

O POVO DE AVEIRO

(Avençado)

Proprietário, Director e Editor — **HOMEM CRISTO**

ADMINISTRADOR

Henrique Nascimento

Ano LIX

Assignaturas, pagamento adiantado

Portugal: Anno, 25\$00. Semestre, 12\$50.
Colonias: Anno, 40\$00. Estrangeiro: Anno, 50\$00.
NUMERO AVULSO, \$50

AVEIRO, 29 DE JUNHO DE 1941

Anuncios

N.º 684

Na pagina de anuncios e nas outras paginas, linha, 1\$25

Comp. e Imp. TIPOGRAFIA NACIONAL—AVEIRO.
Rua da Liberdade—Telefone 92

4.ª SÉRIE

Red. e Adm.: R. do Capitão João de Sousa Pizarro — Telef. 92

4.ª SÉRIE

Aos Nossos Assignantes

O Povo de Aveiro suspenso hoje a sua publicação. As causas já as dissemos, todos as sabem. Quanto tempo durará esta suspensão? Não sabemos. Sabemos só que voltaremos. D'isso podem todos ficar certos. Só a morte nos poderá impedir d'essa resolução.

Dos assignantes, uns tem a sua assignatura paga, outros não. Os assignantes d'Africa, por exemplo, estão quasi todos em dívida, e grande dívida. Aquelles que tem crédito, ficarão com os seus créditos em aberto até regressarmos a esta tribuna, onde durante tantos annos sustentámos o mais fero combate pelos bons principios.

E até á vista.

HOMEM CRISTO

A Cruz Vermelha Francesa e os Alsacianos e Lorenos expulsos

Aos grandes encargos que a Cruz Vermelha Francesa tinha sobre si, veio juntar-se, a partir de Novembro, mais um. Encargo enorme para quem já tinha tantos; inesperado também, pois nada o fazia prever.

Em Novembro deu-se a expulsão em massa de 70 mil lorenos. Em Dezembro e Janeiro alsacianos e lorenos continuaram a chegar, e alguns chegaram ainda em Fevereiro. Chegavam a Lião, trazidos em comboios, cuja chegada era anunciada apenas duas horas antes, o que tornava extraordinariamente difícil o acolhimento e os primeiros socorros.

Essa gente arrancada á sua terras não tinha o direito de trazer consigo mais que 2.500 francos e 50 quilogramas de bagagens. Encontravam-se assim no mais completo abandono.

130 mil alsacianos e lorenos recebem da Cruz Vermelha actualmente uma subvenção. Foram repartidos rapidamente por 34 departamentos, e trata-se de os agrupar pela sua origem e conhecimentos. Aham-se instalados em casas de particulares ou em quartéis evacuados.

Doze assistentes sociais da Cruz Vermelha, repartidas por várias regiões, occupam-se das necessidades dos expulsos, servindo-lhes de intermediário com os delegados do Socorro Nacional e com a Administração.

Fazem-se visitas ao domicilio e numerosas distribuições de fato e calção se fazem igualmente. Está-se a fazer a classificação profissional de todos os expulsos de todas as profissões liberais. Propriedades e meios de cultura são oferecidos aos agricultores.

Mas o que actualmente exige maior esforço e o problema mais grave de toda a gente expulsa das duas provincias é o problema de a vestir e calçar. Centenas de milhares de pessoas! A situação é muito critica porque os que queriam auxilia-las se encontram em face de stocks esgotados e na impossibilidade de os renovar.

Leiam!

O celebre romance histórico de Tolstoi *A Guerra e a Paz* estará traduzido em português? Não sei. Eu tenho a edição francesa desde que ella se publicou. E francos sabem, bem ou mal, todos os chamados homens de letras em Portugal.

Leiam-no todos aquelles que, falando e escrevendo sobre tudo, tudo ignoram, e andam para ahi a falar sobre a guerra da Russia. Talvez apprendam alguma coisa.

Era Fatal!

Estava Previsto!

Lemos no *Diário de Coimbra*, de domingo, 22 de Junho corrente:

"As obras da barra de Aveiro"

Aveiro, 20.

Recebeu-se comunicação nesta cidade que o Governo havia aprovado, em conselho de ministros ultimamente realizado, as obras incluídas na segunda fase do projecto do porto exterior de Aveiro.

E mais se recebeu comunicação de que as mencionadas obras ficariam em suspenso, aguardando melhor oportunidade.

Segundo o sr. Homem Cristo, as obras da barra, uma vez que de início o primitivo projecto não tivesse sofrido modificações e se realizasse tudo paulatinamente, já teriam sido dadas por concluídas. Estas afirmações são do conhecimento público.

Há, porém, a registar que a região paga desde alguns anos a esta parte impostos especiais que foram permitidos para custear as despesas da sua construção, o que deve pelo tempo decorrido somar muitos milhares de contos.

A verdade, porém, é que o que se há feito neste assunto está muito longe das necessidades da região, se não foi entravado por motivos inexplicáveis, uma vez que o Governo Nacional, que cuida dos interesses económicos do país com desvelo, pela sua patriótica acção em tantos actos demonstrado, lhe impõe não dar ouvidos á maledicência e á intriga mas cortar direito na obra de ressurgimento do país.

Para Aveiro não é só o porto exterior, como já aqui dissemos, que interessa, mas o restante do projecto que cumpre executar integralmente, conforme é a metade da população do distrito e da região compreendida nos limites da ria, número esse que deve somar muitas dezenas de milhares de pessoas, como são os habitantes da região ribeirinha.

Enfim, o projecto foi arquivado para se executar noutra oportunidade, que nós ignoramos quando chegará; mas de-certo morrerá na poeira dos arquivos se alguma boa alma não surgir que tenha a caridade de o ir lá desenterrar e venha dizer aos homens o que urge fazer. E' pena.—C.—

Era fatal! Estava previsto! Mas é de justiça dizer-se que o Governo não tem culpa nenhuma. Quem a tem são aquelles que sempre disseram e dizem ainda que gastar dinheiro com as obras da barra de Aveiro é lançar dinheiro á rua.

