

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 898

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

# 1404

## 16—JUNHO—1946

## ANO LVIII

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

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS,  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Quinta de S. Vicente, Carnide, Cliché <i>Fernando Vicente</i> . . . . .	348
Nos domínios de Neptuno, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	349
O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos trans- portes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> . . . . .	352
Notícias de Espanha, por <i>Juan Cabrera</i> . . . . .	355
Caminhos de Ferro em 1837. . . . .	356
A construção dos Caminhos de Ferro Chilenos foi uma obra ver- dadeiramente arrojada, por <i>Alex. Filipe</i> . . . . .	357
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçam- bique . . . . .	360
Plano geral da rede ferroviária do continente, pelo <i>Dr. Busquets</i> <i>de Aguilar</i> . . . . .	361
Eng.º Raul da Costa Couvreur . . . . .	362
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro . . . . .	362
O Estado vai adquirir para as linhas da C. P. 18 automotoras no valor de 22.000 contos. . . . .	363
Há 50 anos . . . . .	365
Parte Oficial . . . . .	366
Uma nova secção da «Gazeta» . . . . .	368
Gouveia . . . . .	368
Recortes sem Comentários . . . . .	371
Publicações recebidas, por <i>M. B. de A. e J. R.</i> . . . . .	374
Imprensa . . . . .	375
Espectáculos . . . . .	375
Viajar é Renascer, por <i>Correia da Costa</i> . . . . .	377
Os precursores do turismo, por <i>Jarro Gomes</i> . . . . .	379
Turismo, por <i>A. de Ulissides</i> . . . . .	381
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	391



---

---

---

**N U M E R O**

**DE**

**C A M I N H O S**

**DE**

**F E R R O**

**E**

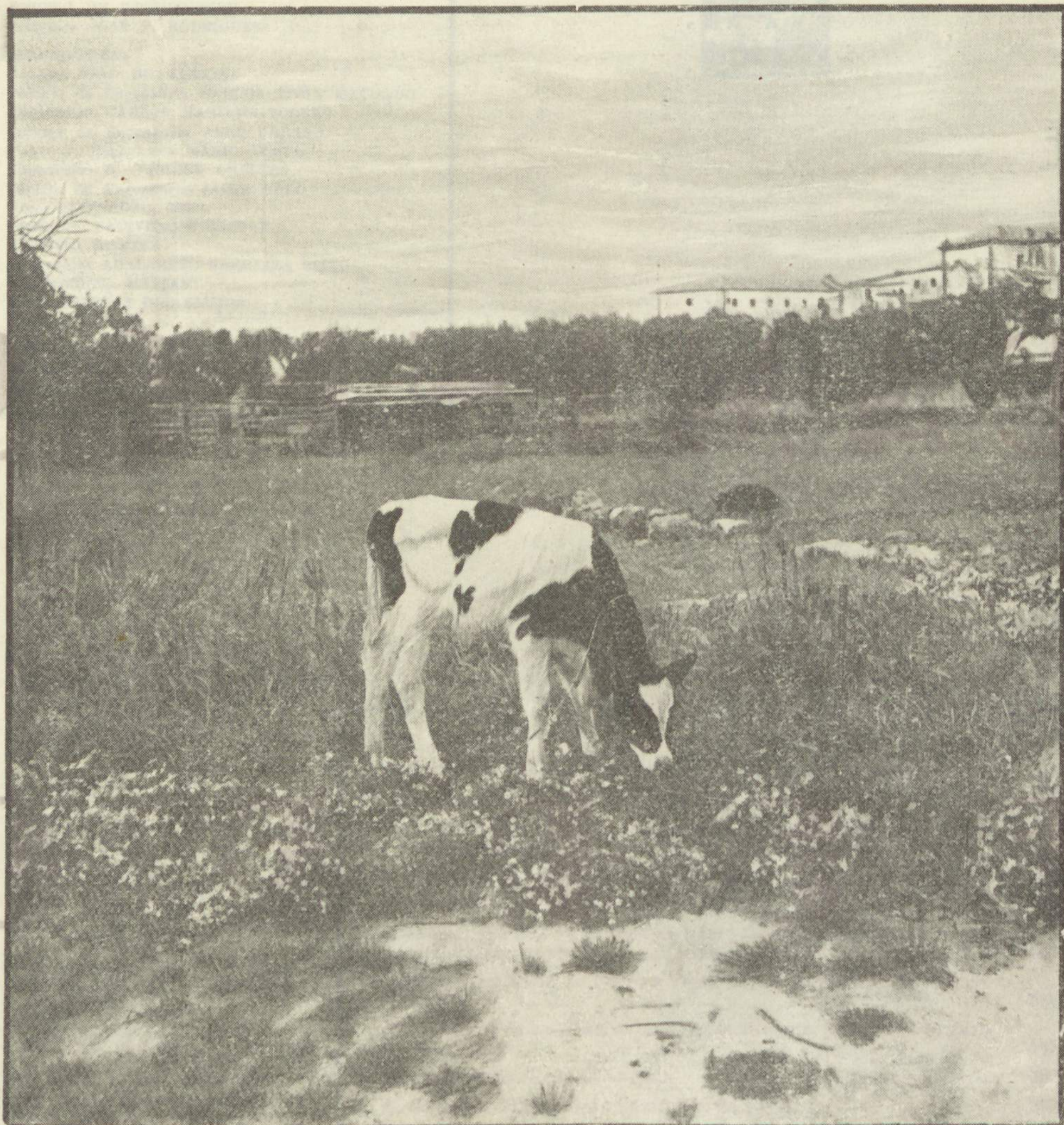
**T U R I S M O**

---

---

---





QUINTA DE S. VICENTE—CARNIDE

(Cliché *Fernando Vicente*)



# Nos domínios de Neptuno

*O tridente de Neptuno é o cetro do mundo.*

*Lemierre (1723-1793).*

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

Engenheiro civil (A. P. P.)

**E**NORMES têm sido os progressos nos meios de transporte em terra e no ar, bem maiores do que no líquido elemento. Todavia, a maior parte do comércio internacional continua ainda, e continuará por muito tempo, a realizar-se por via marítima, justificando assim, a 200 anos de distância, a frase do poeta Lemierre: *o tridente de Neptuno é o cetro do mundo*. Porquê? Em primeiro lugar pela vastidão dos domínios de Neptuno, os quais abrangem nada menos de três quartas partes da superfície do planeta onde ora tão atribuladamente vivemos. Em segundo lugar, mas *last not least*, porque a economia nos transportes por mar é muito superior à máxima que pode conseguir-se no ar ou em terra firme. Ora, como nos lustros mais próximos a economia deve dominar todas as outras preocupações, julgamos necessário consagrar a máxima atenção aos transportes sobre os mares. Este o motivo porque entendemos conveniente tratar desenvolvidamente este assunto, mesmo com risco de nos tornarmos importunos, pois os temas económicos não são, por certo, dos mais interessantes para a grande maioria dos portugueses.

\* \* \*

Pacifistas impenitentes repugna-nos crer que por longos anos persista o permanente temor do recurso aos conflitos armados para a resolução de questões entre os povos.

A calma há-de voltar, e com ela os tempos de paz como os dos primeiros decénios da nossa já longa existência, dos quais sempre nos recordamos com infinita saudade. Será então o momento propício para iniciar a restauração da combatida economia do mundo, sem a qual jámais a humanidade poderá alcançar o almejado e necessário bem-estar.

Como já nestas colunas, e em outros lugares da imprensa dissemos, o factor mais importante para essa restauração será a intensidade das trocas de mercadorias entre todos os povos da Terra. Deverá descobrir-se um calmante eficaz para a exacerbação dos nacionalismos, os quais tão grandes malefícios têm trazido à humanidade nas últimas décadas.

Não deverá repetir-se, de forma alguma a lamentável situação do quarto de século de 1913 a 1938, durante o qual a produção em todo o mundo aumentou 45 % e o comércio entre os povos cresceu apenas 15 %. Que, ao menos, os dois crescimentos se equilibrem, se o do comércio internacional não puder sobrepujar o da produção, sinal certo de actividade económica e de excelentes relações entre os povos.

Estas duas condições precedem quase sempre os longos períodos de paz.

Estão ainda na memória de todos as acesas lutas económicas e os entraves de toda a ordem opostas à circulação de mercadorias entre as nações, os quais antecederam as duas grandes guerras que tão grandes calamidades consigo nos trouxeram.

É da maior importância que as comunicações marítimas se estabeleçam o mais economicamente possível e, se tanto for viável, em resultado de planos previamente concertados dos quais a rivalidade e o egoísmo estejam ausentes.

Pelos motivos indicados em um nosso artigo anterior a questão de rapidez nos transportes no líquido elemento deve passar deliberadamente a segundo plano. O essencial é obter a máxima economia no custo unitário desses transportes para onerar o menos possível as matérias primas e regularizar, *tanto quanto possível*, o custo da produção através do globo. Recordamo-nos sem-



pre com desgosto das odiosas combinações, ou antes — para que não dizer a verdade nua e crua?! — maquinações, em matéria de transportes marítimos destinadas a onerar os produtos de determinadas proveniências e a beneficiar os de outras, levadas a cabo entre as duas guerras.

Em três grandes categorias se dividem os transportes marítimos:

a) — Carreiras destinadas exclusivamente à condução de passageiros;

b) — Carreiras mixtas, cujo fim é o transporte simultâneo de passageiros e de mercadorias;

c) — Carreiras destinadas ao transporte exclusivo de mercadorias.

As da primeira categoria perdem dia a dia a sua importância, em face do desenvolvimento sempre crescente dos transportes aéreos, os quais, todavia, estão ainda na infância. Para não darem prejuízo não deveriam exceder a velocidade económica de cada navio. Ora, como essa velocidade é sempre muito baixa, nas carreiras onde ela fosse adoptada só viajariam os passageiros pouco favorecidos da sorte, os quais não poderiam cobrir sequer as despesas de exploração.

Como têm de exceder em muito a velocidade económica não vale a pena occuparmo-nos deles. Nada interessam à economia do globo. Para se manterem têm de desfalcicar o erário das nações sob cujos pavilhões navegarem.

Os arrogantes paquetes de duas, três e até quatro grandes chaminés, por vezes sem utilidade alguma para a tiragem, ajuntadas unicamente para tornar mais imponente o aspecto do barco e para atrair passageiros, estão condenados ao mais completo abandono. *Sic transit gloria mundi*. Estas unidades, destinadas apenas a conservar o «prestígio» das grandes nações e das grandes companhias de navegação, só contribuíam para a ruína da economia mundial. Navegavam à custa dos contribuintes que em terra firme penosamente satisfaziam as suas contribuições e impostos.

Bem mais interessantes são as da segunda categoria.

A velocidade dos navios a elas destinadas não deve exceder 16 milhas à hora. Delas desertarão os passageiros bafejados pela fortuna, os quais nunca se conformarão com tão enfadonha velocidade. Mas, como podem oferecer tarifas razoáveis, atrairão os passageiros de modestos recursos, bem menos exigentes. As mercadorias transportadas à velocidade de 16 milhas dão sempre prejuízo; é, portanto necessário que as receitas de passageiros cubram uma boa parte das despesas de exploração. A velocidade de marcha deverá ser tão baixa quanto a aceitem os passageiros. Para as mercadorias já sabemos bem que não deve afastar-se muito de 8 milhas.

Estas carreiras são deveras interessantes, mas

requerem um estudo demorado e profundo antes de serem estabelecidas. Nunca devem ser improvisadas.

Temos a «impressão» de que outrora muitas carreiras marítimas eram estabelecidas sem demorado estudo prévio, e sem serem apoiadas em dados estatísticos seguros. O «sentimento», por muito entrava no seu estabelecimento.

Ainda hoje, em nossa opinião, se passa algo de semelhante quando se admite a possibilidade de manter carreiras exclusivamente destinadas ao transporte de passageiros entre Portugal e o Brasil.

No caso de armadores donos de um só navio, ou de empresas possuidoras de reduzidíssimo número de barcos, a discriminação dos lucros ou prejuízos de cada carreira é relativamente fácil. Mas, tratando-se de grandes empresas, com muitos navios e muitas carreiras, essa discriminação é assaz complicada, e exige contabilidade e estatística muito pormenorizadas.

Pois não eram outrora os caminhos de ferro tão ciosos dos seus serviços suburbanos, os quais só prejuízos lhes traziam?! Não considerava um nosso colega da C. P., já falecido, como uma boa realização económica da mesma companhia a profusão de combóios — tramueis com poucos passageiros em cada um?!

A que erros conduzem as efectuações *à priori*, sem o suficiente apoio de dados estatísticos.

Repetimos. As carreiras marítimas desta categoria podem ser lucrativas quando cautelosamente estudadas e estabelecidas.

As carreiras da terceira categoria são as mais importantes pelo que respeita à economia mundial. Todas as precauções devem ser tomadas para se efectuarem o mais economicamente possível.

Já em artigo anterior expozemos as principais condições para alcançar esse *desideratum*.

Os navios a elas destinados devem ter velocidades entre 8 e 10 milhas, o máximo; propulsores ultra-económicos, formas das carenas capazes de oferecer a menor resistência ao avanço, e tripulação reduzida ao mínimo.

Sempre que possível os navios devem ser especialmente destinados às mercadorias a transportar.

Boas instalações nos portos, de modo a facilitar e tornar rapidíssimas as cargas e descargas, de forma a imobilizar o menos tempo possível os navios. Assim se deve procurar a redução do número de unidades destinadas a desempenhar determinado serviço, e nunca aumentando a velocidade de marcha, o que eleva em enormes proporções as despesas de exploração.

Aumentar a velocidade dos navios de carga é o maior erro económico que podem cometer os armadores. Bastam os temporais e o tempo contrário para agravar o consumo do combustível.



Deve aproveitar-se o bom tempo, *não para andar depressa, mas sim para poupar combustível*. É o meio mais eficaz de reduzir as despesas de exploração, necessidade imperiosa nos tempos mais próximos.

Resta-nos agora falar da tonelagem económica dos navios de carga, assunto tão importante como complexo.

Não pode estabelecer-se como regra que os navios de grande tonelagem proporcionam sempre o mais baixo custo do transporte unitário.

Se os Americanos, elevando o peso dos seus combóios de mercadorias a 4.000, 5.000 ou 6.000 toneladas, conseguem fazer baixar o custo do transporte de uma tonelada, a baixíssimos valores, o mesmo se não dá no líquido elemento. E bem se compreende assim seja. Um combóio, por mais elevado que seja o seu peso, é sempre um conjunto de pequenas unidades cuja carga útil raras vezes excede 50 toneladas. É portanto, sempre possível proporcionar o peso morto à carga útil total. Além disso, a imobilização inevitável de algumas dessas unidades pouco agrava as despesas, porquanto o capital nelas investido é relativamente pequeno. O maior valor do combóio — a potente locomotiva que o arrasta — chegado este ao seu destino, recomeça logo outro serviço.

Um navio é um todo único e assim tem sempre de navegar, e com toda a tripulação. Se a carga não vai completa o custo unitário do transporte ressent-se imediatamente. O frete de retorno tem também, como todos sabem, grande influência nas receitas líquidas da viagem redonda.

A determinação da tonelagem mais económica para os navios os quais tem de desempenhar certo e designado serviço é muito difícil e nunca pode ser feita *à priori*.

Em princípio 10.000 toneladas parece ser a tonelagem mais conveniente na maior parte dos casos. Mas este valor nada tem de absoluto.

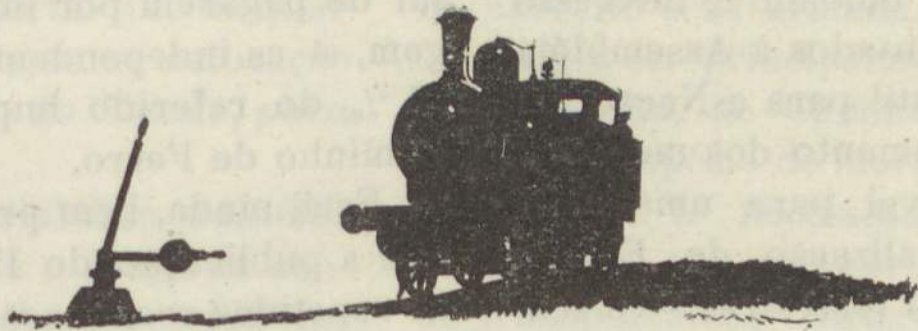
Insistimos por que estudos demorados, baseando-se em dados estatísticos tão seguros quanto possível, precedam sempre a construção ou aquisição de novas unidades. A improvização conduz muitas vezes a resultados deploráveis. E, infelizmente, não é ela tão rara como poderá supor-se.

Para terminar diremos que todas estas considerações se aplicam a tempos normais, quando a tonelagem mundial disponível, se não excede as necessidades do comércio internacional, está-lhe, pelo menos, proporcionada.

Actualmente, em virtude da escassez de tonelagem disponível e abundância de frete, semelhantes considerações não têm aplicação alguma, nem há a menor dificuldade em realizar lucros substanciais seja qual for a forma como a exploração dos navios é conduzida.

Estas facilidades da hora presente terão nefasta influência no futuro, e urge pôr em guarda, desde já, os armadores contra prováveis e custosas desilusões.

Nunca será demais lembrar a lamentável situação económica na qual se encontravam muitas empresas marítimas, mundo em fora, após a guerra de 1914-1918, em consequência da abundância de tonelagem e falta de frete.





# O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

## VII

SEGUNDO a Base IV da Lei de Coordenação dos Transportes Terrestres, o Governo, paralelamente à concentração da exploração ferroviária promoverá, quando o interesse público o aconselhar, o agrupamento, por acordo, das empresas exploradoras de carreiras automóveis em grau conveniente, de modo a não ser eliminada a possibilidade de uma competição regrada, e não fará novas concessões a empresas diferentes das existentes, salvo quando as exigências de tráfego assim o determinarem.

Verifica-se, imediatamente, pelas disposições da referida Base, que a Assembléia Nacional pretendeu, ao aprovar a Lei para a Coordenação dos Transportes Terrestres, reunir todas as actuais concessões de linhas férreas, e também, promover o agrupamento das empresas exploradoras de carreiras automóveis.

São lógicas e inteligentes as disposições da Lei, reconhecendo-se facilmente o cuidado e interesse que houve da parte dos deputados à Assembléia na produção de um trabalho útil para a Nação, no sentido de se fazer o agrupamento dos meios de transportes — base indispensável para uma mais económica exploração e fiscalização do Estado sobre os principais transportes terrestres, — e sendo do domínio público, que o Conselho Superior dos Transportes Terrestres está tratando já do estudo para o agrupamento das empresas exploradoras de carreiras automóveis e seus encargos, deveres e direitos a estabelecer aos dois meios de transportes, de maneira a ficarem, tanto quanto possível, iguais ou equivalentes, afigura-se-me ser esta a ocasião mais própria para me referir a tão importantes assuntos.

Os transportes colectivos em automóveis, que são considerados de serviço público, destinam-se a passageiros, gado e mercadorias.

Estes transportes em competição com o Caminho de Ferro, pelo Decreto n.º 22.718, publicado no «Diário do Governo» n.º 138 (1.ª série) de 30 de Junho de 1943, pode dizer-se que foram classificados segundo o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, apenas em duas categorias:

Carreiras independentes e carreiras concorrentes.

*Carreiras independentes* são as que não interferem economicamente com o Caminho de Ferro e *concorrentes* as que interferem.

Salta imediatamente à vista que às empresas de camionagem o que lhes interessa são as carreiras concorrentes, por serem as de mais longo curso e, portanto, de maior rendimento que as independentes, de muito menores despesas de exploração, isto comparando o rendimento dumas e doutras, apesar de pagarem por inteiro o imposto de camionagem, e as independentes apenas 50 % e às vezes 25 % do referido imposto, quando afluentes do Caminho de Ferro.

Está, ainda, bem presente na memória de todos que a publicação do Decreto n.º 22.718, foi devido às repetidas reclamações feitas pelas empresas ferroviárias contra o estabelecimento de carreiras em automóveis pesados, e ainda ante a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, de que resultou não só a ruína de muitos, como também uma irregular e deficiente exploração das carreiras, em prejuízo das regiões servidas.

Estas palavras não as inventámos. Constan do relatório que antecede o mencionado Decreto.

Quem se tiver dado ao estudo, como eu tenho



feito, do que resultou em benefício ou prejuízo da publicação do aludido Decreto, para os caminhos de ferro ou para as carreiras regulares de transportes colectivos em automóveis pesados, verifica, imediatamente, que o mesmo Decreto só veio regularizar e resolver a situação difícil em que se encontravam as empresas automobilistas, dando-lhes vida e um completo desafogo, como se tem visto, sem que o Estado daí tenha tirado a justa e devida tributação sobre os importantes lucros obtidos. Deixou-se, porém, continuar o caminho de ferro como estava, isto é, com os mesmos tremendos encargos, deveres e responsabilidades que constam dos respectivos contractos de concessão, aceites pelas empresas ferroviárias, em face da garantia dada do monopólio por 99 anos para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, numa área de 40 quilómetros, para cada lado das duas linhas, monopólio que praticamente desapareceu com o surgir da camionagem.

É curioso transcrever, para recordar, o que escrevi acerca dos encargos que incidem sobre o Caminho de Ferro, nesta *Gazeta*, n.º 1285 de 1 de Setembro de 1945.

«Vejamos agora, quais são os principais encargos e deveres impostos à Companhia dos Caminhos de Ferro, no contracto de concessão para a 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 indispensáveis 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, *pertencendo 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 empresa ter direito a receber indemnização alguma.*

4.º — Transporte, *por metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas, 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 Ca-

minhos de Ferro, quando ele precisar de dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

7.º — Pagamento do um imposto denominado «de transitio», hoje imposto ferroviário, lançado sobre os preços de condução de passageiros e mercadorias, imposto 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 Empresa.

