

folha 1264

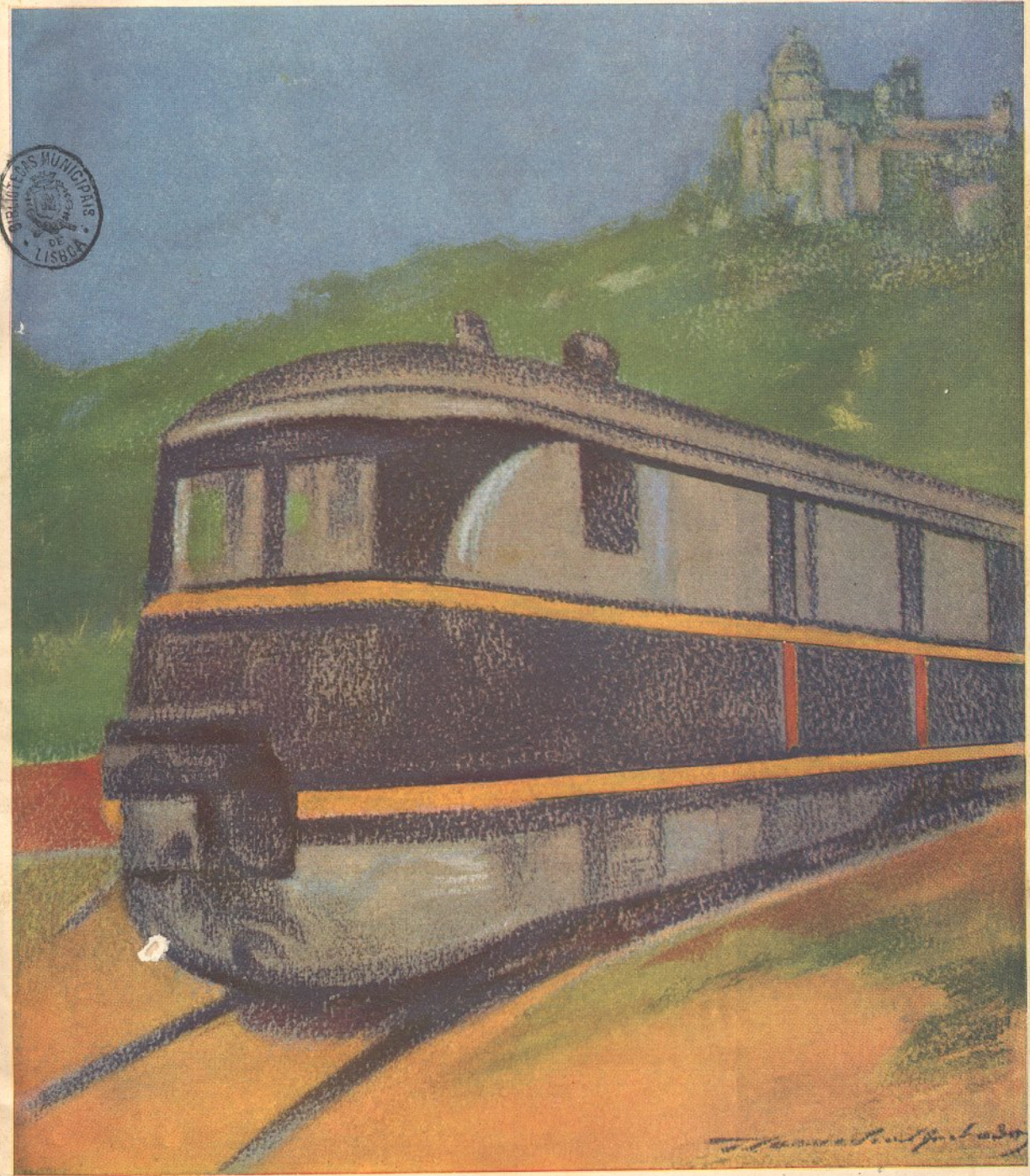
Rev.

155  
355

A.

M.

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



NÚMERO 1249 - JANEIRO DE 1940



## Aprecie o WHITE HORSE por si próprio

Quem conhece WHISKY bom, imediatamente  
 pressente o «WHITE HORSE». O seu delicioso  
 aroma e agradável paladar revelam as suas dis-  
 tintas qualidades e agradam à pessoa mais exi-  
 gente. «WHITE HORSE» é AUTÊNTICO  
 WHISKY escocês velho igual a um fino licôr.  
 Há milhões de litros amadurecidos e que estão  
 amadurecendo para a satisfação dos seus inume-  
 :- :- :- :- ráveis clientes :- :- :- :-

*White Horse*  
 WHISKY

AGENTES EM PORTUGAL:

A. L. SIMÕES & PINA, L.<sup>DA</sup>

Rua das Flores, 22—LISBOA

## RODRIGUES OCULISTA

E. A. RODRIGUES & C.<sup>a</sup>

CASA FUNDADA EM 1787

142, Rua da Prata, 146—LISBOA—Telefone 20335

### OPTICA MODERNA

AVIAM-SE RECEITAS DOS EX.<sup>mos</sup> MÉDICOS OCULISTAS  
O maior sortido em todos os artigos das suas especialidades

#### PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Lentes Bifocais, Stigmat, Diachrome, Punktal, Katral, Umbral, de Zeiss, Krauss e Busch, Binóculos, Barómetros, Areómetros, Termómetros de caldeira, estufa e clínicos, Ebuliômetros e todos os aparelhos para dosagens de pesos específicos, etc..

## Fogão «OLIVA»

Fabrico perfeito das Oficinas Metalúrgicas «OLIVA» de S. João da Madeira

A CASA OMEGA facilita o pagamento destes fogões em 12 suaves prestações  
M E N S A I S



Peça o catálogo grátis à  
**Casa Omega**

UTILIDADES DOMÉSTICAS

RUA SÁ DA BANDEIRA, 469—TELEFONE 331—PORTO

## S A B O I A

CAMISARIA

ESPARTILHOS

GRAVATARIA

C I N T A S

MEIAS E LENÇOS

E SOUTIEN-GORGES

CINTAS MEDICINAIS (Modelos exclusivos)

### NOVIDADES

para *HOMEM e SENHORA*

CHIADO, 66-68

LISBOA

TELEF. 21929

## Tintas e Vernizes

Diogo Barbot & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

R. S.<sup>to</sup> Ildefonso, 366—PORTO—Telefone 1543

Esmaltes, tintas anti-corrosivas, secantes, etc.

**BARBOLUX**—esmalte synthetico

## O BARATO SAI CARO!!

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

**OLD ENGLAND**  
**SARMENTO & C.<sup>a</sup>**

RUA AUGUSTA (Esq. S. Nicolau)—LISBOA

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

## António Corrêa da Silva

Armazem de azeites com vendas por junto

AGENTE DA «SHELL»

Carvalhos—Vila Nova de Gaia—Telefone Gaia 10

OFICINA DE ENCADERNADOR

DE

**JAYME M. ALVES**

Execução perfeita e rápida de todo o género de encadernações simples e de luxo, tais como: Livros à Antiga e Amador, de Escrituração Comercial e Obras Literárias, etc., etc.— Copiadores—Caixas para registradores e para arquivo de todos os formatos e feitios—Armação de pastas de fantasia ou bordadas  
E N V E R N I Z A M - S E M A P A S

112, Rua da Misericórdia, 114—Telefone 25846

L I S B O A

## Jacome & Perende, L.<sup>da</sup>

IMPORTADORES DE ALGODÃO EM RAMA

RUA CANDIDO DOS REIS, 100-2.º - PORTO

Enderêço telegráfico ERKAR

**LIVRARIA PORTUGÁLIA**

75, RUA DO CARMO—LISBOA

*Livros nacionais e estrangeiros.  
Sempre as melhores novidades  
de obras Literárias, Arte, Medi-  
cina, História, Direito, Econo-  
mia, Engenharia, tanto nacio-  
nais como estrangeiras. Serviço  
rápido de encomendas para  
todos os países da Europa e  
América. Fornecimento de li-  
vros para o Continente, Ilhas  
: : : e Colónias : : : :*

DIRIGIR OS SEUS PEDIDOS À:

**P O R T U G Á L I A**

75, RUA DO CARMO—LISBOA—TELEFONE 2 0791



O A D U B O  
D A S

E L E V A D A S  
P R O D U Ç Õ E S

F Á B R I C A  
D E S A L T O S  
E F Ô R M A S  
E M M A D E I R A

**Diamantino**  
&  
**Branco, L.**<sup>da</sup>

BÊCO DO FÔRNO  
À GRAÇA, V T  
TELEFONE 2 6573  
L I S B O A

*Fábrica de Papel da Abelheira*

*Fabricantes do Mata-borrão*

**“Astar”**

*À venda nos armazens  
de papel e papelarias*

**Guilherme Graham Júnior & C.º**

Rua da Alfândega, 158  
Telef. 20066/9 LISBOA

Rua dos Clérigos, 6  
Telef. 880/1 PORTO

*Novidade Literária*



ADOLFO HITLER  
E O SEU LIVRO  
**MEIN KAMPF**  
(A MINHA LUTA)

*Se ainda não leu, leia e ficará  
conhecendo o homem e a sua obra*

À VENDA EM TODAS AS LIVRARIAS

# PHILIPS

## 1940

O EXPOENTE MÁXIMO DA RÁDIO



# ESPAÑA - S. A.

## COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEFONE 2 5053

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV.º DOS ALIADOS, 102-1.º

TELEFONE 5 303

## SEGURO DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice da «ESPAÑA-S. A. COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS» estipula e garante:

a) - A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.

b) - A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais de Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, que garantem:  
NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

1.º - A dispensa completa do pagamento dos prémios.

2.º - O pagamento duma renda anual de 12 % sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.

3.º - Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

PEÇA PROSPECTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

*Desperdícios de Algodão  
para Limpeza de Máquinas*

TODAS AS QUALIDADES  
TODOS OS PREÇOS  
TODOS OS CLIENTES SATISFEITOS

FORNECEDORES DAS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO

*Se não estiver contente com o seu fornecedor,  
consulte a fábrica de transformação  
L. FARGE, que lhe fornecerá a qualidade  
desejada e que melhor se adapte ao seu ramo*

**L. Farge** *Rua do Freixo, 1291--Pôrto*

Telefone 4494—Telegramas: «Egraf-Pôrto»—Código: A. B. C. 6.ª Edição

Importação directa de Algodão  
em rama para a indústria textil

Extintor de incêndios

**MATAFOGO**

Fabrício Nacional

MARCA REGISTRADA

*Extintor de incêndios «MATAFOGO», tipo «Espuma» — O melhor  
extintor nacional, apagando fogos provenientes de: Gasolina, Carboreto,  
Óleo, Alcool, Petróleo, Tintas, Vernizes, Palhas, Madeiras, Papeis, etc.*

DEFENDEI-VOS DOS ENORMES PERIGOS RESULTANTES DO TERRIVEL FOGO

END. TEL.  
HUSTLER

**CHESTER MERRILL, RAMOS & C.<sup>A</sup>**  
RUA DA MISERICÓRDIA, 33-2.º — LISBOA

TELEFONE  
2.2884



TRANSPORTES DE MERCADORIAS

ENTRE

# França e Portugal

«Serviço especial para encomendas e pequenos volumes em 8/10 dias pelo Caminho de Ferro via Hendaye»

EM PORTUGAL

**MANUEL B. VIVAS, L. DA**

124, RUA DO ARSENAL

TELEF. | 2 0703  
| 2 4721

LISBOA

Casas em: VILAR FORMOSO — MARVÃO — PORTO

Agentes comerciais: DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA e DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

Agentes em Vilar Formoso: DO SERVIÇO DE MESSAGERIAS DA COMPANHIA WAGONS LITS

EM FRANÇA

**TRANSPORTS MITJAVILE**

101, QUAI DE LA GARE

**PARIS**

Casas em BORDEUS-HENDAYE-IRUN



**FOTOGRAVURA NACIONAL L<sup>DA</sup>**



**FOTOGRAVURA • FOTO • ZINCOGRAFIA  
CROMO-TIPIA • TRICROMIA • BICROMIA  
GRAVURA EM COBRE • DESENHO**

Rua da Rosa, 273.275  
LISBOA TELEFONE 20958

## Loja das Aguas

A casa que mais variado sortido de fino gôsto, apresenta aos seus clientes em artigos para BRINDES

LINDAS BONECAS — que dizem papá e mamã  
Serviços em metal inoxidável

Gabardines e Impermeáveis para senhoras  
Canetas «Parker»

Aparelhos de T. S. F.

Fogões para aquecimento e a gaz, carvão e petróleo para cozinha

Relógios de fantasia, de parede e de meza, Carrilhões e Avé-Maria

Esquentadores para banho

Candieiros eléctricos em todos os géneros

Mezas rolantes, para servir chás e aperitivos, únicas no género

**VISITEM A NOSSA CASA**

VENDAS A PRESTAÇÕES COM OU SEM SORTEIO

Rua do Ouro-263 Telefone: 29718

## Rouparia do Carmo, L.<sup>da</sup>

Rua do Carmo, 70 — LISBOA



Gabardines e Impermeáveis para homens, senhoras e crianças



Preços sem concorrência



IMPERMEÁVEIS DE LÃ modelos especiais PARA FERROVIÁRIOS



Malhas | Meias | Sedas  
ARTIGOS DE NOVIDADE



CASA PALISSY GALVANI

Guilherme F. Simões, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1895

Armazém de Material Eléctrico, Instalações e Reparações de Campainhas Eléctricas, Telefones e Pára-raios, Luz eléctrica

**T. S. F.**

ESCRITÓRIO E OFICINA

17-A, RUA SERPA PINTO, 17-B

Tel. 22624

LISBOA

A. CARDOSO  
ALFAYATE  
FAZENDAS  
PARA FATOS.  
BANDEIRAS  
FAZEM-SE E  
ALUGAM-SE  
149  
R. DOS CORREIROS  
151



*Um conselho  
muito útil:*

O nome que a menina acaba de escrever nessa lousa, «FRASQUITA», é o da lã com que foi feito o seu vestido. Deve aprender a fazer com ela os seus agasalhos, pois é esterelizada, isenta de micróbios e existe em todas as cores que possa desejar.

*lã frasquita*

*móveis e decorações*

*uma da Atalvia Ribbo*



Para Tapetes, Carpetes e Passadeiras há em Lisboa uma casa especializada

**« Q U I N T Ã O »**

Apresenta as apreciadas marcas de BEIRIZ e ARRAIOLOS

32, RUA IVENS

LISBOA

TELEFONE 26064



*Castelo de Almourol*

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

---

## S U M Á R I O

A nossa gravura de página, Castelo de Almourol. — Ano que Findou, Novo Ano, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O Caminho de Ferro e a Nação, pelo Eng.º MANITTO TORRES. — Os transportes públicos em Moçambique, pelo Coronel LOPES GALVÃO. — O emprêgo de dresinas na conservação da via, pelo Eng.º AVELLAR RUAS. — Madrid depois da vitória, por CARLOS D'ORNELLAS. — A origem do jornalismo, por RAUL ESTEVES DOS SANTOS. — Os transportes Internacionais e a grande organização comercial de Manuel B. Vivas, L.ª. — Notas de viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Castelos de Portugal, por MARINO D'ORNELLAS. — Aviação, pelo Capitão-aviador HUMBERTO CRUZ. — A influência dum atrazo na eriação dum petisco, quando a linha férrea de Paris a Saint-Germain... não chegava ao fim, por ALEXANDRE SETTAS. — A Auto-Mecânica de Portugal e a sua situação financeira. — Os caminhos de ferro e a camionagem, pelo Capitão JAYME GALLO. — O que se fez em Caminhos de Ferro no ano de 1939. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Vida Ferroviária. — José Mayer. — Colectividades. — Boas-Pestas. — Parte oficial. — A colheita, por GUEDES DE AMORIM.

---

1 9 4 0

ANO 52.º

1 DE JANEIRO

NÚMERO 1249

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**FUNDADOR**

**L. DE MENDONÇA E COSTA**

**DIRECTORES**

**Conselheiro FERNANDO DE SOUSA**  
ENGENHEIRO

**CARLOS D'ORNELLAS**  
(Editor e Proprietário)

**SECRETARIOS DA REDACÇÃO:**

**OCTÁVIO PEREIRA**  
**ARMANDO FERREIRA**  
ENGENHEIRO

**REDACÇÃO:**

**Eng.º M. DE MELO SAMPAIO**  
**DR. AUGUSTO D'ESAGUY**  
**JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR**  
**Dr. ALFREDO BROCHADO**  
**ANTÓNIO GUEDES**  
**JOSÉ A. DA COSTA PINA**  
**ALEXANDRE SETTAS**

**COLABORADORES:**

**General JOÃO DE ALMEIDA**  
**General RAÚL ESTEVES**  
**Coronel CARLOS ROMA MACHADO**  
**Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO**  
**Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES**  
**Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA**  
**Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN**  
**Engenheiro PALMA DE VILHENA**  
**Capitão de Eng.ª JAIME GALO**  
**Coronel de Eng.ª ABEL URBANO**  
**Capitão HUMBERTO CRUZ**  
**Engenheiro AVELAR RUAS**  
**ANTONIO MONTEZ**

**DELEGAÇÕES**

**Espanha — EUGENIO DEL RINCON**  
**Pôrto — ALBERTO MOUTINHO**

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saúda todos os seus leitores, colaboradores, assinantes e amigos, desejando-lhes festas alegres e um ano novo feliz.

1939

1940

A Tipografia de a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saúda todos os seus clientes e amigos, desejando-lhes festas alegres e um ano novo feliz.

1940

**PREÇOS DAS ASSINATURAS  
E NÚMEROS AVULSO**

<b>PORTUGAL (semestre)</b> . . . . .	<b>30\$00</b>
<b>ESTRANGEIRO (ano) £</b> . . . . .	<b>1.00</b>
<b>FRANÇA (ano) francos</b> . . . . .	<b>100</b>
<b>ÁFRICA (ano)</b> . . . . .	<b>72\$00</b>
<b>Empregados ferroviários (trimestre)</b> . . . . .	<b>10\$00</b>
<b>NÚMERO AVULSO</b> . . . . .	<b>2\$50</b>
<b>NÚMEROS ATRAZADOS</b> . . . . .	<b>5\$00</b>

**PREÇO DÊSTE NÚMERO**

**5 \$ 00**

A Empresa de Anúncios nos Caminhos de Ferro saúda os seus clientes, desejando-lhes festas felizes e um ano novo feliz.

1940

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158  
                  } Direcção 2 7520



# ANO QUE FINDOU

---

# NOVO ANO

---

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Findou o ano de 1939 sem deixar saúdaes, quer estudemos os vestígios da sua passagem na vida geral das sociedades, quer o encaremos em especial sob o ponto de vista ferroviário.

As incertezas e ansiedades da vida nos anos anteriores mantinham o mundo sob a ameaça da temerosa guerra, desenlace lógico da febre dos armamentos, que consumia a força viva das nações. Desencadeou-se uma série de violências, de que foram vítimas na sua autonomia várias nações como a Checoslováquia, a Polónia, a Letónia, a Estónia, a Lituânia e por fim rebenta a guerra franco-anglo-alemã, cujo alcance e conseqüências nos é impossível prever e na qual podemos por enquanto afirmar a nossa neutralidade condicionada pelas possíveis exigências da velha aliança com a Inglaterra.

Embora neutros, estamos já sofrendo as conseqüências do estado de guerra, que tem, mercê da crise de transportes, fundas repercussões na vida nacional. Sentem-nas especialmente os caminhos de ferro, tributários da navegação pelo combustível e por vários materiais. Por outro lado as suas receitas ressentir-se-ão forçosamente do retraimento comercial originado pela guerra marítima.

Qual será o desenlace do temeroso conflito mundial, complicado pela tentativa malograda da ocupação da heróica Finlândia para a bolchevizar?

A enérgica defesa contraposta à invasão das hordes russas poderia esmagar o comunismo, se fôsse devidamente auxiliada por todos os países civilizados, reunidos em cruzada enérgica para jugular o comunismo ateu que tiraniza o mais vasto país do mundo e pretende avassalar o mundo cristão às suas doutrinas subsersivas da civilização cristã.

A desagregação do império comunista, com a desaparição da tirania do *Komintern*, junta à ressurreição das Alemanhas em substituição da unidade do imperialismo nazista e pangermanista, viriam assegurar a paz estável e permitiriam aliviar o mundo civilizado do excessivo gravame dos armamentos, que absorve o melhor da sua substância.

Deixemos porém os problemas internacionais e limitemos aos horisontes internos as nossas interrogações ao futuro.

\* \* \*

Entramos no ano de 1940, no qual reunimos a solene celebração de dois centenários, que não podem ser indiferentes às almas portuguesas.

Passou em 1939 o centenário da batalha de Ourique e da proclamação do novo reino cristão de Portugal, creado pelo esforço hercúleo de D. Afonso Henriques.

A diferentes factos e datas pode ser vinculado êsse centenário, desde as batalhas de S. Mamede em 1128 e de Ourique em 1139, ao torneio dos Arcos de Val de Vez em 1140, e à paz de Zamora em 1143, ao reconhecimento formal do Reino de Portugal independente de Castela e sujeito à suzerania da Santa Sé, em 11.

Escolheu-se nesse período sujeito às contestações dos eruditos o ano de 1939 e mandou-se fundir em 1940 essa comemoração centenária com a de 1640, em que recordamos o início da gloriosa restauração da Monarquia independente de Castela, há três séculos realisada pelo temerário arranco dos conspiradores do palácio Almada.

Demos largas à imaginação, fantasiámos grandes festas, a que viriam associar-se os maiores povos, esboçámos um programa pomposo de luxuriante florescência, difficil de cumprir.

Incluimos nele obras em rigor dispensáveis e de luxo, como é a auto-estrada até o estádio, para seguir mais tarde a Cascais em duplicação cara de estrada marginal Lisboa-Cascais, que podia revestir mais modestas proporções em vez dos 16 metros de largura que se lhe atribuíram.

Nessa faina de obras feitas para a celebração dos centenários ou a propósito dos mesmos, nada vemos que interesse aos caminhos de ferro, a não ser uma aquisição de carruagens aos Estados-Unidos.

Quanto seria para louvar que o dinheiro aplicado a algumas obras, à auto-estrada por exemplo, fôsse utilizado para a electrificação da linha urbana de Sintra e da de circunvalação e de Leste até Vila Franca pelo menos! Que melhoria considerável dos serviços suburbanos!

\* \* \*

O ano decorrido, a não ser a encomenda de carruagens, foi absolutamente estéril para os caminhos de ferro, sob o ponto de vista técnico e administrativo.

Veio a lume um decreto de carácter financeiro, cuja ineficácia demonstrei na devida ocasião.

O problema administrativo das linhas de via estreita não adiantou um passo, nem no caminho da fusão, quimêricamente considerada panaceia infalível, quer na supressão de encargos injustos impostos às companhias pelos arrendamentos de linhas do Estado e pelo pagamento de material circulante das reparações, cuja aquisição podia ser antecipada pelo Estado, que assim acudiria ao descalabro financeiro das empresas.

Passou todo o ano de 1939 sem a providência reformadora acêrca da concorrência da camionagem de mercadorias, que se agrava de ano para ano.

Nenhum trôço novo foi aberto à exploração no ano findo, nem o pouco em construção corresponde a necessidades que se imponham.

Assim pois, o ano de 1939 passou sem a menor repercussão favorável na economia ferroviária, e o de 1940 não lhe reserva os meios de superar a crise em que se debate.

# O Caminho de Ferro e a Nação

Pelo Eng.º MANITTO TORRES

COMECEMOS por uma anedota que — para não destoar — será o mais ferroviária que pôde arranjar-se!

E... verídica! — coisa que nem sempre sucede às anedotas...

Voemos, em sonho, ao palácio real de Abdine, na noite em que S. M. o Rei Fouad honra os congressistas do Cairo com deslumbrantíssima recepção!

Átrios, escadarias, salões — riquíssimos e intermináveis — cintilam numa orgia de luz que faísca no cristal das janelas e daí se precipita em catadupa sobre a imensa praça, em que dezenas de cavalinhos trotadores despejam dos seus fiacres convidados sem fim e logo se retiram, movendo-se como sombras sob a varinha mágica de sinaleiros de albornoz branco!

Hirtos como estátuas, lança em riste, túnica pendente, abrem alas à passagem infundável das casacas negras, dos decotes ousados e das fardas multicôres, soldados gigantesco do Sudão, cuja imagem hercúlea e imóvel — ébano retinto sobre branco açucena — se reflecte por inteiro no mármore polido dos degraus!

E entra-se na atmosfera quente, no sussurro comunicativo das multidões de cerimónia, logo transformado no grialhar de Babel!

De repente, o silêncio... — e eis o desfilar do estilo, a frase protocolar, a recepção, enfim...

Depois, é na rendilhada sala do teatro que se nos oferece a mais preciosa e terna *La Chauvesouris* com que olhos e ouvidos ocidentais jãmais puderam deliciar-se, através da graciosidade inimitável dos artistas da Ópera de Viena!

Que sim, que era magnífico... mas alguma coisa parecia faltar ainda, e muitos olhares cubiçosos o mostravam, movendo-se, furtivos, na direcção de três portas monumentais que, indiferentes à súplica, descaradamente cerradas, guardavam lá dentro, pelo visto, a misteriosa Terra da Promissão...

Que seria?!...

Viu-se depois, quando, extintos os últimos aplausos, as imensas portas giraram em seus doirados gonzos: *era a ceia!*!...

Então — ao passo que oculta música oriental gemia seu dolente «pizzicato» — a multidão precipitou-se com denodo e vagas sucessivas se lançaram ao assalto

na direcção das trincheiras — digo, das mesas — egípcias...

Adversos, por índole, a estas lutas de competência gastronómica, às vezes lesivas do físico, sempre desleiantes ao moral, cedemos passo aos aguerridos e ficámos para trás, filosofando com um colega italiano àcerca de como a humanidade é sempre a mesma, seja qual for a cultura que use, a língua que fale, a andaina que vista...

Das mesas, occultas agora atrás de espessa sébe de casacas e sedas, nada víamos, a não ser, do lado de cá, as tentativas infrutíferas de alguns retardatários açodados, que pretendiam furar, aqui e ali, invocando em vão os direitos do homem!...

Apenas se adivinhavam, no alto, as chamas reluzentes das grandes serpentinas de ouro e o topo fugidio das peças montadas que povoavam as mesas, sob a forma de carneiros em pé, candieiros de iluminação pública, pavões de cauda aberta, peixes luminosos e outras bizarrias pelo estilo...

Para baixo... cerração!

Mas — ai de nós! — é bem certo que tudo neste mundo acaba, mesmo a ceia dum rei oriental e o apetite dum congressista...

E a certa altura, o colega italiano tomou com indolência o monóculo, limpou-o em ademanos de liturgia, cravou-o devagar na órbita e, muito sereno, afirmando-se bem para evitar a miragem, anunciou desenfatiadamente, batendo as sílabas uma a uma:

*Commincia a vedersi!*!...

E de facto — tal como o azul reaparece por entre os farrapos das nuvens desfeitas — começavam agora a ver-se, por entre os já raros comensais, a alvíssima toalha real e os seus caprichosos animais comestíveis, terrivelmente desfigurados da luta inglória, mas ainda muito aproveitáveis...

É a vossa vez! — parecia clamar o único sobrevivente intacto, um simpático peixe do Nilo, que escancarava para nós a sua bocarra iluminada, com dentes ponteagudos de amêndoa...

Não havia agora por que fazermo-nos rogados e, avançando sem pressa, saboreávamos ainda a graça italiana, antegosando já o manjar egípcio!...