Faz o governo muito bem. Se ha tanto em que gastar dinheiro! Se tantas terras pedem e agradecem melhoramentos importantes! Porque gastá-lo com aquellas que não o pedem e nem o agradecem?

Nunca o governo praticou acto mais meritório do que este! Foi coerente e justo.

ESTE NUMERO FOI VISADO
Pela Comissão de Censura

As Grandes Escolas Inglesas

(Public Schools)

Por H. H. Hardy, M. B. E., M. A.

(Presidente da Conferência de Directores de Escolas, 1936-7-8)

E' a glória da «Public School» britânica que cada escola tem a liberdade de desenvolver as suas características próprias e a sua maneira de aproximação da vida, embora a maior parte delas mostrem uma extraordinária analogia de ideais por bem opostas que sejam as vias de aproximação; e que cada uma delas aconselha todos os alunos, especialmente na sexta turma, a pensar por si desde que as suas idéias não dêem origem a actos anti-sociais. Duma maneira geral, este último perigo é em grande parte eliminado pelo sistema de governo próprio por meio de Prefeitos e Monitores, que na verdade pode dar origem a uma certa rigidez de tradições, mas que produz incontestavelmente dentro da escola, ordem e um certo nível geral de porte decente que não se poderia conseguir de outra forma, e dá a estes superintendentes uma experiência de responsabilidade e administração, uma confiança própria que é visível através de gerações de homens novos que saem das «Public Schools», prontos a tomarem á peito, numa idade extraordinariamente tenra, qualquer emprego que pode cair nas mãos de homens novos nas inúmeras ramificações de negócio e da vida pública, quer no país natal quer na vasta diversidade do Império Britânico; e homens que outros, a quem falta esta experiência, parecem prontos a aceitar como chefes, por bem que a teoria democrática possa negar ou de testar o facto; e em tempo de guerra em parte alguma é isto tão patente como nas forças armadas, desde que estes jovens privilegiados tenham aprendido que privilégio implica obrigação. Duma maneira geral essa afirmação pode fazer-se com toda a justiça.

Pois o rapaz da «Public School» é privilegiado, ou porque os seus pais tinham rendimento, ou devido ao sistema de bolsas de estudo, aberto para todos os cérebros acima do normal, dando-lhe a oportunidade de passar 4 ou 5 anos na idade de formação, com uma comunidade atenta em corpo e espirito, e tendo á sua disposição fora das horas escolares uma grande diversidade de distrações intellectuais, sociais e atléticas—em suma, culturais no sentido mais lato. Estas são mais acessíveis aos alunos internos do que aos externos, porque os primeiros podem-lhes dedicar mais tempo visto que não perdem tempo a deslocar-se para a escola. E isto traz-nos ao último ponto que é possível incluir aqui.

As «Public Schools» britânicas (incluindo, já se vê, o excelente grupo de escolas esportivas para internos, com um grupo um pouco menor no País de Gales e várias na Irlanda) há mais dum século que tendem a ser predominantemente para alunos internos. Pode parecer estranho que num país onde se atribui á vida em familia um valor maior do que em qualquer outro, a grande maioria de pais enviem os seus filhos para fora de casa durante mais de dois terços do ano para serem educados, se podem com as despesas, fazendo muitas vezes verdadeiros sacrificios. (Com efeito, têm crescido enormemente durante este século a tendência de fazer o mesmo com as filhas, embora seja uma pergunta ainda por responder, se um sistema próprio para rapazes servirá de igual modo para as raparigas). E' óbvio que razões económicas tendem a reduzir esta maioria trazendo-a para alguma coisa que se pareça com uma igualdade numérica. Mas o pai inglês acredita, em parte, que a vida interna numa escola é no fundo o melhor treino possível para um rapaz aprender a contar consigo e aprender a arte de viver feliz com todos e com vários; e ainda em parte porque um grande numero de familias vivem na provincia longe duma escola com o material e recursos desejados. Os filhos destas familias ou têm de ir para uma escola como internos ou têm de gastar tempo e energias injustificadas para chegar diariamente á escola, ou ainda frequentar uma inferior mais próxima de casa.

Depois da experiência com escolas de

ambas as espécies, duas praticamente sem alunos externos e duas outras em que estes são parte integral, pergunta-se muito a sério quantos lares são próprios para residência anual dum rapaz de 16 anos. A idéia de que os rapazes externos têm uma vida mais aconchegada do que a dos internos, simplesmente não merece ser examinada; pois a vida do aluno externo é muito mais difícil, embora mesmo o seu leito seja mais fôfo e as suas refeições mais apetitosas, e possivelmente tenha uma vida mais privada; pois a vida privada é uma mercê de valor incalculável, que infelizmente falta em muitas escolas para internos, mas não em todas. Todavia não é de forma alguma fácil conseguir uma pequena habitação, onde o rapaz não tenha dificuldade em encontrar sossego e espaço para os seus estudos sem interrupções de toda a espécie, quer seja para ouvir as notícias das 9 horas ou dar a ceia e um passeio ao seu cão, quer seja deitando a mão a um dos muitos trabalhos que recaem sobre as crianças de qualquer lar, desde que não seja um em que tudo é feito pelas criadas, fenómeno cada vez mais raro.

