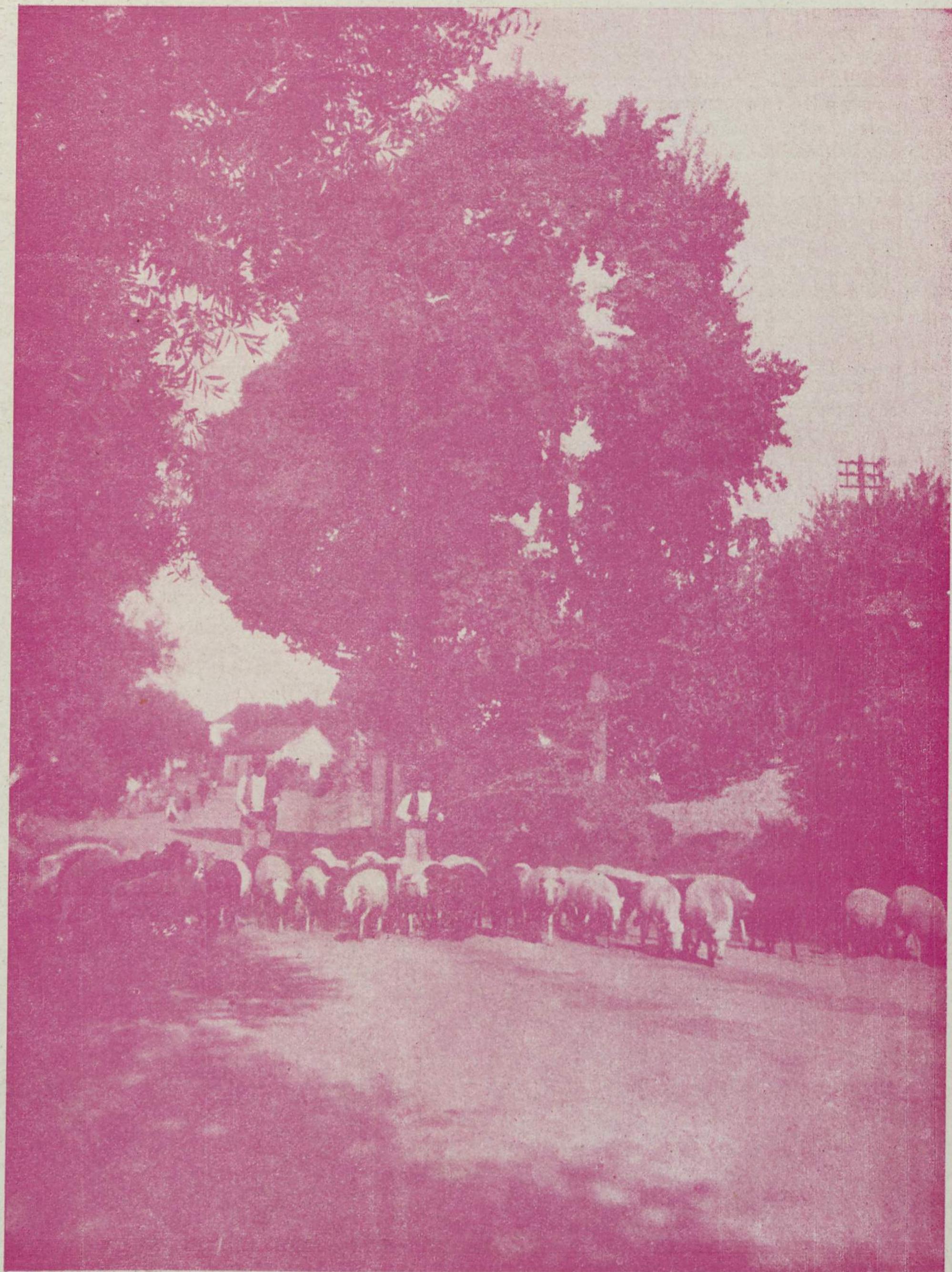
festas. Lugar tranqüilo e suave, afastado do fulgor das cidades, é o ideal para o repouso depois de um ano de actividade esgotante. São praias-aldeias: Molêdo, Afife, Fão, Apúlia, Aguçadoura, Mindelo, Valadares, Francelos, Miramar, Furadouro, Torreira, Costa Nova, Mira, Vieira, S. Pedro de Muel, Foz do Arelho, Baleal, Areia Branca, St.^a Cruz, Caparica, Pôrto Covo, Praia da Rocha, Armação de Pera, Quarteira, Fuzeta, Cacela, Monte Gordo.

Considero praias-vilas quando a expansão, quer habitacional, quer populacional, é de tipo médio, tendo por si só vida independente da época balnear, certo desenvolvimento comercial e industrial sendo boas as condições urbanísticas e os lugares de recreio em quantidade suficiente.

São praias-vilas: Áncora, Cabedelo, Espozende, Vila do Conde, Leça da Palmeira, Granja, Nazaré, S. Martinho do Pôrto, Peniche, Ericeira, Praia das Maçãs, S. Pedro do Estoril, Parede, Carcavelos, St.^o Amaro, Paço de Arcos, Caxias, Cruz Quebrada, Algés, Sezimbra, Sines, e Albufeira.

A praia-cidade tem uma apresentação urbana, abundância de habitantes, edifícios ricos, variedade e excesso de divertimentos, importante casino, pleno desenvolvimento comercial todo o ano, grandes hoteis, freqüência por vezes cosmopolita. São praias-cidades: Póvoa do Varzim, Espinho, Figueira da Foz, Cascais e Estoril.





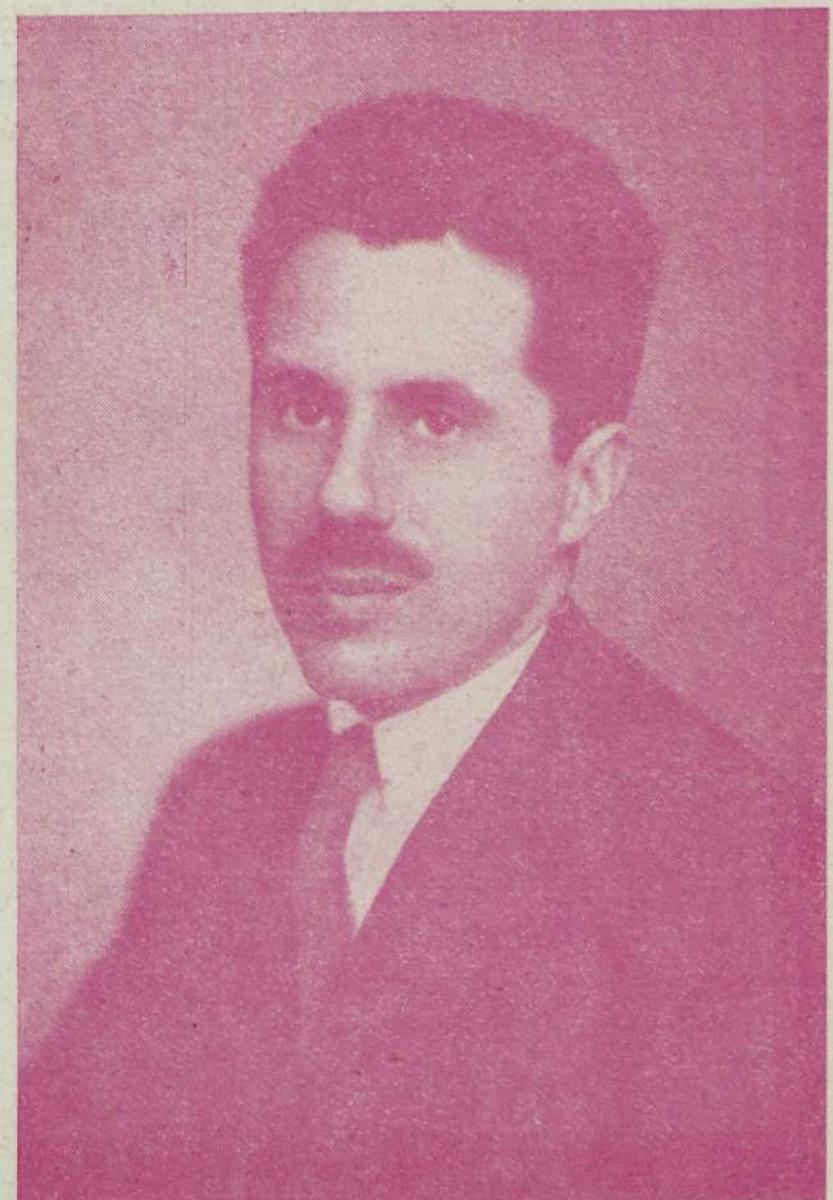
SANTARÉM — S. João da Ribeira — Rebanho na estrada

Assistência social nas termas



«E' com justiça que se ennobrece a função do médico, considerada como sacerdócio; no entanto, os clínicos das estâncias não se encontram em condições de dar soluções eficientes, pois não dependem exclusivamente dêles os actos humanitários, que só podem ser regulados pelo exercício oficial do regime de concessão de águas.»

DR. ASCENSÃO CONTREIRAS



DR. ASCENSÃO CONTREIRAS

HA tempos, no salão nobre do Clube dos Fenianos, a convite da Liga Portuguesa de Profilaxia Social, o Dr. Ascensão Contreiras, ilustre médico hidrologista, proferiu uma excelente conferência à roda de um tema de alto interesse social: a «Assistência nas termas». Alguns anos decorreram sobre as suas palavras generosas e patrióticas e é possível, por isso, que elas se tenham desvanecido da memória dos que as ouviram, no Porto, ou as leram em opúsculo mas o tema não perdeu actualidade e certos assuntos ganham imenso em ser relembrados. A sabedoria e a experiência do povo ensinam-nos superiormente que «água mole em pedra dura, tanto dá até que fura».

Ao jornalismo compete nunca deixar esquecer e morrer os assuntos que, de dia para dia, assumem

maior e mais viva actualidade. A assistência nas termas pertence ao número dêsses assuntos, não só porque estamos próximo da época balnear mas porque o problema não se encontra ainda totalmente resolvido. Insistir, repetir, actualizar o que deve estar sempre presente na memória de todos é a nossa função. Se a água mole, pela sua insistência, chega a furar a pedra, o entusiasmo e a persistência do papel que cabe ao jornalismo podem levar a cabo obras de maior vulto e proveito.

A assistência social nas termas — diz-nos o Dr. Ascensão Contreiras — vem desde os fundamentos da nacionalidade. Com efeito, ou por intervenção de D. Teresa, como pretendem uns, ou por iniciativa de D. Mafalda, mulher de D. Afonso Henriques, como asseveraram outros, estabeleceu-se uma

Albergaria em Canavézes. Por sua vez, o primeiro rei de Portugal, que partira uma perna no cerco de Badajoz, recolheu-se nas Caldas de Lafões, a fim de tratar a fractura e ordenou a edificação ali de uma casa de banhos e de um hospício. E é ainda a Infanta D. Mafalda, sua neta, alma generosa, que, ao regressar de Castela, manda construir, à sua própria custa, uma Albergaria junto às Caldas do Arégos. É com êstes três nomes, ilustres e beneméritos, que se funda, ao mesmo tempo que se criava e alargava a nacionalidade — a Assistência Social. A iniciativa particular manteve e prolongou a nobre tradição humanitária.

Mas é trezentos anos depois, ao expirar do século XV, elucida-nos o Dr. Ascensão Contreiras, que por influência da rainha D. Leonor, se constroe um Balneá-

rio Hospitalar, que é o primeiro hospital verdadeiramente termal.

E, a propósito, o ilustre médico hidrologista faz este comentário:

«São estas atitudes de transcendente altruísmo que gostaríamos de ver multiplicadas; mas parece que um certo abastardamento dos sentimentos avassalou o Mundo, tornando os espíritos insensíveis à desventura alheia. E, contudo, nas circunstâncias da atmosfera efervescente que respiramos, é que precisamente se torna mais necessária a prática das maiores virtudes de caridade cristã, que, como fonte de harmonia social, encerram um valor mais alto do que muitos pressentem...»

Em seguida, o Dr. Ascensão Contreiras, apoiando-se em informações fornecidas pelo Professor Durand Fardel, que tomou parte no Congresso de Hidrologia, realizado há anos em Lisboa, faz-nos um resumo, breve e expressivo da obra de protecção aos necessitados que está sendo levada a efeito nas estâncias termais de diversos países europeus.

Mas, o melhor é dar a palavra ao Dr. Ascensão Contreiras:

«Assim, na Inglaterra, apoia-se na caridade privada, numa íntima cooperação entre os que possuem e os que necessitam. Na Alemanha, as caixas de seguro social tomam essa responsabilidade, de que anualmente aproveitam, por direito próprio, milhares de associados.

Na Itália, o governo concede facilidades de viagem aos doentes que se dirigem às estâncias ter-

mais, e os operários do Estado e dos Sindicatos encontram facilidades, tanto da parte das Confederações Patronais como dos proprietários dos estabelecimentos. Na Rússia, quaisquer que sejam os seus detentores, todos os locais terapêuticos e estâncias de águas com suas instalações, etc., tornaram-se em bens nacionais e, como propriedade do Estado, são exclusivamente reservados aos trabalhadores».

E o Dr. Ascensão Contreiras continua a sua resenha, acrescentando:

«Na Suécia existe uma Repartição de Pensões organizada de molde a facilitar tratamentos termais, sendo dois terços do dispêndio pagos por esse serviço e o terço restante pelo doente, ajudado ou não por Associações de Socorros Mutuos, onde se acham inscritos mais de 15 por cento da população.

Em França, desde 1796, está instituído por decreto do Directório o tratamento gratuito nas águas minerais para os militares feridos ao serviço da Pátria e aos indigentes. Existe em Paris um serviço hospitalar, dirigido por professores de hidrologia, onde os doentes destinados a tratamento termal são depois de exame apresentados a uma comissão de escolha, funcionando junto da Assistência Pública, que posteriormente os envia para as estâncias competentes».

E, a propósito, e em comentário ao que se faz no nosso país, o Dr. Ascensão Contreiras fez este comentário:

«Em Portugal, a lei estabelece que será gratuita para os indigentes e para os empregados das estâncias a taxa de inscrição médica, bem como todos os serviços clínicos de que careçam durante a sua permanência ali, mas não define a latide da obrigatoriedade quanto aos concessionários, o que de modo lamentável dá ensejo a que se tropece continuadamente em obstáculos. É com justiça que se enobrece a função do médico, considerada como sacerdócio; no entanto, os clínicos das estâncias não se encontram em condições de dar soluções eficientes, pois não dependem exclusivamente deles os actos humanitários, que só podem ser regulados pelo exercício oficial do regime da concessão de águas».

Trazendo para a sua conferência o exemplo do que se faz lá fora, o Dr. Ascensão Contreiras sublinhou que sendo entre nós as águas tidas como património do Estado, deviam aquêles que o usufruem colaborar voluntariamente nas responsabilidades inerentes a esse privilégio.

Ouvimos, neste resumo, não apenas um médico ilustre mas também a voz de um coração generoso e não indiferente, portanto, aos males alheios.

Alguma coisa se tem feito no sentido de minorar o sofrimento dos infortunados. Mas é necessário que essa obra de protecção aos doentes pobres se estenda a um número muito maior de pessoas. E porque assim o desejamos é que relembramos hoje as palavras e o desejo humaníssimo de um médico, por muitos titulos ilustre.



Veranear

Pelo Professor J. FRANCISCO RODRIGUES

VERANEAR, etimologicamente, significa passar o verão. Por evolução semântica emprega-se em outras acepções: como as férias escolares, judiciais, etc., são no verão, o termo *veranear* emprega-se no sentido de passar as férias, regra geral, em lugar diverso do de trabalho habitual.

Ora nas férias vive-se, naturalmente, uma vida mais despreocupada. Daí empregar-se também *veranear* no sentido de levar uma vida mais ou menos ociosa, despreocupada. *Andas a veranear?*—costuma preguntar-se àquêles de quem suspeitamos que se empregam a *matar o tempo*, na convicção ilusória de que êste, assim, tardará mais em matá-los a êles.