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 deverá entregar, findo o prazo de concessão, fazendo sempre, para esse 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 a Caminho Ferro por meio de muros, sebes ou grades, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

12.º — Não pode interromper, total ou parcialmente, a sua exploração, porque, se o fizer, incorre na pena de rescisão dos contractos, 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 este ter direito a receber indemnização alguma.*

Não nos parecem pouco excessivos estes encargos. Mas, não se ficou por aqui...

Mais tarde, em virtude de forte pressão junto das Companhias de Caminhos de Ferro, estas concederam o bônus de 50 % nas suas passagens aos oficiais do exército e da armada, concessão que já no regime republicano, foi elevada a 75 %.

A seguir, em idênticas circunstâncias, foi concedido, também, o bônus de 50 % aos sargentos do exército e da armada.

Exigiu-se, principalmente, a partir da guerra de 1914-1918, ao Caminho de Ferro o transporte de toda a espécie de mercadorias pobres, tais como géneros de 1.ª necessidade, adubos, toros de pinheiro, etc., etc., por cerca da terça parte do preço do transporte das outras 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 respectivos transportes...*

Às empresas de Caminho de Ferro impõe-se de determinada data em diante a constituição de caixas de reforma e pensões de sobrevivência para os seus empregados e pessoas de família, o que lhes absorve, por ano, mais de 15 mil contos!



Igualmente, às empresas ferroviárias, foi determinado fornecer a todo o pessoal em serviço na linha, gratuitamente, além de casa para residência, fardamento completo.

Exigiu-se mais às empresas ferroviárias: a concessão de «passes», viagens gratuitas, e reduções de 75 % e 50 % aos empregados, suas esposas, 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 à camionagem?... Quais são os seus encargos?... Em próximo artigo se verá...

\* \* \*

É público e notório que se está a proceder à concentração das concessões das linhas ferreas, ao estudo do plano de regime a estabelecer para as concessões e licenciamento dos transportes por estrada e por isso depois de se saber os tremendos encargos e deveres que têm incidido sobre o Caminho de Ferro, é oportuno indicar-se também para um justo confronto, os que principalmente incidem sobre as empresas de Camionagem e que se resumem nos seguintes:

1.º — Caucionarem a manutenção das carreiras pelo prazo da validade da respectiva concessão que será sempre de 5 anos, renovável por igual período, caução que é de 50\$00 por cada quilómetro do percurso — e quando se dê a cessação voluntária da exploração de uma concessão, antes do seu termo legal, o facto envolve sempre a perda da caução respectiva.

É esta a única penalidade a que estão sujeitas, quando voluntariamente cessam a exploração de qualquer carreira porque, quando tiverem motivo justificado para as suspenderem, e requererem nesse sentido, talvez que nem qualquer penalidade tenham (§ 2.º do Art.º 24.º do Regulamento Especial de Transportes em Automóveis pesados pu-

blicado no «Diário do Governo» n.º 138, 1.ª série de 22 de Junho de 1933).

O Caminho de Ferro, pelo contrário, se tiver de interromper total ou parcialmente a sua exploração, perde logo o direito a todas as concessões, resultando ainda do facto o Governo entrar imediatamente na posse do mesmo e de todas as suas dependências, *sem este ter direito a receber indemnização alguma!!!*

Basta este confronto para se verificar o tratamento desigual que se tem dado a estes dois meios de transporte.

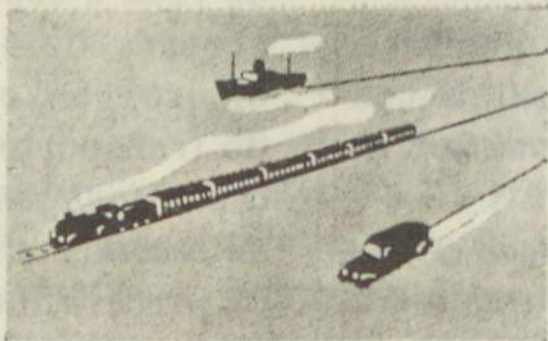
Mas diz o adágio popular. «Não há mal que sempre dure, nem bem que não acabe».

2.º — O pagamento do imposto de *camionagem* igual ao produto de 5 % da tarifa mínima por passageiro — quilómetro pelo número de passageiros — quilómetro correspondente ao percurso geral da carreira por mês e à lotação do carro. (Art.º 2.º de Decreto n.º 22.716, 1.ª Série n.º 138, de 22 de Junho de 1933).

O Caminho de Ferro porém, paga o imposto denominado *ferroviário* que atinge cerca de 13 % lançado sobre os preços de condução de passageiros, gado e mercadorias, ou seja mais 8 % que o imposto de camionagem.

Os restantes encargos e penalidades que sobrecarregam a Camionagem, quase que não contam, perante aqueles que são impostos ao Caminho de Ferro. Por isso, muito bem disse o ilustre colaborador da nossa *Gazeta*, Capitão do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro, sr. Jaime Galo, no n.º 1369 da mesma revista de 1 de Janeiro de 1945:

*«As empresas de camionagem, que até agora têm gosado de ampla liberdade, é tempo de se lhes impor um certo número de preceitos sob a fiscalização do Estado, como se encontra estabelecido para os Caminhos de Ferro, urgindo neste sentido uma legislação apropriada.»*





# Notícias de ESPANHA

P o r J U A N C A B R E R A

(Nosso redactor em Madrid)

## Uma justa homenagem

Em 28 de Março, realizou-se num dos principais hotéis de Madrid um banquete de homenagem ao sr. Gaston Claude, representante, naquela cidade, da Companhia Internacional de Wagons-Lits, promovido pelo pessoal espanhol e português que serve nesta organização. Estiveram presentes mais de 150 convivas, entre os quais os srs. Francisco Alberola, presidente da Associação dos Empregados e Operários da Companhia, que em nome destes ofereceu um valioso brinde, e o sr. Abreu Campos, representante da Companhia em Portugal, que ofereceu ao homenageado uma artística salva de prata, em nome do pessoal português.

Em vários brindes foi posto em relevo o affecto e a gratidão que o sr. Gaston Claude soube grangear em todos os elementos da Companhia, em 18 anos de actividade, durante os quais dirigiu com a maior competência, na capital espanhola, os serviços da Companhia dos Wagons-Lits.

## Há 50 anos

Publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no número de 16 de Junho de 1896, a seguinte notícia:

As bases do convénio redigido depois de várias conferências entre os ministros da Fazenda e do Fomento, e os gerentes das companhias de caminhos de ferro de Espanha, são as seguintes:

1.º — A caducidade das concessões de todas as linhas férreas exploradas pelas companhias signatárias do convénio, é fixada para 1 de Julho de

1890, tanto para aquelas cuja duração devia ser de 99 anos, como para as outras de menor duração.

2.º — As companhias todas comprometem-se a unificar as tarifas de percepção e adoptar em todas as linhas uma classificação análoga, quanto possível, atendidas as necessidades do tráfego.

3.º — As companhias, em vista do desenvolvimento adquirido pelas indústrias mineira e siderurgica nacionais, renunciam à livre entrada ou à aplicação de tarifas especiais para a introdução do material.

4.º — A fim de fomentar o desenvolvimento da agricultura e sua transformação, as companhias signatárias comprometem-se a fazer, imediatamente depois de aprovado este projecto de lei, consideráveis abatimentos, superiores aos que têm sido feitos até esta data, ao transporte de cereais e farinhas do centro do país ao litoral e mercados consumidores, e ao de vinhos, maquinismo e aparelhos agrícolas, adubos e carvões em todas as direcções e linhas da rede.

5.º — As companhias comprometem-se a transportar os trabalhadores e colonos 50 % mais barato do que os preços da tarifa.

6.º — O governo intervirá com os seus bons officios junto dos obrigatarios a fim de chegar a um acordo com as companhias, que evite e afaste definitivamente o temor da suspensão de pagamentos.

## Ensaio de «fuel-oil» nas locomotoras

Seguindo o exemplo dos caminhos de ferro portugueses, têm-se feito ensaios utilizando «fuel-oil» em locomotoras espanholas a vapor que vinham prestando serviço nas linhas de Madrid. Estes ensaios têm dado bom resultado e projecta-se estabelecer alguns combóios servidos por este meio de tracção. As locomotoras usam uma aparelhagem especial para utilizar o «fuel-oil» sem que isso modifique em nada o seu aspecto exterior.

## A electrificação dos caminhos de ferro

Pôs-se em serviço o trajecto de via electrificada correspondente ao antigo caminho de ferro do Norte, que passando em subterrâneo por baixo de parte da capital de Espanha serve a linha de mercadorias que liga com as estações do Norte, com a de Delicias (linha Madrid-Lisboa) e Atocha. O troço inaugurado pertence à secção das estações de mercadorias e representa uma melhoria extraordinária na distribuição e classificação de combóios pelo menor tempo empregado nas manobras.



ESPANHA — Nova locomotora eléctrica tipo 7500 de «Renfe» para combóios expressos

(Cliché J. Cabrera)



# Caminhos de Ferro em 1837

*O que publicou o "Panorama" de 15 de Julho de há 109 anos*

**O**S meios de fácil trânsito no interior de qualquer país são o elemento indispensável para a prosperidade do povo, e para o progresso da indústria. As nações que seriamente cuidam no próprio aumento, persuadidas desta verdade, têm de há muito, prestado a este objecto séria atenção. Hoje a construção das estradas está reduzida a preceitos, e forma uma verdadeira ciência, que se estuda em escolas especiais na França, na Inglaterra, e na América Inglesa. A esta ciência se dá o nome de Engenharia civil.

São graves, e bem graves as queixas que, nesta parte, temos que fazer contra os nossos antepassados, os quais, se em lugar desses centenares de conventos e palácios que por todo o reino alevantaram em monumento de uma glória estéril ou de uma devoção pouco judiciosa, houvessem atravessado o fértil país que habitamos de bons caminhos, e bem construídos canais, dado aos nossos rios fácil correnteza, aberto bons e limpos ancoradouros, plantado bosques de boas madeiras, ter-nos-iam deixado um solo mais abundante, e mais sólidas e duradouras riquezas.

Só o trabalho e a indústria abrem as fontes de verdadeiro progresso: mas para estes dois fundamentos de ventura geral se poderem assentar bem, cumpre animar os homens laboriosos, e industres: para isto o meio mais conveniente é o facilitar-lhes o modo de extrair os frutos dos seus trabalhos, transportando-os facilmente aos grandes mercados: e para tal resultado se alcançar é absolutamente necessária a construção de estradas e canais.

Deixaram os Romanos honrada memória, não tanto pelos seus feitos militares como pelas obras de pública utilidade que levaram a cabo, e das quais algumas, que ainda existem, atestam a grandeza, e actividade daquele povo. Muitas estradas subsistem na Europa, construídas por eles, que admiram pela sua solidez, e que merecem a atenção dos homens mais entendidos na matéria.

Os métodos, porém, seguidos dos modernos na construção das vias públicas, se não se avantajam aos dos Romanos pelo lado da duração, são muito mais convenientes pela barateza e rapidez na execução da obra. Tais se podem dizer as estradas chamadas à «Mac-Adam», de que em um dos seguintes números falaremos. Mas nenhuma produziram mais assinalado proveito, do que os caminhos de ferro, que por sua reconhecida utilidade se começa hoje a construir por toda a parte.

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

pelas que nasceram da invenção da tipografia. Se esta fez com que o pensamento de um homem, pudesse quase com a rapidez do relâmpago comunicar-se a milhares de indivíduos, os carros movidos por vapor sobre caminhos de ferro, porão algum dia os povos em contacto, a bem dizer, immediato, posto que habitem em distâncias um dos outros, que dantes e ainda hoje se chamam remotas, ficando, deste modo, sendo as estradas de ferro para os objectos físicos o que a tipografia foi para o pensamento.

De futuro, a Europa, cortada em todas as direcções por semelhantes vias de comunicação, constituirá um só país, e os seus habitantes um único povo. Assim se acelerará a grande revolução que fermenta no espírito dos homens, e que tende a estabelecer a máxima parecença de costumes, de crença, de cómodos, e de interesses, a crear enfim a verdadeira fraternidade entre todas as nações. Não será, pois, exageração dizer que a tipografia, as máquinas a vapor e os caminhos de ferro criarão realmente a idade do ouro para o género humano.

A ideia de um caminho de ferro é muito simples: nem mais difícil é a sua construção. Imaginemos em um caminho ordinário, bem nivelado, e com o mais suave declive em toda a sua extensão, duas linhas paralelas de barras de ferro, ligadas pelos topos umas às outras, bem firmes e seguras no chão, e em tal distância uma da outra, que um carro ou um renque deles, possam correr por todo o seu comprimento. — Façamos esta ideia, e teremos a de um caminho de ferro.

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

O pouco atrito, que resulta do duro e puido das superfícies, faz com que um só cavalo conduza três carro, levando o peso de 16,104 arratéis, por um caminho cuja inclinação seja mui leve.

Em terreno horizontal pode esse peso subir a 18,568 arratéis.

Uma máquina de vapor de força correspondente à de quatro cavalos, puxa com a velocidade de passo acelerado, 30 carros carregados, tendo afora isso cada um certa porção de carvão de pedra necessário para o gasto da máquina.

Em Inglaterra o custo de 820 taezas destes caminhos de ferro importa em 500 libras esterlinas, pouco mais ou menos 2.600\$000 reis.



**O Caminho de Ferro mais alto do Mundo*****A construção dos Caminhos de Ferro Chilenos  
foi uma obra verdadeiramente arrojada***

COMO NOS FOI SUGERIDO ABORDAR ÊSTE ASSUNTO — A CORDILHEIRA DOS ANDES E O LAGO TITICACA — HENRIQUE MEIGGS, UM EMPREENDEDOR AUDACIOSO — DA PARALIZAÇÃO DOS TRABALHOS À INTERVENÇÃO DUM REPRESENTANTE DA «PERUVIAN CORPORATION»

P o r A L E X. F I L I P E

N O n.º 49, tomo IX, referente ao mês de Fevereiro do corrente ano, da magnífica e muito divulgada revista *«Seleções do Reader's Digest»*, lê-se no artigo intitulado *A lhama dos Andes*, inserto na capa, as seguintes linhas que, com a devida vénia, transcrevemos:

*«...a lhama continuava prestando serviço como animal de carga, passando mais tarde a segundo lugar, devido ao incremento das estradas de ferro e das rodovias. Como outrora o inca, mas com outra intenção gritou Henry Meiggs: «chegarei até onde vai a lhama», num desafio àqueles que diziam ser impossível levar até ao Cerro de Pasco a estrada de ferro.»*

Estas resumidas linhas e em cujo desenvolvimento se não depara com outra qualquer citação respeitante a caminhos de ferro, fez-nos porem, recordar que algo de interessante se poderia transmitir aos leitores de *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Foi, pois, a breve e isolada referência a um motivo ferroviário que nos sugeriu a ideia de abordar êste assunto, recorrendo para o efeito aos apontamentos arquivados, de onde extractamos algumas notas acerca da mais elevada linha férrea conhecida.

Essa via do caminho de ferro, de perfil acentuadamente em rampa, goza de um raro pitoresco e melhor do que qualquer outra obra de engenharia define bem a ousada persistência do homem ao superar pelo esforço e ciência os naturais entraves que a Natureza opunha ao prosseguimento de tão colossal obra. As inúmeras dificuldades que constantemente surgiam para a realização de tal obra, longe de lhes

paralizar a vontade, operavam no cérebro desses engenheiros como incontestáveis incentivos para as suas faculdades criadoras, originando por essas razões a prática de técnicas especiais e científicas de trabalho para, assim dessa maneira dificultosa, irem conquistando os terrenos julgados para sempre inacessíveis ao progresso humano.

De facto é o Peru o País que possui os caminhos de ferro mais altamente situados no Universo.

Mas, de entre os demais há nessa nação latina do novo continente um que parte de Mollendo, na costa do Oceano Pacífico, não muito longe da fronteira do Chile e recebe o tráfego vindo de toda a costa.

Grandes vapores, parecidos a miniaturais transatlânticos, navegam regularmente entre Valparaíso e o Panamá, fazendo a sua volta cotidiana em cabotagem pelos portos da costa indo por fim desembarcar em Mollendo os viajantes que se destinam a Arequipa.

A via férrea que aí os conduz caminha em constantes lacetes até esta última cidade, alcandorada a 2:301 metros de altitude e disposta nas bases do vulcão Misti. Passa além e vai terminar nas margens dum curioso mar interior, de água doce, evidentemente. Referimo-nos ao Lago Titicaca, situado à altura pouco banal de 3:820 metros acima do nível do mar e distanciando 354 quilómetros do Oceano Pacífico que, apesar da sua grande imensidade, está situado em plano muitíssimo inferior.

Ao centro dum massiço montanhoso, à altura média de 3:550 metros, êste lago Titicaca fica circunscrito pelos mais elevados montes do globo, se



exceptuarmos o Evereste que, como se sabe, pertence ao massiço do asiático Himalaia.

Estas altitudes extraordinárias dos Andes peruvianos e bolivianos são a cadeia que reúne os picos de Ilimani e Illampu. Uma e outra são de altitudes que se avizinham muito dos 8:000 metros.

São êstes os gigantes naturais que com as suas eternas geleiras alimentam, sem cessar, a toalha grandiosa que é o Lago interior do Titicaca. E que extensão tem êsse lago!

Um "steamer" de 6:000 a 8:000 toneladas de deslocação, tal como um pequeno transatlântico, parece ainda mais pequeno naquelas águas de tão dilatados horizontes.

Imagine-se que são necessárias quarenta e oito horas para o atravessar no seu comprimento máximo e perto de cem horas para inscrever nas suas águas uma volta completa.

Pois, o caminho de ferro do sul do Peru (Caminho de Ferro Central do Peru), é ainda mais audacioso do que o precedentemente indicado. É o que até à data foi construído mais alto, em relação ao nível do mar e o lançamento do seu leito de via férrea constituiu um ousado trabalho de arte e ciência nunca igualado e onde a engenharia teve de lutar com formidáveis e constantes obstáculos.

Esta linha rasa precipícios abertos a pique e tão profundos que chega a parecer impossível como se conseguiu tal obra. Todos os que aí trabalharam, engenheiros e operários tinham de ser mantidos por cordas fixadas em pontos fixos e de resistência.

Superar, será o termo mais apropriado para definir tais trabalhos, pois que esse caminho de ferro conduzindo quase ao céu — passe o exagero — irá subindo até 4:775 metros de altitude, atravessando um tunel dum quilómetro, chamado o de Galera e muitíssimos outros de menor extensão.

O Monte Branco, o rei dos Alpes, e das montanhas da Europa, totaliza, 4:810 metros de altura, mas nessa elevada eminência não rodam carruagens do caminho de ferro.

Para se chegar a tão elevado ponto dos Andes foi preciso construir 170 quilómetros de via férrea, o que dá uma ascensão média de quatro centímetros por metro, inclinação demasiado grande para ser vencida por um caminho de ferro sem cremalheira.

Será interessante recordar aqui, por comparação, que em França, na linha de Saint-Germain-en-Laye se encontra uma rampa de 1:900 metros e com a inclinação média de 0,0268 milímetros e a máxima de 35 mi-

límetros por metro. Ora, nessa linha europeia todos os combóios devem não só abandonar na estação de Pecq parte das suas carruagens, como ainda são obrigados a recorrer à potencia de locomotivas de reforço para poderem alcançar Saint-Germain-en-Laye.

O Caminho de Ferro Central do Peru, pela soma de mil dificuldades vencidas, é uma verdadeira maravilha e, todavia, se não tivesse sido construído o seu último trôço nunca se poderia reconhecer verdadeiramente como uma linha de muito apreciáveis vantagens práticas, tanto sob o ponto vista do tráfego como dos benefícios colhidos para as empresas exploradoras se exceptuarmos o que se possa encarar sob o ponto de vista turístico.

O seu nome corrente é de linha de Lima a Oroya, se bem que parte do pôrto de Callao, situado no Oceano Pacífico e a catorze quilómetros antes de atravessar a cidade de Lima.

Quem percorrer essa linha deixará a capital e seguirá em numerosas curvas através da vertente ocidental da cordilheira dos Andes. Contornará o Rimac, torrente impetuosa de águas violentas nos meses do degelo, quando se funde a neve das montanhas e quase um inocente ribeiro durante os restantes meses do ano. Depois, atravessa-o e torna-o a atravessar, inúmeras vezes, até atingir o Pas de Galera, a 4:775 metros de altitude, descendo depois, um pouco, até à estação de Oroya, na vertente do Atlântico, *terminus* desta rêde, único no mundo.

Presentemente a extensão deste caminho de ferro é de 220 quilómetros. Porém o fim em vista, na construção inicial, era, o de alcançar Cerro de Pasco, de onde atravessaria toda a região amazónica das florestas virgens, seguindo depois até Iquitos, cidade situada antes de atingir o fronteira política oriental que separa o Peru do Brasil, ao nordeste e correndo num dos flancos do rio Amazonas, que lhe trará nas suas águas navios de alto bordo, vindos do Atlântico e do Pará até ao porto de Iquitos.

Quem primeiro concebeu este gigantesco projecto ferroviário foi um americano do Norte, audacioso e tenaz como todos os seus compatriotas, chamado Henrique Meiggs e ao qual se faz referência no princípio deste despretencioso artigo.

Dotado de magnífica inteligência e servido por uma vontade energica, férrea e combativa, sem contar em si o mínimo desânimo, não obstante a sua vida aventureira o conduzir a alternativas de fortuna e de miséria, foi estabelecer-se no Chili.

Aí, servido por excepcional sorte e ajudado por



bons cooperadores, veio a realizar durante os anos de 1859 a 1860, antes de qualquer outra obra, a primeira rede ferroviária do Chili, que ficou ligando Valparaíso a Santiago, e limitando o tempo gasto em tal construção a metade do que estava determinado no contrato, pois lhe foram concedidos quatro anos para a completa realização da linha.