Em suma, a escola para alunos internos provou ser necessária para a Inglaterra de há um século, e parece que de futuro captará o apoio daqueles pais que podem custear as grandes despesas. Desas escolas já existem demais para a clientela disponível, e a maior parte delas têm indubitavelmente de fechar as suas portas porque não há de poder conservá-las abertas. Quantas irão abaixo ninguém pode dizer a não ser que já se tenha avaliado a condição económica geral do país depois da guerra. Algumas sobreviverão porque sabem dar aquilo que os pais querem para os filhos, e ambas as partes sabem que são alguma coisa intrinsecamente boa que já suportou o teste da experiência. As sobreviventes podem ainda vir a ser suspensas por um Governo que insista na jurisdição completa sobre a educação, não importa quão grande possa vir a ser o custo adicional para o Estado. Mas persiste a opinião de que o Parlamento está muito longe de abolir uma coisa boa simplesmente porque não é acessível a todos, ou a um número suficiente de habitantes. Ainda há uma maneira melhor de tornar o privilégio mais acessível a maior numero daqueles que podiam tirar proveito dele. Essa parece ser a questão mais plausível, se a Inglaterra surgir intacta da guerra, ainda que bem achada; e será bem recebida pelas próprias «Public Schools» como benção dupla, daquela que abençoa o que dá e o que recebe. Como vai ser financiada é um grande problema, mas isso levar-nos-ia a discutir a «Public School» do futuro, ao passo que o dever do escritor era tentar dar alguma idéia da do presente.

A Cruz Vermelha Francesa

tem desenvolvido, durante as guerras, uma imensa actividade.—Graças a ela, em 1870 foram socorridos 110.000 feridos ou doentes, e repatriados 40.000 soldados e 50.000 feridos; em 1914-18 gastaram-se 582.000.000 de francos em 75.504.700 jornadas de hospitalização; em 1939-40, foram empregadas 12.500 enfermeiras diplomadas nas posições da frente, em 216 hospitais e nos comboios e navios sanitários. As condutoras das secções de aviação e dos autos sanitários transportaram milhares de feridos, e inúmeras enfermeiras auxiliares estiveram empregadas nas Cantinas de Gare, nos Postos de Defesa Passiva, e nos Lares do Soldado.

O Espirito de Democracia na Inglaterra

O Governo existente na Grã-Bretanha não pode ser perfeitamente compreendido, se tomarmos em consideração somente as suas instituições políticas e as liberdades dos cidadãos. Há mais alguma coisa: há uma característica predominante que, embora subtil e impondável, constitui o espirito vital que preside ao seu trabalho.

A essência desta característica predominante é o espirito de bondade e tolerância; a ausência de ódios e desejos de vingança; o respeito pelos interesses e necessidades das minorias; respeito este baseado na crença de que, em última instância, a aquiescência da minoria facilmente se obteria para aquilo que fosse feita pela maioria. E' isto muitas vezes impossível de conseguir, num mundo de interesses contrários e partidos opostos; mas, geralmente, faz-se a tentativa para remover ódios e ressentimentos. Um membro do Parlamento não se considera a si mesmo como representante apenas daqueles eleitores que votaram por ele, mas sim, e mais propriamente, de todos os constituintes. Semelhantemente, o Governo, quando procede em assuntos de grande importância, não o faz somente como instrumento dos partidos ou interesses particulares que o sustentam. Nos assuntos de política externa, principalmente, é costume, em tempo de crise, o Governo conferenciar com os chefes da Oposição, a fim de os manter ao corrente da situação das medidas que o Gabinete se propõe tomar.

Esta atitude para com a opinião da minoria provém de um ódio enraizado á crueldade e á perseguição, de um sentimento de justiça e de lealdade, e da convicção de que o que há de mais elevado numa democracia é ter consciência daquilo de que se consente. Se a maioria abusa do seu poder, se permite crueldades, perseguições, ou expulsações, a separação entre os partidos e secções da nação pode tornar-se mais profunda, a ponto de tornar difícil ou mesmo impossível a existência de Governo democrático. Não foi um desastre o facto de a filosofia marxista não ter progredido na Grã-Bretanha; nem o é o facto das doutrinas do movimento Trabalhista se basearem largamente no Socialismo Utopista de Robert Owen e de William Morris.

Diz-se muitas vezes que é necessária uma certa percentagem de harmonia nos seus principios fundamentais para que um sistema democrático de governo funcione com êxito. Seria mais certo dizer que o que é essencial é harmonia nos métodos pelos quais as transformações sociais e políticas são levadas a cabo. A este respeito, não pode restar a mais pequena dúvida de que o ambiente que predomina na vida pública Inglesa representa uma atitude, para com os métodos políticos, que é uma força formidável na defesa das instituições representativas, tanto da esfera nacional como local.

Pode afirmar-se, na verdade, que o espirito de democracia existe, em toda a Grã-Bretanha, com uma única significação. Deve êle ser a consequência de um longo período de segurança, da grande riqueza nacional, das vastas oportunidades de expansão, de séculos de evolução política. Mas, seja qual for a causa, o certo é que existe hoje em toda a sua enorme força. E faz sentir os seus efeitos não só na esfera política como também no campo das relações industriais. As questões do trabalho são resolvidas em todas as grandes indústrias por acordo voluntário entre as Trade Unions e as Associações de Patrões; e, no caso de disputa, usa-se o sistema de reconciliação voluntária ou arbitragem não obrigatória. O Estado apenas intervém nas raras ocasiões em que uma grande indústria é incapaz de resolver os seus próprios problemas, ou não paga o salário mínimo aos trabalhadores; essa intervenção é levada a efeito mediante um corpo deliberativo, constituído por representantes dos patrões e dos operários da indústria em questão, e por mais duas ou três pessoas absolutamente imparciais. Todos estes processos—acordo colectivo, reconciliação voluntária, e corpos deliberativos para estabelecimento de salários mínimos—actuaem com relativa facilidade, porque existe em todo o povo Inglês a convicção de que é preciso dar para receber, e o

"CHEER UP JIM!,"

Quando há dias Miss... regressava a casa, depois de ter assistido a um concerto, encontrou no carro 1—Leixões—alguns seus compatriotas, marinheiros dum barco mercante.

Como boa inglesa, cumprimentou-os e conversou cordealmente com eles.

Era a primeira vez que os via, mas que lhe importava? Eram ingleses, faziam parte desses milhares de heróis que estão entrecalhando as páginas da história da Inglaterra, da sua Pátria, sentiu, por conseguinte, prazer em lhes falar.