Ilusão perniciosa: o tempo vinga-se cruelmente, é um algoz que não perdoa. Àquêles que o querem matar por mero capricho, mata-os êle com vícios, remorsos e tédio.

Esses que *veraneiam* continuamente (*veranear* no terceiro sentido) não podem sentir nem compreender as alegrias dum *veraneio*, embora curto daqueles que trabalham infatigavelmente durante um ano e anseiam pelos dias de libertação, para sorver em haustos de sofreguidão e de reconfôrto o ar puro, a beleza natural, o encanto duma leitura diferente, o prazer duma convivência com velhas amizades, com famílias distantes...

Estas evasões, do trabalho profissional, do rancorão quotidiano da mecanização mais ou menos inevitável que nos conduz à deformação profissional, são altamente benéficos ao espírito e ao corpo constituem a oportunidade óptima para a *recreação* de energias gastas, para a revivescência de sonhos irrealizados, para a revisão do processo da nossa vida passada e criação de projectos para o futuro.

...Mas não te assustes, leitor, que não vou impingir-te aqui a minha história. Não. Vou convidar-te a acompanhar-me num pequeno *veraneio* no país da Utopia, aquêle estranho país de onde no dizer de Bernard Shaw, os homens desembarcam constantemente e em maior número que em qualquer outro.

O combóio leva-me a *veranear* e durante a viagem olho os campos, as gentes, as paisagens, as praias; elevo-me à consideração de muitos problemas relacionados com tudo o que vejo e que afinal se resume nisto: a vida da nossa terra, da nossa gente, a nossa vida.

Quem me quere acompanhar nesta amena digressão, neste *veranear* no campo... das ideias ou, se preferirem, no país das utopias... realizáveis? Já que vamos no combóio, começemos por aqui.

Com certeza que tu, leitor amigo, já tens presenciado muitas vezes o que eu, há bocado, fui obrigado a ver, sensivelmente contrariado, devo dizer: uma discussão entre um passageiro e o revisor dos bilhetes. Não interessa quem tinha razão no caso. Muitas vezes são os empregados, mas outras são os passageiros.

O que eu nunca deixo de lamentar nestas ocasiões é a falta de serenidade, de compreensão, de tolerância, de delicadeza e de respeito pelo trabalho e pelos interesses alheios.

São males evidentes que enraízam na triste e incontestável falta de educação do nosso povo.

Sobre o público em geral não podem as empresas ferroviárias exercer uma ação educativa directa, no sentido de melhorar, nesse aspecto, os seus serviços. Mas sobre os seus empregados podem. Melhor, podiam. Mas não o tem feito.

Bastava que estabelecessem um serviço de se-

leção psicotécnica e de aperfeiçoamento técnico em bases psicológicas do pessoal destinado a êsses serviços. Para os lugares de revisores seriam só escolhidos os homens calmos, serenos, compreensivos, dotados de qualidades de simpatia e de poder de persuasão. Êsses homens seriam sujeitos a uma acção permanente de aperfeiçoamento, desenvolvida por pessoa competente em conhecimentos de psicologia humana e profissional.

Os revisores contar-lhe-iam as suas dificuldades, os casos que tinham sido obrigados a resolver e como o tinham feito e receberiam a propósito o conselho inteligente e a explicação acessível da sua razão de ser.

Podemos ter a certeza de que, com homens assim preparados, não se multiplicariam tão assustadoramente os incidentes desagradáveis entre revisores e passageiros. Mais que uma vez me tenho sentido envergonhado, vexado, perante estrangeiros, com espectáculos dêsses. Além dum testemunho triste da nossa ineducação, representa um obstáculo sério ao desenvolvimento do turismo, ao qual não se prestou ainda a devida atenção.

Será isto utopia? Não me parece.

Já é tempo de as emprêsas ferroviárias irem pensando nestes problemas. O mundo que desponta há-de exigir costumes novos, novas iniciativas, ideias práticas, trabalho mais inteligente e menos rotineiro.

Uma das coisas que eu gosto mais de apreciar durante a viagem é, além da paisagem, no seu conjunto, o aspecto das culturas e a faina dos campos.

Quem nunca viveu no campo não pode compreender e amar o trabalhador, o seu trabalho, os animais que o servem, a beleza dos frutos que cultiva.

Vista de perto, melhor, por dentro, a vida do trabalhador rural é digna de admiração, de amor e de... dó. Trabalho extenuante, processos e instrumentos primitivos, abandono, ignorância, falta de estímulo e de compensação. E apesar de tudo isto uma devoção à terra, uma persistência, uma resignação edificantes. O trabalhador português é, na verdade, dotado de grandes qualidades naturais. É preciso desenvolver-lhas e criar-lhe ambiente onde eles possam frutificar.

Ultimamente tem-se feito um esforço meritório em prol da agricultura: irrigações, assistência técnica, melhoria de comunicações... Mas impõe-se uma acção directa sobre o trabalhador: educativa, sanitária, moral. Elevar o seu nível, intelectual, económico e de saúde física. Elevar o seu sentido da vida, sem o que o progresso poderá facilmente desnorteá-lo. Isto já se nota com acuidade no meio

rural e não pode deixar de ferir grandemente a economia e a moral do país.

Como evitá-lo? Civilizando a aldeia, provendo-a dos instrumentos de cultura e progresso que ajudem o trabalhador a tirar todo o proveito possível da vida sadia do campo e contribuam assim para o enraizar cada vez mais na terra. A igreja, a escola, a casa do povo, deveriam ser os postos avançados. Mas para isso precisavam de gente da nova lei: espíritos moços com o sentido exacto das novas realidades e do serviço social verdadeiro e nobre que lhes competia.

Com voracidade insaciável, o combóio traga quilómetros, léguas a fio.

O testemunho físico diz-me que eu vou preso à terra. Mas o espírito (estranho poder o seu!)... viaja na estratosfera, qual águia altaneira, contemplando o mundo de cima. Tão bom!...

A minha atenção agora é solicitada por aquela planície esverdeada, sem árvores, sem culturas, mas rica e produtiva — o mar. O mar! A nossa segunda Pátria! A melhor testemunha, o maior mensageiro das nossas glórias passadas!

Parece-me divisar na fímbria do horizonte o vulto austero do grande Infante, caminhando para terra, em atitude de quem pede contas:

— Que é feito do meu sonho? Por que o deixastes perder? Como continuais o Portugal que eu sonhei e vos leguei?

Acompanham-no alguns *lobos do mar*, dos mais lídimos representantes actuais dessa raça de heróicos marinheiros.

Aqui, em terra, surge agora uma praia. Uma breve paragem, um relancear de olhos pelo movimento e... um acesso desta doença deliciosa de pensar.

Tu sabes, leitor amigo, o que é a vida das nossas praias mundanas? E sabes também, com certeza, o que ela devia ser para que a saúde dos veraneantes lucrasse como convinha!... Então podes adivinhar facilmente aquilo em que vou pensando.

— Que pena! A mocidade a queimar-se! A moral em triste degradação! Os pais de família a derrerem as suas economias amealhadas com tanto esforço, para — quantas vezes! — estragarem os filhos.

Não vês o preconceito, a mentira, o embuste, a vaidade, dirigirem tiranicamente os movimentos desta turba de abúlicos?

Esta gente parece que ignora que o equilíbrio, a saúde e o êxito dependem, em grande parte, dos factores morais e psíquicos; que o homem não é um puro animal e que, ao contrário, valerá o que valer o seu espírito; que o sol maravilhoso e salu-

tar, o iodo tonificante e o ar lavado da beira-mar sendo necessários à saúde do corpo, devem ser acompanhados dum equivalente reconstituínte espiritual.

A falta dessa higiene da alma parece-me a causa fundamental do desequilíbrio, da crise moral dos nossos tempos. A mocidade das praias, no fim do veraneio, está muitas vezes mais cansada fisicamente e quase sempre mais empobrecida moralmente do que antes.

Se meditasse no exemplo do Infante...

Mas parece-me que não é nesta fauna que devemos procurar os continuadores do Portugal que ele sonhou.

Aquêle velho pescador que joga a vida nas ondas cada dia que Deus manda à terra, tinha muito que ensinar a estes *meninos bem* sobre o

sentido heróico da existência. Se eles o soubessem aprender!...

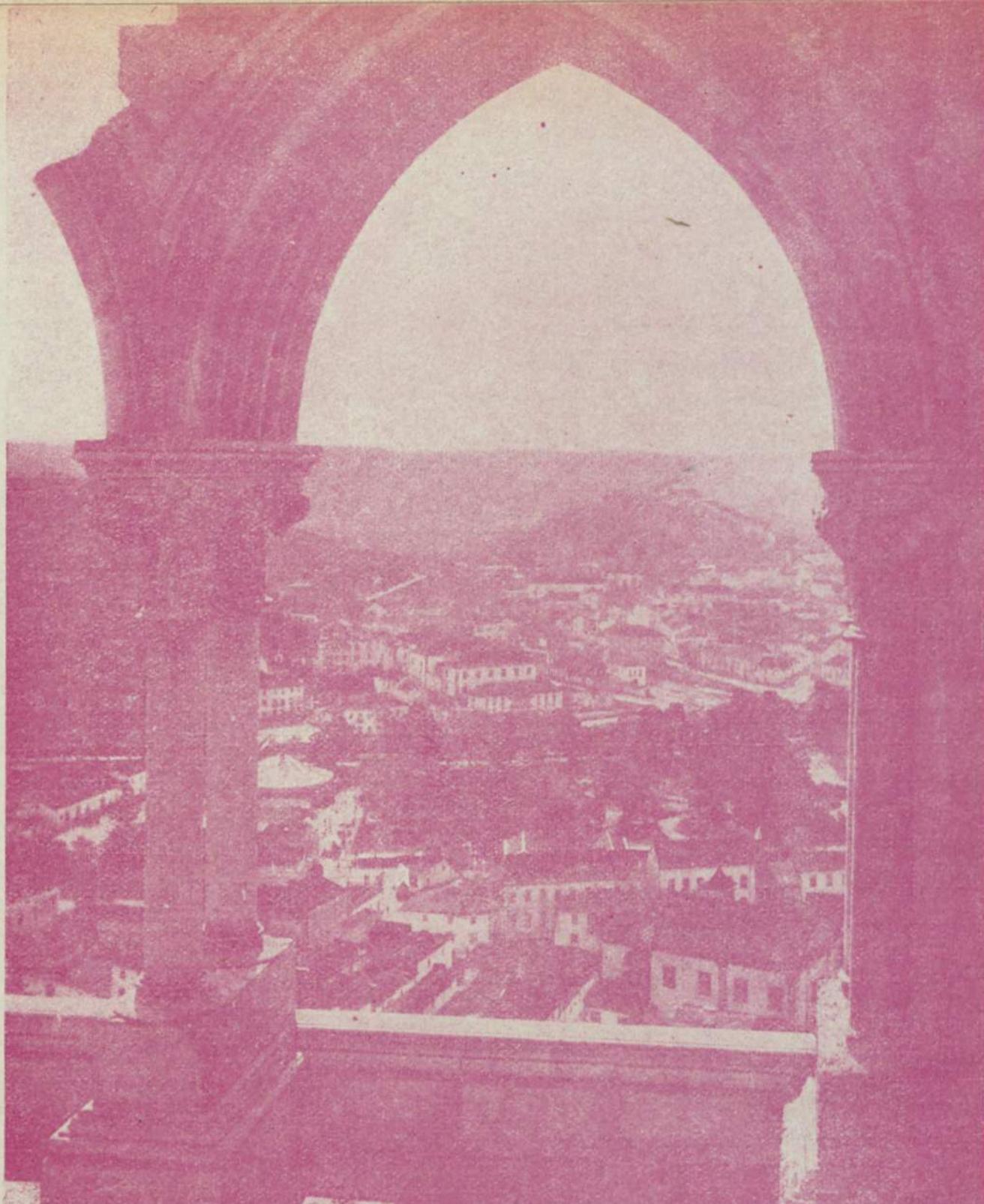
Valha-nos a Santa Educação!

* * *

Leitor amigo: Insensivelmente descambei na crítica mordaz. Confesso-te que não gosto de criticar. O meu primeiro esforço perante as pessoas e os factos é um esforço de compreensão. Sinto muito mais prazer em elogiar... Mas não sei mentir. Quando falo é para dizer o que sinto e penso. Posso enganar-me no julgamento como qualquer mortal.

Parece-me, no entanto, que tenho razão em tudo o que afirmei e em outras coisas que não disse nem direi... para não criticar mais.





LEIRIA — A cidade vista do varandim do Castelo

LEIRIA

HA' cidades graves, pensativas, de linhas austeras e há também cidades alegres, a principiar pelo próprio nome. Leiria pertence ao número destas últimas cidades. Há alegria e sol nas três sílabas do seu nome.

Cidade das mais antigas — D. Afonso Henriques, em 1135, ergue o seu belo castelo — Leiria é, todavia, das mais graciosas de quantas em Portugal nos podemos orgulhar. As suas ruas principais são bem traçadas, os seus prédios, tanto os antigos como os modernos, são de excelente e por vezes notável estilo arquitectónico e alguns estabelecimentos comerciais, de grande movimento, são também de aspecto agra-

dável e convidativo e honram uma cidade progressiva.

Grande centro de excursões, Leiria, capital de um distrito que de ano para ano vai ganhando sensível importância é, sem dúvida, das mais ricas em valores e condições de turismo. Ela começa por estar situada na margem esquerda do rio Liz e na junção deste com o seu afluente Lena. O longo passeio, ajardinado, ao longo do Liz, com velhas pontes sobre este, é deveras pitoresco e constitue visita obrigatória e diária, não só por parte de quem chega, em viagem de rekreio, mas também de quem habitualmente vive naquela encantadora cidade. Nesse jardim aprazível, construí-

-se recentemente um Parque Infantil, sempre muito freqüentado pela população miúda, que ali vai dar expansão à sua alegria e lavar com bons ares os pulmões.

Dois monumentos importantes não dispensam a visita do viajante culto ou simplesmente curioso de coisas de verdadeiro cunho artístico. Referimo-nos à Sé Catedral, que data do século XVI, e é em estilo Renascença. Quem está na Sé está, a bem dizer, também no Castelo. Toma-se a Calçada do Paço, e ao chegar à Praça da Boa Vista está em caminho. São apenas 10 minutos de percurso.

O castelo, como já dissemos, foi fundado por D. Afonso Henriques; D. Denis reconstruiu-o e adaptou-o a moradia régia.

Segundo uma poética tradição foi em Leiria que se deu o milagre das Rosas da Rainha Santa Isabel.

Evidentemente que não fica por aqui a enumeração dos valores turísticos da antiga e nobre cidade. Junto ao Castelo, na Torre de Menagem, encontra-se a Igreja de Nossa Senhora da Pena, fundada pela Rainha Santa, e cuja capela-mór é em estilo gótico.

Junto do antigo Paço do Bispo, na rampa que conduz ao Castelo, pode admirar-se na Igreja de S. Pedro, um curioso e valioso espécimen de arquitectura românica.

Data dos fins do século XII a sua fundação. Foi a Igreja Matriz dos primeiros tempos e veio a servir de Sé Catedral quando se constituiu o Bispado.

A Praça Rodrigues Lobo, em estilo pom-balino, constitue também uma das mais belas curiosidades turísticas de Leiria.

A sua paisagem, doce e poética, só é comparável à do Mondego.

Leiria é, pois, uma das mais bemfadadas cidades de Portugal, das de mais suave e benéfico clima.

Leiria é uma cidade turística e um centro de excursões de grande interesse. Uma excursão que deixa sempre as mais fortes impressões de beleza e de imprevisto é a que se faz à linda praia de S. Pedro de Moel, passando pela Marinha Grande, importante centro industrial, e pelo pinhal de Leiria, catedral imensa de árvores, que Afonso Lopes Vieira cantou nalguns dos mais belos poemas da nossa literatura contemporânea. Outra digressão que não pode deixar de fazer-se é a da pitoresca aldeia chamada de Milagres, com a sua igreja paroquial, de boa traça arquitectónica, e as suas lindas casas alpendradas.

