

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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, 1934; — 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 893

S U M Á R I O

Lavradeira do Minho. — Sapadores de Caminhos
de Ferro. — A evolução dos caminhos de ferro
britânicos, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA.
— Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVI-
DADE GASPAR. — Orientação e selecção profis-
sional, pelo Dr. VASCO DA PENHA COUTINHO.
— Vida Ferroviária. — Os transportes ferroviá-
rios. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. —
Na outra margem do Tejo, por JORGE RAMOS.
— A cortiça, por FAUSTO GÓNÇALVES. —
Alhos Vedros. — Imprensa. — Linhas Estrangei-
ras. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Ca-
minhos de Ferro Coloniais. — Parte oficial. —
: : : : : Teatros e Cinemas. : : : : :

1 9 4 0

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS 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
 Porto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORUTGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos	100
ÁFRICA (ano)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520Sapadores de Caminhos de Ferro

A festa anual dos antigos combatentes
desta unidade tem lugar este ano
na cidade de **SANTARÉM**

COM o fim de tratar da próxima festa anual de confraternização entre soldados, sargentos e oficiais, componentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, quando da Guerra Europeia, foi a Santarém parte da Comissão Executiva que foi recebida gentilmente pelos antigos combatentes srs. Joaquim Caetano Frazão e Manuel Maria Tondela. Seguidamente, e, depois de se avistarem com o sr. Alfredo da Silva Leitão, foi a mesma comissão recebida no edifício da Câmara Municipal pelo seu ilustre presidente sr. António Bastos. O sr. major Rosa Bastos, membro da Comissão Organizadora de festas dos Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expoz ao sr. presidente da Câmara o sentido patriótico dos componentes da sua antiga unidade realçando o ilustre Comandante — hoje General Raúl Esteves — que deixou na sua unidade uma organização modelar que se impoz ao país como exemplo máximo da disciplina, na visita às várias terras de Portugal.

O sr. presidente da Câmara, figura simpática, que a seus olhos lhe saltou o patriotismo dos combatentes, agradecendo a visita prometeu o melhor acolhimento para aqueles que longe da Pátria souberam conquistar simpatias e louros que jàmais os portugueses devem esquecer. Por isso — prometeu — Santarém há-de recebê-los como é costume receber os que sabem ser soldados.

Os visitantes estiveram depois na sede da Associação Comercial, onde foram recebidos pelo presidente, sr. Alfredo da Silva Leitão, figura simpática e «caróla» por Santarém, que se congratulou com a próxima e honrosa visita dos Antigos Combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro. No gabinete da direcção foi servido um «vinho de honra», que deu aso à troca de brindes.

A evolução dos caminhos de ferro britânicos

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

(De *L'Angleterre d'Anjour d'hy*)

AS vicissitudes históricas da rede dos caminhos de ferro da Inglaterra são sobremodo interessantes. Entregeu por muito tempo à economia privada e à livre concorrência, que obtinha concessões perpétuas, sem plano geral, achou-se dividida por grande número de Companhias, que adoptaram as mais variadas larguras de via.

Pouco a pouco se deu a unificação e a concentração, e a intervenção fiscal do Estado foi crescendo.

Desde 1858 um acôrdo das Companhias pôs termo à guerra de tarifas.

Em 1873 foi instituída uma comissão de três membros para regular as relações das Companhias entre si e o público.

Em 1888 foi definitivamente organisada essa fiscalização.

Após a Grande Guerra os caminhos de ferro, que tinham sido, durante ela, administrados pelo Estado, voltaram às mãos das Companhias, sujeitos porém a mais larga intervenção pública.

Constituiu-se o Tribunal das Tarifas, de três membros, encarregado de examinar as questões relativas às receitas e às tarifas dos caminhos de ferro. Da sua aprovação estavam sujeitas as tarifas excepcionais. Um dos seus fins era assegurar a igualdade do tratamento concedida aos diversos expedidores. Procurava acomodar as tarifas

à obtenção de receitas iguais às que precederam a guerra em 1913.

A concorrência crescente da camionagem levou as Companhias a fazer em 1838 uma campanha de defesa dos seus interesses, para o que pretendiam ajustar as tarifas à concorrência da estrada.

Alegavam que na época em que o Estado quiz regular as tarifas tinham as Companhias o monopólio dos transportes, enquanto ao presente a mercadoria rica é desviada pela estrada.

Em 1921 efectuaram-se fusões, que determinaram grandes progressos da exploração e da economia das linhas, com uniformização do material e diminuição do número de tipos. Agrupou-se a construção de locomotivas em determinadas oficinas, que trabalhavam em série. Onde eram precisas 5 locomotivas, bastaram 4.

As máximas velocidades são obtidas em linhas inglesas.

A *Southern*, Companhia do Sul de Inglaterra, executou um plano de electrificação, que abrange mais de 2.500 quilómetros. Entendida com as Companhias Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e dos Wagons-Lits, organizou o serviço de travessia da Mancha por *ferry-boat*, que em tempo de paz permitia a passagem dos comboios de Dover a Dunkerque, em barcos especiais. Ao mesmo tempo a *Railway Air Services, Ltd.*, gerida em comum por 4 Companhias, organizou numerosos serviços aéreos.

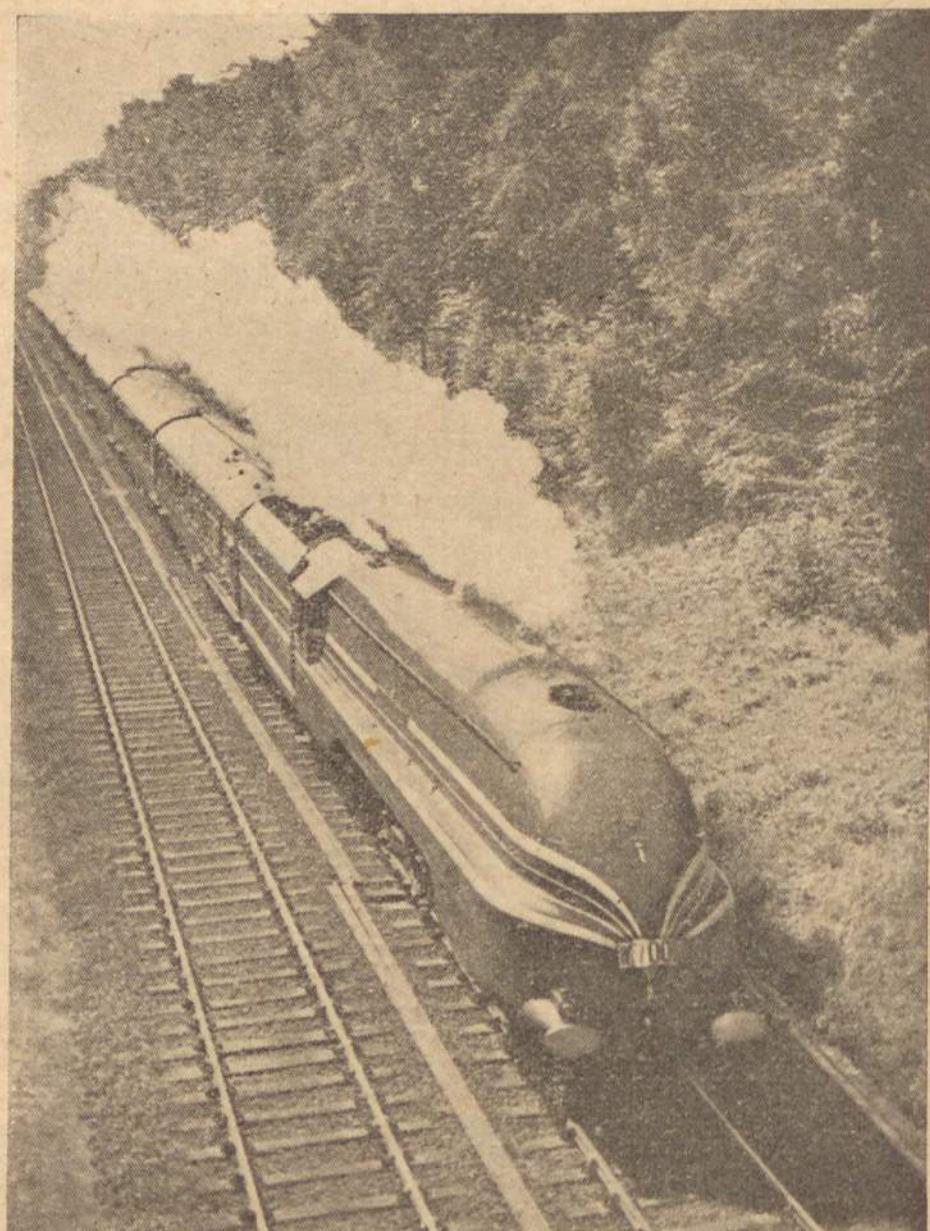
O preço dos bilhetes foi reduzido. Os bilhetes mensais de ida e volta tinham baixado o preço das viagens ao de 1914, isto é, um penny por milha ou 50 cêntimos por quilómetro.

As Companhias empregam 600.000 homens com vencimentos que representam 100 milhões de libras. O pessoal está organizado em três sindicatos principais. A lei de 1921 criou um sistema completo de comissões hierárquicas de arbitragem, compostas de número igual de patrões e ope-

As decisões dêsses tribunais não têm valor estritamente legal e os seus bons resultados são devidos à boa vontade das duas partes para chegarem a soluções amigáveis.

* * *

A guerra impôs às Companhias pesada tarefa. Nos 4 primeiros dias, só de Londres partiram 1.500 comboios especiais com 1.300.000 passageiros de toda a espécie, incluindo doentes dos hospitais levados para zonas de segurança.



Material do rápido
Londres - Glasgow

rários, que discutem tôdas as questões relativas ao regime de trabalho.

O supremo grau hierárquico dêsses tribunais é a *Industrial Court* ou Tribunal Industrial, composto de três membros, um nomeado pelos sindicatos, outro pelos patrões e um presidente independente. Ocupa-se das tarifas, dos salários e das condições de trabalho do pessoal de transporte. Servem de base às suas decisões os inquéritos do *Railway Staff National Tribunal* (Tribunal dos Trabalhadores de Caminhos de Ferro).

Em seguida transportaram para França o Corpo Expedicionário Britânico.

Ao mesmo transportavam-se para diferentes pontos documentos, objectos artísticos, depósitos de víveres.

O tráfego de mercadorias pesadas é considerável e obriga a transportes entre certos portos, por causa dos comboios navais.

Para facilitar os transportes recorreu-se a comboios mais compridos e mais lentos. Entre os centros importantes continua a haver serviços de grande velocidade.

Restabeleceram-se já muitos comboios

suprimidos nos primeiros dias. Entraram em serviço os restaurantes e as carruagens-camas.

Depois das dificuldades da reorganização subsequente à grande guerra, e da fusão das empresas, veio a crise económica, depois de 1929, apesar da qual a reorganização dos serviços e transformação do material continuaram.

Recorreu-se sobretudo ao vapor, mas a electrificação foi largamente empregada e tomou incremento o uso dos motores Diesel nas linhas de manobras. Realizou-se além disso um entendimento com as empresas de transportes por estrada. Tinha-se elaborado antes da guerra um sistema completo de coordenação da estrada e do carril, realizada por cooperação voluntária sem imposição do Estado.

* * *

Na Inglaterra, como em todos os outros países, têm sido estudadas com particular atenção as transformações exteriores do material de caminhos de ferro, tanto de

tracção como de transporte, para diminuir a resistência do ar.

Como esta é proporcional ao quadrado da velocidade, o seu valor é considerável e são bem compensados os esforços para a reduzir.

Deu-se em chamar aerodinâmicas às formas que a reduzem e se aplicam nos automóveis, nos aviões e no material de caminhos de ferro.

Em vez de superfícies verticais directamente opostas ao ar, de reintrâncias e saíncias, em que este exerce a sua acção, adoptam-se superfícies oblíquas sem variações laterais sensíveis, sem aparelhos salientes e assim se facilita o movimento, realizando-se economias consideráveis de energia e portanto de combustível.

A gravura que reproduzimos mostra um comboio extenso, destinado a marchas velozes e no qual se procurou reduzir ao mínimo a resistência do ar.

É nesse sentido que evoluciona por toda a parte a forma do material circulante, tendo-se obtido resultados consideráveis.