Esses marinheiros, por sua vez, experimentaram uma doce sensação em encontrar uma pessoa da sua raça, que falava a sua língua e que, portanto, pensava e sentia como eles.

No dia seguinte, os pais de Miss... convidaram alguns desses marinheiros para irem passar umas horas á sua casa—gesto esse que lhes é familiar e que, por o achar simpático, a ele me refiro com subida admiração.

Os que me lêem e tenham viajado por terras estrangeiras podem abranger bem o contentamento que se sente ao encontrar fora da Pátria Mãe pessoas do mesmo sangue, originárias do mesmo Povo, avaliam pois facilmente a alegria com que esses marinheiros ingleses aceitaram o convite dos pais de Miss... seus compatriotas, que, solitamente, lhes iam proporcionar algumas horas de alegre convivência.

Um oficial e seis marujos—foram os que tiveram a «luck» de receber esse amável convite.

A hora previamente marcada, apresentaram-se, irrepreensivelmente apurados, em casa dos seus lhanos patricios, onde leram, ouviram rádio, tocaram piano, trocaram impressões acerca da sua nobre «England» e onde, finalmente, tomaram o «five o'clock tea».

Um dos marujos sentou-se ao piano e tocou, com alma, o seu hino nacional «God save the King»—que os presentes ouviram de pé, com respeito e devoção. Tocou seguidamente, com maestria, Chopin, Schubert, Edward Elgar e Sir Walford Davies.

Os companheiros imitaram-no. Confesso que me admirou o facto de simples marujos tocarem e sentirem mú-

sica clássica...; foi para mim uma agradável surpresa essa demonstração da cultura e da sensibilidade da plebe inglesa.

O Jim—assim chamavam a um desses bravos marujos—estava um tanto sucumbido. De vez em quando transparecia-lhe uma nuvem de tristeza no olhar.

«Então, Jim, que é isso? «Cheer up», meu rapaz!»—diziam-lhe os camaradas.

Ele sorria, e, abanando a cabeça, respondia:

«Tem razão... devo reagir, ter ânimo! As bombas inimigas destruíram-me totalmente a casa, o meu recheio, o meu jardim, as suas flores... é triste! Mas, «never mind!» a minha mulher e os meus filhos estão salvos—é o principal. O governo dar-me-á outra casa melhor, mais bonita ainda, mais confortável...»

Esse marujo tinha sido informado, precisamente nesse dia, de que o seu «sweet home» não tinha escapado ás bombas incendiárias...

Animou-se, finalmente, quando começaram a falar a propósito dum combate que aguentaram com um submarino, próximo das águas portuguesas. Quantas manobras, quantas trágicas peripecias, foram necessárias para escaparem aos torpedos desse monstro inimigo! Não demonstravam, porém, a menor parcela de temor ou nervosismo—mas sim coragem, fé... falavam da sua odisséia com um entusiasmo admirável.

As horas passaram-se depressa nesse ambiente acolhedor e tranquilo da casa dos pais de Miss...

O Dever chamava-os. Tinham que regressar ao barco, prontos a enfrentar de novo, com o mesmo heroísmo e sangue frio, os perigos e os horrores da guerra e a darem a vida pela Pátria.

Com um afectuoso «Good bye» e um amigável «shake hands» despediram-se dizendo que voltariam em breve a este lindo país—Portugal. E, coisacuriosa e comovente!—em vez de serem inimigos por essa amável família que os recebera, foram eles que a animaram, almando num tom convincente que tudo ia bem...

«Don't trouble too much! England lives now and for ever!»—exclamavam eles virando a esquina e gritando uma vez mais: «Good bye!»

Bravos marinheiros! Honram a dita Pátria que os viu nascer.

Uma Alentejana

A Cruz Vermelha Francêsa

estendeu a sua solicitude aos campos de prisioneiros, para adoçar os rigores da detenção. Em 1870 e em 1914-18 encarregou-se das encomendas para os prisioneiros instalados na Alemanha e na Suíça e do seu repatriamento.—Em 1939-1940, distribuiu, em três meses: 128.000 coleções de bilhetes de guerra; os camiões da Cruz Vermelha transportaram através da França, no mesmo período, 1.650.000 kilos de viveres e de roupas. As remessas semanais atingiram uma média de 90 vagões para a Alemanha e 40 a 50 para a França.

Terreno para construções

Vende-se com 8 alqueires de sementeira em magnifico local para construções. Tem frente para o futuro Seminário de Aveiro.

Nesta Redacção se informa.

VIEIRA REZENDE

Médico

ESPECIALIZADO EM DOENÇAS PULMONARES EM SANATÓRIOS DE FRANÇA

Ex-clínico do Dispensário Central Anti-tuberculoso de Coimbra

RAIOS X

Consultas das 10 às 12 e das 14 às 17 horas

Rua Coimbra, 9-E, 1.º—AVEIRO

Crianças: são sempre interessantes mas mais ainda, se usarem o cabelo cortado na **Barbearia Popular**, de António de Pinho Mendonça, na rua Direita—Aveiro.

Dr. Alberto Barbedo

Médico especialista das doenças de ouvidos, nariz, garganta e boca. Operações e consultas aos domingos das 11 horas em diante no consultório do Dr. Alberto Soares Machado

Fraça 14 de Julho, 20

AVEIRO

SEMENTES HORTÍCOLA AVEIRENSE
Martins Pereira—Aveiro.