\* \* \*

A que vem a anedota?

Pois a que, pelo seu espírito, não mais a esquecemos e muita vez a temos recordado a propósito de que também *commincia a vedersi* por entre os destroços da crise ferroviária, durante largo tempo obscurificada pela mais caliginosa das cerrações!

*Commincia a vedersi!*!...

E que se vê de positivo?

Pois vê-se que — dissipados os primeiros fumos enganosos — o raciocínio restabelece uma verdade ferroviária média, certamente agora diversa da anterior, mas sólidamente firmada nos frutos duma experiência preciosa nas suas indicações.



E é ela que nos mostra que — atingindo-o, embora, duramente nas suas manifestações exteriores, forçando-o a metamorfoses e limitações que não deve recusar — o Automóvel não pôde, entretanto, abalar o Caminho de Ferro nos seus fundamentos, nem destituí-lo da sua alta e perene e insubstituível missão de *preponderância no transporte, garantia económica e serviço nacional*.

Eis o que veremos.

### Preponderância no transporte

Ninguém contesta que o *Caminho de Ferro* haja perdido o seu ar magestático de outrora; mas a verdade é que *tem de continuar a reconhecer-se-lhe — além de tronco do transporte terrestre — uma alta e múltipla função nacional, cuja grandeza as vicissitudes modernas não têm feito senão exaltar cada vez mais!*

Quando se substituiu o postilhão pelo telégrafo, a *«deligência»* pelo combóio, os transtornos da transição foram absorvidos pelo interesse, bem mais alto, da grei.

*O que se passaria agora com a desapareição do Caminho de Ferro — se, por absurdo, o admitissemos absorvido pelo automóvel — seria coisa inteiramente oposta.*

Ter-se-ia, simplesmente, anulado o sistema unitário e nacional do transporte — *que colaborações, que ninguém negará inteligentes, precisamente iam completar* — para destruir, no Caminho de Ferro, não só esse sistema mas o mais eficiente instrumento de aglutinação económica, progresso, união e defesa, que jámais a Nação pôde ter ao seu alcance!

Não se discute a necessidade duma profunda transformação ferroviária — que já tarda — sobretudo na orgânica, nos processos de tracção, na leveza do material rolante, na exploração libérrima e comercializada.

Mas seria preciso negar a própria evidência para contestar a necessidade cada vez mais viva daquilo que é a sua essência mesma — *o transporte, sempre organizado, sempre regular, sempre pronto e sensível ao comando*, de grandes massas deslocando-se ou não em bloco, segundo um plano prévio ou segundo as necessidades instantâneas dum momento de alarme!

É certo que o Caminho de Ferro não pode ter tôdas as virtudes e faltam-lhe, incontestavelmente, a da pulverização final, a dos últimos contactos, a da extrema maleabilidade! *Mas bastam-lhe aquelas, para o tornar indispensável e — num país organizado — dar-lhe a preponderância, como base, antecedente e núcleo de tôdas as actividades congéneres.*

### Garantia económica

*Se não temos navegação interior*, poderemos ainda tê-la e pensar que, *quando os agentes naturais a impedem, é o Caminho de Ferro — e só ele — que em último recurso a substitue de pronto*, afastando a calamidade; *o mesmo sucede, no transporte rápido e sucessivo de combustível, se a energia transmitida a distância deixou*

*de poder aproveitar-se, com o seu cortejo de tenebrosas conseqüências.*

*Meditemos nos grandes transportes ferroviários nacionais, esqueleto da Nação Económica, que servem por forma insubstituível, com submissão mecânica mas com regularidade e êxito conscientes, a Paz, a Abundância e a Grei: a vida e a alimentação pública — trigos, gados, carvão, abastecimento regular dos grandes centros; a agricultura — palhas, cortiças, cereais, vinhos, as mais diversas colheitas; a indústria — matérias primas, maquinismos, combustíveis, produtos manufacturados! Recordemos ainda os serviços maciços de passageiros, as migrações periódicas das classes trabalhadoras, os transportes militares e do Estado, as relações constantes entre regiões e capitais, a basculagem ininterrupta — entre a grande cidade e os seus arrabaldes — das massas operárias e burguesas, cifrável por muitos milhares nas horas de «ponta», serviço só possível ao Caminho de Ferro, comovente, benemérito, resolutor êle mesmo dum problema social dos mais graves: «o da habitação dos menos afortunados!»*

Celebremos, não menos, esta criação estupenda que, excedendo-se a si mesma, *quási realiza o absoluto dentro da relatividade humana, e consegue, ao contrário do automóvel, dar-nos a certeza, tão regular como o dia e a noite, dum transporte seja do que fôr, como fôr e para onde fôr, que não escolhe nem recusa, rolando matematicamente ao sol ou sob a tempestade, sempre pronto e igual, o mesmo para um que para cem ou mil — «exemplo tão alto de regularidade e devoção nacional, que se diria confundido com o pulsar do coração e com a própria circulação vital do País!»*

E, em conclusão, convenhamos que ao pé desta potência firme, desta regularidade pendular e desta possibilidade máxima — desta garantia económica, em suma — *os transportes sobre estrada são pura e alegre ironia!*...

### Serviço nacional

Mas não basta invocar argumentos próximos, de ordem simplesmente directa.

É que *o modo de ser do organismo ferroviário continua a coincidir tão perfeitamente com o interesse da Nação, que, mesmo jora da sua função e órbita imediatas, não é difícil encontrar agora novas razões em favor da sua prosperidade como «Serviço Nacional», no mais alto sentido desta expressão.*

### Razão militar

Assim, o instinto de segurança vê no caminho de ferro *instrumento militar precioso da defesa nacional*, a que a experiência dos factos concede hoje lugar de eleição.

O Automóvel, ninguém o ignora, assumiu uma altíssima função militar; mas nem por isso o *Caminho de Ferro* lhe cedeu a sua, consagrada à parte básica e vital dos transportes de guerra!

Inútil citar autores: *todos os tratadistas militares*

*são concordes em que — sem prejuízo do serviço automóvel — a função ferroviária na guerra moderna é dia a dia mais importante e indispensável.*

Três exemplos concludentes: *para se garantir da anulação do potencial militar inimigo, o tratado de Versaillles exigiu à Alemanha a entrega de quasi todo o seu material ferroviário; para de novo repôr esse potencial, a Alemanha remontou-se, primeiro que tudo, naquele mesmo material; para retardar e acelerar o avanço, com igual ardor os marxistas espanhóis destruíam e os nacionalistas reconstruíam pontes e vias de caminho de ferro!*

Recorde-se, ainda, a tentativa sancionista para coarctar a acção italiana na Etiópia pela supressão da gasolina, prova — diga-se de passagem — de que está aqui um dos vários «calcanhares de Aquiles» do automóvel militar!

*Concluiremos que, se a acção fôsse servida por um sistema ferroviário adequado, como sucede, em regra, nas operações da defesa nacional, «a tentativa resultaria inútil ou quasi», porque o Caminho de Ferro, variando de combustível, é, a este respeito, pouco menos que invulnerável!*

Disto se fez prova sufficiente com o aproveitamento, durante a Grande Guerra, de carvões nacionais, lenhas e outros combustíveis; e *esta larga resistência, independência do exterior e adaptabilidade é uma outra — e não pequena — das qualidades militares do Caminho de Ferro, em que êle se revela muito superior ao seu concorrente.*

Mas há mais e mais recente: na actual campanha fino-soviética, *as principais dificuldades russas têm provindo da deficiência dos transportes ferroviários, limitados a uma única linha de penetração para a fronteira oriental da Finlândia, entre Leninegrado e Murmansk; por outro lado, esforços titânicos dos russos visam a construir novo caminho de ferro, cortar as linhas férreas de Murmes a Joensuu e de Haparanda a Turneo, com o tríplice objectivo de melhorar o seu abastecimento, desorganizar o abastecimento inimigo e impedir o socorro da Suécia. E agora mesmo os finlandeses se encarniçam sôbre a primeira daquelas linhas, seguros de que, se conseguem cortá-la, anularão em definitivo o esforço russo.*

Todos êstes factos, uma vez que o automóvel militar está em utilização paralela, bastariam a demonstrar que *êle é incapaz de prover às poderosas funções militares do Caminho de Ferro, incapaz, portanto, de desalojar êste da sua função na guerra e que, por isso mesmo, a eficiência do aparelho militar exige, cada vez mais, a expansão e a consolidação dos serviços ferroviários nacionais.*

#### Razão moral

Sob êste ponto de vista quem negará o magnífico ascendente do Caminho de Ferro sôbre o automóvel?

*Organismo actuante e disciplinado, profissão de renúncia, alevantada escola — como nenhuma outra*

*actividade — de constantes abnegações e sacrificios, o seu exercício exige e fortalece o espírito de dedicação, cria uma força moral utilíssima, de vantajosos efeitos em mais duma situação difícil.*

Assim, o seu simples enfraquecimento conduziria à perda dum esteio moral de primeira ordem, sensível sobretudo nos países de menor cultura e preparação.

#### Razão social

Dêste aspecto quasi não valeria a pena falar!

Não vemos que, por tôda a parte, *é o Caminho de Ferro que, sustentando milhares e milhares de obreiros, dá o exemplo e marcha na vanguarda de tôdas as outras actividades quanto às concessões de carácter social ao pessoal que o serve?*

O termo ou a deminuição duma tal indústria não arrastariam *uma catástrofe, não só pelo desemprego de tantos braços, como pela queda de exemplo e anteparo tão forte às dissolvências colectivas, como são a sua inteligente estrutura e a sua notabilíssima obra social?*

#### Razão orgânica

Mas o modo de ser orgânico, que exclusivamente o caracteriza, recomenda-o ainda como *um vasto repositório de energias de excepcionais recursos e applicções, sempre pronto e utilizável, não já só nas emergências graves do transporte e nas lides a este aferentes, mas ainda na comunicação rápida e no socorro das suas forças equipadas e disciplinadas aos grandes transe, perigos e cataclismos nacionais, em que se faz mister uma força organizada e afeita ao bem comum!*

#### Razão cultural

Não menos o progresso das ciências o reconhece e à sua técnica como *propulsor e campo — dos mais activos e profícuos — de pesquisas, experiências e nobilíssimas utilizações práticas nos mais variados ramos do saber humano!*

Sôbre isto, *a sua larga função instrutiva, educativa, sanitária e de previdência, inexistente nas organizações automóveis, corresponde a um papel cultural importantíssimo, de que dão salutar exemplo não só os aglomerados ferroviários prôpriamente ditos, como as mesmas populações que indirectamente recebem o seu influxo.*

#### Razão financeira

Ainda o interêsse financeiro folga com a latitude que o Caminho de Ferro — e só êle — lhe oferece, *de cobrar, em quasi imperceptíveis capitações, importantíssimos impostos; de facilitar base segura às mais variadas e interessantes operações de crédito; de facultar à economia privada — sangue da própria nação — a applicação das suas economias, por cuja garantia podem largamente responder, se são bem defendidos, os seus maleáveis valores.*

**Razão política**

Enfim, a função política—de sã política, já se vê—tendo nêlo encontrado, a cada momento, *factor inalterável da unidade e progresso da Nação, elemento abnegado de segurança, amparo e ordem social*, vê nêlo ainda a *garantia dum sistema benemérito que, mesmo deprimido como está, poderia, dum momento para o outro, erigir-se em instrumento de «salvação pública», prover—êlo só— às «necessidades totais do transporte nacional», que os sistemas concorrentes— todos reünidos— não poderiam satisfazer mais que numa parcela mínima e risível!!...*

**Razão patriótica**

Dêste modo, *razão militar, razão moral, razão social, razão orgânica, razão cultural, razão financeira, razão política*, aglutinam-se em uma só—única e sagrada— a *«razão patriótica»!*

\* \* \*

Obra de ponderar é, pois, aquela que a evidência dos factos submete hoje à consciêcia da Nação!

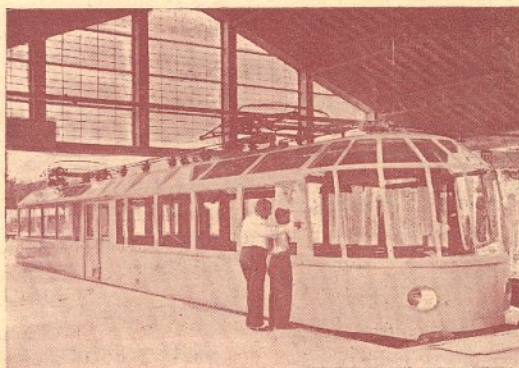
*Ela importa tanto ao pessoal, que tem em pe-*

*riço o seu futuro, como ao público, que tem em crise a sua economia, como ao Estado, que arrisca e enfraquece, minuto a minuto, a segurança em que se apoiam muitas das suas funções basilares, susceptíveis assim de falir pouco a pouco, despercebidamente, ou falhar com estrondo em um momento aflitivo!*

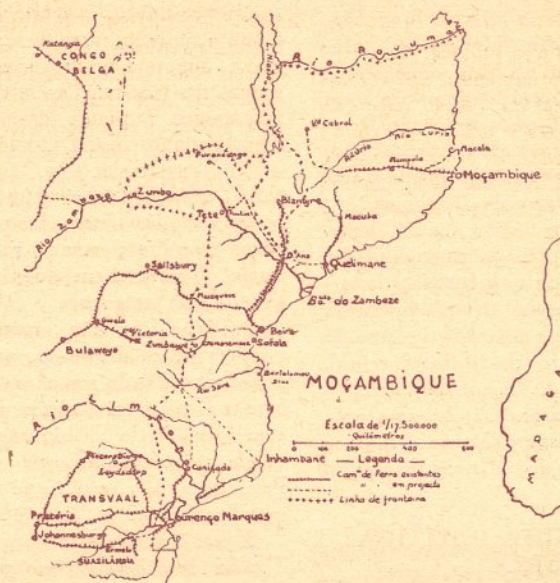
Por isso mesmo, *o Caminho de Ferro—o mais forte e transcendente dos instrumentos nacionais— não pode, nem deve, abandonar-se às flutuações do acaso numa época em que se reconhece necessário condicionar e garantir actividades bem menos vitais e meritórias do que a sua.*

Enquanto todos nós, mesmo os que julgamos lucrar com a anomalia presente, nos não houvermos penetrado desta verdade e a não pudermos realizar, *a Nação estará em falta perante a Nação, porque não terá cumprido o seu dever de Inteligência, de Patriotismo— mais do que isso— de Salvação Nacional!...*

Este estudo é baseado sobre excerptos dos trabalhos do autor «Caminhos de Ferro» e «A coordenação de transportes e as circunstâncias actuais da exploração ferroviária».



Combóio de vidro



# Os transportes públicos em Moçambique

Pelo Coronel LOPES GALVÃO

Eng.º Inspector de Obras Públicas

**M**OÇAMBIQUE é hoje o único território do Império português onde os caminhos de ferro se encontram florescentes. Mas não são todos os caminhos de ferro que ali existem: são apenas aqueles que servem as regiões mineiras do interior do continente. Da rede do Estado, é o caminho de ferro que vai de Lourenço Marques a Ressano Garcia e a Johannesburg; da rede dos territórios de Manica e Sofala, é o caminho de ferro que vai da Beira a Macequece e a Salisbury.

A rede do Estado tem hoje cerca de 1.100 quilómetros de linhas, incluindo nela o caminho de ferro do vale do Limpopo. A rede dos territórios de Manica e Sofala, toda ela nas mãos de Empresas particulares, mede 621 quilómetros.

Total, existente em toda a Colónia: 1.721 quilómetros.

É também a Colónia de Moçambique a única

parcela do território nacional onde as construções ferroviárias vão seguindo um curso normal.

Assim, deve estar em via de conclusão o caminho de ferro do vale do Limpopo; prossegue normalmente a construção da linha de Moçambique até ao rio Lurio, num ponto não muito longe da fronteira do Niassaland inglês, e iniciou-se a construção do caminho de ferro de Tete, cujas obras foram adjudicadas ao notável empreiteiro de caminhos de ferro em África, Pauling & C.º, de Londres.

## NOVOS ESTUDOS E NOVOS PROJECTOS

A actividade ferroviária da Colónia manifesta-se também nos estudos de novos caminhos de ferro que a Colónia desejaria ver construídos em curto prazo.

Estuda-se o prolongamento do Caminho de ferro de Moçambique até Vila Cabral, situada não

muito longe do lago Niassa; estuda-se o prolongamento do Caminho de Ferro de Tete em direcção a Furankungo; e ao sul do Save concluiu-se o projecto do caminho de ferro destinado a ligar Marraqene com a Manhiça, no vale do rio Incomate, havendo a idéia de o levar até entroncar com o caminho de ferro de Xinavane por forma a dar seguimento ao caminho de ferro do Limpopo.

Construída esta linha, em toda a sua extensão, pensava-se em levantar os carris do trôço da linha de Xinavane compreendida entre o futuro entroncamento e a estação da Moamba situada na linha de Ressano Garcia, tornando o caminho de ferro do Vale do Limpopo independente da linha principal.

Se tal se fizesse, ficariam irradiando de Lourenço Marques duas importantes linhas, indo uma pela Machava em direcção e Ressano Garcia e Komatiport e outra em direcção ao vale do Limpopo por Marraqene e Magude.

### NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA FERROVIÁRIA

Até hoje não se assentou definitivamente na política ferroviária e até na política portuária da Colónia. Por isso problemas que se podem apresentar como o de servir o vale do Save por um caminho de ferro, (na hipótese de ser mineralizada a região da fronteira, como é a que fica do lado da Rhodésia) encontram indeterminações impossíveis de resolver no momento actual.

O tráfego que venha a criar-se no vale do rio Save, ou ele seja de natureza agrícola ou de origem mineira, não é natural que venha a ser servido por um porto construído na sua foz, ou em Bartolomeu Dias. Magnífico é sem dúvida este último porto, e parece-nos mesmo melhor que o porto da Beira, como porto natural.

Mas a Colónia não tem recursos financeiros para desperdiçar na construção de portos secundários. E assim, o vale do Save, quando venha a valorizar-se, cedo ou tarde, ou se há-de ligar ao porto da Beira, ou ao porto de Lourenço Marques.

Geograficamente é o porto da Beira que está indicado. Politicamente talvez seja o de Lourenço Marques, a não ser que as obras do porto da Beira venham a ser resgatadas pelo Estado no ano de 1945, o que pode fazer-se, nos termos do contrato existente.

A ligação com Lourenço Marques teria de levar-se a efeito através da vila de Inhambane, onde já existe uma ponte cais em cimento armado que permite a acostagem dos navios que fazem a cabotagem dos portos da Colónia.

A ligação pelo interior, em direcção ao Guijá onde se ligaria com o caminho de ferro do vale do Limpopo, não parece viável porque a região atravessada é deserta em grande parte e ainda hoje se acha mal explorada, talvez por isso.

Com justificada razão vem o illustre director

geral dos portos e caminhos de ferro de Moçambique insistindo porque se constituam brigadas mixtas de estudo, destinando-se uma delas precisamente aos territórios ao sul do Save para lhe determinar o valor económico e indicar a maneira de bem servir toda a região.

### AS COMUNICAÇÕES NO VALE DO SAVE

A Rhodésia tem já o vale do rio Save, na parte que lhe pertence, recortado de estradas. De Forte Vitória saem duas estradas em direcção a leste. Uma atravessa o Save na direcção do Chipingai que fica não muito longe da nossa fronteira: a outra dirige-se por Ndanga e Zaka, onde se bifurca, dando um ramal para leste que vai também a Chipingai e outro para sudeste que esbarra com a região de Chibi quasi completamente despoçada como com a nossa região contígua acontece. Por isso acima se diz que não nos parece de recomendar, lançar um caminho da ferro através dela.

Examinando-se o mapa de estradas da Colónia datado de 1934, último do nosso conhecimento, verifica-se que do lado de Moçambique só há uma estrada, se estrada se pode chamar, que parte de Vila Pery por sudeste em direcção à fronteira de Rhodésia, passando por Mavita e Chimanemane.

A Companhia de Moçambique tem em Espungabera a sede de uma circunscrição administrativa, mas parece que uma tal sede somente se liga pelo sul e por leste ao resto do território por caminhos de pé posto. Nenhuma estrada que a sirva se encontra no mapa.

A construção de uma estrada ligando Espungabera com o porto de Bartolomeu Dias, está naturalmente indicada, para servir de base à exploração da vasta bacia do rio. Espungabera facilmente se ligaria também à rede de estradas da Rhodésia, constituindo-se assim, com pequeno dispêndio, uma nova saída da Rhodésia para o mar, saída que poderia vir a ser de futuro, quem sabe? uma importante via de comunicação. Pelo menos podia servir o turismo internacional, pois que uma tal estrada ficaria ligada pelo litoral, com a Beira e com Lourenço Marques.

É na região de Fort Vitória que ficam os célebres «zimbâwes» já muito falados na história dos nossos descobrimentos e que hoje são motivo de constantes excursões turísticas por parte de todos os que viajam pela Rhodésia.

### O RECONHECIMENTO MINEIRO DE TETE

A decisão do Governo, mandando construir o caminho de ferro de Tete, que de há muito devia estar construído, veio facilitar a exploração económica do território daquele tão rico quanto atrazado distrito.

Sabe-se que ele é eminentemente próprio para a colonização. Vários europeus que se têm fixado

lá o comprovam. Obtêm colheitas fartas das sementeiras que fazem; mas, recolhido o produto, ninguém dá nada por êle!

Há anos um europeu fixou-se em Furankungo onde cultivou em larga escala o tabaco; mandou-o para Lisboa à consignação do Banco Ultramarino, segundo supomos, mas não conseguiu vendê-lo nem pela importância que lhe custara o transporte!

Se ao seu tabaco se tivesse feito um preço regular, êle tinha ficado rico porque a remessa era de toneladas. Assim, ficou mais pobre do que estava, pois gastou as economias que tinha num transporte inútil.

Actualmente a única riqueza a explorar no distrito parece ser o gado bovino nas regiões onde não existe a mosca do sono, porque é mercadoria que anda por seu pé.

Mas o grande mérito do caminho de ferro, se houver a coragem de o estender até aos campos auríferos já em exploração, como os de Chifumbasi e Missale, será abrir à prospecção e à exploração mineira vastas regiões que podem fazer a fortuna da Colónia. O ouro, o cobre, a mica, a grafite, o ferro magnético, o carvão, são minérios com que por lá se topa a cada momento. Por que não se exploram? Porque não há meios de transporte: só por isso.

### A POSSIBILIDADE DA COLÓNIA CONSTRUIR PARA JÁ O CAMINHO DE FERRO DE TETE

Está a Colónia dispendendo somas avultadas com o prolongamento do Caminho de ferro de Moçambique. Para quê? O tráfego que possa vir das regiões próximas da fronteira e das margens do lago Niassa, facilmente alcança a testa do caminho de ferro actual; por meio de carreiras de camionagem já estabelecidas.

Afirma o sr. engenheiro Pinto Teixeira num dos seus excelentes relatórios que a região é mineralizada. Convém por isso pesquisá-la. Está certo. Mas com o caminho de ferro, onde já se encontra, e com as carreiras de camionetes que já existem, podem os pesquisadores delocar-se para toda a parte, o que não acontece no distrito de Tete.

Conclusão: as dezenas de milhares de contos que se estão gastando com o caminho de ferro de Moçambique devem passar, e já, para a construção de Tete, adjudicando-se nova empreitada.

Está o caminho de ferro do Limpopo já próximo da conclusão. Se assim não fôsse também recomendaríamos a suspensão dos trabalhos para se obter dinheiro para uma terceira empreitada do caminho de ferro de Tete.

Finalmente, está a Colónia disposta a gastar cerca de 30.000 contos na construção de um caminho de ferro entre Marraquene e a Manhiça. Para quê?

Pegue-se nesses 30.000 contos e adjudique-se

uma quarta empreitada do caminho de ferro de Tete. Assim, sem agravar os orçamentos aprovados da Colónia, pode chegar-se depressa a Furankungo. Não para parar aí caminho de ferro; mas como primeira grande etapa de uma construção que só deve parar na fronteira oeste.

Este caminho de ferro de Tete é que se justifica que vá até à fronteira porque se sabe já que por toda a parte há riqueza a valorisar, riqueza que não pôde ser explorada com a camionagem.

E' essa a grande diferença entre o problema ferroviário de Tete e os problemas ferroviários de Moçambique, da Manhiça e do Limpopo.

### O PORTO DE NACALA

Nacala, uma notável e abrigada baía ao norte da cidade de Moçambique, vem sendo indicada, desde longe, para testa de um caminho de ferro de penetração.

Em Nacala não há nada, nem sequer os bons arees de que a ilha de Moçambique goza. Mas há ali um bom pôrto. E por isso tem sido apontado como digno sucessor do pôrto de Moçambique.

Não mereceria talvez grande objecção a saída de Nacala do caminho de ferro que está atravessando o distrito. Mas não se suponha também que era solução de aceitar de olhos fechados.

Quem em tempos por lá andou a estudar o caminho de ferro também teve conhecimento da existência do pôrto de Nacala. E também o foi ver. Porque é que terá dado preferência ao Lumbo?

O Lumbo é muito mais acessível do que Nacala que fica no fundo do uma funda baía. Para se chegar lá, gastam-se horas. Para o tráfego que afluente ao pôrto, o Lumbo vai-lhe dando vasão sem dificuldade, como vasão franca lhe daria um cais que fôsse construído na própria ilha.

Diz o ilustre director geral de Transportes da Colónia que a construção de um pôrto comercial na baía de Nacala se justificará quando o caminho de ferro que para lá se encaminhe tenha um tráfego de 200.000 toneladas. Mas como isso só se dará, segundo um calculo do distinto engenheiro, daqui a 20 anos, há tempo mais do que suficiente para elaborar o projecto do pôrto e do caminho de ferro que ela há-de servir deixando-os adormecer nos arquivos até que chegue a hora própria de os executar.

Entretanto, conviria fazer um estudo interessante que envolve um problema de colonização.

Em que condições será possível fundar uma grande cidade no pôrto de Nacala?

Como poderia transferir-se para lá a cidade de Moçambique?

Estes dois problemas não podem deixar de ser estudados concumitadamente com os do pôrto e caminho de ferro.

Se se encontrar solução harmónica para todos

## O emprego de dresinas na conservação da via

pelo Eng.º AVELLAR RUAS

A crise que os caminhos de ferro vêm atravessando tem levado ao estudo da simplificação dos seus serviços, no intuito de reduzir o pessoal, aliviando, assim, as despesas de exploração.

A acção desenvolvida neste sentido, e que data de há, relativamente, poucos anos, tem sido, porém, em vários casos, bastante limitada, devido às imposições e restrições dos regulamentos em vigor, em geral antiquados, e que só em alguns países têm sido modificados com uma visão larga.

Salvo algumas excepções não se pode dizer que tenha havido pressa em adoptar tôdas aquelas medidas que, não prejudicando a conservação, segurança e eficiência dos caminhos de ferro, podem trazer uma redução sensível das despesas de exploração, e, entre estas, como a mais importante, a despesa com pessoal.

Hoje, porém, as ideias estão lançadas e em parte experimentadas, por sinal que com êxito, havendo, por isso, possibilidades de economias apreciáveis na exploração dos caminhos de ferro, e em especial, nos de tráfego pouco intenso, desde que se alterem, um pouco, as disposições legais sobre caminhos de ferro, especialmente nos países onde elas ainda se mantêm, quasi sem alteração, desde o começo da sua exploração.

\* \* \*

Referimo-nos, por agora, à conservação da via que, desde o principio da exploração, vem sendo feita com partidos de poucos homens tendo a seu cargo uma determinada extensão de linha. Em geral os partidos têm 5 a 10 quilómetros conforme os caminhos de ferro e o número de vias, e o número de homens por partido corresponde, normalmente, a 0,5 a 1 homem por quilómetro de linha.