Notas de Viagem

A Torre que embriaga

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

V

QUANDO entrei em Itália, a estação de Ventimiglia estava em obras e desaparecia sob complicada rede de andaimes. Os vários serviços ferroviários, aduaneiros e militares estão instalados num grande barracão de madeira, por cujas diversas repartições corri em formalidades idênticas, embora muito menos rigorosas, do que as de Espanha. Se tive de declarar o dinheiro que transportava, não foi preciso exibi-lo; se mostrei as malas, e isso sem excessos de rigor, não me submeteram a qualquer vistoria pessoal. Em toda a Itália, há muitos e variados militares, mas não são menos nem mais delicados, do que os de outros quaisquer países, em relação aos civis.

Partiu o comboio eléctrico, direito a Génova, e a parada de beleza continuou em termos semelhantes aos gozados na francesa «Côte d'Azur», porque, afinal a Riviera del Ponente, e depois a do Levante, mais não são do que a seqüência das mesmas pitorescas costas mediterrâneas, já elogiadas em artigos precedentes.

Pouco além do meio-dia, cheguei à grande estação de Génova Príncipe Pio e, logo no hotel mais próximo, fui deixar as malas e tomar o primeiro contacto com a cozinha italiana e com os respectivos «spaghetti», que me apareceram cotidianamente à mesa, durante toda a viagem na península entalada entre o Adriático e o Mediterrâneo.

Como se dera o caso de o retrato de minha mulher não ter, no passaporte, o sêlo em branco português, que o autenticaria, e como isso obrigou em Ventimiglia a que, para lhe confirmar a identidade a fizessem exibir outros documentos e assinar o nome perante a Polícia Internacional, por conselho dos mesmos funcionários, a minha primeira visita em Génova foi ao consulado de Portugal onde apenas se encontravam dois empregados — uma senhora e um cavalheiro — que — caso paradoxal! — não falam português!!!

Voltei ali, horas depois, e já o nosso compatriota que naquela cidade representa Portugal, amavelmente pusera o passaporte nas condições desejadas pela polícia italiana.

Génova é uma cidade imponente e civilizada, pitoresca e elegante. Ao lado de vielas sujas e angustas, tem bulevares animados e luxuosos como, por exemplo, a via XX Settembre onde existe a nossa legação; praças movimentadas como a de Ferrari, no fundo da qual se ergue um arranha-céus digno de qualquer metrópole dos Estados Unidos. Em Génova há uma digressão obrigada a todo o forasteiro que nunca chorará o tempo que a ela dedicar: Refiro-me à famosa «Circunvalazione al Monte», que, cómoda e economicamente, se faz de carro eléctrico e que nos leva aos pontos altos da cidade de onde entre jardins cheios de flores e crianças se desfrutam belos panoramas sobre o golfo, sobre a cidade entre cujos telhados, dispostos em planos vários, se elevam, num e outro ponto, as torres e cúpulas de igrejas monumentais como S. Lourenço, Nunziata, St.^o Ambroglio, etc.

Praças igualmente animadas são as de Acqua Verde, onde se ergue o monumento ao navegador Colombo, orgulho da nobre Génova; a praça Corvetto, centro onde passam os principais eléctricos e autobuses; a praça Príncipe que começa junto à estação marítima e na qual de longe os paquetes ancorados parecem estar dentro da própria cidade.

Estava próximo o S. João que em toda a Itália é objecto de festejos muitos dias antes do dedicado ao Santo Precursor. Nessa noite no Lido de Génova havia fogo de vista. Meia cidade para lá foi desfrutando um espectáculo cujo custo se limitava ao do transporte do eléctrico. E à volta, no sítio onde o carro pára, — uma praça entre árvores onde a iluminação é escassa — era muito de ver-se como os genoveses de ambos os sexos, acompanhados daqueles enxames de crianças todas encantadoras em que tão ricos são os lares italianos a quem as honrarias dispensadas pelo Estado aos casais prolíficos têm flagrantemente incitado àquela bíblica mul-

tipulação que não me lembro de verificar tão bem observada como na terra do Duce, nessa noite quando o fogo de vista acabou era muito de ver-se como os bons genoveses assaltavam alegremente os eléctricos e num instante os enchiam empilhando-se numa promiscuidade de que ninguém se queixava. Concluí assim que o assalto ao eléctrico em toda a parte é idêntica, seja no Lido de Génova após o fogo de vista, seja num estádio de Lisboa no fim de um desafio.

Foi na manhã seguinte que cheguei a Pisa. Um eléctrico levou-me pelas ruas estreitas duma cidade antiquíssima até ao vasto campo em que para comodidade do turista se erguem as maiores curiosidades locais: o baptistério, a catedral, o campo santo e a torre inclinada.

Guiado por um sujeito amável, cicerone profissional e que reeditou mais uma vez a decorada preleção, dei a volta ao cilíndrico baptistério, grande tiara papal poisada no meio do campo. Não vos entediarei repetindo os nomes das telas e dos autores, das esculturas e das mais preciosidades contidas nesse autêntico museu que vai dos Alpes à Sicília. Por isso do baptistério de Pisa apenas me recordarei do curioso eco que a disposição circular e as condições acústicas da igreja oferecem.

Um guarda de boa voz primeiro bate sonoramente as palmas e logo as abóbadas lhe respondem com prolongada ovacão. Depois, com esplêndida voz de tenor, então as quatro notas de um acorde perfeito e sobre cada um desses sons sobrepõe-se o eco da nota antes cantada. Assim os ecos e o cantor fazem-nos ouvir um coral magnífico, harmônioso como um órgão.

Entre parêntesis quero ratificar a opinião já velha mas que muitos têm como exagerada de que o povo italiano tem uma predisposição para a música, ou melhor para o canto, como em parte nenhuma se encontra outra. Se é verdade que em matéria de músicos, ouvi por lá alguns que desafinavam como qualquer gaiteiro de filarmónica de arraial saloio, no domínio do canto, ouvi, sem entrar em teatros ou salas de concertos, vozes admiráveis cantando como se outra coisa não fizessem que seguir classes canoras. Essa primeira impressão foi logo no combóio. Um oficial que ia no mesmo compartimento que nós logo a seguir a Ventimiglia organizou sózinho um recital de canto em que não soube que mais admirar: se as qualidades artísticas de tenor fardado, se a sua amabilidade para com estrangeiros que ao entrar em Itália eram distinguidos com um concerto espontâneo e quem sabe se executado com propósitos de propaganda turística. Ainda hei-de averiguar junto de outros turistas se após entrarem a fronteira tiveram no combóio um soldado a cantar.

Também em Pisa, no eléctrico que me levou da estação à praça da Catedral, o guarda-freio foi também a cantar e isso com voz também que invejaria-

mos para os nossos cantores de opereta, já que não quero melindrar os outros que se entregam à ópera.

Terminado o coral do Baptistério de Pisa, coral que, como disse, foi economicamente executado apenas por um cantor, nós e o douto guia passámos à Catedral, repositório artístico onde um dia não bastava para uma a uma admirar todas as preciosidades. A seguir passámos ao famoso Campo Santo, cemitério aristocrático e antiquíssimo, onde os grandes de há séculos atrás se faziam sepultar em terra trazida expressamente da Terra Santa. Daí o nome dado à velha necrópole que hoje é panteão das suidades locais e principalmente museu onde as mais importantes coisas a admirar são os valiosos e velhíssimos frescos que ornam as paredes onde a iconoclastica humidade dos tempos tem feito desbotar algumas dessas venerabilíssimas pinturas.

O número final dessa interessante visita a Pisa foi a torre famosa, espécie de chaminé de bem trabalhado mármore e a quem a invulgaridade da sua posição tornou universalmente famosa, isso graças ao «gaoleiro» que há seiscentos e tal anos a construiu não perceber nada de terrenos e tê-la edificada em terreno que quando ela tinha apenas onze metros de altura, logo deu de si. Talvez adivinhando o futuro valor turístico do desastre, os pisanos em admirável teimosia continuaram a torre até que ela atingiu 55 metros de altura na parte oposta à da inclinação.

Disse-nos o guia, não sei se para com isso nos desanimar do propósito de irmos até o alto e de não lhe fazermos perder tempo, que o terreno continua a ceder a-pesar-de consecutivas obras de consolidação a cimento serem amiúde feitas na base. Deixou mesmo transparecer a probabilidade de um belo dia a torre passar para além do ponto de gravidade e confirmar mais uma vez a lei da queda dos corpos. Ficarão sem dúvida famosos os turistas que nesse glorioso dia vierem abaixo com as pedras da torre. Mas como poucos desejam tal consagração e como por outro lado nunca se sabe bem a data em que se efectuará a queda, na famosa torre os forasteiros pouco tempo se demoram.

Pela parte que me toca subi apenas até o segundo andar. No exterior não há platibanda e uma volta à roda da galeria não deixa de ser feita com passo irregular pois na altura em que a inclinação se acentua a marcha involuntariamente precipita-se acelerada pelo declive.

Por seu lado, descendo a escadaria interna isso é feito com passo pouco seguro, pois quando seguindo sempre circularmente as paredes se inclinam os degraus mau grado nos parecem por sua vez fugir-nos sob os pés. Chegamos a baixo literalmente tão aos bordos como se lá em cima nos tivessem atordoado com perturbantes libações. A torre de Pisa pode portanto bem chamar-se «a Torre que Embriaga».

Orientação e selecção PROFISSIONAL

Pelo DR. VASCO DA PENHA COUTINHO

Na produção de tudo quanto consumimos, quer venha de perto, quer seja adquirido em regiões afastadas, de qualquer modo, tiveram interferência várias pessoas.

Pode suceder que não tenha havido mais do que a simples apropriação das coisas (a pesca, a caça); pode essa apropriação haver sido preparada (as colheitas); e pode ter havido um sem-número de operações complicadas, como no caso da fabricação de um relógio (¹), de uma locomotiva ou de outro objecto necessário.

O que se vê é que qualquer de nós utiliza a cada passo os serviços dos outros.

Razoável é portanto que, como compensação do recebido, alguma coisa demos do nosso esforço e contribuamos assim para facilitar o viver dos nossos semelhantes, que formam connosco a comunidade no seio da qual se desenrola a nossa existência.

Por isso, cada um precisa de ter seu modo de vida organizado de uma maneira regular e permanente, isto é, uma *profissão*. É esta que permite ao indivíduo assegurar a sua própria subsistência, («levantar o seu próprio peso», segundo uma expressão conhecida), manter a família e concorrer, directa ou indirectamente, para o bem da colectividade de que faz parte. Assente pois que é forçoso possuir uma ocupação útil, vejamos qual o lugar que a cada um compete e como o poderá desem-

penhar evitando que, errada a vocação, venha a comprometer o seu futuro e a ser um peso morto na sociedade.

* * *

Pode afirmar-se que não há dois homens iguais, pois que, embora rigorosamente com a mesma altura, é possível e natural que um seja mais pesado do que o outro, desigual o tamanho dos braços, diversa a relação entre o comprimento e a largura dos crâneos e diferentes também outras quaisquer dimensões. Quere dizer: ambos os exemplares são desigualmente proporcionados, não coincidem as medidas dos dois corpos, cada um dos quais apresenta caracteres somáticos (porque ao corpo se chama *sôma*) distintos.

Fisicamente há, pois, diferenças.

Mas admitindo, por hipótese, a possibilidade de encontrar duas pessoas do mesmo formato, apresentemos-lhe um determinado problema. Certamente não o resolverão com igual facilidade: uma levará mais tempo do que outra. Diremos então que têm inteligências diferentes. Verifica-se uma desigualdade de ordem intelectual.

Continuemos a observar os humanos nossos semelhantes e procuremos mais algumas características que os distingam.

Todos recordamos entre os nossos antigos companheiros de escola os que eram apáticos, preguiçosos, desconfiados, tristes, fugindo à convivência; pelo contrário, havia-os irrequietos, facilmente excitáveis, barulhentos, por vezes recalcitrantes e bri-

(¹) Lemos algures que em 1932 certas fábricas empregavam 61 máquinas para fazer um sapato e 361 para fazer um relógio.

gões: distinguia-os o seu feitio alegre e, sobretudo, a sua instabilidade de carácter. Temos visto também, entre as pessoas das nossas relações, encoleirizarem-se umas por motivos que reputamos fúteis e outras, menos susceptíveis, tolerarem certas brincadeiras ou graças um tanto pesadas. Questão de temperamento.