Leiria deixa sempre em quem a visitou alguma vez uma saudade. É que não há muitas cidades tão acolhedoras, tão simpáticas como ela. A sua beleza é feita de quietude, de poesia e de recolhimento.



LEIRIA — Vista panorâmica

Telefone, 4—Telegrams: «Vidraça»

DÂMASO LUIZ DOS SANTOS
FÁBRICA DE VIDROS
VIEIRA DE LEIRIA (Portugal)

ANTÓNIO MANUEL PEREIRA

Madeiras, Lenhas, Cal e Produtos Resinosos—Serração Mecânica

Telefone 3-Maceira

PATAIAS—GARE

End. Teleg.: VIDREIRA-Pataias-Maceira
Telefone 3 — Maceira-Liz

End. Teleg.: UNIÃO

Telefone 3

Emprêsa Vidreira de Pataias, L. da

FÁBRICA DE GARRAFAS,
GARRAFÕES E FRASCOS

OESTE — PATAIAS — GARE

FÁBRICA EM:
CANDOSA (Beira Alta)

Teléf. Ponto-Público

Estância de Madeiras em:
LEIRIA — GARE

Telefone 180



Centro Industrial de Candosa, L. da

Cerâmica — Moagem — Serração
de Madeiras e Carpintaria



PORTUGAL

SEDE E ESCRITÓRIO:
LEIRIA — GARE

Telefone 180

Emprêsa de Limas União Tomé Féteira, L. da

VIEIRA DE LEIRIA PORTUGAL

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS DE LÃ,
— SEDA E ALGODÃO — MIUDEZAS —

ARMAZÉM DE MERCEARIA**JOSÉ JACINTO**

Representante da Companhia de Seguros NORWICH UNION, LTD.

REVENDEDOR DE VALORES SELADOS

Praça Rodrigues Lobo e Largo 5 de Outubro — LEIRIA

TELEFONE 147

Therotónio de Sousa Roldão

FÁBRICA DE TELHA E TIJOLO

Depositário de Vidros, Garrafas e Garrafões

MARINHA GRANDE

Sociedade de Refrigerantes Liz, Limitada

RUA MOUSINHO DE ALBUQUERQUE, 95 e 97

LEIRIA

Telefone 138

Manuel Pedro Carvalho

ARMAZÉM DE PELES, SUCATAS DE TODAS
AS QUALIDADES E ACESSÓRIOS DE
AUTOMÓVEIS

Arrabalde d'Aquem, 113 — LEIRIA

SEDE NO BOMBARRAL

ELIAS & CRUZ

MODAS — NOVIDADES — PELES

RUA D. DINIZ

LEIRIA

Telefone 144

LOJA DO GATO PRETO

de **JOSÉ FERREIRA LOURENÇO**

MERCEARIA, COMIDAS, VINHOS E CALÇADO

Depositário da VACUUM OIL COMPANY

Lanternas, Candeeiros, Fogões e Acessórios

Largo de São João — **LEIRIA** — Telefone 68

Soares & Filho

COM

Fábrica de Serração de Madeiras e Carpintaria Mecânica

FORNECEDORES DE LENHAS

MONTE REDONDO DE LEIRIA

Telefone 4

CONFRARIA & IRMÃO

MERCARIA, TABACOS E OUTROS ARTIGOS

VENDAS POR GROSSO

ADUBOS, SULFATO E ENXOFRES

Correspondentes do Banco Burnay—Depositários da Água do Luso

Depositários dos Adubos «SAPEC»
e das reputadas marcas:

Cerveja «CRISTAL» e Laranjada «INVICTA»

Rua do Capitão Mousinho de Albuquerque, 20 a 26

LEIRIA—TELEFONE 54

Indústrias Reunidas Leiria, Lm.^{da}

A meio da distância entre a Estação do Caminho de Ferro e a Cidade

Serração de madeiras—Carpintaria
mecânica—Serração de mármores—
Oficina de canteiro—Mármore polido
para móveis—Mármore para ja-
zigos, pias, etc..

LEIRIA—ARRABALDE

TELEFONE 167

Narciso Dias da Silva

IMPORTADOR — EXPORTADOR

COMERCIANTE DE LENHAS,
MADEIRAS, CORTIÇAS E CARVÃO

Avenida Almirante Reis, 256, 1.^o-Dit.^o

Telefone 4 3145—LISBOA

TELEFONE 2 3955
ESCRITÓRIO

TELEFONE 7
FÁBRICA

Ramos, Leal, Crespo & C. L.^{da}

Negociantes de Madeiras de Pinho Nacional

Fábrica de Serração de Madeiras e Aparelhos
MONTE REDONDO
de (LEIRIA)

ESCRITÓRIO
R. Aurea, 178, 2.^o D.
LISBOA

TELEFONE 168

Telefone 5

FLORIANO COVA

Fábrica de Refrigerantes — Mercearia e Vinhos

Agente da Sociedade Central de Cervejas

Pedreiras de Monte Redondo, L.^{da}

Paralelipípedos e Cubos em Ofite

ARRABALDE DA PONTE
LEIRIA

MONTE REDONDO DE LEIRIA

Marinha Grande

Terra de beleza e de progresso

MARINHA GRANDE é um título de riqueza e nobreza de Leiria. Portanto, quem fôr a Leiria e quiser conhecer uma das mais importantes e pitorescas povoações do seu distrito, não pode deixar de visitar também este grande centro industrial.

Marinha Grande está edificada numa região excepcionalmente privilegiada, excepcionalmente bela. É precisamente a meio da extensa mata, conhecida pelo nome de «Pinhal Real», assim chamada por ter sido o rei D. Diniz quem a mandou semear, que a Marinha Grande ergue os seus edifícios.

O «Pinhal Real» além de belo, magnifico, é célebre. Mandado semear para evitar a invasão das areias que os ventos de Oeste arrastavam para o interior, foi com as suas madeiras que se construiram as naus com que se empreenderam os nossos notáveis descobrimentos marítimos.

O «Pinhal Real», que constitue uma grande atração turística e encanta sempre, mede 17 quilómetros de comprimento por 6 de largo.

Marinha Grande ocupa de há muito na vida industrial portuguesa uma posição de relevo, como grande centro vidreiro.

Foi o inglês William Stephens, com o alto patrocínio do Marquês de Pombal, que fundou em 1769 a fábrica de vidros, que depois, em 1836, legou ao Estado.

A fábrica, que aumentou as suas instalações, pode ser visitada, pois a sua entrada é facultada a todos os viajantes e curiosos das diversas fases do fabrico de vidro.

Os vidros e as madeiras dão à Marinha Grande uma grande importância industrial.

E a povoação, graças a essas modalidades económicas, tem progredido notavelmente.

Marinha Grande é um dos principais centros industriais do País.

FÁBRICA DE VIDROS

THE
C

Teodósio & Carvalho, L.^{da}

ESPECIALIDADE EM FABRICO DE BOTÕES, PUXADORES, BIJUTERIAS, ETC., E OUTROS ARTIGOS EM VIDRO —

MARINHA GRANDE

Nacional Fábrica de Vidros

da Marinha Grande

PORTUGAL
FÁBRICA DO ESTADO—Telefone 18

CRISTAIS DE FANTASIA — SERVIÇOS EM CRISTAL — VIDRARIA COMUM — LAPIDADO, GRAVADO, — PINTADO E MOLDADO —

A MAIS ANTIGA FÁBICA DO PAÍS

FUNDADA EM 1769 POR
GUILHERME STEPHENS
sob a protecção do MARQUÊS DE POMBAL

FÁBRICA DE VIDROS
A C E N T R A L
J. Ferreira Custódia, L.^{da}

MARINHA GRANDE **Telefone n.º 15**

Grande Fabricação de Ampolas
Francisco d'Oliveira

Grande fabricação de ampolas de vidro especializado, branco e amarelo, de todos os modelos e capacidades com e sem inserção — Aparelhos para laboratórios — Completo sortido de frascaria para Farmácias e Drogarias — Bôlhas de nível para carpinteiros, etc., — Termômetros para usos industriais — Sortido completo de tubos — para comprimidos e de ensaio —

MARINHA GRANDE (Portugal)

Crystal Produces, L.^{da}
FÁBRICA DE VIDROS

MARINHA GRANDE

Couceiro & Oliveira, L.^{da}

Armazém de vidros e oficina de empalhação de garrafões—Cristal, Vidraça, Telhas de vidro, Louças de esmalte, etc.—Garrafões empalhados de capacidades diferentes

MARINHA GRANDE

Telefone 6

Telefone 41

ANIBAL H. ABRANTES

MOLDES E UTENSILIOS PARA AS INDUSTRIAS VIDREIRA, BORRACHA, CERAMICA E BAQUELITE

MARINHA GRANDE

TELEFONE 47

Manuel Laranjeira Guerra

FÁBRICA DE SERRAÇÃO, APARELHOS
E CAIXOTARIA

MARINHA GRANDE

MADEIRAS DO
PINHAL DE LEIRIA

APARELHOS
E CAIXOTARIA

José Guilherme Roldão & C.^a, L.^{da}
Serração Mecânica de Madeiras

Telefone 37

MARINHA GRANDE
PORTUGAL

Fábrica Produtora de Cristais e Lustres

A mais perfeita imitação dos melhores estrangeiros — Lustres, apliques, candelabros, castiçais, candeeiros de mesa e de pé alto, «abat-jours», globos, chaminés, etc..

TELEFONE 100

MARINHA GRANDE

FÁBRICAS DE VIDROS de Ricardo dos Santos Galo, Filho

(Fundadas em 1895) MARINHA GRANDE Telefone 33
Armazém em Lisboa — 58-Calçada Marquês de Abrantes-60

TELEFONE 61 739

CAFÉ-CERVEJARIA PROGRESSO

(AO LADO DA NOVA ESTAÇÃO DA C. T. T.)

Encontra-se habilitada a servir os seus clientes o melhor possível, estando montada com todos os requisitos de higiene e com instalações confortáveis, acolhedores e modernas

OS MELHORES PREÇOS

JOÃO ROLDÃO GOMES

CAIXOTARIA MECANICA

Telefone 68

MARINHA GRANDE

A

QUEM

VIAJA

Não saia do país sem levar o *Manual do Viajante em Portugal*, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. À venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Telefone 23

Tele fone 24
gramas J. RODRIGUES

Sociedade de Lanifícios do Tortozendo, Limitada

Fábrica a Vapor de Tinturaria e Ultimação

TORTOZENDO

Telefones TORTOZENDO 39
COVILHÃ 123

JOÃO PONTIFICE
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TORTOZENDO

Moura & Baptista, L.^{da}
Fabricantes de Lanifícios

TORTOZENDO

J. Rodrigues & Sobrinhos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DO LOBÃO

TORTOZENDO

PORTUGAL

FRANCISCO PEREIRA

Com oficina de Carpinteiro e Marceneiro — Executa todos os trabalhos referentes à sua arte, tais como: Lançadeiras, Perchadas, todos os concertos, etc. — Móveis em todos os géneros (Concertos nas mesmas)

NEGOCIANTE DE LENHAS

TORTOZENDO

Bernardino Pereira

MERCEARIA, VINHOS E TABACOS
Esta casa prima em bem servir, acatando a preferência do público

UNHAES DA SERRA

Sociedade Industrial e Comercial
da Ourondinha, L.^{da}

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

OURONDINHO — UNHAES DA SERRA

Ernesto Marques da Silva Fontão

Lanifícios, Algodões, Sédas, Chapéus e Calçado
MIUDEZAS E MERCEARIAS
Correspondente da Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»
UNHAIS DA SERRA

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

TELEFONE 27

António Gomes

COM

SERRAÇÃO—TANOARIA—CARPINTARIA

Madeiras de Castanho e Nogueira para mobiliário, Aduelas de Castanho nacional, Vigamentos de Pinho e Castanho, Escadas para apanha de azeitona, Madeiras aparelhadas, para construções, etc., etc.

FUNDÃO

Telegramas: TRANSPORTES

Apartado N.º 6

TELEFONE: 12

Auto-Transportes do Fundão, L.^{da}

CARREIRA-MIXTA ENTRE FUNDÃO-GARE E MINAS DA PANASQUEIRA

CARREIRAS DE PASSAGEIROS ENTRE FUNDÃO—TELHADO—UNHAIS

DA SERRA—COVILHÀ—PAÚL—OURONDINHO—COVILHÀ-TORTOZENDO

TORTOZENDO-VASCO ESTEVES DE BAIXO E PANASQUEIRA—CASAL DA LAPA

SERVIÇO COMBINADO COM A.C.P.

CAMIONETAS DE ALUGUER PARA PASSAGEIROS OU CARGA

FUNDÃO

José António dos Santos

FÁBRICA DE CERÂMICA

LOGAR DOS ARRAIAIS
FUNDÃO**João Belo, Pedro & Pereira, L.^{da}**ARMAZÉM DE MALHAS,
MIUDEZAS E TECIDOS**CASTELO BRANCO****METALURGICA****Oficina Mecânica e Civil**

DE

João Maria Robalo Pereira

Reparações gerais em Carros pesados, ligeiros e motos — Encamisagens e rectificações — Soldagens a Electrogénio e Autogénio — Reparações em motores de explosão — Especialidade em semi-eixos, molas para automóveis e camionetas

CASTELO BRANCO

Telefone 128

Telefone 249

Abilio Delgado Franco

Serração à hora por preços económicos e venda de lenha cortada — Carros em todos os géneros, fortes e fracos

Estrada da Circunvalação

Castelo Branco

União Ciclista da Beira— DE —
MOURINHA & IRMÃO
— COM —CASA DE BICICLETAS, REPARAÇÕES,
— ACESSÓRIOS E PINTURAS —**Rua da Sé, 37 — CASTELO BRANCO****SERAFIM DOS ANJOS**
SERRALHEIRO MECÂNICO E CIVIL

Encarrega-se da montagem de lagares de azeite e moagem — Soldaduras a autogénio — Construção de noras e reparação de motores — Reparação em aparelhos diversos

Oficina: — Rua da Sr.^a da Piedade — CASTELO BRANCO**OFICINA DE CARROS**
DE JOÃO MARTINS SALVADO

Encarrega-se de todos os trabalhos concernentes à sua arte

P R E Ç O S M Ó D I C O S

QUINTA DAS BOLAS (Passagem de Nível)**CASTELO BRANCO****JUSTO DIAS CÉSAR**
OFICINA DE TANQUARIA

Serviço de vazilhame, tanto para vinho como para azeite — Também fabrica bombas em Luzalite para réga — Responsabiliza-se por todos os serviços feitos na sua oficina

Travessa do Espírito Santo

CASTELO BRANCO**CASA PINTO**
Modas e confeções para Senhora, Homem e Creanças. Grande sortido de malhas, camisaria, gravatarias e chapéus. Perfumarias das melhores marcas, objectos de arte, bijouterias, retrataria, meias e carteiras**CASTELO BRANCO**

TELEFONE 168

Se vai viajar não se esqueça de comprar o
Manual do Viajante em Portugal

João Ferreira de Matos

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

BEIRA BAIXA**Cebolais de Cima****Domingos de Matos Romãozinho**

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

BEIRA BAIXA**Cebolais de Cima**

Telefone 7

Construtora Abrantina, L.^{da}

Construções civis de todos os géneros — Materiais de construção

Carpintaria e Serração Mecânicas

SEDE E OFICINAS

CHANÇA — ALFERRAREDE
ABRANTES

Telefone 68

Herminio Batista Marques

— COM OFICINA DE —
CARPINTERO, SERRALHEIRO CIVIL E MECÂNICA

ESPECIALIDADE EM CARROS

MADEIRAS NACIONAIS E EXÓTICAS

ROSSIO AO SUL DO TEJO

José da Silva Pratas (Sobrinho)