Só em 1870 Meiggs começou os trabalhos da construção da linha de Lima a Oroya, em virtude dum contrato com o Governo Peruviano.

A entrega da linha, absolutamente pronta para a circulação dos combóios deveria ficar concluída no prazo máximo de seis anos e Henrique Meiggs ficara com a soma equivalente a cento e trinta e oito milhões de francos à sua disposição para tratar dessa gigantesca construção.

Todavia os engenheiros seus auxiliares chocaram-se com tão imprevistos obstáculos e tão frequentes que, fora de todas as previsões, os colocaram em transe difíceis.

Ainda a linha não tinha ultrapassado 140 quilómetros e atingido, 723 metros de altitude e já estava esgotada a totalidade da importância que lhe fora atribuída para a construção, motivo pelo qual a aldeia de Chiala foi durante doze anos o ponto terminal da linha de Lima a Oroya e o fim das actividades, aliás, muito apreciáveis de Henrique Meiggs.

No entanto, para que essa linha pudesse apresentar uma utilidade prática seria indispensável que atravessasse a Cordilheira dos Andes, para a aproximar tanto quanto possível do importante centro mineiro, do Cerro de Pasco, e conduzir depois os minérios extraídos até Callao. Mas, assim, a obra, por acabar, fi-

cando a meia encosta ocidental da cordilheira, tornava superflua a despesa já efectuada e que fora elevadíssima.

Para alcançar Oroya eram precisos ainda construir 80 quilómetros de via e leva-la a altitudes indo de 4:720 a 4:780 metros, seu ponto culminante situado ao meio do tunel de Caldera.

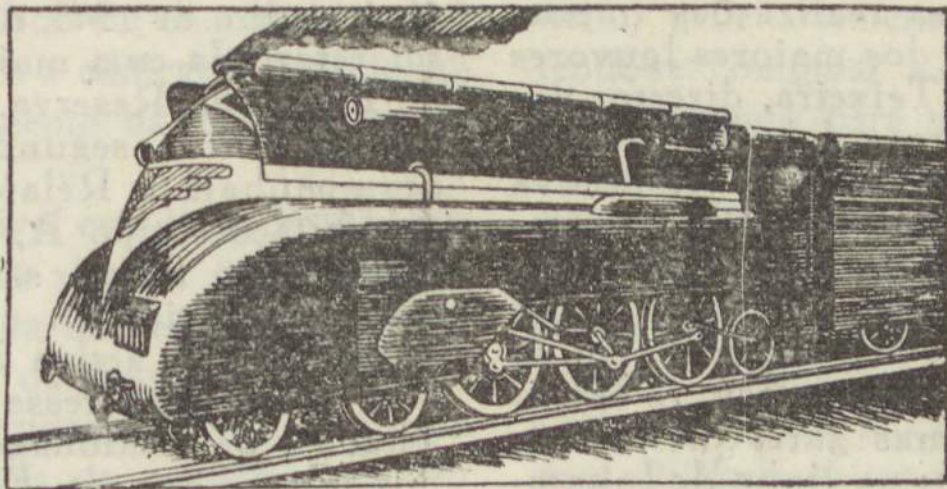
Porém, como os cofres públicos do Peru não estavam em condições de poder facilitar tão importante empresa, nada fazia prever—e já uns poucos de anos haviam decorrido—que, mesmo em época futura, prosseguissem os trabalhos de construção desse caminho de ferro até às nuvens.

Contudo, certo dia, um Presidente eleito, entre revoluções, teve a feliz inspiração de pensar com efectividade no prolongamento do trôço construído por Meiggs, indo ligar com Oroya.

E, mediante um empréstimo de considerável soma imediatamente concedida, sob certas garantias e vantagens, por um banqueiro chamado Miguel Grace, foi este considerado como concessionário geral dos caminhos de ferro do Peru.

Ora, o referido concessionário não era outro senão o representante dum sindicato de capitalistas americanos e anglo-saxões, mais tarde designados no mundo, das finanças sob a razão mercantil de "*Peruvian Corporation*".

É, esta companhia que, nos termos dum contrato elaborado, garantido pelo prazo de noventa e nove anos—a terminar no ano de 1955—detem ainda, mas já com evidentes lucros, a exploração do caminho de ferro mais elevado do orbe.





# Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

## da Colónia de Moçambique

### Relatório do ano económico de 1944

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique honrou-nos com a oferta dum exemplar do Relatório do ano económico de 1944. Foi com o maior interesse que o folheámos e examinamos os seus mapas.

Moçambique é uma colónia próspera, à qual está reservado um grande futuro, pois as suas possibilidades são inúmeras. O porto de Lourenço Marques, que não é o único da colónia, é um dos mais importantes do mundo. O movimento de navios, ali registado, aumenta de ano para ano, a ponto de, segundo vimos no Relatório presente, serem precisos novos cais a fim de se facilitar o tráfego marítimo, pois com frequência os transportes têm que esperar dois dias para poderem atracar. Só esta nota basta para confirmar a importância progressiva de Lourenço Marques.

Terra rica, de grandes recursos e possibilidades, com um subsolo onde se encontram grandes jazigos de carvão e de minério de ferro, Moçambique é uma grande realidade. Para o seu progresso o caminho de ferro tem dado um notável impulso, não apenas como agente de ligação de portos mas também como elemento de penetração no interior da província. Ainda ao caminho de ferro vários núcleos populacionais devem a sua existência e a garantia do seu constante alargamento.

Durante os anos de guerra não foi possível, como é de calcular, dar ao caminho de ferro o desenvolvimento indispensável e dotá-lo com os melhoramentos de que necessita para uma melhor, mais larga eficiência. Todavia, a digna Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes daquela nossa província conseguiu levar a cabo algumas realizações importantes, pelo que são dignos dos maiores louvores o ilustre engenheiro Pinto Teixeira, director dos Serviços, e os seus competentes colaboradores.

No cais de Lourenço Marques e respectiva gare marítima — elucida-nos o Relatório — estavam assentes, no fim do ano de 1944, 62,776 quilómetros e a extensão de linhas de serviço das gares e desvios particulares atingiu na rede de Lourenço Marques, 73,762 quilómetros. A extensão das linhas de serviço, nas gares da rede de Gaza, é de 6,479 quilómetros; na linha de Inhambane, 8,493 quilómetros; na linha de Quelimane, 13,096 quilómetros; na linha de Moçambique, 32,971 quilómetros; e na linha de Tete 6,335 quilómetros. Daqui se conclue que o total de linha assente em exploração é de 1.527,536 quilómetros, contra 1.443,039 em 1943 e 1.410,333 em 1942.

Quanto a linhas e portos projectados vale a pena ler, do referido Relatório, o que se segue:

«Nada se adiantou no corrente ano na fixação do plano das linhas férreas e classificações dos portos comerciais da Colónia. Aguarda-se o primeiro reconhecimento dos territórios entre a linha do Limpopo e o Caminho de Ferro da Beira que se propõe iniciar em 1945, ano em que está prevista verba para esse fim.

Com efeito, para basear o estudo da rede geral da Colónia, já S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro determinou que se deviam primeiramente fazer reconhecimentos no norte do Zambeze e no Sul do Save, por brigadas constituídas não só por pessoal técnico de engenharia como também por geólogos, prospectores e médicos, para que se não limitasse o estudo apenas à topografia, mas se procurassem as regiões que geologicamente indicassem a existência de áreas mineralizadas, se procurassem os minérios e se estudasse a salubridade do ponto de vista de colonização. Este reconhecimento deve ser iniciado em 1945. É de toda a conveniência fazê-lo, pois sabemos que junto ao Save e do lado da Rodésia, junto à fronteira, foram encontrados grandes jazigos de carvão e de minério de ferro».

Além de várias obras de arte levadas a efeito, que não foram em número elevado devido à falta de cimento, foram construídas, em Lourenço Marques, em terreno fornecido pela Câmara Municipal, diversas moradias económicas. Para a sua construção, foi o Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes pelo artigo 54.<sup>o</sup> da Portaria Ministerial n.<sup>o</sup> 24, de 7 de Outubro de 1942, autorizado a investir até à importância de 4.500.000\$ do seu fundo de Reserva. Essa verba, por portaria ministerial n.<sup>o</sup> 10.456, de 26 de Julho de 1943, do sr. Ministro das Colónias, foi reforçada com mais 700 contos, também a sair do Fundo de Reserva. Essas casas, de belo aspecto architectónico, segundo vemos nas gravuras que acompanham o Relatório, constam de 7 blocos de 4 habitações tipo A, cada, com as respectivas dependências, fossas sépticas e vedações e de uma casa gémea, tipo D.

À ilustre e activa Administração mereceu também grande interesse o problema dos transportes aéreos e da camionagem indispensáveis auxiliares dos Caminhos de Ferro. Isto é um pequeno, mesmo muito pequeno resumo do notável e desenvolvido Relatório. Tem, por isso, a índole e as proporções de uma notícia. Julgamos, contudo, ter dado uma ideia da actividade e da alta competência técnica do ilustre engenheiro sr. Pinto Teixeira e dos seus dignos colaboradores.



# Plano geral da rede ferroviária do continente

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

## VI

**P**ASSANDO para o estudo da região do sul do Tejo, basta olhar para um mapa, verifica-se a falta de comunicações acompanhando a dispersão populacional. Regiões de grande propriedade, onde de longe em longe alveja um «monte», difíceis de colonizar pela carência de águas, nunca poderão, pelas grandes distâncias e falta de passageiros, ser as linhas férreas muito produtivas e compensadoras.

A primeira linha desta zona destina-se a ligar o Seixal a Cacilhas, permitindo aos combóios continuarem do Barreiro até Cacilhas, transformando o percurso fluvial num período de dez minutos. Trata-se de um problema complexo estudado largamente e que até se prende com a ponte sobre o rio Tejo, existindo muitos partidários dessa solução, de forma a reduzir a travessia do rio a que são obrigados todos os passageiros do sul. Seguindo a ideia da construção da Ponte de Almada ao Alto de Santa Catarina em Lisboa e ligação por meio de túnel com a estação do Rossio, havia indiscutível vantagem, mas como esse projecto foi considerado impraticável, sendo a última orientação a de uma ponte no Montijo, parece-me inútil tal caminho de ferro e de difícil construção uma linha do Seixal a Cacilhas pela existência do Arsenal do Alfeite, zona urbanizada da Cova da Piedade e de Cacilhas, dificuldade em encontrar local à beira-rio para a vasta estação a edificar, existindo sómente vantagem no encortamento da travessia do rio Tejo.

Não me parece pois viável esta linha férrea, embora reconheça que o actual sistema de acesso ao Barreiro pela forma primitiva de desembarque e demora na travessia necessite de modificação. O problema tem de ser estudado cuidadosamente, de forma a melhorarem-se as condições da passagem do rio Tejo.

Propõem-se no Plano, que venho analisando, duas transversais destinadas a ligarem os caminhos de ferro do Vale do Sado e do Sul, sendo a primeira de Alcacer do Sal a Vendas Novas, e a segunda de Al-

cacer do Sal a Casa Branca. Causa admiração como se pensava construir duas transversais a tão pouca distância, servindo a primeira uma região quase despovoada e explicando-se a segunda pela utilidade na ligação das duas vias e permitir o acesso às minas de carvão de Santa Suzana. A solução encontra-se na supressão da primeira transversal e efectivação da segunda, não só por aproximar duas vias férreas, como por beneficiar umas minas importantes e em Casa Branca permitir que um conjunto de vias férreas venham reunir-se ao Vale do Sado.

Estabelece a linha do Sorraia a comunicação ferroviária entre Alcochete e Ponte de Sôr, ligando em Montijo com as vias férreas do Sul. Do Montijo, quase abandonado ferroviariamente, segue a linha à beira-rio até Alcochete, para, por uma região pouco povoada mas rica, entroncar próximo de Coruche com a linha do Setil a Vendas Novas, descrever uma curva, ligar em Couço com a via férrea de Évora a Mora, fechando um circuito ferroviário. Depois de Couço a linha segue pelas margens do rio Sôr, alcança Montargil e em Ponte de Sôr a linha do Leste. Considero este caminho de ferro indispensável, com expropriações pouco dispendiosas, algumas obras de arte, servindo uma região a desenvolver e que tem estado quase isolada.

Inaugurou-se em 1927 a linha do Guadiana, na parte de Evora a Reguengos de Monsaraz e por aí ficou, deficitariamente e sem futuro. Pelo Plano pretende-se continuar a via férrea de Regengos a Mourão, passando para a margem sul do Guadiana, afim de por Amareleja ligar com o caminho de ferro de Beja a Moura, completando-se um circuito. A obra mais dispendiosa é a ponte sobre o Guadiana, necessitando-se de uma nova ponte pois a actual, que dá também serventia à viação rodoviária é impropria e perigosa. Levar o caminho de ferro até ao Pomarão para utilidade de uma região que se pode bastar com as comunicações rodoviárias, embora servindo a importante Mina de S. Domingos, é assunto para largo estudo.

Mais útil é a linha de Castro Verde, por Mértola, até encontrar a via férrea de Moura, construindo-se



em Mértola uma ponte com dois tramos, sendo um para a viação acelerada e outro para a ordinária, ligando em Aljustrel com o caminho de ferro do Sul.

A via férrea de Cabeço de Vide a Portalegre possui completa quase toda a terraplanagem desde há anos, faltando o assentamento dos carris, sendo da maior necessidade a sua conclusão, terminando com o isolamento de Portalegre.

Os ramais de Aviz, Redondo, Portel e Aljustrel, podem-se suprimir do Plano, pois são linhas de fraca receita, bastando a essas regiões as comunicações rodoviárias.

A linha de Almodovar estabelece uma nova junção do Alentejo com o Algarve, absolutamente necessária e terminando com isolamentos inexplicáveis, além de encurtar duma forma importante as comunicações entre Lisboa e o Algarve. Partindo das proximidades da estação de Castro Verde, dirige-se a essa vila para depois servir o importante concelho de Almodovar, atravessar os contrafortes da serra do Mú, descer ao Algarve, passar em Salir, ligando em Loulé com a via férrea de Tunes a Vila Real de Santo António. As obras de arte são de certa importância na travessia da serra para vencer as diferenças de nível.

A outra ligação com o Algarve é pela construção do caminho de ferro de Valdisca a Lagos servindo uma costa abandonada e esquecida. Saindo de Lagos dirige-se a via a Aljezur, Odemira, Vila Nova de Milfontes, até entroncar com a linha de Sines. Via deveras importante, não é de construção muito dispendiosa, necessitando de algumas obras de arte na passagem dos rios.

Figura no Plano um caminho de ferro de via estreita de Cacilhas a Sezimbra e Setubal, que se deve construir para benefício de toda a margem sul do Tejo, Praia da Caparica, e permitir um fácil acesso à

serra da Arrábida. A rede rodoviária não impede a construção desta linha electrificada.

Com este artigo termino o meu estudo acerca da construção de novas vias férreas, num momento em que tudo indica, que, mercê da lei de coordenação de transportes, uma nova era surgirá para o progresso ferroviário nacional.

## Eng.<sup>o</sup> Raul da Costa Couvreur

Foi nomeado sócio correspondente da Real Academia de la História de Madrid e, também, da Real Academia de Ciências de Cordova o sr. Eng.<sup>o</sup> Raul da Costa Couvreur ilustre membro do Conselho Directivo desta revista.

Esta distinção foi conferida por virtude dos seus trabalhos, sobre Numismática, apresentados a quando da reunião da Associação Espanhola para o progresso das Ciências de Cordova.

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

**A assembleia geral aprovou as bases do trespasse das linhas para a C. P.**

Em segunda convocação, reuniu-se a Assembleia Geral Extraordinária da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, para deliberar sobre a lei 2.008 — coordenação de transportes.

Durante a sessão, presidida pelo sr. Joaquim Antunes Leitão, secretariado pelos srs. Raul Lopes de Oliveira e António Cardoso Teixeira, usaram da palavra vários oradores, tendo o sr. eng. Basílio Freire Caeiro da Mata, administrador-delegado, apresentado as bases do trespasse das linhas daquela Companhia para a C. P. as quais foram aprovadas.

### R. LOPES DA CRUZ

ENGENHEIRO

**Ascensores e monta-cargas eléctricas**

REDUCTORES DE VELOCIDADE por engrenagens ou parafuso «Sem-fim»

*Máquinas industriais — Máquinas ferramentas*

*— Máquinas para Laboratórios Farmacêuticos*

*— Máquinas para comprimidos manuais ou*

*eléctricas — Máquinas para granulados manuais*

*ou eléctricas — Máquinas para enchimento*

*de ampolas*

**25-A, R. de Santa Marta, 25-B—LISBOA**

### Inácio Gomes Duarte

**VINHOS E SEUS DERIVADOS**

**para consumo e exportação**

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM:

**1—Rua do Grilo—5 — Telef. 3 8044**

DEPÓSITO:

**Rua da Conceição, 33 — Telef. 2 8472**

**L I S B O A**



# O Estado vai adquirir para as linhas da C. P.

## 18 automotoras no valor de 22.000 contos

PODE dizer-se que a exploração ferroviária no nosso país está em vésperas de tomar notável incremento, aperfeiçoando os seus serviços de forma a satisfazer as exigências do público e a fornecer-lhe novos motivos de comodidade. O Governo acaba de firmar contrato com a importante empresa sueca *Nydqvist & Holm Aktiebolag (Nohab)* para o fornecimento de dezoito automotoras Diesel, cuja entrega deve começar a fazer-se dentro de um ano, sendo possível que algumas delas no verão do ano próximo estejam já ao serviço do público. É oportuno lembrar que vem de 1934 o interesse da C. P. pela adopção de automotoras nas suas linhas. Desde essa data aquela Companhia confiou aos engenheiros Malheiro e Paiva Couceiro o encargo de estudarem em todos os pormenores o assunto, para o que estes se deslocaram a vários países da Europa. Duarte Pacheco, que era então ministro das Obras Públicas, deu todo o entusiasmo do seu espírito de iniciativa a essa ideia e nomeou, por portaria de 9 de Maio de 1934, uma comissão da qual faziam parte além daqueles engenheiros os delegados da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e das empresas ferroviárias, sendo a presidência da comissão confiada ao engenheiro Malheiro delegado da C. P. Desses estudos resultou que a C. P. de acordo com o Estado encomendasse à firma Otto Wolf, vinte automotoras Diesel (4 eléctricas e 16 mecânicas) das quais 10 tinham 89 lugares e as restantes 55. O deflagrar da guerra mundial não permitiu que se assinasse o contracto nos primeiros dias de Setembro de 1939, e a firma fornecedora pretendeu em 1942 retomar a posição anterior, o que não aconteceu devido a dificuldades insuperáveis que foram adiando a solução do problema.

Entretanto a C. P. projectava e construía nas suas oficinas 5 automotoras que têm circulado nas linhas de Leste, Norte, Sul e Sueste com apreciáveis resultados. Assim que as circunstâncias deixaram antever a possibilidade de retomar com o êxito o acordo, em princípios do ano passado, o actual Ministro das Obras Públicas, sr. eng.º Canceleda de Abreu, determinou que se renovassem as consultas para a compra das automotoras, e em consequência dessas diligências, firmou-se agora a encomenda, computada em 22.000 contos. Desta forma, a C. P. ficará com dois tipos de veículos

que reúnem excelentes qualidades de rapidez e conforto: um tipo pequeno de dois eixos e de exploração económica especialmente condicionado aos ramais do sul; outro maior, de *bogies* (quatro eixos) para circular nas linhas principais do Sul e Sueste, e Minho e Douro. As automotoras de tipo pequeno podem fazer velocidades de 80 quilómetros horários, e o limite das grandes é de 100 quilómetros, velocidade considerada suficiente para as condições de exploração das linhas férreas do Estado. Como as primeiras, em virtude da economia da sua condução será possível aumentar a frequência das ligações dos ramais à linha principal, tornando assim praticável não só a ligação rápida entre os centros populacionais, como a destes com a capital. Será também bastante reduzida a duração das comunicações a grande distância entre Minho e Douro e a capital do Norte.

Tres das automotoras são para bitola de 1 metro. Destinam-se a ensaios de exploração nas linhas do Estado de via estreita, afluentes da linha do Douro. São providas de potencia suficiente para rebocar um atrelado sem lhes diminuir a sua qualidade de rapidez, permitindo ligações rápidas do litoral com o interior e tornando possível o transporte de peixe da costa para a serra e dos produtos do Algarve para Lisboa.

O contracto agora firmado é duma importancia extraordinária para o incremento da exploração ferroviária em Portugal. A empresa sueca que vai fornecer este material, é uma das grandes organizações mundiais neste genero. Fundada em 1847 com a designação social de *Trollhättan Mekaniska Verkskat*, transformou-se em sociedade anónima em 1916, data em que tomou o nome de *Nydqvist & Holm Aktiebolag (Nohab)*. Começou por se dedicar à construção de turbinas hidraulicas, máquinas a vapor e peças de máquinas, passando pouco depois a construir locomóveis.

Em 1865 uma empresa particular sueca de caminhos de ferro, confiou-lhe a encomenda das três primeiras locomotivas, uma das quais está hoje no Museu dos Caminhos de Ferro de Estocolmo. Outra só deixou de estar ao serviço depois de 70 anos de trabalho. O primeiro fornecimento de 3 locomotivas aos Caminhos de Ferro do Estado Suecos, foi feita em 1868.

Esta firma empregou sempre no seu fabrico os mais recentes progressos feitos no campo da cons-



trução de locomotivas e a este respeito pode-se afirmar-se que o emprego dos dispositivos «compound» e de sobre-aquecimento foram adoptados muito cedo pela *Nohab*.

Entre as primeiras locomotivas de 3 cilindros em serviço no continente incluíam-se máquinas fornecidas por esta empresa. Em 1925 começou a construir locomotivas com turbinas a vapor, entre elas locomotivas de turbina sem condensadores, empregadas para o transporte de mineral de ferro, fornecidas à Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar.