Ora, segundo o temperamento, é que uns indivíduos são tolerantes, transigentes, brandos no trato com os animais e com os homens, sensíveis às dores alheias. Estes, têm bom fundo, diz-se. O egoísmo doutros leva-os a não pensarem senão em si, só os preocupando o seu bem-estar, os seus triunfos, como se a alguém fôsse dado possuir o monopólio da riqueza ou da glória.

Seria oportuno passar revista às várias manifestações da vida sentimental; melhor veríamos o comportamento dos homens variar em virtude de factores múltiplos. Interessante era ainda estudar as chamadas emoções, entre as quais figura o medo, a cólera, a ternura, o amor-próprio; as paixões, como a gula e a embriaguês, o ódio, o ciúme, a inveja e a paixão religiosa.

A análise dêstes e de outros sentimentos ajudar-nos-ia a perceber como as diferenças de ordem espiritual (ou *psíquica*) definem, marcam, a personalidade humana. Não comportando, porém, êste curto e ligeiro artigo um estudo dessa natureza, passamos a ver quais os factores que originam a multiplicidade de tipos a que, de uma maneira vaga, se fez alusão.

Para isso, precisamos de estabelecer ou recordar certas noções, o que faremos recorrendo ao saber alheio.

Sabemos já o que é o sôma.

Qualquer compêndio de Zoologia nos dirá que o cérebro é a porção do encéfalo⁽¹⁾ que se estende desde a região frontal até às fossas occipitais superiores, muito volumosa, e que ocupa a maior parte da cavidade crâniana. É dividido em dois hemisférios nos quais residem as funções sensoriais, intelectuais e motoras. São, portanto, a sede das sensações, do pensamento e dos movimentos voluntários.

Por outro lado, o Prof. Dr. Victor Fontes, ensina-nos que «glândulas são órgãos que têm a propriedade de elaborar (segregar) determinados produtos destinados a desempenhar certa acção fisiológica no meio competente. Assim, as glândulas salivares formam a saliva... muitas outras glândulas excretam os seus produtos de secreção, quer directamente para o meio exterior, como as glândulas sudoríparas, quer indirectamente, como por exemplo, os rins, de onde a urina vai, por vários canais, até à bexiga, órgão que serve de reservató-

rio que oportunamente se esvasia para o exterior, ou ainda como o fígado que lança a bilis no tubo digestivo do qual sai juntamente com as fezes, depois de ter realizado a sua acção no acto digestivo. Por este motivo são chamadas estas glândulas, *glândulas de secreção externa*. Há porém glândulas sem canal excretor e cujos produtos elaborados passam imediatamente para os capilares sanguíneos que as vão irrigar, isto é, lançam os seus produtos de secreção no nosso meio interior, o sangue, sendo por isso chamadas *glândulas de secreção interna*... Para que o organismo se mantenha em estado chamado normal, é necessário que o funcionamento de tôdas essas glândulas se faça em equilíbrio permanente. Perturbado êsse equilíbrio, o organismo sofre imediatamente mais ou menos profundas modificações».⁽⁴⁾

O mesmo autor esclarece-nos, a seguir, acerca do valor dos produtos elaborados por aquelas glândulas: «dos seus produtos de secreção, a que Starling (1905) deu o nome de *hormonas* (palavra grega que quere dizer: eu excito), alguns são já conhecidos na sua composição, como por exemplo, a *adrenalina* segregada pelas cápsulas supra-renais; outros, a maioria, apenas se conhecem os efeitos. Como dissemos, se o funcionamento de algumas dessas glândulas se encontra perturbado, logo o organismo sofre alterações várias que podem ir até à morte».

Essas perturbações afectam muitas vezes o crescimento e a elas podem os gigantes e os anões dever a sua deformação física. Outras vezes exercem a sua influência num outro sentido: «as glândulas de secreção interna regulam em grande parte o nosso estado emocional e por isso influem duma forma basilar na formação daquilo a que se chama o *temperamento*». Por seu turno, afirma o Dr. António de Carvalho: «É do estado de funcionamento glandular que derivam as tendências, o nervosismo, a afectividade: numa palavra o carácter e o temperamento pessoal».⁽²⁾

Ficamos assim conhecendo a importância do problema das glândulas de secreção interna, que hoje não interessa sómente aos médicos ou aos estudiosos do homem como animal, mas ainda aos que o encaram e estudam como factor social. Por isso, o conhecimento das secreções das glândulas fechadas (designação que também se lhes aplica) deve estender-se aos que se ocupam de questões criminais, aos professores, aos economistas, etc.

Estamos agora habilitados a entender que «o pensamento, temperamento e carácter não são apenas funções do cérebro, mas de um complexo constituído pelo sôma (isto é o corpo físico), pelas hor-

⁽¹⁾ O encéfalo é a parte do sistema nervoso contida na caixa óssea denominada crâneo.

⁽²⁾ Prof. Dr. Vitor Fontes, *Crianças anormais*.

⁽²⁾ Dr. António de Carvalho, *Endocrinologia e Clínica diária*.

monas e pelo cérebro. Por outras palavras: o pensamento e o carácter são funções do «corpo interno»: é com êste, e em função dêste, que o homem pensa, sente e esquece» (¹).

Dêste modo, a nossa maneira de ser, ao contrário do que já temos ouvido, não é apenas resultante da educação que nos deram, do clima a que estamos sujeitos, da raça a que pertencemos.

Há, pois, no homem várias modalidades mentais, várias faculdades (debaixo do aspecto psíquico): a memória, a atenção, o raciocínio e, como consequência, uma variedade rica de disposições naturais, de qualidades, que importa aproveitar na vida profissional.

Daí provém a importância do factor humano no trabalho e a necessidade do estudo daquelas disposições por meio de provas especiais, de métodos e processos de investigação científica, capazes de avaliar das qualidades físicas e mentais de cada indivíduo e de o declarar ou não apto para determinada profissão.

Este é nem mais nem menos o fim da orientação profissional cujo objectivo «consiste em escolher a profissão ou grupo de profissões que mais convém a um indivíduo dado, às suas aptidões físicas e mentais diagnosticadas mediante uma série de exames apropriados, tendo em conta não só as exigências e características da profissão, mas também as condições do mercado de trabalho» (²).

O problema da orientação profissional pode ser formulado nestes termos: «Conhecidas as aptidões que caracterizam uma profissão e conhecidas as aptidões que possue um determinado indivíduo, importa determinar se êste indivíduo convém para a profissão que deseja seguir e, no caso negativo, qual a profissão que deve exercer».

Para mostrar a sua importância e depois de afirmar que a orientação profissional é uma questão de ordem moral, social e económica, escreve o saudoso Professor Dr. Faria de Vasconcelos: «O homem que se encontra no seu lugar, que exerce

(¹) Dr. Abel Salazar, *A Psico-Somática* em *O Diabo*, n.º 96.

(²) Prof. Dr. Faria de Vasconcelos «Em que consiste a Orientação Profissional», in *Boletim do Instituto de Orientação Profissional*, Ano I — 1928

uma actividade que se adapta à sua natureza, é um homem feliz e o bem-estar individual não pode deixar de exercer uma feliz influência sobre a colectividade. Mas, além dêste aspecto moral e social, a orientação profissional é um problema económico. Para que a actividade industrial de uma nação seja próspera, não basta que ela não seja contrariada por leis nocivas, por intervenções inadequadas, não basta que as matérias primas lhe sejam fornecidas nas melhores condições, que a sua expansão lhe seja facilitada e que os bancos a ajudem intelligentemente. Deve ser capaz de produzir. Que importa que se abram novos mercados, que a indústria seja mais audaz, se ela fabrica defeituosamente, se a mão de obra carece de habilidade, de precisão e de gôsto? A economia pública necessita de empresários e de operários qualificados» (¹).

* * *

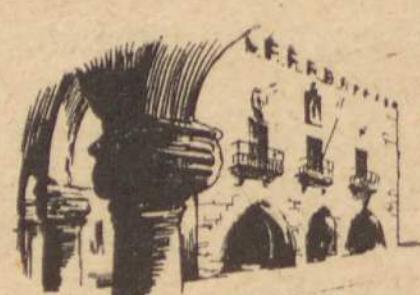
Paralelamente ao da orientação profissional, surge um outro problema distinto, embora análogo na aplicação:— o da selecção profissional.

A significação exacta das duas expressões encontra-se fixada do modo seguinte pelo segundo Congresso Internacional de Psicotécnica reunião em Barcelona em 1921:— orientação profissional é a escolha da carreira para o indivíduo; selecção profissional é a escolha do indivíduo para a carreira.

Esta, procura, entre o pessoal, o melhor; aquela tem por fim escolher a carreira que melhor serve a cada indivíduo tendo em conta a personalidade *profissional*, que já vimos caracterizada pela convergência da constituição física, das faculdades intelectuais e da vontade activa para o trabalho (carácter activo).

A selecção interessa ao patrão; a orientação especialmente ao empregado, mas vai mais longe: atinge a estrutura da vida económica e social por contribuir para o bem-estar de cada um o que equivale à felicidade de todos.

() Prof. Dr. Faria de Vasconcelos, *A escolha da carreira para os nossos filhos*.



Vida Ferroviária

Inauguração dum posto médico privativo

Inaugurou-se no Porto, na noite de 20 do mês passado, um modelar posto médico, privativo dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte de Portugal e dos Serviços Regionais daquela classe, situado na rua do Heroísmo.

É um melhoramento de alto interesse sindical o novo posto médico, cuja direcção pertence aos clínicos srs. drs. J. Madureira Guedes e Adelino Príncipe e sr.^a dr.^a Gremilda Pinto Fernandes — êstes dois últimos filhos de ferroviários.

Ao acto inaugural assistiram representantes de toda a classe ferroviária do País, assim como delegados de diversas instituições económicas e sindicais daquela cidade.

Efectuou-se uma sessão solene, presidida pelo sr. dr. Domingos Rosas da Silva, representando o director geral da C. P. e secretariado pelos srs. eng.^{os} Sousa Pires e Canavezés Júnior e pelo sr. Mateus Gregório da Cruz, procurador da classe ferroviária à Câmara Corporativa.

Além do sr. dr. Rosas da Silva usaram da palavra os srs. Manuel Monteiro Bonifácio, Manuel Pinto de Mesquita, Mateus Gregório da Cruz, João Pina Cortes, Adelino Quintas e Augusto Mendes da Silva, que encareceram o significado moral desta solenidade e a importância daquele melhoramento, ao mesmo tempo que louvaram a obra de Assistência, realizada pela C. P. — que têm prestado relevantes serviços ao pessoal ferroviário.

Foi servido depois um «Pôrto de honra», o qual deu origem a novos e entusiásticos discursos.

S. N. dos Ferroviários do Centro de Portugal (S. Centrais)

Reuniu-se no dia 18 do passado mês, sob a presidência do dr. Francisco G. da Silva, secretariados pelos srs. António J. Salgado e Albertino F. dos Santos a assembléia geral do S. N. dos Ferroviários do Centro de Portugal (Serviços Centrais), que aprovou o relatório e contas da gerência de 1939, e aprovou os novos corpos gerentes, assim constituídos:

Assembléia geral — Francisco Gouveia e Silva,

António José Delgado, Jorge Dias Pereira, efectivos; João Dias Ramos e Artur Fernandes de Almeida, suplentes.

Direcção — Abel Hopffer Romero, Adnindo Carlos Quintas, Augusto Franco Rodrigues, José de Noronha Oliveira Martins e Luiz Ribeiro da Silva e Sousa.

Comissão arbitral

Foi determinado que durante o corrente ano a comissão arbitral a que se referem o artigo 22.^º do decreto n.º 18:859, de 30 de Agosto de 1930, e o artigo 10.^º do decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1932, seja composta pelo engenheiro inspector superior de obras públicas, Raúl da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro de 2.^a classe Luiz Costa, como delegado do Estado, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os transportes ferroviários

Pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, foi ontem publicado o seguinte, no «Diário do Governo» :

«Por despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 21 de Dezembro de 1939 são as companhias de caminhos de ferro portuguesas interessadas em transportes internacionais ao abrigo da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.) de 23 de Novembro de 1933, autorizadas, nos termos do artigo 65.^º da referida Convenção, a fazer as derogações seguintes:

1.^º — a) As expedições a partir de Portugal não serão admitidas senão em portes pagos até à fronteira;

b) As expedições destinadas à entrada em Portugal não poderão ser franquiadas à partida senão até à fronteira portuguesa.