Este sistema tem vários inconvenientes para o

êles dar-se-á um passo agigantado para a maior valorização do norte da Colónia que é hoje a pérola dos nossos domínios pelo seu estado de adiantamento, pelas suas possibilidades já valorizadas, ou em vias de valorização e até pela sua riqueza que é já grande.

O nível de vida ali, é já qualquer coisa que nos envaidece.

Pena é que seja apanágio de meia dúzia de portugueses apenas.

Moçambique com um milhão de portugueses, gosando de um nível de vida igual ao dos que lá vivem actualmente dava bem um Portugal... Moderno!

pessoal e, também, para o serviço, sendo bastante dispendioso pelo pouco rendimento do pessoal dividido em pequenos grupos que têm um mínimo obrigatório de homens, derivado das necessidades do serviço.

Efectivamente, nos partidos relativamente extensos, com 7 a 10 quilómetros, o pessoal é obrigado, quasi sempre, a fazer longos percursos a pé, tanto, de manhã, à ida para o trabalho, como, à tarde, no seu regresso.

O mesmo incómodo para o pessoal e a mesma perda de tempo, nos percursos a pé, se faz sentir quando durante o dia há necessidade de deslocar o pessoal do local onde trabalha para outro afastado.

Por outro lado, os transportes dentro do partido, feitos com vagoneta à mão, são demorados e caros e empregam todo o pessoal cujo rendimento é bastante pequeno.

Por último, as rondas a pé que nalguns traços de linha são relativamente frequentes no inverno, são bastante incômodas para o pessoal, quando feitas com chuva, e mesmo perigosas, quando feitas de noite.

Além disto, a necessidade de ter, em cada partido, um número mínimo de homens, os indispensáveis para o transporte e protecção da vagoneta e deslocação dum carril, torna impossível, mesmo nas linhas de pouca importância, levar a redução do pessoal além de certo limite.

\* \* \*

Para evitar êstes inconvenientes, dando mais comodidade ao pessoal mas tirando dêle um maior rendimento que permita a sua redução, organizam-se os partidos com maiores extensões fornecendo-lhes para seu serviço — transporte de pessoal e material — uma dresina.

Em plena via e via única, êstes partidos podem ter 30 a 35 quilómetros e um número de homens correspondente a 0,4 por quilómetro.

Procura-se alojar o pessoal numa zona tão curta quanto possível a meio ou num dos extremos do partido, ficando o chefe ou um dos subchefes junto duma estação. A parte do partido em que o pessoal não é alojado divide-se em um ou dois cantões de 6 a 10 quilómetros e de cuja vigilância fica encarregado um assentador que também trabalha com o partido sempre que êste trabalha no seu cantão.

O pessoal, de manhã, faz um determinado percurso a pé, em geral pequeno, tomando a dresina nos locais marcados. À tarde a dresina deixa-o junto das suas habitações.

As dresinas servem também para fazer as rondas na linha, quando necessário, e ainda para o transporte de materiais dentro do partido.

Cada partido compreende um chefe, dois subchefes, um ou dois assentadores vigilantes, conforme os casos, e um número tal de assentadores que com os agentes acima indicados dão um total correspondente geralmente a 0,4 homens por quilómetro.

Com esta organização dos partidos de conservação da via obtem-se uma redução de pessoal de 41 a 42 %.

Se entramos porém com a despesa com a condução da dresina e sua conservação expressa em jornais de assentadores aquela redução passa para 37 a 38 % o que é importante.

É de esperar que a aplicação dêste sistema à via dupla dê resultados ainda mais vantajosos.



Uma sevillhana

# Madrid depois da vitória

Por CARLOS D'ORNELLAS

**P**ARA se poder escrever sôbre o que é hoje a cidade de Madrid, torna-se necessário estacionar ali algum tempo e observar as dificuldades que atravessa a capital de Espanha, apesar dos grandes recursos de que dispõe. Quem já passou os horrores de uma guerra, quem já entrou numa cidade, arrazada e martirizada pela metralha, é que pode avaliar o sofrimento do povo que fica mergulhado na mais profunda dôr, na mais profunda tristeza e na mais profunda miséria.

Não há pretensão de fazer prosa como não há pretensão de fazer provocar as lágrimas. A Espanha é uma Nação poderosa e como tal facilmente, dentro de uma dezena de anos, terá regulada a sua vida, e voltará à sua normalidade, como pretendem Franco e o seu Govêrno, com o seu plano de ressurgimento económico.

Luta-se para pôr de pé os monumentos e alguns dos grandes prédios que, desde os extremos da cidade ao seu coração, se encontram bastante danificados; luta-se para desobstruir as «calles» dos volumosos montes de entulho que abundam ainda nas principais artérias da cidade; luta-se para acabar com a nota mais triste da cidade, que consiste no assalto dos pedintes que, cegos ou aleijados, empunhando «bandorias» pedem pão para sustentar os filhos; luta-se para exterminar a infinidade de larápios que na hora das refeições abrem, com a maior das facilidades as portinholas dos automóveis, por muito bem fechadas que sejam, roubando o que lhes vem à mão; luta-se para normalizar o policiamento da cidade, que deve ser feito por guardas que mereçam confiança e não por antigos guardas de assalto, alguns até «feitos» com os larápios; e luta-se para que as novas teorias militares exijam de tóda a Espanha uma boa e forte organiza-



ção para que se faça cumprir a lei, e, dentro da ordem e da disciplina sejam devidamente fortificadas as suas fronteiras e preparar o exército e o seu povo para enfrentar os problemas nacionais, por mais complexos que se apresentem.

Hoje, algumas dificuldades vão desaparecendo como sejam a questão do «postre» e a do «plato único», recentemente abolidas. Há no entanto e não pode deixar de ser, uma série grande de subsídios e impostos elevados que tornam excessivamente cara a vida da capital.

Vai devagar o regresso à normalidade.

Muitas pessoas barafustam porque têm que pagar no Consulado Espanhol de Lisboa 75 escudos pelo «visto», mas não sabem que aos espanhóis que queiram vir a Portugal lhes exigimos 150 e 200 escudos. Já era tempo de acabar com essa exploração de fronteiras, como também já era tempo de terminar com a exigência fantástica de por cada português que necessita de ir a Espanha lhe seja exigido comprar, por pessoa e por cada dia que tenha de lá estar, cem pesetas à razão de dois escudos e meio por peseta, câmbio que varia noutras fronteiras onde a mesma peseta é valorizada em dois escudos e oitenta.

Mas, voltemos ainda à vida de Madrid.

Que tristeza não sentiram os madrilenos quando regressaram à capital e, procurando suas casas só encontraram escombros, e as que fracamente abaladas notaram o desaparecimento dos seus haveres. Encontrámos um pobre funcionário a quem lhe mataram a esposa e um filho. Quando as tropas vermelhas estiveram senhoras de Madrid, instalaram-se em sua casa e utilizaram-se de todos os objectos, parte dos quais ficaram destruídos. Depois entraram as tropas, que tomaram a cidade, e não lhe ficou em casa um único objecto. Desgraçado, sem mulher, sem filho, sem os

seus haveres, este homem que conta 49 anos parece possuir 60.

\* \* \*

«Puerta del Sol», «Alcalá», «Castellana», «Calle Mayor», «La Montera», «Fuencarral», «Preciados», «Atocha», já têm animação. Vive-se e sente-se já a alegria da gente espanhola.

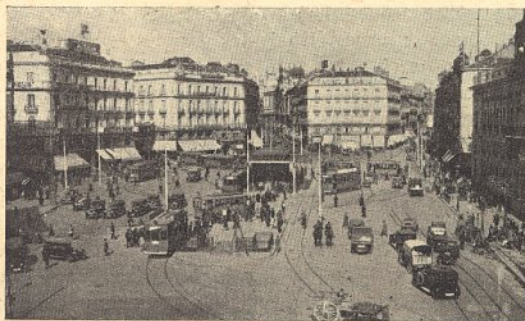
Curiosas notas que a falta de espaço nos impede de desenvolver: O clero tem honras militares; a Telefónica, com os seus 13 andares está reconstruída, apesar do grande enfraquecimento de braços e materiais de construção; a vida da capital é realmente cara, mas, não faltam os víveres, como mariscos, peixe, carne com abundância, vinhos de novas marcas, etc.; alguns restaurantes têm retratos de Carmona, Salazar e Mussolini; não há cobre, prata, níquel ou ouro, mas há selos de 10, 20 e 30 cêntimos que servem de trôco.

No «Ritz», onde o «cognac» D. Carlos é servido com honras extraordinárias e por dois creados, vimos uma figura considerada em tempos por grande de Espanha: D. José Ortega Marejon, que, se não estou em êrro é o Conde de Romanones, antigo Presidente do Supremo Tribunal, nos últimos anos da Monarquia de Afonso XIII, e que há dois anos foi acusado de oferecer aos vermelhos alguns milhares de «duros». Também no mesmo hotel essa briosa figura de militar que é o general Moscardó que, acompanhado de seu filho, tomava café, ouvindo o sexteto que executava uma peça de zarzuela.

\* \* \*

Perto de quinhentos quilómetros há que percorrer para chegar a Badajoz onde nos recordamos dos exageros do seu «alcalde» que obrigava os rendeiros a admitir trabalhadores à ceifa tendo outros ao lado de chapéu de sol aberto para não crestar o trabalhador.

Exageros estúpidos do comunismo.



MADRID — La Puerta del Sol

# A origem do jornalismo

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

**N**ADA mais a propósito para comemorar a data festiva da fundação de uma publicação, que tem mais de meio século de existência, de que escrever algumas linhas sobre a origem do jornalismo.

A divulgação de notícias, lendas e tradições, que circularam oralmente durante os primeiros séculos antes do aparecimento da escrita, pode ser considerada como que o primitivo jornalismo de carácter verbal que existiu no Mundo.

E essas narrações, que mais tarde vieram nos livros sagrados dos diversos povos, foram no seu início a recolha do relato dos grandes acontecimentos que se transmitiram de pais para filhos, com um rigor de factos que a longevidade dos primeiros habitantes da terra justifica.

Dentro deste pensamento não foi difícil poder fazer-se a afirmação de que Moisés, Samuel e David, tribunos de Deus falando diante de Israel, não faziam outra coisa que jornalismo falado e o Antigo Testamento aparece como um imenso jornal.

Que recurso não teria sido para os propagandistas, para os profetas bíblicos, a folha impressa assegurando a difusão dos seus discursos?

E os apóstolos cuja missão na terra era «divulgar a boa nova», que foram êles senão jornalistas sem jornal?

\* \* \*

*Placards* jornalísticos eram, sem dúvida, as inscrições que se faziam, divulgando os factos de maior importância, assim como deliberações e actos administrativos que se gravaram nos templos, nas casas e nos monumentos para conhecimento dos povos. Essa forma de escrever chamava-se «hieroglífica».

Documentos existem que parecem demonstrar que já no Egipto, nos anos de 1750 (A. C.), haviam órgãos de imprensa.

Herodote fala de «jornais satíricos» dirigidos contra os Faraós e cita o «Jornal da Côte», que relatava os últimos escândalos da cidade, os passeios nocturnos do rei Amasis e as suas orgias no lago Moeris.

O redactor deste jornal não era outro senão um «escriba» do Palácio a sôlido dos banqueiros hebraicos, afim de que pelos seus libelos, simplesmente

destinados a desviar a atenção do público, pudesse dar uma forma expressiva à opposição dos velhos partidos, a excitar o ódio do povo contra o soberano.

Os chineses possuíam, desde tempos remotos, jornais. Foram êles, sem dúvida, os primeiros a fazerem escrita e a imprimirem, para o que muito contribuiu o magnífico papel que fabricavam.

A demonstrar tam respeitável antigüidade, temos ainda hoje um curioso exemplo no velhíssimo jornal chinês «King-Pão», cuja existência data, segundo se afirma, do século VIII e que os europeus denominam «Gazeta de Pequim».

Mas idade tam propecta não aponta progressos sensíveis, quer no aspecto gráfico, quer no formato que continua a ser reduzidíssimo.

Mas estagnaram, e a diversidade de símbolos — cuja fácil leitura se pode avaliar pelo número de grupo de caracteres que a Imprensa Nacional de Paris possuía em 1889: nada menos de 48.719, os quais representam unicamente os vocábulos de uso mais vulgar — muito contribuíram para essa sonolência que dura há séculos.

Os babilónios, os assírios e os povos que se seguiram, tiveram crónistas com o encargo de recolher tudo quanto interessava à vida desses Estados. O processo de escrita que estes povos usavam chamava-se «cuneiforme».

\* \* \*

Perde-se na noite dos tempos a idade da publicação, em Roma, dos «Acta Diurna», posto que se não seguisse sem interrupção. Os «Acta Diurna» representam um papel importante, quer no tempo da «República», quer no Império.

Eram uma espécie de jornal onde se publicava o resumo das causas que corriam nos tribunais; as actas das assembleias nacionas; a notícia do estado das obras públicas; a relação das penas cominadas e a lista dos nascimentos, casamentos e óbitos.

Neles se relatavam os terremotos, dilúvios e tempestades. Como hoje, os negociantes sem escrúpulos que proviam a cidade, faziam inserir no diário, notícias tendenciosas com o fito de alcançar lucros indevidos.

Para rebuscar informes e notícias, ao que hoje se

chama fazer reportagem, havia uma classe de esquadrinheiros que indagavam tudo quanto na cidade se passava, fornecendo assim a matéria prima para a redacção dos «Acta Diurna». A estes antepassados dos nossos modernos reporters, dava-se o nome de «Actuarii».

Nessa época distante, o Senado era um senhor omnipotente, não consentindo que os seus actos fôsem discutidos; para tanto proibia-se formalmente que, sequer, se desse publicidade às suas sessões. Foi Júlio César, quando Cônsul (59 A.C.), quem decretou que as actas do Senado tivessem a mesma publicidade que as das assembleias populares. Para que os discursos fôsem publicados integralmente nomeou junto do Senado «notarii», estenógrafos cuja arte havia sido trazida da Grécia por Cícero.

Como para a factura dos «Acta Diurna» havia sérias dificuldades, visto serem manuscritos, o mais que se lhes fazia para dar a esse órgão da vida da capital publicidade, era pregar cópias «escritas» em alguns lugares mais concorridos de Roma, ficando no entanto desconhecido o seu teor das restantes cidades do vasto império.

Depois de extintos os «Acta Diurna» pelas medidas despóticas de Augusto, seguiu-se um largo espaço de tempo, até que, nos meados do século XVI, encontrando-se a República de Veneza empenhada numa violenta guerra contra os turcos, tomou o govêrno a deliberação de ir informando os venezianos da marcha das operações contra as fôrças militares e navais da Sublime Porta.

Para esse efeito as notícias que interessava tornar conhecidas da população eram escritas com letras de mão em fôlhas de papel, que se depositavam em determinados lugares, onde poderiam ser lidas por quem tivesse curiosidade de saber novas da guerra, a trôco de uma pequena moeda chamada «gazeta», que para esse fim pagava.

O nome da pequena moeda foi a pouco e pouco gradualmente passando para o próprio jornal, e assim por esta forma bizarra se deu origem ao título de gazetas aos periódicos que breve se espalham por tôdas as Nações.

\* \* \*

Qual a cidade onde surgiu o primeiro jornal? É esta uma pergunta a que se não pode responder com facilidade tal o número das que reclamam semelhante primazia.

A Alemanha, berço da tipografia, reclama a prioridade do jornalismo e na biblioteca da Universidade de Leipzig se conserva um exemplar de uma «relação» volante, que tem a data de 1484, e pretendem que há semelhantes papeis publicados de 1457 a 1460, mas periódicamente só desde 1590.

Em Inglaterra, Burrell, ministro de Isabel fez publicar, pelos anos 1588, um periódico a que deu o título de «Mercúrio Inglês», que tinha por intuito

sôcegar o espírito público receioso da acção da armada que Filipe II mandara para conquistar a Inglaterra. Este «Mercúrio», contudo, não era mais que uma fôlha volante que saía em épocas indeterminadas.

Só em 1622 se começou em Londres um semanário com o título «Notícias certas da semana corrente», mas, logo após este, se publicaram sucessivamente outros.

Um jornal propriamente dito, com uniformidade de título e numeração seguida, parece ter aparecido pela primeira vez, na Europa, na Bélgica, em Anvers, no ano de 1605 e intitulava-se «Nieuw Tydingen».

Este jornal saía sempre que havia acontecimentos para noticiar, uma ou duas vezes por semana. O seu formato era de pouco mais de 12 centímetros de alto, com 8, 12 e 16 páginas, e às vezes com mais de um suplemento diário. Publicava em alguns fascículos gravuras alusivas ou alegorias dos factos mais notáveis que narrava, mapas e até em um número, um trecho de música. O preço de cada fascículo ou número regulava pela equivalência de 15 réis.

Os jornais da Holanda surgiram em Amesterdão, Loyde e Hayal, respectivamente, em 1617, 1618 e 1622.

Para Portugal indica-se 1641, ano em que se publicou a «Gazeta» mas não pode restar dúvidas que já de Março de 1625 a Agosto de 1627 o douto Severim de Faria publicava em folheto mensal ou bi-mensal uma gazeta com o simples título de «Relação», mas a sua publicação era irregular.

\* \* \*

Mas o grande desenvolvimento da Imprensa, deve-se a um médico francês, de nome Théophraste Renaudot, que em Paris estabeleceu um escritório onde se indicava a morada dos habitantes da cidade, fazendo assim as funções de um moderno almanaque, a que junto uma agência de criadas e depois uma casa de penhores onde atendia os clientes, diz-se que com certa uzura.

As consultas gratuitas foram inventadas por Renaudot, de onde deve ter nascido a ideia dos montepios; mas a sua preocupação era o noticiário que alcançava por tôdas as formas e depois transmitia aos seus doentes. Desta sorte quando o doente melhorava ficava o cliente preso à necessidade de saber notícias, que só Théophraste Renaudot sabia colher nas melhores fontes.

De tôdas estas interessantes iniciativas que marcam a sua inconfundível personalidade, foi sem dúvida a fundação da «Gazeta», jornal que ao princípio era manuscrito e que depois passou a ser impresso e a publicar-se semanalmente, que lhe perpétuou o nome.

A «Gazeta» cujo primeiro número saíu em 30 de Maio de 1631, dava a primazia às notícias vindas dos pontos mais distantes, ocupando Paris o último lugar. A página final inseria a lista dos remédios manipulados na casa de Renaudot, destacando-se os elogios ao anti-

mónio, que havia sido prescrito pela Faculdade como um veneno perigoso e que ali se vendia.

Renaudot, que foi muito protegido por Richelieu, enquanto este viveu, sofreu sérios desaires após a sua morte, mas a França ficou a dever à sua acção o estabelecimento da literatura periódica, dívida que pagou erigindo um monumento à sua memória.

\* \* \*

Segundo uma estatística publicada em Paris, quando da Exposição de 1937, os jornais que se publicaram depois da «Gazeta», de Renaudot, foram sucessivamente aparecendo segundo a seguinte ordem:

Dinamarca, 1634; Itália, 1636; Portugal, 1641; Suécia, 1645; México, 1648; Escócia, 1653; Polónia, 1661; Letónia, 1681; Irlanda, 1685; Estónia, 1689; Islândia, 1696; Rússia, 1703; Luxemburgo, 1704; Estados Unidos da América, 1704; Húngria, 1705; Guatemala, 1729; Perú, 1744; Lituânia, 1759; Noruega, 1763; Canadá, 1764; Cuba, 1764; Sérvia, 1768; Finlândia, 1771; Ilha Maurícia, 1772 ou 73; Guiana Holandêsa, 1774; Índias Inglesas, 1780; Argentina, 1781; Martinica, 1784; Colômbia, 1785; Guadalupe, 1788; Croácia, 1789; Equador, 1792; Turquia, 1795; Eslovénia, 1797; Egipto, 1798; Ilha de Malta, 1798; Cabo da Boa-Esperança, 1800; Ilha de Ceilão, 1802.

Austrália, 1803; Dalmacia, 1806; Uruguay, 1807; Terra Nova, 1807; Venezuela, 1808; Brasil, 1808; Ilhas Filipinas, 1811; Chile, 1812; Panamá, entre 1819-1820; Guiana francesa, 1819; România, entre 1820; Grécia, 1821; Estados Dominicanos, 1821; S. Salvador, 1824; Libéria, 1824; Bolívia, 1827; China, 1827; Honduras, 1830; Açores, 1830; Algéria, 1830; Costa Rica, 1833; Nicarágua, 1835; Tunísia, 1838; Paraguay, 1842; Sião, 1844; Pérsia, 1851; Mónaco, 1857; Transval, 1857; Nova-Caledónia, 1859, Japão, 1861; Bulgária, 1864; Madagascar, 1866; Arménia, 1868; Bósnio, 1868; Montenegro, 1871; Afeganistão, 1847; Chipre, 1878; Etiópia, entre 1890; Albânia, 1891, etc.

Presentemente, o único país do mundo — sem falar de algumas colónias — onde não se publica, que saibamos, qualquer jornal, é em Andorra. A república de Saint-Marin possui um revista de 1916 e um jornal desde 1927.

As datas que transcrevemos são as da aparição do primeiro jornal publicado *no próprio país*; para alguns, já no estrangeiro tinham aparecido anteriormente jornais. Por exemplo, um jornal grego foi publicado em Viena em 1790; um jornal albanês, em Atenas, em 1882; um jornal búlgaro, em Smirna, em 1844; um jornal arménio, em Madras, em 1794, e um jornal japonês, na China, dentro de 1854, etc.

Se nos referirmos aos jornais diários, notaremos que depois da França, o seu aparecimento nos diversos países, se verificou pela seguinte ordem:

Áustria, 1782; Bélgica, 1785; Suíça, 1798; Portugal, 1802; México, 1805; Espanha, 1808; Grécia, 1812; Noruega, 1819; Índias Inglesas, 1819; Brasil, 1821; Uruguay, 1824; Perú, 1825; Rússia, 1825; Austrália, 1827; Guatemala, 1828; Canadá, 1833; Venezuela, 1841; Bolívia, 1845; Ilhas Filipinas, 1846; Húngria, 1848; Panamá, 1849, e Cabo da Boa-Esperança, 1857.

Equador, 1860; Ilha Maurícia, 1862; Finlândia, 1862; Argentina, 1865; Geórgia, 1866; Sião, 1868; Arménia, 1870; Colômbia, 1873; Letónia, 1877; Costa Rica, 1878; Terra-Nova, 1879; Honduras, 1880; Dominicanos, 1882; Nicarágua, 1884; Bulgária, 1885; Tunísia, 1889; Estónia, 1891; Madagascar, 1896; Mónaco, 1897; Pérsia, 1898; Lituânia, 1904; Guadalupe, 1909; Albânia, 1913 e Chipre, 1922.

\* \* \*

Seria interessante descrever qual o regime a que tem estado sujeitos os jornais, especialmente nos momentos mais culminantes da vida das nacionalidades, mas este pequeno estudo vai já demasiadamente longo, e tudo nos aconselha para que lhe ponhamos um ponto final.



# Os transportes Internacionais

e a grande organização comercial de Manuel B. Vivas, L.<sup>da</sup>



Manuel B. Vivas

Nome da firma Manuel B. Vivas, L.<sup>da</sup>, de que é gerente o nosso prezado amigo sr. Manuel Vivas, impõe-se cada vez mais à consideração do país, pelos valiosos serviços que vem prestando ao comércio e à indústria nacionais, quer pela rapidez com que os transportes de mercadorias são feitos, quer pela modicidade dos preços desses modelares serviços e quer, ainda, pela facilidade com que são feitos também os transportes internacionais.

Pelas suas modalidades, a Agência de Transportes da firma Manuel B. Vivas, L.<sup>da</sup> é a mais completa de Portugal.

Recentemente, nas colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tivemos o prazer de nos referirmos ao excelente serviço que esta firma estava prestando à saúde e ao abastecimento do país com os seus vagões-frigoríficos, um serviço que precisava não só de ser generalizado mas também imposto pelas autoridades sanitárias, pois os géneros alimentícios, como o peixe, por exemplo, são transportados com rapidez, com toda a segurança, sem perigo de poeiras, chegando, portanto, ao seu destino com todas as suas propriedades nutritivas e de higiene, o que já não acontece com os transportes de outro género.

Tão oportuno foi esse artigo, tão justo foi o nosso apêlo para que as nossas autoridades sanitárias se interessassem pela generalização dos vagões-frigoríficos, que o nosso importante colega de Beja — «Diário do Alentejo» — o transcreveu na íntegra, perfilhando, assim, a doutrina exposta nas nossas páginas.

Organização das mais completas e perfeitas, a Agência Internacional Aduaneira, de Manuel B. Vivas, L.<sup>da</sup> cujos escritórios se encontram instalados na Rua do Arsenal, 124, 1.º, tem devidamente montadas as suas sucursais no Pôrto, na Beirã (Marvão) e em Vilar Formoso.

A filial de Vilar Formoso está entregue ao sr. Zacarias Vivas — com quem todos os portugueses contam, a quem os portugueses que atravessam a fronteira não podem deixar de recorrer. A propósito, transcrevemos de «O Século», edição de 20 de Setembro de 1936, o seguinte:

«Quem há que ao passar por Vilar Formoso, num salto a Paris, não tenha pronunciado um «obrigado» espontâneo à amabilidade sempre operante do nosso amigo Zacarias Vivas, que ali representa a Companhia dos «Wagons-Lits» e a dos Caminhos de Ferro da Beira Alta como seu inteligente e activo agente aduaneiro? Sem omitir, o que seria imperdoável, a sua representação do Automóvel Club de Portugal, na Fronteira, onde os nossos automobilistas «internacionais» bem conhecem os benefícios da sua acção como delegado daquela colectividade e como representante consular da nação vizinha.»

A Agência Internacional Aduaneira realiza toda a espécie de transportes internacionais, estando também habilitada a efectuar, nas melhores condições, despachos e trânsitos, possuindo também um serviço especial de grupagens de todos os países da Europa para Portugal.

O seu serviço de transportes de mercadorias entre a França e Portugal só tem merecido elogios de todas as entidades que a êle têm recorrido. Deve-se a essa organização magnífica o desenvolvimento das relações comerciais entre as duas nações amigas, havendo também um serviço especial para encomendas de pequenos volumes, que são entregues em 8 a 10 dias pelo caminho de ferro, via Hendaye.

Em França além das filiais de Bordeus e Hendaye, a Agência Internacional Aduaneira possui serviços combinados com a importante firma «Transports Mitjavile», 101, Quai de la gare.

Notas de viagemOs Encantos da Costa Azul

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

## III

7 HORAS DA MANHÃ. Marselha faz a sua «toilette». Nas velhas ruas, das vizinhanças da catedral e do «Vieux Port», tôdas as bocas de incêndio foram abertas. A água salta em jorros caudalosos e precipita-se pelas valetas, descendo em torrente as íngremes ladeiras, saltando nos passeios e inundando os patamares das casas onde, madrugadoras e activas donas de casa, de vassoira em punho, lavam e esfregam enérgicamente o limiar das portas.

Assim começa, a sua actividade diária, a grande cidade mediterrânea. De minuto a minuto, nas praças J. Guesde, Carnet, Major, o movimento de minuto a minuto cresce. As lojas abrem-se umas após outras e não há café ou bar do «Vieux Port», que não tenha clientela. Até a elegante Cannebiere já se começa a animar. E, quem se debruçar da esplanada de la Tourelle ou do airoso terraço da catedral, verá, em baixo, que, no pôrto, entre os cais e os combóios de mercadorias que ali se alinham, vai um fremente formigueiro de actividade.