FABRICANTE E FORNECEDOR
DE CALFORNOS DE CAL
EM MAIORGA

ROSSIO AO SUL DO TEJO

Silva, Pereira & Nazaré

Armazém de Mercearias, Cereais e Azeites

EXPORTADORES DE MADEIRAS — FÁBRICA DE SERRAÇÃO

Telefone 89 — ABRANTES

ALFERRAREDE

AUGUSTO FERREIRA BOTO

Com Fazendas de Algodão, Mercearias e Miudezas

ABRANTES — PEGO

MANUEL NUNES ABREU

COM ARMAZÉM DE VINHOS E MERCEARIAS

ROSSIO AO SUL DO TEJO

FIOS «ESTRÉLA D'ALVA»

MARTINHO, FAEL & MOURA, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

SERROBECOS, BUREIS E CASIMIRAS

SEIA — VILA COVA

O REI DOS VINHOS (Casa Fundada em 1940)

EMÍDIO DA SILVA GARCIA

SERRA DA ESTRÉLA S. ROMÃO

CASA AFRICANA

LOUÇAS, VIDROS, CAMAS, CABEDAIOS, MIUDEZAS,

MERCEARIAS, MATERIAL ELÉCTRICO E TINTAS

SÃO ROMÃO

AUGUSTO GARCIA

Negociante de Batatas, Cereais, Frutas, Sal e Adubos

QUINTELA — CEIA

SEBASTIÃO MENDES RODRIGUES

Com estabelecimento de Mercearias, Vinhos e Miudezas

S. ROMÃO — SERRA DA ESTRÉLA

CAFÉ GARCIA (O CHINCA)

Os melhores lotes de A. BRASILEIRA

EMÍDIO DA SILVA GARCIA S. Romão-Serra da Estréla

JOSÉ MARQUES GABRIEL

Mercearias, vinhos, fazendas e miudezas, ferragens e vidros

Vila Cova — Ceia

José Marques de Castro (Pensão Castro)

Quartos muito comodos, bom trato, Casa de Banho

PREÇOS MÓDICOS

O que melhor acariação faz no género

Ceia

JOSÉ LOPES LOUREIRO

Negociante de Batata e Cereais, Sal e Frutas

CEIA — ARRIFANA

Vai viajar não se esqueça de comprar o

Manual do Viajante em Portugal

Joaquim de Brito

••

FÁBRICA
DE
LANIFÍCIOS

••

Ceia

Alvoco da Serra

Estréla da Beira
DE
VICTOR RIBEIRO DA SILVA

Mercearia, Vinhos finos, Champanhes, Cereais, Aguas Minerais — Aparelhos de T. S. F. — Chapelaria — Ferragens — Adubos — Vidraria, Louças — Drogaria — Madeiras — Agência Funerária — Agente de Seguros — Correspondente Bancário do Banco de Portugal

S. ROMÃO

Serra da Estréla

António F. Camello & C.º, L.º

—

TECIDOS FINOS PARA HOMEM
E SENHORA — ESTAMBRES — CHEVIOTES — CASIMIRAS

—

S. ROMÃO

Serra da Estréla

SOCIEDADE AGRÍCOLA E COMERCIAL
DA SERRA DA ESTRÉLA, L.º

Telefone 4 de Seia — Telegramas SACEL

Exploração e Comércio Agrícola — Produção de batata de semente certificada e de consumo — Adubos químicos — Correctivos agrícolas — Cereais, legumes e azeites — Castanha verde e pilada — Serração de Madeiras — Camionetas de aluguer

Agentes para o distrito da Guarda do correctivo agrícola CONVERTEDOR ATIVINA

SEIA — CATRAIA DO RIO

TELEGRAMAS FABRIVODRA
fone 26-CEIA

J. Fernandes F. Simões
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

SECÇÕES DE:

Cardação, Fiação, Tinturaria, Tecelagem, Ultimação

CEIA — VODRA

A PRIMOROSA

Francisco da Costa Júnior

Mercearias e Miudezas — Especialidade em chá e café — Louças e vidros — Artigos de lã e algodão — Perfumes das melhores marcas — Quinquilharias — Papelaria e objectos de escritório — Chapelaria e calçado — Padaria

Telefone 482

CEIA

S. Romão — SERRA DA ESTRÉLA

EDUARDO PINTO

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

QUINTELA — CEIA

Manuel Mendes Ferreira

MERCEARIA, VINHOS, MIUDEZAS E
DIVERSOS ARTIGOS DE FAZENDA
— DE ALGODÃO E LÃ —

CEIA

VILA COVA

Joaquim da Silva Coelho

INDUSTRIAL DE PADARIA

— COM —

CAMIONAGEM DE ALUGUER
PARA TODO O PAÍS



ALQUEIDÃO
FIGUEIRA - DA - FOZ

Telefone 264

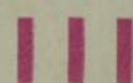
Luiz Diniz, Filhos

Fábrica de Serração e Carpintaria Mecânica

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
MADEIRAS PARA EXPORTAÇÃO
APARELHOS DE MADEIRAS
CAIXOTARIA — LENHAS

CARNEIRA
FIGUEIRA DA FOZ

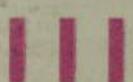
TELEFONE 268 (Rêde da Figueira)



Joaquim dos Santos Carrizo, Suc.^{res}

DESCASQUE DE ARROZ

Remessas: TELHADA
Caminho de Ferro } Vagões completos: TELHADA-FÁBRICA
Passageiros: RIBEIRA DE CEIÇA



PAIÃO — CEIÇA
FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 13

Telegrams: VIDROFONTELA



Emprêsa Vidreira da Fontela, L.^{da}

FÁBRICA DE GARRAFAS PRETAS
— GARRAFAS BRANCAS — GARRA-
... FÕES — VIDRO IMPRESSO ...



FIGUEIRA DA FOZ

FONTELA — Portugal

José Joaquim Guedes

DESCASQUE DE ARROZ

FÁBRICA DE CAL, CALCÁRIO PARA
CALCINAR E PARA COMPOSIÇÃO DE
VIDRO E LOUÇA (Pedreiras registadas)

Caminho de Ferro FONTELA-Guedes (Ramal próprio)

Telefone 182

FIGUEIRA DA FOZ

FONTELA

OFICINA DE SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL
SÉRGIO MARTINS CARDOSO
Rua Luiz Garrido, 26 — FIGUEIRA DA FOZ — Telefone 324

FÁBRICA ANDORINHA (Descasque de Arroz)
JOÃO VIEIRA & FILHOS
Rua João Machado — Telef. 3256 — COIMBRA

Vai viajar não se esqueça de comprar o

Manual do Viajante em Portugal

OFICINA DE SERRALHARIA

DE

Ferreira & Dias, L.^{da}

ENCARREGA-SE DE TODOS OS
TRABALHOS EM FERRO, GRA-
DES, PORTÕES, CAIXILHARIA E
FOGÕES — REPARAÇÕES EM
BOMBAS DE TIRAR ÁGUA —
SOLDADURA A AUTOGÉNIO —
REPARAÇÕES EM COFRES E
MODIFICAÇÃO DE SEGREDOS —
EXECUTA TODO O SERVIÇO
—:— EM MECÂNICA —:—

RUA DO ARNADO, 149

COIMBRA

FILIPE PAIS FIDALGO

COIMBRA — PORTUGAL

COIMBRA HOTEL

TELEFONE 2706

HOTEL AVENIDA

TELEFONE 2155

DOS MELHORES DE COIMBRA
COM TODO O CONFORTO MODERNO

José Maria dos Santos & C. a. da L.

Carreiras regulares de passageiros entre:

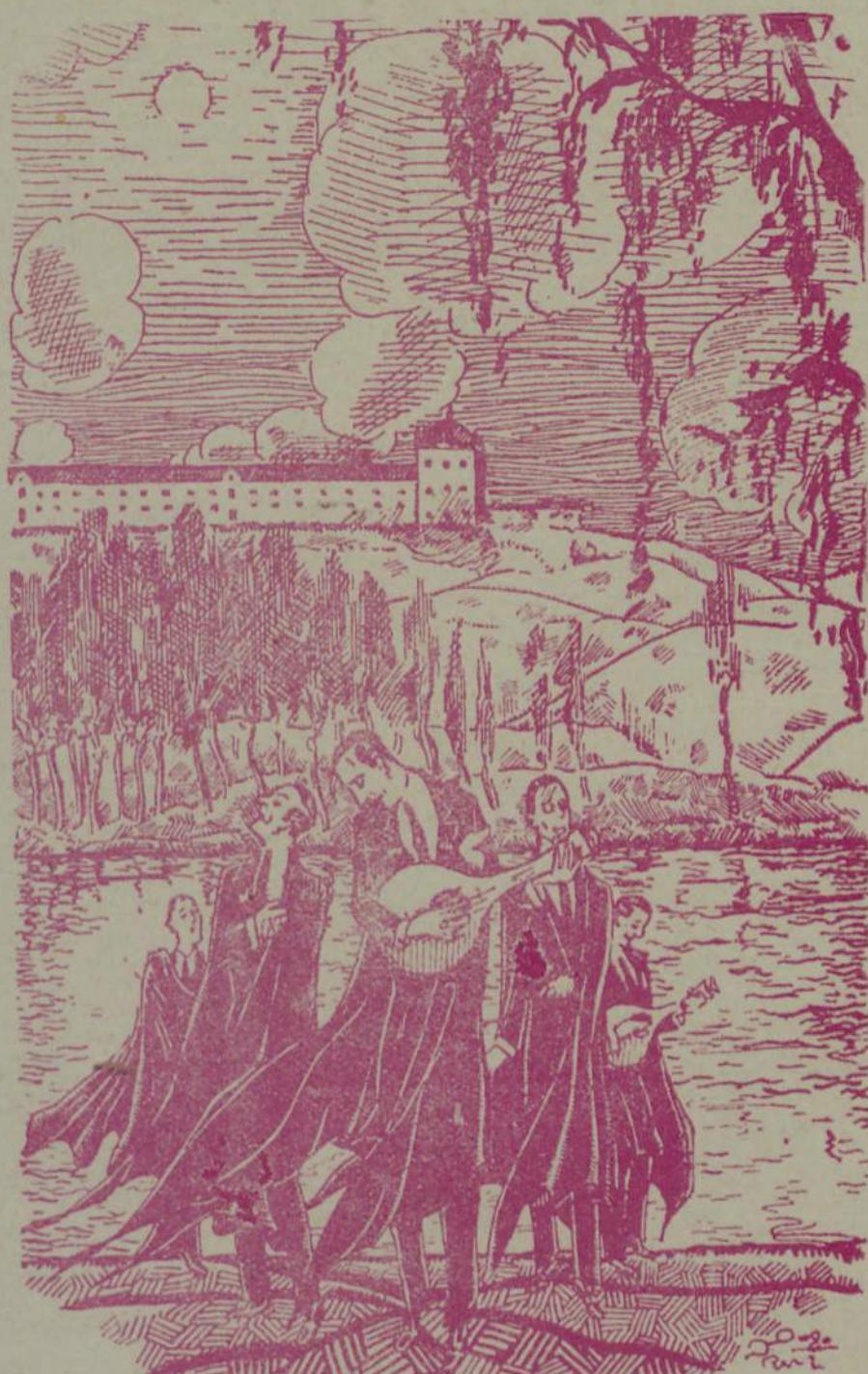
CONDEIXA — COIMBRA
MIRA (Vila) — COIMBRA
MIRA (Praia) — COIMBRA
TOCHA — CANTANHEDE
FIGUEIRA DA FOZ — AVEIRO (Est.)

ESCRITÓRIOS:

RUA DA SOFIA, 75 — Telefone 2411

GARAGE:

RUA MÁRIO PAIS — Telefone 3769
COIMBRA



VISEU, CAPITAL DA BEIRA ALTA

A BEIRA ALTA, região das mais belas e características do país, tem por capital uma cidade curiosa, típica, rica sob o aspecto monumental, agradável pelo aspecto das suas ruas, soberba mesmo pelos seus solares antigos, de boa e portuguesíssima traça arquitectónica, e importante pela sua população e pelas suas indústrias, que começam a florescer.

Além disso, Viseu tem a cercá-la panoramas encantadores, dos mais belos e empolgantes das Beiras e, portanto, dos mais extraordinários, dos mais maravilhosos do país. À sua volta, a distância, distinguem-se e admiram-se as ondulações das serras da Nave, Montemuro, Gralheira, Caramulo e Estréla.

Viseu é, sem exagero, uma linda cidade, progressiva, e ruas há que, pelo seu movimento e estabelecimentos comerciais, nos fazem lembrar certas ruas do Pôrto. Até as suas ruas antigas, com moradias em estilo burguês medieval, oferecem grande interesse.

Viseu é uma cidade de turismo e é também uma cidade comercial e industrial. Na feira franca de S. Mateus, que se realiza na segunda quinzena de Setembro, cai lá o poder do mundo. Vêm forasteiros, não só da Beira Alta, como também de longes terras. A cidade oferece, então, o espectáculo movimentado, colorido, pitoresco, ruidoso e festivo da sua população adventícia. Fazem-se bons negócios. Os cafés, as casas de pasto, os restaurantes, pensões e hoteis

mal chegam para contentar e hospedar tanta gente.

Os vinhos de mesa da região são famosos. São caros, um pouco mais caros do que os outros, mas são bons.

Escusado será dizer que não é unicamente na cultura da vinha e no comércio de vinhos que assenta a riqueza colectiva da região e da bela cidade. Viseu vive também das suas indústrias. As principais são: fundição, cromagem, resinosos, reparações mecânicas, marcenaria, cerralharias artísticas, etc.

Viseu, que já foi uma grande escola de pintura, orgulha-se de tradições literárias e artísticas. E tem razão para isso. Foi lá que nasceu o grande pintor Vasco Fernandes, conhecido hoje por Grão Vasco; de lá é natural o cronista João de Barros. A estes nomes notáveis podemos juntar outros, como, por exemplo, o erudito Gaspar Barreiros; o médico Gabriel da Fonseca, do século XVII, que foi professor em Roma e foi médico dos Papas Inocêncio X e Alexandre VII; o pintor José de Almeida Furtado; o escritor António da Silva Gaio, autor da célebre novela «Mário»; o jornalista e político Emídio Navarro e Francisco de Almeida Moreira, o criador e animador do «Museu Grão Vasco», considerado, sem favor, o melhor, o mais rico museu da província.

O célebre boémio e cantador de fados, Hilário, que Coimbra conheceu e admirou, nasceu e morreu em Viseu.

Cidade de turismo, Viseu, possue, de facto, excepcionais valores de vária ordem para interessar e cativar o viajante.

Viseu não se vê num dia. Como a terra é saudável e porque os seus hoteis e pensões oferecem bôas comodidades, o turista dará por bem empregados alguns dias de repouso nessa encantadora cidade. Só para admirar as obras de arte que se encontram no Museu «Grão Vasco» precisa de duas manhãs ou de duas tardes inteiras. Depois tem a Sé, que domina a cidade. Como conjunto, afirmam os críticos de arte, é talvez, depois das de Évora e Coimbra, a mais bela e imponente do país. A abóbada manuelina, conhecida pelo nome de *abóbada dos nós*, é uma maravilha.

Há ainda para admirar o *portal* do antigo seminário, que data dos fins do século XVI e é um belo espécimen do puro estilo renascimento. É por este *portal* que se entra para a «Biblioteca Municipal», onde, entre várias obras raras, valiosas, se encontra e guarda preciosamente o pergaminho, com iluminuras, «Da Virtuosa benfeitoria», do Infante D. Pedro.

Há também a «Casa do Miradouro», considerada a mais notável de entre tôdas as casas do século XVI, que ainda existem em Viseu.

O viajante, que gostou de admirar o «Museu Grão Vasco» não deixará de visitar a «Biblioteca-Museu Almeida Moreira». Almeida Moreira foi o primeiro director do «Museu Grão Vasco». Era um grande espírito de artista, amava a arte e tinha por Viseu uma ternura infinita. Quando morreu, deixou ao Município a sua residência. É um outro Museu. A Biblioteca, que está a ser catalogada, consta de 5 mil volumes. O recheio artístico consta de peças de cerâmica, mobiliário antigo, quadros de pintores célebres, desenhos e esculturas.