2.^º Os transportes que utilizem as linhas portuguesas não poderão ser onerados com nenhum reembolso, nem são admitidos desembolsos.

3.^º Não será permitido ao expedidor modificar o contrato de transporte na parte referente a franquias e reembolsos».

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XI

DA IMPRENSA:

A linha ferroviária de Hanoi a Nanquim, que passa pela fronteira da Indo-China está cortada pelos japoneses.

A inutilização dêste caminho de ferro é tanto mais importante visto que os japoneses protestavam contra os transportes de armas da Indo-China francesa para o sul da China.

— O «rápido» Berlim-Neunkirchen chocou, na estação de Genthin, com o «expresso» Berlim-Colónia, que se encontrava parado. Do primeiro comboio descarrilaram a locomotiva e 6 carruagens, e, do segundo, 4 carruagens. Há 70 mortos e mais de 100 feridos.

É o oitavo desastre ferroviário grave, que se dá, desde o dia 4 de Novembro último.

Suspeita-se de que se trata de um acto de sabotagem, porque, na ocasião em que se deu o choque, deviam passar, no local, alguns comboios de missões.

— Uma patrulha de esquiadores finlandeses conseguiu lançar fogo a dez vagões com petróleo, a trinta quilómetros à rectaguarda das linhas russas.

— O comboio de Abo para Helsinki sofreu grande atraso, devido ao ataque russo, que não atingiu, contudo, a linha férrea. Quanto a estes ataques, há dúvidas sobre os objectivos soviéticos, visto que a linha Abo-Helsinki não tem qualquer valor estratégico. Também se desconhece o motivo por que os soviéticos atacaram comboios de passageiros.

Noutros locais, os ataques russos contra comboios apenas originaram atrasos.

— Assinala-se que o caminho de ferro de Murmansk, único de que dispõem os russos no norte, está avariado em virtude dos «raids» da aviação finlandesa.

— Partiu para a Finlândia mais um grande contingente de voluntários italianos, completamente armados e equipados.

Igualmente partiu para a Finlândia um novo contingente de 3.560 suecos, que tiveram uma despedida entusiástica por parte de milhares de pessoas.

No mesmo comboio seguiram também 32 ambulâncias destinadas ao exército finlandês e que foram compradas com o produto duma subscrição aberta entre os operários das construções navais de Estocolmo.

— Foram retirados 132 cadáveres dos destroços dos dois «rápidos» que chocaram na estação de Genthin, entre Berlim e Magdeburgo. Julga-se que estão ainda soterrados 30 cadáveres.

Os trabalhos de salvamento prosseguiram durante toda a noite, à luz de projectores eléctricos, e neles participaram bombeiros, forças da S. S. e da Polícia. Fôram transportados em ambulâncias, para dois hospitais de Genthin, 120 feridos em estado grave. Os sobreviventes relatam que o choque foi terrível e que as luzes se apagaram instantaneamente. Entre os passageiros dos «expressos» encontravam-se principalmente soldados de licença e pessoas que iam passar as festas do Natal com a família.

— Registou-se nova e trágica colisão de dois comboios de mercadorias e passageiros, entre Kluftern e Marksdorf, na linha de Friedrichshafen a Redolfzell. Houve cinquenta mortos e trinta feridos. Dêstes últimos, vinte encontram-se em estado grave.

Ao local do sinistro acorreram ambulâncias dos arredores, incluindo as de Friedrichschafen, conhecida base dos Zeppelins, no Lago Constança.

Foram presos os chefes das estações de Marksdorf e de Kluftern e abriu-se imediatamente um inquérito.

Sabe-se, também, que as autoridades prendem muitos outros ferroviários para se averiguar do motivo de tais desastres, que parecem traduzir um protesto contra a guerra.

— A Administração dos Caminhos de Ferro alemãs e o Governo nazi são alvo de indignadas recriminações pela série de desastres ferroviários que ultimamente se tem verificado na Alemanha. Na última semana a Administração protestou junto do governo contra as suas instruções no sentido de que os vagões fossem carregados ao máximo, atendendo apenas ao espaço, e fosse qual fosse a sua capacidade de transporte. A causa que provocou estas instruções é a tremenda escassez de material rolante. A Administração entende que a adopção dêste sistema constitue um perigo permanente, e que a sua continuação poderá causar novos desastres.

A lista definitiva das vítimas do último acidente comprehende 50 mortos e 70 feridos.

— Junto da estação do caminho de ferro de Helsinki, fazem extensa «bicha» os habitantes que vão sair da capital da Finlândia, na iminência dos bombardeamentos aéreos.

— A aviação finlandesa bombardeou, numa extensão de 75 quilómetros, a linha do caminho

de ferro de Murmansk a Leninegrado conseguindo destruir importantes troços da via.

— Partiram de combóio para a Finlândia mais 2.800 voluntários suecos.

— Durante o dia de Natal, os bombardeiros russos efectuaram dois ataques, lançando cerca de trinta bombas, nos arredores de Helsinki e muitas mais no centro ferroviário de Ruehimacki, não tendo, contudo, sido grandes os prejuízos.

— Acompanhado pela mulher e pela filha, Moscicki partiu pelo expresso de Simplon. Esta viagem não foi divulgada pelas autoridades romenas.

— O correspondente do «Politiken» na «frente» finlandesa anuncia que os russos tentam construir, na região de Petsamo, por eles ocupada, uma linha férrea de via reduzida, destinada a facilitar o abastecimento das tropas.

— Os russos bombardearam Viborg, com canhões de grande alcance, tentando destruir a grande linha férrea que dista trinta quilómetros da «frente» de combate.

— Desmente-se na capital finesa que o plano finlandês seria cortar a linha férrea da Murmansk.

— Segundo notícias que chegam da província, a aviação russa atacou vários combóios de passageiros. Os aparelhos inimigos desceram a pouca altitude e metralham as carruagens. Os viajantes procuraram refugiar-se, quanto possível, nas matas próximas, sendo aconselhados a usarem lençóis para se dissimularem na neve.

— O avanço finlandês em território soviético é bastante profundo e ameaça o caminho de ferro Murmansk-Leningrado. Diz-se mesmo que o transporte por esta linha já está comprometido e que se confirma a notícia de que houve em Murmansk tumultos, provocados pelo descontentamento reinante com o defeituoso abastecimento da cidade.

— Ao longo da linha do caminho de ferro do norte fôram dados alarmes e principalmente em Hyvinje. Estas notícias parecem significar que os russos procuram atingir certas junções da linha do caminho de ferro.

— O correspondente da «Havas» chegou a Joensu, a 80 quilómetros da frente e ao norte do Lago Ladoga. A viagem que em tempo normal leva 12 horas em combóio, levou 20 horas. Os passageiros com quem conversou dão mostras de grande calma e trabalham normalmente nas suas ocupações. Disseram-lhes que em caso de alarme o combóio pararia e que os passageiros se iriam ocultar na floresta e que passado o alarme o combóio prosseguiria a sua marcha.

— Uma companhia de 250 esquiadores internou-se, profundamente, em território russo, tentando destruir as vias de comunicação, principalmente a que vai a Murmansk.

— Os canhões que os russos utilizam para bombardear Viborg são provavelmente de 350

longos e parece que se encontrarão provavelmente dois ou três o máximo em posição na linha de caminho de ferro.

— Este avanço não tem grande importância estratégica, visto tratar-se de territórios que não dispõem de estradas nem de vias férreas, mas indica que os soviéticos cessaram a ofensiva naquela região e que os finlandeses passaram a contra-atacar.

— Alguns destacamentos de esquiadores fineses conseguiram cortar em vários pontos a linha de caminho de ferro que vai de Leninegrado a Murmansk.

— Sabe-se agora como foi posta em prática a acção contra o caminho de ferro Leninegrado-Murmansk. Uma patrulha composta de 250 soldados finlandeses — que se denominam a si próprios de «os suicidas» — partiram de manhã cedo de Salla. Realizaram o seu objectivo, praticando assim uma das façanhas mais espantosas da guerra moderna.

— Os prisioneiros soviéticos dizem que na região de Murmansk se regista grande falta de víveres devido ao corte da via férrea que veiooccasionar demora no envio de abastecimentos para as tropas que operam no norte.

— O grupo de «voluntários da morte», composto de esquiadores escolhidos, teve de percorrer 50 milhas em território russo, para cortar a linha de caminho de ferro em três pontos.

— As mulheres e as crianças têm feito a viagem em caminho de ferro e os homens em carros.

— No «Sud» vieram para Portugal 64 passageiros do paquete holandês «Simon Bolivar» que em 18 de Novembro se afundou no Mar do Norte, por ter chocado com uma mina.

— Um oficial aviador finlandês, disse: que o caminho de ferro de Murmansk fôra de novo bombardeado pela aviação finlandesa e que esta via de comunicação tinha sido atingida e destruída nalguns pontos.

— Com a ocupação pelos russos da parte meridional da Polónia, os transportes por via férrea da linha de Bucareste-Cernauti-Breslau, estão praticamente interrompidos.

— O marechal Mannerheim desmentiu uma afirmação feita pelos russos que se encontram na zona de Lieksa, segundo a qual tinham logrado cortar o caminho de ferro de Nurmes a Joensun.

— Descarrilou um combóio de tropas russas que seguia na linha Leninegrado-Murmansk. Julga-se que o acidente tenha sido motivado por um acto de sabotagem ou devido à acção das «companhias de suicidas» finesas.

— Cêrca de 30 aviões japoneses bombardearam a linha férrea do Yunnam, ao sul de Mongtse, com o objectivo de destruir a ponte ali existente. Esta sofreu alguns estragos e a circulação interrompeu-se.

na outra margem do Tejo

SEIXAL E MONTIJO

IMPRESSÕES DUM REPORTER

por JORGE RAMOS

*Evocação da «Ribeira das Naus»—O senhorio de Nuno Álvares
—Numa porta da rua do Paço...—Pequeno roteiro dos subúrbios
—Da estalagem de «Aldo-Gallega» ao solar dos Varellas...*

À tonalidade da suavíssima «marinha» do rio sucede-se o bucolismo vergiliano da aguarela, na margem esquerda onde o Tejo se embala mais sereno e azul.

É que para lá das ribas verdejantes ou das penedias hirsutas, a paisagem ganha imprevistas seduções e desdobra, numa graciosa visão de perspectivas, um cenário onde o colorido dessa paisagem dir-se-ia um milagre de luz desafiando a taciturnidade dêstes dias de inverno. Um sol macio aloira casais e polvilha de oiro puro, hortejos e quintas solarengas, herdades onde paira uma sliente quietação e recantos de quase ignorada beleza.

São como salas de entrada a êstes quadros de pitoresco, as vilas da beira-rio, povoadas animadas

como Seixal e Montijo, por onde o reporter encontra sempre motivos que interessam à sua curiosidade. Não pequemos por banalidade considerando uma e outra como pormenores na tela das regiões



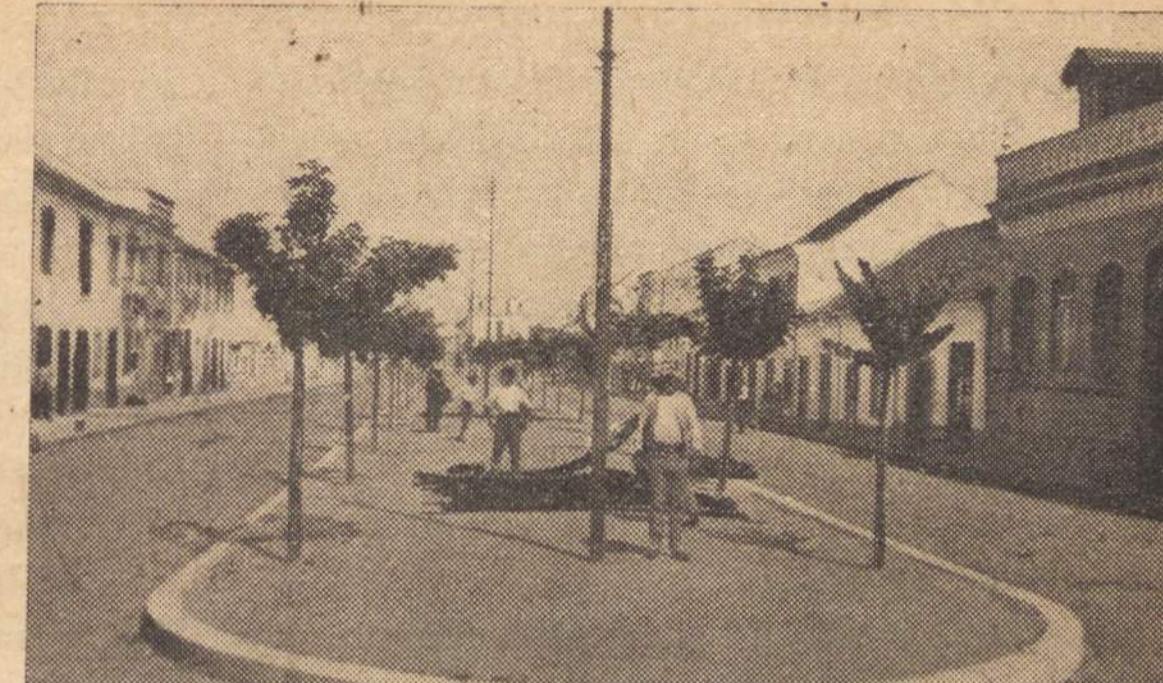
MONTIJO — Vista parcial, tirada da torre da Igreja Matriz

arrabaldinas da capital, à outra banda do estuário magnífico cantado pelo Épico.