Aliás, em Marselha ou em Nice, em Paris ou em Roma, em Bordeus ou em Nápoles, em qualquer dia da semana, logo, às primeiras horas do dia, as ruas se animam de uma actividade que, mesmo tendo em conta as nossas proporções, só se verifica, em Lisboa, depois das onze horas. A nossa cidade de mármore e granito pode sem receio considerar-se a menos madrugadora das urbes europeias.

No que Marselha tem muito que nos invejar é no Jardim Zoológico. Precisamente, junto da placa de bronze fixada num candeeiro, que nos recorda que foi naquele local que, a 9 de Outubro de 1934, o rei da Jugoslávia e o Presidente Barthou foram assassinados, tomei um carro eléctrico para Longchamps.

Após a fonte monumental do «Castelo de água», apeei-me à porta do Jardim Zoológico. Entrada grátis porque paga, realmente, seria cara. Meia dúzia de jaulas de má visibilidade abrigam uns

pobres bicharocos neurasténicos, alguns de espécies raras, é certo, mas todos parecendo sofrer da nostalgia das selvas de onde os roubaram para junto daquela meia dúzia de árvores, de decrépita folhagem.

Mas, trocando a vista dos animais irracionais pela dos seus irmãos mais favorecidos, o espectáculo da grande e activa Marselha, durante todo o dia, é uma festa para os olhos, que facilmente não esquecem, seja a da gente das docas, seja a dos cidadãos dos bulevares larguíssimos, onde a civilização campeia de braço dado com o bom gosto.

Duas grandes atracções da cidade: atravessar, na ponte móvel, e subir, de ascensor, a Notre Dame de la Garde. A ponte é um curioso tabuleiro rez-vez com o solo, e dependurado, como um baloiço, de outra ponte mais alta, erguida a uns cinquenta metros. A alturas tantas, êsse estrado, no meio do qual vão carros e em cujos lados se sentam os peões, põe-se em movimento e desliza, a poucos metros da água, até à outra margem numa distância de 241 metros. Chegados à outra banda, os carros retomam a marcha, os peões saltam na terra firme, a ponte recebe nova carga dos que aqui a esperavam e que, por poucos soldos, escusam de ir dar a volta a todo o pôrto para atingirem a margem oposta.

Notre Dame de la Garde, a igreja querida dos marseheses, o templo para onde sobem tôdas as aflições e tôda a devoção do povo daquela terra, é uma elegante e magestosa basílica, de estilo bisantino, que ainda não tem um século, mas abriga, sob as abóbadas, uma capela ducentista, venerada desde remotas eras. Da esplanada da igreja, goza-se belo panorama sobre tôda a cidade, larga toalha do Mediterrâneo e as ilhas próximas, entre as quais negreja a do Castelo de If, que Alexandre Dumas celebrou fantasiando o famoso Conde de Monte Cristo, que hoje, em Marselha, quási tôda a gente acredita haver existido, principalmente os turistas a quem no castelo de If se mostra, com a maior seriedade, as celas onde «estiveram» Edmundo Dantès e o Abade de Faria. É sabido que êles pre-

ferem ser enganados, a destruir uma fábula que querem autêntica. E, como o turismo precisa de exhibir aos forasteiros aquilo que eles desejam a todo o custo ver, arranjaram-lhes as celas do castelo de If, como em Verona mostram o túmulo de Julieta e, não tarda muito, em Londres, a casa de Baker Street, «habitada» por Sherlock Holmes.

Finalmente, em Marselha, um passeio ao longo da luminosa Corniche, mirando, à luz do sol a jorros, as águas plácidas do Mediterrâneo — mar pacato que parece discordar, com manifesta indiferença, das questões políticas que junto das suas margens as potências discutem —, tal passeio é coisa muito agradável, mas, justiça é dizê-lo: Quem, no Porto, tenha passeado ao longo da Foz do Douro, terá tido prazer igual, senão maior, ao do visitante da marselhesa Corniche.

Ao entardecer, subi a grande escadaria da estação de Saint-Charles, escadaria que mais parece de palácio real que de gare ferroviária.

À noute, saltei do combóio em Cannes. Cidade sossegadíssima àquelas primeiras horas da noite, já com os cafés quasi desertos, os jardins solitários e explicando, como aliás em outras cidades francesas de muito maior importância, que a actividade matutina atrás elogiada só é possível quando os seus habitantes recolhem, também cedo, a penates. Subi para o quarto. A noite estava fresca. Contudo, cá em baixo, à porta de um café, em duas ou três mesas, uma dúzia de pessoas tomava refrescos. Entre estas, uma senhora já não nova, de camisola e calção, as pernas, mostrando até às coxas, o bronzeado da praia próxima, fumava uma cigarrilha entre dois tragos de licor.

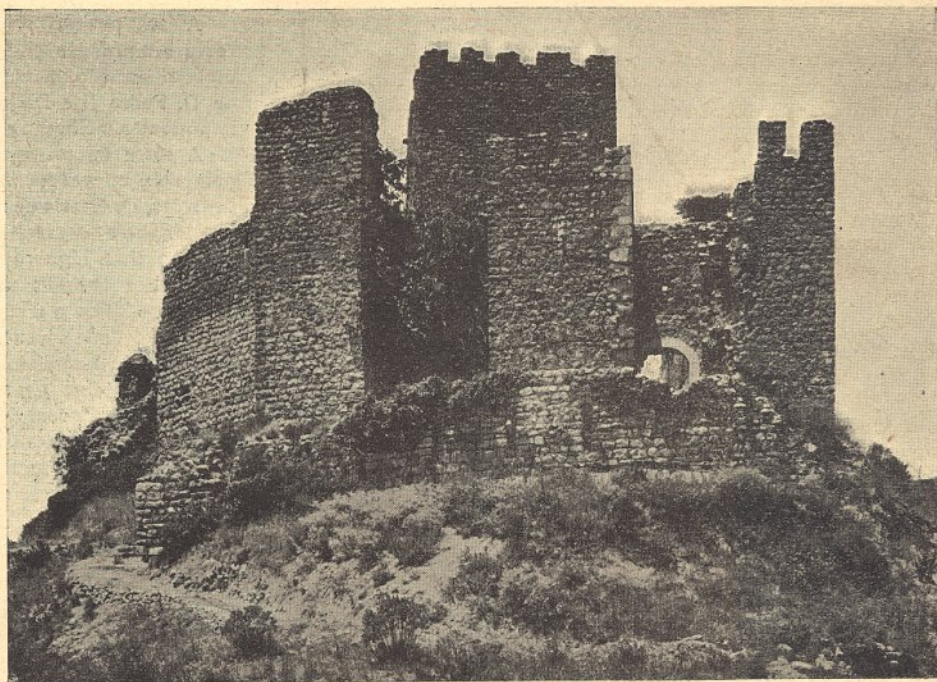
Na manhã seguinte, ao longo da praia, pelo lu-

xuoso passeio de la Croisette, ao longo da «allée Liberté» e do cais de St. Pierre, junto do qual se amarravam dezenas de elegantes hiates de recreio, ainda mais despidas do que a senhora do licor, beldades de várias idades, passeavam tranqüillamente as suas academias, num espectáculo generoso mas comum por aquelas luxuosas praias da Côte d'Azur onde a outra surpresa, para o forasteiro desprevenido, consiste na ausência de areia em muitas dessas praias de luxo. As sereias locais doiram os corpos, estendidas sobre um tapete de seixos, pois outra coisa não há nas referidas plagas.

As cidades e praias da famosa Riviera, que aliás corresponde por completo à fama de beleza que por todo o mundo os cartazes de turismo lhe apregoam, parecem-se tôdas mais ou menos umas com as outras. A Croisette, de Cannes, ou o passeio dos Ingleses de Nice, são duas belas irmãs, filhas do mesmo garboso progenitor: o Mediterrâneo. E as banhistas, que por elas passeiam ou folgam nas verdes e transparentes águas do histórico «Mare Nestrum», parecem ser as mesmas que vi em Cannes, com que me cruzei em Nice, que fui encontrar em Monte Carlo. Só os «maillots» e os lenços, que lhes sustêm os cabelos quasi sempre loiros é que variam em padrões, estilos e tipos variados até ao infinito.

A Costa Azul, pela sua beleza natural, e pelas belezas que vêm juntar-se aos encantos da Natureza, concorrendo à festa com a contribuição muito apreciável dos seus encantos próprios, é um museu de arte natural em que o forasteiro lastima não ter os cem olhos de Argos para acudir a tôdas as formosuras inertes e animadas que lhe solicitam a atenção.





CASTELO DE POMBAL

# Castelos de Portugal

PÁGINAS DE PEDRO ONDE SE GRAVOU  
A NOSSA HEROICA E LINDA HISTORIA

Por MARINO D'ORNELLAS

**A**QUI, além, dispersos e solitários pelo nosso encantado Portugal, erguem-se os velhos Castelos, já carcomidos pelo pó implacável dos séculos.

Outrora, foram rijos baluartes, feitos de dura pedra granítica, de onde em onde, numa fenda aberta em seu seio, se albergava um heróico lusitano, pronto a bradar o perigo do inimigo. Assim, contra êstes vigorosos pilares, desfizeram-se as ondas humanas de Islam, os chavecos da Berbéria, e mais tarde, as orgulhosas e bravas hostes napoleónicas. Hoje, pobres Castelos, vítimas do Homem e das Intempéries, aguardam que os tratem e perservem, dêstes seus inimigos tão implacáveis.

Cada Castelo é uma página da nossa História; êle encerra estranhas e fantásticas lendas, que no fundo, encerrarão outros tantos e verdadeiros episódios da

existência dum povo tão idealista, como é o português.

Criamos com a leitura da vida dos Castelos, uma formação de espirito e amor pátrio deveras interessante e útil. Sente-se, vivem-se êsses personagens heróicos, que pululam na nossa História, que, morrendo e sacrificando-se, legaram à posteridade, a Nação portuguesa.

Suas altaneiras muralhas são testemunhas silenciosas e quêdas dum passado glorioso, que é preciso cada vez mais arreigar em nossa mente, para que o futuro seja criado à sua imagem.

Os Castelos de Portugal são de architectura máscula, como o eram os seus detentores. Erguidos sôbre frondosos penhascos, em posições inexpugnáveis, constituídos por altas e lisas tórres, apresentam um





CASTELO DE PALMELA

A sua posição privilegiada, mereceu sempre dos poderes reais uma especial atenção, tendo nos reinados de D. Pedro II e D. João I, sofrido importantes melhoramentos.

A torre de menagem é notável, pois nela esteve encerrado o Bispo de Évora, D. Garcia de Meneses, conspirador para o assassinio de El-rei D. João II. A lúgubre masmorra, em que mal se indireita um homem de mediana estatura e a luz quási é nula, foi o local onde viveu e morreu este implicado do assassinio de El-Rei.

Por todo este Castelo pairam recordações da Ordem de S. Tiago, repousando ainda nas suas ruínas, a urna funerária do mestre da Ordem, D. Jorge de Lencastre, Duque de Coimbra, bem como, de inúmeros e illustres cavaleiros da mesma.

Após a extinção das ordens religiosas, este monumento foi olvidado, sofrendo, anteriormente, importantes estragos com o cataclismo de 1755.

Se este é a recordação da Ordem de S. Tiago, os Castelos de Tomar, Almourol e Pombal, relembram outra, não menos famosa Ordem — a dos Templários. — Seu mestre foi o intrépido conquistador, D. Gualdim Pais, a quem Portugal ficou devendo feitos de heroicidade superior. Por êles recebeu Gualdim Pais a doação do Castelo de Tomar e terras de Cêras, instalando-se então, num môro das margens do Nabão, onde foi edificado o dito Castelo, que havia de ser cabeça de milícia, e que passados anos, tão desesperada resistência ofereceu aos mussulmanos de Yacub, que tiveram de levantar cêro, após seis dias



CASTELO DE TOMAR

aspecto pesado; nisso se vê, que nos seus princípios apenas a idéia de defesa predominou na sua construção. Só mais tarde, após os Descobrimentos, surgiu então um pouco de luxo e comodidade nessas edificações, mas nunca se abstendo inteiramente êsse vigor architectónico, tão simpático e necessário ao nosso viver. Até mesmo, nas construções dos solares e paços não é raro ver-se uma ou duas dessas despidas tôrres, evocadoras do velho castelo guerreiro.

Os castelos foram o mais seguro sustentáculo do regime feudal, que vigorou em quási tôda a Europa e que aliás no nosso país pouco se fez sentir, e também, os melhores obstáculos que se opuseram à invasão dos slavos e tribus asiáticas que ameaçaram subverter a Europa. Houve uma época em que se poderam contar em Portugal, para cima de trezentas dessas fortalezas, formando assim uma extensa cadeia, que circundava completamente o nosso país.

Aqui, na Capital do Império, existe um desses inúmeros castelos — o de S. Jorge. Famoso entre os famosos, suas muralhas viram o que mais de belo se passou na lendária Olíssipo. Junto às muralhas, degladiaram-se por muitos dias, os portugueses de antanho e os infieis. Vivenda rial, nasceram e morreram, adentro dos seus muros, príncipes e reis. No período dos descobrimentos, após as suas maravilhosas viagens, os navegadores eram recebidos, nêsse paço, a dar conta dos seus feitos.

Ainda à vista desta tão formosa Lisboa, outro vigoroso e amplo castelo ergue-se. É o de Palmela, por cuja posse se bateram denodadamente as tropas de Afonso Henriques. Pouco tempo durou em suas mãos, pois foi reconquistado pelos serracenos. Contudo, em 1165 voltou definitivamente ao poder dos lusos, sendo em mais longínquos tempos, cabeça do mestrado da Ordem de S. Tiago.

C  
A  
S  
T  
E  
L  
O  
D  
E



P  
O  
R  
T  
O  
D  
E  
M  
Ó  
S

de apertado assédio. O Castelo de Tomar foi igualmente cabeça da ordem de Cristo, então feita para substituir a dos Templários, dissolvida pelo célebre processo movido pelo rei de França, Filipe, o Belo.

O outro Castelo de D. Gualdim Pais, é o do Almourol, um dos mais interessantes de Portugal pelo pitoresco da situação e lendas que sôbre o mesmo correm. Suas tôrres são cobertas de musgo e heras que espe lhando-se nas águas tranqüillas do Tejo, dão um cunho especial a esta fortaleza. Em noites de luar, este suave Castelo tem o seu quê de sonhador. Decerto, tais condições, larga influência tiveram nessas imensas lendas, que à sua volta se crearam.

Ainda outro Castelo de Gualdim Pais. O de Pombal, cujas pedras foram cenário das desavenças tidas, entre D. Diniz e seu filho, o Infante D. Afonso, indo este último viver, após as pazes feitas pela Rainha Santa Isabel, para este mesmo castelo.

Além dos Templários, um dos seus alcaides-mores, foi o Conde de Castelo Melhor, que ali se refugiou para escapar às perseguições de D. Pedro II.

Duas lendas a justificar o seu nome, são assinaladas pelos historiadores: Diz uma, que quando D. Gualdim Pais, se aprestava para construir o Castelo naquêles rochedos, notou, que êsses eram povoados de imensos pombos. Vindo daí o seu nome: Castelo de Pombal. A outra lenda diz que passando por ali um rei, e vendo sôbre as ameias duas pombas brancas, exclamara — Famoso pombal! —

Outro Castelo famoso é sem dúvida, o de Pôrto de Mós, a que anda ligada a figura lendária de D. Fuas Roupinho.

É de remota fundação, pois, segundo se crê, é do século IX, e foi construído pelos mouros.

A seguir à tomada de Lisboa e Santarém, D. Afonso Henriques, decidiu apoderar-se dêste castelo, para o

que saindo de Coimbra, se dirigiu a Leiria, e após um descanso, retomou a marcha, factos êstes, realizados sôbre o maior segrêdo o que deu em resultado apañhar a guarnição mourisca desprevenida e facilmente tomou a dita praça.

D. Afonso passou a fio de espada todos os mouros e nomeou seu alcaide, D. Fuas Roupinho.

Mais tarde, os mouros reuniram-se com poderosas fôrças, e sabendo que D. Afonso andava com guerras em terra alentejana, dispuseram-se a retomar a fortaleza, sob o comando do famoso Gamir, o qual se fazia acompanhar de seu irmão. D. Fuas sabendo de tal, foi procurar reforços, deixando na fortaleza uma pequena guarnição, que bravamente aguentou o embate. Com gente de Santarém e Alcanede, organizou o lendário capitão poderosas fôrças, as quais aproveitando a manhanzinha, caíram sôbre os sitiados ainda adormecidos e fizeram grande chacina. Por tal feito, recebeu D. Fuas Roupinho várias mercês e honrarias.

Logo a seguir à morte de D. Afonso Henriques, os sarracenos voltaram a pôr cerco a Pôrto de Mós, destruindo-a não só, mas também uma povoação que se havia edificado à sombra daquelas muralhas.

D. Sancho I reconstruiu, alargou e edificou Pôrto de Mós, que se manteve depois até aos nossos dias.

Estranha e discutida figura é a do primeiro Alcaide de Pôrto de Mós, o célebre D. Fuas Roupinho, a quem se atribui a lenda que cavalgando para os lados do mar, em perseguição dum veado, e sem ver o perigo que corria, pois o denso nevoeiro difficilmente deixava lobrigar, encontrou-se inesperadamente em cima dum alto penedo, perpendicular ao abismo do oceano, no qual se despenharia.

Salvou-se, porque implorou a protecção de Nossa Senhora da Nazaré, que fez estacar o cavallo. Em complemento disto diz-se que o viado era o Diabo, e, nos rochedos da Nazaré ainda se encontram as patas do cavallo gravadas na pedra,

D. Fuas Roupinho é também nomeado como, sendo o primeiro almirante português. Nos Luziadas, Camões faz-lhe menção :

— Vês êste, que saindo da cilada  
Dá sôbre o rei, que cerca a vila forte?  
Já o rei tem preso e a vila descercada:  
Ilustre feito, digno de Mavorte!  
Vê-lo cá vae, pintado n'esta armada,  
No mar também aos moiros dando, a morte  
Tomando-lhe as galés, levando as glória  
Da primeira marítima victória?

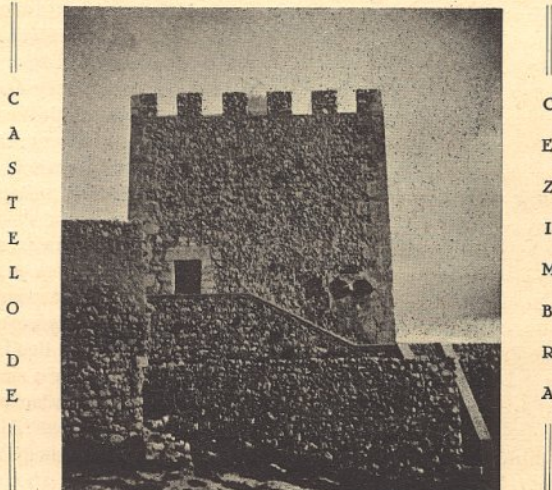
— É Dom Fuas Roupinho; que na terra  
E no mar resplandece juntamente  
Co'o fogo, que acendeu junto da serra  
De Abyla, nas galés da moira gente.  
Olha como, em tão justa e santa guerra  
De acabar pelejando está contente!  
Das mãos dos moiros, entra a feliz alma  
Triunfando, nos ceus, com justapalma.

Por estas estrofes do canto 8.º, se vê quanto gloriosa foi a sua morte. Morreu em plena batalha naval, depois de ter cometido imensos feitos marítimos, um dos quais muito o distinguiu, que foi o ter ido ao pôrto de Ceuta queimar as naus dessa poderosa esquadra mussulmana. Sôbre êste feito divergem muito as opiniões, porém o que é certo, é que D. Fuas Roupinho foi o nosso primeiro almirante e a êle se devem inúmeros feitos marítimos.

Eis assim, alguns dos muitos factos e lendas, que povoam êsses velhos e tristes Castelos de Portugal...

Agora, que se vão comemorar os Centenários da Nacionalidade e Independência, seria a meu ver interessante, erguer, em determinado dia nêsses baluartes derrocados e solitários, as bandeiras que serviram para dilatar a Fé e consolidar êste país, que será eterno e se chama Portugal.

Talvez assim, algum pobre aldeão desconhecedor da sua História tenha curiosidade em saber, que bandeira é aquela que vê tremular nas ruínas do monte, ao longe. Essa curiosidade, levá-lo-á junto de alguém que lhe informe. Será à noite, o boticário; ou o senhor prior, na missa do domingo...



C  
A  
S  
T  
E  
L  
O  
D  
E

C  
E  
Z  
I  
M  
B  
R  
A

# aviiação

# Linhas aéreas

Pelo Capitão HUMBERTO CRUZ

(Oficial Aviador)

Os anos passam na voragem do tempo.

Aquilo que há muito venho dizendo e que já tive o prazer de ver compreendido por alguns dos valores da nossa terra, serve-me ainda hoje para assunto da minha colaboração na *Gazeta*. As linhas aéreas nacionais de emperrada organização mereciam ainda mais interesse que aquele pouco que lhes prestam. Somos um Império refulgindo duma História de interesse universal. As nossas concepções de outrora estão ligados grandes lances de civilização e os fundamentos de outros Impérios.

Fomos grandes! Trazidas de antanho, as recordações que revigoram o nosso orgulho, devemos respeitá-las sem perder tempo para melhor criarmos novas eras de valor e grandeza.

Olhemos pois o futuro sem perdas de rotineiras prudências.

Sejamos menos avaros no arranjo do legado que teremos de entregar às gerações futuras. Portugal precisa daquela teia de comunicações que lhe firme o título de Império.

A bandeira de Portugal deve ser levada nas aeronaves que liguem as terras, até às mais longínquas, onde se sente ainda a sua soberania.

Diz-se quasi levemente:

Portugal é senhor de territórios onde as Aviações transoceânicas e transcontinentais têm de buscar seus apoios e suas bases. Como outrora, Portugal é centro de meio mundo. Lisboa é aeródromo terminal da Europa. A Guiné, Açores e Cabo Verde são indispensáveis no tráfego aéreo Atlântico. Angola e Moçambique definem posições africanas de maior relêvo.

Diz-se tudo isto e mais, que são indiscutíveis verdades.

Mas recordemos que outrora as caravelas serviam as possessões de Portugal e hoje são os aviões de outros que se servem do que é nosso. É bem diferente o aproveitamento. Serão bem diferentes as conseqüências materiais e morais.

Não podemos aceitar sem preocupações a ideia de que os outros nos julguem incapazes de explorar o que nos pertence.

É com personalidade, é com actos, que os povos alinham no labor do progresso.

As obras grandes, as que firmam os povos, são tôdas aquelas que se reflectem no futuro e não aquelas que vivem insufladas de paramentos em acanhadas épocas, na vida duma geração.

Que outras utilizem o que é nosso é de elementar aceitação, mas, paralelamente, cingidos ao nosso esforço, à nossa capacidade.

A Madeira, Açores e Lisboa deveriam ser já hoje servidos pelas nossas aeronaves.

A linha imperial Lisboa-Angola-Moçambique deveria ser um argumento sólido do nosso ressurgimento.

Cabo Verde e a Guiné poderiam entroncar com bandeiras nossas nas linhas aéreas mais próximas e bem assim a India, Timor e Macau.

Será grandeza demasiada para o nosso valor ter carreiras aéreas que liguem Timor a Batávia, Macau a Hanoi e Goa, Damão e Diu a Karachi onde passam as linhas que da Europa vão ao Extremo-Oriente? Será tão acanhado o nosso poder de realização que torne impossível a montagem da linha aérea Imperial Lisboa-Angola-Moçambique?

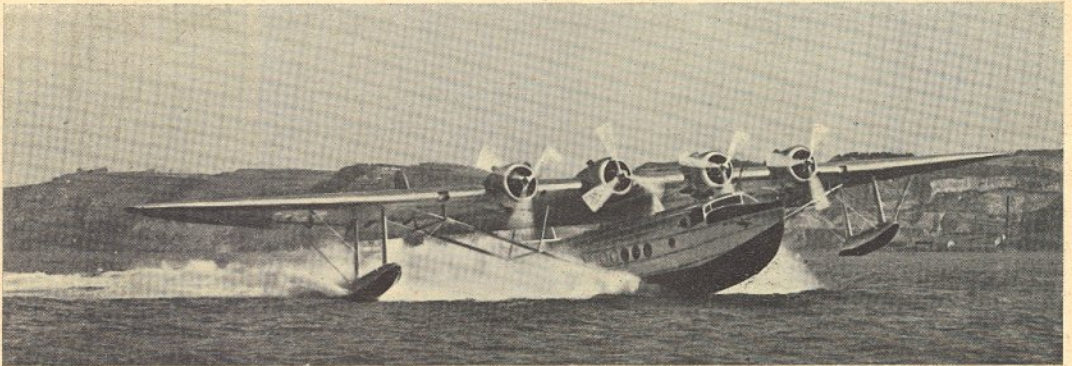
Poderemos julgar transcendente para nós a exploração aérea do triângulo Lisboa-Açores-Madeira? Será utopia pensarmos que era fácil ligar Bolama a Dakar e S. Tomé à linha francesa, em Ponte Negra?

De forma alguma!

Temos a consciência do nosso poder e só pecamos por, muitas vezes, não pensarmos no que nos é possível realizar e devemos construir.

Somos contemplativos!

Porque o havemos de ser só para o trabalho dos outros, alimentando a descrença no nosso valor?



Um transatlântico aéreo no Tejo

Se, individualmente, pensássemos em gastar o dinheiro só naquilo que nos desse pronto fruto, não poderíamos educar os nossos filhos para os entregar a outras gerações como produto orgulhoso do nosso esforço.

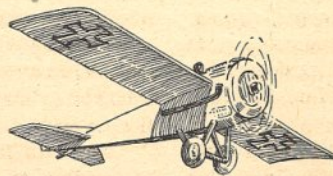
A Nação, mais do que cada indivíduo, deve pensar na continuidade do valor da Raça.

Porque temos orgulho da nossa Santa Terra?

Porque olhamos para trás de quando em quando e pensamos como Alves Mendes quando no seu celebrado discurso «Pátria» disse:

«Dá vertigens ler uma história destas, magnetiza pertencer a um país tal, causa orgulho ter compatriotas semelhantes. E com o mesmo aprumo com que S. Paulo exclamava «Civis romanus sum» qualquer de nós, ao rememorar tão clara estirpe, pode descobrir a cabeça, tem direito a levantar a cabeça e dizer a rosto aberto: conto uma prosápia ciclópea, descendo dos varões que grangearam nas lutas do mérito e burilaram nos bronzes da história as mais puras glórias humanas — sou cidadão português».

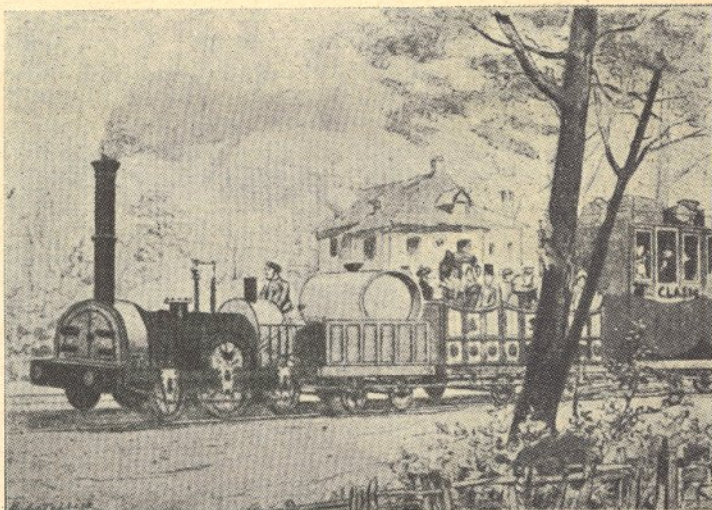
Assim deverão poder falar outros nas gerações que se sucederem.



# A influência dum atrazo na criação dum petisco, quando a linha férrea de Paris a Saint-Germain... não chegava ao fim

por ALEXANDRE SETTAS

*Evocação sem vislumbres de lembrança e limitada aos elementos compulsados — Apreciações divergentes àcerca dos caminhos de ferro — Considerações sôbre acaso como factor de ordem criadora — Os combóios sempre tiveram atrazos — A Real comitiva da Rainha de França — Apreensões dum mestre de cerimónias — Surpresa agradável e inesperada de certo cozinheiro.*



O combóio de Paris a Saint-Germain, conforme um raro documento da época

AINDA que eu me arrogasse a virtuosa qualidade de possuir uma memória de tão fenomenal prodígio que, por seu quilate, pudesse garantir com a mais absoluta fidelidade das minhas reminiscências qualquer pretérita acção a evocar, certamente no caso presente, ninguém acreditaria no relatado.

E teriam razão em assim julgar porque, não obstante ter nascido no século passado, ainda não era nado em 24 de Agosto de 1837, data, segundo a qual os meus canhenos ferroviários registam, foi inaugurada em França a primeira linha de caminho de ferro, partindo de Paris e seguindo até Pecq, próximo de Saint-Germain-en-Laye, a mesma que mereceu de Thiers, então Presidente do Conselho de Ministros, esta apreciação pouco lisonjeira, mas que com a evolução dos tempos se tornou errônea:

«O caminho de ferro é como que um grande brinquedo para divertir adultos, mas nunca poderá ser

utilizado a sério pelo público, tanto para a condução de pessoas como para o transporte de mercadorias».

Calha, talvez, aqui dizer que ao invés do conceito pouco auspicioso em que o grande homem de Estado francês e inclito historiador tinha o caminho de ferro, e mesmo ao contrário do muito que se tem escrito em letra de fôrma, quando a primeira linha ferroviária francesa, para o transporte de cargas, fôra anteriormente inaugurada, em 1 de Outubro de 1828, no percurso de Lyon a Saint-Etienne, o sábio Arago considerou-a como «um muito engenhoso meio de transporte, interessante mesmo, mas sem função prática na economia do país».

De facto, parece que só em 1 de Março de 1832 se facultou ao serviço do público uma linha férrea, com a extensão de 20.743 metros, ligando Pont-de-Ane a Andrézieux, mas esse trajecto não era feito positivamente pela fôrça única do vapor, pois havia diversos

*relais* onde se sujeitava a marcha do combóio ao efeito da compensação de carros com tanques de água, servindo de contra-pêso e deslocados por cavalos.

Só em 1845, isto é, depois de ter sido inaugurado o primeiro caminho de ferro de Paris a Saint-Germain é que esta linha ficou em absoluto explorada pela tracção mecânica.

Vamos, porém, ao assunto a tratar, segundo a epígrafe deste artigo de ligeira investigação e seja-nos perdoado o facto de anteceder a resenha com alguns comentários.

Na maior parte das invenções (e neste plano, embora o seu insignificante valor próprio, é preciso colocar-se o achado das saborosas batatas fritas ao «soufflet»), e simples acaso tem desempenhado um factor decisivo ou, pelo menos, preponderante na criação dos inventos.

Por isto se deduz que há sempre circunstâncias especiais determinantes de novos efeitos criadores. Ora vejamos:

Arquimedes, quando um dia estava a tomar banho descobriu o seu famoso princípio, tão importante que, através dos séculos, serve ainda de base a todos os cálculos para as construções navais. Sem a descoberta de Arquimedes não haveria navios a sulcarem a superfície das águas, a menos que qualquer outro sábio viesse a chegar a idêntica conclusão, ainda que por *modus* diferente;

Se Galileu não estivesse uma vez na célebre catedral de Pisa (a tal que, a-pesar-de não ter sido construída com pasmosa inclinação sobre a perpendicular, nunca mais, aparentemente, se há de reger pela lei do fio de prumo) a olhar para o ar, quem sabe se a congeminar acerca de algum problema... de geometria no espaço, quando o sacristão ao acender um candelabro lhe imprimiu inadvertidamente um movimento oscilatório, não ficava descoberto, desde então, este outro princípio de física: «as oscilações dum pêndulo conservam sempre a mesma direcção, ainda que a sua amplitude, pouco a pouco, vá diminuindo».

Estava pois resolvido o que sem essa casual observação ficaria por encontrar e nós não teríamos agora os relógios de parede, nem muitas outras coisas a que a lei do pêndulo está votada.

Se um fortuito acaso não houvesse denunciado a Daguerre certo dia em que deixara por descuido uma chapa recoberta de iodeto de prata que a imagem desse objecto se reproduzia fielmente na superfície iodada não era a fotografia a magnífica realidade de hoje, muito embora o professor Schulze, já em 1727 chegasse a notar que os sais de prata eram sensíveis à influência da luz, Daguerre que trabalhara com Niepce aturadamente no seu laboratório, compulsando tratados de química, e entre retortas, cadinhos e tubos de ensaio, para encontrar uma solução que até à data se lhe antolhava insolúvel, teve por um simples e fortuito descuido o maravilhoso X do problema que tanto o preocupava;

Se Newton não apanhasse uma vez com uma maçã na cabeça, na ocasião em que estava debaixo da árvore que as criava, não tiraria esta conclusão:

«Há uma força, a atracção da gravidade, que atrae os corpos para o centro da terra (mesmo que estes na sua queda não passem da superfície do solo onde tocam) precipitando-os com velocidade uniformemente acelerada».

Dessa observação do sábio nasceu a lei da gravitação universal.

Se Deniz Papin, que a história diz ter vivido isolado de sua família, não estivesse uma vez forçado pelas circunstâncias a cozinhar os alimentos numa panela, nunca poderia descobrir a admirável força da água fervente, teria estudado as vantagens applicadas do vapor e Fulton, Watt e Stephenson nunca inventariam, o primeiro, os barcos a vapor, o segundo, o princípio da máquina a vapor de duplo efeito e o terceiro, as locomotivas dos caminhos de ferro e seus aperfeiçoamentos, isto é, não teriam quiçá, aparecido os combóios resfolegantes e potentes a percorrerem no universo e vertiginosamente essas intermináveis barras de aço, equidistantes em rigoroso paralelismo.

E, se não houvesse os combóios todos nós devemos concordar que seria uma enorme estopada servirmo-nos de outro qualquer meio de transporte visto que facilmente se reconhece como muito superior a qualquer outro meio de locomoção e por isso preferível aos demais, sob todos os pontos de vista, ainda que com os mais variados argumentos ousem tentar absorver-lhe as nítidas vantagens que justamente usufrui o caminho de ferro.

Ora, sem mais derivações irradiadas de que estamos a tratar, vamos ao caso das batatas fritas ao «Soufflet».

Como já se disse anteriormente foi em 24 de Agosto de 1837 que em França se realizou a inauguração do primeiro caminho de ferro, partindo de Paris. Saiba-se contudo, igualmente, que já naquela remota época era impossível conceber-se a ideia de qualquer solenidade de vulto sem se conferir um certo lapso de tempo destinado aos discursos e, complemento, as comezainas em banquetes mais ou menos opíparos.

Para tal fim, na data da inauguração da referida linha tinha sido elaborado o programa da recepção oficial em Pecq ao combóio que deveria conduzir, além de grande número de notabilidades da época, a música da Guarda Nacional, os Prefeitos do Sena e da Polícia, o Ministro do Comércio, os Duques de Aumale, Montpensier e Orleans, com as duquesas dos mesmos títulos, o Chanceler de França e a própria Rainha Maria Amélia com as infantas, ainda que triunfando dos extremos cuidados do Rei Luiz Filipe e da quasi total opposição dos Conselheiros da Côte que consideraram o feito como excessiva imprudência da augusta senhora.

E desse programa não poderia faltar um agape, onde por qualquer capricho da arte culinária entraria

como prato de honra qualquer iguaria composta ou acompanhada por batatas fritas.

O combóio oficial que aliás cumpria o seu inicial trajecto à média horária de 56 quilómetros, gastando apenas 25 minutos, (\*) no percurso (velocidade admirável e incrível para a época — e que a todos prodigalizou uma esplêndida viagem, por motivos estranhos à sua função de exacto caminheiro, não partira à hora estabelecida previamente e, assim esperado com anseio e atraso em Pecq, brilhava arreliadoramente pela sua falta à chegada, tal como se fôsse um dos dêste século que teimasse em infringir o horário estabelecido.

Todavia, o chefe da estação persuadido de que o primeiro combóio que percorria essa linha e que para maior honra transportava a soberana e outras ilustres personagens cumpriria com exactidão o horário que os serviços de exploração lhe marcaram, tinha a certa hora, que calculara como a conveniente ordenado ao Vatel de ocasião que lançasse na frigideira, onde o azeite já crepitava, as batatas a fritar, para estarem prontas a comer logo e pouco depois da chegada dos ilustres viajantes.

Sucedeu porém, que à hora marcada para a recepção o combóio estava ainda longe de iniciar o percurso, o que determinou a circunstância inesperada das batatinhas já meio fritas serem retiradas do seu banho escaldante de azeite onde permaneciam.

Quando chegou à estação de Pecq a Rainha Amélia com comitiva e pouco depois tomava lugar na sala improvisada para o banquete, após os discursos do estilo enquanto a música da Guarda emitia os seus acordes de homenagem, o chefe da estação e investido

(\*) N. do A. — Na actualidade êste trajecto, de Paris a Saint-Germain é efectuado em 21 minutos.

das duplas funções, protocolares e das de mordomo, ordenou o prosseguimento da interrompida tarefa culinária.

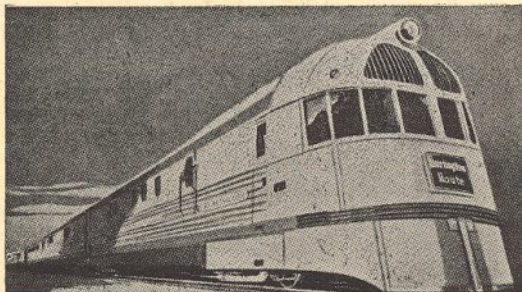
Então, ó angústia das angústias, o pobre chefe arrepelava-se ao informarem-no de que as loiras batatinhas, quem sabe se também irritadas pela demora do combóio inchavam e revoltavam-se no seu escaldante banho de azeite a ferver e tôdas elas aumemtavam de volume, tornavam-se como que em almofadas, esticando a crosta aloirada, a tal ponto que pareciam balões de ouro.

Nessas circunstâncias que fazer? Fritar novas batatas ou apresentá-las mesmo assim, justificando depois as razões para atenuar a má impressão causada?

E, como não havia tempo a perder foram como estavam para a mesa, suponhamos, a rodear fatias de carne assada em pratos compostos a primor, enquanto os responsáveis esperavam ansiosos pela apreciação do que lhes importava.

Mas, ó milagre dos aflitos! Sua magestade que gostava de as ver assim apresentadas, achou-as tão saborosas nesse mixto de tenra rijeza e tão bem lhe souberam que, extra-protocolarmente, repetiu o prato das esplêndidas batatinhas fritas.

Por fim, afastado já o desespero pela preocupação que o manjar pudesse determinar recebeu o cozinheiro parabens pela admirável surpresa proporcionada e, se calhar julgaram-no um genial criador de acepipes, quando afinal, visto os factos à luz natural da verdade apenas o acaso (o acaso de sempre!) determinára êsse sucesso de arte culinária que, por não ficar esquecido dos tempos, veio até aos nossos dias, embora com a origem geralmente desconhecida de quem o consome e aprecia.



Automotora moderna dos caminhos de ferro ingleses

# A Auto-Mecânica de Portugal e a sua situação financeira

Vai além de 5 mil o número dos associados desta Cooperativa, estando próximo de 4 mil contos o seu capital



Tenente-coronel de Eng.ª Plínio Silva

EM volta da «Auto-Mecânica de Portugal» tem-se feito, desde a sua constituição, uma grande celeuma. Formaram-se até dois partidos, um, derrotista, que procura o aniquilamento da Cooperativa, e outro, o maior, que põe naquela organização as suas melhores esperanças.

E' certo que à roda de qualquer iniciativa, mesmo de carácter oficial, surgem sempre as inevitáveis críticas hostis, e que para se vencer em Portugal é necessária uma grande dose de optimismo e de resistência moral.

Não é um defeito característico dos portugueses este hábito de combater tudo que é nosso, é uma tradição generalizada em todos os países.

E porque se combate a «Auto-Mecânica de Portugal»? Não dou ela já provas de que pode vir a ser uma poderosa e vasta organização de transportes? Quatro magnificas viaturas, de linhas modernas e de grande conforto, fizeram já demonstrações, por diferentes vezes, em passeios através de algumas das principais localidades do País.

Ultimamente, a «Auto-Mecânica» voltou a estar em foco. E, no 2.º número da «Gazeta de Camionagem», que se edita em Lisboa, temos com interesse uma entrevista do sr. tenente-coronel de engenharia Plínio Silva, individualidade muito conhecida no nosso meio, que a um redactor daquela publicação concedeu uma importante entrevista sobre a cooperativa de transportes.

O sr. engenheiro Plínio Silva declarou nessa entrevista que tendo sido político sem facciosismos e sem compromissos de espécie alguma, animado unicamente da intenção de trabalhar pelo interesse nacional, deseja hoje continuar a trabalhar com o objectivo de produzir qualquer coisa de útil ao País

Fomos também ouvir o ilustre presidente da Direcção da «Auto-Mecânica». Com desassombro e também com optimismo, com aquêl optimismo que caracteriza os homens que confiam no futuro e em si próprios, o sr. Plínio Silva declara-nos logo de entrada:

— Eu não ignoro as campanhas que nos fazem e por que elas se fazem, como de igual modo não desconheço as simpatias, as dedicações que envolvem a «Auto-Mecânica». Todos os dias nos chegam cartas de aplauso à nossa iniciativa. E assim a nossa situação financeira melhora constantemente, estando o capital da cooperativa prestes a atingir a quantia importante de

quatro mil contos, o que vem provar que a população de Lisboa deseja ver em breve transformada em realidade uma grande e legítima aspiração.

— Com quantos associados conta já a «Auto-Mecânica»?

— Com mais de cinco mil, número altamente expressivo, de uma esmagadora eloquência perante a atitude extraordinária, direi mesmo enigmática de 22 sócios, os únicos, repare bem, que nos combateram e pretendem deitar por terra a nossa organização que, como devo saber, não é coisa nova na Europa, pois na Itália, por exemplo, as cooperativas atingem um número muito importante e contam com o apoio das entidades oficiais.

— Mas, atalhámos, foi movida nos tribunais, não há muito tempo, uma acção importante contra a «Auto-Mecânica».

— Com efeito, esclarece-nos o sr. engenheiro Plínio Silva, a questão que nos foi posta no tribunal pretendia que fôssem classificados de «publicos e colectivos» os transportes da nossa cooperativa, para, assim, lhe darem o golpe de morte. Felizmente, o Supremo Tribunal Administrativo anulou o despacho que havia sido dado naquêl sentido, ficando assim garantida a possibilidade de se porem em prática os objectivos da nossa organização, que é uma obra nacional, de portugueses e para portugueses.

E o sr. Plínio Silva acrescenta:

— Nos termos do Acórdão do Supremo Tribunal, a Administração da «Auto-Mecânica» aguarda que sejam regulamentadas as condições em que se podem realizar os transportes da nossa cooperativa.

— De quantos carros dispõe já a «Auto-Mecânica»?

— Já foram adquiridos quatro e abrimos há tempos, como é do conhecimento publico, concurso para a compra das primeiras cem viaturas, tendo-nos sido apresentadas propostas das 19 principais firmas estrangeiras especializadas na construção de auto-carros.

— Tem, portanto, a maior fé na sua iniciativa?

— Absolutamente. Eu sou nacionalista no puro e elevado sentido da palavra, como aliás todos os bons portugueses, e a «Auto-Mecânica de Portugal», por sua vez, é uma obra nacional. Havemos de vencer, por isso.



# Os caminhos de ferro e a camionagem

Pelo capitão JAYME GALLO

Apesar de sobejamente demonstrado que numa organização racional de transportes, o transporte por estrada deve ser complementar e não concorrente das linhas férreas, continua a observar-se favorecida a camionagem em detrimento dos caminhos de ferro, resultando dêste estado anormal de coisas um prejuízo considerável para as empresas ferroviárias em particular, e possivelmente para a economia nacional em geral.

Sabe-se que os tráfegos a grandes distâncias e o de grandes massas só podem ser assegurados pelos caminhos de ferro, mas, permite-se que a camionagem tome conta dos transportes que mais lucros oferecem, fazendo subsistir para o caminho de ferro a obrigação de transportar todo o resto que aquele meio de transporte regeita ou que nele não pode transportar-se.

Ora, verificado que as estradas só por si são insuficientes para satisfazer a tôdas as necessidades de transporte, quer em tempo de paz provendo a economia nacional, quer em tempo de guerra para defesa do país, bom seria para o interesse geral que se fizesse a regulamentação dos transportes, marcando ao caminho de ferro e à camionagem os seus devidos lugares em cooperação mútua de bem servir a nação.

Não é certamente em concorrência desregrada que

um e outro meio de transporte, podem contribuir para o fomento nacional.

Há exemplos de cooperação nalgumas regiões do nosso país, com interesse para ambos os meios de transporte. Assim sabemos o que sucede em Castelo Branco, onde a camionagem afluenta do caminho de ferro se intensificou, fazendo aumentar extraordinariamente o tráfego ferroviário. Para dessa forma suceder em tôda a parte, cremos que bastaria as entidades oficiais encararem as estradas como um acessório indispensável das vias férreas; julgamos necessário que não seria injusto o Estado reconhecer de primordial importância na sua rede de viação ordinária, as ligações dos centros de população e produção com as estações ferroviárias, verificada como está a impossibilidade de fazer substituir os caminhos de ferro pela camionagem, que realiza o seu maior tráfego com camiões transportando o máximo de 6 toneladas, enquanto que pela via férrea se fazem circular combóios de norte a sul do país, transportando 700 e mais toneladas de mercadorias (seria preciso na melhor das hipóteses, fazer rolar pelas estradas 117 camiões por cada combóio que se pretendesse substituir!).

Quanto a passageiros presta a camionagem, sem dúvida, excelente serviço ao público, dando-lhe acesso

às localidades não servidas pelo caminho de ferro, mas, também é fóra de dúvida que para grandes percursos êsse meio do transporte não oferece as comodidades que se encontram na via férrea, não se justificando por isso o transporte de passageiros pela camionagem em concorrência com os caminhos de ferro nas longas distâncias.

Quando se estabeleceram os caminhos de ferro, apenas havia que contar com a concorrência da via marítima e das vias fluviais, pelas quais pode transportar-se grande tonelagem, com grande economia. É assim que temos no nosso país em concorrência com as linhas férreas, o mar desde o norte ao ponto mais afastado do litoral algarvio e os rios Minho, Douro, Vouga, Tejo e Sado, pelos quais se efectuem transportes de penetração. Imprevistamente surgiu a camionagem com o incremento formidável que lhe proporcionou a protecção das instâncias oficiais em prejuízo do importante património da nação, que são os caminhos de ferro.

Enquanto que à rêde ferroviária, apenas escassos quilómetros têm sido acrescentados, sem modificar a rêde de ramais que no Sul e Sueste constitue um sistema de linhas de saco, embarçando e encarecendo extraordinariamente a exploração; enquanto que as melhorias introduzidas nos caminhos de ferro se resumem a trabalhos na via para garantir a segurança da circulação dos combóios; enquanto tão pouca atenção se presta aos caminhos de ferro, por todo o país o efectivo de automóveis e a sua capacidade de transporte aumenta, ao mesmo tempo que também a rêde de estradas aumenta e melhora.

Ainda nos encontramos em Portugal com menos de 3.000 quilómetros de vias férreas em exploração, não obstante o decreto 18190 de 28 de Março de 1930 que estabeleceu o plano da rêde ferroviária do país, prever «a execução dum plano ferroviário susceptível de ser integrado na primeira fase do plano geral de fomento, garantido o abastecimento de matérias primas e o escoamento dos productos da terra e das oficinas», plano êste que devia executar-se simultaneamente com as obras dos portos, das estradas e dos grandes aproveitamentos hidro-eléctricos.

Certamente, seria de importância para o fomento nacional a construção das seguintes linhas previstas nesse plano da rêde ferroviária:

Ao norte do Douro, as transversais de via estreita.

Na zona entre Douro e Tejo, a transversal de via larga de Peniche a Setil, passando por Óbidos e Rio Maior.

Na zona ao Sul do Tejo as vias largas: de Seixal a Cacilhas; a transversal de Alcacer do Sal a Casa Branca ou Vendas Novas servindo as minas de carvão de Santa Suzana; o prolongamento da linha de Mora por Couço a Ponte de Sôr (linha do Sorraia); o prolongamento da linha do Guadiana até ao Pomarão, servindo a mina de S. Domingos, e ligando aquela linha com a do Leste; o trôço de Cabeço de Vide à cidade de Portalegre; a transversal de Beja a Ermidas, passando por Ferreira do Alentejo; a variante da linha do Sueste, passando pela Vila de Serpa.

Sem pretensão de apresentar qualquer alvitre, diremos ainda que emportaria reünir em Lisboa-Terreiro do Paço todos os serviços do Norte, Leste e B. Baixa, Sul e Sueste, pois desta forma evitar-se-ia ao maior número de passageiros a incômoda passagem no tunel do Rossio, com economia de conservação da material circulante o encurtamento de distância. Ficariam as principais estações ferroviárias da capital comodamente situadas nos vértices dum triângulo a curta distância umas das outras e na zona mais central, servida como segue: no Terreiro de Paço, serviços do Norte, Leste, Beira Baixa, Sul e Leste; no Rocio, o acesso à linha do Leste e o serviço de «tramawys» das linhas de Sintra e Cintura; no Cais do Sodré, e acesso à linha de Cascais.

Também a possibilidade de se suprirem os 1800 metros de ramal de Coimbra que obriga a um dispêndio de exploração não compensado e a transbordo de passageiros em tão curta distância, julgamos dever merecer atenção. Seria de magnífico efeito o prolongamento da Avenida Navarro de Coimbra, nessa extensão dando acêso a Coimbra-B que seria a estação principal comum às linhas do Norte e da Lousã.

Não sabemos porque motivo deixou de estabelecer-se a linha da Lousã em leito próprio na margem esquerda do Mondego, o que evitaria a construção e manutenção da grande ponte da Portela sôbre êste rio; alguns desastres observámos devidos a essa linha se encontrar em comunidade com o trânsito da cidade, numa das principais artérias e, quanto a estética, nunca nos pareceu agradável a passagem dos combóios transportando lenhas, madeiras, trapos e papéis velhos, sendo êste o tráfego que predomina na linha da Louzã. Com a sua principal estação em Coimbra-B, a Avenida Navarro prolongada até aqui e um simples apeadeiro em Santa Clara na linha da Lousã, crêmos que muito se beneficiaria a Lusa Atenas, e o caminho de ferro.

# O que se fez em Caminhos de Ferro na ano de 1939

*Damos a seguir nota das obras que Empresas Ferroviárias efectuaram no ano findo, a saber:*

## **Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta**

### **EDIFÍCIOS**

#### **FIGUEIRA DA FOZ**

Reconstruída tôda a plataforma com substituição do cordão de cantaria e pavimento em betonilha de cimento, sôbre betão hidráulico.

Reparadas, pintadas e envernizadas as portas e caixilhos do rez-do-chão, e pintadas a tinta de alumínio as grades do vestibulo.

Executada a grande reparação com pintura geral e tetreiros novos nas retretes.

Na base de seis consolas da marquize foram colocados suportes duplos em betão armado, para vasos com flôres.

Executada a grande reparação exterior da casa do sub-chefe e chefe adjunto.

Executada a grande reparação exterior e interior da cocheira de carruagens.

Executada a grande reparação da barraca do agulheiro e guarita.

Pintado com duas demãos de tinta da Corporação Industrial do Norte, o portão de ferro do lado Sul e a cancela de ferro de correr de entrada para o cais do peixe.

Substituído o pavimento dos Armazens Gerais de distribuição, por betonilha de cimento sôbre betão hidráulico.

No pavimento do cais e caminho de acesso foram feitos 154<sup>m<sup>2</sup></sup>,50 de calçada.

#### **Oficinas gerais**

Executada a grande reparação da parede e caixilhos da frente Sul da Central Eléctrica.

Substituída metade da cobertura da Fundação por «Lusalite», com 6 ventiladores de 200<sup>mm</sup> e grande reparação de 4 claraboias.

Substituídos os últimos 5 tramos do lanternim Norte, onde se empregaram 660 vidros estriados e 90 de chapa vulgar.

Reparados 6 tramos do telhado do lado Norte sôbre as forjas, com substituição de 39 cantoneiras.

Substituídos os rebôcos interiores em metade de todo o corpo principal do edificio.

Substituídas duas bôcas de incêndio, sendo uma na carpintaria e outra na Oficina de montagem.

#### **Escritórios centrais**

Soalhado de novo o pátio de entrada, tendo sido substituídas 5 vigas.

Pintado por dentro e por fóra o reservatório da água do aquecimento.

#### **SANTANA-FERREIRA**

Reconstruído o muro de suporte próximo da agulha 3 do lado direito, com as seguintes medidas: 16<sup>m</sup>,80 × 2<sup>m</sup>,00 × 0<sup>m</sup>,55.

Reparado o cordão do cais descoberto.

#### **ARAZEDE**

Reparada interiormente a habitação do chefe e o quarto do praticante.

Construídas duas guaritas de agulha, junto das agulhas 1 e 2.

#### **LIMEDE**

Colocados 4 novos prumos de carril para suporte das correntes da P. N.

#### **CANTANHEDE**

Executada a grande reparação da Estação com novos lambriz de azulejo no despacho de grande velocidade e na sala de 3.<sup>a</sup>, pintura geral e os exteriores envernizados. O mesmo serviço nas Retretes e cais cobertos e nas cancelas de acesso, caiados os muros de vedação e novos letreiros em azulejo.

Construídas duas guaritas de agulheiro junto das agulhas 1 e 2.

#### **PAMPILHOSA**

Executada a grande reparação da cozinha e cantina do Restaurant, com substituição dos estuques dos tectos, lambriz de azulejo branco e um novo fogão. Substituídas tôdas as canalizações e esgôtos e construído em betão armado um lavadouro para louça, com dois compartimentos.

Assente uma nova canalização em ferro zincado de 2.<sup>a</sup> com o comprimento de 116<sup>m</sup>,45 com duas bôcas de incêndio novas, sendo uma na segunda gare e outra na entre-via das linhas 1 e 2 em frente do cais fechado, e metidas em caixa de tijolo com tampa de ferro.

Reparadas as retretes com substituição das duas bacias nos reservados, e pintura geral.

Reparadas de carpinteiro as casas do Bairro Operário, n.ºs 5, 6, 7, 8, 9, 20, 21 e 22. Reparadas de pedreiro e pintor as n.ºs 7, 8 e 9.

Alargado o vão da cancela de serventia do cais local para 4<sup>m</sup>,40 e assente uma nova cancela de ferro de correr e modificados os muros de vedação contíguos.

Substituída a vedação de travessas no depósito de carvão, na extensão de 99<sup>m</sup>,40, onde se empregaram 289 travessas de 2.<sup>a</sup>.

Reparada a habitação do Sub-Inspector.

#### LUSO

Reparadas interiormente as habitações do chefe, factor e praticante e guarita do agulheiro.

Substituída a vedação do jardim do lado da Pampilhosa, por outra de betão armado.

Reconstruído em betonilha o pavimento da plataforma da entre-via 1 e 2.

#### SANTA COMBA

Executada a grande reparação da Estação com novos lambriz de azulejo no vestíbulo, sala de despacho de grande velocidade e sala de 3.<sup>a</sup> com pintura completa, sendo o exterior envernizado. O mesmo serviço nas retretes.

Reparado o cais coberto, com grande reparação e pintura nas portas de ferro, com substituição de 10 rodas e um caminho de rolamento.

#### CARREGAL

Substituídos os telhados das guaritas dos agulheiros, por placas de betão armado.

Substituída a caleira da marquize, na extensão de 20<sup>m</sup>,40.

#### OLIVEIRINHA

Reconstruída a vedação de travessas do lado da Estrada, na extensão de 184<sup>m</sup>,70.

Executada a substituição, dos rebôcos exteriores e a reparação e pintura dos caixilhos do primeiro andar.

Pintada a marquize e as colunas de iluminação da entre-via.

#### CANAS

Soalhado de novo o gabinete do chefe e o telégrafo.

Pintadas e envernizadas as portas do rez-do-chão.

Assente um novo marco fontenário e modificada a bacia.

#### NELAS

Forrado de novo o tecto da sala de espera de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe.

Feito em betonilha o pavimento da retrete do 1.<sup>o</sup> andar.

Construído o muro de suporte da serventia paralela à linha 3.

Construída uma nova arrecadação para as peles no tópo do cais coberto.

#### ALCAFACHE

Ampliada a linha do cais com mais uma linha de saco, e o cais descoberto com mais 10<sup>m</sup>,0 de comprimento e mudada a báscula e gabarit de carga.

#### MANGUALDE

Construída uma guarita de agulheiro junto da agulha n.º 1.

Construídos 132<sup>m</sup>,28 de calçada no pátio da Estação e no caminho de acesso ao cais.

Construída uma nova serpentina para o cilindro de aquecimento do creosote, com tubo de ferro galvanizado.

#### CONTENÇAS

Construídas duas guaritas de agulheiro junto das agulhas 1 e 2.

#### ABRUNHOSA

Substituídos os rebôcos exteriores das empenas e a parede da rectaguarda, tendo sido assentes novos leiteiros em azulejo nos topos, e feita a pintura geral de tódas as madeiras.

#### GOUVEIA

Reparadas 3 vergas das portas do cais.

#### FORNOS

Substituídas as coberturas das guaritas de agulheiro, por placas de betão armado.

#### CELORICO

Reconstruída a vedação desde a arrecadação até à torre do reservatório, assente em sócos de cantaria, na extensão de 38<sup>m</sup>,20.

Reparadas 4 portas do cais e substituídas duas pedras de cantaria do cordão.

#### VILA FRANCA

Reconstruída a vedação que ardeu do lado direito. Assente uma nova cancela na passagem de acesso à camionete do serviço combinado.

**PINHEL**

Substituídas as coberturas das guaritas do agulheiro, por placas de betão armado.

**SOBRAL**

Executada a grande reparação da barraca de dormitório do chefe do 4.º Lanço.

**GUARDA**

Executadas diversas reparações em quasi todos os edificios da Estação.

**VILA FERNANDO**

Construídas duas guaritas para os agulheiros, junto das agulhas 1 e 2.

Executada a grande reparação do cais fechado.

**CERDEIRA**

Executada a grande reparação do cais fechado.

Substituídas as coberturas das guaritas dos agulheiros, por placas de betão armado.

Executada a vedação de travessas do lado direito entre os quilómetros 226,094 e 226,115.

**VILAR FORMOSO**

Substituída a porta de entrada da cocheira de caruagens por uma nova em chapa de ferro galvanizado.

Colocada uma nova bacia no lavatório da retrete do Depósito de Máquinas.

**Casas de guarda**

Tiveram grande reparação os n.ºs 8, 10, 26, 40, 52, 57, 72 e 76.

**Apeadeiros**

Foi construída uma nova plataforma para o apeadeiro de Trezoi, com 50<sup>m</sup>,0 de comprimento.

A plataforma do apeadeiro do Monte de Lobos foi acrescentada de 25<sup>m</sup>,0.

**Túneis**

Executadas as reparações que se julgaram necessárias nos de Maiorca, Grande Salgueiral e Trezoi.

**Aqueductos novos construídos**

Um no caminho fronteiro à estação de Pinhel, no seguimento ao existente ao quil. 187, 148 que ficou com 4<sup>m</sup>,80 × 0<sup>m</sup>,60 × 0<sup>m</sup>,50.

**Pontes metálicas**

Tendo-se efectuado durante o ano oito, inspecções a todas as pontes metálicas, não foi encontrado defeito apreciável.

**Pontes e pontões de alvenaria**

No Pontão de Taurões ao quil. 250, 438, foi necessário reconstruir o soleiramento, por os temporais o terem danificado.

**Escorregamento do aterro ao quil. 21 o 560**

Foram executados importantes trabalhos de drenagem com mina de 1<sup>m</sup>,60 de alto.

**Muros de Suporte construídos**

Um ao quil. 189,000 com 9<sup>m</sup>,00 × 1<sup>m</sup>,55 × 1<sup>m</sup>,40.

Um ao quil. 189,218 com 6<sup>m</sup>,30 × 1<sup>m</sup>,85 × 1<sup>m</sup>,30.

Um ao quil. 144,600 com 2<sup>m</sup>,40 × 1<sup>m</sup>,00 × 1<sup>m</sup>,00.

**Perrets construídos**

Entre os quil. 18,500 e 20.014,5 — 646<sup>m</sup>,5

**Aceiros**

Executados os mais urgentes.

**Tomas de água**

CANAS — Aberto um poço de sondagem que deu 40<sup>m</sup>,000 em 24 horas.

MANGUALDE — Substituída a canalisação existente por tubos de 115<sup>mm</sup> entre os quil. 129.440,85 e 129.364,30.

VILA FRANCA — Revestidas de alvenaria as duas novas minas, na extensão de 47<sup>m</sup>,0.

**Básculas**

Modificadas e pintadas as de: Carregal — Canas — Fornos — Celorico — Pinhel — Baraçal e Freineda.

**Placas de vagões**

Substituídas as coberturas de madeira de três, por chapa de ferro estreado.

**Placas de máquinas**

PAMPILHOSA — Substituídas algumas chapas de ferro estriado na cobertura, e nivelado o pião e o caminho de rolamento.

MANGUALDE — Reparada e modificada.

VILAR FORMOSO — Feita de novo a betonilha do soleiramento e acertada de gueija.

**Cróssimas reparadas com soldadura autogénia**

Figueira, 11.

Arazede, 2.

Pampilhosa, 12.

Luso, 3.

Mortágua, 3

Santa Comba, 3

Carregal, 2.

Oliveirinha, 2.

Canas, 2.  
 Nelas, 1.  
 Gouveia, 3.  
 Fomos, 1.  
 Guarda, 8.  
 Vilar Formoso, 3.

**Cancelas de ferro de passageiros de nível, pintadas com duas demãos de tinta da Corporação Industrial do Norte**

As dos quilómetros 4,440 — 6,928 — 15,640 — 23,071 — 33,086 — 24,518 — 35,288 — 42,804 — 48,209 e 51,376.

**Postos de quilómetros, hectómetros e de divisão de cantões**

Executada a pintura com duas demãos de tinta de óleo.

**Discos esmaltados**

Assentes mais doze em seis estações.

**Cunhas Barberot modificadas, assentes — 7.654**

**Carris substituídos além dos partidos**

De 30 quilos, 419.  
 De 40 quilos, 9.

**Éclises de cantoneira de 30 quilos de recrava inteira, empregues, 400**

**Renovação com carris de 40 quilos entre os quilómetros, 210.719,05 e 216.741,05 — 6.022m,0**

**Revista metódica**

Executada na extensão de 128:987m,0.

**Balastro**

Refôrço de areia 2:296,0.  
 Refôrço de pedra 552,0.  
 Substituição de areia por pedra 1:083,0

**Arborisação**

Do lado direito da linha, ao quilómetro 78, foram plantadas 200 oliveiras.

### **Companhia Nacional de Caminhos de Ferro**

**Linha de Tua a Bragança — 1.ª Secção**

**Estação de Tua**

Reparação dos dormitórios do pessoal do Serviço do Movimento e de Tracção, constando do retoques nos enchimentos, caiação geral, pinturas parciais e regularização de telhado.

**Casa de habitação do agente — Tua**

Idem, idem, idem.

**Apeadeiro de Tralhão**

Idem, idem, idem.

**Estação de S. Lourenço**

Reparação das faixas do telhado do edifício de passageiros.

**Estação de Codeçal**

Substituição de caixilhos e portadas de uma das janelas da residência do Chefe, assoalhar duas divisórias e caiação geral do edifício de passageiros.

**Estação de Abreiro**

Reparação do telhado do edifício de passageiros.

**Estação de Vilarinho**

Idem, idem, idem.

**Estação de Cachão**

Reparação do telhado, abas e faixas do edifício de passageiros, retoques nos enchimentos interiores e exteriores e caiação geral.

Pinturas parciais na residência do Chefe da estação e pinturas gerais nas dependências destinadas ao público.

Reparação de portas e caixilhos e pintura geral em tôdas as esquadrias exteriores.

Assentamento do vidros e afinação de ferragens.

**Cais coberto da mesma estação**

Retoques dos enchimentos, caiação geral e pintura parcial das esquadrias.

**Casas de habitação dos carregadores da mesma estação**

Retoques nos enchimentos, caiação geral, pinturas parciais, assentamento de vidros e afinação de ferragens.

**Retrete e urinois na mesma estação**

Reparação de faixas do telhado, execução e assentamento de uma porta, retoques nos enchimentos, pintura geral e caiação.

**Casa do partido n.º 4**

Reparação das faixas e das portas exteriores. Retoques nos enchimentos, caiação geral interior e exteriormente e pinturas parciais das esquadrias.

**Estação de Mirandela**

Modificação de uma das divisórias da residência do Engenheiro Director da Exploração, pinturas parciais nas restantes divisórias e montagem de uma casa de banho.

**Edifício de passageiros da estação de Mirandela**

Diversas reparações parciais de carpinteiro, trolha e pintura nas dependências destinadas ao público e nas dos escritórios da Exploração.

**Officinas de forjas e de carpintaria do serviço de Tração**

Reparação dos enchimentos, caiação geral e pintura.

**Officinas de forja e de carpintaria do serviço de Via e Obras**

Retoques nos enchimentos, caiação geral e pinturas parciais.

**Casas de guarda das P. N. em Mirandela**

Reparação dos enchimentos interiores e exteriores, caiação geral e pinturas parciais.

**Dormitório do pessoal de trem em Mirandela**

Reparação de soalhos, caixilhos, rebôcos, pinturas parciais e caiação geral.

**Estação de Carvalhais**

Retoques dos enchimentos das divisórias da residência do Chefe da estação e caiação geral interiormente.

Idem, idem, das dependências destinadas ao público.

Retoques nos rebôcos das fachadas, caiação geral das mesmas e pintura das faixas.

Reparação de esquadrias e afinação de ferragens.

**Cais coberto da mesma estação**

Reconstrução completa, bem como da residência da casa de habitação do carregador, excepto a parte de alvenaria relativa às paredes exteriores.

**Retrete e urinóis da mesma estação**

Reparação dos rebôcos, caiação geral e pinturas parciais.

**Estação de Romeu**

Idem, idem, do edificio de passageiros e de todas as divisórias da residência do Chefe.

Idem, idem, do cais coberto e da casa de habitação do carregador.

Idem, idem, das retretes e urinóis.

**Estações de Cortiços, Grijó, Macedo, Azibo, Sendas, Salsas, Rossas e Sortes**

Reparação dos telhados, assentamento de vidros, afinação de ferragens e pequenas caiações.

**Estação de Mosca**

Substituição do soalho de uma divisória, reparação do telhado do edificio de passageiros e assentamento de vidros.

**Cais coberto da mesma estação**

Reparação do telhado.

**Estação de Bragança**

Reparações de carpinteiro, trolha e pintura em diversas dependências do edificio de passageiros, bem como modificação completa dos algerôzes e do telhado e respectivo beirado.

Substituição de uma das portas principais do mesmo edificio.

Reparação do telhado e pintura das portas, do cais coberto.

**Edifício da residência do pessoal de Tração e do Movimento da mesma estação**

Reparação dos enchimentos, idem dos soalhos, esquadrias e ferragens, caiações interiores e regularização do telhado.

**Casa de residência do factor da mesma estação**

Caiação geral interiormente e retoques na pintura das esquadrias.

**Melhoramentos mais importantes**

Ampliação da casa de habitação do «chauffeur», em Mirandela, constando de uma sala, dois quartos, uma despensa e uma cozinha, bem como montagem de uma pia e respectiva canalização de esgotos.

Construção de um alpendre, em Mirandela, coberto a telha tipo Marselha, com a área de 178<sup>m</sup><sup>2</sup>,00 destinado a depósito da lenhas e montagem de uma sarração mecânica.

**Linha do Vale do Corgo — 2.<sup>a</sup> Secção**

Reparação geral da estação de Sabrozo.

Idem na casa do carregador da mesma, onde foi construída uma chaminé em tejo.

Calçetamento dos pátios do cais da estação de Vila Real.

Construção de um urinol e retretes para as oficinas do Corgo.

Reparação geral dos edificios e anexos das oficinas de Via e Obras em Vila Real, com modificação na oficina de Ferreiro.

Reparação geral do edificio dos dormitórios do pessoal em Vila Real.

Execução de 4 guaritas para agulheiro, em cimento armado, sendo 2 para o Corgo e 2 para Pedras Salgadas.

Reparação Geral do reservatório de Vidago, com substituição de 3 chapas.

Reparação geral da habitação do agulheiro de Vidago, residente no apeadeiro de Salus.

Construção de uma nova marquise no edificio de passageiros em Chaves.

Instalação de duas guias hidráulicas na estação de Sabrozo e montagem de uma bomba manual no reservatório da mesma estação.

Construção de uma chaminé em tejo na residência do amanuense do serviço de Tração, no edificio dos dormitórios em Vila Real.

Foi forrado o cais de Tâmega para armazenagem de batata para semente.

Além destas reparações principais fizeram-se outras secundárias tais como: pinturas nos hectómetros, ta-boletas das curvas, quilométricas e guias hidráulicas.

**Linha do Vale do Sabor — 3.ª Secção**

Construção de uma moradia para 3 habitações na estação de Moncorvo.

Idem para o carregador da estação de Carviçais.

Reparação geral dos anexos dos Serviços de Tracção, Oficinas e Movimento, na estação de Pocinho.

Reparação geral do reservatório de Pocinho e tórre respectiva.

Construção de uma chaminé em tejo e melhoramentos na habitação do Inspector do Movimento em Moncorvo.

Além destas reparações principais fizeram-se outras secundárias, tais como: pinturas nos hectómetros, tafoletas das curvas e quilométricas.

**Linha de Vizeu — 4.ª Secção****Estação de Trelxedo**

Concêrto das portas, janelas e algeroz, caiação e pintura.

**Cais da mesma estação**

Portas novas.

**Estação de Tondela**

Vigamento, soalho e fôrro de uma parte do 1.º pavimento; concêrto na armação e na chaminé; caiação e pintura geral.

**Cais da mesma estação**

Portas novas.

**Estação de Parada**

Portas novas e janelas do 1.º pavimento e 3 janelas do 2.º pavimento.

**Cais da mesma estação**

Porta nova de entrada.

**Tórre d'Elta**

Concêrto no algeroz.

**Cais da mesma estação**

Concêrto de 3 portas.

**Figueiró**

Caiação do 1.º pavimento. — Retrete — Concêrto e nova bacia.

**Vildemolinhos**

Concêrto do abrigo.

**Estação de Vizeu**

Substituição do prepeanho de pedra por cimento da gare, vestibulo de passageiros e passeio exterior; caiação e pintura de 5 escritórios; caiação e pintura do 2.º pavimento; instalação de água no 2.º e 3.º pa-

vimentos; adaptação do 3.º pavimento e casa do Chefe; reparação geral dos dormitórios.

**Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal**

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal inaugurou, no fim do mês de Outubro de 1938, a linha da Boavista à Trindade, que veio pôr em comunicação directa com a cidade do Pôrto, o principal núcleo das linhas que explora e que são as de Guimarães-Fafe, Póvoa-Famalicao e Leixões.

A estação terminus está provisoriamente instalada na Rua Alferes Malheiro, de fácil acesso às ruas do centro da cidade, onde a vida comercial é mais intensa.

A estação de Pôrto-Trindade, não obstante o carácter provisório de construção do respectivo edificio, está provida dum moderno e aperfeiçoado sistema de encravamentos conjugado com sinalização eléctrica o que lhe permite estabelecer um serviço seguro e cómodo.

Devemos fazer salientar que a parte mecânica do referido sistema de encravamentos foi estudado, construido e montado por pessoal da Companhia o que põe em evidência as suas excellentes qualidades de trabalho e competência.

A antiga estação terminus, situada na parte ocidental da cidade, na Boavista, fica fora do percurso da Linha em referência, e é hoje destinada quasi exclusivamente ao tráfego de mercadorias, fazendo-se o serviço de passageiros pelo Apeadeiro da Avenida da França, construido à distância de poucas dezenas de metros.

Criaram-se algumas tarifas especiais e fez-se uma remodelação do horário, que melhorou consideravelmente as ligações entre a cidade do Pôrto e as localidades atravessadas pelas suas linhas, sobretudo o ramal de Leixões, servido por grande número de comboios gastando no percurso apenas 24 minutos.

Em 1939 não houve qualquer melhoramento digno de menção especial, procurando-se, no entanto, aperfeiçoar os serviços de forma a satisfazer tanto quanto possível, as necessidades do público.

**Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga****Via**

Assentamento de um desvio ao quil. 97.987 para serviço da fábrica Guilherme Martins & Filhos.

Demolição do tunel aberto em rocha ao quil. 126,150 por ameaçar ruina geral.

Construção de um abrigo de passageiros no apeadeiro de Rio Meão.

Reparação e consolidação da Ponte dos Melos ao quil. 92.500.

**Material**

A. C. 51 — reconstruída em A. C. 203 (plataformas fechadas, maior pé direito e janelas mais largas).



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

## IX

## DA IMPRENSA:

Os caminhos de ferro, na U. R. S. S., estão ocupados pelos transportes militares, com destino à fronteira.

— Há na costa de Murmabe, com Murmansk, Alexandrovsk e Kola, portos com boas comunicações ferroviárias com o interior da Rússia.

— A nova fronteira começaria portanto no Lago Ladoga, ao sudoeste de Olenetz, seguindo a uma distância de 25 a 70 quilómetros a oeste da linha de caminho de ferro de Leninegrado a Murmansk até à altura de Kandalaksha, onde se uniria de novo com a velha fronteira.

— O maior hotel de Helsinkí tem apenas dois hóspedes, e as salas de espera das estações de caminho de ferro transformaram-se em cozinhas públicas, onde se distribuem alimentos gratuitos.

— Os alemães voltam a fazer grandes concentrações de tropas e de material de guerra na retaguarda da linha Siegfried, onde foi assinalada a chegada de numerosos combóios carregados de tropas e de munições.

— O Exército finlandês abandonou hoje a aldeia de Usikirko, situada perto da costa no istmo da Carélia, e a povoação de Valkijaervi, situada um pouco mais ao norte do istmo, perto da antiga estação de caminho de ferro fronteira de Raudu, que domina a via férrea há muito abandonada e que também foi evacuada.

— Em toda a Suécia nota-se grande movimento de combóios carregados de tropas que convergem para a fronteira sueco-finlandesa.

— A evacuação da capital e de outras cidades finlandesas prossegue activamente. Nas estradas há filas contínuas de camiões e camionetas; os combóios não levam um lugar vago.

— Depois de uma luta encarniçada em que se empregaram granadas de mão e os russos utilizaram um combóio blindado para destruir um ninho de metralhadoras finlandesas, foi tomada a cabeça de ponte de Bieloostrov. Uma mina finlandesa, que rebentou, projectou o combóio blindado a 30 metros de distância.

— No que se refere às operações no istmo de Carélia, há a assinalar uma declaração do marechal Mannerheim, comandante-chefe do exército finlandês, que desmente as notícias dos comunicados

soviéticos, segundo as quais havia sido ocupada a estação do caminho de ferro de Mistmaeki.

— Ao Norte do Ladoga, há cerca de quinze mil homens das tropas soviéticas que procuram infiltrar-se através das florestas cobertas de neve e os pântanos traioceiros. O caminho de ferro Leninegrado-Murmansk é o único susceptível de reabastecer estas tropas, e passa a mais de cem quilómetros de distância, paralelamente à zona fronteira.

— Graças à existência duma vasta rede ferroviária e de estradas, na região de Leninegrado, o comando soviético pôde concentrar número considerável de tropas, a estreiteza do istmo de Carélia impede o seu desenvolvimento.

— É de Tornea, finalmente, que parte a única via férrea com destino à Rússia.

— Consta que os russos, impossibilitados de destruir a defesa nas regiões do sul, vão tentar cortar todas as comunicações entre a Finlândia e a Escandinávia. Nesta região os soviets têm facilidades de abastecimento porque a linha férrea de Leninegrado a Murmansk aproxima-se, nesta zona, da fronteira.

— A verdadeira via de acesso à Finlândia é o istmo da Carélia. Mais ao norte está o princípio da linha férrea que termina em Ulu, no golfo de Botnia. O entroncamento desta linha segue para sudoeste até Avala, e este caminho de ferro é sem dúvida, um dos principais objectivos dos russos, porquanto domina o golfo de Botnia e a região do Ladoga.

— Soube-se em Londres que foram enviadas numerosas espingardas da Alemanha para a Finlândia. Estas espingardas eram na maioria de proveniência checa e foram expedidas para um porto do Norte e transferidas depois, por caminho de ferro, até Helsinkí.

— É absolutamente falso que as tropas soviéticas tenham ultrapassado a linha de caminho de ferro de Nurmes, pois encontram-se muito longe daquele ponto.

— Os russos avançam em direcção ao entroncamento ferroviário de Nurmes e de Petrosavosk.

— No istmo de Carélia os soviets ocupam territórios de 30 a 40 quilómetros de extensão, um dos quais em volta da via férrea que vem de Leninegrado a Viborg, e outro que acompanha a linha férrea de Rexholm.

— Os russos anunciam que cortaram ontem a linha de caminho de ferro de Nurmes a Joensuu, e crê-se que se esforçam por atingir o mais rapidamente possível a fronteira sueca, afim de cortarem as comunicações com a Suécia, principalmente a via férrea Haparanda-Torneo. Considera-se, no entanto que tal acção poderá demorar algum tempo, atendendo à lentidão do avanço soviético até agora registada.

# Vida Ferroviária

## Comunicação dos Sindicatos

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal — Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais, Oficinas e Armazens Gerais do Norte e Sul, comunicam a todos os ferroviários das zonas respectivas, que:

1.º — Só se consideram sócios os indivíduos que preencham a respectiva proposta de admissão, e sejam aprovados em sessão de direcção, que lhes comunicará tal facto, como até aqui se tem feito.

2.º — Só os indivíduos ao abrigo do que fazemos constar no número 1.º dêste comunicado, têm direito às regalias que os Sindicatos concedem aos seus associados.

3.º — Todos os restantes ferroviários não inscritos, são considerados como *contribuintes* e, nestas condições *não* têm direito a qualquer regalia que os sindicatos concedam aos seus associados.

4.º — Todos os ferroviários podem em qualquer altura em que o resolvam fazer, promover a sua inscrição no Sindicato, ficando obrigados exclusivamente ao pagamento da cota mensal, e dos Estatutos e Bilhete de Identidade sindical.

5.º — Não é verdadeira a versão posta a correr, de que os ferroviários não inscritos, ficam obrigados ao pagamento de determinada joia.

*As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal — Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais.*

## Novo delegado da C. P. no Pôrto

Para substituir o sr. general Vasconcelos Pôrto, que deixou o cargo de delegado da C. P. no Pôrto, foi nomeado o sr. Eng.º Rosas da Silva, professor da Faculdade de Ciências da Universidade da mesma cidade.

## Inauguração dum armazém de víveres no Entroncamento

No dia 30 do mês passado, inaugurou-se os Armazéns de Víveres do Entroncamento, melhoramento de grande importância, acto êste a que assistiram os srs. coronel Pina Lopes e capitão Mário Costa, ambos do conselho de administração da C. P.; eng.ºs Pereira Barata, chefe dos Serviços de Exploração, e Gomes Leal; e srs. Mateus da Cruz e Pina Côrtes, respectivamente, procurador à Câmara Corporativa e presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários.

## JOSÉ MAYER

No próximo dia 14, pelas 13 horas, realiza-se na Pastelaria Marques, ao Chiado, um almôço de homenagem ao sr. José Mayer, comerciante e membro dos corpos gerentes do Grupo Tauromáquico Sector 1, oferecido por um grupo de amigos e admiradores das suas belas qualidades de carácter e inteligência.

A inscrição está aberta nas seguintes localidades: Grupo Tauromáquico Sector 1 e Pastelaria Marques.

## COLECTIVIDADES

### GRUPO «SECTOR 1»

Na assembleia geral, realizada o mês passado, foram eleitos os novos corpos gerentes que durante o corrente ano devem orientar esta simpática colectividade, a que o seu falecido fundador, dr. Bessa da Veiga, tanto carinho dedicou e que dificilmente conseguiu ser compreendido.

A Direcção, Assembleia Geral e Conselho Fiscal ficaram compostas pelos seguintes srs.: Prof. Américo Marinho, Carlos d'Ornellas, Luiz Araújo, João A. Santos, José Mayer, A. Borges, F. Mauin, M. Serras, J. Matos Silva, R. Bentes, António L. Soares, João A. Barbosa, H. Loureiro e A. Franco.

## Boas-Festas

Tiveram a amabilidade de nos enviar cumprimentos de boas-festas, que retribuimos, os srs.:

Empresa de Sacos de Papel, L.<sup>da</sup>; Ford Lusitana; Aero Portuguesa; Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Vacuum Oil Company; Barros, Amaral & C.<sup>a</sup>; Bertrand (Irmãos), L.<sup>da</sup>; Dominguez & Lavadinho, L.<sup>da</sup>; Casa Holandesa, L.<sup>da</sup>; «Diário de Lisboa»; Legação da França; Oscar d'Albuquerque; Livraria Portugal; Amador A. Dominguez & C.<sup>a</sup> (Filho); Editorial Progresso, L.<sup>da</sup>; Direcção das Termas do Monte Real; coronel aviador Alberto de Courtiffs Cifka Duarte, Álvaro Figueiredo d'Almeida, tenente José Vaz de Carvalho, Eng.º Avellar Ruas, Gualter Thomé de Castro, João Fernandes Horta, Alexandre Benech Pomarede, capitão aviador Humberto da Cruz, José Gerardi, coronel Marques de Sousa, Domingos Alves Viana, Pedro José Nogueira, Marques da Costa, actor Carlos Leal, Manuel Cipriano A. Alvarez, etc; etc.

## FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço, ficam retirados bastantes originais pelo que pedimos desculpa aos nossos colaboradores e leitores.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 272, II série, de 22 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de proceder à recepção do fornecimento de uma instalação completa para fabrico de porcas, parafusos e rebites destinada às Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, a qual foi adjudicada à firma Aços Finos Roechling, S. A., pela importância de 435.000\$00, conforme contrato de 6 de Novembro de 1957.

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente, o projecto do 54.º aditamento à classificação geral de mercadorias, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

O «Diário do Governo» n.º 275, II série, de 25 de Novembro, publica o seguinte:

Despacho de 21 do corrente:

Aprovando o auto de recepção definitiva da empreitada de fornecimento e montagem de prateleiras e armários na casa de ferramenta e arrecadação da oficina de caldeiros de ferro e na casa de ferramenta da oficina de ferraria das Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, obra adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por 18.500\$00.

O «Diário do Governo» n.º 276, II série, de 27 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente, o projecto de aviso ao público estabelecendo bilhetes especiais, a preços reduzidos, para mercados e feiras, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo» n.º 285, II série, de 8 de Dezembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27.256, de 25 de Novembro de 1956, determino que o júri para o concurso documental de engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 3.ª Repartição, engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha.

Engenheiro civil de 1.ª classe Júlio José dos Santos.

O «Diário do Governo» n.º 288, II série, de 12 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de proceder à recepção do material eléctrico fornecido pela firma Brown Boveri & C.ª para as Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, pela importância de 26.780 francos, em virtude do contrato de 24 de Janeiro do corrente ano.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de efectuar a recepção do fornecimento de motores eléctricos e acessórios destinados às Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicado à firma Ateliers de Construction Oerlikon pela importância de 42.300 francos suíços, conforme contrato de 31 de Dezembro de 1958.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e Eugénio de Campos Amaral, todos funcionários da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, a fim de efectuar a recepção definitiva do fornecimento de diversas máquinas pneumáticas para as Novas Oficinas Gerais do Barreiro, adjudicado à firma Cudell & Weltzien, conforme contrato de 27 de Novembro de 1956.

O «Diário do Governo» n.º 294, II série, de 19 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento de uma máquina de fresar e 415 fresas diversas, destinadas às novas oficinas gerais do Barreiro, o qual foi adjudicado à firma Aços Finos Roechling S. A., pela importância de 305.710\$50, que seja aprovado o referido auto, e bem assim declarar a citada firma quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato de 25 de Fevereiro de 1957.

O «Diário do Governo» n.º 298, II série, de 23 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do Decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral, desta data, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 2 de grande velocidade, referente a bilhetes de assinatura, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo» n.º 300, II série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

Por portaria de 14 do corrente mês, visada no Tribunal de Contas em 20:

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido a engenheiro civil de 2.ª classe do mesmo quadro, nos

termos do artigo 10.º do Decreto 27:256 e do artigo 26.º do decreto-lei n.º 26:117. (São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

Para os devidos efeitos se declara que, por virtude de despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 21 do mês corrente, foram excluídos do inventário publicado no *Diário do Governo* n.º 78, 2.ª série, de 4 de Abril de 1935, por haverem sido aplicados em vários trabalhos executados nas linhas do Sul e Sueste, a cargo do Fundo especial de caminhos de ferro, os seguintes carris sobressalentes, mencionados a p. 1559 do referido *Diário do Governo*:

**Linha do Sul**

**Material novo:**

	Quilogramas
379 carris de 40/18, com o peso de . . . . .	272:880
17 carris de 40/17,88 com o peso de . . . . .	12:158,4
24 carris de 40/16, com o peso de . . . . .	15:360
4 carris de 40/12, com o peso de . . . . .	1:920
7 carris de 36/17,88, com o peso de . . . . .	4:505
4 carris de 56/11,92, com o peso de . . . . .	1:716

**Material usado:**

80 carris de 50/8, com o peso de . . . . .	19 200
<i>Total</i> . . . . .	<u>327:739,4</u>

no valor de £ 2:625-18-5.

**Repartição dos Serviços Gerais**

**Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral**

O «*Diário do Governo*» n.º 276, II série, de 27 de Novembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso de provas documentais para engenheiros mecânicos de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no *Diário do Governo* n.º 92, 2.ª série, de 21 de Abril do corrente ano:

- 1.º — Jaime Augusto Ferreira.
- 2.º — Eugénio de Campos Amaral.

O presente concurso é válido durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no *Diário do Governo*, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 25 de Novembro de 1935.

Nos termos do § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1936, se declara que se mantém como definitiva a lista provisória, publicada no *Diário do Governo* n.º 259, 2.ª série, de 7 do corrente mês, dos candidatos admi-

tidos ao concurso para chefes de secção do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no *Diário do Governo* n.º 201, 2.ª série, de 29 de Agosto último.

As provas terão lugar no edificio desta Direcção Geral, nos dias 29 e 30 do corrente mês, com início às onze horas.

Os candidatos podem fazer-se acompanhar da legislação que julgarem conveniente consultar.

O «*Diário do Governo*» n.º 285, II série, de 8 de Dezembro, publica o seguinte:

**AVISO**

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 5.º do decreto n.º 27:256, de 23 de Novembro de 1936, e decretos n.ºs 27:695 e 27:839, respectivamente de 13 de Maio e 9 de Julho de 1937, se faz público que está aberto concurso documental, pelo prazo de trinta dias, contados da data da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, para preenchimento de uma vaga de engenheiro mecânico de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral e das que ocorrerem durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do citado decreto n.º 57:256.

Os requerimentos dos candidatos, dirigidos ao engenheiro director geral de caminhos de ferro, serão entregues na Repartição dos Serviços Gerais desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência, número e data do respectivo bilhete de identidade, e serão instruídos com os seguintes documentos:

a) Bilhete de identidade ou certidão narrativa do mesmo bilhete;

b) Certidão de idade pela qual prove ser cidadão português com mais de dezóito anos de idade e menos de trinta e cinco, excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é de quarenta anos, ou de ser já funcionário público, pois que neste caso não está sujeito a tal limite;

c) Documento comprovativo de ter satisfeito os preceitos do recrutamento da legislação militar em vigor;

d) Pública-forma da carta de curso passada por uma escola nacional ou estrangeiro oficialmente reconhecida;

e) Declaração de honra a que se refere a lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935, nos termos da portaria n.º 8:127, de 5 de Junho do mesmo ano (modelo n.º 3), devendo a assinatura do candidato ser feita sobre um selo fiscal de 2\$50, reconhecida pelo notário;

f) Declaração a que se refere o decreto n.º 27:005, de 14 de Setembro de 1936, feita em papel selado e reconhecida pelo notário a assinatura;

g) Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo júri, designadamente os respeitantes a trabalhos elaborados pelos concorrentes.

Os candidatos deverão possuir a necessária rebustez física para o exercício do referido lugar e ter bom comportamento moral e civil, o que comprovarão por documentos a apresentar oportunamente, no caso de lhes caber a nomeação.

QUEREIS

DINHEIRO?

LISBOA

JOGAI

NO

LISBOA

SEMPRE SORTES GRANDES!

Rua do Amparo, 51



# A COLHEITA

NOVELA INÉDITA

de GUEDES DE AMORIM

I

LOGO que terminou a missa em Joqueivos, Ismael deixou a igreja, e, a passo largo, desceu para os Covimbraes. Essa manhã de Setembro, à beira do meio-dia, derramava-se em sol de fogo sobre casais e vinhedos. Chibatados por homens de taleiga ao ombro e mulheres com cestos à cabeça, em retorno da feira na Régua, vinham pela estrada poeirenta animais de estábulo e redil, já meio aganados com a canícula.

Ismael, preocupado com suas intenções, seguia à beira da sebe, alheio ao cortejo dos feirantes. Adiante do tanque das Forças, cortou para a quelha que torcicolava entre renques de sarças e amoreiras anãs. Distante da vozearia e acariado pela convidativa frescura, desceu-lhe para metade o peso que lhe esmagava o peito. Devia sustentar tódas as esperanças na bondade do «sr. Ferreirinha»...

Aumentava, acelerava cada vez mais o passo, desejoso de chegar quanto antes. Há dez, para vinte anos, já nem se lembrava bem, que fazia aquela caminhada,

com o mesmo inferno no coração. Ainda em vida de seu pai, épocas seguidas por ali passava, direito à Quinta do Paço. Taciturno, numa voz rouca, durante a caminhada o progenitor dizia-lhe sempre: «Se não fossemos tão pobres... não passaríamos esta aflição...» Mas, uma vez chegados, o velho «sr. Ferreirinha», declarava-lhes inalteravelmente: «Pois sim, pois sim... Comecem a vindimar quando quiserem. A minha lagareta cá está às vossas ordens...»

Já a meia dúzia de metros do Paço, Ismael recordava ainda a frase paterna: «Se não fossemos tão pobres... não passaríamos esta aflição...» E, ao mesmo tempo que lastimava a sua orfandade, molestava-o também a morte daquele velho proprietário, sempre generoso, de quem se acostumara a receber a esmola do empréstimo do lagar de seis pipas. Agora, era o filho, «o sr. Ferreirinha», quem mandava. Alimentava é certo boas esperanças em colher do filho favor igual aos recebidos do pai, mas apertava-lhe o coração um teimoso receio, que não sabia explicar a si próprio.

Chegado ao Paço, foi encontrar o Fer-

reirinha no jardim, a adornar a lapela com uma rosa vermelha. Chapeu nas mãos, encolhido e tímido, Ismael lançou respeitosos «bons-dias» e perguntou pela saúde de «sua senhoria».

— Então, que te traz por cá? — interrogou o proprietário, olhando a mancha rubra com que havia enfeitado o casaco.

Lentamente, como se não encontrasse as palavras justas para traduzir a sua petição, Ismael foi declarando que o tempo corria de feição para vindimas... que êle queria colher também as suas uvas... se «sua senhoria» lhe fizesse a esmola...

— Ah! Querias que te cedesse a lagareta, não é verdade?

E, como Ismael respondesse afirmativamente, o Ferreirinha desfechou:

— Terás que esperar, sabes? Mandei fazer uma lagareta nova e quero ser eu o primeiro a estreá-la...

Ismael ficou envergonhado e triste com a resposta. Queria teimar, queria mesmo implorar, mas faltava-lhe a coragem. Frente a frente, os dois homens pareciam distantes um do outro, por grande diferença de idade, ainda que,

na verdade, Ismael tivesse apenas mais alguns meses. Porém, no rosto dêste, mais envelhecido, lia-se a resignação de quem se acostumara a ser mandado pelos outros e até pelas privações; enquanto que na fisionomia côrada e cuidada do proprietário abria-se a ventura de quem nunca sujeitara a sua vontade à de qualquer outro.

— Compreendes, não é assim? — continuou o Ferreirinha. — Antiga e mal remendada, a lagareta velha estava a pedir um grande concôrto. Mas, com pouco mais, preferi fazer uma nova. Estás a compreender, homem? Acho que é legítimo que ela receba primeiro as minhas uvas.

Tentou Ismael de novo falar, lembrando ao proprietário que êle tinha lagares grandes, à sua disposição, e, por meia dúzia de dias, nada teria a perder...

Mas, o Ferreirinha rematou:

— Começo a vindimar daqui a oito dias. Dentro de quatro semanas, podes, por conseguinte, aparecer, que te deixarei utilizar a lagareta.

Amargurado, voltando entre os dedos o chapéu, Ismael agradeceu «a bondade da sua senhoria» — e desandou a caminho do casebre.

Quando entrou dentro das suas quatro paredes, amolecido de melancolia, Ismael sentiu-se atraído para a cama, desejava de adormecer. Não contava com aquela resposta do Ferreirinha, não esperava que a infelicidade o perseguisse desta maneira. Estava moído, mais da alma que do corpo, e já sabia o que significava aquele receio que lhe picava o coração quando ia em direitura à casa do proprietário...

Lembrando-se da velha Balbina, a cega, sua vizinha, a quem há muito protegia, deu-se pressa, porém, em cortar as

couves para fazer o caldo. Embora até essa hora não tivesse metido à boca sequer um cibo de broa, êle não sentia as ferroadas do apetite. Queria dormir, queria fugir do forte desgosto recebido momentos antes. Pesou mais, todavia, no seu espírito a sorte da velhota, sôzinha no mundo, a quem só êle auxiliava.

## II

Na boca de Ismael começaram a bailar as palavras desta interrogação: «Conservar-se-á firme o tempo até eu poder vindimar?»

Como a ninguém dizia a pergunta, as palavras subiam-lhe aos olhos, enunciando-os de inquietação. Em seu íntimo, considerava acertada e justa a opinião do «sr. Ferreirinha»: Êle estava em primeiro lugar, êle é que devia estrear a lagareta nova... Mas, imeditamente, recordava-se do bondoso e velho dono do Paço, sempre tão amigo dos pobres, e de si para consigo confessava que, decerto, êste lhe não teria dado a mesma resposta...

Ainda que pouco tagarela, sempre metido consigo, Ismael quasi emudecera de todo. Aquela interrogação obstinava-se em tombar-lhe dos lábios, mas por nada dêste mundo êle queria escutá-la... Tinha que esperar, tinha que aguardar que mais quatro semanas decorressem. Esperaria, confiado na infinita misericórdia de Deus. Levantava-se cedo, corria a meia dúzia de palmos do seu vinhal, e ajoelhava diante das videiras, a admirar os cachos abundantes. Andava assim, para diante e para traz, numa romagem que o enchia, a um tempo, de gôzo e sobressalto. Muitas vezes, pensava: «Daqui a quatro, a três semanas... quasi o fim de Outubro... e pode vir chuva...» Então, a alegre convicção que

tinha de que as suas videiras lhe dariam uma colheita de cinco pipas, o que seria para a sua pobreza um ano de fartura, era logo acompanhada por um frio de dobre a finados, que o amarfanhava violentamente.

Por volta do meio-dia, fazia o caldo e ia levá-lo à cega, que o esperava, aninhada, à porta do casinhoto de latas.

Sentava-se ao lado da Balbina, a vê-la meter à bôca desdentada colheradas de hortaliça, vagarosamente, numa lentidão de quem já não acredita na comida para prolongar a existência. Esmagava-os, a ambos, um triste silêncio, apenas quebrado pelo monótono deglutir da velhota. Com o olhar vago e distante, Ismael cismava na sua sorte. Mas, como se o adivinhasse, a Balbina contava os dias que iam passando, e, para o animar, aventava que tudo correria pelo melhor...

Enquanto a ressequida cega lhe recomendava coragem, uma ocasião, êle perguntou-lhe:

— Ó «tia» Balbina, acha que Deus nos vê quando nós nos sentimos desgraçados?

Voltando para êle o rosto apergaminhado, com as órbitas secas, fechadas em escuridão, ela respondeu:

— Nós é que o vimos quando nos sentimos infelizes de todo...

E, tanto como se tivesse enxugado o espanto que as suas palavras haviam aberto na fisionomia de Ismael, ainda acrescentou:

— Eu, meu filho, só tive a ventura de ver a Deus depois de que ceguei...

Foi-se dali o homem para uma nova e atormentada viagem à volta das suas videiras, fortemente penetrado das palavras que escutara.

Sentou-se, por fim, à beira duma ramada, camisa aberta no peito, a receber



a viração que corria na calma da tarde em marcha. E, se a cega tivesse dito uma verdade!... Pretendeu então olhar o céu, mas aquêle sol coruscante de fornalha obrigou-o a fechar os olhos. Sossegou assim, por um niscalho, confiante, satisfeito. Entreabrindo as pálpebras, entregou-se depois a novo exame das suas cepas, carredas de cachos, ricas de saboresos bagos. Bom ano, sim, tinha corrido um bom ano de uvas, se a ventura lhe consentisse torná-las em vinho. Resguardando a cabeça numa nódoa de sombra, Ismael contou as videiras disseminadas pelos seus três solcacos que desciam para o ribeiro. Havia ali de tudo, desde o bastardo meloso ao mourisco farto, desde o negruseco souzão ao loiro moscatel. Um pensamento de amor e gratidão se lhe levantou, nesse momento, para a memória de seu pai. Aquilo tudo era obra do seu progenitor. E o seu pequeno vinhal era um romance, pois cada videira tinha uma história. Vinte anos, ou mais talvez, consumira o seu velho para lhe dar realização. Primeiro, adquirira o terreno, com as economias amontoadas das jornas em que levava de Janeiro a Janeiro a existência. Depois, viera o saibamento e o plantio, feitos aos domingos, para não perder o trabalho nas quintas para onde o vinham rogar. Êle, Ismael, embora pequenito, lá fá ajudando o pai no que podia. Lembrava-se bem que, por êsse tempo, os pequenos como êle o desafiavam para a brincadeira, correr as quelhas, ir aos ninhos ou roubar fruta. Não; êle não fugia nunca ao velho como faziam os outros. A princípio, só o auxiliava na poda e na erguida, arrastando as vergõntas de pedras ou chegando-lhe as estacas e os vimes. Já quási um homem, porém, da-

va-lhe ajuda nos trabalhos mais violentos, nas cavas, na sulfatagem e na vindima.

Correndo o olhar agora pelas videiras, a recordar as canseiras que elas tinham merecido, Ismael lembrou-se, também, da primeira colheita, umas três pipas escassas, e das lágrimas com que seu pai então o abraçara, tremendo, sorridente e feliz.

Foi nesse dia que seu pai, um coração bondoso como mais não conheceu algum, lhe disse para ir ao tugúrio abarracado da Balbina, informá-la de que, daí para diante, podia contar com a tijela de caldo de manhã e à noite...

Por êsse tempo, ainda a velha tinha restos de luz nos olhos. Andava pelos caminhos, quer chovesse ou nevasse, a implorar uma cõdea de pão. Muitas vezes, esfaimada, desfalecida, caía nas valetas e aí ficava, a gemer ou adormecida até que alguém a encontrasse. Era pouco mais que um trapo, esmagada por tóda uma vida de labuta, à espera da morte...

### III

Perseguido por fundos temores sôbre o tempo, Ismael não se dava conta sequer de que havia desenvolvido extraordinariamente a vista e o ouvido. Todavia, êle descobria agora muito melhor a mudança do céu e do vento. Silencioso, cada vez mais taciturno, continuava a fazer pouco uso das palavras. Junto da cega, quando lhe fá levar a comida, limitava-se a ouvi-la, só de longe em longe lhe tornando resposta ou fazendo qualquer pergunta. Ao ficar só, na teimosa e inquietante andança por entre as videiras, levava o tempo a vêr se, lá baixo, nos choupos do ribeiro, corria o ameaçador vento do norte, ou se, na curva doirada

do céu, se amontoavam feiúscas e traicoeiras nuvens. Muitas ocasiões, chegava a tremer, apavorado, vendo as folhas dos vimieiros estremeçadas pela aragem vespertina, supondo que se tratava de prenúncio de temporal. Outras vezes, descobrindo farrapos negros no céu, empalidecia de súbito, só se aquietando quando finalmente verificava que eram fumos subidos dos casais.

Apoderara-se dêle um intenso nervosismo, que lhe maguava o peito. Ao lusco-fusco, levava a malga das berças à Balbina, e não tardava a dar-lhe boas-noites.

Reentrando no seu casebre, debruçava-se no janelo que abria para o quintalório, e ali ficava horas e horas a tecer mudas interrogações.

Corridas três semanas, já lhe faltava uma apenas para que pudesse dar começo à sua vindima. Longe de o sossegar, a certeza de que dentro de breves dias poderia cortar as uvas, trazia-o ainda mais sobressaltado. Adivinhava que o tempo apresentava feição de mudar. Enfraquecido o sol, na vizinhança do outono, o azul do céu toldava-se de quando em quando, e, de Avôes, vinham as primeiras avançadas de monstros nevoentos, que, felizmente, não chegavam àquem do Douro. O tempo fá mudar, via-o perfeitamente.

Debruçado para a noite, Ismael aguçava o olhar e o ouvido, alertado para tudo quanto lhe significasse aproximação do temporal.

Desgraçado, bem desgraçado dele se as suas inquietações se justificassem. As dívidas tinham-no atado de pés e mãos: por um lado, o entêrro do pai levava-o a empenhar-se; por outro, ao padeiro e ao mereceiro, devia pão e aprezigo há cêrca



de um ano. Estes, com outros credores, aguardavam, impacientes, que elle vindimasse e vendesse o vinho, para receberem o seu dinheiro.

Ismael, pensando nas pessoas de quem era devedor, não tirava os olhos do céu e os ouvidos de uma constante atenção aos mais leves ruídos nos ramos das árvores.

Essa noite, elle deitou-se tarde. Seus olhos assustaram-se em demasia com as névens que almofadavam a lua, já em quarto minguate, e que lançava sobre a terra uma luz melancólica. O ramalhar soturno dos choupos e vimieiros, lá baixo, ao fundo dos socalcos, batera-lhe nos tímpanos violentamente, causando-lhe medo.

Na cama, não o assaltou o sono nem elle, tão pouco, queria dormir. Estirado, ali, era como se estivesse ainda ao janelo. A noite anunciava-lhe qualquer coisa de mau, prometia-lhe qualquer tragédia. Pelas frestas, o luar que espreitava era mais baço e tristonho; e o vento, furioso e louco, aumentava cada vez mais o seu alarido, como se cantasse estranho infartúnio.

Meio sonolento, acordou de madrugada ao forte ruído que lhe batia o casinholo. Que era aquilo? Chuva, granizo? O medo, o medo acumulado dentro do seu peito durante tantos dias, explodiu finalmente como uma bomba, atirando-o para fora da cama, enquanto da boca lhe tombavam milheiros de pragas.

Desagasalhado, em camisa e ceroulas, nos olhos uma sêde devorante de conhecer a realidade, correu a abrir a porta. Sobre o vinhal tombava uma espessa saraivada! Gemeu: «Meu Deus, meu Deus!...» E, por um instante, com os braços pendidos, vencido, levantou os olhos ao céu, surpreendido e suplicante.

Porém, logo o queimou de novo a curiosidade de ver o efeito do incessante temporal sobre as suas videiras. Assim, tal qual como estava, atirou-se numa corrida dementada para o vinhedo. O granizo cumpria a sua trágica missão: Feridos, golpeados, quasi todos os cachos jaziam por terra. Ismael olhava para as videiras, despidas, e mal considerava a sua total ruína.

Junto de cada videira, elle estacava, aquecido de revolta e amargura. Uma chuva copiosa, em fortes cordas de água,

séguiu-se à saraivada impetuosa e destruidora. Avançando lentamente, a leve roupa que o cobria ensopava-se e os pés atascavam-se na terra lodosa. Mas, Ismael não sentia a chuva fria a bater-lhe constantemente o corpo todo. O medo que lhe explodira no peito maguado, depois de tantos dias de recalçamento, incendiara-o de indignação. Ajoelhava, por vezes, para ver melhor a pobre ruína das cepas, soltando pragas cada vez mais vibrantes.

Continuava a chover com louca intensidade. Por entre as tranças de água, através a luz hesitante da manhã que mal despontava, era como estranha visão espectral a figura de Ismael a correr o seu vinhedo em ruínas. Uma curta meia hora de maldito temporal havia deitado por terra, espesinhado e desfeito, o árduo trabalho de todo um ano! Não restava um cacho intacto, que o granizo a todos havia atingido.

Por fim, a chuva cessou, e, desde esse momento, calou-se a boca de Ismael no seu colérico praguejar. Andando sempre, ainda os seus olhos viam o horrível cemitério do seu vinhal. Porém, já não fuzilavam nem gritavam, como se tivessem perdido todo o brilho. Cabelo em desalinho, o corpo a escorrer que nem um pinto, salpicado de lama, prosseguia sempre a sua descida, entre as videiras depenadas pelas cruéis mãos da tempestade.

Quando chegou ao último socalco, faltou-lhe a coragem, dobrou as pernas e, entre duas videiras despidas, tombou pesadamente sobre os bagos que se espalhavam no lodo.

## IV

Vendo devorada a sua colheita pelo temporal, Ismael perdera o tino.

Na tarde seguinte à noite da longa saraivada, a cega Balbina, inquieta com a sua ausência, e adivinhando a tragédia desenrolada, fôra encontrá-lo, ainda como que adormecido, lá no fundo do vinhal em destroços.

Esse momento não se apagou jámais no coração da cega. Trémula, vagarosa, batia com o bordão na terra viscosa, e ía gritando: «Ismael! Ó Ismael! Meu filho!...» Ninguém lhe respondia. A sua voz perdia-se por entre as videiras des-

carnadas. Andou assim, às tontas, a bater o chão com o pau e a gritar. Chegou a crescer e a esmagar-lhe o coração a certeza de que elle havia morrido. Por último desalentada, com o pau batera num corpo. Chamou... ajoelhou... Então, a cega não viu o olhar de tonto que Ismael lhe dirigiu ao levantar-se; mas, não tardou um ápice em descobrir que elle havia ensandecido, ouvindo-o dizer em voz rouca:

— Quatro semanas! Lagareta nova... Poucos dias!...

Puxando-o pela mão, como se conduzisse uma criança, a cega levou-o para casa, enquanto elle ía gritando, entre gargalhadas frias:

— Quatro semanas! Lagareta nova... Poucos dias!...

Balbina começou a cuidar de Ismael com solitudes maternais. Fazia-lhe o caldo e dava-lho a comer. Levava-o e tirava-o da cama. Muitas vezes, o louco tentava escapulir-se, e a cega, sem forças para segurá-lo, limitava-se a chorar. Então, o mísero tolo, como se lhe obedecesse, enternecido, ficava a seus pés, de olhos arregalados para o céu.

Por fins de Janeiro, vieram, à frente dos credores, os homens da Justiça. As dívidas de Ismael reclamavam urgente pagamento. Feito um arresto a tudo, arrastaram consigo o doido.

— Para onde o levam? — perguntou a cega.

— Para a cadeia — respondeu um dos do citote.

— Então, não vêm, senhores, que o pobre está tonto... tonto!

Voltaram-lhe as costas, empurrando à sua frente Ismael, feito um monte de trapos, que ía gritando:

— Quatro semanas! Lagareta nova... Poucos dias!...

Balbina, desfalecida, retirou-se para o seu casebre. Era desditosa, mas, em seu íntimo, agradecia ainda a Deus que lhe tivesse conservado a vida. Teimaria em existir, não por si, mas por Ismael. No dia seguinte, iria à vila pedir que levassem o infeliz para o hospício.

Essa noite, aninhou-se entre as mantas, com um novo e forte desejo de viver a aquecer-lhe o corpo enregelado. Adormeceu com uma oração nos lábios secos. No dia seguinte, porém, a cega continuou a dormir, para sempre, para sempre...



# Cimento Tejo

FABRICA EM ALHANDRA

A instalação mais moderna do país      Dois fornos rotativos em laboração

O «Cimento Tejo» marca pelas suas altas resistências e regularidade, garantidas pela fiscalização contínua de tôdas as fazes do fabrico : : : exercida por técnicos portugueses especializados : : :

## COMPANHIA "CIMENTO TEJO"

S E D E

RUA DA VITÓRIA, 88, 2.º

L I S B O A

F I L I A L

AV. DOS ALIADOS, 20, 3.º

P O R T O

# Companhia de Moçambique

TERRITÓRIO DE MANICA E SOFALA

África Oriental Portuguesa — Capital: Beira

*Esta região, com a superfície de 134.000 quilómetros quadrados, é considerada uma das mais férteis do continente africano, destacando-se na sua produção agrícola, o milho, o açúcar e o algodão. O porto da Beira, dotado de cais acostável e magnificamente apetrechado, é servido por duas linhas férreas que ligam o território às regiões limítrofes de Oeste e do Norte.*

*A construção da ponte sobre o Zambeze aumentou a zona de influência económica do porto, facilitando as suas comunicações com a Niassalândia.*

P A R A   I N F O R M A Ç Õ E S

Em LISBOA:

LARGO DA BIBLIOTECA PÚBLICA, 10  
(SEDE DA COMPANHIA)

Na BEIRA:

SECRETARIA GERAL DO GOVERNO  
DO TERRITÓRIO

## Fábrica de Esmaltagem

R. do FREIXO, 1448

P O R T O

J. Minchin & Mário Navega

FABRICA TODAS AS  
LOUÇAS DE MÉNAGE  
E BANHEIRAS DE AÇO  
E S M A L T A D O

ESCRITÓRIO EM LISBOA

Rua dos Bacalhoeiros, 121-1.º

## Fábrica de Loiça de Sacavem, L.<sup>da</sup>

(FUNDADA EM 1850)

A maior Fábrica de Cerâmica Fina da Península

Loiça Sanitária

Loiças Domésticas

Loiças de Fantasia

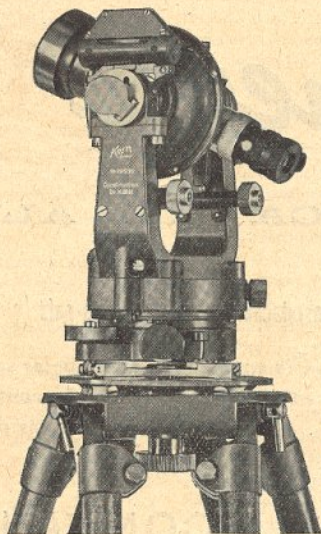
Azulejos

Mosaicos

Tijolos Refractários

VISITEM O N/STAND NA  
AVENIDA DA LIBERDADE, N.º 49

L I S B O A



TEODOLITO D K 1

**Kern**  
AARAU  
SUISSE

A última criação do Dr. H. Wild, para poligonometria, triangulação secundária e outros trabalhos. Novos e importantes dispositivos permitindo um trabalho mais rápido e preciso.

A venda em todas as casas da especialidade

AGENTES EM LISBOA

CARLOS GOMES & C.<sup>A</sup> L.<sup>DA</sup>

15, Rua dos Fanqueiros

## Editorial Progresso, L.<sup>da</sup>

165-A, Rua da Palma, 165-B

Telefone 2 2112 — LISBOA

## LIVRARIA — PAPELARIA

Sempre as melhores novidades de obras literárias. Livros sobre todos os assuntos. Romances, viagens, aventuras, policiais, desporto, pedagogia, filosofia, história, etc., etc.

Peçam o nosso catálogo



EMPRESA DE CIMENTOS DE LEIRIA

S. A. R. L.

Fábricas em MACEIRA-LIZ

EMPREGANDO TRÊS FORNOS  
ROTATIVOS METÁLICOS

*Barricas • Sacos de juta • Sacos de papel*

*Séde—Rua do Caes de Santarém, 64, 1.º—LISBOA*

*Filial do Norte—Rua 31 de Janeiro, 190-A, 1.º—PORTO*

*Agentes em todo o país*

Telefone 4021

Telegramas: FARLEA

## Casa dos Linhos

S. A. R. L.

COMÉRCIO GERAL  
DE  
LINHOS E BORDADOS



Importação de algodão  
em rama de tôdas as origens

660, Rua Fernandes Tomaz, 664

P O R T O



## Fábrica Nacional de Cabos e Fios Eléctricos

*José Joaquim Martins*

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

RUA DA CONSTITUIÇÃO, 302

TELE { FONE 8421  
GRAMAS «JOMART»

P O R T O

Preparação, cobertura e vulcanização  
de Cabos e Fios Eléctricos

Fornecedora dos melhores  
armazenistas e casas instaladoras  
de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País

## RIBEIRO DE FIGUEIREDO & C.<sup>A</sup>



RUA DE SANTA TEREZA, 2-C-1.º

P O R T O

Telefones { RÉDE 661  
ESTADO 92

Telegramas: COTTON



Importação de algodão

em rama

de tôdas as procedências



MARCA REGISTRADA

Recomendamos esta  
casa como uma das  
melhores do género.  
Fatos de homem  
e senhoras: corte  
impecável e acaba-  
mento esmerado.

# PICCADILLY

Secção especial de fatos para criança

RUA GARRETT, 69—LISBOA

**Fábrica Luso-Holandeza de Rêdes, L.<sup>da</sup>**

*Estrada da Circunvalação  
(LADO EXTERIOR)*

**M A T O Z I N H O S**

**TELEFONE 465**

FABRICA TODAS AS RÊDES  
PARA PESCA E LAVORES

**TUBOS DE FERRO**

EM AÇO MACIO, GALVANISADOS  
E PRETOS PARA ÁGUA, GAZ E VAPOR

*Acessórios para os mesmos. Bombas, etc., etc.  
Material Eléctrico*

*Fios e cabos para T. S. F. e pára-raios*  
AQUÉCIMENTO CENTRAL IDEAL CLÁSSICO

**Leopoldo Alves & Filhos**

Rua Alexandre Braga, 84-96

**PORTO**

**ED. PINHEIRO TORRES**

PAPEIS HELIOGRAFICOS

**O Z A L I D**

Agente no Norte de Portugal

TELAS VEGETAES  
PROVAS À MAQUINA

**RUA DOS CLÉRIGOS, 44-46**

TELEF. P. B. X. 7171

**O P C A**

Sociedade de Engenharia de Obras  
Publicas e Cimento Armado, L.<sup>da</sup>

ALIADOS, 54—PORTO—TELEFONE 4410  
RAMPA DOS MARINHEIROS—LISBOA—TELEF. 6 0269

Pontes da Trofa, Casal Novo, Aguim, S. João  
de Loure etc., Estradas de Vagos e Crestuma;  
Garagens do Comercio do Porto, Sentieiro,  
Austi; Fábricas das Caldas da Saude, Santo  
Tirso e outras. Lota do Peixe, no Porto.  
Reservatorios diversos, Grandes Armazens  
Frigorificos no Porto e Lisboa, etc.

**ESTAÇÃO de Serviço**  
**A. LACERDA, L.<sup>DA</sup>**

*PENEUS, ÓLEOS ACESSÓRIOS  
E GAZOLINAS*

AS MELHORES MARCAS AOS MELHORES PREÇOS

**RUA RODRIGUES SAMPAIO, 176**

**TELEF. 5380**

**PORTO**

**Artur de Sousa & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

Escritório central: Rua Alexandre Braga, 56, 1.<sup>o</sup>-E  
Telefone 6888 (PBX) **PORTO**

Secção de Anilinas e productos auxiliares texteis-holandeses  
Secção de Tráfego Aduaneiro e Marítimo-Transportes internacionais

**R E P R E S E N T A Ç Õ E S**

PRODUCTOS FARMÁCEUTICOS:

Distribuidores Gerais em Portugal dos Laboratórios:

«VITATESTA» — Haia — HOLLANDA  
Laboratórios «ORGANON»



**R Ê D E**

ondulada especial em ferro para cons-  
truições de cimento armado, para toda  
a qualidade de vedações e outras  
aplicações.

**CAPACHO METÁLICO IDEAL**  
(REGISTADO)

Marca registada

**A PRODUTIVA** REGISTADA

**JOSÉ DE MAGALHÃES**

Rua da Picaria, 27—Telefone 91—PORTO

**José Domingues, Filhos, L.<sup>da</sup>**

**CONSTRUCTORES**

Parquets e obras em contraplacados  
metálicos. — CONSTRUÇÃO CIVIL

**P O R T O**

100, Rua Nova dos Arcos — Telef. 4418

**ESPINGARDARIA CENTRAL**  
 G. HEITOR FERREIRA  
 SUCESSOR  
**A. MONTEZ**

---

**A r m a s e M u n i ç õ e s**

---

Representante em Portugal e Colónias da célebre espingarda  
**CORDY**—A MARCA QUE MARCA

**Praça D. João da Câmara, 3—LISBOA**  
 TELEFONE 2 5731

**PASTELARIA MARQUES**

Fornecimento de: Almoços, Chás, Jantares e Banquetes.—Lunchs para casamentos em Lisboa e Província.—FABRICO ESPECIAL de Bombons e Marrons Glacés.—Preparação das melhores frutas portuguesas em cestos regionais e caixas de fantasia

70—RUA GARRETT—72  
 TELEFONE 2 3362  
 L I S B O A



Fala a experiência...  
**DULUX**  
 Resiste ao tempo, zomba das intempéries  
 Pinte sempre com DULUX

SORIA, L. DA RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 214-216  
 P O R T O  
 BETHENCOURT BROS, L. DA RUA AUREA, 132-138  
 L I S B O A

**Oscar d'Albuquerque**

Tintas Litográficas, Tipográficas e Offset.—Massa para rolos.—Máquinas e tipos da Societá NEBIOLO.—Material «Reinhardt», imposição, cunhos, componedores, etc.—Material diverso para TIPOGRAFIAS E LITOGRAFIAS

Travessa Nova de S. Domingos, 9-2.º-D.—Tel. 24187  
 L I S B O A

Oficina de Serralharia e Torneiro  
 DE

**Romeu Adolpho Maia**

Encarrega-se de todos os trabalhos pertencentes à sua arte, tais como: Trabalhos mecânicos, Gra-deamentos, Portões, Estufas, Cofres à prova de fogo e Fogões.—Fabrico de mesas para operações e outros artigos de consultório

28, Rua das Salgadeiras, 28—LISBOA

**Amador A. Dominguez & C.<sup>a</sup> (Filho)**  
 RUA DOS CORREIROS, 70  
 Telef. 25854 LISBOA

**Papéis** para Revistas, Impressão, Jornais, Escrita, Livros Comerciais : : : :  
 Cartolinas COUCHÉ, MARFIM, etc.

**Ch. Lorilleux & C.<sup>a</sup>—PARIS**  
 CASA FUNDADA EM 1816

Tintas de imprensa, Pretos, Côres,  
 Vernizes e Massas para rolos,  
 Acessórios para Tipografia,  
 Litografia e Encadernação

Sucursal em LISBOA: 5, Rua Paiva de Andrade  
 TELEFONE 2 1875

CASA DE EMPRÉSTIMOS SOBRE PENHORES E ANTIGUIDADES  
 Legalmente auctorisada e com fiança—JUROS DA LEI

**JOSÉ MAYER**  
 18, Rua do Loreto, 20—LISBOA—Telefone 2 2881

Secção de Ourivesaria e Joalheria antiga e moderna  
 Mobílias, Planos, Antiquidades e outros artigos

# Fábrica de Tintas e Vernizes



Tintas e vernizes de todas as qualidades e para todas as especialidades

**Corporação Industrial do Norte, L.<sup>da</sup>**

RUA BENTO JÚNIOR—PORTO

TELEFONE P. B. X. 8594 E 8595

Agência em LISBOA

LARGO POÇO DO BORRATEM, 13-1.º

TELEFONE 29 453

# MIPP

O MELHOR PAPEL HELIOGRÁFICO DE REVELAÇÃO A SÊCO

Os 3 pontos a considerar na escolha do papel heliográfico para a reprodução dos seus desenhos:

- **Rapidez**
- **Perfeição**
- **Economia**

São as 3 características que impõem o papel heliográfico

## MIPP

- VELOCIDADE
- NITIDEZ DE TRAÇOS NUM BELO TOM AZUL
- BAIXO PREÇO

No seu próprio interesse peça amostras e preços aos agentes exclusivos para Portugal e Colónias:

## PAPELARIA FERNANDES

FERNANDES & C.ª L.ª

13, PRAÇA DO BRASIL, 13      145, RUA DO OURO, 149  
Telef. P. B. X. — 6 1116 — 3 linhas      Telefone 2 8361

LISBOA

À venda também nas boas papelarias de todo o País

## OS PRODUTOS

# “Coração”

SÃO INSUPERÁVEIS

- na Limpeza de Metais;
- no asseio de Banheiras, trens de cozinha, etc.;
- na Lavagem de mãos engorduradas;
- na Destruição de insectos perturbadores do repouso;
- e em muitas outras aplicações caseiras.

EXIJA, POIS EM TODA

A PARTE ESTA MARCA



Fábrica dos Produtos Coração

ALBRECHT LÖBE & C.ª

**PORTO**

## Legal & General

Assurance Society Ltd.

COMPANHIA INGLEZA DE SEGUROS

FUNDADA EM LONDRES EM 1836

Fundos e reservas exceedem £ 47.000.000

Representada em Portugal pela

Corporação Internacional de Seguros, S. A.

Avenida dos Aliados, 38, 2.º

P O R T O

A MAIOR CARTEIRA DE SEGUROS DE ACIDENTES PESSOAIS EM PORTUGAL

SEGUROS DE: FOGO, CRISTAIS

Telefone: 1384

Telegramas: CORPINSUR

# Os modernos materiais

## DE CONSTRUÇÃO E REVESTIMENTO

Cimento «LIZ», o 1.º dos cimentos nacionais. Cimento **EXTRA-BRANCO**, o mais económico para todos os trabalhos. Cimento **SUPER-BRANCO**, especial para obras de responsabilidade. Cimento **FUNDIDO**, as maiores resistências. Para trabalhos urgentes. Cimento **RAPIDO**, de presa quasi instantânea.

## DECORAÇÃO E PROTECÇÃO

Tinta **TAM-TEX**, impermeabilisante empregada nas grandes obras. Tinta **SALITROL**, especial para paredes e tetos húmidos e salitrosos. Tinta **PATINOL**, esmalte inglês. «The Perfect Enamel». Tinta **MATINOL**, tinta mate a óleo. Tinta **SONNEBORN**, esmaltes para pavimentos de cimento.

## IMPERMEABILIZAÇÃO

**GASTOR**, hidrófugo para cimento. Centenas de trabalhos em Portugal. **LAPIDOLITH**, especial para tanques de azeite e outros óleos. **EVERSEAL**, composto de asfalto e amianto, empregado a frio. Juntas de Dilatação Betuminosas «Qualitas». Asfalto «**CAREY**» empregado a quente com feltro asfaltado. **SOORITE** o melhor para impermeabilização de terraços.

## CROMALITE EM SACOS—CIMENTOS COLORIDOS—PAVIMENTOS CROMALITE

*Aguiar & Mello, L.<sup>da</sup>*

Praça do Município, 13-loja — LISBOA  
TELEFONE: 2 1151, 2 1152 E 6 2574

Telefones: P. B. X. 2 8082, 2 8033 e 2 8084

# Rocha & Oliveira

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

ESCRITÓRIO

139, Rua dos Bacalhóes

LISBOA

ARMAZEM

Doca de Alcântara



# Empresas e Materiais de Construção

Principais organismos que se dedicam a esta actividade industrial e os mais recomendáveis produtos da especialidade:



## ASCENSORES

MATERIAL PARA LABORATÓRIOS

Rua dos Correios, 113, 1.º

LISBOA

TELEFONE: 27310  
GRAMAS: TREBLA

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

### CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:  
PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL  
TELEFONE PRAIA 4

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

## Botas altas envernizadas



*Lusbel*

PARA :

H O M E M

S E N H O R A

E

C R E A N Ç A

Fábrica da Borracha Luso Belga

RUA DO AÇUCAR—LISBOA

## FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

### “A Esfinge”

DE

*Armando Gomes Pessanha*

Rua Rodrigues de Freitas

VILA NOVA DE GAIA

Telefone: P. B. X. 3514

Fabrico especializado de tintas metálicas anti-corrosivas para ferro, da conhecida — e afamada marca «ESFINGE» — Fábrica de tintas para fundos de embarcações de ferro e madeira, anti-corrosivas, anti-vegetativas, costados, tintas resistentes a altas temperaturas, esmaltes para interior e exterior, tintas de alumínio, vernizes, secantes e alvaiades

## O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3—Telefone 24925

## MANUAL

DO

VIAJANTE

EM

PORTUGAL

Telefone 20158

A 7.ª edição a sair em Maio de 1940

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

# ROYAL

A máquina de escrever de fama mundial  
A máquina de escrever preferida em Portugal

Sociedade Comercial Luso-Americana, L.<sup>da</sup>

Rua da Prata, 145  
LISBOA — Telef. 2 5281

Rua Sá da Bandeira, 339  
Telef. 1 248 — PORTO

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

## Sociedade Mercantil e Industrial, L.<sup>da</sup>

Infante D. Henrique, 75-1.º — PORTO

Telefones { 2 242  
94 (Estado)

Teleg. INDUSCANTI

### FÁBRICA EM OVAR

MEDALHAS | Exposição Industrial Portuguesa — LISBOA  
DE OURO | Exposição Colonial Portuguesa — PORTO



Importação de bacalhau e Fábrica  
de descasque e preparação de arroz

Telefone Aut. 27656

Teleg.: «Parcarreira»

## José Gaspar Carreira, L.<sup>da</sup>

CASA FUNDADA EM 1896

ARMAZEM DE MERCEARIA, PAPELARIA, CHÁ E CAFÉ  
SABONETES E PERFUMARIAS

MANUFACTURA DE SACOS DE PAPEL

ESCRITÓRIO E ARMAZEM

R. DOS FANQUEIROS, 360, 1.º  
(em frente do Mercado da Praça da Figueira)

LISBOA

## CASA DOS MÓVEIS JOSÉ ALVES BENTO

Rua Mártires da Liberdade, 123-129 — PORTO

TELEFONE: P. B. X. 6242

Filial: — Rua Club Fenianos, 17-25 — PORTO

MÓVEIS, ESTOFOS E PAPÉIS PINTADOS  
DECORAÇÕES AOS MELHORES  
PREÇOS E EM TODOS OS GOSTOS

## A SEDARIA

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA  
E ACABAMENTOS

DE

## M. ALVES RIBEIRO EM CTA.

Rua Dr. Júlio de Matos, 387 — Fábrica  
Rua Anibal Patrio, 410 — Escritório

Telefone: P. B. X. 8533 e 8933

PORTO

## Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental  
Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental  
Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné  
Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Escritórios { Lisboa — Rua Instituto Virgílio Machado, 14  
(à Rua da Alfândega) TELEFONE 2 0052  
Pôrto — Rua do Infante D. Henrique, N.º 9  
TELEFONE 2542

## ANTERO & CARDOSO

RUA 31 DE JANEIRO 41-3.º

Armazens — RUA BURGÃES, 345

PORTO

Desperdícios de algodão para limpeza  
de machinas, sucatas, arcos de ferro e  
aço de fardos de algodão, etc.  
TODAS AS QUALIDADES

TELEFONE 165



# R. G. DUN & C.<sup>o</sup>

## DE NEW YORK

Agência internacional de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa

(Direção para Portugal)

### 15, Rua dos Fanqueiros

Sucursal no Pôrto

### Avenida dos Aliados, 54

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

## BADEN — SUISSA

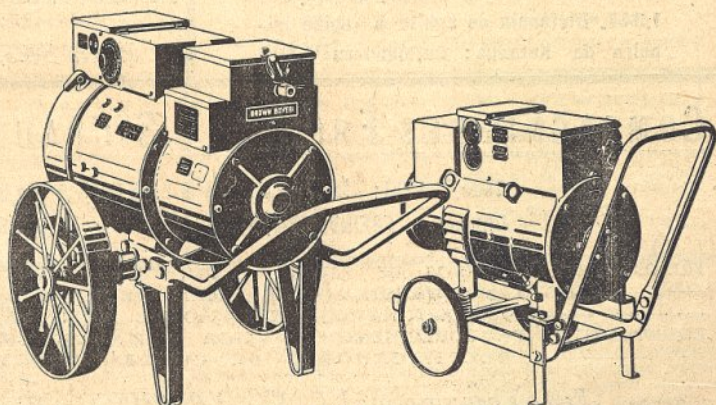
*A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.*

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

### EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



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

# LUSALITE

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.*

**CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>**

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330.000.000\$00

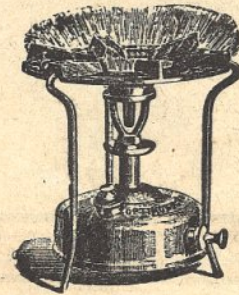
CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

## “A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

## COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX WESTINGHOUSE

Séde social: 23, RUE D'ATHÈNES, PARIS (IX.<sup>o</sup>)

Officinas: FREINVILLE-SEVRAN (S.-&-O.) E PONS (CH.-INF.)

FREIOS PARA CAMINHOS DE FERRO, «TRAMWAYS» E TODOS OS VEICULOS AUTOMÓVEIS  
POSTOS DE MANOBRÁ E DE ENCRAVAMENTO DE AGULHAS E SINAIS  
BLOCO AUTOMÁTICO—REPETIÇÃO DE SINAIS NA LOCOMOTIVA  
EQUIPAMENTOS DE AQUECIMENTO A VAPOR E ELÉCTRICO PARA MATERIAL CIRCULANTE  
RECTIFICADORES DE CORRENTE «OXYMÉTAL»

Agentes em Portugal } Freios e aquecimento: J. COELHO PACHECO — Rua Braamcamp, 92 } LISBOA  
Aparelhos de sinalização: SOGERE — Praça Duque da Terceira, 24 }

AOS  
FERROVIÁRIOSDO CONTINENTE  
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA  
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA  
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

Taça de Ouro, L.<sup>da</sup>

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo.	12800
TACA DE OURO, kilo.	9860
COMBATENTE, kilo.	7860
FAMILIAR, kilo.	5860

Rossio, 114 — Telef. 26244 — LISBOA

## ANTÓNIO AUGUSTO LUCAS

DEPÓSITO DE LÃS EM FIO PARA  
A INDÚSTRIA DE MALHAS  
E TRABALHOS MANUAIS

R. Fernandes Tomaz, 877—Telef. 4198—PORTO

PAPELARIA  
TABACARIA

100

ROSSIO, 99 100  
Telefone 25588DE  
JOÃO A. BATISTA, L.<sup>DA</sup>

Sortido completo em artigos de escritório, escolares, desenho, pintura, etc.—Grande novidade em papéis de carta em fantasia. Canetas de tinta permanente e lapiseiras, em lindos estojos, desde o mais baixo ao mais alto preço. Tabacos nacionais e estrangeiros, das melhores marcas. Novidades em artigos para fumadores. Sempre os últimos figurinos procedentes dos grandes centros da moda.

PERES & SOUSA, L.<sup>DA</sup>

Rua do Bomjardim, 115-2.º

ARMAZEM DE LANIFICIOS E FORROS  
GRANDE SORTIDO EM TODOS OS ARTIGOS PARA ALFAIATARIAS

Telefone 1131—PORTO

## Policlínica da Rua do Ouro

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

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 5 horas  
 Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral, operações—às 5 horas  
 Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—às 10 horas  
 Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas  
 Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
 Dr. Mario de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas  
 Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas  
 Dr. Filipe Manso—Doenças das crianças—às 12 horas  
 Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 2 horas  
 Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas  
 Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, prótese—às 12 horas  
 Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

## F É C A

E' o melhor substituto do café

FÉCA, devido à sua composição especial de determinados cereais esmerulhosamente seleccionados e germinados, é de um grande valor alimentar.

A sua preparação é feita por processos especiais, de forma a que a acção do calor, não destrua os seus princípios activos.—Maltoses, Dextrinas, Vitaminas, etc.—que sob a acção das diastases digestivas, os transforma num alimento de rial valor, de um alto poder nutritivo, muito assimilável e de maior digestibilidade.

A FÉCA pode ser utilizada com vantagem pelos diabéticos, pois os hidratos de carbono contidos nos cereais são transformados pela preparação a que a FECA foi submetida.

Assim se obterá uma optima bebida, aromática, de fino e saboroso paladar, que substitui com vantagem o café.

Embalagem esmerada em pacotes de meio kilo, cada 5800.

A' venda nas casas da especialidade e nos distribuidores gerais:

20, R. da Picarlia PORTO Telefone 4968

## INSECTICIDA ESPADA

Para perfumar e desinfectar o ambiente  
EMBALAGENS de kilo, 5, 10, 18 kilos

DEPOSITARIOS:

M. Leal & Figueiredo, L.<sup>da</sup>

R. FANQUEIROS, 235, 3.º-D.—Telef. 22642—LISBOA

## ARTIGOS DE OURIVESARIA

Lacerda, Pacheco & Ferreira, L.<sup>da</sup>

RUA BOMJARDIM, 167—PORTO

ARTIGOS PARA BRINDES

Arte decorativa em madeira. Esmaltes fotográficas em porcelana

## CASA DAS UTILIDADES

52, RUA IVENS, 54—CHIADO—TELEFONE 28612

ARTIGOS DE MÉNAGE AOS MELHORES PREÇOS

O maior sortido em louças, vidros, talheres, etc.

ARTIGOS PRÓPRIOS PARA BRINDE

SEMPRE NOVIDADES

## ARMAZEM DE VIVERES

Loja de chá e café (Fundada em 1873)

de Viana, Coelho Almeida &amp; Cta.

Sucessores de Rua Viana Júnior, successor

Completo e variado sortido de géneros de primeira qualidade Importações directas — Artigos de fantasia próprios para brindes

25, PRAÇA LUIZ DE CAMÕES, 26 e 27  
1, RUA DO LORETO, 9—LISBOA—Telefone 2 2684

## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

&amp; Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto &amp; Ca. Lda. Avenida 24 de Julho. 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait &amp; Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

## Companhia do Papel do Prado

*Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada*

CAPITAL: ACÇÕES 7.000.000\$00

SEDE EM LISBOA

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

TELEFONES:  
DIRECÇÃO 23623  
ESCRITÓRIOS 22331  
ESTADO 188

DEPÓSITOS:

LISBOA—Rua dos Fanqueiros, 270 a 276—Telefone 22332

PORTO—Rua Passos Manuel, 49 e 51—Telefone 417

TELEGRÁFICO:  
PELPRADO

Afixação de cartazes e quadros nas Estações de Caminhos de Ferro, bem como em tôdas as cidades, praias e vilas do país, dirigir-se à

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

TELEFONES { 2 0158  
2 7520

LISBOA

Preços sem competência

manual  
do  
viagante  
em  
Portugal

Telefone 20158

A 7.<sup>a</sup> edição  
sai em Maio

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Lisboa

# BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.<sup>mos</sup> médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.<sup>DA</sup>—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

## COMPANHIA DE SEGUROS



# Europeia

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS  
TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para  
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

## OFICINAS GRÁFICAS

*Bertrand (Irmãos), L.<sup>da</sup>*

*Fotogravura em todos os géneros. Reprodução de Aquarelas, Oleos, etc. Trabalhos tipográficos em todo o género. Offset, Fotorromo, Cartazes, etc.*

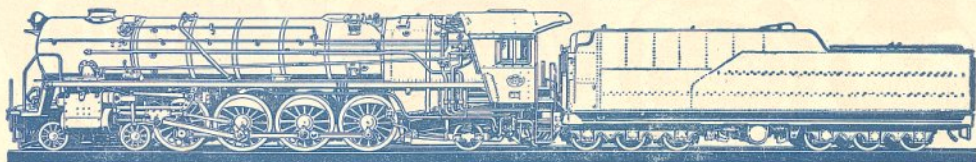


TRAVESSA CONDESSA DO RIO, 27

Telefone P. B. X. } 21368  
                                  } 21227

**LISBOA**

**Peçam Orçamentos**



LOCOMOTIVAS A VAPOR  
LOCOMOTIVAS ELECTRICAS  
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS  
LOCOMOTIVAS DIESEL-MECHANICAS  
CAMINHÕES E OMNIBUS de 2 até  
12 toneladas de carga util  
ROLOS COMPRESSORES a vapor  
e com motor



31a

**HENSCHTEL & SOHN** GM  
BH **KASSEL**  
ALLEM ANHA

REPRESENTANTE GERAL:

**Carlos Empis**

Rua de S. Julião, 23-1.º

LISBOA