Já vê o leitor que um dia não basta para vêr Viseu com olhos de vêr. Nem dois mesmo. Por isso, aconselhamos: o melhor é deixar-se ficar por uma semana tranquila. Turismo deve ser repouso do espírito e do corpo.

BOCAGE RESTAURANTE — PENSÃO

Telefone 2375 VISEU Rua Direita, 41-43

O «Bocage» é, por excelência, um Restaurante de Senhoras

Mário Lopes Ferreira

Mercearias, Vinhos e Miudezas

RANHADOS

VISEU

TELEFONE 2096

Aliança Industrial das Beiras, L.^{da}
Carpintaria—Madeiras

LARGO DA ESTAÇÃO

VISEU

Alberto Pereira Lisboa

Negociante de Vinhos e Peixe, Carnes Verdes e Salgadas, Artigos de Mercearia — Automóvel de Transporte

Neste estabelecimento encontra-se conforto
Café e tôda a qualidade de bebidas

VISEU

RANHADOS

TELEFONE 2334

Emygdio da Costa & F.^a, L.^{da}

Mercearia, Vinhos, Louças esmaltadas, Drogaria, Ferragens, Vidros, Tintas, Oleos, Vernizes e todos os materiais de construção, Adubos — CAMIONETES DE CARGA PARA TRANSPORTES

Campo de Viriato e Avenida da Bélgica — VISEU

TINTURARIA AMERICANA (A VAPOR)

Abilio Faria da Cunha

12, Rua Grão Vasco, 16 (Praça de Camões)

V I S E U

Fábrica: BALÇA — VISEU

Serralharia Mecânica de Francisco Gonçalves

Reparações em automóveis e máquinas a vapor.

— Molas e eixos. — Soldaduras a autogéneo e electrogéneo. — Oleos e gasolinias

Rua de Serpa Pinto — Telef. 2572 — VISEU

JOÃO PEREIRA DA SILVA

com Estabelecimento de Mercearias, Vinhos e Miudezas

LARGO DA IGREJA

RANHADOS

VISEU



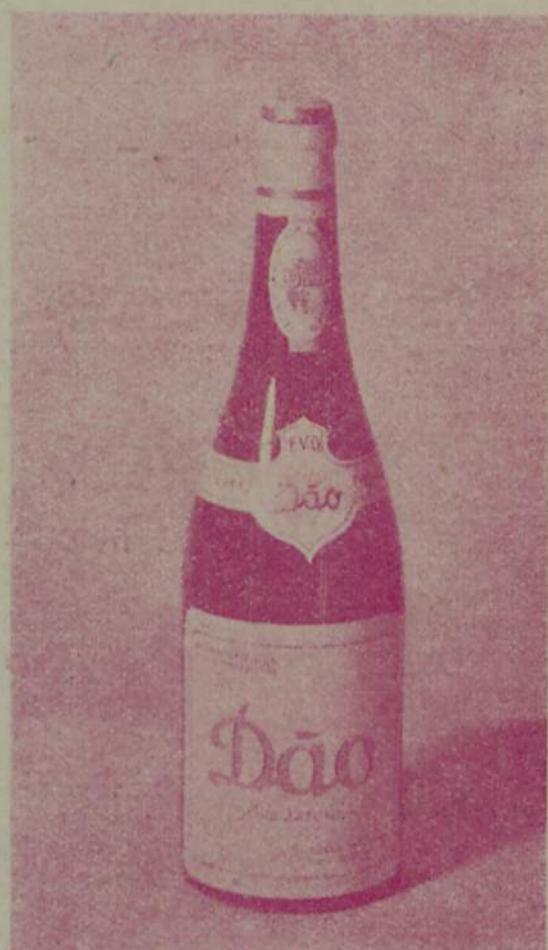
SE DE VISEU

PEÇA VINHOS DO DÃO



A Federação dos Vinicultores do Dão,
NO INTUITO DE PROMOVER A PROPAGANDA E EXPANSÃO
—::— DOS PRESTIGIOSOS VINHOS DO DÃO, APRESENTA —::—

OS SEUS VINHOS



TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ A ELECTRICIDADE

Lopes, Ferreira & C.ª

Armazem de Chá, Café e Papelaria

TELEFONE N.º 2259

36 — Rua do Arco — 44

V I S E U

Fábrica de Guarda-Sóis e Roupas Brancas

— de —

José de Figueiredo Ministro

VENDAS POR JUNTO

COMPLETO SORTIDO em Guarda-Sóis
e Sombrinhas de Seda e Algodão —

ROUPARIA PARA HOMEM, SENHORA E CREANÇA

Avenida 28 de Maio, n.ºs 28 e 30

Telefone 2139

V I S E U

Construtora Viseense, L. da

Fábrica de Serração, Carpintaria e Marcenaria Mecânicas

Moagem de Cereais — Lagar de Azeite

Construções e fornecimento de Madeiras
— aparelhadas e em bruto —

EXECUTAM-SE OBRAS POR PLANTA

AGUIEIRA — Telef. 2293

V I S E U

Francisco Pais Duarte & C.ª, L. da

TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ

ARMAZEM DE PAPELARIA, CHÁ E CAFÉ

Especiarias — Tripa seca — Conservas — Miudezas

Telefone 2071

28 — Largo Major Monteiro Leite — 30

V I S E U

L U S A L I T E

COLMEIAS (tudo para Apicultura)

— ÓLEOS E CORREIAS —

FERRO, FERRAGENS E DROGAS

SENA FERREIRA, SUC. ^{RES}TELEFONES 2434
Particular 2392

V I S E U

Telefone 2009

Apartado 24

Fábrica de Recauchutagem e Vulcanisação

A Vencedora Castrense, L. ^{da}

Avenida Dr. António José de Almeida

V I S E U

Grande Hotel Avenida

V I S E U

PORTUGAL

Recomendado pelo

Automóvel Club de Portugal

Club dos 100 á Hora
e revista «O Volante»

PROPRIETÁRIO

João de MatosTELEGRAMAS: HOTEL AVENIDA
FONE: N.º 2263**Padaria Estréla**

DE

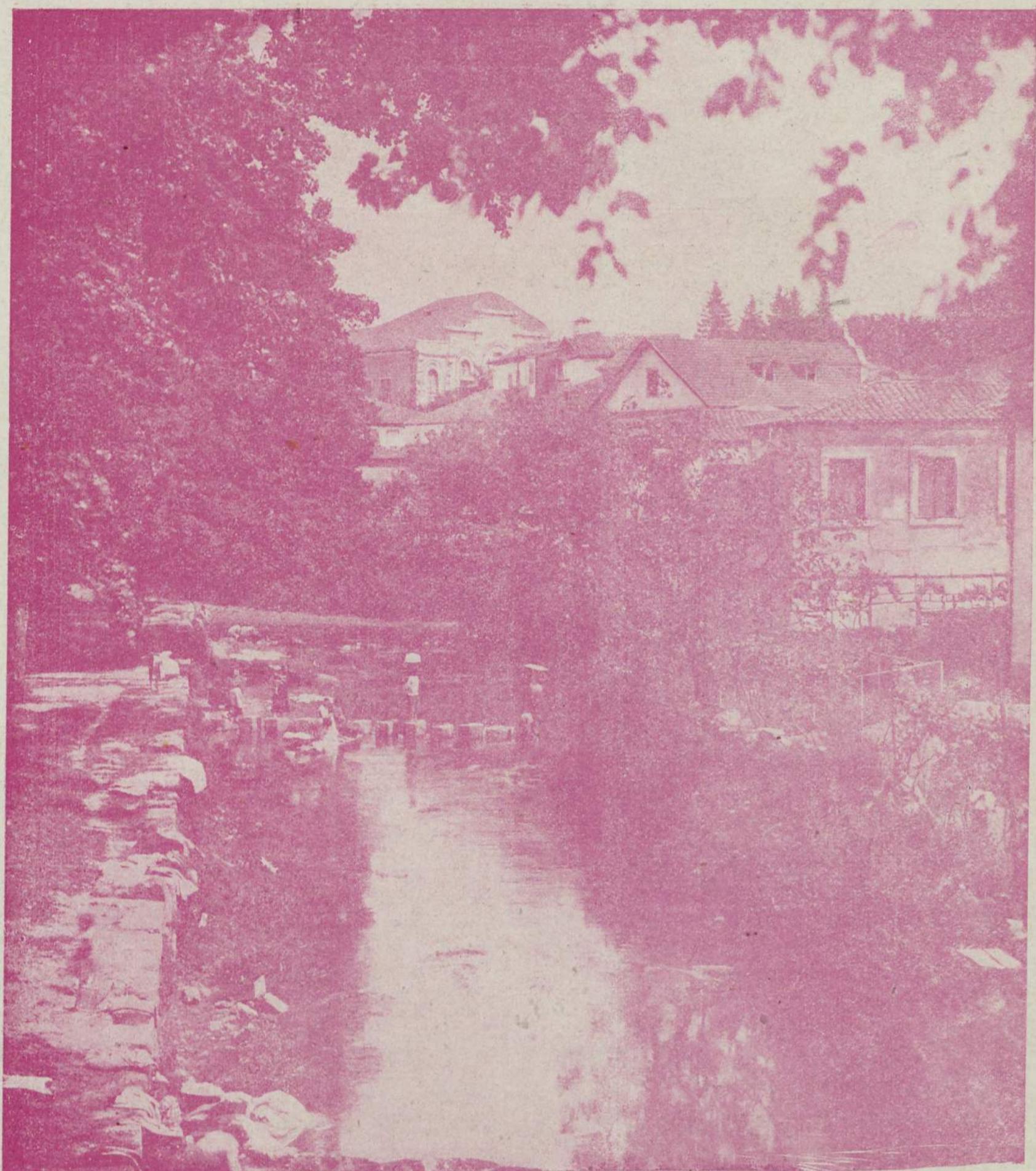
Manuel Bento Martelo

— * —

Avenida da Bélgica — Telef. 2065

V I S E U

28 — Largo Major Monteiro Leite — 30

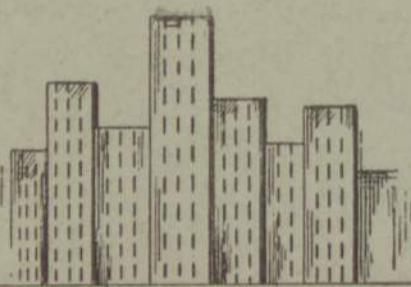


VISEU

Trecho do Rio Pavia

SERRAÇÃO
MADEIRAS
CASAS DESMONTÁVEIS

MÂRCENARIA
CARPINTARIA
CONSTRUÇÃO CIVIL



VISEU

ALVARÁ 52

Grande Colégio Português

FUNDADO EM 1921

Para Educação de Meninas

Internato e externato

Ensino Primário, curso liceal completo, trabalhos manuais, piano e corte

Professoras com bastante prática de ensino

Instalações higiênicas e confortáveis no melhor local de Viseu

Alimentação cuidada e abundante (4 refeições diárias)

Educação Moral e Religiosa

Mais informações pedi-las à Directora,

Delfina do Amaral Balula Cid

Largo Major Teles, 1 — **VISEU** — Telefone 2303

José Maria de Sousa Cabral

MERCEARIAS, CEREAIS, FERRAGENS, TINTAS E ADUBOS
COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

Telefone 2040

VISEU

ARMAZENS DA RIBEIRA
— DE —
ANTÓNIO DE LEMOS FIGUEIREDO
MOBILIARIA, LOUÇAS E VIDROS

Telefone 2086

VISEU

Nuno R. Marques, Suc., L.^{da}

Ferro — Ferragens — Tintas — Miudezas

Praça de Camões — VISEU — Telef. 2246

CALÇADO DE LUXO
JÚLIO

OFICINA PRÓPRIA E GARANTIA ABSOLUTA

70, RUA DO COMÉRCIO, 80 — **VISEU** — Telefone 2522

C A S A
MARQUES & VIEIRA, L.^{da}

TECIDOS, NOVIDADES E MIUDEZAS

41, RUA FORMOSA, 47 — **VISEU** — Telef. 2335

CELESTINO ARAÚJO
FÁBRICA DE GUARDA-SÓIS
— VENDAS POR JUNTO —

Rua Gaspar Barreiros, 21 — Telefone 2543

VISEU

UNIÃO DE LANIFÍCIOS

J. Pinaz & C.^a, Limitada

V I S E U

Viseu Industrial, L.^{da}

FÁBRICA DE

Serração de madeiras, Carpintaria,
Serralharia, Serração
e polimento de granitos

CONSTRUÇÃO CIVIL

A esta Empresa foram confiadas, entre outras, as seguintes construções

Liceu de Lamego. Seminários da Guarda
e Fundão. Sanatório Distrital de Viseu.
Casa do Douro—Régua. Hotel de Turismo
—Guarda. Matadouro Municipal—Guarda.
Caixa Geral de Depósitos — Viseu. Ade-
gas Regionais em Nelas, Tondela, e
V. N. Tazem. Instalações da Shell — Ne-
las. Casais Agrícolas (39) e Assistência
Técnica — Sabugal. Liceu de Alves Mar-
tins — Viseu. Etc., etc.

José M. de Figueiredo

PRAÇA 2 DE MAIO

Armazens — ADRO DA SÉ N.^o 15

V I S E U

Pensão Costa Verde

Almoços, Jantares e dormidas

aos melhores preços da cidade.

Avenida Capitão Homem Ribeiro, 107

TELEFONE 2082

V I S E U

FÁBRICA

— DE —

Refrigerantes e Licores da Beira, L.^{da}

LARANJADAS

REFRIGERANTES

GASOSAS

LICORES

LIMONADAS

XAROPES

PIROLITOS

ÁGUAS

GÊLO



A melhor e a mais bem montada em toda a região

TELEFONE 2301

Rua Miguel Bombarda, 14 — VISEU

O que todos devem saber

O Ministério da Guerra revogou certas restrições

Foi fornecida à Imprensa a seguinte nota:

Tendo cessado os motivos que determinaram a imposição de várias restrições derivadas do acordo Anglo-Português sobre segurança e de outras necessidades da Defesa Nacional, a que foi necessário atender durante o estado de guerra, torna-se público que o Ministro da Guerra, em cordância com instruções emanadas da Presidência do Conselho, mandou revogar as medidas respeitantes:

a) — À censura militar à correspondência postal, telegráfica e rádiotelegráfica;

b) — À censura das comunicações telefónicas e rádiotelefónicas;

c) — À restrição de livre circulação no País de adidos militares estrangeiros acreditados;

d) — À restrição do uso de máquinas fotográficas e cinematográficas e na realização de pinturas e desenhos fora dos recintos não sujeitos a serviços militares permanentes;

e) — À circulação de viajantes nacionais e estrangeiros a bordo de navios de ou para os Arquipélagos Portugueses do Atlântico e Colónias;

f) — Ao compromisso de sítio para todos os viajantes que circulem entre o Continente e os Açores;

g) — À proibição de desembarque de passageiros em trânsito nas ilhas de S. Miguel, Terceira, Faial e Santa Maria, do arquipélago dos Açores, e na Madeira e em S. Vicente de Cabo Verde.



MUDANÇAS

no país e para o estrangeiro

EMBALAGENS DE MOBÍLIAS

LOUÇAS, CRISTais, QUADROS, ESPELHOS, ETC.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

PEDIDOS A

Raul
GALAMAS
Lda.

Rua da Madalena, 68-70 — Telef. 2 8600
L I S B O A

P A R T E  O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 179, 2.ª série, de 2 - VIII - 945 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 26 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de produtos para alimentação de animais.

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 26 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de minério de ferro, pirites, toros de eucalipto ou de pinho nacionais e outras mercadorias

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 26 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de argila, barro, cascalho não designado, pedra não designada serrada (em chapas) e outras mercadorias.

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 26 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de madeira exótica não designada, desbastada ou serrada, manilhas, tejolos não designados, massa e pasta de madeira e outras mercadorias.

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 26 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

G
L
Y
C
O
L

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

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

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

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

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

classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de gesso calcinado de presa, madeira nacional não designada, em bruto, sem casca e por descascar, potassa e outras mercadorias.