A vila do Seixal confere a si própria a importância de se situar no mais pitoresco local e de mais fácil acesso para a cidade, junto do estaleiro que vai à Amora e a Arrentela — dois lenços de romaria, garrulos e vistosos nas tradições de seus festejos religiosos.

Talvez muitos ignorem a nobilíssima hierarquia em que entronca Seixal como primeiro sítio ligado à história das Descobertas Marítimas. A êsses diremos que a dois passos do Seixal, foi na Ribeira das Naus que se construiram as primeiras caravelas que singraram, num rumo heróico de aventura e de sonho, os caminhos de glória que levaram Portugal à Índia.

Foi na vila do Seixal que viveu o Infante D. António, comendador de Almada, e nos seus estaleiros se aprestaram as naus do reinado de D. Manuel no mais brilhante ciclo das rotas atlânticas. D. João I doou o velho burgo a Nuno Álvares Pereira, que, mais tarde, por sua vez, dêle fez oferta aos carmelitas de Lisboa quando o Condestável mandou construir a igreja e o convento do Carmo.



MONTIJO — Perspectiva da Avenida D. Nuno Álvares Pereira

Foi D. Manuel que, agradado do local, quando da sua visita aos estaleiros de Coina, elevou Seixal à categoria de vila concedendo-lhe foral.

Chamava-se então Vila Nova do Seixal como o atesta também a inscrição que o jornalista vê gravada numa pedra sobre a vêrga duma porta da rua do Paço. Em virtude da grande abundância de seixos no local, proveio o nome de Seixal. Foi nesta vila que se edificaram as mais ricas ermida de 1500, como a da Senhora da Conceição, opulenta de luxuosos motivos de talha. No altar-mór da igreja matriz, debaixo dum rico docel de talha dourada ainda hoje se venera a imagem em madeira de Nossa Senhora da Cruz.

A igreja foi concluída em 1776 e a imagem é de sete palmos de altura. Apontadas estas curiosidades históricas, falemos do interesse turístico que o Seixal oferece a quem visite os seus formosíssimos arrabaldes. É Amora, cujo casario branqueja por entre a magia verde dos seus campos férteis; Arrentela, orgulhosa da privilegiada posição que desfruta; Paio Pires com a sua fisionomia de terrilho beirã; Torre da Marinha, a sorrir no deslumbramento da paisagem que a circunda; Azinheira, célebre por ter sido arrecadação das galeotas reais; Fernão Ferro, Correr de Água, Vale de Milhaço, onde houve a primeira fábrica de pólvora do país, Corroios e tantas outras povoações e aldeias que formam o séquito realengo de Seixal...

Mais adiante, coleando também à beira-Tejo, o terreno forma uma espécie de golfo para nos indicar o caminho de Montijo. Diluem-se na levíssima bruma da tarde que por momentos empalideceu o sol, os cocorutos dos montes por onde se encostam terras ubérrimas, povoações graciosas como Canha

e Sárlhos Grandes. Tem-se a impressão de que estamos num desses rincões maravilhosos do Minho, generosos no esplendor de intermináveis vinhedos. E contudo separa-nos de Lisboa apenas quinze quilómetros. É igualmente muito antiga esta soridente vila de Montijo, que, não há muito, se conhecia por Aldeia Galega talvez por a tradição lhe atribuir interessante origem: proviria Aldeia Galega do nome duma mulher, «Aldo Gallega», que deu princípio à povoação fundando uma estalagem no sítio onde é hoje a vila...

D. Manuel deu-lhe foral em 15 de Setembro de 1514, e a sua Misericórdia é das mais antigas, pois foi creada em 1553. Teve a antiga Aldeia Galega do Ribatejo um convento de frades *recoletos* da província do Algarve e foi por estas bandas que na manhã de 1 de Junho de 1834 embarcaram num escaler da esquadra inglesa D. Carlos de Bourbon e sua família para irem a bordo da nau «Portugal» que devia conduzi-los a Inglaterra.

Foi solar dos Varellas, família nobre e oriunda

da Galiza, e que, segundo o *Livro da Linhagem* do Infante D. Pedro, veio estabelecer-se em Portugal no século XIV.

Montijo reivindica para si o ser a terra detentora da mais festiva, movimentada e pitoresca romaria do sul: a popularíssima romagem da Senhora da Atalaia rivalisando em grandiosidade e afluência com as típicas peregrinações tão festejadas, do Senhor da Cruz da Pedra, no Pôrto, ou da Senhora dos Remédios, em Lamego. A quatro quilómetros de Montijo foi construído em 1623 o famoso templo a Nossa Senhora da Atalaia. Trata-se, portanto, dum dos mais antigos monumentos religiosos em devoção da padroeira dos pescadores. A igreja foi reedificada no século XVIII e desde então, o chamado lugar da Atalaia recebe todos os anos, quando Agosto doira com fulgores cegantes, vales e campinas, combros e planuras, durante três dias, dezenas de milhares de peregrinos. A tradição resiste ao tempo como o rochedo da fábula aos furores impotentes de Calíope...



Telefone 121

Sancho, Bordeira & Cabrita

FABRICANTES DE CORTIÇA

Rua José Joaquim Marques Contramestre

MONTIJO

Telefone 120

BEATRIZES & ARROJA

FABRICANTES DE CORTIÇA

Rua da Barrosa, 19

MONTIJO
PORTUGAL

Telefone 67

Francisco Braz da Cruz

FABRICANTE DE CORTIÇA

Rua Manuel José Nepomuceno

MONTIJO

Telefone 22

Francisco Laz BritoFábrica de Cortiça em Prancha, Refugos,
Virgem e Quadros

Rua José J. M. Contramestre, 152 a 156

MONTIJO

Telefone 118

BARREIRA & GELPI

FABRICANTES DE CORTIÇA

PORTUGAL

MONTIJO

António B. S. GradeEXPORTATEUR DE
BOUCHONS DE LIÈGE

Spécialités en:

Bochons pharmatiennes

Bochons d'imitation

Bouchons cylindriques

MONTIJO

PORTUGAL

LATOARIA CENTRAL

— DE —

Joaquim António da Silva

Oficina de latoaria de fôlha branca

Rua Almirante Cândido dos Reis, 65 - 77 - 79 - 81 - 83

MONTIJO

Codes: { A B C 5 & 6TH Ed.
BENTLEY'SAdr. Telegr.
TONAS-LISBOA**PABLLOS & TAVARES**

Fabricants de Bouchons, Carrés et Lièges

Fabrique à
MONTIJOBuereaux:
LISBONNE
APARTADO N.º 324TELEF. { 4 2322
MJ 50

Teleg.—LUZ CLARA

Telef. 14

F. LUZ Clara

*Cortiças - Prancha**Aparas, refugos e virgens***MONTIJO**

Telefone 41

Barreiras & Sancha

FABRICANTES DE CORTIÇAS E SEUS DERIVADOS

Rua 28 de Maio

MONTIJO

LUZ, AFONSO & DOURADINHA, L.^{da}

CORTIÇAS EM PRANCHA, CORTIÇA VIRGEM,
QUADROS E APARAS PRENSADAS

MARCA L. A. D.

Teleg.gramas: DOURADINHA — Grandola
fone: MONTIJO, 20Fábricas em: GRANDOLA
— E —
MONTIJO
(PORTUGAL)

J. Viegas Jacinto (Irmãos), L.^{da}

FABRICANTES DE CORTIÇAS

MONTIJO**PORTUGAL**

Telefone 25648

Creswell & C.^o

SERRADURA E GRANULADOS DE CORTIÇA

ESCRITÓRIO:
10, T. do Corpo Santo, 3.^o-E. — LISBOAFÁBRICA:
MONTIJO

Telef. 95

MARCA

MCA

Manuel Correia Arroja

JúniorFABRICANTE DE CORTIÇA
EM PRANCHA, REFUGO,
APARAS E VIRGEM

Rua José J. Marques Contramestre

MONTIJO

TELEFONE 16

M. F. Afonso

— COM —

FÁBRICA DE PREPARAÇÃO DE CORTIÇA

MONTIJO

Antiga Padaria Sant'Anna
EDUARDO DA SILVA
MONTIJO

Correspondente Bancário: Banco de Portugal – Banco Borges & Irmão-Lisboa – Banco Português Continente e Ilhas – Casa José Henriques Totta, Ltd.

GABRIEL DOMINGOS DO CARMO
Fazendas – Mercearias, Cereais e Azeites – Padarias
 Telefone 53
MONTIJO

Séde
 Rua Afonso Pala

Telefone 70
Café Havaneza
 SECÇÃO DE PASTELARIA E LEITARIA, VINHOS FINOS, LICORES, CERVEJAS, REFRIGERANTES SERVE-SE, A TODA A HORA, CAFÉ DO MELHOR
 Rua Miguel Pais, 8 — MONTIJO

Telefone 30
"PENSÃO TALHADAS"
 OLIVEIRA, L.^{DA}
 PENSÃO – CAFÉ – RESTAURANTE
Óptimos Vinhos de Mesa
 24, Praça da República, 25

MONTIJO

J. FERNANDES RÊPAS, L.^{DA}
 MERCEARIA, FAZENDAS E PADARIA
 Rua Cândido dos Reis, 90 — Rua Bulhão Pato, 1, 3 e 5
MONTIJO

Casa das Novidades
 FRANCISCO VICENTE LUCAS
 Esta Casa é a que maior sortido tem em artigos de retrozaria, meias, peúgas, malhas e lãs – Colossal sortido em caiçado para homem, senhora e criança. Bonés e Chapeus.
 Com oficina própria para concertos
 A CASA que mais barato vende. Confrontem os nossos preços
 65, R. Almirante Cândido dos Reis, 67

MONTIJO

JOSÉ ALBERTO D'ALMEIDA JÚNIOR
 Mercearia «PREFERIDA DO POVO»
 GÉNEROS DE PRIMEIRA QUALIDADE
 VINHOS FINOS E DE PASTO
 Chás e Cafés — Licores, Xaropes, Tabacos, Louças e Vidros — Artigos de Capelista
 LEGUMES E CEREAIS
 Rua 1.^o de Maio, 5 — Rua 5 de Outubro, 7
SEIXAL

Adega da Laranginha com vinhos e petiscos.
 Se quereis comer bem e barato ide à **FLORESTA DESPORTIVA**

Alfredo dos Reis Silveira Jor
 CONSTRUCTOR NAVAL

Construções e reparações navais
 OFICINA DE SERRALHERIA

Rua Dr. Miguel Teixeira de Souza
SEIXAL

A BRASILEIRA
 O melhor estabelecimento do Seixal, situado à Beira-Mar
 Cafés, Comidas, Refrigerantes, Tabacos e Vinhos das melhores regiões do país
 Avenida Marginal — **SEIXAL**

Estância de Madeiras e Materiais de Construção
DE SILVA & SILVA
 FERRAGENS, TINTAS E LOUÇAS SANITÁRIAS
 Agente Depositário: do cimento TEJO, no concelho do Seixal
 R. Manuel Teixeira de Sousa, 19 a 26
 TELEFONE: 40

SEIXAL

A CORTIÇA

*GRANDE FACTOR DE ACTIVIDADE
QUE PROPORCIONA O PÃO A MILHARES DE PORTUGUESES*

Por FAUSTO GONÇALVES

O Alentejo, terra de trabalho, que deixa em quantos o visitam uma sensação de beleza inexpressível, envolvendo-nos num ambiente de sonho, apresenta-nos quadros bem dignos de serem focados no que diz respeito à produção e transporte da cortiça.