A abundância de energia hidro-electrica na Suécia deu lugar à electrificação das linhas dos Caminhos de Ferro do Estado Suecos. Desde o princípio deste século que *Nohab* fornece locomotivas eléctricas.

A primeira fornecida aos Caminhos de Ferro Suecos, foi do tipo «D», com acoplamento I-C-I, com a biela do acoplamento, das quais *Nohab* construiu depois muitas outras. De então para cá muitas outras companhias de caminho de ferro, electrificaram as suas linhas com a colaboração da *Nohab*, que ultimamente construiu dois novos tipos de locomotivas daquele género para os C. de F. Suecos (locomotivas 1. D. 1. para combóios rápidos com 3500 HP. para uma velocidade de 135 km/hora e locomotivas Co-Co com 3600 HP. para o serviço de passageiros e mercadorias no norte da Suécia).

A concorrência de camions e autobus, levou as companhias de caminhos de ferro a motorisar o material de tracção, nas linhas em que a electrificação era difícil, o que fez com que a *Nohab* passasse também a fabricar locomotivas a motor e automotoras.

A primeira construída por *Nohab* era de dois eixos. Foi fornecida à Companhia de Caminhos de Ferro de Bergslagera. A construção de automotoras está agora «standardizada» e o tipo acima foi substituído pelo de 4 eixos. Tanto as automotoras como as locomotivas a motor são providas de transmissão hidráulica do sistema Lysholm-Smith. As fornecidas a Portugal são deste tipo com modificações especiais que se julgou conveniente adoptar.

Além de automotoras e locomotivas a casa *Nohab* fabrica toda a espécie de material circulante: vagões de mercadorias, carruagens de passageiros, vagões especiais, quebra gelos rotativos, instalações de impregnação, etc.

A procura sempre crescente das unidades produzidas pela *Nohab* levaram esta a fazer ampliações sucessivas das suas oficinas as quais, cobrindo inicialmente uma superfície de 8.300 m<sup>2</sup>, ocupam hoje uma extensão de 143.000 m<sup>2</sup>. A maquinaria das oficinas tem sido sempre aperfeiçoada. Em 1922 a *Nohab* construiu no canal da Trollhätian um cais

especial para carregamentos, dispondo dum guindaste que permite o embarque de locomotivas montadas, em navios construídos especialmente para os transportes. Uma linha de Caminho de ferro, em 3 km de extensão, liga as oficinas à rede da Companhia do Caminhos de Ferro de Bergslagera, assegurando desta forma a comunicação com as linhas de via normal e consequentemente com o continente. Esta linha, propriedade da *Nohab*, é também utilizada para viagens de ensaio das locomotivas. Dispõe também duma ligação com o ramal de via reduzida da Suécia Ocidental.

A construção de locomotivas constituia uma das principais actividades da *Nohab* que a tornaram conhecida muito além das fronteiras Suecas. Os países Nórdicos há mais de meio século que são clientes e entre muitos outros aos quais a *Nohab* tem fornecido material circulante de vários tipos, podem mencionar-se a Argentina, o Brasil, o Irão, a Polónia, a Roménia, a Turquia, e Rússia e a União Sul Africana. A exportação para o Irão, Turquia e Rússia foi especialmente importante. Em 1920 a Rússia encomendou à *Nohab* 1000 locomotivas pesadas para mercadorias, encomenda esta que foi a maior até hoje registada na história da industria de locomotivas e que levou a *Nohab* a ter de realizar novas e consideráveis ampliações nas suas oficinas. Para poder continuar aproveitando a sua capacidade de produção resultante das ampliações devido a esta encomenda, a *Nohab* teve de procurar novos mercados para os artigos da sua fabricação.

A Turquia também confiou á *Nohab* a construção duma linha de caminho de ferro de 900 km. e a entrega de 100 locomotivas e de 1500 vagões e carruagens de diferentes tipos, contracto este que foi integralmente cumprido em 9 anos.

Ultimamente a *Nohab* fez o importante fornecimento de 50 locomotivas para mercadorias e 15 locomotivas para combóios rápidos á Holanda. Todas estas locomotivas são de 3 cilindros. As locomotivas rápidas têm efectuado percursos na Holanda á velocidade de 134 km./hora, velocidade esta que não fôra ainda realizada na Holanda.

\* \* \*

Os srs. Bengt Sjölin e Sture Sjostrand, directores da grande empresa sueca, ofereceram no Hotel Império um — Porto de Honra — aos representantes da Imprensa, reunião a que assistiu o director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, outros jornalistas e os srs. engenheiro Casten Cramér e Ruy Salles Costa representantes da firma *Transfer L.<sup>da</sup>*, importantíssima organização que representa em Portugal e Colonias a *Nohab* e por intermédio de quem foram vendidas as recentes locomotivas adquiridas para a C. P.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1896)

## Carris de ferro de Lisboa

Por MENDONÇA E COSTA

Depois de varias conferencias e reuniões da commissão de viação da camara municipal com representantes da direcção da companhia Carris de ferro, para se resolver sobre a pretensão d'esta companhia, de adoptar o systema de tracção por meio de electricidade, foi, na sessão do dia 11, apresentado o parecer da commissão, com as bases do contracto entre a camara e a companhia.

Este assumpto de interesse, pôde dizer-se, vital para Lisboa, tem passado, diga-se a verdade, sob a maior indifferença de todos, publico e imprensa, como já vae sendo costume praticar-se com tudo que pôde influir para a prosperidade ou para o prejuízo do nosso paiz.

Pelo que se vê, a companhia modificou a sua proposta limitando o pedido à adopção da tracção electrica nas actuaes linhas.

Traducção: a proposta, inaceitavel, como já era, tornou-se peor quanto possivel, porque nem sequer se propoz o alargamento da rede por toda a cidade para compensar o sacrificio de ficarem as principaes ruas obstruidas, afeiadas impossiveis, com os postes e cabos aereos, e os perigos que esse systema de tracção apresenta.

Temos em nosso poder numerosas gravuras, representando os carros Thompson Huston, os postes e os cabos aereos que os traccionam; vistas de cidades onde esse systema está em uso; e podemos assegurar que em nenhuma d'essas vistas se apresenta uma rua, como as nossas da cidade baixa, em que tal se consinta.

Para as muitas pessoas que não sabem o que é este systema, vamos descrever na generalidade o effeito que elle apresenta nas ruas.

Se a via é única, a um lado da rua, junto aos passeios, são installados varios postes de ferro, a distancia de uns dez metros uns dos outros, do alto dos quaes se estendem para o centro da rua, uns braços tambem de ferro, da extensão de dois ou tres metros, do extremo dos quaes passam os cabos, que já se vê, vão sendo sustidos por todos os postes na mesma direcção do centro da linha.

Se a via é dupla há dois systemas de suspensão do cabo:

Ou os postes são instalados ao centro da rua, abrindo um braço para cada lado, em forma de T, e assim sustendo os dois cabos, um no extremo de cada braço — n'este caso com os postes com os seus braços abertos similham grandes cruces, quando a rua tem uma certa inclinação, o aspecto é o de um enorme calvario. E' o futuro que esperam as nossas ruas do Alecrim e S. Roque.

Ou os postes são de ambos os lados da rua, regularmente sem os braços, os quaes são substituidos por cabos atravessados de um a outro lado, cruzando n'estes os longitudinaes.

Assim formam uns e outros cabos uma grade continua por sobre as cabeças dos viandantes, á altura de uns cinco ou seis metros do solo.

Quando, quem aqui escreve sahiu da estação de Midi,

em Bruxellas, e se lhe deparou esta rede sobre o largo, teve a ideia de que ella servia para qualquer cobertura accidental ou permanente, como é de uso em algumas ruas de cidades andaluzas (como a *calle Sierpes* em Sevilha e outras) por causa da ardencia do sol.

Mas immediatamente verificámos que, para o interior da cidade, essa *grade* deixava de existir, porque em parte alguma isso se consente *no centro das povoações*.

Imagine-se que effeito tal grade fará pelas nossas ruas Aurea, Augusta, praça D. Pedro, Arsenal, Palma, etc., já de si pouco bonitas e sobre tudo estreitissimas!

Não diremos o mesmo do Aterro da Boa-Vista, e tracto até Belem, Algés, etc., das ruas dos Anjos, Estephania. Campo de Sant'Anna, estradas da Circumvalação e outras, Ahi poderá installar-se a tracção por *trolley*, sem inconveniente, porque são avenidas largas, arborisadas, algumas, o que disfarça o mau effeito dos postes e cabos, e não sendo consentidos os fios atravessados, não haverá maior inconveniente, porque sempre ficará uma parte da rua livre de fios e, portanto, deixando livre a circulação do material de incendios ou outros vehiculos altos.

Nas ruas estreitas e guarnecidas de casas, nas ruas centraes da cidade, isto é, fóra a parte do Aterro até Ribamar, em todas as que constituem a antiga, rede dos nossos tremvias, é um escandalo, uma loucura, que tal se consinta, e visto que a camara está a isso resolvida, os moradores da cidade devem protestar, representar superiormente impedir por todos os meios que tão grande abuso se pratique.

Pela nossa parte estamos promptos a acompanhar esse protesto, incitar por todos os meios que elle se faça e produza effeito, para que não diga que na capital portuguesa se permite o que em parte alguma se consente.

Em seguida publicamos as bases do contracto, sobre as primeiras das quaes já alguma cousa fica dito nas linhas que antecedem, e mais accrescentaremos, analysando-as e pondo em evidencia até que ponto esta concessão vae prejudicar a cidade.

1.<sup>a</sup> — É concedida á companhia dos carris de ferro de Lisboa, auctorização para adoptar a tracção electrica, por conductores aereos, nas linhas que explora actualmente e nas que é obrigada a construir pela condição 5.<sup>a</sup> do contracto de 10 de abril de 1888.

2.<sup>a</sup> — A camara concede collocação de postes na via publica, nas ruas que tenham largura sufficiente de modo que não embaracem o transito.

3.<sup>a</sup> — De todos os projectos enviados á direcção dos serviços telegrapho-postaes serão enviadas duas copias á camara, além dos desenhos dos postes de ferro que tenham de ser collocados na via publica e das consolas para substituição dos postes nas ruas estreitas.

4.<sup>a</sup> — A companhia apresentará á camara dentro do praso de 6 mezes, a contar da data em que fôr superiormente approvado o contracto, os projectos da nova linha, que serão elaborados em harmonia com a condição 9.<sup>a</sup> do contracto de 10 de abril de 1888.

5.<sup>a</sup> — É fixado em 30:000\$000 réis annuaes o rendimento das licenças impostas sobre os carros para transporte de passageiros em commum. Esta quantia será garantida pela companhia, sendo a sua liquidação effectuada depois de cobradas todas as licenças dos carros de outras empresas ou particulares que não tenham contracto especial com a camara.

6.<sup>a</sup> — A camara avizará a companhia, nos primeiros dias de janeiro de cada anno, de qual foi o rendimento das licenças annuaes dos outros carros e do que faltar para preencher a quantia de réis 30:000\$000, devendo a companhia carris de ferro de Lisboa entrar immediatamente com essa differença na thesouraria da camara.

7.<sup>a</sup> — A companhia continuará a pagar 4 por cento sobre



as suas receitas brutas, deixando a camara de ficar interessada nos lucros liquidos. A receita bruta será proveniente das passagens nos carros da companhia e a de quaesquer vehiculos de aluguer para carga ou passageiros.

8.<sup>a</sup> — A applicação da taxa de 4 por cento vigorará para todas as receitas brutas da companhia, até o limite de 700:000\$000 réis por anno. A todos os excessos d'esta quantia será imposta a taxa de 8 por cento, não podendo ser exigida á companhia quantia superior a 48:000\$000 réis emquanto as suas receitas não atingirem a 700:000\$000 réis.

9.<sup>a</sup> — A companhia informará a camara, em cada mez, das receitas que teve no mez anterior.

A liquidação e pagamento do minimo de 48:000\$000 réis serão effectuados nos primeiros dias de janeiro. A garantia d'este rendimento minimo começará a vigorar desde a data em que fôr concedida a licença definitiva para a tracção electrica.

10.<sup>a</sup> — A quantia de 12:000\$000 réis a que se refere a condição 4.<sup>a</sup> do contracto de 27 de junho de 1892, refere-se á conservação do pavimento das ruas e não aos estragos causados pelos concertos, modificações ou construcção de linhas ou desvios.

11.<sup>a</sup> — As contas de calcetamentos provenientes de assentamento de carris serão pagas pela companhia um mez depois da apresentação.

12.<sup>a</sup> — Será elevado a cem o numero de passes que a companhia é obrigada a fornecer á camara.

13.<sup>a</sup> — Todas as linhas da tracção electrica, com o respectivo material fixo e circulante, ficarão pertencendo á camara no fim de 99 annos.

14.<sup>a</sup> — Depois de approvedo este contrato e enquanto não estiverem approvedos definitivamente os projectos das linhas para a tracção electrica, a companhia pagará á camara todos os mezes 4 por cento sobre as receitas que tiver realizado no mez anterior.

15.<sup>a</sup> — Ficam em vigor todas as condições dos contractos de 10 de abril de 1888 e de 27 de junho de 1892 em todos os pontos que não sejam alterados pelas clausulas d'este contracto.

16.<sup>a</sup> — A auctorização definitiva caducará, se, dentro de 3 annos depois de approvedos superiormente os projectos apresentados pela companhia, esta não tiver precedido ás installações completas do material fixo, e não possuir o circulante em quantidade sufficiente para a tracção electrica em todas as linhas a que se referem esses projectos.

17.<sup>a</sup> — A companhia obriga-se a instruir o pessoal que tiver ao seu serviço, a contar da data da approvação superior dos projectos, segundo as suas aptidões, de modo a ser utilizado no novo systema de tracção.

A condição 2.<sup>a</sup> é já de si sufficientemente dubia para dar margem a todas as latitudes de interpretação.

Ruas com *largura sufficiente* para se lhe installarem postes são *todas*, incluindo os mais estreitos beccos d'Alfama. Póde pois a companhia, invocando este artigo, pôr postes por toda a parte que ninguem lhe irá á mão por isso.

Mas mesmo que não tenha largura para a passagem do carro e para o poste, lá está a condição 3.<sup>a</sup> a salvar a diffi-culdade; põem-se *consolas* nas paredes, estendidas para o centro da rua e tudo se remedeia. Uma verdadeira *consolação* para o effeito das ruas!

A 5.<sup>a</sup> condição é uma delicia!

O imposto pesadissimo, estupidamente elevado, que hoje pesa sobre todos os carros de transporte não pertencentes á companhia passa a reverter... em proveito d'esta!

Grandiosa ideia!

A companhia garante á camara 30:000\$000 réis annuaes que serão pagos... pelos outros carros, o que é uma originalidade e uma perfeita mina para ella. Vejamos:

Há uma carreira que ella serve mal com os seus vehiculos, e que lhe dá pouco lucro ou prejuizo.

N'isto, um emprehendedor qualquer principia a fazer carreiras para o mesmo ponto e parece que, pelo contracto a companhia devia combate-l'o para o derrotar. Mas não senhor.

A companhia esfrega as mãos de contente e retira os seus carros para deixar medrar o competidor, porque cada carro que este tiver em serviço, são menos 500\$000 réis que a companhia paga á camara. E além d'isso livra-se do serviço que a prejudicava.

Não é bonito?

Outro caso: um empresario lembra-se de pôr carros para um sitio onde a companhia nunca pensou levar os seus.

Novo motivo de jubilo para esta. Essa carreira virá ser um affluente das suas linhas rendosas, e além d'isso, o empresario ainda pagará 500\$000 réis annuaes para minorar á companhia a garantia á camara.

Mas afinal, nem este caso se dará porque haverá sempre em circulação mais de 60 carros que, entre si, pagarão os trinta contos, e portanto a garantia que a companhia dá é illusoria.

Falta-nos o espaço para analysar as demais condições que encerram tambem peregrinas ideias.

Fal'o-hemos no proximo numero, que há muito que dizer.

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

### MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

#### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 124, II série, de 30 de Maio de 1946, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Subsecretário de Estado das Comunicações de 24 do corrente:

João Gonçalves Dinis, desenhador de 3.<sup>a</sup> classe do quadro permanente desta Direcção Geral — homologada a situação de licença por doença (artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931) por mais 30 dias, a contar de 14 do corrente. (São devidos emolumentos, nos termos da tabela anexa ao decreto n.º 9:605).

Por portaria de 20 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 24:

José Chedas Bogarim, engenheiro civil de 2.<sup>a</sup> classe do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido a engenheiro civil de 1.<sup>a</sup> classe, por concurso, nos termos dos artigos 25.º do decreto n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, e 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, na vaga existente naquele quadro pela aposentação do funcionario da mesma categoria Luis Gonzaga Vanzeller Pereira Cabral, ocorrida por despacho da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência inserto no «Diário do Governo» n.º 46 2.<sup>a</sup> série, de 25 de Fevereiro de 1946. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).



O «Diário do Governo», n.º 118, II série, de 23 de Maio de 1946, publica o seguinte:

### Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso limitado para a aquisição de automotoras Diesel para os caminhos de ferro do Estado Português, adjudicar à firma Nydqvist & Holm Aktiebolag, de Trollhättan, Suécia, pela importância global de 3.738:800 coroas suecas, as seguintes automotoras, entregues F. O. B. Gotemburgo:

a) Três, de dois eixos, para via de 1<sup>m</sup>,665, cada uma equipada com dois motores;

b) Três, de dois eixos, para via de 1<sup>m</sup>,665, cada uma equipada com um motor, mas preparada para a eventual montagem futura de um outro motor;

c) Cinco, com dois bogies de dois eixos, para via de 1<sup>m</sup>,665, cada uma equipada com dois motores;

d) Quatro, com dois bogies de dois eixos, para via de 1<sup>m</sup>,665, cada uma equipada com um motor, mas preparada para a eventual montagem futura de um outro motor;

e) Três, com dois bogies, para via de 1 metro, cada uma equipada com dois motores; e ainda:

f) Peças sobressalentes para as referidas automotoras, constantes das listas anexas ao processo;

g) Duas colecções de cópias em papel Ozalid de desenhos que sejam necessários para a construção, manutenção e conservação das aludidas automotoras;

h) Ferramentas e peças sobressalentes, a fornecer com os veículos, sem encargo especial para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, conforme lista anexa ao processo respectivo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 de Maio de 1946. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto de Espregueira Mendes*, Subsecretário de Estado das Comunicações.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Nydqvist & Holm Aktiebolag, de Trollhättan, Suécia, para a adjudicação do fornecimento de de-



Um  
lindo bôlo  
o triunfo  
duma dona  
de casa

...Quer dar prazer a seu marido e a seus filhos?  
Sirva-lhes frequentes vezes um bom bolo, como este, feito em sua casa.  
É fácil, rápido e pouco dispendioso de fazer, com

## FERMENTO EM PÓ

Vitória

O único fermento fabricado, analisado e vendido em embalagens litografadas, seladas e cheias à máquina, em Portugal.

Deve V. Ex.<sup>a</sup> ainda preferir, desta marca:

Doces, Pudins, Farinhas açucaradas, Especiarias, Coco ralado, etc.

Visite, desde hoje, o novo Depósito de Vendas, na Rua Alves Torgo, 19, onde poderá adquirir aos melhores preços da tabela, todas as farinhas.

Venda de um pacote de farinha de trigo, por pessoa.

LISBONENSE VITÓRIA, L.<sup>DA</sup>

Rua Alves Torgo, 13 a 19

Telef. P. B. X. — 45456

LISBOA

zoito automotoras Diesel, destinadas às linhas férreas do Estado Português.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 de Maio de 1946. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto de Espregueira Mendes*, Subsecretário de Estado das Comunicações.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

O «Diário do Governo», n.º 134, 2.<sup>a</sup> série de 12 de Junho de 1946, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que o contrato celebrado entre esta Direcção Geral e a firma Nydqvist & Holm Aktiebolag, de Trollhättan, para o fornecimento de dezoito automotoras Diesel e peças sobressalentes destinadas à exploração dos caminhos de ferro do Estado Português, procedido de minuta aprovada em Conselho de Ministros, foi visado pelo Tribunal de Contas em 3 do corrente mês, constando do visto que são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:227, os quais já foram pagos.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 6 de Junho de 1946. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo», n.º 121, III série, de 27 de Maio de 1946, publica o seguinte:

### Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais

Para os devidos efeitos se anuncia que, por escritura de 14 de Maio corrente, nas notas do cartório do notário abaixo assinado, os estatutos por que se rege a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede nesta cidade, foram alterados em parte, nos termos seguintes:

1.º Ao artigo 11.º é acrescentado o parágrafo que se segue:

§ único. O conselho de administração poderá também adquirir acções e obrigações da própria Companhia e realizar sobre elas todas as operações que julgue convenientes para o interesse da mesma Companhia.

2.º O artigo 17.º, mantidas todas as suas alíneas, fica substituído nestes termos:

#### ARTIGO 17.º

A Companhia é administrada por um conselho composto de um máximo de sete vogais e um mínimo de três, eleitos de três em três anos em assembleia geral, tendo o presidente voto de qualidade, em caso de empate.

Lisboa, 22 de Maio de 1946. — O Notário, *Fernando Tavares de Carvalho*.



Uma nova secção da "Gazeta"

No próximo número iniciar-se-á a publicação duma nova rubrica, intitulada:

QUER SABER? TOME, POIS, CONHECIMENTO DE...

Nesta nova secção, organizada por um antigo redactor da *Gazeta*, abordam-se os mais variados assuntos, embora todos eles em concordância com a especialidade de que tratamos.

Dada, pois, a maneira sucinta, precisa e distractiva como serão apresentadas as citações não constituirá exagero admitir-se que será agradável a leitura de

QUER SABER? TOME, POIS, CONHECIMENTO DE...