Dupis do almoço e do jantar um **Bom Café** só no



ROCIO - AVEIRO

Justiça Britânica

A primeira classe de ofensas, ou sejam as graves, dividem-se, tradicionalmente, em três categorias, a saber: *treasons*, *felonies* e *misdemeanours*. A primeira define-se como «o crime atrás de procurar subverter pela violência as instituições organizadas para assegurar a paz em proveito da sociedade» (1) E' o conceito fundamental da alta traição. A falta duma definição exacta do que constitue um *felony* é ainda hoje um dos defeitos, se bem que não seja um defeito muito sério, das leis inglesas. Uma grande autoridade sobre assuntos legais declarou: «A distinção entre *felony* e outros crimes é muito antiga; remonta ao tempo em que todos os *felonies* eram ofensas capitais e podiam quasi invariavelmente ser definidos como um crime cujo castigo implicava a perda de terras e bens. No decurso do tempo esta distinção tornou-se caprichosa e passou a não ter uma importância muito grande; quer dizer que hoje não podemos precisar de antemão qual o castigo a atribuir a indivíduos acusados de *felony* ou *misdemeanours*, respectivamente. Dum modo geral, pode-se estabelecer que *felony* é um crime grave, mas há certos crimes graves que não são *felonies*; o perjurio, por exemplo, é classificado como *misdemeanour*; o roubo é um *felony* mas um abuso de confiança já não é. A distinção é por vezes muito subtil para os advogados. O público chama roubos a ambas as coisas. No entanto, em direito há muitas vezes um processo para *felonies* e outro para *misdemeanours*. Por exemplo: se for praticado, de facto, um *felony*, qualquer pessoa que tenha razão para suspeitar de determinado individuo pode legalmente prendê-lo sem uma ordem de prisão passada por um magistrado. Mas se se trata dum *misdemeanour*, esse mandado é indispensável (2).

Vimos como no direito inglês as ofensas se dividem em duas categorias principais, mas a definição de que umas são julgadas na presença dum júri e as outras em tribunal de justiça sumária é demasiadamente

simplicista e precisa de ser destrinchada. De facto, as duas jurisdições não se excluem mutuamente; pelo contrário, há causas que podem ser abrangidas por qualquer delas. A legislação moderna, que procura dar maior elasticidade aos diplomas, facultada para determinadas ofensas a escolha entre o julgamento pelo júri ou por um tribunal de justiça sumária. Devemos frisar que os magistrados destes últimos tribunais têm não só poderes para resolverem um determinado processo sumariamente mas também para o deferir, se julgarem conveniente, e depois dum inquérito preliminar, a um tribunal superior com júri. Nestes casos é obrigação dos magistrados informar o réu de que ele tem o direito, se assim o preferir, de ser julga em júri. Este privilégio acarreta também o risco de penalidades maiores do que aquelas que o tribunal sumário pode aplicar.

Se o réu escolher ser julgado numa instância superior, os magistrados procedem então a investigações preliminares (que aliás podem resultar na libertação do réu) e consignam-no em seguida, se for necessário, ao tribunal superior.

Em julgamentos sumários, os magistrados podem aplicar multas até á importância de £ 100 ou prisão até 6 meses.

Pode-se avaliar o papel importante desempenhado por estes tribunais de justiça sumária pela seguinte estatística relativa a 1937. Nesse ano, o número total de pessoas condenadas por ofensas de carácter grave (*indictable offences*) em todas as divisões criminais da Inglaterra e Gales foi de 77.529. Deste total apenas 7.648, ou seja 9,8 %, foram julgadas e condenadas pelos tribunais superiores.

As autoridades principais a cujo cargo está confiado o apuramento de crimes e a instrução de processos são: 1) os *Coroners*; 2) a policia; 3) os juizes de paz; 4) o Director da Acusação Pública. Destes, os *Coroners*, se não são os mais importantes, são pelo menos os mais antigos e por isso devem ser estudados em primeiro lugar.

(Continua)

Júdice Bicker

Pensão Avenida

PROPRIETÁRIO

Bruno da Rocha

A melhor Casa de Aveiro com edificio próprio. Bom tratamento, conforto e higiene. Preços módicos e especiais para viajantes, grupos excursionistas e individuais. Bons quartos e boa sala de jantar.

Cabine telefónica 128

Largo da Estação e Avenida Central — AVEIRO

Empresa Refinadora de Sal, Lda

AVEIRO

TELEF. 52

Gastar sal da marca «Estrêla do Mar», é defender a saúde, pois que o sal comum agrega a si e transporta consigo todas as impurezas.

Sal refinado e cristal em pacotes para venda ao publico, e a granel em sacos, para fábricas de manteiga, padarias, etc.

"O BREVIÁRIO DO INTERPRETE DAS LEIS,"

Pelo Advogado DR. ABILIO DE ANDRADE

Indispensável aos homens de Leis, Burocratas, Estudantes de Direito e amigos da cultura geral.

Estudo completo—Obra de Informação Técnica e formação Intellectual. — PREÇO 20\$00

Pedidos ao Autor—Rua da Prata, 178, 1.º—LISBOA — (Porte gratuito)

N.º 8

Folhetim de o «Povo de Aveiro»

29-6-941

EU E O OUTRO

Romance, por Jules Claretie
(da Academia Francesa)

V

Volta a crise terrível. André vê o seu próprio fantasma.

Uma vez só, Cecília experimentava uma sensação de terror singular, como se se tivesse encontrado diante de uma visão. Na verdade teria ela visto, no *fautuill* agora vazio, aquêle que era o seu marido? André ter-lhe-ia de facto aparecido, de pé, olhando-a com aquêle olhar estranho que a surpreendera?

Teria falado? Aquelas palavras: «Peço-lhe que me desculpe, minha Senhora!»—lê-las ela ouvido? Ou tudo aquilo seria uma alucinação?

Examinava os objectos que a cercavam, os móveis, a biblioteca aberta, o livro caído no tapete... Aquella sala desconhecida, em que se encontrava só, seria um cenário de teatro, uma imagem de sonho, ou alguma coisa de tangível, de verdadeiro?... Aquella porta aberta sobre o vazio sombrio, pela qual André se sumira, causava-lhe uma sensação de pasmo. Tinha vontade de gritar, inteiramen-

te só naquella casa. Junto d'ele, nada recearia; mas, sem ele, sentia-se ameaçada de um perigo confuso, envolvida de uma ameaça invisível.

Chamou-o. Por que partira ele? Por que mudara a sua voz?

— André! André!

Pela porta aberta, via-se sempre tudo negro. Ele não vinha. Não respondia.

— André! André!