A despeito da luz de deslumbramento do seu sol, do azul diáfano sem igual do seu céu e da poesia extasiante das suas noites luarentas, a despeito da sua luxuriante vegetação, do mimo de côr que nos oferecem as suas searas, a despeito da grande fertilidade do seu solo e do salutar clima que nele se desfruta, os que vivem do esfôrço do seu braço, sofrem as mesmas agruras, que ensombram a existência das criaturas que povoam regiões em que a natureza foi menos pródiga em proporcionar os seus dons de alegria e de confôrto.

A faina da extração e preparação da cortiça é dura e por vezes arriscada.

A vida nas fábricas corticeiras poucos a apreciarão no seu justo valor, ao rolhar uma garrafa ou ao pôr os pés nus sobre um belo tapete feito de quadrinhos do precioso produto.

A cortiça constitue uma enorme riqueza do solo português. Ela exige dos que se lhe entregam um certo grau de inteligência e conhecimentos que só uma larga prática pode proporcionar. A extração propriamente dita tem, pois, a sua ciência.

O saber dar o golpe sem ferir o sobreiro, junto ao labor que exige a recolha e o enfardamento, é um trabalho feito com inteligência, e que fatiga, pela violência do esfôrço a empregar, os que têm por missão executar os serviços mais rudes.

Depois, o transporte em caminho de ferro, a condução para as fábricas, tudo feito numa alegria comunicativa e numa correria de idas e vindas, que dão uma animação característica a todos os centros corticeiros como Montijo, Alhos Vedros, Barreiro e Seixal, localidades que visitámos recentemente.

Todos estes centros são muito produtivos, abundando as várias modalidades de trabalho, adentro das fábricas, não desanimando o corticeiro em trabalhar a cortiça na subtileza das suas artes de aparar, raspar e cortar.

Da cortiça tudo se aproveita. As fábricas tomam conta dela, e lançam-na depois no mercado estrangeiro, apresentando-a em ladrilhos de pavimento; em painéis e chapas para revestimento de paredes; em pranchas e em placas isoladoras; em rôlhas de todos os calibres, em jangadas e boias de salvação, em tapetes para casas de banho, etc.

Desde a sua extração até à sua transformação, a cortiça é um factor de actividade que proporciona o pão a milhares de seres humanos e concorre grandemente para a economia do país.

INDÚSTRIA CORTICEIRA DE ALHOS VEDROS

Fábrica José C. Cabrita

Um estabelecimento fabril com 30 anos de existência que representa um alto valor na vida económica do País

Alhos Vedros conta no seu seio uma importante fábrica de cortiça, fundada em 1910, que se destaca entre os valiosos elementos que consti-

Pondo em relevo as excelentes condições em que é possível trabalhar neste ramo, a **Fábrica José C. Cabrita** é uma casa que honra a indústria corticeira do nosso país, pois dali são remetidas para diversas partes do mundo importantes encomendas.

Na verdade, é um estabelecimento fabril que goza de uma reputação insuperável e mantém com brilho excelentes tradições de bem-servir e honestamente toda a sua numerosa clientela.

O seu proprietário, sr. José C. Cabrita, com quem tivemos ocasião de trocar ligeiras impressões, numa visita que ali fizemos, é um homem de extraordinária actividade, é um industrial que segue todos os passos do progresso, engrandecendo assim uma indústria que honra e dignifica a actividade nacional.

A Fábrica de Cortiças José C. Cabrita tem a sua séde e escritórios na Rua Cândido dos Reis, ALHOS VEDROS.



José C. Cabrita

tuem a vitalidade e progresso da sua indústria: A **Fábrica José C. Cabrita**, cujo estabelecimento possui as mais brilhantes tradições pelos seus processos de trabalho que acompanham as inovações que o progresso vai realizando neste campo.

A **Fábrica José C. Cabrita** encontra-se dotada dos maquinismos mais modernos, e é especializada no fabrico de:

Boias queimados e não queimadas, em todos os calibres, para a pesca;

Rôlhas em todos os calibres e classes, especialmente para farmácias;

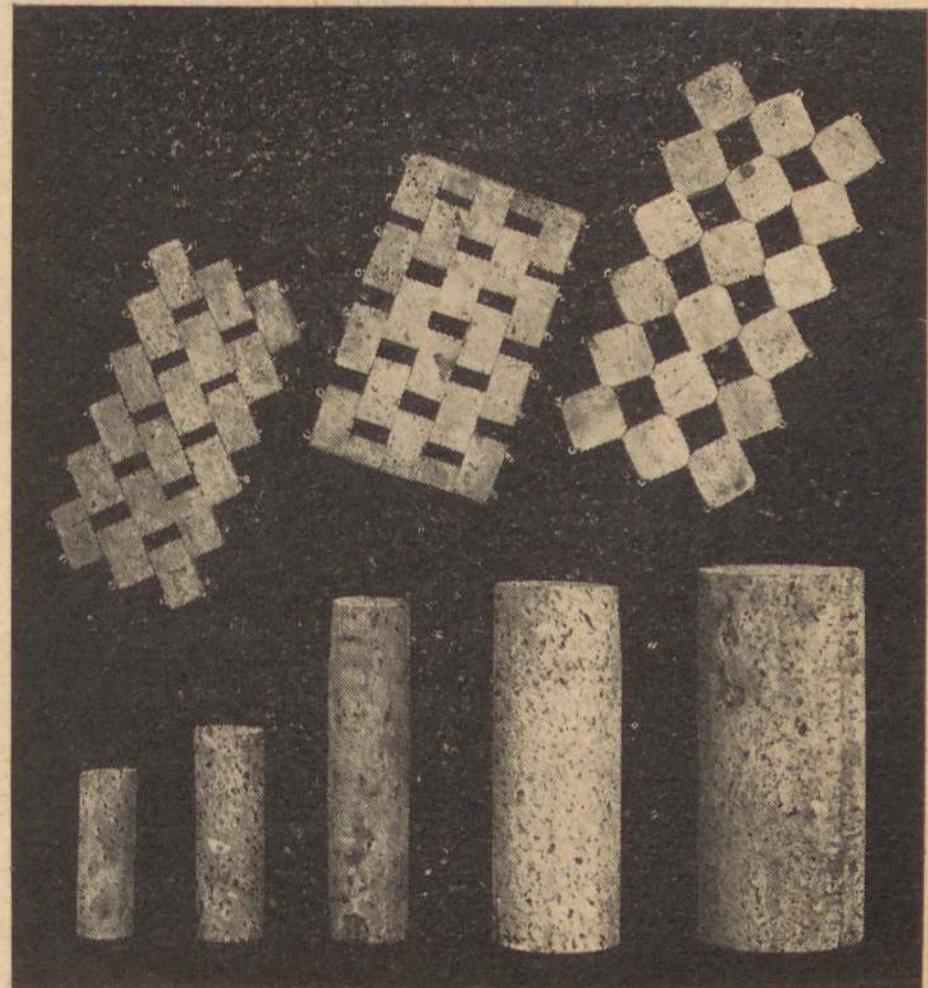
Cortiça em prancha, virgem, refugo e aparas;

Quadros em todos os calibres;

Discos de cortiça em todos os calibres;

Rôlhas coladas para champanhe;

Serradura fina e granulada, etc..



Bobinas de cortiça para fábricas de fiacão e 3 formatos de tapetes para casa de banho

Alhos Vedros

UM IMPORTANTE CENTRO INDUSTRIAL CORTICEIRO, CUJA ACTIVIDADE MUITO CONCORRE PARA A ECONOMIA NACIONAL

Alhos Vedros, vila ampla, rebrilhante de luz, de ruas planas, direitas, acarinhada pelo rio Tejo que a beija ternamente, pertence ao concelho da Moita e é uma soberba povoação industrial. As suas edificações muito numerosas estendem-se até à estrada nacional que atravessa a vila, formando uma avenida interessantíssima de mais dum quilómetro de extensão.

Alhos Vedros é um centro de extraordinária importância industrial. O reporter da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ao visitá-la, lá encontrou as mais importantes fábricas de cortiça do país, grandes fornos de cal e abundantes marinhas de sal.

A vila tem, portanto, indústrias que honram, sem dúvida alguma, a Nação Portuguesa, sendo admiráveis os seus trabalhos de cortiça, como boias, rôlhas, discos, tapetes para casas de banho, etc., artigos que exporta em larga escala para o estrangeiro.

A impressão que ficou ao reporter quando chegou a Alhos Vedros, foi a melhor. Tudo é movimento e trabalho. A vida é intensa. O comércio é importante e a visita que fizemos às diversas fábricas deixou-nos com uma impressão inesquecível do esforço físico de milhares de operários. Todas as modalidades da indústria da cortiça são trabalhadas em Alhos Vedros.

Em torno da vila, exactamente como se a Natu-

reza tivesse disposto as coisas de modo a proporcionar bons ares a quem tanto trabalha, ficam, dum lado extensos campos, e do outro lado as águas límpidas do Tejo, tão ricas em peixe saborosíssimo.

A povoação tem sido das mais progressivas e beneficiadas pela Câmara Municipal da Moita. Melhoramentos importantíssimos, sob os mais diversos aspectos, foram ali realizados pelos dedicados obreiros do Estado Novo que têm orientado e dirigido os destinos do Município. É longa a série de melhorias que em 14 anos apenas, num prodígio de boa administração tem colhido, obrigando ao reconhecimento da população. A título de curiosidade citaremos alguns: calcetamento da estrada que liga a vila de Alhos Vedros ao cais marítimo; criação duma escola de ensino primário; montagem de marcos fontenários; reparação da muralha do cais; construção de um colector numa das ruas principais; calcetamento de caminhos e reparações de estradas; obras de beneficiação em diversos edifícios públicos, etc., etc..

Tudo isto tem custado milhares de escudos à Câmara Municipal da Moita — dinheiro que só uma sólida administração, baseada nos princípios vitais do Estado Novo, poderia conseguir, no milagre que se está observando em Portugal, de há cerca de quinze anos para cá.

TELEFONE 24

Francisco Brito Pinto & C.^a

FÁBRICA DE CORTIÇA EM PRANCHAS
REFUGOS E VIRGENS
QUADROS E SEUS DERIVADOS

ALHOS VEDROS

Marca Registada

N & S

Telefone 4 — A. Vedros

J. M. Sancho & Filhos, L.^{da}

FABRICANTES—EXPORTADORES
DE
CORTIÇA EM PRANCHA

ALHOS VEDROS
(PORTUGAL)

TELEFONE 29

Ricardo Afonso Silvestre

FÁBRICA DE CORTIÇA EM PRANCHA

ALHOS VEDROS

(Portugal)

Telefone 5

MARCAS

J. B. C.**J. Brito Caiado, L.^{da}**

FÁBRICA DE CORTIÇA
CORTIÇA EM PRANCHA E QUADROS

ALHOS VEDROS

(Portugal)



MARCA REGISTADA

FÁBRICA DE

VELAS decorativas de vários tipos, VELAS de Estearina. VELAS de Cera de todos os tamanhos e qualidades. VELAS DE SEBO, nacional e holandês. SABÃO para polir e lustrar metais. MASSA (unto) especial para eixos de carroças. SEBO REFINADO para empotigar toneis e calafetar embarcações, etc.

Fábrica e Escritório:

ALHOS VEDROS

IMPORT E EXPORT

ÓLEOS

MASSAS CONSISTENTES e VALVULINAS para automóveis (prod. americanos). VAZELINAS, sólidas e líquidas. PEZ ouro e preto. CARBOL inglês, para conservação de madeiras. PÓ para limpar metais, ESMERIL. CERA amarela e em grume. ÁGUA destilada.

Agência em

LISBOA

Chamadas: Telefone A. Vedros 20

JOSÉ BALSEIRO FRAGATA
ESTANCIA DE MADEIRAS, FERRAGENS
E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

ALHOS VEDROS

Telegrams: ALVES DIAS-ALHOS VEDROS Telephone N.º 14

SEBASTIÃO ALVES DIAS

Productor e Fornecedor de Sal fino e claro e de Cal em pedra e em pó cosido a mato para qualquer ponto do País. Especialidade de Cal em pedra para estuques e sulfatações de vinhas. Exportação de Cal em pedra em barris e tambores postos a bordo para as Ilhas e África.