Estamos certos de que há-de vir a manter-se com absoluto interesse para os nossos estimados leitores, pois pela estrita ligação do que se anota, em referência aos mais variados assuntos ferroviários, e se coaduna, não só com tudo o que disser respeito a caminhos de ferro, mas também, pelo carácter de leveza, com o dinamismo da vida actual — que nem sempre pode suportar os efeitos retóricos a encobrir o que é simples e claro —, se antevê seguro êxito para a nova secção:

QUER SABER? TOME, POIS, CONHECIMENTO DE...

CARLOS P. PASSOS

Compra e vende automóveis usados e toda a qualidade de sucata  
Camionetes de aluguer para todo o género de transportes  
SEMPRE EM DEPÓSITO PEÇAS USADAS DE AUTOMÓVEIS  
RUA DO ALVITO, 109 — Telef. 81-328 — LISBOA

Carpettes, Tapetes, Passadeiras, Capachos, Linhagens,  
Sacos, Lonas e Fios — Artigos para campo e praia  
LEITES SOBRINHOS & C.<sup>A</sup>  
(CASA CENTENÁRIA)  
26, RUA DOS FANQUEIROS, 28 — Tele. 2 1710

Américo dos Santos Terceiro  
COM LOJA DE SUCATAS E METAIS  
Compra e vende sucatas de tôdas as qualidades e mais artigos  
ALCÂNTARA — 49, RUA RODRIGUES FARIA, 49 — LISBOA

VIRGILIO FERREIRA ANTUNES  
AZEITONA EM CONSERVA PARA EXPORTAÇÃO  
Escritório: R. DA JUNQUEIRA, 200 — Telef. 8 1785  
Fábricas: L. Marquez de Anjeja, 11-12 e R. da Junqueira, 200 — Lisboa

G O U V E I A

A Beira-Baixa com as suas características de terras gráficas e casas rústicas dum pitoresco que maravilhosamente se enquadra na expressão mais típica das nossas paisagens, província onde o sol é uma alegoria pagã, os costumes têm ainda o colorido dos encantos primitivos e os cenários das serras e povoados andam como que envolvidos num deslumbrante prodígio de graça e de beleza; essa Beira-Baixa tão singular nas suas diversas perspectivas, terra de chãos fertilíssimos e de motivos ricos de expressão tradicional, tem na vila de Gouveia a síntese perfeita da sua alma do seu ambiente.

Airosa, tranquila, ridente, quase se encosta à imponência da Serra da Estrela, dominando as mais belas regiões que ela avista do Terreiro do Calvário tendo a seus pés e à sua volta panoramas enfeitados de encostas verdejantes, de seáras orgulhosas, de campos estendidos por horizontes imensos. As cristas da Senhora da Lapa, da Nave e da Gra-lheira, os cabeços do Caramulo, os contornos distantes do Buçaco e do Montemuro, são quadros que têm por miradouro a histórica vila.

Empoleirada numa encosta suave, Gouveia é um dos mais famosos recantos beirões, e um dos quatro pontos de quase forçada passagem para as excursões à Estrela.

O casario branco põe uma nota de gracilidade na fisionomia serrana desta vila — miradouro das antigas terras de Azurara da Beira, e importante núcleo industrial. Como zona de turismo goza de privilegiada situação, pois está apenas a 40 quilómetros da Guarda e oferece com facilidade passeios e excursões às Penhas Douradas e a formosos trechos de paisagem rustica: Melo, Folgoso, Mesquitela, Linhares, Vinhó, as alturas do Sabugueiro, os vinhedos de Figueiró, os pinhais de Vila Chã.

A velha *Gauve* dos turdulos, tomada aos mouros por Fernando Magno de Castela e reedificada por D. Sancho, que lhe deu foral em 1186, possui alguns valiosíssimos monumentos nacionais como seja a famosa *Casa da Torre*, antiga residência dos Marqueses de Gouveia (Távoras), com a sua preciosa janela manuelina.

Vale a pena o turista sedento de expressões de beleza, demorar-se nesta encantadora vila, e não perderá o tempo se subir ao Terreiro do Calvário para percorrer a ampla vista panorâmica da Beira interior: Tâzem, Algodres, Pinhanços, e dobras de serras no socalco das quais se perdem remançosas as aguas das ribeiras afluentes do Mondego...

PEDRO VAZ LEAL

Com Oficina de Serralharia Mecânica e Civil  
Soldaduras a Autogénio e Electrogénio  
Largo de S. Ginez - LORIGA - Serra da Estrêla - Telef. 12

Cristiano Mendes Duarte

Com Estabelecimento de Mercarias, Vinhos, Louças,  
— — Ferragens, Fazendas brancas e de lã — —  
ALDEIA DAS DEZ — VALE DE MACEIRA

ANTÓNIO MENDES CABRAL  
Negociante de Madeiras de Castanho, Eucalipto e pinho  
e outras qualidades de madeiras  
Serra da Estrêla — LORIGA



**ARTUR COSTA**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

FIOS DE TRICOT E DE TAPETES

Telefone 89

Gouveia — S. PAIO

TELEFONE 81

PADARIA VIRIATO

DE

**Álvaro da Purificação**

G O U V E I A

TELEFONE 57

APARTADO 14

**GOUVEIA**  
**HOTEL**

G O U V E I A

APARTADO 18

TELEFONE 45

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

DE

*Sampainho & Lima*

**G O U V E I A**  
**P O R T U G A L**

PADARIA GOUVEENSE

DE

**Albertino Marques Simões**



G O U V E I A

PADARIA ESTRELA

DE

**Alfredo Sario Júnior**



G O U V E I A



**AUGUSTO LUIZ MENDES & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>**

**FÁBRICA DE LANIFÍCIOS  
SERRA DA ESTRÊLA**

**L O R I G A**

**Rodrigues & Rosa, L.<sup>da</sup>**

**Fábrica de Serração, Carpintaria Mecânica e Camionete de aluguer**



**FORNECEDORES DE LENHAS, ESPECIALIDADE  
EM ESQUADRIAS E MADEIRAS PARA CONSTRUÇÕES**



**T á b u a — E S P A R I Z**

**Joaquim Martins da Fonseca, L.<sup>da</sup>**

**COM CARREIRA DE CAMIONETAS DIÁRIA ENTRE**

**VIDE-COIMBRA — Saida de VIDE às 6,50  
chegada a COIMBRA 10,50**

**Saida de COIMBRA para VIDE às 18,30  
chegada a VIDE às 21,50**

**S E D E:**

**PONTE DAS TRES ESTRADAS  
OLIVEIRA DO HOSPITAL**

**P A D A R I A**

**MADEIRA NOBRE, L.<sup>DA</sup>**

**Candosa — T Á B U A**

**ALFREDO DA FONSECA**

**COM OLARIA EM**

**CANDOSA-TÁBUA**



# Recortes sem Comentários

## «Católicos de choque»

Enquanto, dentro do Governo francês, chega a parecer que, em determinados aspectos, é maior o acordo entre o M. R. P. e o partido comunista de que entre este último e os socialistas — cada vez mais favoráveis a uma política de aproximação com a Inglaterra e com os Estados Unidos — acentua-se, fora do Governo a reacção dos católicos, de alguns católicos, pelo menos, contra os sistemáticos esforços daqueles que, por todos os meios, querem «orientalizar» a França, disfigurando-a na sua fisionomia de nação tradicionalmente cristã.

ção de Dachau, com o pijama raiado, uniforme dos campos de concentração alemães, levava nos braços a pequena imagem. Era o padre Wilhem, capelão da «Resistência», torturado pela «Gestapo». Mas a polícia interveio, procurando dispersar o cortejo. Apreendida, a imagem. Preso, de novo, e agora pela polícia francesa, o antigo prisioneiro de Dachau. Os católicos, todavia, não se resignaram. Rapazes formados numa escola de heroísmo, comportaram-se heroicamente. Travou-se luta. Foi derrubada a camioneta celular. Libertado, o padre Wilhem. Resgatada, a imagem de Nossa Senhora do Bom Regresso. E o comissário de polícia, encarregado da «operação» pelas autoridades comunistas de Ivry, transitou, sofrivel-

FÁBRICA DE LICORES E XAROPES

“ **A ESMERALDA** ”

156, RUA DO POÇO DOS NEGROS, 160 — LISBOA

Peça em toda a parte os licores e xaropes desta marca.—Impõem-se pelo seu esmerado fabrico

Nos jovens, sobretudo, a «Resistência» persistiu para além das batalhas da rua ou do «maquis», contra os alemães, e perdura com o mesmo espírito, o mesmo heroico entusiasmo, a mesma vocação de sacrifício ou de martírio, ainda que orientada, agora, noutro sentido — pois que outro é também, agora, o inimigo.

As campanhas odientas do jornal comunista «L'Humanité», que visavam o Vaticano e o Papa, retorquiram esses católicos, lançando um jornal intitulado «La Jeune Humanité» — «órgão de choque do catolicismo contra o materialismo».

E a cada medida ditada pelo ódio sectário, na torva intenção de descristianizar a França, para melhor, depois, a soviétizar, respondem eles, virilmente, com a «desobediência» — como verdadeiros «católicos de choque».

Assim, num dos municípios dos arredores da capital francesa, Ivry, cuja vereação é comunista, foram já proibidas as procissões. Apesar de proibida, realizou-se, porém, no seu dia próprio, a tradicional procissão de Nossa Senhora do Bom Regresso. Simplesmente, desta vez, não houve círios, nem opas, nem andores. Os jovens católicos formaram duas alas. À frente, um antigo prisioneiro do campo de concentra-

mente amachucado, do campo de batalha para o hospital mais próximo.

Para os comunistas, o acontecimento foi, claro está, motivo de espanto e de indignação. Como? Era, então, possível? Os católicos haviam respondido á violência com violência? Não era pois, de todo em todo uma «blague», o tal «catolicismo de choque»?

E não há dúvida que tomaram as suas precauções, para o futuro. Talvez até se aconselhassem, na emergência, com um certo comandante Matzine, da polícia secreta russa, encarregado da «recuperação» em França dos cidadãos soviéticos, desgarrados. O comandante Matzine deve saber como essas coisas se fazem...

Qualquer que venha a ser, porém, o destino desse «catolicismo de choque» — não quisemos deixar de assinalar, e com a mais comovida simpatia, o seu aparecimento.

E que admirável, que soberba figura, a desse padre Wilhem, com o seu pijama raiado de prisioneiro do campo de Dachau, os braços em cruz, de pé num desafio, em face de todas as tiranias — e de todas as cobardias!

(Da Vitória)

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA:

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>*

E DISTRIBUIDOS PELA:

**SODIL**

*Sociedade Distribuidora, L.<sup>da</sup>*

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

**CEL**



## Instruindo os indígenas

Já nos temos referido à colaboração que o sr. Bourbon e Meneses presta ao bi-semanário «Noticias da Huila». O ilustre escritor, que na Metrópole parece só trabalhar em «pedras soltas», vai erguendo no Continente negro uma obra maciça para ilustração dos indígenas.

Na carta publicada em 21 de Março, ocupava-se da maneira como o Senhor Cardeal Patriarca havia comemorado o dia de Natal. Evocava as cerimónias da Sé, sem esquecer os privilégios obtidos por el-rei D. João V «com muitos bons cruzados» — como se estivessem a fazer mais falta aos pobres esses cruzados, do que os bens roubados à Igreja para bodo dos liberais.

Informava que Sua Eminência tinha sentado e servido à sua mesa dois pobres, mas logo esclarecia que também já tinha feito o mesmo, apesar de «não ser cardeal, nem patriarca nem sequer, rigorosamente — cristão». Este esclarecimento não será inteiramente edificante para os indígenas; mas ainda bem que se divulga na Huila um acto do sr. Bourbon e Meneses que tinha passado despercebido em Lisboa.

Finalmente, aludia à mensagem radiodifundida pela Emissora Nacional, e lamentava que nessa mensagem, redigida «com brilho de forma», faltassem «algumas palavras que S. Eminência não disse e poderia ter dito» a respeito da «questão social». O ilustre escritor devia lembrar-se de que não foi aquela a única vez em que Sua Eminência falou. Conhece decerto os dois volumes das «Obras Pastorais» em que se encontra precisamente o que deseja: — «a aplicação do espírito cristão aos problemas cruciais do nosso tempo».

Ensina o sr. Bourbon e Meneses: — «Tenho como axioma que a caridade não basta... as grandes questões e os agudos problemas sociais, esses, exigem remédios que excedem o âmbito da caridade».

Os indígenas da Huila são capazes de imaginar que os princípios cristãos só são proclamados na Metrópole por quem não é «rigorosamente cristão». Será isto rigorosamente justo?

(De *As Novidades*)

### Cem mil caixas de massas alimentícias estão a estragar-se por dificuldades de desembarque

Há mais de um mês que se encontra no Tejo o vapor «Tuskeges Victory», com 100.000 caixas de massas alimentícias, vindas da América e do Canadá. Sucede, porém, que parte dessa massa ainda não pôde ser despachada para a província, nem lançada no consumo público, por deficiências dos serviços de carga e descarga e saída dos armazéns da Administração do Porto de Lisboa.

Em frente do Entrepasto Central encontram-se algumas fragatas, carregadas de caixas dessa massa, há 23 dias, vendo-se algumas arrombadas, com a massa derramada, outras meias vazias e ainda outras inutilizadas pela chuva. E' conflagrador o espectáculo, não só pelos prejuízos materiais ocasionados por estes contratempos, mas por se tratar dum produto que tanta falta nos faz. Desnecessário será enumerar os prejuízos de tais inconvenientes.

Porque se passam estas coisas?

Nos armazéns onde se encontram já alguns milhares de caixas, em grande número arrombadas, também se assiste ao espectáculo de se ver alguma massa derramada e esmagada.

(Do *Diário de Lisboa*)

### A «Mulher-Cobra» — homem

LONG BEACH (CALIFORNIA) 28 — Elsie, a «Mulher-Cobra», que, durante anos, emocionou espectadores atónitos pela sua audácia, quando com a maior indiferença pela morte, acariciava algumas das suas cobras mais venenosas, morreu, ontem, em Long Beach depois de ter sido mordida por uma cascavel. Só depois da autópsia as autoridades descobriram que Elsie era um homem. O homem que há dezoito anos, desposou Elsie declarou que, então, não sabia que se tratava de um homem, o que só descobriu depois do casamento. Aliás, «ela» era uma esplêndida esposa.

«Elsie», que tivera dois «maridos», dos quais se divorciara, mascarava-se de mulher quando um trabalho carnavalesco assim o exigia. Também desempenhou outros papéis, entre os quais «O homem endinheirado», «O semi-homem, semi-mulher» e «O rapaz do focinho de cão».

(Da Agência *U P*)

### Culpado que acusa outros culpados...

No tribunal de Nuremberg, que está julgando os grandes criminosos de guerra alemães, mostrou-se com documentos que a Rússia colaborou largamente com o Reich alemão, na guerra que fez de 1939 a 1941, por ventura o período das maiores atrocidades praticadas pelo exército e agente germanicos.

A Alemanha entregou à Rússia armas em maior quantidade do que a própria *Wermacht*, no decurso de toda a guerra relampago, conduzida contra as nações do Ocidente.

A Rússia, por seu lado entregou à Alemanha, nesse período, um milhão de toneladas de cereais, quinhentas mil toneladas de trigo, novecentas mil toneladas de produtos derivados do petróleo, cem mil de algodão, quinhentas mil de fosfato, oitocentas mil de madeira, assim como grandes quantidades de linho, plantina, manganês, e outros produtos.

Possivelmente, sem este auxilio, a Alemanha não teria feito a guerra e o mundo teria sido salvo da catastrophe que o esmagou.

Dos documentos lidos nas sessões do tribunal de Nuremberg, conclui-se que a Rússia foi porventura o maior criminoso de guerra. No entanto, a Rússia figura no numero dos acusadores dos grandes culpados da guerra. E o mundo assiste a este inqualificável bluf, a esta tragica e monstruosa farça sem um grito de protesto.

Também, valha a verdade, a tal abundancia de liberdade que a democracia fez desabar sobre o mundo com a vitória, que as gentes mal têm tempo de protestar contra este e outros atropelos contra a Verdade e a Justiça.

E é com fantasmas destes que se quer construir a paz.

(De *A Guarda*)

**INTERMUNDO LIMITADA**

**RUA DOS ANJOS, 84-3.º**

**LISBOA - PORTUGAL**

**IMPORTAÇÃO - EXPORTAÇÃO**

CAMIONS A ÓLEOS  
CAMIONETES E AUTOMOVEIS

ACHOS PARA TODOS OS FINES  
MATERIAL ROLANTE

ARTIGOS DE ESCRITPRIO  
ARTIGOS MEDICOS





# PHILIPS

## Lâmpadas de grande categoria

### luz clara e abundante economia de electricidade

#### Uma renda de 50\$00 arrematada por 50 contos

Noticiaram os jornais de Lisboa que um lugar num dos mercados da capital foi disputadíssimo sendo finalmente arrendado por 50 contos!

Loucura! Comentava o reporter. Loucura, não! Uma só conclusão se pode tirar desta apparencia de desequilíbrio: o quanto é rendosa a profissão de vender em certas circunstancias, locais e oportunidades.

Quem dá 50 contos por um lugar de comercio pelo qual se exigia a renda de 50\$ é porque, evidentemente, espera recuperar-se e multiplicar.

(Do Eco de Extremoz)

#### Quatro mil advogados espanhóis apoiam o General Franco

MADRID, 16 — O General Francisco Franco respondendo á mensagem de apoio de 4.000 advogados, disse ontem que tinha pressa de garantir a estabilidade do sistema em Espanha, para dar a certeza de que se não repetiriam os acontecimentos do passado nesse país. Disse:

«Vamos para novos fins e temos de ir rapidamente. Tenho pressa de garantir a estabilidade do sistema que venha a dar-vos a certeza de que não haverá mais guerras civis e de que os irmãos não lutarão de novo contra seus irmãos.

Encarando os nossos problemas, tomamos a senda natural pela qual as pessoas são encaminhadas para as entidades profissionais por meio das Municipalidades e para a família sem que a nação ficaria falsificada com ideias artificiais que parecem servir os interesses partidários e não os interesses nacionais».

(Da Reuter)

#### A Reorganização do Exército Francês

O general de Lattre de Tassigny, Chefe do Estado Maior da Defesa Nacional, definiu, no decorrer de uma entrevista, os princípios do plano de reorganização do Exército francês.

- 1.º — Serviço preliminar de 1 ano.
- 2.º — Serviço militar activo de um ano também.
- 3.º — Serviço nas reservas.

Recordou que os efectivos foram reduzidos a 460.000 homens para os territórios da União Francesa, Alemanha e a Austria. Todos os soldados passam a ter ensino técnico, físico e militar.

O general de Lattre Tassigny insistiu nos problemas suscitados, em virtude da escassez de materias primas, pela necessidade da produção de material moderno de que o novo Exército francês deverá ser dotado.

(Dos Jornais)

Este espaço estava reservado para anunciar os famosos cigarros americanos «**REGENT**», de que são importadores exclusivos **ROQUE PINTO, Lda.,** Rua do Amparo, 94-1, , Lisboa; mas a alta categoria destes cigarros dispensa o reclame



## Publicações recebidas

**Carvões vegetais para gasogénios**, pelo Engenheiro *António de Magalhães Ramalho* — Lisboa, 1943/45

Trata-se de um estudo muito consciencioso, conjunto de princípios para um fabricante de carvões destinados a gasogénios, que, por motivo da Grande Guerra Mundial, tiveram vasto emprego.

Explica o autor que os desbastes de arvoredos não se devem fazer numa área restrita, mas antes em qualquer local, ensinando a produzir bom carvão e rapidamente com lenha a mais diversa, para o que se usa o forno portátil vulgarizado em toda a Europa. Demonstra o fabrico do carvão vegetal, seguindo-se os tipos de fornos, que são de modelos variados, acompanhando a exposição com desenhos muito claros, indicando a qualidade das lenhas a usar, o terreno onde efectuar a carbonização e as formas características dos carvões. Pública também as instruções oficiais, ocupa-se da preparação dos carvões, embalagem, organização do trabalho nos centros de carbonização e cuidados especiais a ter com as matas.

Pela honestidade do esforço dispendido, merece bem o Sr. Engenheiro António Ramalho um aplauso e agradecimento entusiasta.

**Hidráulica Agrícola** — Lisboa

Numa interessante e perfeita apresentação gráfica, procura esta obra, editada pelo Secretariado Nacional de Informação, explicar a acção útil e firme da Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola.

Acompanhando com magníficas gravuras uma amena descrição das obras projectadas e das já realizadas do plano de 1937, verifica-se que actualmente trabalha-se em muitos lugares do país, resultando daí as maiores vantagens para o progresso nacional pelo aproveitamento de terrenos para novas culturas e possibilidade de centrais hidro-elétricas.

Apesar dos relatórios e outros estudos muito claros e valiosos publicados pela Junta das Obras de Hidráulica Agrícola, este livro dá uma visão de conjunto muito exacta e destinada ao grande público.

**Liga dos Combatentes da Grande Guerra**, *Relatório da Gerência de 1943* — Lisboa, 1944

Numa forma literária impecável, expõe este relatório, acompanhado de mapas, gravuras e magníficos gráficos, qual foi a actividade desta prestimosa instituição que tantos benefícios tem produzido. Obra formidável de acção e perseverança,

merece leitura atenta o livro publicado, causando satisfação e deleite. — M. B. de A.

**O Nosso Pecado**, por *Antunes de Paiva*

A arte de narrar é tão difícil que só os grandes artistas de projecção universal na literatura lhe conhecem o segredo especioso; é milagre de expressão este fenómeno de condensar com espantosa fidelidade imagens de coisas e retratos de almas observadas com um poder de análise em cujo vigor tem de existir uma compreensão estética que lhes suavise os contornos e lhes vinque as meias



ANTUNES DE PAIVA

tintas. Quando um escritor consegue tornar palpável e sensível esse mundo de ideias e de formas, é porque decerto, possui num grau já bastante elevado um temperamento completo de artista, dispondo de elementos de construção valiosos.

Da vida real para o domínio da ficção pode trasladar-se seja o que for que nos deixe uma impressão de humano e de vivido, de verosímil e de emocional. Na maneira de executar esse trabalho marca o escritor as qualidades máximas do seu temperamento.

O conto é a mais operosa dessas tarefas, porque é necessário não só *descrever* com sobriedade de linguagem como *sugerir* o quadro em que se movem os personagens, de forma a que o leitor não veja apenas, mas *sinta* também aquilo que mereceu a pena reproduzir pelo que vale em beleza creadora.

Antunes de Paiva com surpreendente facilidade dá-nos no seu recente trabalho «O Nosso Pecado» uma série de motivos cuidados por mão de mestre. Cada um é um tema onde o escritor teve a rara inspiração de envolver a arguta curiosidade do seu espírito analítico num estilo de sabor fluente, sem exageros de grandes manhas e sem desvios inexperientes.

Estamos, de facto, diante duma revelação literária cheia de robustez. «O Novo Pecado» reúne alguns contos em que os conflitos são desenhados



duma maneira hábil e sugestiva e adquirem certa grandeza. O homem é encarado através do drama eterno da sua pequenez humana e surge-nos como símbolo da tragédia que todos nós vivemos. As figuras, mais ou menos de caracter emblemático que cercam aquele inexgotável filão de observações psicológicas, movem-se num fundo que nos parece indeciso mas são conduzidos por um diálogo muito bem trabalhado.

«O Nosso Pecado» é uma obra que afirma um contista de incontestáveis méritos. «Edição Homo» muito cuidada.

**Volfrâmio e Estanho**, pelo Engenheiro  
*Mendes da Costa*

Na Colecção «Técnica» (editor Domingos Barreira — Porto) publicou o professor Mendes da Costa o curioso volume de divulgação «Volfrâmio e Estanho». Obra que interessa não só a técnicos, como a todos que se dedicam aos negócios de minas e de minérios, é de muito útil leitura pela grande soma de elementos que constituem a sua matéria expositiva: propriedades e aplicações do volfrâmio, estanho e suas ligas, estudo de minérios com fórmulas das suas composições, larga referência a jazigos filonianos, metalurgia, fornos e ustulação, legislação mineira etc. Recomendamo-lo a todos os estudiosos — J. R.

## Carlos Pedro & Nunes, L.<sup>da</sup>

Compram e vendem: Máquinas industriais e agrícolas — Automóveis e Camionetas em segunda mão — Pneus — Acessórios e todo o material automobilístico — Sucatas de ferro — Metais e todos os artigos respeitantes ao seu ramo de negócio

Escritório e ARMAZENS:

**RUA DO ALVITO, 109**

(PÁTIO DO HILÁRIO)

LISBOA -- Telefone 81-907

## Vai viajar?

LEVE O

**Manual do Viajante**

**em Portugal**

## SAPATARIA



**RUA DO AMPARO**

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000

## Senna, Botto & Leitão, L.<sup>da</sup>

Arame, Metais e suas modalidades

ARTIGOS PARA DECORADOR

Executam-se todos os trabalhos de arame

TELEF. P. B. X. | 2 6054  
| 2 8904

R. da Conceição, 140-146 // R. Nova do Almada, 14-44

L I S B O A

## Imprensa

### «NOTÍCIAS DA FIGUEIRA»

Com o seu n.º 261, entrou no 6.º ano de publicação o nosso prezado colega *Notícias da Figueira*, que é proficientemente dirigido pelo sr. Carlos Baptista e que tem pugnado valorosamente pelos interesses da Figueira da Foz.

### «CARDEAL SARAIVA»

Festejou o seu 25.º aniversário o importante periódico *Cardeal Saraiva*, que se publica na vila minhota de Ponte de Lima, de cujos interesses tem sido acérrimo defensor.

O número comemorativo daquele aniversário, impresso a cores, inseriu escolhida colaboração e apresenta bom aspecto gráfico.

### «DIÁRIO DO ALENTEJO»

Com o seu número de 1 do corrente, completou quatorze anos de existência o *Diário do Alentejo* que se publica em Beja, e tem defendido com altivez os interesses da sua província.

### «GAZETA DE CANTANHEDE»

Também entrou no seu 29.º ano de publicação a *Gazeta de Cantanhede*, outro semanário simpático que por vezes recebemos.

A todos o nosso cartão de felicitações.

## Carpintaria da Beira

M O V E I S

CARPINTARIAS

CONSTRUÇÕES

PROJECTOS E ORÇAMENTOS

RUA MARIA, 69 — TELEFONE 4 7169





DEPOSITÁRIOS GERAIS:

**Drogaria D. Gastão, L.<sup>da</sup>**

CALÇADA DE D. GASTÃO, 1 A 5

Telefone 38 289

**LISBOA—XABREGAS**

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

*Vieira Campos*

**TUDO PARA  
CAMPISMO**  
215·RUA DA PRATA·217

**SOCIEDADE PORTUGUESA DE GRAXAS, L.<sup>da</sup>**

Rua da Industria, 52 - LISBOA - Telefone 8 1013

Fabricante dos produtos «JUVENALIA» — Pomadas para calçado, estofos, móveis, oleados, soalhos, automóveis, etc. Cremes e Graxas para pinturas de móveis e soalhos, «JUVENOL» Limpa Metais Liquido Pomada para engraxadores e sapateiros «ROSETE» — Fabrico para Exportação.  
LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

Para instalações eléctricas em estabelecimentos, fábricas, oficinas, cafés, cinemas, etc..



CONSULTE A

**Rocha & Oliveira**

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

139, RUA DOS BACALHOEIROSLISBOA

DOCA DE ALCANTARA

**Araujo & Rodrigues, L.<sup>da</sup>**

Carnes fumadas, frutas secas e conservas — Uricos preparadores do mel silvado — Presuntos das melhores regiões do país aos melhores preços do mercado

28 — Avenida Praia da Vitória — 30

LISBOA — Telefone 4 7220

**J. Gonzalez Sanchez**

ADUELAS, ARCOS DE FERRO, BARRO ESPANHOL,  
— AZEITONAS E TERRÉ À FAULON —

Escritório: Rua Vale Formoso de Baixo, 9

Armazém: Rua do Açúcar, 81 a 85 — Telef. 38109

**ÂNGELO G. RAMALHEIRA**  
ENGENHEIRO

ESTUDOS — PROJECTOS DE ESTABILIDADE — CONSTRUÇÕES

LISBOA — Avenida Oriental do Parque Eduardo VII, 14 r/ch. Esq. — Telefone 4 9313

NO PORTO — Rua Fonseca Cardoso, 20, 2.º — Telefone (Provisório) 5150



# Viajar é Renascer

## O Alto Minho num relâmpago

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

A pergunta de Camilo, tão minhotamente enquadrada na fabulação dos seus romances «Onde está a efelicidade?», não pode ficar sem uma resposta cabal e concludente. Assim e depois duma viagem maravilhosa de sucessões cromáticas e da revelação de paisagens de entre-sonho, podemos responder que a verdadeira felicidade, a bem-aventurança dos sentidos estão no Alto Minho.

Toda a região que se desdobra desde Santo Tirso, Barcelos, Braga e Guimarães, mantém uma púlcritude, uma riqueza de colorido e de arranjo cénico sem par. Os longes agasalham-se em cores de extase e na curva de dromedário das cadeias de montes que se sucedem numa abundância paradisiaco, sente-se e adivinha-se, o mais latino, o mais venturoso e o mais calmo dos panoramas lusiadas. Acresce a esta calma rural uma «mise-en-scène» única de costumes agrícolas, onde os alpendres, as alpendradas, as eiras e as casas de canpo em granito, entremeadas pela paisagem esmeraldina, dão ao Baixo Minho uma configuração única entre todas as paisagens portuguesas.

A velha e arcaica província do Minho e Douro é, de facto, a síntese paisagística de Portugal. As cidades dão as mãos aos rios, os rios ligam-se aos vales, sobre a curva dos montes adormece um fluido de calma e de socêgo, inimagináveis. Dir-se-ia um sortilego tapete tecido pelas mãos de Deus. Ambos os rios Ave e Vizela, se estreitam e abraçam entre margens decoradas por uma vegetação luxuriante e helenica. Os itinerários Guimarães—Vizela, Guimarães—Braga e Guimarães—Barcelos marcam zonas de turismo, onde a vida decorre por ela própria num enlevo de alma lêdo e cego, como na votiva imagem camoneana.

Mas calcurreado e palmilhado o Baixo Minho, surge uma interrogação duvidosa: Será o Alto Minho

tão belo e formoso como a parte sul? Marcada a divisória acima dos campos bracarenses a caminho de Viana, sente-se um estremecimento divino nas paisagens, nos longes e nas distancias, a alma e os sentidos parecem-nos vestidos por cores e arranjos inimitáveis. A caminho de Viana tudo se funde em harmonia: os vales, o rio, a costa, o ondulado dos montes, casam-se em nupciais conjuntos.

Viana é um resumo arquitectónico lêdamente enquadado num «decór» em que o rio Lima, a praia, o oceano e Santa Luzia fazem um anfiteatro indescritível. Ultrapassada a praia de Darque e continuada a viagem em toda a curva de praias, Apúlia, Mindelo, Ancora, Moledo, Afife com o seu típico casino, Vila Nova de Cerveira e Caminha, antes de Monção, sente-se a presença do Rio Minho, maravilhosa cobra de cristal, deslizando entre duas margens que noivam a mesma fusão de cores, de aspectos e de sensações cromáticas. A Galiza vista de Portugal abre-se à alma e aos sentidos, numa imponência magestosa em que Tuy com a catedral, La Guardia e as aldeias dispersas, decóram o cenário em fundos de encantamento.

Frente a Caminha, as duas margens do rio tocam-se em doiradas areias, como duas mãos que procuram tactear o seu carinho, num noivado comprometido. Valença com o seu conjunto histórico e as muralhas é bem a sentinela ardente de Portugal, a alma vigilante e confiada da nossa independência.

A viagem acompanha o rio, desdobra-se em mutações riquíssimas de colorido e em tudo a natureza decóra e arranja a feérica cortina, que nossos olhos não se cansam de abranger.

Assim como é vulgaríssimo nas paisagens do centro e do sul a expressão popular «a vista cansa de abranger» sobretudo no miradouro das Portas do Sol, em Santarem—no Minho a retina e o olhar não



cansam de abranger e abarcar embriagadoramente todo o extático horizonte.

Entre Caminha e Monção fim e começo de Portugal, átrio dum Minho milenário, a *Ilha dos Amores* é um poema em verde cinsento, em verde esmeralda, em verde-jóia, num entrelaçamento de copas de arvores, casadas e unidas num enlevo espectral.

O espirito e a alma fundem-se na paisagem, sendo a paisagem espirito, e sendo o espirito paisagem. Que latinissimo, que celtico embevecimento!

O rio, as cidades, as vilas, os campos, as margens e os montes decoram um panorama que é um sonho acordado. A Galiza e Portugal beijam-se no amplexo azul-claro do rio Minho e entre margens quedas e silenciosas, no esvelto passeio dos barcos ribeirinhos, no queixume lento dos remos, a écloga transmúda-se em maravilhosa realidade...

O Alto Minho é, pois, um ex-voto, uma oração panteísta-cristã, uma janela de ternura aberta para a paisagem. Viajar assim, é renascer ou nascer pela segunda vez. Todos os sentidos se embriagam na mesma alegria contente, no mesmo embevecimento.

Fonte de um turismo inesplorado, centro de atracção pela solitude e riqueza das suas leiras, região onde a lavoura e o amanho dos campos é perfeitissimo, o Alto Minho merece o passeio de todos os buscadores de sensações maravilhosas e de cenários inesquecíveis.

Se o Baixo Minho já era, para nós, motivo duma exaltação votiva, o Alto Minho com a volta por Monção, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Vila Verde, Braga e Guimarães, é como soe dizer-se em Castro Laboreiro *algo ren*, alguma coisa de sobrenatural, de estesiante, de embevecido e de maravilhoso.

Vista num relâmpago toda esta paisagem e o percurso de Viana a Valença e de Monção a Guimarães, Santo Tirso e Famalicão, a pergunta de Camilo não ficou sem resposta emocionante e sincerissima: a verdadeira felicidade existe e permanece nesse para sempre bem-aventurado Alto Minho, terra de rios socogados como o encantado Cávado, de cidades ricas de arquitectura e de paisagens onde a mão de Deus pouzou o seu divino afago.



CASTELO DE GUIMARÃIS



# Os precursores do turismo

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

OS departamentos nacionais de propaganda e turismo apenas renovaram o que já faziam os gregos por intermédio dos seus escritores e poetas que cantavam em prosa e verso as belezas naturais do seu país incitando os seus patrícios às viagens, despertando-lhes o desejo turístico. Homero foi assim, o grande arauto do turismo na antiguidade grega. Dotado duma imaginação prodigiosa e de privilegiada intuição de artista, além do seu indiscutível valor como poeta foi um grande turista e viajante incansável, cantando sempre as belezas naturais da sua pátria, as suas grandes vitórias e os seus deuses. Em cada povoação em que passava ia despertando o apêlo à descoberta, às viagens, ao turismo, pelo descritivo encantador das suas paisagens pintadas na sonoridade das rimas. Encontramos no seu livro *Apolo de Délos* algumas descrições geográficas em que desenha os grupos de ilhas e continentes, tudo em côres vivas, pitorescas e imponentes:

«Eginia e Eube, célebre pelas suas navas, Ege, Iresia e a Maritima Veparete;

*Atos, Samos de Praça e os cimos do Pelio; as montanhas arborizadas de Ida; Imbros com os seus edifícios distribuídos ao longo do litoral; a inacessível Chio, o monte Mical com os seus degraus de colinas, e logo Délos revestido de oiro como uma montanha coroada de florestas».*

Em Roma, Caio Mecenas, amigo do imperador Augusto, exercia as funções de Chefe do Serviço de Propaganda do Império. Reuniu à sua volta uma pleiade de homens inteligentes e hábeis. Esse extraordinário precursor da racionalização e da economia dirigida, concentrou nas mãos do Estado as alavancas do progresso (*History of the Rome* vol. XII). Chamou-se à sua época a *Idade de Oiro* da literatura latina.

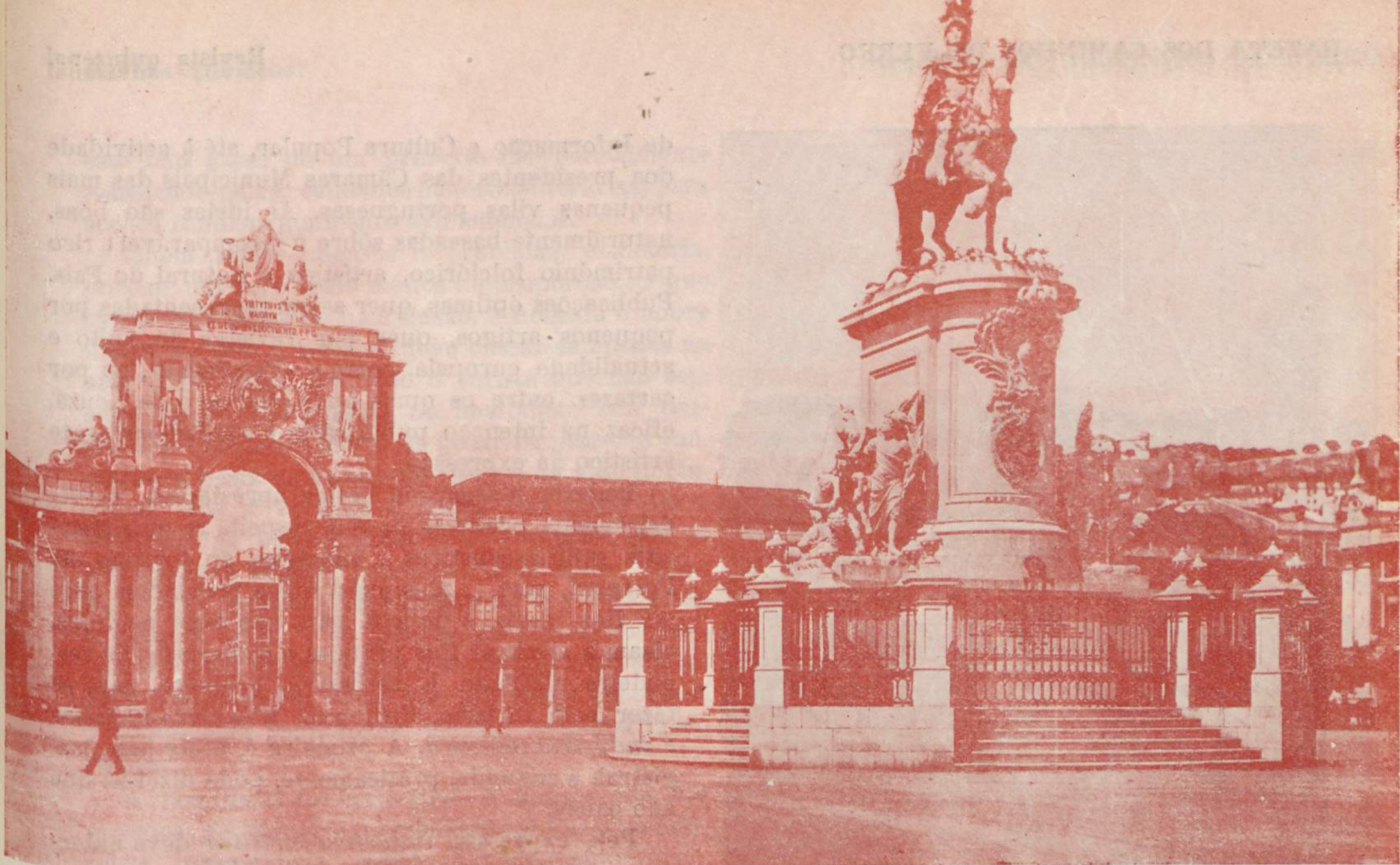
Foi sob a sua orientação que Virgílio escreveu as célebres *Georgicas* poemas didáticos em quatro cantos, «a mais deliciosa poesia de economia rural» na expressiva designação de Bruvetiere. O poeta que tão admiravelmente nos descreveu em todos os pormenores os segredos da vida das abelhas, foi também um dos grandes precursores do turismo.





GUIMARÃIS — Estatua de D. Afonso Henriques





L I S B O A — Praça do Comércio

# TURISMO

P o r   A .   D E   U L I S S I D E S

*J*ORNOU-SE um lugar-comum afirmar que nenhum país reúne tantas condições para desenvolvimento do Turismo como Portugal. Até que ponto devemos considerar justificável aquela afirmação? Há palavras novas no nosso vocabulário, que têm a magia de nos seduzir pela aparente comodidade de significarem alguma coisa que desconhecemos, e neste caso a designação de turismo é caprichosamente teimosa em andar bastante afastada da nossa compreensão.

Evidentemente que turismo não explica apenas esta ou aquela maneira de fazer a propaganda dum país ou duma região encarados sob os aspectos vários das suas belezas naturais. Não é exclusivamente um rótulo. Traduz coisas mais vastas que carecem de ser observadas com critério. Sabemos todos que há uma riqueza de cor e de luz nos magníficos panoramas da terra portuguesa, que é

muito interessante dar a conhecer aos estrangeiros que nos visitam as perspectivas originais desses cenários, a beleza de alguns rincões cheios de pitoresco, a nota atraente de certas cidades que ostentam monumentos de raro valor arqueológico e de muitas vilas onde à feição típica dos costumes e do seu encanto paisagístico se alia a invocação histórica, as características, etnográficas etc.. Mas turismo não é só fazer a divulgação destes elementos de atractividade. E' cuidar ainda de organizar em todos os pormenores a forma mais sugestiva e mais cómoda de oferecer a quem nos visita uma hospitalidade confortável. Obra verdadeira de turismo exige um sentido de bom gosto. E neste caso é uma arte, subtil e delicada. Requer, igualmente, uma noção perfeita de grande soma de elementos de outra ordem. E, neste caso, é uma indústria orientada pela inteligência.





L I S B O A — Estatua Luiz de Camões

*Por nos parecer oportuno, transcrevemos com a devida vénia, da revista Viagem o artigo que a seguir publicamos assinado por Ulyssides — pseudónimo dum espírito observador e culto:*

### **O Turismo como se tem feito**

O turismo é semelhante ao homem: quanto mais se fala nêle na ordem teórica, tanto mais, na realidade da sua expressão prática, se desconhece...

Como a arquitectura, o turismo é uma arte e uma técnica.

Fazer turismo apenas em bases artístico-literárias, é o mesmo que delinear um belo edifício supondo que, por isso, o edifício está concluído, mas também é certo que sem um projecto bem elaborado, assente em cálculos exactos, nada se pode fazer, neste como em muitos outros domínios.

O turismo resulta da harmoniosa combinação da *propaganda e da organização*. A primeira parte está desenvolvida, quasi inteiramente, em Portugal. Todos têm, mais ou menos, uma consciência turística, uma sensibilidade turística, que se manifesta, desde a brilhante acção do Secretariado Nacional

de Informação e Cultura Popular, até à actividade dos presidentes das Câmaras Municipais das mais pequenas vilas portuguesas. As ideias são boas, naturalmente baseadas sobre o incomparável e rico património folclórico, artístico e natural do País. Publicações óptimas, quer sejam representadas por pequenos artigos, quer por revistas de vulto e actualidade europeia, como o «Panorama», ou por cartazes, entre os quais pode citar-se o da Louzã, eficaz na intenção publicitária e verdadeiramente artístico na expressão.

Poderia alargar-me nestas apreciações, verdadeiramente positivas no que respeita às manifestações gráfico-artísticas e literárias do turismo em Portugal, mas... Mas quasi todos pretendem atingir fins ideais, e poucos, para não dizer nenhuns, visam a alcançar fins práticos e comerciais, de verdadeira utilidade. É necessário primeiro, para se fazer bom turismo, distinguir *literatura-turística e indústria-turística*. A primeira é, neste país, magistral, a segunda, praticamente, pode dizer-se que não existe.

Pela expressão *indústria-turística* deve entender-se uma organização de conjunto, que procure utilizar o movimento turístico segundo uma directriz consciente, e não a pequena ou grande mas isolada iniciativa, embora sagaz, de um homem de negócios que levanta um hotel, abre um restaurante ou estabelece uma carreira de caminhetas.

O turismo em Portugal, encontra-se ainda na fase *sebastianista*. Cada entidade ou cada um: — comissão de iniciativa, hoteleiro, dono de pousada, agência de turismo, ou editor de folhetos de propaganda, apresenta as suas atracções, quasi todas boas, e depois fica à espera do «Sebastião turista» como quem, tendo comprado uma cautela, espera pacientemente que lhe saia o prémio!

Se, quem escreve estas linhas, ditadas por uma longa experiência da vida internacional turística, fosse pessoa mal intencionada, podia talvez dizer até que, para muitos dos que se ocupam de turismo,



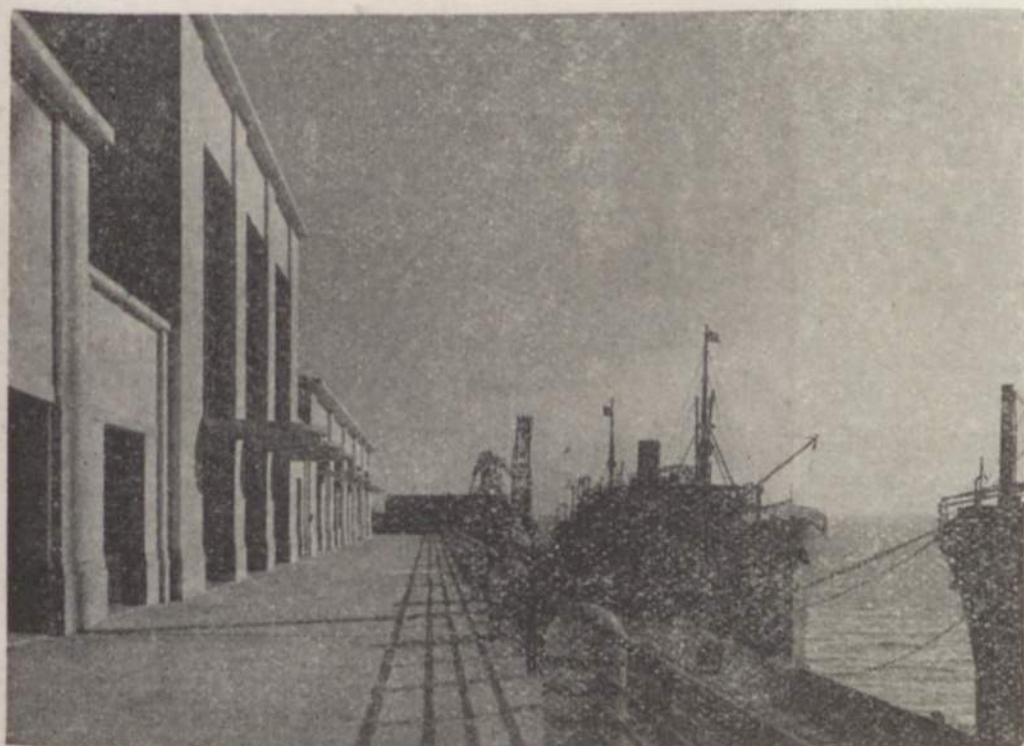
L I S B O A — Auto-Estrada



este não passa de um pretexto (só parcialmente justificado pelas realidades histórico-literárias) para acções fundamentalmente exhibicionistas.

Quem assim julgasse o problema, cometeria, porém, um erro, pelo menos de proporção. O que existe não passa de uma ilusão, a honesta e nobre ilusão de que o turismo deve basear-se apenas na arte e na literatura; que o turista que não seja cego, surdo, materialista ou analfabeto tem, portanto, a obrigação moral de gozar os prazeres inúmeros e reais da beleza da terra e da vida portuguesa. Mas a verdade é outra. Não basta dar a conhecer as belezas dum país; é preciso que os estrangeiros possam compenetrar-se delas. Todas as belezas panorâmicas e artísticas de um País não chegam a criar, e só fracamente podem suscitar, correntes turísticas, mesmo com propagandas conhecidas e apreciadas, desde que não esteja em ordem o complicado maquinismo técnico da indústria turística.

A manifestação decorativa é apenas um dos aspectos do turismo. Consideremos um exemplo: sobre determinado centro artístico-panorâmico, existem belas monografias ilustradas, que tudo esclarecem, desde as generalidades, até o pormenor das transformações de uma janela através dos séculos. Mas... para chegar a este centro e a esta janela faltam comunicações. Se, por acaso, há linha férrea ou carreira de caminhetas, falta horário conveniente; se há horário o turista não sabe onde encontrá-lo; se o encontra e, depois de muitas complicações, vencidas tenazmente, consegue encontrar o centro desejado, não há hotel ou pensão decente onde se hospedar. Se quer informar-se, previamente, sobre tais questões, turisticamente basilares, ninguém o sabe informar, ou, se o informam, não o fazem convenientemente. Há no entanto esplêndidos cartazes, postais sugestivos, artigos pormenorizados e dados históricos a elucidar a história do local, desde D. Afonso Henriques até os nossos



LISBOA — Estação Marítima de Alcântara



LISBOA — Museu dos Coches — Jogo trazeiro de um dos côches da embaixada ao Papa Clemente XI

dias... Nada de literário, falta ao nosso centro turístico: apenas carece de uma pequenina coisa — do turismo...

Pode chamar-se a isto «turismo sem turistas. Românticamente é esplêndido; economicamente é péssimo negócio.

O que respeita a turismo em Portugal, no campo da indústria respectiva, é românticamente errado. No que se refere ao sentido artístico, espiritual e moral apresenta-se como qualquer coisa de perfeito, sem nenhum exagero retórico. Já não falamos das belezas de arte e natureza que gozam um conjunto harmónico e cheio de sedução, falamos da concreta soma de elementos turísticos de valor prático. Portugal oferece uma variedade perfeita destes géneros, uma diferenciação de aspectos de vida, como poucos países podem oferecer, com perfeito equilíbrio de distribuição.

Há o mar, com todas as suas graduações, desde as praias, de mar bravo, e os pinhais, como o de Leiria, à beira-mar, até aos portinhos tranquilos sob rochedos, como o da Arrábida. Há todas as variedades possíveis de paisagem e de orografia:



os imensos blocos escavados da Serra da Estrêla e as suaves colinas do Minho; o verde do Vouga e a paisagem solene e rica em água, de Trás-os-Montes; as matas líricas e trágicas de Sintra e do Bussaco; a sugestiva melancolia, peculiar do Alentejo; paisagens lunares de areia e rochedos e o encanto tropical de Monserrate; os miradouros imensos de Bom Jesus do Monte, Santa Luzia de Viana, e os encantos íntimos das numerosas quintas espalhadas desde Chaves a Tavira.

Em Portugal há, ainda, nas cidades e vilas, a maior diversidade: modernismo que palpita com ritmo crescente, na capital; outro ritmo, o da vida laboriosa no Porto; silêncio em Évora; poesia medieval em Tomar; indústria na Covilhã; sardinhas e frutos na região de Setúbal; louças e tecidos em Alcobaça; há águas termais para todas as doenças; atracções históricas, igrejas, claustros, capelas, santuários. Há elementos de interesse para todos os eruditos, desde a pré-história Citânia de Briteiros e os ínsignes monumentos da romanidade de Conimbriga, Merobriga, Évora, até ao exuberante mostruário de arte, de oito séculos, distribuído com sugestiva e sempre renovada diversidade em todo o país.

Portugal tem um folclore rico e variado, como poucos países: trajos, festas, cantos e usos regionais. Há estradas que, além de óptimas, são panoramicamente esplêndidas. Há pousadas que são um modelo de bom gosto, de comodidade e de modernismo. Há museus dignos da sua história e da vida cultural da Europa, desde o das Janelas Verdes e o de Soares dos Reis até às pequenas jóias de Viseu e Guimarães. Há o Estoril para o mundanismo cosmopolita; a Figueira da Foz para descanso burguês e outros centros, desde o Luso a Monfortinho, de Vidago à Praia da Rocha, para todos os gostos e para todas as bolsas. Há uma grande variedade de climas, de ares e de pressões atmosféricas. Há tudo isto e muito mais, o que torna Portugal uma terra quasi ideal para o desenvolvimento do turismo.

E, no entanto, é preciso ter ousadia, muita ousadia, para afirmar—como aqui se afirma—que tudo isto ainda não chega para fazer do país uma terra turística, no sentido técnico, económico e industrial do turismo moderno.

Pode parecer triste, mas não deixa de ser verdade que o turismo se faz com elementos muito banais: horários exactos, comunicações rápidas, facilidades nos mínimos pormenores, hospedarias confortáveis, combóios limpos, automóveis bem conduzidos e agentes turísticos bem informados.

É muito mais fácil induzir um turista estrangeiro a visitar uma cidade ou uma região, assegurando-lhe hotel asseado e moderno e boas comunicações do que descrevendo-lhe a Igreja Matriz e a Torre de Menagem. O turismo não é literatura, mas uma indústria, repetimos.

E a indústria faz-se com máquinas. O maquinismo da indústria turística é complicado como o de um relógio. Uma mola que não funcione é suficiente para êle parar e, nesse caso, o turista irrita-se e desgosta-se. É preciso também não esquecer que o turista estrangeiro, de qualquer nação que seja, quer encontrar aquilo de que gosta e não aquilo que a gente do país quer impingir-lhe, somente porque julga que o turista é obrigado a adaptar-se-lhe. A corrente turística é semelhante a um veio de água. Fundamentalmente é

preciso que exista. Se não existe, é preciso criá-la, descobri-la, como quem escava uma mina, afim de revelar uma nascente. Depois, é dirigi-la em determinada direcção, respeitando e favorecendo as suas leis peculiares e mantê-la com rendimento eficaz.

No fundo, para continuar com a imagem retórica da máquina, o carburante que alimenta a turística é a psicologia aplicada. E nisto se resume, em última análise, a arte turística. O resto é literatura...



LISBOA — Avenida da Liberdade (Cliché Fernando Vicente)

### O Turismo como deve ser

Observando o conjunto da situação político-económica mundial tudo indica, por sintomas infalíveis, ser de esperar um aumento extraordinário do tráfego de passageiros da América para a Europa e, conseqüentemente também, uma relativa afluência de passageiros—como já no tempo da guerra se manifestava—da Europa para a América.

O excepcional incremento do tráfego aéreo indica que todas as regiões americanas—e a América Latina em particular—enviarão diversas categorias de viajantes, para a Europa, para as regiões mediterrânicas do Próximo Oriente e mais além, por via aérea do Atlântico. É o que vai acontecer, de maneira especial, nestes tempos mais chegados, até reconstruir-se a marinha mercante mundial, para o tráfego de passageiros. Bastará ler as notícias das carreiras aéreas intercontinentais e internacionais que fazem escala em Lisboa—publicadas pela Imprensa diária—para verificar a importância sempre crescente deste tráfego. Seja-nos lícito apontar, apenas, uma das novas carreiras aéreas que passam por Lisboa: a da «Pan American», que foi inaugurada no mês de Agosto, entre Boston, Lisboa e Paris. Esta linha indica, como um sintoma seguro, que os norte-americanos crêem conveniente criar uma linha aérea América-Europa para alcançar Paris—via Lisboa—sem seguir o rumo, mais breve, através da Inglaterra. A outra linha, recentemente aberta ao tráfego, Lisboa-Paris, significa, além disso, a importância da escala de Lisboa, pelas carreiras, em direcção ao norte.

Em todo o caso, a grande economia de tempo e outras facilidades, terão de favorecer sempre as viagens aéreas no percurso América-Europa.

Para este tráfego intercontinental, muito nosso conhecido e um dos mais concorridos, é Lisboa que se apresenta agora perfeitamente apetrechada, com o seu aeroporto da Portela de Sacavem e com a estação de Cabo Ruivo, que vai beneficiar de importantes melhoramentos. As ligações ferroviárias e o novo e moderno sistema das estações marítimas da Rocha do Conde de Óbidos e de Alcântara, completam esta exploração duma esplêndida situação geográfica, de modo que se pode ter a certeza de que Lisboa será em breve um dos maiores e mais importantes centros nevralgicos do tráfego dos passageiros, entre a América e a Europa.

Pode dizer-se que Lisboa se tornou e ainda mais o será num futuro próximo, a maior TESTA DE PONTE TURÍSTICA da Europa.

Para fazer face e tirar rendimento desta situação que se está criando agora e para aproveitar a circunstância com o fim de espalhar o conheci-



mento do Portugal Turístico, é urgentemente necessário criar meios técnicos e organizados, aptos para essa empresa. Por outras palavras: é preciso favorecer, com modernas instalações, o Turismo internacional de trânsito para Portugal, afim de desenvolver a vida turística do país.

Neste momento, uma propaganda turística artístico-literária é por assim dizer quase supérflua. A própria situação geográfica do país — posta em relêvo pelo momento político-económico — basta só por si para fazer a sua propaganda.

A situação geral europeia, com as suas dependências africanas e asiáticas, encontra-se hoje num estado de incerteza, confusão e desorganização. Tudo isto mudará, é certo, mas muito devagar. Por enquanto, todavia, nem em Buenos Ayres, nem no Rio de Janeiro e nem mesmo em Nova-York, existe a possibilidade de fornecer aos que precisam de se dirigir à Europa, por quaisquer motivos, nem informações sobre os itinerários europeus em geral, nem horários certos, e ainda menos combinações de bilhetes, quer ferroviários, quer combinados, pelas carreiras de combóios, aviões ou caminhetas ou outros meios de deslocação e transporte.

Muito mais facilmente se pode fornecer e organizar viagens a partir de Lisboa; procurar informações sobre hotéis europeus, sobre documentação

que o viajante necessitar para percorrer este ou aquele país, sobre as cotações dos câmbios internacionais europeus, etc.

Impõe-se, por isso, a criação dum organismo Turístico Nacional Português, com fins e extensão precisamente internacionais. Não se trata, apenas, de uma simples agência de viagens, ou de uma casa de câmbio especializada, ou de uma organização hoteleira, ou de um serviço de ligação, para fornecimento de informações turísticas ou de bilhetes; mas tudo isto, em conjunto, ou de mais ainda.

Um velho e sempre confirmado provérbio diz: a função desenvolve o órgão. Por isso a criação de semelhante organismo é ditada por uma necessidade natural. Ou é Portugal, com os seus capitais e as suas inteligências que vai criar isso, ou, — fatalmente — serão companhias de navegação marítima ou acérca, grupos hoteleiros ou quaisquer outras entidades interessadas estrangeiras, que criarão o órgão requerido pela nova função.

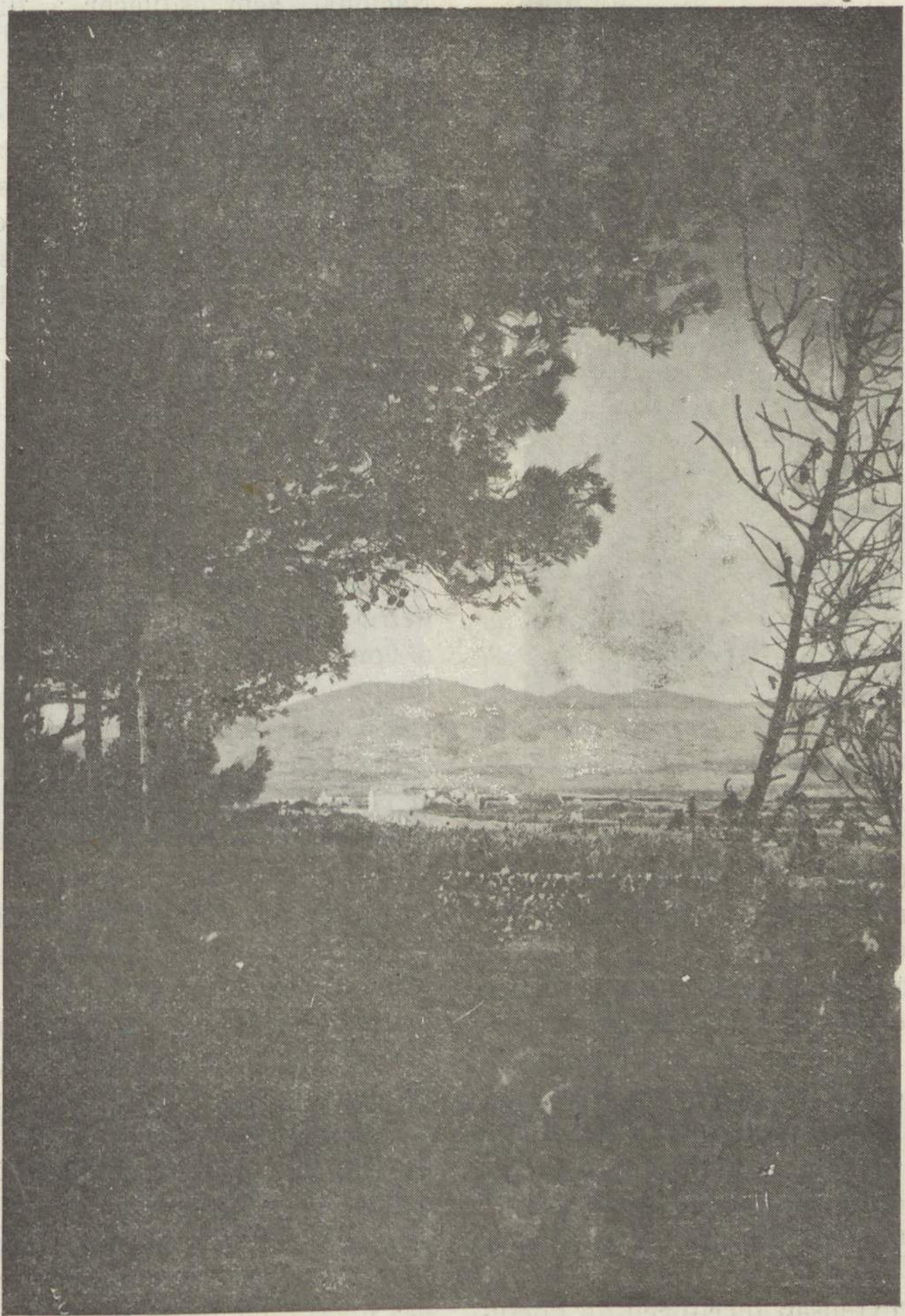
Uma organização deste genero não deve nem pode ser dependente do Estado ou por êle financiada. Mesmo na Itália fascista se compreendeu a necessidade da livre actividade na indústria turística. Foi criada até, pela iniciativa particular, a «Companhia Italiana de Turismo» que — apesar de ser reprodução de agências análogas perfeitamente



L I S B O A — A Praça dos Restauradores em noite de chuva

(Quadro a óleo de Túllo Vitorino)





CASCAIS—Parque da Marinha





Um aspecto do Estoril, tomado de uma janela do Tamariz

livres, e existiam também outras menores, — se tornou quase num monopólio, no respeitante a tráfego turístico italiano.

Com efeito, só um grande organismo, em constante relação com todos os centros análogos estrangeiros e com filiais em todos os pontos turisticamente importantes do país (cidade de arte, estações termas, portos marítimos e aéreos de tráfego internacional) pode constituir um conjunto que seja prático e útil ao viajante e, ao mesmo tempo, lucrativo para os que nêle têm investido os seus capitais.

Dada a pequena extensão territorial de Portugal, um organismo semelhante teria sido no passado, excessivo e, com certeza, financeiramente, inoportuno, mas, em serviço de grande tráfego internacional, seria hoje, com certeza, de grande vantagem, quer para os interesses turísticos nacionais, quer para a economia do país em geral, e para os financiadores em particular.

Falámos, no artigo anterior, da indústria turística. Eis, em linha geral, os principais ramos desta indústria, como deviam ser na nossa opinião, desenvolvidos em Portugal, no momento presente e atendendo às necessidades do próximo e imediato futuro.

Antes de tudo, porém, impõe-se uma «mise au point» sobre o carácter do organismo turístico que se sugere. Já dissemos que deve ser criado pela iniciativa particular, isto é, sem financiamento oficial, Mas a sua superior direcção, no sentido político-moral, deve ser entregue aos organismos estaduais e públicos, como o Ministério das Obras Públicas, do Interior, da Economia, da Educação Nacional, sem esquecer a função consultiva da Câmara Municipal de Lisboa. O Estado conservaria, totalmente, nas suas mãos, intensificando-a, toda a actividade da propaganda turística que seja além dos interesses económicos dos particulares (cartazes e folhetos turísticos, livros, exposições no estrangeiro, propaganda cultural, no sentido turístico, etc.). Por isso o conselheiro «técnico-psicológico» do organismo turístico industrial deveria ser sempre o Secretariado Nacional da Informação.

Só assim, sob a direcção quer técnica quer política e cultural, de entidades e pessoas nacionais a iniciativa pode tornar-se vantajosa para o país. Por outro lado, porém, todos, ou quase todos os serviços especificamente destinados à clientela estrangeira deviam ser confiados a elementos estrangeiros, das mais diversas nacionalidades, práticos e competentes, aptos a compreenderem a mentalidade e os sistemas das diversas nações. Os maiores e mais experimentados países turísticos, como a França, a Itália e a Suíça, utilizaram sempre os elementos estrangeiros, não por falta de agentes nacionais, aptos, mas, pelo contrário, para melhor servir os interesses nacionais.

Agora um esboço do programa de actividade.

Os dois pontos de partida dum futuro organismo turístico-industrial em Portugal seriam: primeiro, criação em Lisboa, de um hotel, tipo «standard» internacional, não de luxo mas de «grande turismo», extremamente moderno, prático, e com um mínimo de 300 camas; no edifício deste hotel deviam ter lugar uma estação de correio, telégrafo e telefones para todas as ligações internacionais; café, restaurante, serviço de bar, grandes «halls» (vidé o Palace Hotel de Madrid) e também pequenas lojas, onde devia ser exposto o melhor da produção tipicamente nacional portuguesa, no sector das artes e dos ofícios; segundo, abertura, ainda em Lisboa, duma grande repartição de viagens e bilhetes nacionais e internacionais, para todas as carreiras e linhas de viagens; as duas secções mais importantes desta repartição, seriam, naturalmente, abertas e todo o público; a de Câmbios e a de Informações Turísticas.

É claro que o hotel deveria ter as suas sucursais, ou ligadas por contratos, com hotéis existentes no país, ou assumindo a própria gerência de alguns deles, e melhorando-os, ou construindo novos.



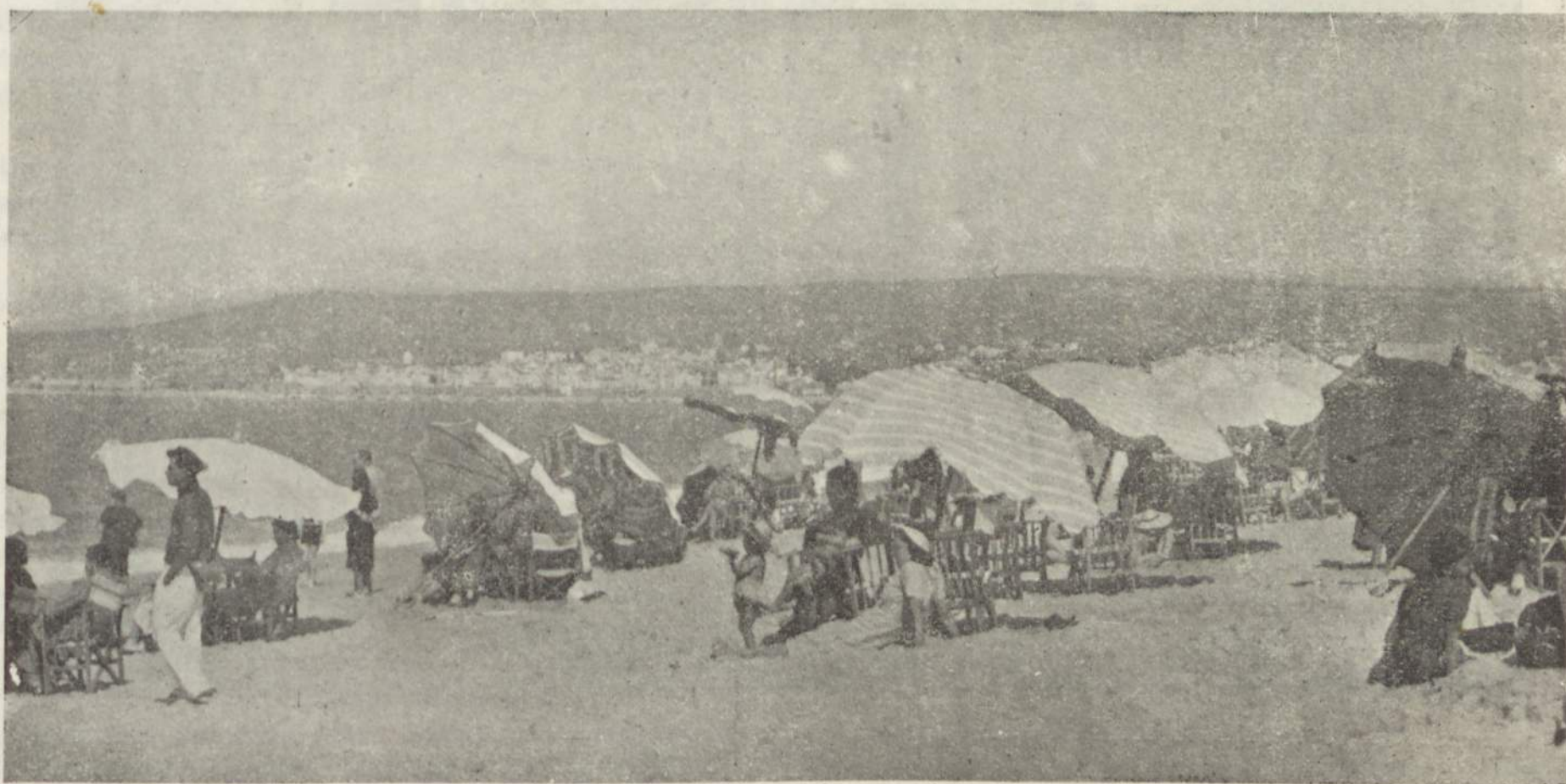


FIGUEIRA DA FOZ — Buarcos, Igreja de S. Pedro

Ampliar-se-ia, assim, uma rede de pousadas em todo o país, impulsionada pelo organismo central de serviço de viagens e informações. Igualmente esta última secção, assim como a repartição de bilhetes e de câmbios, deviam ter postos, com pessoal internacional especializado, em todas as estações aéreo-marítimas ou ferroviárias importantes do país e em todas as estações de fronteira. Numa segunda fase da empresa, o organismo turístico-industrial deverá criar filiais no estrangeiro, em primeiro lugar em Madrid, Rio de Janeiro e Nova-York, para atrair e dirigir o tráfego de passageiros através de Portugal.

Finalmente, o referido organismo devia fazer acordos com todas as companhias de caminhos de ferro, de navegação e aéreas, nacionais e, pouco a pouco, com as internacionais, para criar a possibilidade de bilhetes combinados de viagens e, ao mesmo tempo, estabelecer um pacto automobilístico ou um entendimento com as empresas da especialidade.

Desta maneira, o viajante, chegado de além Atlântico, a Lisboa, devia ter a possibilidade de comprar, na capital portuguesa, o bilhete para Bucareste ou para o Cairo, tendo todos os horários e todas as indicações, quer a viagem fosse feita, parte em comboio, parte em avião ou em barco. O viajante que dispõe de meios para fazer grandes viagens, fica sempre satisfeito, mesmo que tenha de pagar uma percentagem alta sobre os preços normais, se conseguir evitar aborrecimentos com os câmbios, os horários e a escolha de meios de transporte ou de vida nos diferentes países que deseja atravessar.



FIGUEIRA DA FOZ — Um aspecto da praia



Toda a gente pode ver como é relativamente fácil desta maneira promover o incremento do turismo interno e artístico-cultural em Portugal.

Em virtude da propaganda do Centro de Lisboa, muita gente, nacional e estrangeira, pode ser facilmente induzida a fazer excursões automobilísticas no interior do país, às serras, às cidades, às praias, assistir a romarias, visitar igrejas, centros artísticos, etc., desde que tenha garantida a regularidade da viagem e o conforto da hospedagem.

Igualmente todas as localidades termais portuguesas poderão assim conquistar clientela estrangeira. Com o restabelecimento da situação na Europa, poderão ser organizadas viagens de recreio e instrução, também, fora do país, tendo sempre Lisboa como centro de partida.

A actividade do organismo turístico industrial poderá estender-se, depois, a outros sectores: orga-

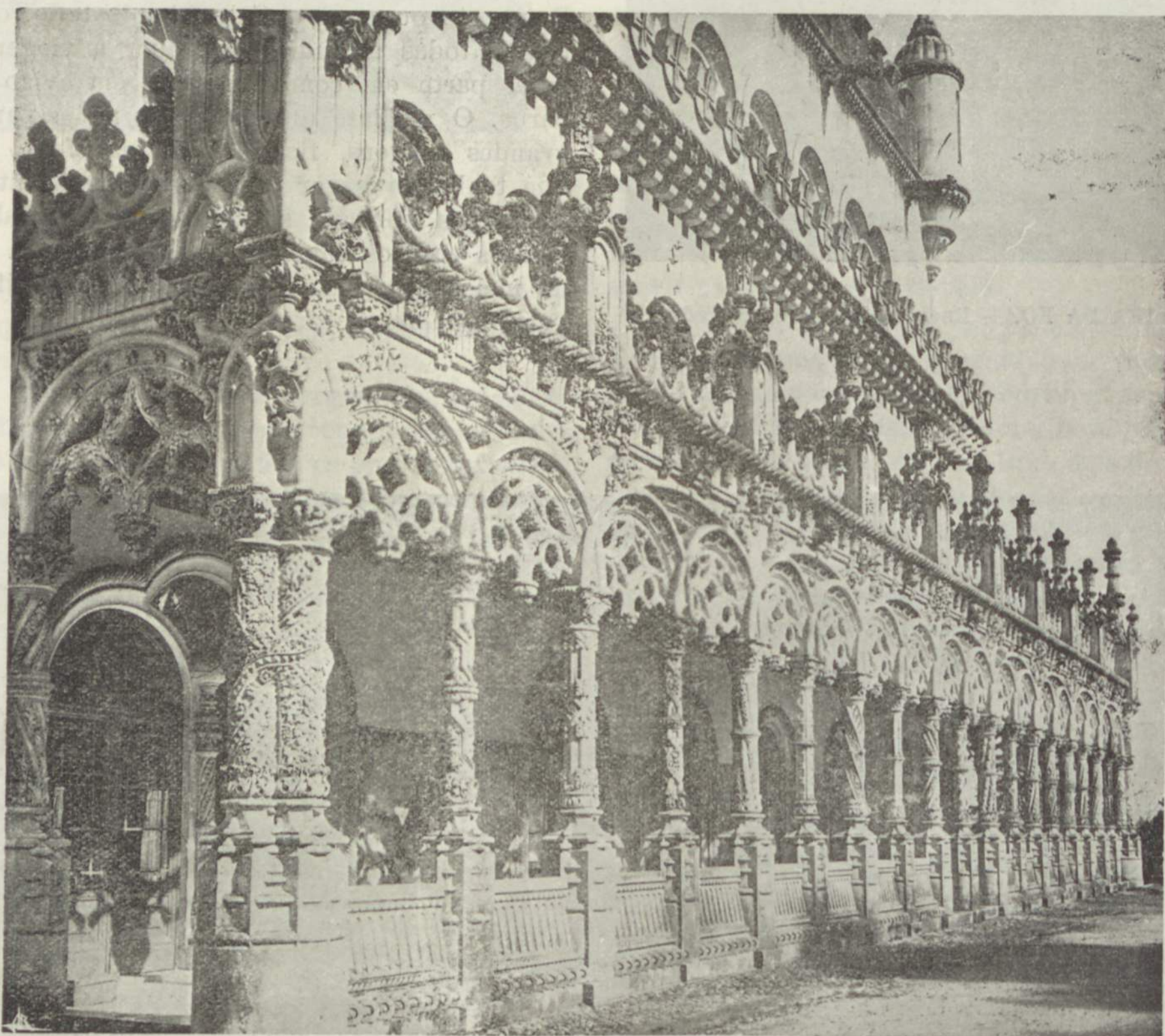
nização de festas, gerência de restaurantes de feitiço particular, em sítios mais interessantes dos arredores de Lisboa; organizar passeios marítimos, com divertimentos, no Tejo, etc..

No campo literário, para coordenar as suas actividades, o organismo podia preencher uma lacuna, isto é, editar um Guia Prático de Portugal, com todas as indicações de carácter prático, quer para nacionais, quer para os estrangeiros; uma revista de viagens, sempre de carácter prático; promover visitas de estudo a centros artísticos portugueses, etc..

Assim devia desenvolver-se o turismo em Portugal.

Para isso são precisas três cousas: Dinheiro, Iniciativa e Competência.

Todas estas cousas existem em Portugal. A dificuldade consiste em as reunir e orientar para o mesmo fim.



BUSSACO — Galeria do Palace



# "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

## O último número especial da comemoração do nosso 58.º aniversário

Com palavras de louvor pela passagem do nosso aniversário referiram-se os jornais de Lisboa, Porto e das províncias do país em termos que muito nos penhoraram e que não esqueceremos. Entre estes figuram os: *Diário de Notícias*, *Diário de Lisboa*, *República*, *Jornal do Comércio*, *Diário da Manhã*, *A Voz* e *Novidades*.

Transcrevemos dos quinzenários e semanários das províncias de Portugal algumas passagens que muito nos sensibilizaram.

### Do *Notícias de Guimarães*:

Mais um ano de brilhante actividade em defesa de uma obra de grande projecção para os interesses do país foi comemorado no dia 16 de Março, pela excelente revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. São 58 anos de vida e sempre animados por um aito espírito patriótico em bem servir, o que muito dignifica tão apreciável publicação.

Agradecendo a oferta do belo exemplar comemorativo de tão festivo dia, congratulamo-nos com o êxito obtido até hoje, que é a segura promessa de novos e mais importantes empreendimentos. Ao distinto jornalista sr. Carlos d'Ornellas, seu actual proprietário e director, apresentamos efusivos cumprimentos de felicitações.

### De Beira-Dão:

Festejou o seu 58.º aniversário, com um excelente número, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é proprietário, Editor e Director, o apreciado jornalista, sr. Carlos d'Ornellas, que também dirige a interessante publicação *Viagem*, que continua a publicar-se com toda a regularidade.

Felicitando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, valiosa publicação que tantos serviços tem prestado ao país, desejamos-lhe todas as prosperidades.

### Do *Jornal de Lagos*:

Entrou no seu 58.º ano de publicação a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Revista quinzenal dirigida e colaborada pelas mais distintas individualidades da especialidade, que à causa dos Caminhos de Ferro tanto continentais e como das possessões ultramarinas, ao seu constante evoluir e às diversas actividades que lhe estão adstritas, vem dedicando o melhor da sua experimentada proficiência.

Porém não é apenas aos assuntos ferroviários que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* limita as suas utilíssimas e patrióticas referências, o número comemorativo do início de um novo ano de publicidade insere uma interessante obra de divulgação regional dedicada a varias cidades e vilas do Algarve, ilustrada com lindas e sugestivas gravuras dos mais belos aspectos das terras descritas.

Pelo que toca a Lagos, bastante nos sensibilizou não só a narrativa e correspondente título como a beleza e feliz escolha das gravuras que a acompanham.

Apresentamos à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a seus ilustres dirigentes as nossas melhores felicitações e fazemos sinceros votos pelas prosperidades e longa vida da brilhante «Revista».

### Do *Notícias da Figueira*:

Com o número 1398, referente a Março findo, entrou esta publicação no seu 58.º ano de existência, dedicando toda esta já longa caminhada a uma luta constante em defesa dos caminhos de ferro em Portugal, assuntos sempre tratados por escritores competentes e autorizados, desde o seu fundador Mendonça e Costa até aos da actualidade.

Cumprimentamos o proprietária, director e editor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sr. Carlos d'Ornellas, e fazemos votos sinceros por que a sua obra continue com o mesmo brilho e tenacidade e com os mais florescentes resultados.

### Do *Jornal de Estarreja*:

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* á qual o consagrado Jornalista Carlos d'Ornelas dá todo o trabalho da sua sabia orientação e do seu talento, vem de passar mais um aniversário. O seu número comemorativo é soberbo, como sempre!

Os nossos cordiaes emboras ao seu ilustre Director e a todos os talentosos e devotados colaboradores de tão grandiosa publicação.

### Do *Noticias da Covilhã*:

Entrou no 58.º ano de publicação esta excelente revista da direcção do distinto escritor Sr. Carlos d'Ornelas, que tanto a tem elevado e prestigiado. O número, comemorativo do aniversário, é primorosamente colaborado e imprime ricas gravuras. Publica larga descrição do Sanatório das Penhas da Saude, do Algarve, de Faro, Portimão, Loulé, Silves, Lagos, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

### Do *Noticias de Penacova*:

Com o n.º 1398, de 16 de Março p. p, entrou esta importante revista no seu 58.º ano de publicação.

Para comemoração de tal data apresentou um número especial de soberbo aspecto gráfico, com muitíssimas páginas profusamente ilustradas e depositárias de óptima colaboração.

### De *Vida Ribatejana*:

Completo 58 anos de brilhante e honrada existência a «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*», magnifica revista de



grande expansão e única no seu género que se publica em Portugal.

Ao seu Director-Gerente, nosso querido amigo, sr. Carlos de Ornelas, e a todo o seu corpo redactorial, apresentamos o nosso abraço de parabéns, com os nossos votos das mais amplas prosperidades.

#### De *Aurora do Lima*:

Comemorando o 58.º ano da sua fundação, aquele excellent quinzenário publicou um número especial, com magnífico aspecto gráfico e brilhantemente colaborado: O seu director, sr. Carlos Ornelas, evoca os nomes de Mendonça e Costa e Conselheiro Fernando de Sousa, que, passando pela direcção do interessante jornal fizeram realçar a sua acção.

#### De *O Jornal de Sintra*:

Com o esplêndido número 1398, de Março p. p., entrou no 58.º ano de publicação esta magnífica revista quinzenal de comércio e transportes, economia e finanças, electricidade, T. S. F., obras públicas, navegação, aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo. Apresenta-se, como de costume, com um belo aspecto gráfico e colaboração óptima. Por intermédio do seu director sr. Carlos d'Ornelas, as nossas felicitações.

#### Do *Jornal de Felgueiras*:

Esta revista, única no seu género, muito útil e interessante, completou com seu número de 16 do corrente, 57 anos de existência.

Apesar do se longo periodo de vida «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*» tem rejuvenescido apresentando-se sempre fresca e vigorosa.

As nossas felicitações ao seu director e proprietário o ilustre jornalista sr. Carlos d'Ornelas com votos muito sinceros pela continuação das prosperidades de tão brilhante publicação.

#### Do *Açoriano Oriental*:

Com um belo numero de 92 páginas, impresso em óptimo papel e a côres em cujas páginas se fala com elevação da nossa ridente província do Algarve, ilustrado com gravuras das suas praias e praças, festejou o nosso ilustre colega de Lisboa — *Gazeta dos Caminhos Ferro* — mais um ano de vida, entrando assim no 58.º de publicidade.

Ao muito prezado colega cuja direcção está confiada ao distinto jornalista e nosso velho amigo sr. Carlos d'Ornelas, o velho *Açoriano Oriental* apresenta os seus melhores cumprimentos e votos de prolongada existência.

#### Do *Noticias de Evora*:

Recebemos o n.º 1398, referente a 16 do corrente mês, da Revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que se publica em Lisboa, sob a direcção do sr. Carlos d'Ornellas.

Com o número a que nos acabamos de referir, completa esta Revista o 58.º ano de publicação, o que representa grande esforço e dedicação por parte das pessoas que têm estado à sua frente.

Felicitemos a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e fazemos votos para que a sua vida se prolongue por muitos anos.

#### Do *Correio de Abrantes*:

Recebemos o número 1398 desta interessante revista que se publica quinzenalmente sob a direcção do Sr. Carlos d'Ornellas.

Este número comemorativo do seu 58.º aniversário, apresenta-se com um aspecto gráfico modelar e excelente colaboração dos Srs. Carlos d'Ornelas, Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão, Dr. Busquets de Aguilar, Sabel, Raúl Esteves dos Santos, Alexandre Settas, José dos Santos Ribeiro, Alfredo S. B. Garcia e Raúl Pinto.

Outros artigos de interesse turístico, completam este excelente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em que também colaboram artisticamente, Stuart Carvalhais e Ilberino dos Santos.

#### Da *Semana Tirsense*:

Esta revista única no seu género, muito útil e interessante, completou, com o seu número de 16 do corrente, 57 anos de existência.

Apesar do seu longo período de vida *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem rejuvenescido, apresentando-se sempre fresca e vigorosa.

As nossas felicitações ao seu director e proprietário, o ilustre jornalista sr. Carlos d'Ornelas, com votos muito sinceros pela continuação das prosperidades de tão brilhante publicação.

#### De *O Montemorense*:

Entrou no seu 58.º ano de publicação esta bem redigida revista quinzenal, da direcção do sr. Carlos d'Ornelas.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* comemorou o presente aniversário com um excelente número, profusamente ilustrado, com boa colaboração, nele sobressaindo também, em grande parte, as belezas panorâmicas do nosso Algarve.

Agradecemos o belo exemplar recebido e endereçamos-lhes as nossas felicitações.

#### Da *Região de Leiria*:

Revista de comércio e transportes economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo. Com o n.º 1398, de Março, entra, no 58.º ano de publicação, pelo que lhe apresentamos os nossos parabéns. Dirige-a o conhecido jornalista Carlos d'Ornellas.

#### De *O Castanheirense*:

Entrou no 58.º ano de publicação esta excelente revista da direcção do distinto escritor Sr. Carlos d'Ornelas, que tanto a tem elevado e prestigiado.

O número, comemorativo do aniversário é primorosamente colaborado e imprime ricas gravuras. Publica larga descrição do Sanatório das Penhas da Saude, do Algarve, nomeadamente de Faro, Lagos, Portimão, Silves, Loulé, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, etc..

Felicitações e votos de prosperidades.

\* \* \*

Também lemos referências nos quinzenários e semanários: *Noticias da Beira*, de Mangualde; *Jornal de Elvas*, de Elvas; *Diário do Alentejo*, de Beja; *O Barcelense*, de Barcelos; *Jornal de Albergaria*, de Albergaria-a-Velha; *Correio da Feira*, de Vila da Feira; *O Povo da Louzã*, de Louzã; *Cardeal Saraiva*, de Ponte-de-Lima; *O Progresso de Paredes*, de Paredes; *Democracia do Sul*, de Évora; *Gazeta de Cantanhede*, de Cantanhede; *A Folha do Sul*, de Montemor-o-Novo; *Boa Nova*, de Cantanhede; *Jornal de Abrantes*, de Abrantes; *Distrito de Portalegre*, *Jornal de Portalegre* de Portalegre.

A todos os nossos agradecimentos.