O «Diário do Governo» n. 182, 1.ª série, de 15 - VIII - 945, publica o seguinte:

Portaria n.º 11:061

Reconhecendo-se a conveniência de alterar as disposições regulamentares em vigor quanto ao seguimento das bagagens e envolvendo essa alteração a necessidade de regular as disposições da tarifa de despesas acessórias quanto a pagamento das taxas de armazenagem:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a redacção dos n.ºs 1) e 2) da alínea a) do artigo 7.º da tarifa de despesas acessórias seja alterada como seguro:

1) *Na procedência* — Os volumes que permanecem em depósito nas estações mais de duas horas, sem que se tenha procedido às formalidades do despacho.

2) *No destino* — As remessas de bagagens (ou parte dessas remessas) que não forem levantadas das estações até uma hora depois da chegada do combóio para o qual era válido o bilhete utilizado para o despacho, ou, no caso de novo transporte das bagagens de primitivo destino para estação anterior em que o passageiro desembarcar, por abandono de percurso, até uma hora depois da chegada a esta estação do combóio que as tenha transportado.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de

Agosto de 1945. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancela de Abreu*.

Portaria n.º 11:062

Verificando-se que as actuais disposições da tarifa geral de transportes em grande se pequena velocidade, aprovada pelo decreto com força de lei n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, quanto ao seguimento de bagagens despachadas dos passageiros, são de difícil execução no momento presente; e tendo em vista que é da maior conveniência que as bagagens despachadas se encontrem na estação de destino no momento da chegada dos passageiros a essa estação e que quando o passageiro altere o *terminus* da sua viagem possa também alterar de forma prática e simples o destino das suas bagagens:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que sejam alterados os artigos 24.º e 25.º da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade, os quais passam a ter a seguinte redacção:

Artigo 24.º O custo do transporte do peso excedente aos 30 ou 15 quilogramas a que se refere o artigo 23.º é pago no acto do despacho, feito à vista do bilhete de passagem e para o ponto de destino neste designado. Em troca da bagagem despachada a emprêsa entrega ao expedidor uma senha impessoal, que constitui documento bastante para rehavê-la.

§ 1.º O passageiro que, nos termos do § 1.º do artigo 5.º deixar o combóio em qualquer estação anterior à de destino indicada no respectivo bilhete, tem a faculdade, sem direito a qualquer reembolso, de fazer descarregar a sua bagagem nessa estação, salvo se ela não segue no combóio em que viaja, ou, seguindo, se dessa operação resultar prejuízo para a marcha regular do combóio. Verificando-se qualquer destes últimos casos, o passageiro pode fazer transportar a bagagem do primitivo destino para a estação em que desembarcou, mantendo-se a concessão do transporte gratuito estabelecido no artigo 23.º; quando houver peso excedente, o preço de transporte do primitivo ao novo destino é o que corresponder pela base 4.ª.

§ 2.º O passageiro que, ao abrigo do disposto no artigo 7.º, fôr além do ponto de destino marcado no seu bilhete tem a faculdade de fazer seguir a sua bagagem até à estação de destino ulterior.

Neste caso mantém-se a concessão do transporte gratuito estabelecido no artigo 23.º; quando houver peso excedente, o preço do transporte para o novo percurso é o que corresponder pela base 4.ª.

§ 3.º Para usar da faculdade consignada no § 1.º cumple ao passageiro avisar prèviamente o revisor do combóio ou o chefe da estação onde desembarque, devendo esse aviso ser apresentado sob a forma de declaração escrita, em modelo a apresentar pela emprêsa, datada e assinada, da qual constem o número da senha em poder do passageiro, a estação de precedência, a estação do primitivo destino e a estação onde abandona o combóio. Para usar da faculdade consignada no § 2.º cumple ao passageiro avisar prèviamente o revisor do combóio, devendo esse aviso ser apresentado sob a forma de declaração escrita, em modelo a apresentar pela emprêsa, datada e assinada, da qual constem o número da senha em poder do passageiro, a estação do primitivo destino e a estação do destino ulterior.

Artigo 25.º O despacho de bagagens tem lugar desde o momento em que os passageiros adquirem os bilhetes até dez minutos antes da hora regulamentar da partida do combóio para que os mesmos bilhetes são válidos.

§ único. O seguimento das bagagens efectua-se pelo

combóio para o qual os bilhetes apresentados são válidos ou por qualquer outro combóio que, segundo o horário, permita a chegada a destino mais cedo que o primeiro.

Quando, em conformidade com o § 1.º do artigo 24.º, a bagagem tenha de ser transportada do primitivo destino para a estação anterior em que o passageiro desembarcar, o seu seguimento deve fazer-se por um dos dois primeiros combóios de passageiros que, servindo a estação em que o passageiro abandonou o resto da viagem, partam da estação de primitivo destino depois de esta ser avisada do desejo manifestado pelo passageiro.

No caso de excesso de percurso, em conformidade com o § 2.º do artigo 24.º, a bagagem segue pelo combóio utilizado pelo passageiro ou por qualquer outro que adiante a chegada ao novo destino.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Agosto de 1945. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancela de Abreu*.

O «Diário do Governo», n.º 192, 2.ª série, de 17.VIII.945, publica o seguinte:

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 8 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o preço aplicável ao transporte de tricloreto de fósforo nas linhas do Estado arrendadas, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade.

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 8 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços aplicáveis ao transporte de cortiça em bruto a granel e cortiça em bruto enfardada, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 196, 2.ª série, de 22.VIII.945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, regulando as condições de aceitação a despacho, em grande velocidade, das remessas de oxigénio e ácido carbónico.

O «Diário do Governo» n.º 198 2.ª série, de 24.VIII.945, 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 20 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, regulando o serviço que prestam as estações, apeadeiros e paragens das linhas exploradas pela referida Companhia.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Aguiar & Mello, L. da

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

LISBOA

Cimento Hidrofugado "Liz N"

**Impermeabilização do cimento
para: Empenias, Fundações,
Caixas, Tanques, etc. —**

PRODUTO NACIONAL DA

Emprêsa de Cimentos de Leiria

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

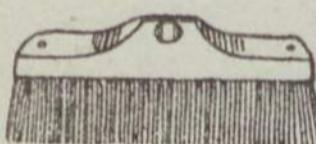
EDEN — 15,50 e 21,50 — «Pagos a dobrar».
OLÍMPIA — Às 2,45 e 8,45 — «O Dragão Negro».
COLISEU — Às 20,45 — «Cinema».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

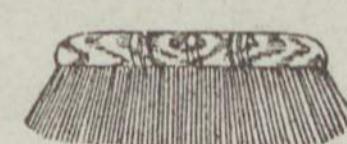
Luiz Baptista, Sucessores, L. da

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



ARAME D'AÇO

Telefone
2 8 8 0 7



PARA MOAGEM

Rua da Fé, 49 — LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Sapataria e Chapelaria Popular de TEODORICO DA SILVA

Executa todos os trabalhos pertencentes à sua indústria com rapidez e perfeição — Fabricação especial em modelos para senhora — Especialidade em botins tipo alentejano e Moçambique Portuguesa — PREÇOS SEM COMPETIÇÃO — Não se responsabiliza pelos concertos não retirados por mais de 60 dias

4, R. Direita de Marvila, 6 — POÇO DO BISPO — Telef. 3 8257



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

MOVIMENTOS INDUSTRIAIS POR CORRENTE RENOLD

ECONOMIA DE FORÇA - ECONOMIA DE ESPAÇO
Supressão absoluta de resvalamentos. Longa duração

DESNATADEIRAS ALFA-LAVAL

MANUAIS E MECÂNICAS
NORMAIS E ANTI-ESPUMA
DE 45 a 5.000 LITROS POR HORA

MOTORES ELÉCTRICOS, A
GAZ POBRE, A ÓLEOS, ETC.
GRUPOS MOTO-BOMBAS PARA REGA
E OUTROS FINS

HARKER, SUMNER & C.ª, L. DA
152-R. José Falcão-156
PORTO

14-L. Corpo Santo-18
LISBOA

Manuel Lourenço Ribeiro

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

CALÇADA DE D. GASTÃO, 9
TELEFONE 38.296 - LISBOA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º - Telef. 26519

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 sifilis - às 6 horas
Dr. R. Loff - Doenças nervosas, electroterapia - às 5 horas
Dr. Mário de Mattos - Doenças dos olhos - às 2 horas
Dr. Mendes Bello - Estômago, fígado e intestinos - às 4 horas
Dr. Afonso Simão - Garganta, nariz e ouvidos - às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso - Doenças das senhoras e operações - às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho - Doenças das crianças - às 5,30 horas
Dr. Armando Lima - Bóca e dentes, prótese - às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha - Raio X - às 4 horas
Dr. Mário Jacquet - Fisioterapia - às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



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 passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

B A D E N — S U I Ç A

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

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

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

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 PRÁIA 4

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

TINTURARIA Cambournac

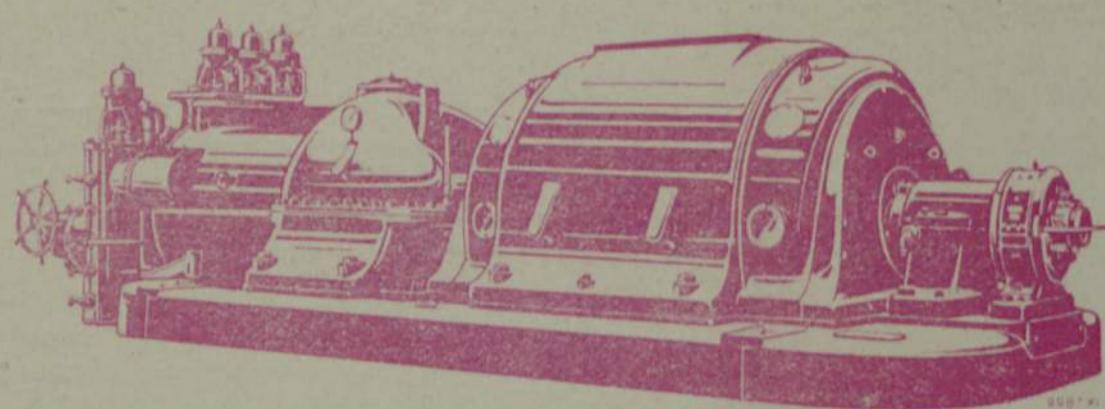
11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 26415

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

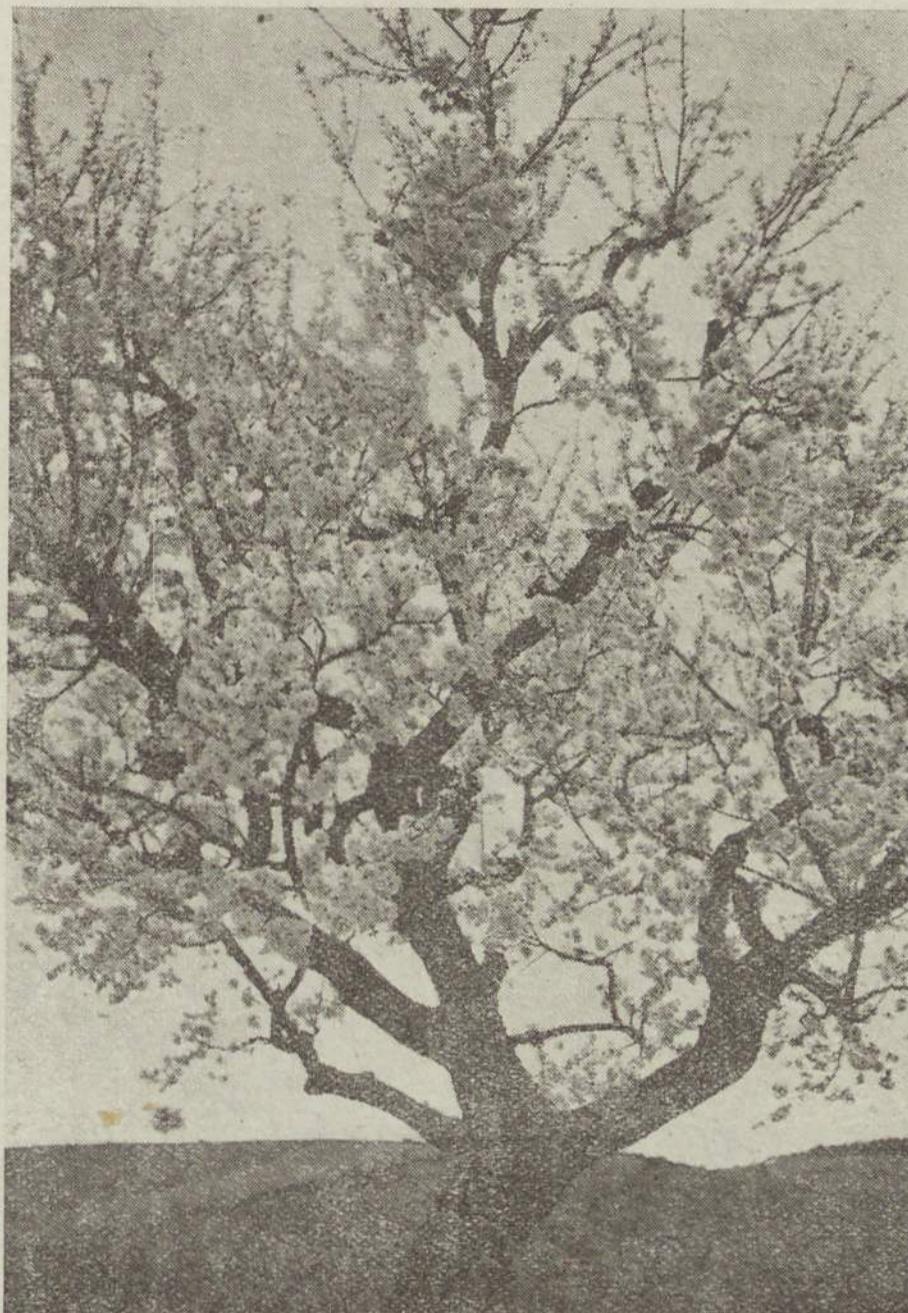
Ofícinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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



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



*Amendoeiras em flor
nos redores da Guarda*

GUARDA, a cidade da Saúde

DIVERSOS e valiosos factores concorrem para a alta importância da cidade da Guarda, ou sejam a sua altitude, que lhe confere o título simpático de «A cidade da saúde», as suas excepcionais condições turísticas, entre as quais não devemos esquecer a circunstância de que ela é a porta de entrada para a Serra da Estréla; o desenvolvimento da sua agricultura; a sua indústria pecuária e a indústria dos lanifícios. Durante a guerra, a extracção do volfrâmio movimentou muitos capitais,

Em tempos não muito distantes, a cidade era cognominada a cidade dos três F F F — iniciais que significavam *feia, fria e forte*.

Algumas obras de embelezamento, com objectivo turístico, vieram modificar consideravelmente a legenda depreciativa. Ninguém hoje pode dizer que a Guarda é uma cidade feia. Pelo contrário, ela está incluída no número das cidades mais pitorescas, mais dignas de ser visitadas, do país. E o facto de ser, pela sua altitude, uma cidade fria, constitue um dos seus melhores privilégios, pois é

graças ao seu clima, às suas neves, que ela deve a construção do seu famoso Sanatório Souza Martins, considerado justamente o melhor da Península, e que rivaliza com os da Suíça, sendo, em certas fases das doenças pulmonares, preferido aos sanatórios estrangeiros.

Cabeça de um importante distrito, a Guarda pode considerar-se uma cidade francamente progressiva. Estância magnífica de inverno, oferece a vantagem admirável de se considerar também uma bela estância de veraneio, pois nos meses mais quentes a sua temperatura é temperada, agradável, deliciosa.

Não é pobre de atractivos a cidade. A Sé Catedral, em estilo gótico, tem um retábulo Renascentista, atribuído a João de Ruão. Há ainda para admirar a Capela de Hilm, onde, segundo rezam as tradições, ajoelharam S. Francisco de Assis e a Rainha Santa Isabel. A Igreja da Misericórdia, em estilo português, prende também a atenção dos turistas.