Exploração Agrícola e Salineira

ALHOS VEDROS**JOÃO DIAS SANCHO JÚNIOR**

Fabricante de Cortiça em Prancha
e seus derivados

ALHOS VEDROS**PENDÕES****E STANDARTES**

FAZEM-SE-MAIS-BARATOS

149, R. DOS CORREIROS, 151

1^a CASA DAS BANDEIRAS

E, ALFAIATARIA

DE

A. CARDOSO

PREMIADO NA EXPOSIÇÃO DO

RIO DE JANEIRO EM 1908

Imprensa

«A V O Z»

No dia 29 de Janeiro comemorou mais um ano de existência o nosso colega da imprensa «A Voz», a quem nos prende especial amisade, pois que o seu querido Director, sr. eng.^o Conselheiro Fernando de Souza, é-o também nesta Revista.

São treze anos de trabalho sábio e profícuo, ao qual a Igreja e Portugal devem inúmeros benefícios.

Festejando tal, foi mandada rezar missa de graças, na Igreja das Chagas, celebrada pelo rev. Beneficiado Filipe Cardoso, e a que assistiram numerosas pessoas amigas, àlem do sr. Cons. Fernando de Souza, corpo redactorial e pessoal de todas as secções.

Depois da missa, o rev. Beneficiado Filipe Cardoso disse dos motivos que faziam celebrar aquela missa,— solenizar o XIII aniversário de «A Voz» e agradecer a Deus as graças dos 13 anos decorridos, bem como, suplicar auxílio para mais um ano de luta.

Em seguida foi exposto o Santíssimo Sacramento, foi rezada a novena do B. João de Brito e dada a Bensão do Santíssimo.

Em seu nome pessoal, e no da «Gazeta», encontrava-se, no templo, o nosso Director, sr. Carlos d'Ornellas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

Pela primeira vez depois de estalar a guerra foi restabelecido, em 21 de Janeiro, o tráfego ferroviário entre Berlim e Cracóvia, séde do governo geral do território. Já deve estar reconstruído o túnel da passagem de Jablunca, destruído pelos polacos, de modo que os comboios já poderão circular também até Budapest. Além disso estão a ser preparadas as linhas de Berlim a Lemberg e Bucarest e de Varsóvia a Cracóvia, Praga e Viena. Até o fim do ano, o mais tardar, deve ficar restabelecida toda a circulação na rede ferroviária polaca. Os trabalhos neste sentido são de larga envergadura e prosseguem com a maior actividade, bastando dizer que só no sector da direcção actual de Oppeln foram destruídas 87 pontes e 3 túneis.

BRASIL

Chegaram a Santos, com destino à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, as quatro mais poderosas locomotivas eléctricas do mundo, as quais foram construídas por encomenda daquela emprêsa, nos Estados Unidos. Cada uma das máquinas pesa 185 toneladas, desenvolve a velocidade de 150 quilómetros e tem a força de 4.500 cavalos.

— O ministro da Viação comunicou à Companhia Noroeste, que o Lloyd Brasileiro está providenciando para o transporte de 600.000 metros de trilhos, aparelhos de mudança de vias, encomenda esta, da dita Companhia.

— Foram pedidas ao ministro do Exterior providências para o embarque de 10 locomotivas e 32 carruagens-metálicas, adquiridas na Alemanha para a Rêde de Viação Cearense, o embarque é feito em Hamburgo e o transporte em navio neutro. Igual pedido foi feito pela Viação Leste-Brasileiro, no sentido de ser autorizado o transporte de onze locomotivas, pelo Atlântico e provenientes também da Alemanha.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Ecos & Comentários

Por SABEL

Padroeira dos jornalistas católicos

O Grande Pontífice Pio XI, que votava à Imprensa especial carinho, classificando-a de — Arma da Verdade — deu-nos como Patrono, S. Francisco de Sales, cuja vida foi dedicada à causa da Verdade.

A liturgia católica celebrou, no dia 29 de Janeiro, a sua festa, e conseqüentemente a dos jornalistas.

A propósito de tal, o director do «Catholic Herald of India», compôs há tempos a seguinte oração, que, no seu dizer, os jornalistas católicos deveriam dirigir diariamente ao Santo Doutor da Igreja:

«Amado patrono dumha profissão atormentada, concedei-nos a vossa protecção. Dispensai aos vosso servos um pouco do vosso espírito crítico, mas fazei que os nossos leitores tenham um pouco menos. Concede aos nossos assinantes a graça de serem tolerantes, para nos desculparem os erros que cometemos; a graça de serem justos, para reconhecerem os nossos méritos; a graça, enfim, de serem pontuais, para satisfazerem sem demora o recibo da assinatura».

Quanta razão encerra!...

Conselhos escusados

OS americanos inventaram uns conta-quilómetros falantes para os automóveis a fim de diminuir o número dos desastres, pelos conselhos de prudência que o aparelho vai dando aos motoristas.

Assim, quando o contador da velocidade marca 60 quilómetros, ouve-se uma voz que diz:

— «Toma cuidado. Esta velocidade não se tolera senão fora das povoações».

Aos 75 quilómetros, o fonógrafo observa:

— «Gostaria de saber o estado dos teus freios...»

Aos 100:

— «De aqui em diante só tu és responsável pelo que possa acontecer».

E aos 130:

— «Vou pedir ao Senhor pelo eterno descanso da tua alma».

Interessante, mas quando chegar a vertigem da velocidade, para nada servirá.

Amisades...

O «Fuehrer» dirigiu a Estaline o seguinte telegrama: Por ocasião do vosso 60.º aniversário natalício, peço-vos que aceiteis as minhas mais sinceras felicitações. Aproveito a ocasião para exprimir os meus melhores votos pela vossa saúde pessoal e por um feliz futuro dos povos da União Soviética, mantendo relações amigáveis com o Reich.

Coincidências

SEGUNDO um telegrama de Angora, quando o embaixador da Alemanha, Von Papen andava de «esqui» nas colinas de Dikmen, caiu provocando a queda de outros desportistas que o seguiam.

Um espectador turco comentou: «Nem sempre é bom seguir o caminho da Alemanha».

Conta-se

O director de um jornal publicou há tempos o seguinte: «A minha criada comprou ontem dois quilos de açúcar numa loja e faltavam 200 gramas; se não mandarem à redacção deste jornal os 200 gramas de açúcar que faltam, amanhã publicaremos o nome do estabelecimento onde roubam 200 gramas em cada dois quilos».

Depois de o jornal começar a circular, o director recebeu 70 pacotes de açúcar de 200 gramas cada um, dos setenta estabelecimentos de mercearia que havia na localidade.

Ontem, como hoje

PESSOA amiga chamou a atenção das *Novidades*, para um manuscrito que existe na Biblioteca Pública de Évora, e que, apreciando a política dos fins do século XVIII, diz assim:

Espanha — está por tudo
Portugal — teme tudo
França — zomba de tudo
Holanda — paga tudo
Inglaterra — embrulha tudo
Dinamarca — observa tudo
Alemanha — quiere tudo
Prússia — topa a tudo
Suiça — aproveita tudo
Polónia — lá vai tudo
Rússia — logra tudo
Sardenha — gême tudo
Roma — benze tudo
Se Deus não remedeia tudo, o diabo levará tudo.

Exemplo a seguir

DE acôrdo com as instruções dadas pelo Grupo Fascista de Combate, em tôda a Itália — foram distribuídos largamente avisos nos seguintes termos:

«Nesta repartição não se discutem problemas de alta política, nem de alta estratégia. Aqui trabalha-se».

Ora, seria interessante fazer-se o mesmo no nosso país, onde cada habitante é um estratégico, um político, enfim, um sábio encyclopédico.

Possivelmente, na nossa Redacção seguiremos este exemplo da Itália...

Para ajuizar

SEGUNDO um jornalista americano, o decálogo para as senhoras casadas é o seguinte:

- 1.º — Não gastar de mais nem mal gasto.
- 2.º — Ter a casa limpa.
- 3.º — Estar sempre limpa e bem arranjada.
- 4.º — Não ser «coquette» com ninguém, senão com seu marido.
- 5.º — Não mentir.
- 6.º — Recordar-se que a sogra é a mäi de seu marido.
- 7.º — Resolver os assuntos domésticos sem ajuda das vizinhas.
- 8.º — Não difamar o marido.
- 9.º — Rir e sorrir a tempo.
- 10.º — Cuidar bem da roupa do marido.

* * *

Um americano, o Mr. Davis, foi acompanhar a esposa a bordo dum transatlântico, no qual devia a sua mulher partir. Após a troca de adeuses o navio fez-se ao largo. O Mr. Davis agitava um lenço vermelho... mas entretanto, chamou um carregador e disse:

— Queres ganhar um dólar?

— Toma este lenço e continua a acená-lo até que o vapor desapareça. Como minha mulher não tem boa vista, tudo corre bem enquanto o lenço fôr visto por ela. Depois disto, afastou-se, ficando assim o carregador a cumprir o seu serviço...

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Segundo o relatório da Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, do ano de 1938, o total das receitas foi de 138.545.436\$58 e as despesas de 68.893.670\$11, havendo portanto um lucro de 69.651.766\$47. Como se verifica, o coeficiente de exploração foi de 49,7 por cento, o qual, comparado com outros caminhos de ferro africanos, nos é favorável, pois os coeficientes nos caminhos de ferro: South African Railways, Kenia and Uganda Railways, Beira and Rodésia Railways, foi respectivamente de 62,9, 50,3 e 47,1 por cento. A percentagem de lucro da exploração sobre o capital de estabelecimento foi de 7,4 por cento, o que poderemos considerar muito razoável.

Os Caminhos de Ferro têm 12.114 empregados, sendo 1.719 europeus, e a despesa com o pessoal foi de 42.427.328\$74, isto é, 61,58 por cento da despesa total da exploração. Ainda em 1938, pagaram os Caminhos de Ferro à Metrópole 9.841.359\$24 para amortização final da sua dívida.

O movimento de passageiros e carga nos serviços d'este organismo foi o seguinte: caminhos de ferro, passageiros 463.876; carga 1.838.687 toneladas. Camionagem automóvel: 218.064 passageiros e 37.310 toneladas de carga. Transportes aéreos: 1.906 passageiros e 1.133 quilos de malas postais.

Ficaram existindo em 31 de Dezembro de 1938, 80 locomotivas; 72 carruagens com a capacidade para 3.664 lugares sentados; 1.484 vagões com uma capacidade de 6.617 toneladas métricas. Nos serviços de camionagem existiam 75 camiões com a capacidade entre 2 e 7 toneladas, 311 lugares para passageiros sentados e capacidade para 341 toneladas de carga.

Durante o ano de 1938 foram concedidas importantes regalias ao pessoal ferroviário, como sejam: licença de 20 dias ao pessoal assalariado, pagamento aos assalariados quando doentes e a reforma aos assalariados com 25 anos de serviço. Convém frisar, que no ano de 1938 não houve auxílio do Governo para a exploração dos caminhos de ferro, como era costume antigamente, vivendo êstes serviços única e exclusivamente de receitas próprias da sua exploração.

É de toda a justiça salientar que o resultado final dos caminhos de ferro desta Colónia se pode considerar único em todo o Mundo, pois o seu coeficiente de exploração foi de 49,7 por cento, ao passo que nos caminhos de ferro da África do Sul, Quenia, Tanganica e Rodésia êsse coeficiente elevou-se respectivamente a 74,4, 50,30, 50,68 e 56,2 por cento. Em anos não muito atrasados êsse coeficiente nos caminhos de ferro desta Colónia chegara a atingir 77,2 por cento.

— Foram publicadas as estatísticas, referentes ao

1.º semestre, da exploração dos caminhos de ferro e portos. A receita elevou-se a 577.492 libras e a despesa 308.581, dando assim um saldo positivo de 290.942.

A receita principal é dada pelo Pôrto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques, que renderam 535.010 libras, ficando pois, para os restantes Portos e Caminhos de Ferro 42.482 libras.

— A nova estação do Caminho de Ferro da Beira, cujos "caboucos" estão quase concluídos, abrange uma área de 40×50 metros. Nela ficarão instalados os escritórios da Beira Railway, da Rhodésia Railway, e do Transzambezia Railway.