Ele devia ter ouvido. Os gritos eram agora estridentes, apêlos de uma criança aterrorizada. E sempre aquêle buraco escuro, aquella sensação de abandono numa casa vazia!

— Oh! Eu quero partir, quero-me ir embora! repetia Cecília; e, sem querer, vinham-lhe aos lábios trêmulos os gritos de infância, aquêles com que chamava quando tinha medo: *papá, mamá*.

Fugiu para o quarto, como se a perseguissem. A escuridão era quasi completa, pois que apagara algumas luzes. A mancha do seu vestido branco, estendido no canapé, como um sudário, meteu-lhe medo. Acendeu todas as lâmpadas. As flores ainda ornavam o espelho da cha-

miné; mas, nesse espelho, viu Cecília um rosto convulsionado—o seu—e, tal como André, ficou aterrorizada com a sua própria cara.

Completamente perdida, enovou o apêlo, repetiu o nome, ouviu cair no silêncio absoluto:

— André!... Onde estás?

Não compreendia o que se passava, nem mesmo tentava compreender. Sentia apenas um desejo louco de fugir, de escapar aquêla vida, aquêla solidão, de ouvir uma voz humana, em lugar de se debater naquella silêncio inquietante como um abismo.

E se chamasse a criada de quab? Sim! Ia já a pôr o dedo sobre o bço de marfim. Mas que lhe diria? Cermente que não iria pedir-lhe que a levase daquella casa, que a acompanhasse a ca dos pais, se quisesse fugir. Mas fugi por quê? André estava ali. Ia voltar. Nem mesmo se fôra embora.

Não, não fôra embora — pois qu de súbito, surgiu de novo á entrada do quarto, com um olhar interrogador um sorriso nos lábios rodeados de barba nêa.

Então, com um grande grito, Ceja precipitou-se em direcção ao maric: «Até que enfim, vieste!» Correu para

como que para se lhe refugiar nos braços. Mas aquella mesma expressão de espanto que havia pouco a surpreendera fê-la de novo parar; os olhos de André olharam-na interrogativamente, como se a não conhecesse.

— Oh! Se tu soubesses, se tu soubesses como eu tenho medo, dizia ela, exprimindo neste balbuciar todo o seu terror, toda a sua ternura e a sua submissão. Mas agora estás aqui, e eu estou sossegada. Estava mesmo doida! Até pensei em chamar Marta, em fugir! Acredita, que é a verdade! Eu não compreendia!... Chamava-te, e tu não respondias... Por isso eu estava aflita...

Aproximara-se d'ele, esperando que elle lhe abrisse os braços para nêles se refugiar como um pobre passarinho aterrorizado. André, porém, não se mechiu. Estava atento, escutando o que ela dizia, com o ar de um homem que procura compreender palavras cujo sentido elle escapa.

Por fim, lentamente, sorrindo com cortezia, repetiu as mesmas palavras de desculpa:

— Peço-lhe que me desculpe, minha senhora. Por que estou eu aqui?... Por que está a senhora aqui?...

Olhou para o espelho:

— De gravata branca, fato preto... Por quê? Não vou hoje a nenhuma *soirée*. A'manhã tenho que trabalhar. E para começar a trabalhar mais cedo vou passar a noite no *atelier*.

E em seguida repetiu:

— Mas por que está aqui? Por quê? E o tom da interrogação era tão profundo, insistente e inquieto, que Cecília ficou, convencida de que aquêle homem estava louco. Ou louco ou embriagado. O

terror apossava-se dela novamente, com maior intensidade, como se a tivessem metido na cela de um demente.

A delicadeza excessiva daquelle que era seu marido e que a tratava como estranha, admirando-se da sua presença, considerando-a como visitante desconhecida, metia-lhe mais medo do que uma attitude ameaçadora. Ele tinha-a convidado a sentar-se, e repetia a pergunta:

— Por que está aqui? A quem tenho a honra de falar?

A quem? E olhou-o bem de frente, a ver se elle não estaria com alguma estranha brincadeira:

— A quem? A mim, á sua mulher! André, então não se lembra de nada?

Entretanto, elle repetia, como se se esforçasse por aprender qualquer coisa de incompreensível:

— Minha mulher?

Olhava para ella longamente, com uma espécie de piedade terna, com a expressão dum ser cheio de bondade e que perdôa.

— Mas eu não tenho mulher nenhuma, não sou casado, amo a vida livre, a vida de trabalho no meu *atelier*, a completa liberdade no mundo; nunca me casarei.

O tom destas palavras era frio, resolutivo, racionado. Ella pensava assistir a uma experiencia de que não comprehendia bem o alcance.

(Continua)

Algumas notas sobre a história das pescas nacionais

Com a lei de 9 de Junho de 1849 o Estado assumiu o encargo da construção e manutenção das estradas publicas em todo o Reino, ou por intervenção sua e directa, exercida por seus delegados, ou por contrato com particulares. A lei criava receitas para este fim, figurando entre elas 100 contos que já tinham sido votados para a construção das estradas de Lisboa ao Porto e de Aldegalega ao Caia. No mesmo ano foi regulamentado o serviço de obras publicas nos distritos administrativos onde existissem delegados do Inspector das Obras Publicas. Não havia ainda um plano geral de construção de estradas; as obras de melhoramentos da estrada Lisboa-Porto estavam suspensas e o governo mandou proceder a estudos para sua continuação.

Com a lei de 22 de Julho de 1850 aparece o primeiro plano geral de construção de estradas. As vias terrestres foram classificadas em *estradas e caminhos*; seriam de 1.ª classe as estradas que conduzissem da capital do Reino ás capitães de distrito e pontos importantes do reino vizinho; de 2.ª as que ligassem as capitães de distrito entre si e com cidades e vilas importantes, e as que convergissem para as de 1.ª classe e para os portos secos ou portos marítimos. Os caminhos seriam *municipaes* os que comunicassem entre si as povoações mais importantes de um concelho ou com concelhos vizinhos, ou com estradas de 1.ª ou 2.ª classe, e *vicinaes* todos os outros.