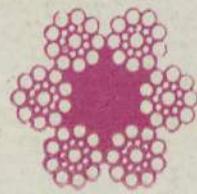
Evidentemente que o turista gosta também de contemplar panoramas. Da Torre de Menagem, que é, sem dúvida, o mais alto miradouro português, os olhos dos visitantes enchem-se de maravilhosa e inédita beleza. No sítio da Bôa Vista

gosa-se também um belo e vasto panorama para os lados da fronteira.

Há 5 anos, isto é, em Agosto de 1940, a cidade inaugurou um excelente «Museu Regional» constituído por 8 amplas salas, nas quais figuram imagens sacras, talhas que pertenceram à Sé, peças arqueológicas, moedas de várias épocas e uma coleção de quadros a óleo, assinados por mestres consagrados.

Há duas espécies de turistas: os que viajam com o fim de todos os dias verem aspectos diferentes da natureza, e os que preferem descansar còmodamente durante uma semana ou duas, instalados num bom hotel ou em pensão de categoria. Para estas duas espécies de turistas a Guarda é igualmente aconselhável. Os primeiros encontram na Guarda um grande centro de excursões para Sabugal, Termas Rádio, Pinhel, Manteigas, Foscôa, etc., pontos admiráveis, que enriquecem uma das principais zonas de turismo do país. Os segundos, que querem gosar uns dias de repouso, sem preocupações de espécie alguma, a Guarda oferece atractivos, aliados a um clima magnífico.

A Guarda, cidade rica e progressiva, cidade da saúde e centro de turismo espera a visita dos portugueses que fazem da arte de viajar a arte de conhecer melhor o país.



TELEFONE 38

JOAQUIM DIAS LOPES

Casa do Bom Café

Malhas e Miudezas

GUARDA

OURIVESARIA E RELOJOARIA DE

JOSÉ PINTO CORREIA

16, Largo João de Almeida, 17
(Antigo Largo da Misericórdia)

Grande sortido em ouro, prata, joias, relógios, objectos de novidades para presentes

TELEFONE N.º 68

ANTÓNIO AMARO PEREIRA

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, MADEIRAS E LENHAS

Agente da Empreza de Cerâmica da Carriça, L.ºa,
com fábricas em Coja e Mortágua

Rua do Torreão, n.º 9—GUARDA

PENSÃO CENTRAL

(BONS QUARTOS, E A QUE MELHOR SERVE)

GUARDA

OFICINA DE RELOJOARIA E OURIVESARIA DE

FRANCISCO CONÇALVES LOPES

Rua da Torre, 44 GUARDA

GRANDE SORTIDO DE ÓCULOS E LUNETAS

ISQUEIROS, VÁRIOS MODÉLOS, PEDRAS E MOLAS

FÁBRICA ESTRÉLA

DE ALÍPIO DE ALMEIDA COUTO

Laranjadas, Pirolitos, Aniz, Ginginha, Aguardente, Xaropes,
Geropiga, Vinhos finos, Espumantes, Rebuçados, etc.

GUARDA

António João

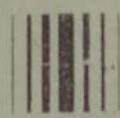
COMÉRCIO DE LÃS
MANUFACTURA DE LÃS
(Cobertores, fios e mantas)
COMÉRCIO GERAL

MAÇAINHAS,
GUARDA—PORTUGAL

FÁBRICA
SEPOL
GUARDA



REFRIGERANTES
XAROPES
LICORES



ARMAZÉM DE:

VINHOS DO PORTO
E ESPUMANTES

ANTIGA CASA MANTAS

José Gonçalves Lopes

Estabelecimento de mercearia e ferragens. Vendas a retalho. Tintas, óleos, vernizes, pregagem, zinco, camas de ferro e muitos outros artigos

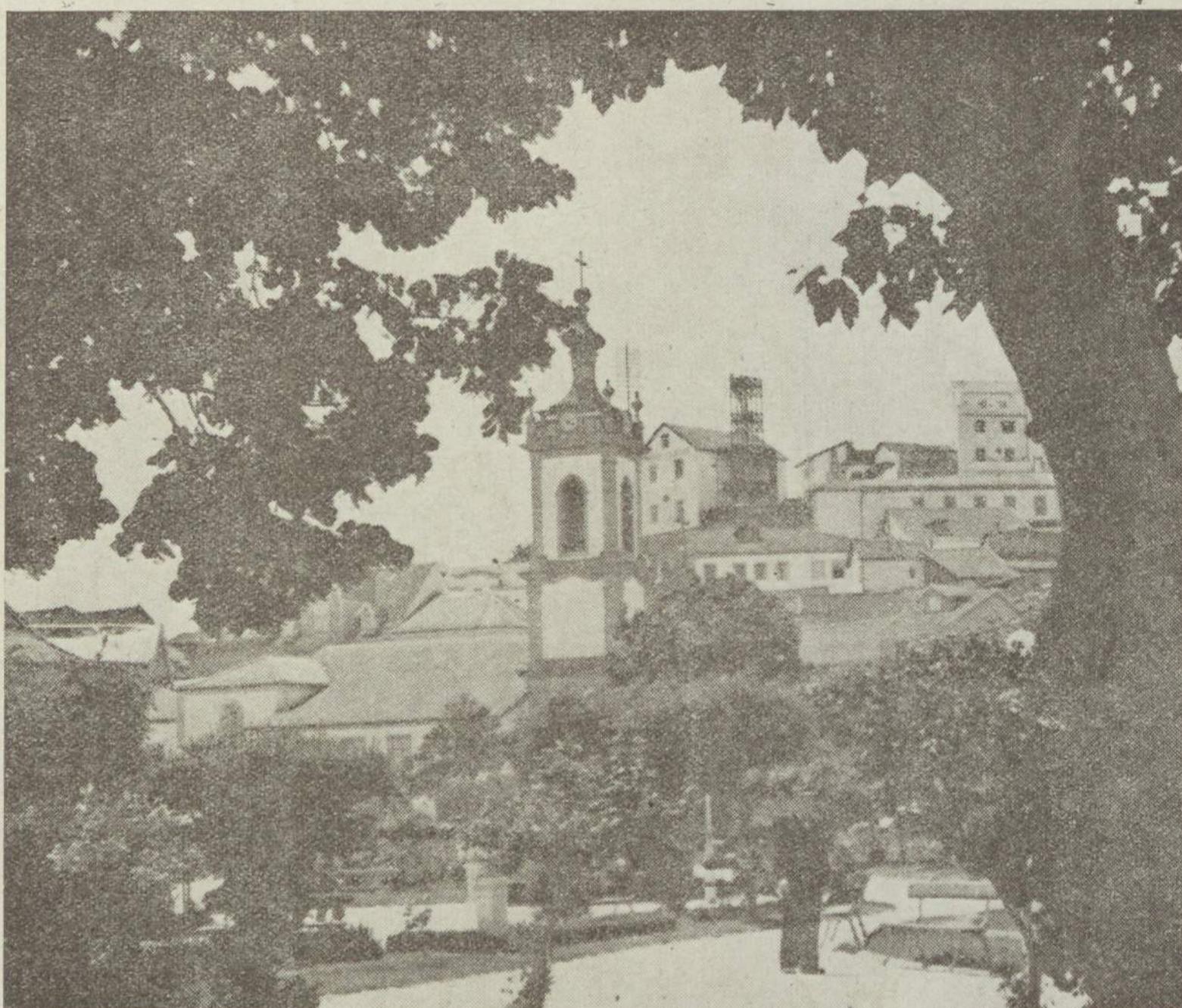
Rua Camilo Castelo Branco, 44 a 52

GUARDA

António Canotilho & Irmão

Os melhores preços e o melhor sortido. Compras directas aos fabricantes. Fazendas de lã, algodão e miudezas, chapéus de feltro, chailes, guarda-chuvas. Especialidade em capotes à alentejana. Enorme sortido de lanifícios a preços de combate

RUA MARQUEZ DE POMBAL
GUARDA



UMA LINDA VISTA DA COVILHÃ

A Covilhã, capital do trabalho

NINGUÉM hoje poderá negar à Covilhã os sensíveis e importantes progressos que, nestas duas últimas décadas, regista e apresenta, quer sob o ponto de vista populacional, quer sob o ponto de vista de melhoramentos citadinos, quer sob o ponto de vista comercial e, finalmente, sob o ponto de vista industrial. A tal ponto se multiplicaram as suas fábricas de lanifícios, e aumentaram na mesma proporção que os seus processos de trabalho se foram aperfeiçoando, que a Covilhã começou a

ser considerada muito justamente a capital do trabalho. É uma cidade em franco, decisivo progresso. Tendo sido elevada à categoria de *Vila Notável*, com todas as regalias e privilégios inerentes, por D. Sebastião, em 1570, só em 1870, três séculos depois, é que ela sobe à dignidade de cidade, por decreto de 20 de Outubro, assinado pelo rei D. Luís. A Covilhã, como cidade, é, pois, uma das mais recentes do país. Só daqui a 25 anos é que festejará o seu primeiro centenário.

A indústria dos lanifícios essa é que é de an-

tigas tradições pois sabe-se que o Marquês de Pombal a protegeu com um decreto especial. Devido a essa justa protecção a Covilhã pode desenvolver notavelmente a sua indústria e se esta teve, como tôdas as grandes indústrias do país, períodos aflitivos de crise, hoje, felizmente, pode considerar-se das mais prósperas, das que asseguram trabalho a milhares de operários.

Não ignoramos que a Covilhã, mercê da sua privilegiada situação, é uma das portas de acesso à maravilhosa Serra da Estréla e que, por essa magnífica circunstância, se converteu num grande centro de excursões. Mas antes de falarmos nas suas extraordinárias possibilidades turísticas, insistâmos ainda no seu alto e indiscutível valor industrial.

Uma indústria, é claro, não se consolida e desenvolve apenas com técnicos especializados e operários inteligentes; impõe-se também pela boa qualidade dos seus maquinismos. A Covilhã desde há muito que, na sua indústria, emprega as máquinas mais aperfeiçoadas, não receando hoje em qualidade, bom gosto e variedade de tipos, a confrontação com os lanifícios estrangeiros. Álvaro de Moura, numa monografia sobre a Covilhã, escreveu o seguinte:

«As suas fábricas estão aptas a satisfazer tôdas as exigências dos mercados, e a convencer o público de que não necessita recorrer aos lanifícios estrangeiros para ser bem servido».

Para a especialização dos operários texteiros, criou-se em 1884 a «Escola Industrial Campos Melo», com cursos diurnos e nocturnos e cursos completos, destinados a tecelão — debuxador, tin-

tureiro e cerzideiras. Neste estabelecimento de ensino técnico leccionam-se as seguintes disciplinas: português, aritmética, desenho, debuxo, física e química, química tintureira, tecnologia e francês. Para as aulas práticas há oficinas de tecelagem e cerzideira.

De grande importância industrial, a Covilhã é, também, uma cidade muito importante sob o ponto de vista comercial. Os seus estabelecimentos estão sortidos de tudo quanto é preciso para cativar o gosto do mais exigente freguês.

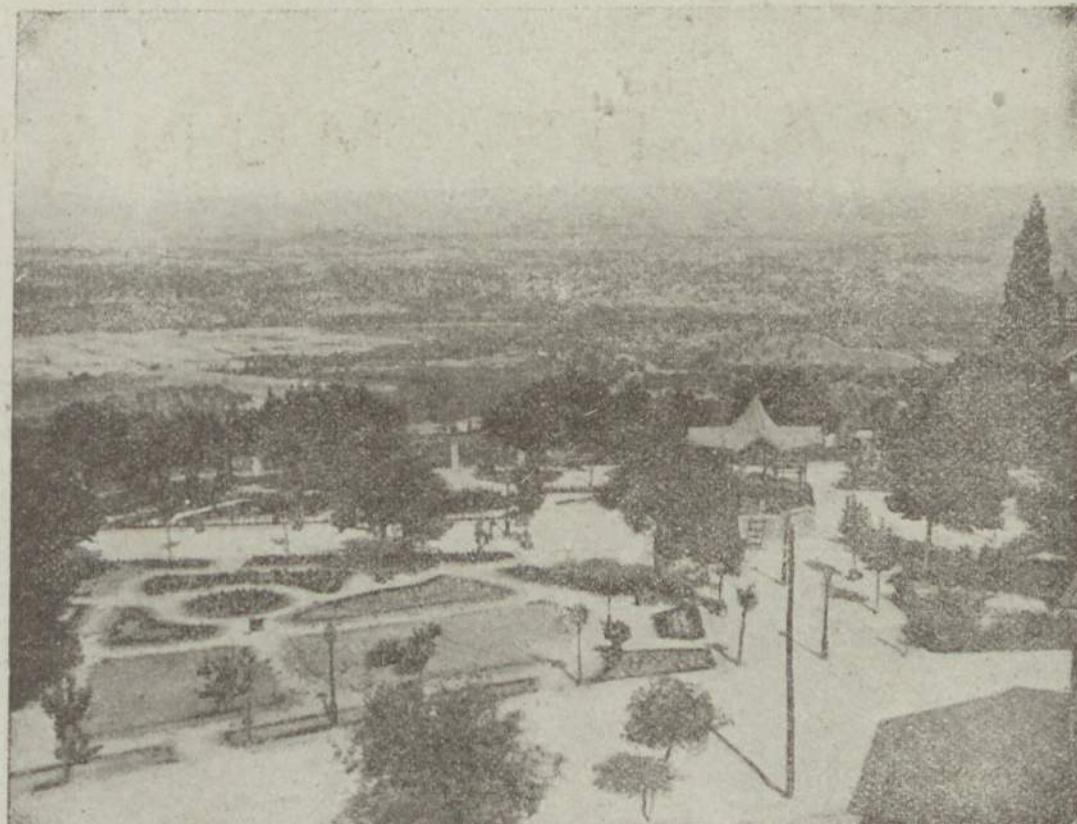
Se a Covilhã, quanto à sua certidão de idade, é uma cidade moderna, sob o ponto de vista urbanístico está, porém, a modificar-se, a melhorar o seu aspecto.

Mas a Covilhã, ainda assim, é uma cidade pitoresca, agradável, simpática, com excelentes edifícios, e emmoldurada pelas mais extraordinárias paisagens da Beira.

O visitante, ao chegar à Covilhã, nunca deve perder o ensejo de gosar dois panoramas maravilhosos, dos mais raros, dos mais empolgantes de quantos em terras portuguesas nos é dado fruir: o aspecto da cidade visto da planície, e o panorama da planície visto da cidade. São dois espectáculos soberbos, na verdade.

Está claro que se vai à Covilhã com objectivos comerciais e industriais e também para um grande número de portugueses com objectivos turísticos, pois a cidade é um grande centro de excursões para vários dos pontos mais belos da Serra da Estréla.

Zona de trabalho, zona de saúde e zona de turismo, a Covilhã merece a atenção dos portugueses.



COVILHÃ — Jardim público

TELEFONES { RESIDÊNCIA 453
 ESCRITÓRIO 84

Augusto d'Almeida Fortuna & Filhos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Teleg. «ROCA»
Telefone 386
Apartado 46

FÁBRICA DE MUNGOS

— DE —

Francisco Roque da Costa Júnior & Filhos, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1908

COVILHÃ

PORTUGAL

Telefones } COVILHÃ 67
UNHAIS 5

Telefone 301

Santos Marques & C.^a

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
EM UNHAIS DA SERRA

Francisco Mendes

Mestre de Obras da Construção Civil

ENCARREGA-SE DE TODOS
OS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO

TEM DEPÓSITO DE MADEIRAS

ESCRITÓRIO — COVILHÃ

Tele } fone n.º 35
gramas «Roquebral»

COVILHÃ

Telefones } Residência 50
Fábrica 94

João Roque Cabral

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS



COVILHÃ — PORTUGAL

Joaquim Pereira Espiga, Suer.

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



COVILHÃ — PORTUGAL

TELEFONE 121

TELEFONE 339

..

||

João da Silva FiadeiroCARDAÇÃO E FIAÇÃO
DE LÃS E ALGODÕES

..