O projecto é do arquitecto inglês Sir J. R. Holson, e o modelo foi feito por um carpinteiro chinês. Este modelo tem estado em exposição em Bulawayo, depois de ter figurado na Exposição da Beira.

Ao que parece, êstes trabalhos serão suspensos por motivo da guerra; espera-se para tal, que os muros atinjam a altura dos alicerces.

— O Conselho Técnico do Fomento Colonial do Ministério das Colónias, numa das suas reuniões, apreciou o projecto do Caminho de Ferro de Marracuene à Manhiça (Província do Sul do Save).

— Foi já vistoriado o novo trôco do caminho de ferro, compreendido entre Namecuna e Malema, de cuja comissão, faziam parte os srs. D. Pedro Portugal Colaço, director do mesmo caminho de ferro; eng.^{os} Anibal Valente e Carlos Teixeira de Sousa.

— O Conselho de Fomento Colonial apreciou os processos, respeitantes aos Caminhos de Ferro de Tete e Moçambique.

— As despesas do conselho de administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia, constantes do respectivo projecto de orçamento para 1940, foram fixadas em 166.525 contos.

ANGOLA

A actual direcção da Associação Comercial de Luanda teve, recentemente, uma conferência com o director do Caminho de Ferro de Luanda a Malange, acerca de vários aspectos do tráfego da mesma linha e determinada interpretação do regulamento ferroviário local. O engenheiro director, sr. Sande Lemos, esclareceu os directores da A. C. L. da posição económica do referido caminho de ferro e de determinadas dificuldades ocasionadas pela guerra europeia — mas assegurou que os serviços decorrem em condições de assegurar um tráfego regular, alegando que se não é melhor deve ser atribuído à falta de transporte de produtos do planalto de Malange, pois sem receita compensadora não é possível cobrir os encargos resultantes de quaisquer novos cometimentos.

— As despesas do Conselho Administrativo dos Portos e Caminhos de Ferro foram fixados, para o próximo ano, em 18.315.960 angolares.

P A R T E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 270, III série, de 20 de Novembro, publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

(Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Aníbal de Jesus Pinto, carpinteiro de 4.ª classe, nas oficinas do Barreiro, contribuinte n.º 5:113, falecido em 10 de Setembro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Isaura Martins Pinto, José, Fernando, Guilhermina e Rui, viúva e filhos do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Queiroz, caldeirheiro de 4.ª classe nas oficinas do Barreiro, contribuinte n.º 7:347, falecido em 12 de Outubro de 1939, à qual se habilita, nesta data, Albertina da Silva Pereira Queiroz, viúva do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Silvino de Mira, chefe de distrito, contribuinte n.º 5:480, falecido em 10 de Outubro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Rosa, Feliciana e Inácio, viúva e filhos do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 279, III série, de 30 de Novembro, publica o seguinte :

(Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Ernesto Soares, carregador, reformado, falecido em 3 de Novembro de 1939, à qual se habilita, nesta data, Maria Ferreira, viúva do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 287, III série, de 11 de Dezembro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Monteiro, farolheiro reformado, do Minho e Douro, falecido em 18 de Novembro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Antónia Ferreira, viúva do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Alfredo Mota, carpinteiro reformado, do Minho e Douro, falecido em 1 de Junho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria da Conceição Mota, Maria Palmira, Maria Filomena, Maria Aldina Guedes, José Mota, Joaquim Raúl Mota e Maria Amélia Mota filhos do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em rigor.

O «Diário do Governo», n.º 301, III série, de 28 de Dezembro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Guilherme Monteiro, agulheiro reformado do Minho e Douro, falecido em 3 de Dezembro de 1939, à qual se habilita, nesta data, Maria do Amparo, viúva do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 270, III série, de 20 de Novembro, publica o seguinte :

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Serviço de Contabilidade Central
Caixa de Reformas e Pensões
ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Júlio Artur Pinto, capataz, reformado n.º 2 266, residente no lugar de Abrunheira, Sintra, falecido em 30 de Setembro de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Ambrósio Pinto da Silva e Virginia de Jesus Pinto, filhos menores.

Fundo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 282, III série, de 5 de Dezembro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Janúario Pinto Sismundo que também usava e era conhecido por Janúario Pinto Segismundo e ainda por Janúario Pinto, carregador da estação de Gaia, contribuinte n.º 12:378, falecido em 6 de Julho de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Odilia Rosa de Sacramento Segismundo, que também usa e é conhecida por Odilia Rosa, Odilia de Jesus e ainda por Odilia Rosa do Sacramento de Oliveira; Arminda Rosa Pinto, Manuel Pinto de Oliveira, Afonso de Oliveira Pinto e Isabel da Conceição Pinto, viúva e filhos menores.

Fundo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1927, em que o falecido estava inscrito.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido capataz geral reformado, do Minho e Douro, António Loureiro, provenientes da pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Virgínia de Jesus Magalhães, Maria Rosa Loureiro Pinheiro e José Loureiro, viúva e filhos do aludido reformado.

Fundo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo» n.º 291, III série, de 15 de Dezembro, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por João Ferreira da Silva, ex-contramestre, reformado n.º 1:509, residente em Lisboa, falecido em 7 de Novembro de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Ana da Conceição Silva, viúva.

Fundo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Pires Morgado, ex-carregador de Lisboa-P., contribuinte n.º 5:494, residente em Lisboa, falecido em 30 de Outubro de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Conceição Simões Morgado, Alice dos Santos Morgado e Maria Fernanda Simões Morgado, viúva e filhas solteiras.

Fundo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 218 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 1.ª classe Manuel Joaquim Miranda, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Balbina da Conceição Miranda, viúva do mesmo.

Fundo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — O «Criado-Patrão».
 APOLÔ — 20,15 e 22,30 — A «Feira das Mercês».
 MARIA VITÓRIA — 20,15 e 22,30 — «O banzé».
 COLISEU — 20,15 e 22,30 — A «Minha Terra».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Dois garotos endiabradados».
 OLÍMPIA — Desde as 14,30 — Sessões continuas.
 TIVOLI — Sempre estreias.
 CONDES — Programas de fino agrado.
 CENTRAL — Restauradores.

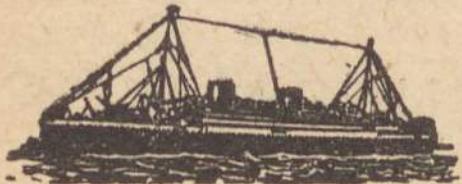
JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

AOS
FERROVIÁRIOS
 DO 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 MÉSES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escritação Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Pianos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.



& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.^o Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «A» James Rawes
 Avenida 24 de Julho, 1-1.^o Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtc: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
 TELEFONE 26415

Sucursal no Pórtc: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

Policlínica da Rua do Ouro

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

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—ás 5 horas
 Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações—ás 5 horas
 Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—ás 10 horas
 Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — ás 6 horas
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—ás 3 horas
 Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos — ás 2 horas
 Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos—ás 4 horas
 Dr. Filipe Manso—Doenças das crianças—ás 12 horas
 Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações — ás 2 horas
 Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—ás 3,30 horas
 Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — ás 12 horas
 Dr. Aleu Saldanha — Raio X — ás 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
 LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
 TELEFONE PRÁIA 4

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

Afixação de cartazes
 e quadros nas Estações
 de Caminhos de Ferro,
 bem como em todas
 as cidades, praias e vilas
 do país, dirigir-se à

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição única pelo sozinho.

Rua da Glória, 3—Telefone 21925

MANUAL

DO
 VIAJANTE
 EM
 PORTUGAL

Telefone 20158

A 7.^a edição a sair
 em Maio de 1940
 Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

Rua da Horta Sêca, 7, 1.^o

TELEFONES { 2 0158
 2 7520

LISBOA

Preços sem competência

L U S A L I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}
 RUA DE S. NICOLAU, 123 - LISBOA — Telefones 23948 e 28941
 Enderéço telegráfico: LUSALITE

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realisado: 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.

"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 pertence àquela Companhia, tomado responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24 - LISBOA - Tel. 22942

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

Lisboa — Rua Instituto Virgilio Machado, 14
 Escritórios (à Rua da Alfândega) TELEFONE 20052
Porto — Rua do Infante D. Henrique, N.^o 9
 TELEFONE 2342

Agencia Internacional Aduaneira

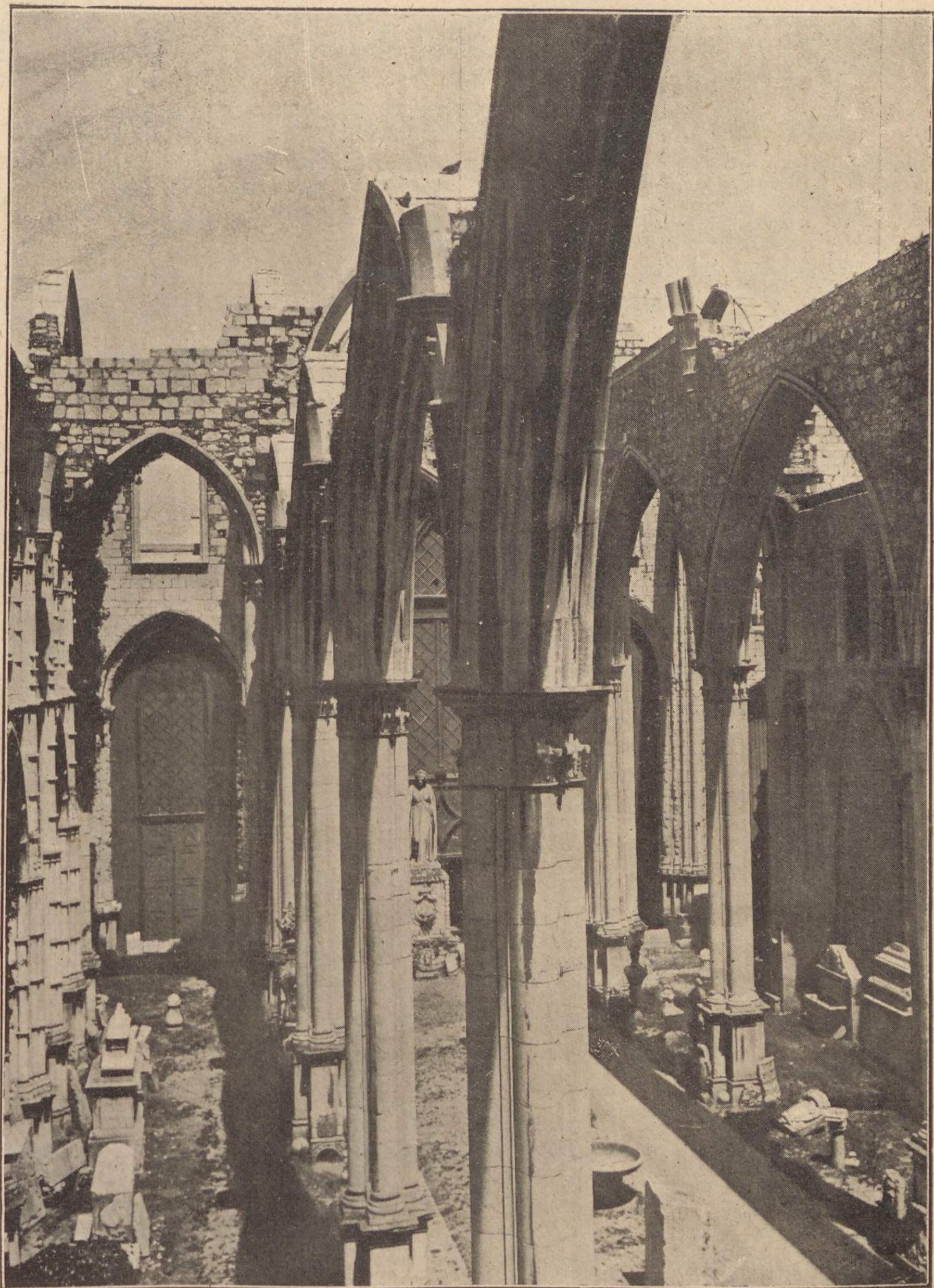
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

*TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES*

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**
 RUA DO ARSENAL, 124, 1.^o (FRONTEIRA PORTUGUESA)
 End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

POR T O **BEIRAM (MARVÃO)**
 TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.^o (FRONTEIRA PORTUGUESA)
 End. Teleg.: VIVAS



LISBOA — Ruínas do Convento do Carmo