A rede de estradas de 1.ª classe, além dos portos de Lisboa e Porto, servia os de Viana, Aveiro, Setubal, e Faro que ficava ligado ao Baixo Alentejo; a rede de estradas de 2.ª classe servia o Porto que ficava ligado aos portos de Vila do Conde, Espozende, Viana, Caminha e portos fluviais de Valença, Monsão, Melgaço, e ao porto de Ovar na ria de Aveiro; o porto de Aveiro ficava ligado á Beira Alta, o da Figueira a Coimbra; o de Peniche a Torres Vedras e Alhandra na margem direita do Tejo; a partir da Comporta, na margem esquerda do estuário do Sado, seguia a estrada por Melides, Sines, Vila Nova de Mil Fontes, Odeseixe, até o porto de Lagos, ligando assim vários portos e estações de pesca; a partir de Lagos, a estrada, seguindo o litoral, ligava este porto com os de Portimão, Albufeira, Faro, Tavira, Vila Real de Santo António, Castro Marim.

Neste plano o Estado considerava, evidentemente, em primeiro lugar a *função politica* da estrada assegurando a coesão entre a capital da Nação e as das circumscripções administrativas, obrigação primordial de um Estado civilisado. A *função economica* desenvolver-se-ia progressivamente com a ordem, a segurança, as facilidades de circulação entre os centros produtores; a economia dos portos, quer na sua função commercial, quer na sua função em relação á produção do mar, foi tomada em consideração pelo legislador.

Em Agosto do mesmo ano o governo deu instruções ao Inspector das Obras Publicas para dar cumprimento á lei.

Em 1852 foi criado o Ministério das Obras Publicas, Comércio e Indústria, e o Conselho de Obras Publicas; este diploma marca o inicio da *época do fomento*, período notável da nossa história no século passado. A revolução iniciada pela legislação de Mousinho da Silveira só podia ser sustentada por uma politica de obras publicas inteligente, vigorosa, com espirito de continuidade, capaz de organizar os meios de acção da nova ordem economica. A politica de circulação tinha de servir a politica de produção.

A partir das primeiras realizações a legislação das estradas evoluiu até 1889 sob o impulso de novos factos economicos e de novos factos de circulação, entre estes os progressos da viação acelerada.

Em Maio de 1859 a Sub Inspeccção Geral dos Correios e Postas annunciou um facto importante na história da viação nacional: no dia 14 daquelle mez a malaposta começaria a correr para o Alto da Bandeira (junto de Vila Nova de Viçaya) e no dia 16 começaria a primeira viagem daquelle sitio para o do Carregado, ligado por caminho de ferro a Lisboa desde 1856. A distancia entre as suas estações terminus da mala posta, 300 quilometros, era vencida em 34 horas, incluindo tres demoras de 30 minutos, nas Caldas, Leiria, e Azemeis, para as refeições dos passageiros, e uma de 1 hora e 15 minutos em Coimbra para o mesmo fim e serviço do correio, havendo em todo o percurso 22 mudas. A exploracão foi deficitaria e para a manter foram necessários subsidios do Estado. Deste facto concluiam os adversários dos innovadores que seria impossivel manter um serviço

de comunicações ferro-viarias entre Lisboa e Porto; seria mais prudente, diziam, conservar em bom estado a estrada real e cada um que a utilisasse com os meios de que pudesse dispôr.

A Nação não tinha recursos para construir e manter caminhos de ferro, diziam os pessimistas, e muitos afirmavam que jamais viria a tê-los. O entusiasmo pela politica de circulação não era geral. As populações isoladas por falta de vias de comunicação, tinham hábitos sedentários muito arraigados, não sentiam ainda a necessidade da vida de relação, acreditavam que elas prejudicariam as economias locais levando-lhe o melhor da produção e promoveriam o encarecimento das snbsistencias sem qualquer compensação; a sua mentalidade não lhes permitia prevêr as consequências do encadeamento de novos factos economicos de produção e de circulação. Fontes, fazendo no parlamento, em 1856, a apologia entusiástica da viação acelerada e lamentando *não ser possivel fazer passar uma lei que obrigasse a nação portugueza a viajar por tres mezes*, castigava, com ironia afável, o misonismo nacional e não era tão ridiculamente retorico como quere Oliveira Martins. A nação depois de experimentar compreendeu, e Fontes ponde dizer, com verdade, decorridos alguns anos, que todos pediam mais estradas e mais caminhos de ferro.

Em 1862 fez-se nova classificação: *estradas reaes* ou de primeira ordem; *estradas distritaes* ou de segunda ordem; *estradas municipaes* ou de terceira ordem.

As estradas reaes foram divididas em duas classes: *directas* as que se dirigiam de Lisboa ás capitães de distrito ou aos pontos principais da fronteira, e as que partiam de estações de caminho de ferro em comunicação directa com a capital do Reino; *transversaes* as que ligavam capitães de distrito e pontos principais da fronteira e do litoral entre si. Eram estradas distritaes as que ligavam caminhos de ferro e estradas de primeira ordem entre si ou com portos fluviais, passavam por cidade ou vila importante e não estivessem classificadas na primeira ordem, e ainda as que, partindo de estação de caminho de ferro ou de estradas de primeira ordem, terminassem em povoação importantes. Todas as outras estradas seriam municipaes. Como na classificação de 1850 combinava-se a função politica da estrada com a função economica, mas surgia agora um novo elemento nesta combinação—o caminho de ferro.

Aparecem mais *tres portos* ligados á rede de estradas: Povoia do Varzim, S. Martinho do Porto, e Nazaré.

Em 1867, as estradas distritaes foram classificadas para efeitos da lei de 1862 e ficam ligados á respectiva rede os seguintes portos e estações de pesca: Caminha, Viana do Castelo, Vila do Conde, Ovar, Aveiro (para a Barra, para Avelans, para Ilhavo, Vagos, Mira), Figueira, Vieira, Lisboa, Cascaes, Cacilhas, Cezimbra, Setubal, Comporta, Melides, Sines, Vila Nova de Mil Fontes, Vila Real de Santo António (para Mertola), Faro (para Castro

Verde), Sagres (para Odemira e Lagos), Lagos (para Vila do Bispo).

Novos factos economicos, novas necessidades de circulação, determinaram successivas alterações de classificação.

Em 1886 a extensão total da rede era de 9.300 quilometros. Este período construtivo pode considerar-se encerrado em 1889. A politica de economias na administração publica, imposta pela crise de 1890, paralisou durante muitos anos as construções em curso e prejudicou a conservação da rede já construida.

Demonstra-nos este escoreço histórico que as conveniencias da economia das pescas foram amplamente atendidas na politica de circulação da segunda metade do século XIX. A medida que se aperçavam as malhas da rede de comunicações alargavam-se as zonas de influencia economica dos portos de pesca. O almoçreuve continuou a ser, como nos séculos anteriores, o agente principal do transporte de pescado, mas a sua marcha era mais rápida porque a estrada suprimira obstáculos, havia segurança por toda a parte, não lhe saíam ao caminho exatores e malfetores, escolhia livremente itinerários em conformidade com as necessidades do comércio; maiores lucros no tráfico permitiram-lhe adquirir gado de qualidade, mais resistente, para vencer maiores distancias em tempo relativamente curto e, assim, pôde levar até as povoações do interior peixe fresco ou sumariamente preparado, sem risco de deterioração; no estio fazia com toda a segurança marchas noturnas, para levar á serra peixe colhido nos lanços da tarde. O transporte hipomovel tomou grande desenvolvimento; o tipo de carro coberto, denominado *alentejano*, passou a ser largamente utilizado no transporte de pescado. As *peixeiras*, canastra bem carregada á cabeça, irradiavam das praias de pesca, palmilhavam estradas e caminhos para abastecer vilas e aldeias do interior, ou aproveitavam para realizar parte dos seus trajetos diligências e pequenos meios de transporte hipomovel quando se generalisou o seu emprego, e, mais tarde, a ferro-via.

A comodidade e segurança das estradas, e meios de transporte que hoje consideramos rudimentares, foram, num paiz com população altamente ictiófaga, factores que, no século passado, contribuíram poderosamente para o aumento do consumo de pescado e consequente aumento da produção da industria.

O desenvolvimento da rede ferro-viaria também contribuiu, como é óbvio, para a expansão do comércio de pescado, e dele trataremos oportunamente mas esta contribuição foi menor do que a das estradas. Encontraremos a explicação deste facto na dispersão geográfica excessiva da industria da pesca, na orientação das principais linhas férreas em relação á maior extensão do litoral, na carência de instalações portuárias privativas da pesca em ligação directa com a ferro-via.

(Continua)

Nota—Para a elaboração desta parte do nosso trabalho consultámos, com muito proveito, apontamentos sobre a legislação das estradas obsequiosamente cedidos pelo seu autor, E.ª Sr. Engenheiro Almeida Graça a quem testemuhamos o nosso agradecimento e apreço pelo valor da sua colaboração.



CASA DE SEMENTES

TELEFONE 242

DE

Domingos Moreira da Costa

Praça, 14 de Julho—Largo das Cinco Ruas
AVEIRO

SEMENTES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
Agente das máquinas de escrever "UNDERWOOD".
SEGUROS DE TODOS OS RAMOS

AGENTES PRECISAM SE para
trabalharem com
conhecida marca
de máquinas de escrever e artigos de escritório. Resposta, indicando referências á Caixa Postal, N.º 86 — PORTO

ARMAZENS VIEIRA

Avenida Central — AVEIRO

Grandes estabelecimentos de:
MERCEARIAS, VINHOS, CHÁ E CAFÉ

Ernesto Vieira, participa aos seus clientes e amigos que abriu as suas novas instalação na
Avenida Central em AVEIRO

"O TRABALHO,"
Companhia de Seguros

Capital e Reservas excedem 3 milhões de escudos

Sede: Rua José Falcão, 211—PORTO
Delegações em todo o País

Agentes em AVEIRO

Pedro L. Rezende e Alvaro Sucena

CAFÉ RESTAURANTE ROCIO

SERVIÇO PERMANENTE DE ALMOÇOS E JANTARES

Especialidades culinárias, pratos da ocasião, vinhos magníficos.

COZINHA REGIONAL ESPLÉNDIDA SALA DE JANTAR

Recebem-se permanentes com ou sem quarto

PREÇOS MODICOS

ENTRADA } Pelo Café
Travessa da Rua do Allenia

Companhia
do
Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL ACÇÕES: 7.000.000\$00

Direcção e Escritórios:

Rua dos Fanqueiros, 278, 2.º

TELEFONES: DIRECÇÃO 2 3623
ESCRITÓRIOS 2 2331
ESTADO 188

Proprietária das fábricas do Prado, Marianaia, Sobreirinho, (Tomar) Penedo, Casal d'Ermio (Louzã) e Vale Maior (Albergaria a-Velha) instaladas para uma produção annual de oito milhões de quilos de papel e dispondo dos maquinismos mais aperfeçoados para a sua indústria.

Tem em depósito grande variedade de papeis de escrita, de impressão e de embrulho. Toma e executa prontamente encomendas para fabricações especiais, de qualquer quantidade de papel de máquina, contínua ou redonda e de forma.

DEPOSITOS
EM LISBOA NO PORTO

Rua dos Fanqueiros, 270 a 278 Rua Passos Manuel, 49 e 51

Telefone 2 2332

Telefone 117

Telegráfico: PELPRADO

PARA
PINTAR
AREDES

USE A

MURALINE

Uma tinta que se

prepara em 10 minutos
seca em 1 hora
e dura 10 anos

MARIO COSTA & C.ª, L.ª —Rua do Almada, 30-1.e 2.º—Telefone 2571—PORTO