COVILHÃ

TELEFONE 83

José Miguel & Filhos, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



COVILHÃ

Tecelagem da Fonte Santa, L.^{da}

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

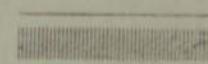
||

APARTADO 50

COVILHÃ (Portugal)

Cravinos & Fael, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



COVILHÃ

ALBERTO MIGUEL
COM FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TELEFONE 235

COVILHÃ

TELEFONE 96

José Nunes Correia & Filhos

COM CARREIRA DE CAMIONETAS
E LIGAÇÃO COM OS C. DE FERRO

COVILHÃ

Ignacio da Silva Fiadeiro & C.^a

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Telefone 424

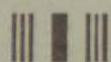
José Vicente

Fabricante de Lanifícios

COVILHÃ

José Ramos dos Santos

SERRALHARIA MECÂNICA



AVENIDA MARQUEZ DE POMBAL — (À Companhia)

COVILHÃ

Telefone 326

COVILHÃ

Telefone 145

U.º José Alvaro de Moraes & Filhos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Telefone 61

Cruz Fazenda & Souza, L.^{da}

Fabricantes de Lanifícios

COVILHÃ

José Esteves Fiadeiro, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ (PORTUGAL)

Coelho & Gavinhos

OTIMOS QUARTOS
ASSEIO E COMODIDADES. SILVESTRE
COVILHÃ

Lopes & Padão, Suc.^{res}

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS



COVILHÃ

**LANIFÍCIOS
H. FREIRE**
Telefone 93 — COVILHÃ

MODERNOS PADRÕES EM:
CASEMIRAS FINAS DE ESTAMBRE,
FAZENDAS PARA FATOS, VESTI-
DOS, SOBRETUDOS E CASACOS

ESPECIALIDADE EM:
SARJAS PRETAS E AZUIS

António de Jesus Coelho
Constructor Civil

COM ARMAZÉM DE MA-
DEIRAS EM BRUTO

COVILHÃ

Telefones { Fábrica 282
Residência 457

Alexandrino Bernandes Nogueira
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
VENDAS SÓ POR JUNTO

COVILHÃ

Telefones { Armazém, Fabricação e Escritório, 522
Ultimação da Estrada 278

António Pereira Nina Júnior
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Panificação da Covilhã
Fundada em 1886

FABRICAÇÃO MAIS MODERNA

TELEFONE 279
COVILHÃ

Endereço Telegráfico: NEVÃO
Telefone N.º 10
Apartado n.º 2

António Maria das Neves & Irmão
LANIFÍCIOS

CORRESPONDENTES DO
BANCO LISBOA & AÇORES

COVILHÃ

João Constantino Carreira

FIO DE ESTAMBRE, LÃS E ALGODÕES
EM RAMA. FIOS CARDADOS E MAN-
TAS DE CORDÃO — MUNGOS —

Residência e Armazens: PRAÇA DO COMÉRCIO
MIRA DE AIRE — Telefone 16

Armazém e Escritório: R. MARQUEZ D'AVILA E BOLAMA, 106
COVILHÃ — Telefone 310

Telefones: 60 e 366

Empréesa Transformadora de Lãs, Limitada

FÁBRICA DE PENTEAÇÃO E FIAÇÃO DE LÃ

COVILHÃ

Fábrica «A Penteadora»

UNHAES DA SERRA

Teleg.: Penteadora-Covilhã Telefs. Covilhã 59
Unhaes da Serra 3

Sociedade Industrial de Penteação e Fiação de Lãs, L. da

ESCRITÓRIO:Covilhã-Rua Conselheiro Santos Viegas
Apartado 35**Covilhã****Portugal**Telefones } Residência 161
 } Fábrica 215

J. C. Donas & Filhos

Fábrica de LanifíciosESTAMBRES — CARDADOS
— SETINS — SARJAS — SO-
BRETUDOS — CASACOSTelefones } Fábrica 302
 } Escritório 459

Simão da Cruz Fazenda & Filhos

Fábrica de Lanifícios e Fiação**COVILHÃ**

CASA DO LEÃO

(NOME REGISTADO)

Ferragens e Ferramentas — Materiais de Construção — Artigos Sanitários — Representações — Correspondente Bancário

Teleg. «Casa Leão» **COVILHÃ** Telefone 228

JOÃO GIGANTE

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telefone 439

COVILHÃ

J. B. Terenas & Filhos, L. da

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telefone 346

COVILHÃ

JANUARIO CARRILHO

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telefones 352 e 296

COVILHÃ

M. N. Nunes Garrido, Sucr.

Murcenaria e Carpintaria Mecânica — Artigos para funeraisRua Comendador Mendes Veiga, 8 a 10 — **COVILHÃ**

A RENOVADORA DE LEANDRO FONSECA & C. A., L. da

Ferragens e Ferramentas Material Agrícola — Tintas — Materiais de Construção — Louça SanitáriaRua de S. Vicente — **COVILHÃ** Telefone 574

MANUEL ABÍLIO

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Rua do Jardim

COVILHÃ

FERNANDO FINO

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Direcção Técnica de ANTÓNIO FINO — Inscrito na F. N. I. L, sob o n.º 130
ARTIGOS PARA FATOS, SOBRETUDOS, GABARDINES, ETC.**COVILHÃ****COVILHÃ**

Gouveia

UM ritmo verdadeiramente vertiginoso tem-se desenvolvido a vila de Gouveia. Não é ainda uma cidade, mas a maior parte dos seus mais recentes melhoramentos contribuem para o prestígio e o engrandecimento da vila. A iniciativa da Câmara Municipal e a iniciativa particular têm feito muito, cada uma por sua parte.

Edificada numa das faldas da Serra da Estréla, a vila de Gouveia é atravessada pela ribeira do mesmo nome — e que é nem mais nem menos que um afluente do Mondego.

A fundação de Gouveia é fora de dúvida anterior à fundação da monarquia. Há quem afirme que foi fundada pelos Túrdulos.

Fôsse ou não fôsse, o que é certo é que temos nela uma das mais progressivas e opulentas vilas do país. Não é uma cidade, mas quem lá vive pode perfeitamente fazer vida de cidade. Há quatro ou cinco anos, um grupo de capitalistas, não com mira nos lucros mas com o objectivo de dotar a terra com um melhoramento notável, construiu um teatro-cine magnífico, como nem todas as cidades de Portugal o têm.

Claro que a iniciativa particular não ficou por aqui. Várias moradias de fino gôsto enriquecem a estética da vila e dos seus mais lindos arredores, devendo acrescentar-se que a vila já possui um número não pequeno de residências de fino estilo arquitectónico, que ennobrecem a terra.

A indústria dos lanifícios veio trazer a Gouveia um impulso formidável. Com efeito, a sua organização industrial foi feita em bases sólidas e constitue uma das maiores forças económicas das nossas Beiras.

Há anos, quem queria percorrer a Serra da Estréla vinha a Gouveia. Embora para isso hoje sejam preferidas a Covilhã ou a Guarda — principalmente no inverno, no período das neves — Gouveia, no entanto, é muito freqüentada por turistas. Se a Serra da Estréla tem, durante o inverno, os seus encantos, também na época estival os possue, e numerosos.

Em Gouveia podem ajustar-se guias, que, por um preço razoável, conduzem os turistas aos sítios de maior beleza da Serra.

Neste tempo, a prática do campismo é aconselhável. Pois nem faltam barracas de campanha, o que demonstra que em Gouveia os assuntos turísticos têm merecido atenção e carinho.

Terra de trabalho, grande centro industrial, dos mais importantes da região, Gouveia é também uma terra bem fadada para a indústria do turismo.

Próximo de Gouveia, existe uma das mais pitorescas e risonhas aldeias de Portugal. Chama-se Melo Vai-se por uma estrada bordada de castanheiros. Tem excelentes ares e águas magníficas. E' a Sintra de Gouveia.

Por este resumo se vê que a vila de Gouveia é uma terra excepcional.

Café Central

(O melhor de Gouveia)

GOUVEIA

Fábrica de Lanifícios

ARTUR COSTA

Fios de Tricot e de Tapetes

São Paio

GOUVEIA

Padaria Gouveense

Albertino Marques Simões

GOUVEIA

Padaria ESTRÉLA

Alfredo Saria Junior

(Conhecido por António Cacho)
(PADEIRO)

A que melhor serve

Telefone 83

GOUVEIA

TELEFONE 81

Padaria VIRIATO

DE

Alvaro da Purificação

GOUVEIA

TELEFONE, 57
APARTADO, 14

GOUVEIA-HOTEL

SERRA DA ESTRÉLA
GOUVEIA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

ÚNICA FUNDADA POR

António Augusto Lopes da Costa

e cujos produtos foram premiados nas
exposições de Paris 1878, 1888 e 1889
e de Lisboa 1888, 1893 e 1932

Viuva Lopes da Costa & Filhos

Telef^one — GOUVEIA 55
gramas — VILOCOFI

MOIMENTA DA SERRA

LANIFÍCIOS

DE

Augusto Figueiredo Sampainho



TELEFONE, 45

GOUVEIA

Estevão Ubach & C.^a

(Casa fundada em 1870)

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

ESPECIALIDADE
EM FIOS PARA
TRICOT E MALHAS

GOUVEIA — S. PAIO

Auto Garage Gouveense

SECÇÃO DE GARAGE—Carrreiras de passageiros entre Gouveia e Viseu—Automóveis e Camionetes de aluguer—Recolhas.

SECÇÃO DE VENDAS—Acessórios para Autos, Motos e Bicicletas—Acessórios para Electricidade—Fogões, Fogareiros; Escalfetas eléctricas—Grupos Eletro-Bombas para **regas**—Gasolinas, Oleos, Carvão para Gasogénios, etc.

SECÇÃO DE ELECTRICIDADE—Reparações em motores, Dinamos, Rádios—Fogões, fogareiros, ferros de engomar e aparelhos de aquecimento—Montagens e Instalações Eléctricas.

SECÇÃO OFICINAS—Serralharia mecânica e civil—Reparações em motores de qualquer marca—Rectificação de cilindros—Soldadura Auto e Eletrogeno—Vulcanisação de câmaras d'ár **pelo sistema eléctrico**—Todos os trabalhos de torno—Pinturas à Pistola—*Todos os Trabalhos de Construção Civil.*

Todos os trabalhos feitos em nossa casa, são garantidos

CONSULTEM OS NOSSOS PREÇOS

Telefone 25

G O U V E I A

Armazém de:

Mercearias
Azeites
Frutas
Farinhas
Cereais
Adubos
Materiais de Construção

Fábrica de:

Madeiras
Azeite
Destilaria
Torrefacção
e Moagem de Café
Moagem de Cereais
Trituração

Tele

**fone: NELAS 25
gramas: VINÍCOLA**

Vinícola de Nelas, L.^{da}

VINHOS DO DÃO

J. R. Silva & C.^a

TELEFONE N.^o 4

CARREGAL DO SAL

OLIVEIRINHA
(BEIRA ALTA)

NELAS
(BEIRA ALTA)

A. Lopes & Irmão, L.^{da}

GARAGE E OFICINAS

Oleos, Gazolina, Acessórios e Rolamentos**Fabricantes de Acessórios para Automóveis**

Pneus «MICHELIN» e «FIRESTONE»

GouveiaTELE { gramas BATATAS
fone 13**Sociedade Gouveense
do Café Estréla, L.^{da}****G O U V E I A L O R I G A****ESTABELECIMENTO**

DE

José Ferreira AmaralMERCEARIA, FAZENDAS
BRANCAS E MIUDEZAS**GOUVEIA-S. PAIO****PEDRO VAZ LEAL**

COM

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

SOLDADURAS A AUTOGÉNIO E ELECTRO-
GÉNIO — PREÇOS SEM COMPETENCIALARGO DE S. GINEZ
L O R I G A
SERRA DA ESTRÉLA***Moura, Cabral & C.^a*****FÁBRICA DE LANIFÍCIOS*****PINA NUNES & C.^a*****FÁBRICA DE LANIFÍCIOS****Serra da Estréla - LORIGA**



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

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

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

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — 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



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 ATELIÉRES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trev. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Teléf. P. B. X. 21368 - 21227

FERRAGENS, CERRALHARIA E

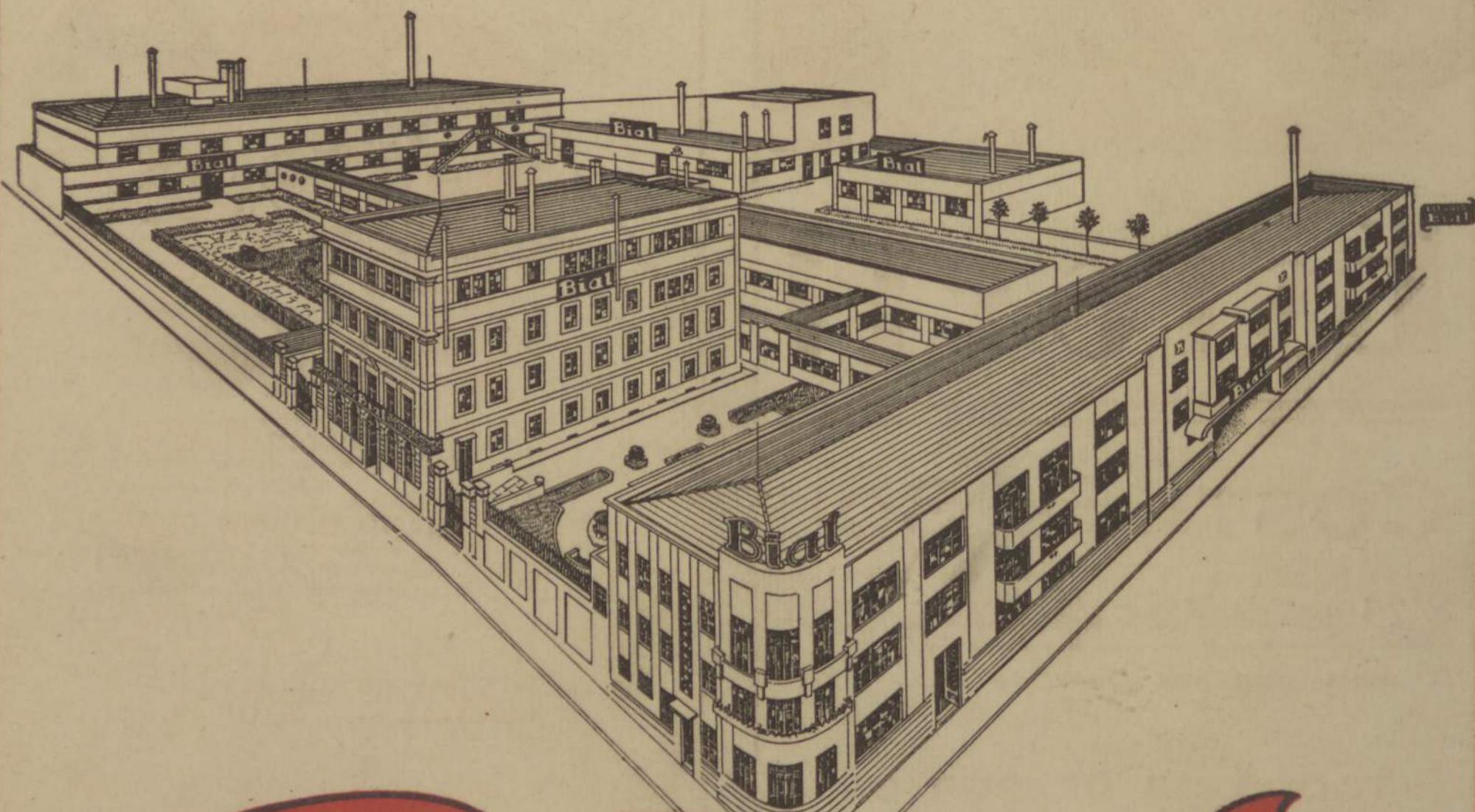


CROMAGEM PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

CASA *Unânia* ROSSIO
93.º 2º LISBOA

Telefone 27093

ARTIGOS DE UTILIDADE
EM METAL CROMADO



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE