

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

# 1327

## 1 — ABRIL — 1943

## ANO LIV

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Lisboa — Inauguração do Túnel do Rossio no dia 8 de Abril de 1889	191
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	193
Autógrafos de: <i>Fausto Figueiredo, Manuel Pinto Osório, Domingos Fezas Vital e Mário Costa</i> . . . . .	194
Leonildo de Mendonça e Costa no 20.º aniversário da sua morte .	196
A Obra Social dos Caminhos de Ferro de Moçambique, pelo Coronel de Eng.ª <i>Alexandre Lopes Galvão</i> . . . . .	197
Para a história das descobertas, (Resumo das ilhas descobertas e redescobertas pelos navegadores portugueses no Oceano Índico), pelo Coronel de Eng.ª <i>Carlos Roma Machado</i> , Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L. . . . .	200
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i> .	203
Há 50 anos . . . . .	205
Crónica de viagem, 2.ª Parte da Jornada de 7 portugueses à Gáliza, pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> . . . . .	206
O Distrito de Leiria e a economia nacional . . . . .	209
Vida cultural, Exposição do Livro Italiano no Teatro D. Maria II	221
Grupo Tauromáquico «Sector 1» . . . . .	222
Imprensa . . . . .	222
Linhas Portuguesas . . . . .	222
Viagens e Transportes . . . . .	222
Linhas Estrangeiras . . . . .	223
A Guerra e os Caminhos de Ferro. . . . .	225
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	227
Parte Oficial . . . . .	229
Empresa Geral de Transportes . . . . .	231
Sapadores de Caminhos de Ferro . . . . .	231
O Caminho de Ferro do Monte, no Funchal, deixou de ser utilidade pública . . . . .	231





LISBOA — Inauguração do Túnel do Rossio no dia 8 de Abril de 1889





## Um grande costureiro apresenta-vos...

Este delicioso vestido *tailleur* em «jarkaz damier», de linhas sobrias e simples. Casaco comprido ornado de incrustações formando algibeiras e abotoado com um único botão, dourado, à altura da cintura. Saia completamente direita. Este modelo é um exclusivo e a mais recente criação dum grande costureiro.



## Rolex também, só vos apresenta modelos exclusivos

A distribuição, o bom gosto, o «cachet» que caracterizam uma verdadeira criação, são apanágio dos modelos Rolex. É esta a razão porque as elites do mundo inteiro lhe dão a preferência.

ROLEX «Princesse» quadrado, uma pequena maravilha de precisão, em aço com embutidos em ouro vermelho. Montado em 17 rubis.

ROLEX «Oyster», redondo, totalmente preservado contra a água e a poeira. Ouro vermelho fosco, pulseira elástica em ouro vermelho e aço. Montado em 17 rubis.

### E, para êle:

Este soberbo «cronómetro», quadrado, com caixa em ouro vermelho massico. Montado em 18 rubis. Um verdadeiro cronómetro de pulso o qual é acompanhado dum boletim de laboratório.

# ROLEX

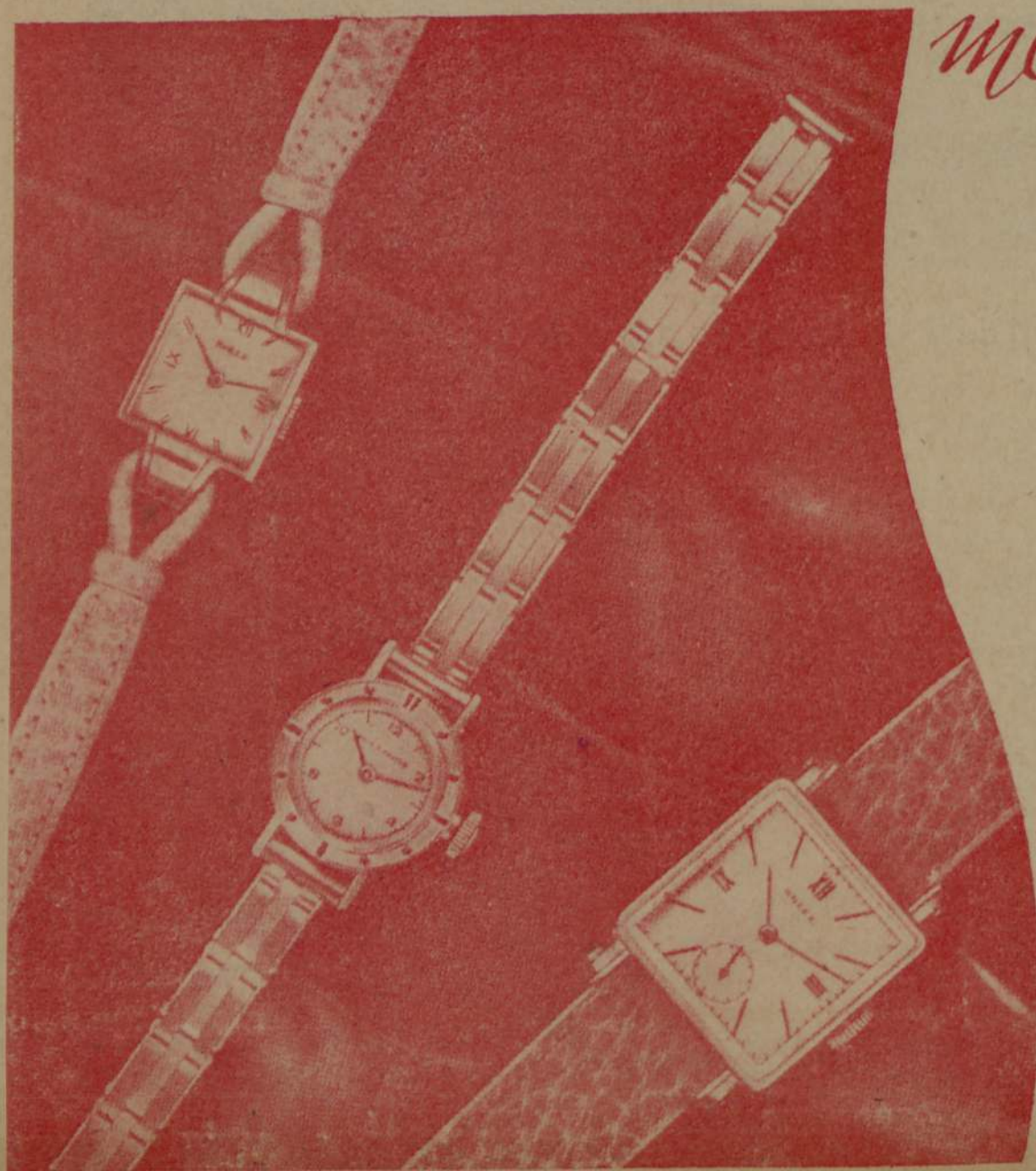
*"A Beleza ao serviço da Precisão"*

A venda nas principais relojoarias

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL

I. WAKMANN, L.<sup>da</sup>

RUA AUGUSTA, 89, 2.<sup>a</sup>—LISBOA





# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## Ao iniciar um novo ano de publicação

**C**OM o presente número, entra a Gazeta dos Caminhos de Ferro em novo ano de publicação. É o 55.º. Fecharam-se, portanto, 54 anos de trabalho, de luta, de sacrifício e — porque não confessá-lo com orgulho? — de serviço ao País.

Durante êsse longo lapso de tempo, tombaram no caminho, vencidos pela morte, Leonildo de Mendonça e Costa, fundador e primeiro director desta publicação, e o Engenheiro José Fernando de Sousa, nosso segundo director.

Noutra página dêste mesmo número, prestamos à memória de Mendonça e Costa a nossa comovida homenagem. No nosso último número, na passagem do primeiro aniversário do falecimento do Eng.º Fernando de Sousa, recordámos, igualmente, o nosso segundo director. Na vida duma publicação como a nossa, com mais de meio século, há, forçosamente, mortos queridos a lembrar. Dêsses dois, principalmente, não nos poderíamos esquecer, tanto mais que é a obra de um e outro que continuamos, com a mais ardente fé nos destinos da Pátria. É essa fé que nos encoraja para a luta.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, ao entrar no 55.º ano de publicação, saüda, efusivamente, o seu ilustre Conselho Directivo, os seus colaboradores, assinantes e anunciantes, e aproveita o ensejo para agradecer à Imprensa de todo o País as suas contínuas e inequívocas provas de excelente camaradagem.



«A Gazeta dos Caminhos de Ferro tem acompanhado sempre com interêsse os problemas ferroviários, que se encontram estreitamente ligados à economia e ao progresso do país. Este facto, affirmado durante uma existência tão longa, justifica as saudações e homenagens registadas neste album. A elas me associo, felicitando a direcção e os colaboradores da prestimosa revista.»

FAUSTO FIGUEIREDO

«As revistas de assuntos especializados mereceram sempre a minha admiração. Representam, na maioria dos casos, uma deduação excepcional por parte daqueles que, com árduo labôr, as mantêm, e às quais, muitas vezes, sacrificam os recursos da própria bolsa.

Atesta-o bem esta Gazeta em mais de 50 anos de existência, devotados ao bom combate em prol da Instituição Ferroviária. Bem merece de todos nós, os que andamos ligados à vida dos Caminhos de Ferro, e ao grande público deve também merecer aplauso e incitamento, pela devoção, probidade e inteligência com que esta revista é feita.

Desejamos-lhe, por isso, um longo porvir, e as maiores prosperidades.»

MANUEL PINTO OSÓRIO



*«Diz-se que os Caminhos de Ferro teem a virtude de «apaixonar» todos aqueles que, de qualquer modo, vivem ligados à sua exploração.*

*Se houvesse dúvidas, não desapareceriam elas decerto dos prestigiosos cincoenta anos da Gazeta, com tão raro brilho e não menos rara tenacidade e êxito dedicados ao progresso ferroviário?»*

*DOMINGOS FEZAS VITAL*

*«Todos aqueles que servem com entusiasmo o Caminho de Ferro, e até mesmo os que por êle teem apenas simpatia, não podem deixar de saüdar, com alegria e admiração, a Gazeta dos Caminhos de Ferro.*

*As perspectivas da natural evolução dos Caminhos de Ferro, dentro duma indispensável e económica coordenação das transportes, asseguram à Gazeta uma missão altamente interessante que o seu passado nos dá a garantia de ser bem compreendida e desempenhada.»*

*MÁRIO COSTA*





# Leonildo de Mendonça e Costa

## NO 20.º ANIVERSÁRIO DA SUA MORTE

**E**M 1 de Abril de 1923 — há precisamente 20 anos — a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» cobria-se de crepes com o falecimento do seu fundador e director Leonildo de Mendonça e Costa. O homem a quem esta revista ficou devendo a sua existência e o seu prestígio dentro e fora de fronteiras, morrera na noite de 22 de Março, tendo mantido, a-pesar-de prolongada agonia, uma notável lucidez de espírito. Com a sua morte desapareceu um dos maiores valores da imprensa técnica do país. É ainda com a mais viva emoção que o lembramos nesta casa que foi sua e nas colunas desta revista para a qual êle deu o melhor da sua vida.

Neste número, com que comemoramos a entrada da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em novo ano de publicação, não podíamos, pois, deixar de prestar a nossa comovida homenagem à memória do seu ilustre fundador e nosso sempre saudoso amigo.

Foi um lutador, um homem de bem, um português às direitas.

Guerra Maio, que foi um dos seus colaboradores e discípulos — é êle mesmo quem, orgulhosamente, o confessa — escreveu, há 20 anos, a propósito da morte do fundador e primeiro director da «Gazeta» algumas palavras sentidas que, hoje, gostamos de recordar e reproduzir, porque nos dão a medida exacta do valor que Mendonça e Costa na realidade representou e mostram a incompreensão em que caíram, infelizmente, algumas das suas iniciativas.

Guerra Maio, que trabalhou com êle largos anos, traçou-lhe assim o perfil:

«Durante êsse tempo de contacto com as suas magníficas qualidades de trabalho, e com o patriotismo que êle punha em todos os seus actos, compenetrei-me que êsse homem, que a morte acaba de levar, podia ter prestado ao País grandes e relevantes serviços se o soubessem ter aproveitado.

Mas Mendonça e Costa não foi compreendido!

O seu senso prático, a sua largueza de vistas, podiam ter deixado uma grande obra; o seu patriotismo podia-lhe ter feito marcar um lugar de destaque entre os homens do seu tempo.

Viajado, como nenhum outro, Mendonça e Costa era o português que mais percorreu os caminhos de ferro do Mundo.

Dessas viagens, fortes lições podia ter trazido para o seu País, se a nossa malfadada política distraísse as suas vistas para a vitalidade das questões económicas.»

Nada tem de exagerado o perfil que Guerra Maio traçou de Leonildo de Mendonça e Costa.

O fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» foi, na verdade, um homem de bem, um trabalhador infatigável, um patriota de alto mérito que podia ter deixado uma grande obra, se os homens do seu tempo tivessem sabido aproveitá-lo e compreendê-lo.



# A Obra Social

## dos CAMINHOS de FERRO de

---

# Moçambique

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

MUITO fazem, por tôda a parte, as administrações ferroviárias, quer dirigindo caminhos de ferro dos Estados, quer superintendendo em caminhos de ferro de Empresas particulares, no sentido de promoverem o bem estar do pessoal que empregam.

Quem viaja, um pouco que seja, por essa Europa fora, tem ocasião de observar, aqui e acolá, manifestações do interesse que as administrações tomam por êle. Mas estamos em dizer que a obra de carácter social, realisada pela administração dos caminhos de ferro da Colónia de Moçambique, não lhes fica atrás, sob certos aspectos.

Os caminhos de ferro da Colónia, que são propriedade do Estado, medem hoje cerca de 1.300 quilómetros. Em 1940 davam emprego a 12.402 agentes, dos quais 1803 eram europeus, ou equiparados, e 10.559 eram indígenas.

Todo êsse pessoal tem uma assistência médica eficiente, embora seja desejo e aspiração de quem dirige os serviços, conseguir muito mais e muito melhor.

A rede dos caminhos de ferro de Lourenço Marques é a mais importante das da Colónia, e por isso é ela que tem os serviços de saúde melhor organizados e melhor montados.

O posto médico de Lourenço Marques dispõe de uma aparelhagem de raios X, completa, da casa «Siemens»; de uma instalação de ondas curtas da C. G. de Radiologia de Paris; de um aparelho de diatermia «Boulittee»; de instalações de raios infra-vermelhos e ultravioletas «Hanan»; de vibradores «Penestrostal» para massagens elétricas; de

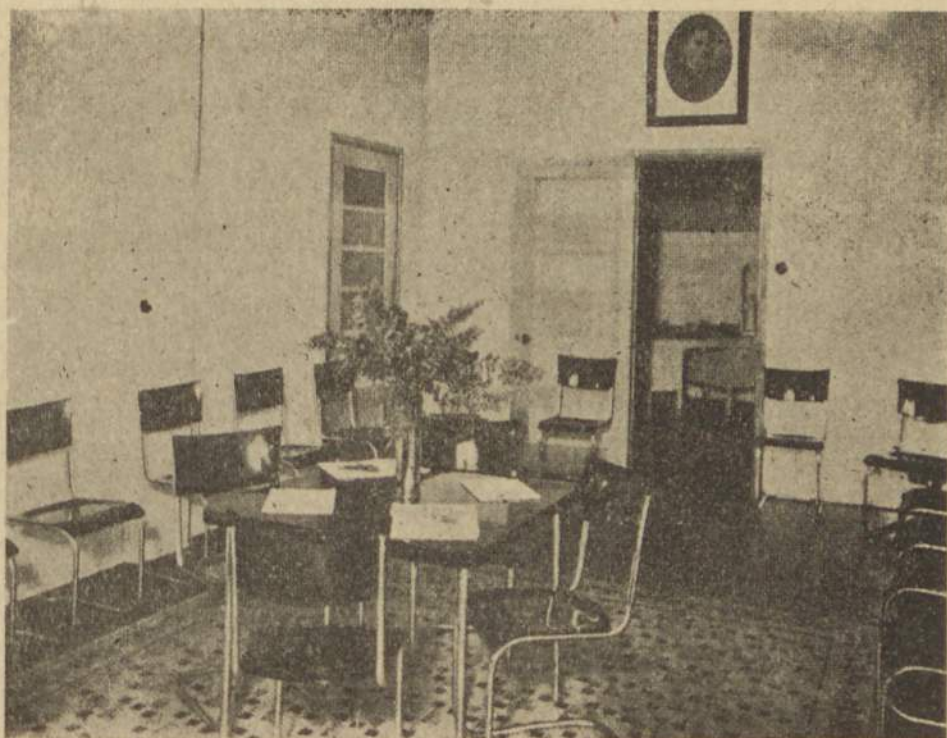
aparelhos de ar quente «Omega»; de oftalmómetros Giroux, etc., etc. No gabinete do médico-chefe acha-se instalada uma secção de microscopia binocular de fabricação «Zeiss».

As ambulâncias de socorros a feridos em casos de sinistros, dispõem do material essencial e a secção de farmácia está provida do que é necessário para o tratamento dos doentes.

Tudo isto para atender ao pessoal doente, que não precisa de recorrer à aparelhagem do hospital Miguel Bombarda para ser tratado convenientemente.

O pessoal são, merece maiores cuidados, se possível, para se evitar que adoça.

Quem viveu há uns quarenta anos, atrás em



Pôsto médico de Lourenço Marques — Sala de espera



Lourenço Marques, conheceu as «vilas» Mousinho e Gorjão, onde se alojava principalmente o pessoal do fôgo.

A primeira era uma construção de um só pavimento sem condições higiénicas e sem comodidades que a recomendassem.

A vila Gorjão já tinha melhor aspecto.

Era um enorme casarão com rés do chão e primeiro andar, capaz de alojar umas dezenas de famílias. As instalações sanitárias eram porém igualmente defeituosas e as comodidades para os habitantes não eram muito maiores.

Ambas as «vilas» faciavam a Avenida D. Carlos, mais tarde cognominada da República. A sua proximidade do chamado pântano, já então aterrado, mas por forma defeituosa, concorria, não pouco para agravar o mal. A vizinhança do matadouro não era menos nociva.

A vila Gorjão foi construída por Carlos Albers, que foi para o caminho de ferro de Lourenço Marques e até para a cidade, um grande nome, como antes dele havia sido o major Araujo que acompanhou a evolução do caminho de ferro desde as suas origens, tendo-se defrontado com os empreiteiros da construção, que não pequenos embaraços causaram à administração do Estado, culminando numa arbitragem que nos abstermos de criticar e que nos levou o melhor de 750.000 libras.

O Governo teve de pagar duas vezes a linha.

Pagou-a ao empreiteiro, e pagou-a novamente em consequência da arbitragem, ao empreiteiro Mac Murdo, por intermédio do Governo dos Estados Unidos que impoz a arbitragem, não para se saber se a reclamação era fundada, mas tão sómente para se fixar o quantitativo da indemnização a pagar a Mac Murdo.

Mas tudo isso passou, e, felizmente, o rendimento do caminho de ferro e do porto que lhe está ligado, e que a ter vingado a concessão porventura a estas horas estaria ainda enfeudado ao celebrado empreiteiro, ou aos seus sucessores, tem dado para cobrir os formidáveis prejuízos, então sofridos.

\* \* \*

Tem a administração tido a sorte de ser dirigida por homens experimentados e de grande saber, como António José de Araujo, Carlos Albers e Lisboa de Lima, para só falarmos dos mortos.

Lisboa de Lima ao assumir a direcção do caminho de ferro, levava instruções para construir edifícios para conveniente alojamento do pessoal. E conseguiu ainda fazer habitação para os chefes do movimento, de tracção e oficinas e de via e obras.

Mas as condições modificaram-se rapidamente, e ele próprio, que vivia em casa do Estado, ao lado da velha estação do caminho de ferro, feita de madeira e zinco, não por direito expresso em diploma legal, mas por tradição sempre respeitada, viu-se forçado, nos últimos tempos em que dirigio o caminho de ferro, a pagar renda da casa que

habitava. A larga autonomia de facto ia ceder o passo à autonomia de direito, ainda titubeante e evoluindo em meio social já muito perturbado.

A verdade é que a casa fazia parte do vencimento do director, qualquer que ele fôsse, embora não estivesse assignado em diploma legal, porque... até então não tinha sido julgado necessário. E para o obter então, era demasiado tarde. E, a propósito, lembra-nos um episódio passado com Teixeira de Sousa, ministro da Marinha e Ultramar.

Quando discutia com o director geral dos caminhos de ferro os vencimentos do caminho de ferro de Lourenço Marques, verificou que o seu director tinha um vencimento de seis contos enquanto que o director das Obras Públicas sómente recebia três.

E quiz por isso reduzir os vencimentos daquele, dizendo que tinha quem servisse o lugar pelos 3 contos. Retorquiu-lhe o Director Geral que lhe arranjava até quem o dirigisse por menos, mas num ou noutro caso, a eficiência da administração ficaria à responsabilidade do ministro. Ele, director geral dos caminhos de ferro Ultramarinos, não se responsabilisava pelos trabalhos dos directores baratos!

O facto repetio-se mais tarde quando Ayres d'Ornellas foi ministro da Marinha e Ultramar, no governo de João Franco.

Ayres d'Ornelas mexendo nos vencimentos do pessoal do caminho de ferro reduziu os honorários do Eng.º Adjunto do porto e o resultado foi este abandonar o lugar.

\* \* \*

Mas voltemos ao problema social do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Como os funcionários ao cabo de uma vida de trabalho esgotante tinham, quando tinham, uma reforma mais que modesta, o Engenheiro Sá Carneiro criou-lhes um Monte Pio que impedio que caíssem na miséria muitos dos seus subordinados. Difícil era então fazer o tempo de serviço indispensável para a reforma por inteiro. E muitos daqueles que teimavam em consegui-lo ficavam no caminho, ceifados pela parca implacável.

Mais tarde, a autonomia firmou-se, e o actual director do caminho de ferro, o major de Engenharia Pinto Teixeira que na Colónia tem desempenhado papel de assinalado relêvo, conforme Sua Ex.<sup>a</sup> o actual Ministro das Colónias em vários discursos nela realizados reconheceu, tem realizado uma obra social digna de ser posta em destaque.

\* \* \*

Permitindo o diploma orgânico do caminho de ferro, que a administração subsidie o ensino técnico do seu pessoal, foram criados, ao abrigo dessa disposição legal, escolas para aprendizes, aulas para telegrafistas e uma vez criada a Escola Técnica Sá da Bandeira, muitos rapazes se matricularam nela, subsidiados pelo caminho de ferro.



A aula de telegrafia tem dado os melhores resultados. Além disso os chefes têm liberdade para organizar dentro dos seus serviços, o ensino técnico do pessoal, que lhes está adstrito.

O pessoal é submetido a concursos, quer para a admissão, quer para a promoção, o que tem dado óptimos resultados, criando-se um escol notável.

A administração publica um Boletim Técnico para instrução do pessoal de Via e Obras; de Tracção e Oficinas, e de Movimento.

Em Lourenço Marques existe para o pessoal uma magnífica biblioteca. Este tem a faculdade de requisitar livros para estudo, e para leitura recreativa.

O caminho de ferro, como tantos outros, estimula as iniciativas do pessoal, convidando-o anualmente a apresentar sugestões que são devidamente apreciadas e estudadas.

Estas sugestões dizem respeito ou à melhor organização dos serviços, ou à redução das despesas e maior eficiência dos serviços, ou ainda ao aperfeiçoamento do material.

Conquanto não tenham sido grandes os resultados até hoje colhidos, em todo o caso algumas sugestões tem já sido premiadas e aproveitadas.

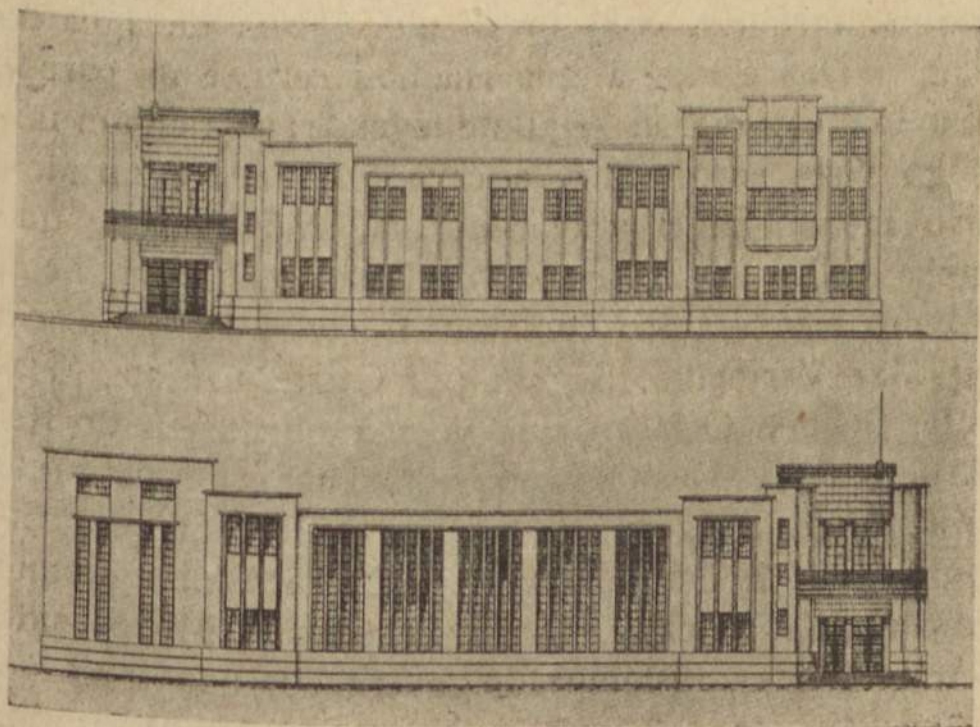
A administração criou um Club ferroviário com sede em Lourenço Marques, e com delegações em todos os outros caminhos de ferro. Este Club tem exercido notável influência no desenvolvimento físico, moral e intelectual do pessoal.

O pessoal pratica todo o género de desporto. Joga o basketball, o tenis, o box, o futebol, o ping-pong, etc.

Os desafios entre o pessoal ou com grupos de pessoal estranho são por vezes sensacionais. O Club dispõe da taça Salazar, a maior taça de todo o Império Ultramarino.

A ginástica é obrigatória para todos os aprendizes e para os filhos dos empregados.

O Club acha-se instalado num grande e magnífico edifício, como se depreende da gravura publicada.



Projecto da sede do Clube Desportivo Ferroviário

## BAIRRO FERROVIÁRIO

Como as instalações da vila Gorjão não fossem susceptíveis da melhoria indispensável, resolveu a Direcção empreender a construção de um grande bairro operário, que localizou ao quilómetro 12 do caminho de ferro de Marraquene.

Este bairro, que é uma como que cidade em miniatura, dispõe de todas as condições higiénicas. Belos arruamentos traçados à régua; excelentes avenidas; casas com amplos quintais e jardins, tudo cuidadosamente disposto.

Ao centro uma casa de reunião, biblioteca, «bar», refeitórios, etc.

Cremos que vai também ser dotado com Igreja.

A exposição do bairro voltado ao sudeste, com vista sobre a baía à qual fica sobranceiro, é excelente. Ali encontrará quando completo, alojamento grande parte do pessoal europeu.

Para o pessoal superior estão projectados também edifícios dentro da cidade, nas vizinhanças da administração como se faz mister.

Nos outros caminhos de ferro têm-se construído instalações semelhantes.

Nampula, capital da província de Niassa é bem uma vila do caminho de ferro. A maioria das construções que actualmente ali existem pertencem ao caminho de ferro e foram feitas para alojar o seu pessoal, ou para instalar os seus serviços.

O alojamento do pessoal que faz serviço ao longo das linhas férreas tem merecido especial atenção. Por ele tem sido construídas casas modernas, higiénicas, dotadas de todo o conforto exigido pelo clima.

Que diferença entre o que hoje existe e o que existia há 30 anos!

E que mudanças no modo de ser e nos hábitos do pessoal do caminho de ferro!

Vem a propósito contar um episódio acontecido com um funcionário da administração da antiga administração dos caminhos de ferro do Transval e Oranje conhecida em Lourenço Marques pelo nome de Csar. (central South African Railways).

Notou o funcionário que as casas dos capatazes ao longo da linha voltavam, todas, as costas à linha, em lugar de lhe mostrar a frontaria, como lhe parecia natural. E perguntou a razão do facto.

O director, que o acompanhava, sentiu-se um pouco embaraçado com a sua explicação mas, enfim, teve de a dar. E então disse ao seu colega que o pessoal era muito cioso dos seus créditos de gente asseada. E receioso de que um descuido no arranjo da casa que pudesse motivar reparos aos passageiros dos comboios, preferia voltar-lhes as costas para não verem o que ele fazia!

Esses receios desapareceram. E hoje têm casas até luxuosas.

E até os negros dispõem de boas acomodações e de «compounds», onde não falta nada, nem as bebidas... às vezes.



# Para a história das descobertas

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO

Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

## Resumo das ilhas descobertas e redescobertas pelos navegadores portugueses no Oceano Índico

*Ilha de Socotorá* — Ao largo do Cabo Guardafui. Descoberta por António Saldanha em 1503. Tristão da Cunha esteve lá em 1507, e Diogo Pereira já lá tinha estado em 1504. (Dicionário Geográfico de Tito de Carvalho.)

*Ilhas de Pemba e Zanzibar*. — Foram descobertas por Afonso de Albuquerque, em 1503, tendo saído de Lisboa a 6 de Abril, com três naus, sendo capitães Pero Vaz da Veiga e Duarte Pacheco, (Costa Lobo e I. C.). António Saldanha, redescobriu-as em 1504, (J. F. M. José Ferreira Martins). *Ilhas Almirantas*, descobertas por D. Pedro de Mascarenhas, de volta da Índia em 1525. (Gaspar Correia, Lendas da Índia), Buillet diz em 1545. São hoje inglesas. *Ilhas Seixelles*. Foram descobertas por Diogo Fernandes Pereira, em 1507 (St.<sup>a</sup> Apolónia) (J. F. M.). *Ilhas das Chagas*. Descobertas pelos Portugueses em 1525. Mascarenhas esteve lá em 1545 e chamou-lhes Ilhas do Cerno, (Lendas da Índia). (I. C.) *Ilhas Mascarenhas*. Foram descobertas por D. Pedro de Mascarenhas de volta da Índia em 1525 (idem). Entre elas há as ilhas Maurícia ou de França e ilha de S. Diniz, chamadas pelos franceses Ilha de Reunião e Ilha de Bourbon. (idem). *Ilha de S. Lourenço* ou de *Madagascar*. Foi conhecida no século XIII por Marco Polo. Segundo Gaspar Correia nas Lendas da Índia foi descoberta a primeira vez por Diogo Dias, piloto de Pedro Álvares Cabral, em 1500, que lhe deu o nome de S. Lourenço por a ter visto no dia desse Santo. Depois em 1506 D. Francisco de Almeida e D. Lourenço de Almeida, com a sua esquadra que saíra de Lisboa em 1506, a 23 de Março, com 14 naus e 8 caravelas, comandadas por D. Fernando de Eça, Lourenço de Brito, D. Álvaro de Noronha, Pero Ferreira, Vasco Gomes de Abreu, João da Nova, Lopo Soares Henriques, Sebastião Sousa, Diogo Soares, Lopo Gonçalves, redescobriram-na nesse ano. Perto, João da Nova descobriu a ilha do seu nome, Ruy Pereira Coutinho e Fernão Soares também redescobriram em 1506 a costa Este da Ilha, e João Gomes Abreu a costa Oeste da mesma. Albuquerque também tocou nas suas costas em 1507. Tristão da Cunha e Ruy Pereira Coutinho visitaram a costa Oeste,

e o extremo norte no mesmo ano, e Diogo de Sequeira em 1508 (Costa Lobo, I. C. e J. F. M.). O seu porto principal tem o nome português de *Diogo Soares* que erradamente chamam em espanhol Diego Soares. Os descobridores foram quasi todos por lugares diferentes. Os franceses, estabeleceram-se na ilha em 1642. Nós não tínhamos lá ingerência oficialmente. *Ilhas Querimbas*. Conhecidas dos portugueses desde 1510. A ilha principal *Ibo* teve de seu início uma povoação portuguesa. Servia de aguáda às frotas da Índia e para a Índia. Construíram-se lá dois fortes pequenos, e um grande, conservados, como as ilhas em nosso poder até hoje (J. F. M.). *Ilha de Moçambique*. Pequena ilha sobre um coraleiro calcáreo, antiga Capital da Província deste nome. Descoberta por Vasco da Gama, em 1497 na sua primeira viagem à Índia. A sua grande fortaleza, igreja e hospital, foram feitas por Duarte de Melo em 1527. (I. C.) *Ilhas do Bazaruto*. Ilhas perliferas, na costa sul de Sofala. Anaya descobriu-as em 1505. Pertenceram a árabes portugueses até 1885, data em que o Governo tomou posse delas. Em número de 4, tendo uma um forte e a vila principal. (Dicionário geográfico de Tito de Carvalho). (I. C.) *Ilha de Ormuz*. Foi descoberta por Afonso de Albuquerque, em 1503 e conquistada por êle em 1514, na entrada do Golfo Persico. Perdida pelos portugueses em 1621. Albuquerque fez lá uma grande fortaleza com fosso que enchia de água do mar na maré alta, a que chamou *cava*, e na parede mandou escrever a seguinte legenda: «Se algum inimigo vires surgir abre a cava e deita-te a dormir». Tão inexpugnável a considerava. Albuquerque que vinha de Lisboa na armada de Tristão da Cunha, ficou no cruzeiro arábico com seus 6 navios em vigilância ao Mar Vermelho. Seguiu por Calate, Curiate, Mascate, Suez e Orfação, que vem à obediência do Rei de Portugal. De Orfação segue para Ormuz, que assaltou e em cujo porto entrou. O Rei entrega a Cidade em 24 de Outubro de 1507. Em 1514 Albuquerque constroeu a fortaleza de Ormuz, que em 1619 foi perdida por um inepto, ou comprado governador, não ter aberto a *cava*. Chamava-se fortaleza Nossa Senhora da Vitória. (Como se perdeu Ormuz, por Luciano Cordeiro). *Ilhas*



de *Baharein*. Situadas no mesmo Golfo. Descobertas pelo mesmo; pertenciam ao Sultão de Ormuz subordinado a Portugal. Foram depois livres dos piratas, pelo português António Correia, que por isso o Sultão lhe deu o título de conde de Baharein, título que se tem conservado até hoje na sua família. (I. C.). *Ilha de Kishm* ou *Queixome* (à portuguesa). Situada à entrada do mesmo golfo, foi também descoberta por Afonso de Albuquerque, em 1503 e mais tarde em 1621, fortificada debaixo de fogo contra persas e ingleses, por Ruy Freire de Andrade, e perdida para nós nesse ano. Mais adiante descreveremos êstes dois combates de Ormuz e Kishm. (Como se perdeu Ormuz por Luciano Cordeiro). *Ilha de Diu*. Cedida aos portugueses pelo Rey de Cambaia, em 1535, o qual permitiu que logo ali fizessem uma fortaleza. Fundou-a o Governador Nuno da Cunha, (Anais da Marinha Portuguesa e I. C.). Mascarenhas reforçou a fortaleza em 1539. Tudo foi devido à batalha contra os Rumes em 1509 que nós vencemos (I. C.) e adiante descreveremos. *Ilha Angediva*. Descoberta por Vasco da Gama na volta da sua primeira viagem à Índia (J. F. M.). Fortaleza feita por D. Francisco de Almeida, em 1506 (idem). Fica na costa de Guserate. *Ilhas Maldivas*.

D. Lourenço de Almeida arribou a estas ilhas em 1507 (I. C.), João da Silveira redescobriu-as em 1517-1518 (Lendas da Índia, Enciclopedia Britânica, Dicionário Tito de Carvalho, Carlos Bivar). Fortaleza feita por João Gomes Cheiradinheiro, em 1520 (J. F. M.). Um dos reis das Maldivas casou com uma portuguesa e foi baptizado em Gôa (idem). Hoje é possessão inglesa.

*Ilhas Laquedivas*. Descobertas por Vasco da Gama na volta da primeira viagem à Índia em 1498 (Dicionário de Tito de Carvalho). José Fernandes de Melo redescobriu-as em 1503 e Simão Andrade esteve lá em 1511 (Carlos Bivar).

*Ilha de Ceylão*. Foi descoberta por D. Lourenço de Almeida, filho ou sobrinho de D. Francisco de Almeida, em 1505, outros dizem em 1507 (Gaspar Correia e I. C.). D. Lourenço pôs nela um padrão em Colombo, em 1506 (J. F. M.). Os portugueses deram-lhe o nome primitivo de *Taprobana*. Foi perdida em 1603 para nós pelos Holandeses, e depois passou aos Ingleses em 1696 (idem). *Ilhas Nicobar*. Na Baía de Bengala. Descobertas por Gonçalo Pereira e Lionel de Lima, em 1529 (Lendas da Índia e Carlos de Bivar).

## Resumo das ilhas descobertas e redescobertas pelos portugueses no Oceano Pacífico

No Arquipélago da Sonda. — *Ilha de Samatra* ou *Sumatra*. Descoberta por António de Abreu, Francisco Serrão e Simão Afonso com Afonso de Albuquerque, em 1511. Também asseveram que foi descoberta por Lopes Sequeira, em 1509. (Reparaz filho e Manuel Heleno «Descobrimientos marítimos portugueses»). De um lado está no Oceano Índico. *Ilha de Java*. Foi descoberta por Afonso de Albuquerque, em 1511. Angoulevant diz que os portugueses só nela desembarcaram em 1523, no pôrto de Djampara. Conquistada em 1596 pelos holandeses (idem, idem). De um lado está no Oceano Índico. *Ilha de Borneo*. Descoberta por Afonso de Albuquerque na sua ida para Malaca, em 1511, como já ficou escrito. Redescoberta pelos portugueses, em 1521. Perdida em 1604. (Gaspar Correia, João de Barros, Castanheda e Damião de Goes). *Ilhas de Pedir e Pacem*. Pequenas ilhas descobertas por Lopes Sequeira, em 1509 (idem). *Ilha das Flôres*. Descoberta por António de Abreu, em 1511 (idem). *Ilha da Nova Guiné*. O grande navegador António de Abreu quando seguiu com Francisco Serrão e Simão Afonso em seus navios, descobriu a Nova Guiné que, mais tarde, foi redescoberta por D. Jaime de Meneses, em 1526 e por João Fogaça, em 1528. António de Abreu encontrou depois do estreito da Sonda a *Ilha de Solor*, em 1511 e pequenas

ilhas próximas. *Solor* foi mais tarde fortificada em 1596 (Garcez Lencastre, boletim da A. G. C.). Afonso de Albuquerque enviou para esta ilha, que foi nossa até há pouco, frades Franciscanos, que nela se estabeleceram em catequese, e para se defenderem dos indígenas, que os queriam trucidar, construíram uma tranqueira, pequeno forte, e ali viveram muitos anos. Um destes frades António Taveira, meteu-se num pequeno Barco indígena de vela e balancim, e tendo conhecimento de outra ilha perto, descobriu a *Ilha de Timor* onde foi bem recebido pelos naturais, em 1515 (I. C., Garcez Lencastre, Boletim, idem. J. F. M.) diz que Fr.<sup>c</sup> António Taveira só foi lá em 1561. *Ilhas Celebes*. Foram descobertas e ocupadas por pilotos portugueses em 1512. Macassar é sua capital. (Gaspar Correia e idem). *Ilhas Filipinas*. Descobertas por Fernão de Magalhães na sua grande viagem à volta do mundo, já mencionada, em 1521. Ilha de Mindanau uma delas foi descoberta por outro piloto português, no mesmo ano (Edgar Prestage). João Vaz Torres, piloto português ao serviço da Espanha, redescobriu em 1606 a Nova Guiné, Celebes, Molucas e Manila nas Filipinas. (Clement Markman). *Ilhas do Maluco* ou *Molucas*. Descobertas por António de Abreu, Francisco Serrão e Simão Afonso, em 1511. Entre elas a ilha do Aro foi descoberta e habitada por Martim



Afonso de Melo (I. C.). A Ilha de Ternate, uma das mais importantes, foi capital e teve conventos e palácios no tempo de António Galvão, seu governador, e teve uma fortaleza feita por António de Brito, em 1522 (Reparaz filho em I. C.). Estas ilhas foram compradas à Espanha em 1529 por 350:000 ducados de ouro, por causa do Tratado de Tordessillas que as colocava do lado da Espanha (Borges de Castro "Tratados"). João Vaz Torres redescobriu as Molucas em 1606. (Clement Markman, "The voyages of Queiroz" Hakluty Society) Amboino é uma das maiores ilhas que descobriu António de Abreu, em 1512 (I. C.). *Ilha Formosa*. Descoberta pelos portugueses em 1510 ou 1512 a Norte das Filipinas. António de Brito com Gomes Sequeira, como piloto, foram a esta ilha em 1525. (I. C.) *Ilhas Marianas* ou *dos Ladrões*. Descobertas pelos companheiros de Fernão de Magalhães, em 1521 (Viagem deste navegador). António de Faria redescobriu-as em 1541 (J. F. M.) *Ilhas Carolinas*. Descobertas por Vila Lobos, algarvio, piloto ao serviço da Espanha em 1543 (Roteiro de Calderon). Pelo piloto português João Fernandes que deve ter sido um segundo piloto da armada de Fernão de Magalhães, as *Ilhas da Nova Zelandia* foram descobertas em 1521 (viagem deste navegador). *Ilhas João Fernandes*. Foram descobertas pelo mesmo na mesma viagem. (idem). *Ilhas Sandwiches* ou *Haway*. Descobertas ou visitadas pelo piloto de Vila Lobos, João Caetano, português, 100 anos antes de James Cook, que passa por ter sido seu descobridor, segundo o roteiro de Calderon, de Barcelona, escrito em 1626. Os jornais Hawaianos

dizem que João Caetano foi o descobridor destas ilhas e nelas encontrou armas e peças de artilharia, com as armas de Portugal, lá deixadas, por um navio português, e deu-lhe o nome de ilhas da Meza, porque? (António Ferreira de Serpa). *Ilha da Tasmania* ou *Terra de Van Diemen*. Em 1583 pilotos portugueses com Jan Van Linchoten, em navio português, descobriram esta ilha (vide José Maria Rodrigues, "A Austrália descoberta pelos portugueses"). *Ilhas Novas Hebridas* ou *Austrália do Espírito Santo*. Arquipélago descoberto por Pedro Fernandes Queiroz, piloto português ao serviço da Espanha, com João Vaz Tôrres, português e piloto seu companheiro, em 1605. (Jaime Cortezão "Expansão dos portugueses &", Clement Markman" Viagens de Queiroz). *Ilhas do Arquipélago da Sociedade*. *Tahity*. Descobertas por Queiroz em 1606 (idem, idem).

Foram estas em resumo as ilhas descobertas ou redescobertas pelos pilotos portugueses, nos Oceanos Índico e Pacífico.

De todas estas ilhas devido à batalha de Alcacer Kebir e suas conseqüências, como foram os 60 anos do domínio espanhol e começo de explorações marítimas dos franceses, ingleses e holandeses, e devido à Espanha não nos dar meios para nos defendermos e ao estado de abatimento e pobreza, em que o domínio espanhol nos deixou, hoje apenas nos pertencem de todas elas, as *Ilhas Querimbas*, a de *Moçambique* e seu interior, as ilhas de *Bazatuto*, a ilha de *Diu* e metade da ilha de *Timor*. Mas fomos nós que todas elas demos a conhecer ao mundo civilizado e à Europa.







### Descarrilamentos

NAS linhas de dois carris, as que são geralmente adoptadas, é impossível evitar que descarrilem os combóios quando hajam acidentes, os quais, felizmente, não são de grande frequência.

Porém, em compensação, nas linhas de um só *rail* não pode haver descarrilamentos, ainda que os combóios atinjam velocidades superiores a 200 quilómetros à hora, e isto em virtude da sua especial disposição.

### A vida das locomotivas

A locomotiva, monstro de aço, orgulho do homem, vive aproximadamente tanto como um cavalo e muito menos do que vivem o elefante, o corvo e outros animais de longa vida.

Na Inglaterra, as locomotivas dos expressos vivem vinte e cinco anos. Idêntica duração alcançam as dos combóios ordinários de passageiros. As dos combóios de mercadorias resistem vinte e sete a vinte e nove anos e as dos combóios de manobras, em geral, mais de trinta anos.

Nos Estados Unidos o limite da vida das locomotivas é apenas de dezasseis anos para as dos combóios de mercadorias, de dezóito para as dos expressos, de dezanove para os combóios ordinários de passageiros e de vinte e dois anos para as locomotivas dos combóios de manobras.

Mas deve-se considerar que, em média, e em dezoito anos de vida activa, uma locomotiva norte-americana percorre dois milhões de milhas, ou seja mais do dôbro do que percorre uma locomotiva inglesa em todo o seu tempo de serviço.

Em França as locomotivas vivem, geralmente, vinte e nove a trinta anos — isto, evidentemente, em tempo normal — talvez por trabalharem menos ou porque o clima seja mais favorável para o complicado mecanismo dêsses potentes engenhos andantes.

### Venda de bilhetes por calibre

NOS caminhos de ferro da Pensilvânia e com o fim de evitar discussões entre os passageiros e os agentes das companhias ferroviárias, poz-se junto das bilhetas uma travessa por baixo da qual se fazem passar as crianças quando vão com elas adquirir os bilhetes.

Só as que não chegam a 122 centímetros de altura podem pagar os bilhetes a meio preço.

### Um colossal transportador aéreo

NUMA das mais importantes regiões florestais situadas ao Norte da Suécia começaram em Junho de 1942 a instalar um cabo aéreo que, pela sua extensão, será o mais comprido do mundo, pois se estenderá num percurso de 96 km..

Destina-se ao transporte de materiais e prevê-se um trá-

fico tão intenso que serão necessárias 1:600 vagonetas, as quais carregarão e descarregarão automaticamente, economizando assim bastante pessoal e reduzindo o tempo dos trabalhos.

Calcula-se que, em Setembro do corrente ano, já esteja em plena laboração essa linha aérea, destinada a um tráfico muito intenso.

O custo desta obra colossal foi orçamentada em treze milhões e meio de corôas, ou seja, na nossa moeda, cotando-as a 5\$84,5, a bonita quantia de *trinta e oito mil novecentos e sete contos*!

### O primeiro correio aéreo

GABAM-SE os ingleses de haverem estabelecido no mundo o primeiro serviço aéreo-postal. Contudo, as antigas crónicas chinesas revelam que, no tocante a correios pelos ares, lhes levou dianteira de mil anos um filho do Celeste Império, com a única diferença de que, no século XX, o carteiro é um aviador, e, naqueles tempos bem remotos, fez êsse serviço um ganso bravo.

Diz-nos a lenda que o Imperador da China enviou um embaixador com determinadas ordens para certo chefe târtaro; mas êste, não só desprezou as ordens do seu chefe supremo, como ainda aprisionou o mensageiro e o fez pastor dos seus rebanhos.

O pobre embaixador assim degredado e vexado, passou muito tempo no campo, até que um dia apanhou um ganso silvestre e lembrou-se de lhe atar a um pé uma carta contando o que lhe sucedera.

O ganso formou o vôo para o sul, e, por casualidade, foi morto nos jardins do palácio pelo próprio Imperador, o qual leu a carta e tratou logo de libertar o seu emissário enviando os precisos reforços não só para o libertar como ainda para castigar o chefe rebelde.

### O aquecimento das locomotivas por meio da turfa

EXTRACTAMOS duma publicação com mais de quarenta anos as seguintes linhas que não deixam de ser curiosas, por focarem um dos mais palpitantes factores da actualidade — o combustível:

«Em face da verdadeira penúria de combustível de que se sofre, especialmente em tôda a Europa, não podia escolher-se melhor ocasião para tentar utilizar alguns combustíveis, dos considerados pobres, que até hoje se desprezaram quasi completamente, pelo menos para usos industriais.

É assim que, em virtude da lenha e da nafta haverem sofrido igualmente uma grande alta de preço, se acaba de experimentar na Rússia o aquecimento das locomotivas por meio de turfa (<sup>1</sup>), na linha

(<sup>1</sup>) *Turfa* — Espécie de hulha de formação recente, de cor escura, leve, esponjosa, produzida por matérias vegetais carbonizadas, Turfa dos pântanos, Carvão de turfa.



chamada caminho de ferro Nicolau. É claro que se empregam *briquettes* de turfa depois de convenientemente secca, a-fim-de se lhes extrair a maior parte da humidade.»

### Os caminhos de ferro britânicos no México

SEGUNDO informou recentemente o *Financial News*, os caminhos de ferro com interesses ingleses entabularam negociações com o Governo mexicano para se estabelecer uma linha férrea entre os seguintes pontos do México: da cidade do México à de Vera Cruz; de Oaxaca a Via Augusta e de México-Cidade a Oaxaca-Cidade, passando através de Puebla, Tehumacau, Tomellin e Necaxa.

A força eléctrica para a energia a utilizar nessas linhas será fornecida pela estação de Necaxa-Cidade, pertencente à Companhia Mexicana de Electricidade, de onde é importante accionista a Companhia dos Caminhos de Ferro do México.

Embora seja esta informação de fonte autorizada, — diz o *Financial News* — não é, todavia, de carácter oficial.

### Novas locomotivas americanas

O *The Illustrated London News* informa que chegaram no princípio do corrente ano a Inglaterra, vindas dos Estados Unidos da América, algumas locomotivas de grande potência e destinadas a imediata utilização.

Tais máquinas podem rebocar a grande velocidade combóios de mais de 1:000 toneladas <sup>(1)</sup> e são, além de potentes, sólidas e muito elegantes.

A primeira destas locomotivas chegou a Inglaterra em 11 de Janeiro do corrente ano e foi pilotada pelo Ministro dos Caminhos de Ferro e Transportes que, antes da cerimónia da entrega, recebeu explicações de ordem técnica, dadas pelo coronel Normam Pyan, Chefe Geral dos Transportes dos Exércitos Americanos.

## VIADUTOS

### O maior viaduto da Alemanha

É o da linha de Solingen-Remscheid, que serve um dos centros mineiros mais importantes da Alemanha.

Este viaduto, de 492 metros de comprimento, é inteiramente de ferro. O tramo central é formado por um arco elítico que se apoia em dois pilares rectos. A sua curva é de 167,°40 e a maior altura é de 105 metros sobre o fundo do vale. Os outros tramos, em número de seis, são sustidos por pilares rectos que assentam sobre enormes blocos de granito.

O peso total do ferro que se empregou na sua construção foi de 4.100 toneladas e o volume de cimento para suportar os pilares foi de 13.080 metros cúbicos.

A montagem do tramo central exigiu a construção de uma ponte de serviço, elevada a 30 metros sobre o solo.

### Um viaduto a grande altura

O viaduto considerado como sendo o mais elevado do mundo encontra-se situado no caminho de ferro de Antofagasta, na Bolívia, e atravessa o vale do rio de Loa, na região mais elevada dos Andes.

Está estabelecido a uma altura de 3.000 metros acima do nível do mar e as condições em que se verificou o trabalho de construção foram bastante originaes. Cita-se, como exemplo:

A parte metálica no eixo da qual se acha colocada a via única, opoia-se sobre sete pilares, de alturas variáveis, de um outro lado do vale que deve transpor-se e formada cada

de quatro colunas unidas entre si nos planos horizontais por paralelogramos, e nos planos das faces inclinadas por cruces de Santo André.

### Um relógio muito interessante

UM relógio de Varsóvia terminou, depois de seis anos de aturados trabalhos, um relógio que esteve na Exposição de Chicago, onde mereceu a mais viva e intensa admiração, pois mostrava uma gare com todas as suas dependências.

Na parte que representa a estação estão assentes as vias férreas com os aparelhos para sinais, para agulhas e também um guindaste para locomotivas.

Na cúpula da torre central da gare acha-se um mostrador, dando a hora local.

Os relógios das torres laterais mostram, um a hora de Nova Iorque, o outro a hora de Pequim. Em cada 15 minutos a gare começa a animar-se; o empregado de telégrafo dá o sinal de que a via está livre, as portas do edifício da estação abrem-se e todos os empregados ocupam os seus respectivos lugares depois do que se ouve o silvo da locomotiva e pára um combóio. Os empregados encarregados desse serviço aparecem para se assegurarem, com os martelos, se os eixos estão em bom estado para o andamento. Em seguida a um novo sinal o combóio põe-se novamente em marcha e tudo desaparece até que decorra um novo quarto de hora, para que o movimento de todo este jogo se anima outra outra vez.

### A tracção eléctrica

CHICAGO é a cidade que tem a maior rede de carros eléctricos, pois já no ano de 1903 contava 1.619 quilómetros. A seguir em ordem decrescente veem as cidades Brooklin, Filadélfia, Nova York, Berlim, Londres, Paris, Viena e Lisboa.

### O pessoal ferroviário

SEGUNDO uma estatística publicada pela revista *Railway magazine* o número de pessoas empregadas nos serviços de caminhos de ferro, em todo o mundo, ascende a mais de seis milhões de indivíduos. Só na Europa contam-se mais de 3.300.000 ferroviários.

### A volta ao mundo por vários elementos

UM matemático alemão participou a uma revista de Berlim os resultados dos seus cálculos relativamente ao tempo necessário para um homem, caminhando sem cessar, dar a volta ao mundo.

Seriam precisos 428 dias (o que achamos demasiado pouco, para tão formidável empresa) e acrescenta que um expresso faria o mesmo trajecto apenas em 40 horas, o som em 29 horas, um tiro de peça em 19 horas, a luz num décimo de segundo e a electricidade em pouco menos que um décimo dessa mesma fracção.

<sup>(1)</sup> Para que se possa fazer uma simples ideia da potência destas locomotivas estabelece-se um paralelo, por exemplo, com o combóio rápido do Porto que, com seis carruagens e um forção reboca, aproximadamente, cerca de 300 toneladas.

Alexandre F. Setta



Recomendado

por  
esta  
REVISTA

Recomendado

por  
esta  
REVISTA

TELEFONE N.º 289

LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Fornece as melhores fazendas para Fatos, Vestidos e Agasalhos, A PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Peça V. Ex.<sup>cia</sup> Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ

LANIFÍCIOS

Vendas aos Alfaiates e Retalhistas

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Abril de 1893)

Comissão de caminhos de ferro da Sociedade de  
Geographia de Lisboa

Reuniu no dia 24 esta comissão, sendo presidente o sr. engenheiro Espregueira e secretários Mendonça e Costa e o sr. Proença Vieira.

A ordem da noite era a eleição das sub-comissões votadas na sessão anterior, sendo uma para estudar as linhas de caminhos de ferro locais a construir no continente, e outra para as linhas das ilhas e do ultramar.

Entrando na sala o sr. conselheiro Pedro Victor, o sr. presidente entendeu expôr a s. ex.<sup>a</sup> o assumpto de que se tratava, (visto que o sr. Pedro Victor não assistira á sessão anterior) o que fez em breves palavras, explicando que, emquanto aos caminhos de ferro locais, a sua proposta não se referia á rede secundaria, a qual compete ao estado ou ás grandes empresas fazer construir e explorar, e sim ás pequenas linhas de interesse local, de pequeno percurso e de construcção e exploração as mais economicas, linhas destinadas a ligar as povoações com as grandes arterias ferroviarias, ás quaes vão levar os productos do trafego de localidades afastadas do seu trajecto.

O governo pôde auxiliar a iniciativa particular de pequenas empresas n'este genero, concedendo-lhes o uso de estradas, isenção de certos impostos, etc.

Passando-se á escolha dos membros das duas comissões,

foram eleitos para a primeira os srs. engenheiros Mattos, Mendes Guerreiro, Perfeito de Magalhães, Almeida Pinheiro, Vasconcellos Porto, Proença Vieira, Pedro Lopes, Antonio Costa Lima e Roma Barbosa; para a segunda (ultramar) os srs. Pedro Victor, Xavier Cordeiro, Leite Bettencout, Pedro Folque, Porphyrio Machado, Sarrea Prado e Moraes Sarmento.

## Desastre com o freio Westinghouse

No dia 26 de Dezembro ultimo, deu-se na Inglaterra, na estação de Polmont, rede do Nord British Railway, um forte choque entre um comboio que estava parado na linha e outro, composto de quatro carruagens, que ficaram esmigalhadas.

O chefe da estação cerrara os discos devidamente, avisando o comboio que devia entrar de que tinha outro na estação, mas os signaes, apesar de estarem a 375 metros, de nada serviram, porque o machinista, ao vel-os, quiz funcionar o freio Westinghouse e não poudo.

Segundo o relatorio do major Maringdin, encarregado do inquerito sobre o desastre, o couro que guarnece o piston do freio do tender estava em tal estado que o ar comprimido que passava do reservatório sahia immediatamente.

Parece que o fogo que pouco antes se tinha accendido na locomotiva, para evitar a congelação da agua nos tubos conductores, queimou, em parte, o couro, fazendo-o estalar. E' pois ao mau funcionamento do freio que o referido inspector attribue o desastre occorrido.

Por estes factos e semelhantes é que o freio Westinghouse pouco desenvolvimento vae tendo em Inglaterra, tendo, de 17:500 applicações que funcionavam em 30 de Junho de 1887, elevado o numero d'estas apenas a 21:085 em 30 de Junho de 1892, emquanto que o freio de vacuo, de igual numero que tinha em serviço n'aquella data, passou em 1892 a 45:076, isto é, mais que duplicou.



## CRÓNICA DE VIAGEM

# 2.<sup>a</sup> Parte da Jornada de 7 portugueses à Galiza

Pelo VISCONDE DE ALCOBACA

Na quinta-feira 19, depois de irmos à estação à despedida dos pais da noiva, que regressavam a Oviedo, fomos até ao Monte Castro na companhia da gentil Irene Terreros Pedrosa, tam amável que quiz ser cicerone.

À medida que subiamos as ruas da parte mais velha de Vigo, avistava-se maior extensão de água.

Sobranceiro à cidade e rodeado de várias alamedas, fica o castro ou castelo, entregue à guarnição.

A construção pareceu-nos idêntica à dos nossos castelos do litoral.

O castelo do Queijo, o de S. João da Foz do Douro, o de Viana do Castelo, o da Figueira da Foz e todos os outros ao longo do litoral pertencem à mesma época de Filipe Terzi, engenheiro militar italiano que serviu na península de 1577 a 1597.

Assim se deduz, se atendermos ao arquivo do estado de Florença e da biblioteca de Pesaro, onde há documentos referentes a Terzi e que foram transcritos por Trindade Coelho, quando ministro de Portugal junto da Santa Sé, conjuntamente com Guido Battelli, numa publicação editada pelo Secretariado da Propaganda Nacional.

No prefácio desta obra, vê-se que Terzi passou de Viana à Galiza.

A vista que se disfruta do alto do Castro é esplêndida e a formosa baía de Vigo, caprichando em dar à paisagem um incomparável relêvo, recorrendo as línguas de terra e as inúmeras penínsulas, parece apostada em querer segurar a água às suas orlas, não a deixando fugir com receio de nostalgia.

Há poesia no caso! Quem não se sentirá um bocadinho sonhador, perante a beleza das terras de Galiza?

O convite de Don António para visitar as Bodegas Bandeira, ocupou a tarde de quinta-feira.

Nas magníficas instalações no arrabalde de Lavadores, onde o bom gosto se alia ao esforço de trabalho e de persistência, quiz Don António oferecer aos 7 portugueses de visita a Vigo, *unas*

*copas* de bellissimo vinho fino e que no nosso entender iguala muito bem outros do mesmo tipo.

A sua gentileza cativa. Quando sente gente portuguesa ao pé, parece redobrar de amabilidade e apostado em obsequiar.

Nesta visita aos salões, ao bar estilo holandez e às adegas, surgiu a ideia da excursão na Galiza.

No dia 20, às nove da manhã, cinco de 7 portugueses que resolveram dar a volta de carro, encontraram-se no Hotel Moderno e dali partiram num *Gasogénio* até Vila Garcia.

Não nos arrependemos. Valeu bem a pena o passeio, quási sempre ao longo das rias e passando por Redondela, a caminho de Puente Sampayo e Pontevedra.

O primo F. lá ia todo repimpado ao lado do volante, com certa pena de o carro não ser dêle para guiar.

Nós com nenhuma. Foi a maneira de não racharmos a cabeça, apesar da proverbial perícia do az do volante.

Atravessamos Pontevedra e daqui por Rajo sobre a ria de Pontevedra à ilha de La Toja, que está ligada à terra por uma ponte.

Antes de chegar a La Toja, foram ver a extensa praia em curva e que pròpriamente se chama La Lansada. Na verdade o nome está bem. É uma extensão enorme de areia, frente ao Oceano.

Quando chegámos à La Toja, dava meio-dia.

A- pesar da célebre fábrica de sabonetes estar fechada à hora do almoço, deram licença para fazer a visita, sendo mesmo presenteados com brindes pequenos.

La Toja é uma estação balnear e a frequência o ano passado foi tão numerosa, que o hotel só reservava quarto a quem se compromettesse ficar pelo menos 5 dias e no fim do tempo de tratamento ter de partir para dar a vez.

Daqui seguimos a Villalonga, Cambados, Villajuan, antes de terminar em Villa Garcia, que fica na terceira ria a contar do sul ou a Ria de Arosa.



Quem não conhece as rias da Galiza e as percorra de automóvel, fica maravilhado.

As estradas de asfalto, lisas como a palma da mão redobram o prazer e fica-se com vontade de repetir o passeio devagar e sem a preocupação de chegar depressa ao fim.

Em Villa Garcia tomámos o comboio para Santiago. Vinha atrasado quasi 2 horas e deu-nos tempo para almoçar num hotel V. G. e na refeição não faltou o costumado marisco. É quasi prato diário na Galiza.

A Santiago de Compostela chegámos cerca das 17 horas. Da estação a Calle de la Senra, parte central ou cruzamento de estradas, fomos a pé até ao Hotel Compostela, onde nos hospedámos.

Instalado em belo edifício a imitar um paço galego, os novos hóspedes apreciaram a boa instalação.

O arranjo do vestíbulo e dos salões quasi faziam esquecer o dia frigidíssimo e o pouco aquecimento do Compostela.

Postas as bagagens nos quartos e descendo ao vestíbulo, não há tempo a perder.

Vamos em busca da Catedral.

Pela Calle de las Huérfanas, Plaza del Toral, Calle del Vilar. onde o lageado antigo se conserva e dá maior realce à arçaria contínua dos dois lados da rua, desembocaram os 7 portugueses na Plaza de las Platerias, assim chamada pela quantidade de ourives que antigamente ali havia.

Estamos defronte da fachada lateral da Basílica.

Quando iamós a entrar, notamos muita gente junta em outra praça vizinha, na Plaza de los Literários, onde se fazia a concentração das Juventudes falangistas para comemorar o 6.º aniversário da morte do mártir de Alicante, de José António de Primo de Rivera, executado pelos vermelhos com ódio satânico.

Dos peitos juvenis das almas espanholas, depois duma breve oração pelos mortos, irromperam os acordes do «Cara al Sol».

Espectáculo sensibilizante. Associamo-nos mentalmente a este acto.

Entrámos na Basílica quasi noite, pela porta de las Platerias e dirigimo-nos à capela-mór, consagrada ao Apostolo.

Qualquer coisa de subtil se entranha no nosso ser ao penetrar na mole imensa de pedra trabalhada.

Ali, há 9 séculos, se têm ajoelhado gerações sucessivas, junto do Túmulo de Santiago em orações de almas angustiadas e agradecidas.

O sacristão tendo percebido tratar-se de visitantes, não deixou de rondar o grupo. Só descançou, quando pegou nas chaves e abriu a entrada da cripta.

A cripta contém a arca em prata do Apostolo Sant'Iago. A visita principal à Basílica foi no dia seguinte de manhã.

Percorremos com minúcia as dependências do grandioso templo, visitando as capelas da abside, começando pela de N. S. do Pilar. É a maior do lado direito e as capelas seguem em simetria ao longo do deambulatório.

São todas dignas de visita. Não só pela profusão ou exuberância artística, mas pela variedade iconográfica que ali se patenteia aos olhos ávidos de procurarem beleza na casa de Deus.

Uma nota interessante e fora de vulgar! Dentro da catedral, do lado da porta esquerda do transepto, chamada a porta de la *Azabecharia*, há uma capela de S.<sup>to</sup> André, que é sede da paróquia da mesma invocação.

A meio do transepto e por baixo do zimbório, vê-se uma roldaina enorme e no entalhe passa um cabo ou córda e onde era suspenso um gigantesco incensor de prata com o peso de 50 quilos e conhecido em Compostela por «Botafumeiro».

Este incensor está no museu da Catedral. Servia para incensar o templo nas grandes peregrinações.

A afluência de peregrinos era tanta e a falta de alojamento na cidade inadequada, que os prelados permitiam aos peregrinos pernoitar nas naves e nas galerias, quando havia a peregrinação de 25 de Julho.

Por isso era necessário incensar o templo com o Botafumeiro.

De muitas coisas vistas, é forçoso destacar a entrada principal da fachada do Obradoiro, o pórtico da Glória.

Magnífica obra do século XII, devida ao cinzel de Mestre Mateo, é riquíssima de ornamentação com as figuras esculpidas no arco central dos 24 Anciãos do Apocalipse.

Passamos em seguida ao museu anexo, onde há uma colecção de tapeçarias sobre desenhos de Rubens, Goya, Theniers e outros.

Uma colecção preciosa, mas mal instalada devido ao pequeno recinto em que está colocada.

Do alto da varanda junto ao museu e onde fazia um frio glacial, o guia apontou o panorama e indicou ao longe, situadas ao norte, as pedreiras de onde saíu a pedra para a catedral.

A direcção dos Monumentos de Espanha, para manter o aspecto de antiguidade em Santiago não autorisa a construção de edifícios sem ser com a pedra que ganha a pátina com a acção do tempo.

O guia do alto da varanda discreteava e fêz notar em baixo a Praça de Espanha, largamente traçada, dando grandeza aos 4 edifícios à volta.

Em frente as Casas Consistoriais ou Palácio Rajoy, do nome do arcebispo que o mandou construir. À direita o Hospital Real construído pelos Reis Católicos. À esquerda o colégio de S. Jerónimo.

Dizia-nos o guia: «Aqui nesta praça está representada a religião, a caridade, a justiça e o ensino».

Muito mais diríamos acerca de Compostela, que



muito escritor chama o relicário da Jerusalem do Ocidente.

Oferece esta cidade aos estudiosos muito assunto digno de consideração, e para se tirar proveito da visita era preciso no nosso caso adquirir previamente alguns conhecimentos de história.

Havemos de lá voltar um dia, se Deus nos proporcionar a ocasião de ir outra vez à Galiza.

No domingo partimos no autocarro da carreira para a Corunha.

Entre as duas cidades não há linha de comboio, apesar-de estar construída há anos, mas parada a poucos quilómetros da Corunha.

A distância percorrida é de 62 quilómetros, feita em 3 horas de viagem.

Nada de notável se passa no caminho.

Eram 7,30 da tarde quando a carreira chegou a Corunha e logo se deu pela diferença nas duas cidades.

Santiago, que tínhamos deixado à tarde, toda dada ao recolhimento e à gravidade, compenetrada do carácter tipicamente antigo que a define.

A Corunha, cidade moderna, cheia de vida e de alegria comunicativa.

Como era domingo, a Calle Real regorgitava de gente, de gente animada, passeando em grupos compactos de braço dado.

Estabelecimentos e montras bem iluminadas. Candieiros eléctricos de suspensão davam boa luz a esta rua.

Hospedámo-nos no Atlântico Hotel que nos tinha sido indicado em Vigo. Bem aquecido, contrastava com o frio do hotel de Santiago.

Também podia concorrer para a temperatura mais amena na Corunha, o facto de ser esta uma cidade marítima.

A companhia de Irene Lopez Heredia encontrava-se na Corunha e, na noite da chegada, fomos ao teatro Rosalia de Castro ver uma peça, em que esta actriz era a principal. Muito boa representação de conjunto acerca dos resultados da educação moderna exagerada.

Ficámos um dia e aproveitámo-lo, a ver na Corunha o que havia de melhor.

A cidade está situada num istmo.

O aspecto moderno de edifícios altos faz lembrar possível afinidade de interesses comerciais com as Américas. Será assim?

A parte velha tem a interessante paróquia de Santiago, igreja muito antiga e como edifício monumental o Palácio do Município.

Estivemos no farol da Torre de Hércules. Um vento desastroso e incómodo soprava da vastidão do Oceano e o mar encapelado fazia as ondas brancas de espuma.

Partimos da Corunha na terça-feira de manhã.

Para não voltar pelo mesmo caminho, quizemos regressar de comboio até Vigo.

Esta viagem de Corunha a Vigo de comboio é tão pouco usual, que nos calhou comprar os primeiros bilhetes da série:

00000
CORUÑA DC
VIGO
PESETAS 72,35
SEGURO 1,40
1. <sup>a</sup> Classe
Entreguese a la llegada

A composição do comboio correio de Madrid era compridíssima e tendo partido da Corunha às 10,15 da manhã, chegámos a Vigo com mais de 2 horas de atraso, às 22 horas!

Andámos mais de 350 quilómetros e depois de passar nas termas de *Guitiriz*, Lugo, Sarria, mudou-se em Monforte de Lemos para o correio de Madrid a Vigo.

Quere dizer, a ligação do correio de Madrid esperava em Monforte por este comboio, mas como o forte nevão por alturas de Astorga o fez atrasar, 10 horas, o comboio de Monforte para Vigo partiu sem esperar pelo de Madrid.

Pena foi que o comboio tivesse saído atrasado de Monforte e que não se podesse admirar à luz do dia, o percurso ao longo do rio Minho, desde a estação de los Pearas a Orense e depois desde a origem do trôço fronteiro na estação de Frieira, por Arbo e Salvatierra até Guillarey, onde a linha inflete para o norte para Redondela e Vigo.

Foi um dia cheio de viagem bem passado, em carruagens relativamente confortáveis e bem aquecidas. Notamos esta comodidade nos comboios espanhóis e de a tracção ainda ser feita a carvão. A Espanha não precisa de o importar, tem-no.

À Galiza e aos nossos simpáticos vizinhos, e amigos agradecemos todas as gentilezas dispensadas e para findar registamos, com muito gosto, as palavras que nos endereçaram, dias depois do nosso regresso a Portugal, onde também são sempre bemvidos:

«Entre las satisfacciones que hemos tenido, en el año que termina cuenta sen duda la de haberles conocidos y esperamos que en el que va a empezar, que les deseamos venturoso, tengamos tambien la dicha de volverles a recibir, nuestra mas cordial felicitación y el afecto de sus nuevos amigos».





LEIRIA — Varandim do Castelo

# O DISTRITO DE LEIRIA e a economia nacional

**M**AIS adiante, encontram-se, nas suas respectivas secções de publicidade, os nomes de várias firmas comerciais e industriais — algumas delas das mais representativas e importantes do País — pertencentes a Caldas da Rainha, Bombarral, Leiria, Marinha Grande e Vieira de Leiria.

São todas elas povoações participantes do distrito de Leiria. Leiria e Caldas da Rainha são cidades. Bombarral, incluída na comarca das Caldas, é uma vila importante. Marinha Grande, adstrita à comarca de Leiria, é outra vila importante, quer sob o ponto de vista industrial, quer sob o ponto de vista agrícola. Vieira de Leiria, a 13 quilómetros da Marinha Grande, é uma freguesia de grande actividade industrial e comercial, superior á de

muitas vilas. A publicidade que se insere adiante, não podia, pois, dispensar-nos de algumas notas de impressões e comentários.

Comecemos por Leiria, cidade capital do Distrito.

## Leiria

Fala-se na cidade — e mesmo quem não a viu ainda — forma uma pequena série de imagens, mais ou menos históricas, mais ou menos literárias, com seu sabor poético: o castelo, o pinhal-verde e sussurrante, D. Diniz, que foi poeta de amor e mandou plantar a floresta, a rainha Isabel, que foi sua mulher e veio a ser Santa. O estudante de história não ignora também que em Leiria se reuniram, por várias vezes, as côrtes. E não deve desconhe-



cer-se o facto — de grande e decisiva importância para a cultura portuguesa — de que foi nesta cidade que se estabeleceu, em 1466, a primeira tipografia, isto é, a nove anos de distância do invento de Gutenberg, e quatro anos antes de se montar, em Paris, a primeira oficina de impressão.

São estas as notas poéticas e as notas eruditas. Mas o visitante, que se der ao gosto ou ao dever de percorrer a cidade e os seus arredores não perderá o seu tempo. Não sendo das maiores, é, todavia, das mais bonitas cidades da província, de ruas umas bem lançadas, outras muito curiosas e pitorescas, e todas elas enriquecidas com excelentes moradias, da melhor, da mais característica arquitectura portuguesa. Vivendo e orgulhando-se do seu passado, é, todavia, uma cidade que se moderniza, procurando valorizar-se dentro da sua paisagem admirável.

Como cidade de turismo é das que de maiores recursos dispõem, pois tendo a palavra turismo entre nós também o significado de repouso e cura de águas, Leiria tem, em todo o seu distrito, uma fonte de riqueza em águas minerais e medicinais.

O pinhal, a agricultura, as minas de carvão, os produtos resinosos e os lanifícios conferem-lhe uma alta importância económica.

### Caldas da Rainha

As águas minerais, primeiro, depois as louças artísticas, a que Rafael Bordalo Pinheiro veio imprimir um excepcional cunho de beleza e originalidade, fizeram das Caldas da Rainha um dos lugares mais famosos do País. O caminho de ferro e a circunstância de a sua respectiva estação ter sido construída mesmo à sua beira contribuíram imenso para o seu rápido desenvolvimento. A antiga vila



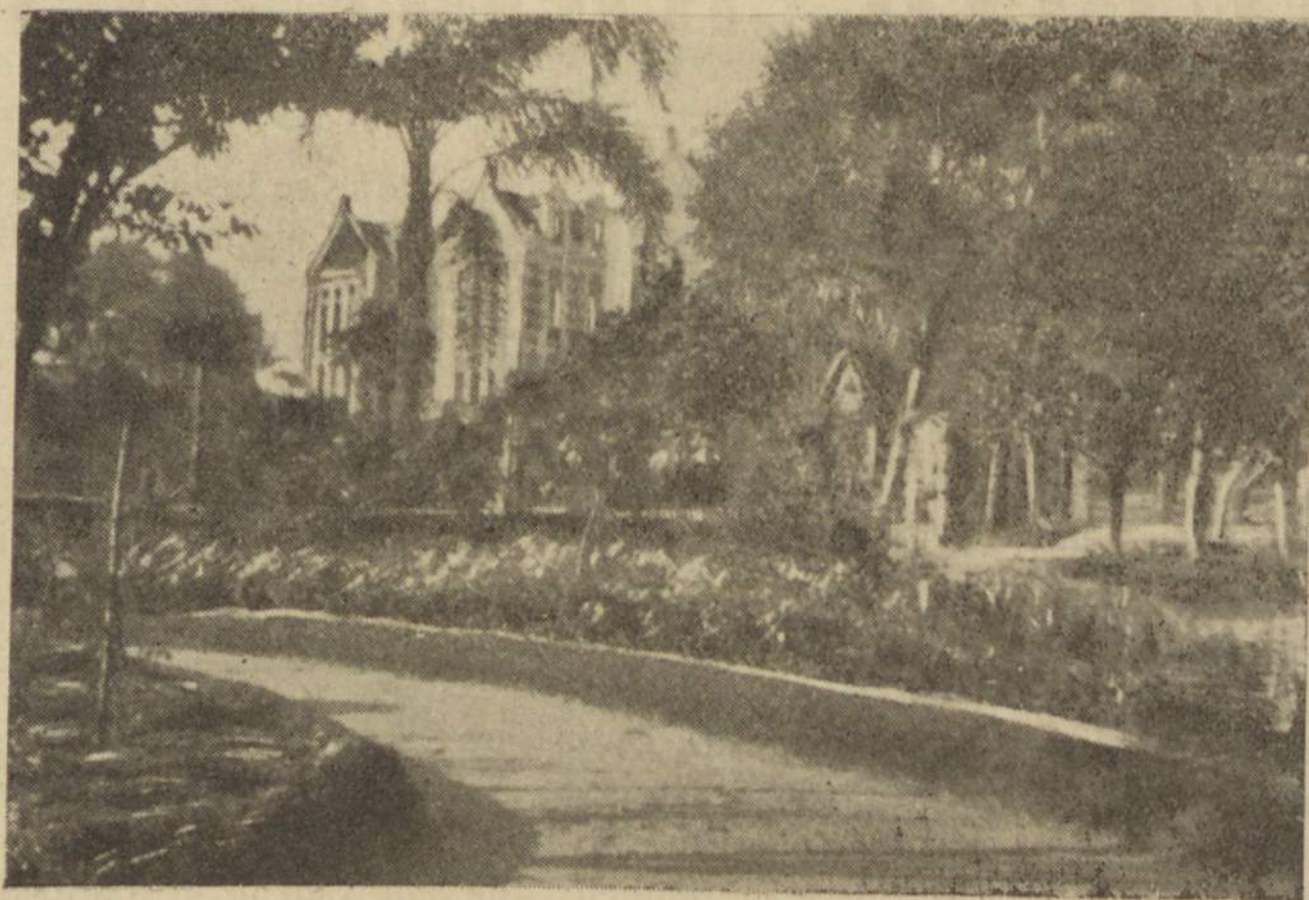
CALDAS DA RAINHA — Cavacas das Caldas...

é já, de há muitos anos, uma cidade progressiva. A construção do parque contribuiu para o embelezamento da cidade.

E entre as coisas novas dignas de visita obrigatória está o Museu José Malhõa, instalado em edifício próprio e que, além de muitas produções do grande pintor, que era natural de ali, guarda valiosos trabalhos de outros artistas.

### Bombarral

A população do concelho de Bombarral vai além de doze mil habitantes, e a da freguesia de S. Salvador, que é a principal, anda por volta de 4 mil trezentos e tal habitantes. Os seus vinhos, e os respectivos derivados, os seus cereais e as suas cortiças, fazem desta terra um grande centro agrí-



CALDAS DA RAINHA — Parque



cola. O seu comércio, por consequência, tem grande movimento e importância.

Já dissemos, acima, que as terras pertencentes ao Distrito de Leiria eram famosas por sua beleza. Bombarral não podia, por isso mesmo, constituir excepção à regra. Os panoramas que o rodeiam são soberbos. É ir, hoje, de manhã, de visita à Mata do Palácio de Joaquim Camilo; à tarde, à Mata da Quinta da Granja; amanhã, ir de longada até ao Alto dos Barçais. Ou, então, ver as Quintas de Lóridos ou o Sítio do Picoto. É uma série de maravilhas de que os olhos não se cansam nunca.

No verão a terra é concorridíssima, pois o ar, as paisagens e as frutas são do melhor do país. Chega-se a fazer ali, frequentemente, uma vida interessante de cidade.

Como a vila é atravessada pela estrada de Lisboa ao Porto e, além disso, está ligada por outras duas com o Cadaval e a Lourinhã, podemos vaticinar-lhe um grande futuro turístico. Condições não lhe faltam para isso. Estação de caminho de ferro, estradas, e, próximo, Lourinhã, com a sua pitoresca Praia da Areia Branca.

### Marinha Grande e Vieira de Leiria

Nem todas as cidades possuem escola industrial. Pois bem. Marinha Grande, que é vila e concelho de 3.<sup>a</sup> ordem, possui uma: é a Escola Industrial de Guilherme Stephens, sob a direcção do professor Alberto Neri Capucho. A criação desta escola foi justificada pela sua grande e famosa indústria vidreira.

Como índice da sua importância industrial e comercial é o facto de ali haver numerosas agências bancárias e de seguros, o funcionamento de clubs recreativos, um magnífico teatro, etc.

A Freguesia de Vieira de Leiria, a 13 quilómetros da Marinha Grande, com uma população aproximada de quatro mil habitantes, é notável pelo seu desenvolvimento crescente. São várias as suas indústrias. A cerâmica, o fabrico de limas e a serração de madeiras ocupam os principais lugares.

Marinha Grande e Vieira de Leiria representam na economia nacional dois factores de indiscutível importância.





# Empresa de Serração e Terras Corantes, L.<sup>da</sup>

EXPORTAÇÃO E VENDA POR  
JUNTO DE TINTAS EM PÓ

FABRICA  
LEIRIA—ESTAÇÃO

SEDE  
Largo S. Domingos, 101-1.º  
Telefone 414—PORTO

**Manuel d'Oliveira Monteiro**

VINHOS E SEUS DERIVADOS

**LEIRIA**

**FELICIANO DOS SANTOS JÚNIOR**

MERCEARIAS, VINHOS, BEBIDAS, ETC.

**LEIRIA-GARE**

**AMANDIO DIAS DA ROCHA**

Com casa de comidas e vinhos—Tabacos e mercearias

**LEIRIA-GARE**

OFICINA DE CANTEIRO—**JOÃO DE OLIVEIRA**

Exploração de calcários da região de Leiria—Cantarias para arquitectura civil e funerária (Jazigos, Mausoleus e campas)—Pedras de Extremoz e de Vila Viçosa. Ornamentações em pedra. Executam-se Cristos em marmor.

RUA MOUSINHO DE ALBUQUERQUE, 93 LEIRIA

**RUANOS, L.<sup>DA</sup>**—Fabrico de bonecos e brinquedos

LEIRIA—RUA TENENTE VALADIM, 68—TELEFONE 108

Agente Geral: GASPAR LUIZ D'ALMEIDA—Trav. Nova S. Domingos, 9-2.º—LISBOA

**FRANCISCO JOAQUIM SISMEIRO**

Oficina mecânica de todas as qualidades de mármore—A única no seu género—Fornecimento de cantarias, jazigos, campas e pedestais—Mármore, Ladrilhos, etc.—Fachadas em mármore—Construção civil e funerária—Plas, Lava-louças, Lava-copos

RUA MOUSINHO DE ALBUQUERQUE LEIRIA

**JOSÉ MARIA DA SILVA**

PADARIA «CONFIANÇA»

Rua Dr. Sidónio Pais, 5—Telefone 43 LEIRIA

**FOTO-PHEBUS de Ulpiano da Silva Catarro**

Nesta fotografia executam-se todos os trabalhos de profissionais e amadores; Ampliações em todos os géneros, reproduções, grupos e retratos cinéfilos

RUA DR. CORREIA MATEUS, N.º 30, 1.º ESQ.—LEIRIA

**SOARES & FILHO**

Com Fábrica de serração de madeiras e carpintaria  
mecânica—Fornecedor de lenhas

**Monte Redondo de Leiria** Telefone 4

**ALBANO ALVES PEREIRA**

Fazendas, Mercearias, Ferragens e Correspondente de Bancos

MONTE REDONDO (LEIRIA) Telefone (a chamar) posto público

**RAMOS, LEAL, CRESPO & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>**

Negociantes de Madeiras de Pinho Nacional—Fábrica de serração de madeiras e aparelhos

MONTE REDONDO DE (LEIRIA)

ESCRITÓRIO—RUA AUREA, 178, 2.º-D.—LISBOA—Telefone 2 3955

**JOSÉ JORGE BRAZ ARROTEIA**

MERCEARIAS, VINHOS, TABACOS  
E MUITOS OUTROS ARTIGOS—  
—:— MADEIRAS E LENHAS —:—

**MONTE REDONDO**



## Joaquim Natário

CONCESSIONÁRIO DAS CARREIRAS:

*Vieira de Leiria a Leiria — Vieira de Leiria a Monte Real (estação) — Vieira de Leiria a Praia da Vieira — Leiria a Amor*

AUTOMÓVEL DE ALUGUER  
EXCURSÕES PELO PREÇO DA TABELA

**Vieira de Leiria**

## Manuel Dias Duque

COM  
FÁBRICA DE CURTUMES

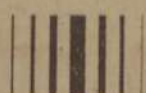
61, Rua General Trindade, 63

MIRA DE AIRE

*Carneiras e Capicuas em todos os tipos  
e bem assim Calfes  
Safões e Pelicas*

SUCURSAL EM ÉVORA  
Travessa das Morenas n.º 18

CAMIONETES DE ALUGUER



Serviço combinado com a C. P.



## Manuel Noivo Grevêto



Venda de adubos e cimento



Telefone n.º 24

MIRA DE AIRE-Central

Telefone 8

FÁBRICA DE FIAÇÃO  
E TECIDOS DE LÃ



## José Dias Baptista & Filhos



CARPETES D. FUAS

FIOS PARA TAPETES EM TODOS OS GÉNEROS

MIRA DE AIRE

Madeiras em tósco e aparelhadas

Lenhas e toros

VINHOS E AGUARDENTES POR GROSSO

## VITAL, LIMITADA

## Cruz & Irmão, L.<sup>da</sup>

Leiria - Gare

Telefone 125

LEIRIA



**Henrique Bernardina**

ARMAZENISTA DE VINHOS

Avenida da Independência Nacional, 32 — CALDAS DA RAINHA

Telefone 110

FÁBRICA DE LOUÇA ARTÍSTICA E DOMÉSTICA  
DE

**José A. Cunha Sucessor, Limitada**

Premiada em todas as Exposições a que tem concorrido

51, Rua Almirante Candido dos Reis, 53

Sucursal: Rua Frederico Pinto Bastos, 29 — CALDAS DA RAINHA

**Alfredo Moraes Parra & Filho, L.<sup>da</sup>**

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Despachantes na Estação do Bombarral

**Camionete de aluguer**

TELEFONE 3

**BOMBARRAL**

Telefone: — Maceira-Liz n.º 5

Teleg.: Ferreira & Irmão—Maceira-Liz — Martingança

**António da Silva Ferreira & Irmãos**

ARMAZEM DE VINHOS, MERCEARIAS,  
CEREAIS, FARINHAS E ADUBOS QUI-  
MICOS — GARRAFAS E GARRAFÕES —  
— TORAGENS E LENHAS —

**VENDAS POR JUNTO**

**M A R T I N G A N Ç A**

**Armando Silva**

VINHOS E DERIVADOS

Telefone 157

CALDAS DA RAINHA

**S V E N A**

**Cavês de Alcobaça**



GRANDES VINHOS ESPUMANTES  
NATURAIS — DOM PERIGNON — DOM  
— ABADE — FREI FORTUNATO —

Sociedade dos Vinhos Espumantes Naturais de Alcobaça, Limitada  
— SPARKLING WINE —

Telefone 119

ALCOBAÇA-Portugal

COMPANHIA DE FIAÇÃO E TECIDOS  
DE

**ALCOBAÇA**

SÉDE NO PORTO:

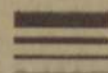
**Praça D. Felipa de Lencastre, 27 e 31**

Especialidade em panos e patentes, brancos  
e crus, Atoalhados, cutins e Artigos hidrófilos,  
Riscados em tinto absolutamente garantido, o  
— melhor que há no mercado —

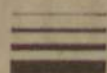
Fábrica em ALC O B A Ç A

**A. S. Morgado & C.<sup>a</sup> L.<sup>da</sup>**

Destilação de Resinas e Exportação



FÁBRICA DE MARTINGANÇA



**MARTINGANÇA-Moita**



# Alberto dos Santos Ivo

Rua do Comércio, n.ºs 5, 7 e 9 — BOMBARRAL — Telef. 17

## Reparação e n

AUTOMÓVEIS  
CAMIONETES  
MOTORES  
A  
GASOLINA  
E A OLEOS  
PESADOS

SOLDADURAS  
A  
AUTOGÉNIO  
CONSTRUTOR  
DO  
CASOGÉNIO  
«IVO»  
MONTAGENS  
E  
MODIFICAÇÕES

## Pretende montar um bom Gasogénio?

Experimente a Marca «IVO», uma das que melhores resultados tem dado e que mais garantias lhe oferece.

Consulte hoje mesmo esta Casa sobre todos os seus artigos, a preços moderados, e hoje mesmo lhe serão dados orçamentos.

Não se esqueça :

**GASOGÉNIO**

Marca «IVO»

## FUNDIÇÃO DE METAIS

TORNOS MECÂNICOS

REPARAÇÕES  
E  
CONSTRUÇÕES  
DE  
BOMBAS DE  
TRASFECA

REPARAÇÃO  
E  
CONSTRUÇÃO  
DE  
TODOS OS  
UTENSÍLIOS  
DE ALFAIAS  
AGRÍCOLAS

## José Barardo

Vitivinicultor e Comerciante

Vinhos e Aguardentes  
**EXPORTADOR**

## Armazens:

Quinta do Arieiro — Adão-Lobo — C A D A V A L  
TELEFONE 7

## Séde:

Avenida Casimiro da Silva Marques — BOMBARRAL  
TELEFONE 19

## Manuel Pinto Espanhol

Vila Nova de Gaia

ARMAZEM DE RETEM DO RAMALHAL  
CONCELHO DE TORRES VEDRAS

VINHOS DE PASTO PARA EXPORTAÇÃO

Representante: António Egidio — CALDAS DA RAINHA

## Valente Costa & C.<sup>a</sup>, L.<sup>a</sup>

Vila Nova de Gaia

ARMAZEM DE RETÉM  
DE CALDAS DA RAINHA

VINHOS DE PASTO PARA EXPORTAÇÃO

Representante: António Egidio — CALDAS DA RAINHA



Telefone 8

## Gastão Aires Neves

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

APARELHOS E CARPINTARIA MECÂNICA  
— ESPECIALISADA EM SOALHO À IN-  
GLESA E EM PARQUET — MADEIRAS  
— DAS MATAS NACIONAIS —

(Oeste 1) MONTE REAL

Telefone, 268  
Rede da Figueira

## Joaquim dos Santos Carriço, Suc.<sup>res</sup>

DESCASQUE D'ARROZ

Estação do Cam.<sup>o</sup> de Ferro: — TALHADA — (Linha Oeste)

Figueira da Foz

Paião -- CEIÇA

## Densão Internacional

COELHO OTERO E LAGO

55 quartos com belas vistas panorâmicas —  
Casas de banho — Sala de visitas com piano  
— Grande sala de jantar — Bom serviço de  
mesa — Dieta facultativa — Farmácia no  
mesmo edifício — Luz eléctrica — Campai-  
nhas de chamada — Pessoal habilitado

Telefone 10 (Próximo às Termas)

MONTE REAL (Oeste)

## JOAQUIM MARQUES OLAIO

COM

DEPÓSITO DE MADEIRAS E LENHAS

ENCARREGA-SE DE MADEIRAS PARA  
CONSTRUÇÕES, TOROS PARA  
EXPORTAÇÃO

Depósito junto à Estação dos Caminhos de Ferro

GUIA — (Oeste)

## Valentim Marques & J. Pinto, L.<sup>da</sup>

SERRAÇÃO E APARELHAGEM DE MADEIRAS

MARINHA DAS ONDAS

CORRESPONDÊNCIA :

Silveirinha Grande (Oeste)

## Silvino Brilhante Periquito

ENGENHEIRO (I. S. T.)

VALADO DE FRADES (Oeste)

Fábrica de serração, Carpintaria mecâ-  
nica, Madeiras para construção, Madeiras  
para caixas, Rolos para minas, Lenhas,  
Estância de madeiras, Materiais de cons-  
trução, Drogas, Ferragens, etc. —

Nazaré — Telef. 37



End. Teleg. UNIÃO

Telefone: VIEIRA DE LEIRIA, 3

Códigos { A. B. C. 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> Ed.  
Mosse  
Bentley's

# Empresa de Limas União Tomé Féteira, L.<sup>da</sup>

CASA FUNDADA EM 1856

Fabricantes das Limas marcas "Colarinho" e "Corôa", de reputação mundial

VIEIRA DE LEIRIA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

DE

## José dos Santos Moleiro

FIOS PARA MALHAS E OUTROS FABRICOS.

MANTAS DE CORDÃO REGIONAIS, MANTAS

DE VIAGEM E COBERTORES DE TODAS

AS QUALIDADES. FAZENDAS DE TODAS AS

QUALIDADES PARA HOMENS E SENHORAS.

Telefones { Armazém 7  
Fábrica e escritório 10

MIRA DE AIRE



## NACIONAL FÁBRICA DE VIDROS DA MARINHA GRANDE

PORTUGAL  
FÁBRICA DO ESTADO  
TELEFONE 18

CRISTAIS DE FANTASIA —  
SERVIÇOS DE CRISTAIS

### VIDRARIA COMUM

LAPIDADO, GRAVADO, GUI-  
LHOCHADO E MOLDADO —  
A MAIS ANTIGA FÁBRICA  
DO PAIZ — FUNDADA EM  
1769 POR GUILHERME STE-  
PHENS, SOB A PROTECÇÃO  
DO MARQUEZ DO POMBAL

## MANUEL PEREIRA ROLDÃO & FILHOS, LIMITADA

MARINHA GRANDE  
Telefone 52 (PORTUGAL)

FÁBRICA DE VIDROS  
COMUM E NEUTRO

FABRICAÇÃO DE AMPOLAS DE  
TODOS OS MODELOS E CAPA-  
CIDADES, COM E SEM INSCRI-  
ÇÃO, TUBOS E OUTROS ARTI-  
GOS PARA LABORATÓRIOS

*Fábrica de vidros da Boa Vista*

DE

## Guilherme Pereira Roldão, Filhos

ESPECIALIDADE EM GARRAFAS PRETAS  
—:— E GARRAFÕES EMPALHADOS —:—

Premiada na Exposição do Rio de Janeiro  
— em 1922 com a medalha de ouro —

MARINHA GRANDE  
Telefone, 28

TELEFONE 27

SERRALHARIA MECANICA E CIVIL

DE

## José do Nascimento Ginja

MOTORES MARÍTIMOS E TERRESTRES  
— MONTAGENS E REPARAÇÕES — SOL-  
DADURA AO AUTOGÊNEO — FUNDIÇÃO  
DE BRONZE

RUA JOSÉ ESTEVAM  
RUA ELIAS GARCIA  
RUA VASCO DA GAMA

Peniche

## Carlos El-Gallo

DESTILAÇÃO DE MADEIRAS, PELOS  
MAIS MODERNOS PROCESSOS —  
CARVÃO VEGETAL PARA GAZOGÊ-  
NEOS, USOS DOMÉSTICOS E INDUS-  
TRIAIS — ALCATRÃO PARA REDES  
— OLEOS VEGETAIS E TODOS OS  
— :: — :: — DERIVADOS — :: — :: —

Marinha Grande

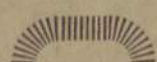
Telefone 33



# António Baptista Carneira

Negociante de Madeiras e Lenhas

e alugador de Camionetes de carga, de qualquer tonelagem, para todo o País



OFICINA DE REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS — SOLDADURA A AUTOGÉNIO, ETC.

Residência

**Martingança-Moita**

Escritório

**Marinha Grande-T. 95**

Fábrica de Serração de Madeiras — Aparelhos e Carpintaria Mecânica

**União de Madeiras Calvariense, Limitada**

Fábrica — S. JORGE

CORRESPONDÊNCIA  
BATALHA — S. JORGE

TELEFONE  
25 — PORTO DE MÓS

**JOSÉ DA SILVA SAPATEIRO**  
com Fábrica de tijolo no Casal da Lebre  
**MARINHA GRANDE**

**RODOLFO DINIZ ALVES**

Construtor de fornos para vidros — Fabricante de materiais refractários para os mesmos  
**MARINHA GRANDE**

**A Central de ANTÓNIO SIMÕES**

Estabelecimento de Fazendas, Mercarias, Cereais, Vinhos e Padaria  
VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

Rua Marquês de Pombal — MARINHA GRANDE

Caixotes para conservas, Peixe fresco, Frutas, Vinhos, Legumes, etc.

Madeiras de Construção — Madeiras em Bruto

**Sociedade Portuguesa de Serrações, L.<sup>da</sup>**

Serrações de Madeiras em Soure e Guia e Lourical

Escritório

Telefone 28795

**RUA DO OURO, 140, 3.º**

**JOSÉ JACINTO**

Representante da Comp. de Seguros Norwich Union, Ltd.  
REVENDEDOR DE VALORES SELADOS

Estabelecimento de Fazendas de Lã, Seda e Algodão/Miudezas

ARMAZEM DE MERCEARIA

Praça Rodrigues Lobo e Largo 5 de Outubro — Telefone 147 — LEIRIA

MADEIRAS DO  
PINHAL DE LEIRIA

APARELHOS  
E CAIXOTARIA

**José Guilherme Roldão & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

SERRAÇÃO MECÂNICA DE MADEIRAS

Telefone N.º 37

**MARINHA GRANDE**

**PORTUGAL**

Fábrica de Vidros  
**A CENTRAL**

**J. Ferreira Custódio, L.<sup>da</sup>**

TELEFONE N.º 15

**MARINHA GRANDE**

**Joaquim Magalhães Jordão**

Fabricante e Exportador  
de Produtos Resinosos



FÁBRICA E ESCRITÓRIO

**VALADO DE FRADES**

(OESTE)

Telefone 37 **NAZARÉ**



**LUIZ SERRANO**

FABRICANTE DE CAL A MATO

FORNECIMENTO PARA TODO O PAIZ EM  
WAGONS E EM BARRICAS POR PEQUENAS  
REMESSAS, PARA ESTUQUES, CAIAÇÕES  
E SULFATAGEM

Exportação em barricas para as Ilhas e Colónias

LINHA D'OESTE — PATAIAS-GARE

End. Telg. CALCARIO-MACEIRA-LIZ Telefone 3—MACEIRA-LIZ

TELEFONE 3 — MACEIRA

**MANUEL PEREIRA**

MADEIRAS PARA CONSTRUÇÃO E PARA  
CAIXAS. — LENHAS E PRODUTOS REZI-  
NOSOS. — SERRAÇÃO MECANICA. — ALCA-  
— TRÃO E CARVÃO VEGETAL —

**Pataias-Gare****Olaria de Alcobaça, Limitada***Loiça comum - Faianças artisticas***A L C O B A Ç A**

António Ferreira Canário  
Antiga casa **A. COUTO E SILVA (SUC.)**  
FÁBRICA DE MOAGEM — CEREAIS E SÊMEAS  
**ALCOBAÇA** TELEFONE 112

**ARNALDO MONTEIRO**

Negociante de lenhas verdes e secas por grosso e a retalho —  
Vinho de Pasto, Vinhos do Pôrto, Champagne, Cognac, Tabacos  
Avenida da Independência Nacional, N.º 37 — Telefone 140 — CALDAS DA RAINHA

*António Rodrigues de Deus*

SERVIÇO COMBINADO COM A C. P.

Carreiras de camionetes entre Vila Nova de Ourém, Esta-  
ção de Chão de Maçãs, Caxarias, Freixianda, Fátima, Lei-  
ria, Ferreira do Zézere e Cabaços — Encarrega-se de com-  
bóios especiais de qualquer estação para Fátima

**VILA NOVA DE OURÉM** — Telefone 19

Telefone 25

**Vicente Rodrigues**

VINHOS, AZEITES, CEREAIS E  
MERCEARIAS — SERRAÇÃO DE  
MADEIRAS

RUA 5 DE OUTUBRO

**VILA NOVA DE OURÉM**

Telegramas : MADEIRAS

**Verdasca & Verdasca**

NEGÓCIO GERAL DE MADEIRAS DE  
PINHO PARA CONSTRUÇÕES — EXPOR-  
TADORES — AZEITES, VINHOS E  
SEUS DERIVADOS

**VILA NOVA DE OURÉM (Portugal)****JOÃO DA SILVA E SOUSA**

COM

**OFICINA DE SEGEIRO E SERRALHERIA**

ENCARREGA-SE DE TODOS OS TRABALHOS  
CONCERNENTES À SUA ARTE

**VILA NOVA DE OURÉM**

OFICINA MECANICA DE  
**MANUEL DA SILVA E SOUSA & IRMÃO**  
Soldaduras a autogénio — Reparações em camions e automóveis  
**VILA NOVA DE OURÉM**

**MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL**

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

**« QUO VADIS »**

TINTAS PARA DUPLICADORES — VERNIZ  
CORRECTOR PARA STENCIL — TINTAS  
PARA CARIMBOS DE BORRACHA E  
DE METAL

**À venda nas casas da especialidade**





O Chefe do Estado visitando a Exposição do livro italiano no teatro D. Maria II, acompanhado dos srs. Ministro da Itália e Dr. Enzo Bolasco, chefe dos serviços da Imprensa da Legação Italiana em Lisboa

## VIDA CULTURAL

# Exposição do LIVRO ITALIANO no TEATRO D. MARIA II

**N**A segunda quinzena de Março, esteve patente no Teatro de D. Maria II uma Exposição do Livro Italiano. Pela sua organização, pela quantidade e pela qualidade, e, ainda, pela sua finalidade, esta Exposição entra no número dos grandes acontecimentos culturais.

Cultura italiana e cultura portuguesa são, por vezes, sinónimos, e são, sempre, duas expressões irmãs. Os mestres da língua italiana são precisamente os mestres da língua portuguesa.

Mas a Exposição do Livro Italiano não foi apenas para nós uma lição de cultura literária, filosófica e social — colocou-nos também em frente do progresso que na Itália atingiram as artes gráficas e a arte da gravura. O visitante, mesmo o de mediana cultura, sente-se maravilhado ao contemplar livros e revistas. Na verdade, o espectáculo visual é de surpreendente e cativante beleza.

Para os estudiosos e curiosos da história da cultura do grande país latino o panorama que a Exposição oferece é vasto e de alto interesse, pois abrange o passado e o presente. Depois, os nossos sentimentos portugueses sentem-se lisongeados com a homenagem que a Exposição presta ao nosso país, com a apresentação de numerosas obras italianas em que se estudam aspectos nossos e em

que são comentadas as boas relações entre a Itália e Portugal.

Na tarde de sábado, 20, o sábio professor sr. Camilo Pellizzi realizou na sala de espectáculos do Nacional, perante numerosa assistência, uma notável lição subordinada ao tema «A literatura italiana contemporânea na sua expressão e orientação actuais». O ilustre conferencista foi apresentado ao público pelo sr. António de Eça de Queiroz, sub-director do Secretariado da Propaganda Nacional.

O sr. professor Camilo Pellizzi começou por recordar a afinidade espiritual que liga Portugal à Itália, e Lisboa a Roma, afinidade que não é mais do que uma irmandade da raça e do espírito. E ao terminar, acentuou: «Os vossos valores fundamentais são os mesmos que os nossos. Estamos no auge da contenda, mas estes valores, para além de nós mesmos e das alternas circunstâncias da história, serão certamente salvos. Portugal e Itália apertam a mão espiritualmente, o que é garantia de que sairá salva desta tormenta a nossa civilização».

Após a conferência, ouvida com o mais alto interesse, exibiram-se dois filmes: «História da música» e «I promessi sposi», este extraído do romance de Manzoni.



## Grupo Tauromáquico "Sector 1"

No dia 10 do corrente, ás 22 horas, efectua-se, na sala das sessões do Grupo, a 3.ª conferência da série tauromáquica, que será dita pelo distinto aficionado sr. Nizza da Silva, sob o tema «Apontamentos taurinos», sendo reservada a entrada a sócios, convidados e Imprensa.

Está já encerrada a inscrição para a excursão a Sevilha por ocasião da Semana Santa e Feira.

A partida faz-se no dia 20 e o regresso a 4 de Maio.

As corridas de toiros estão assim determinadas:

*Dia 25 de Abril — Páscoa de Ressurreição.*

Seis toiros de D. José Infante da Câmara — Matadores Sánchez Mejias, Paquito Casado e Manuel Martin Vázquez.

*Dia 29 de Abril. Primeira Corrida de Feira —* Seis toiros de D. Juan Pedro Domecq — para Juanito Belmonte, Pepe Luis Vázquez e Morenito de Talavera.

*Dia 30 de Abril —* Seis toiros de D. Félix Moreno, para Pepe Luis Vázquez, Andaluz e Morenito de Talavera.

*Dia 1 de Maio —* Seis toiros de Miura, para Juanito Belmonte, Pepe Luis Vázquez e Manuel Martin Vázquez.

*Dia 2 de Maio —* Oito toiros de Tassara, antes Villamarta, para Juanito Belmonte, Pepe Luis Vázquez, Andaluz e Manuel Martin Vázquez.

*Dia 3 de Maio —* Novilhada de Feira. Seis novinhos-toiros de Gallardo antes Salas para Julián Marin, Angelete e Rafael Martin Vázquez.

## Imprensa

### «DIÁRIO DA MANHÃ»

Tendo o sr. dr. Manuel Pestana Reis deixado a direcção do «Diário da Manhã», para ocupar o cargo de sub-director da Casa Pia de Lisboa (Secção Pina Manique), foi chamado a exercer o cargo de director daquele jornal o nosso prezado amigo e ilustre colaborador sr. dr. Manuel Múrias.

Jornalista experimentado, com longo e brilhante tirocinio no diário «A Voz», na direcção da «Nação Portuguesa» e do semanário «Acção», o dr. Manuel Múrias continuará no «Diário da Manhã» a dar provas do seu talento e do seu nacionalismo.

Com simpatia, camaradagem e sincera admiração o cumprimos.

## Linhas Portuguesas

### Cais de Vila Pereira

Para descarga de mercadoria em trânsito, do estrangeiro e para o estrangeiro, a C. P. mandou construir o cais de Vila Pereira, que fará parte da estação de Braço de Prata. Esta construção em terreno propriedade da casa Manuel Vilas, tem dois grandes armazens com capacidade para muitos vagões de carga. Um mede 32 metros; o outro 48. A mercadoria em trânsito, até agora armazenada nas várias estações da rede da C. P., passará a ser ali armazenada, e tanto basta para se compreender a importância do novo cais.

Já ali entraram doze vagões, entre os quais três dos quinhentos que a Companhia adquiriu, ultimamente, na Alemanha e que dali saem com mercadoria para o nosso País.

À abertura dos serviços dos armazens assistiram, entre outros, o sr. eng.º Botelho, por parte da direcção da C. P.; inspector Antero Gama e J. Lança, da Alfândega.

## Viagens e Transportes

### Novo horário na linha do Vale de Vouga

A partir do dia 1, entram em vigor as seguintes alterações aos horários e marchas de autorails e combóios da linha do Vale do Vouga: O autorail passa a circular ás segundas, quartas e sextas-feiras de Viseu para Espinho, e ás terças, quintas e sábados de Espinho para Viseu. A saída de Espinho é alterada das 13,5 para as 18,12, com ligação do combóio que parte do Pôrto às 17,6 e chega a Viseu às 21,32. De Viseu parte às 10,10, chega a Espinho às 13,20 e liga com o combóio que chega ao Pôrto às 14,25. Os passageiros do «rápido» de Lisboa têm ligação imediata no combóio que parte de Aveiro às 13,50 e chega a Viseu às 19,17. Em Sernada, dá ligação ao combóio que chega a Oliveira de Azemeis às 16,41 e a S. João da Madeira às 17,12, deixando de ter ligação em Espinho. Ás terças, quintas e sábados, o combóio que parte de Aveiro às 17,51 e dá ligação em Sernada ao autorail para Viseu, trás os passageiros do combóio que parte de Lisboa às 7,53, pela linha do Oeste e passa em Coimbra às 15,15, chegando a Aveiro às 17,18. O combóio que actualmente parte de Espinho às 14,25, antecipa a sua marcha para as 13,22, com ligação do combóio que sai do Pôrto às 12,13, chegando a Viseu às 19,17. A partida de Viseu do combóio da manhã passa para as 6,36 do combóio correio para as 14,36, e a do último combóio para as 17 horas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** A guerra, ao contrário do que poderia supor-se, longe de provocar diminuição no tráfego, aumentou-o de maneira extraordinária. Os números que assinalam, tanto o movimento nos caminhos de ferro alemães, como o tráfego nos canais interiores, parecerão, à primeira vista, inacreditáveis, mas são, todavia, verdadeiros.

É preciso observar e registrar em primeiro lugar que a rede dos caminhos de ferro alemães é sem dúvida, graças à extensão do território deste país, a maior do mundo e que de ano para ano aumenta a sua quilometragem, a tal ponto que, em 1937, a rede, que compreendia 54.000 quilómetros, passou a ser representada por 161.000 quilómetros, tendo-se elevado o número de empregados ferroviários para 1.700.000 pessoas.

Quanto ao resultado financeiro anual, os rendimentos totais de 1942, elevaram-se, segundo os elementos até agora recolhidos, à soma, na realidade fantástica, de 9.700 milhões de marcos, ou sejam 97.000 mil milhões de escudos, contra 9.000 milhões do ano pretérito.

— Para os Caminhos de Ferro Alemães estão a ser construídas locomotivas Krupp de turbina. Trata-se de máquinas de 1 D 2 equipadas com três veios de suporte, um à frente e dois na retaguarda; e com

quatro veios motores entre o primeiro e os últimos. Destinam-se a rebocar combóios rápidos pesados. São dotados de caldeiras normais, à pressão de 22 atmosferas. A temperatura do vapor é de 450 graus. Uma turbina principal serve para a propulsão em frente, em via livre, enquanto outra auxiliar se destina aos serviços de manobras, nos dois sentidos. Em consequência da elevada relação de velocidades, esta última turbina pode atingir também elevados coeficientes de rendimento e ser utilizada para o arranque, em conjunto com a principal.

As turbinas para accionamento da condensação e da refrigeração, assim como a alimentação do fogo, são de regulação automática. Está prevista a lubrificação circulante para as chumaceiras dos tirantes e os veios de suporte dos motores e do tender terão chumaceiras de róis.

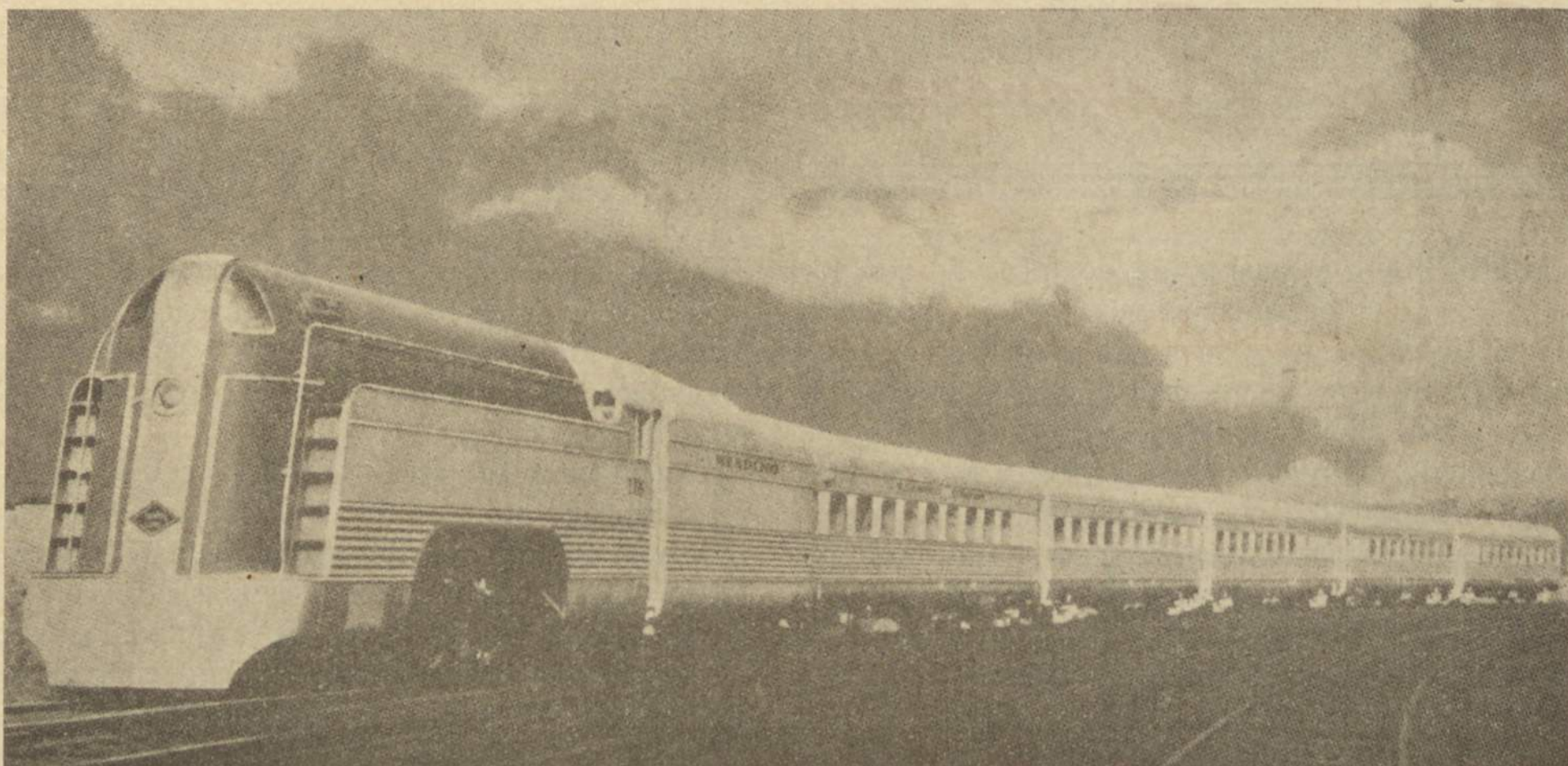
A primeira locomotiva de turbina construída por Krupp, fêz, durante muitos anos, o itinerário entre Abix-la-Chapelle e Hannover. Caracterizou-se, neste serviço, por um muito reduzido consumo de carvão, com óptimas características de arranque, excelentes faculdades de aceleração e fácil condução. Foi posta fora de serviço porque o seu sistema de travagem não satisfazia às prescrições dos Caminhos de Ferro do Reich.

**AMÉRICA DO NORTE** A construção de locomotivas e carruagens na América do Norte tem-se notabilizado também ultimamente pela elegância de linhas e aspecto. Os americanos, que se preocupavam, a princípio, com o "record"



Restaurante-gare em Berlim no século passado





Novo Expresso norte americano da «Reading Company», que faz o percurso entre Jersey e Philadelphia, cobrindo diariamente 360 milhas

das grandes velocidades, começaram, depois, a prestar atenção à comodidade das carruagens e finalmente à elegância e à beleza das carruagens e das locomotivas. Velocidade, comodidade e elegância juntam-se e caracterizam os modernos combóios norte-americanos. Não é preciso ir aos Estados Unidos da América do Norte para termos a prova desta afirmação. Basta recordarmos que o nosso *Flexa de Prata*, inaugurado no ano dos Centenários, na linha Lisboa-Pôrto, foi adquirido naquêlê país.

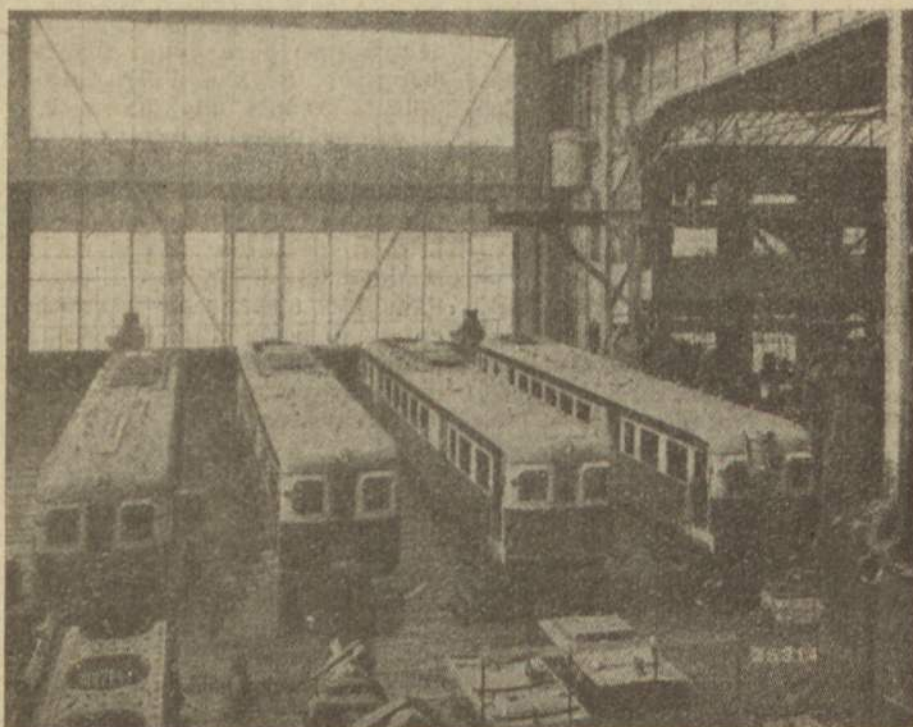
A gravura que ilustra esta notícia reproduz um dos mais modernos combóios americanos. Construído todo em aço, faz diariamente duas viagens de ida e volta entre a cidade de Jersey, terminus de Nova York, e Philadelphia, cobrindo 360 milhas por dia.

**INGLATERRA** Recentemente deu-se início ao acôrdo feito há meses entre o Governo Britânico, o da U. R. S. S. e o da Pérsia para o transporte de material de guerra através da Pérsia, onde existe uma boa linha de caminho de ferro e uma razoável rêde de estradas. Os engenheiros das três nações interessadas trabalharam denodadamente para melhoria e melhores condições dos portos e conseguiram o aumento de capacidade de transporte da linha Trans-Pérsica, consolidando as estradas existentes e construindo novas.

A fim de obviar à falta de material circulante, seguiram da Grã-Bretanha grandes quantidades de locomotivas e caminhões. Muitos maquinistas, fogueiros e engenheiros que trabalhavam nas linhas britânicas ainda há poucos meses, viajam agora nos mesmos combóios, conduzindo as mesmas locomotivas, transportando material de guerra britânico e americano do

pôrto de Bandar Shahpur, no sul da Pérsia, para Bandar Shah na costa do Mar Cáspio. Os combóios que transportam êste material para o Golfo Pérsico dão a volta ao Continente Africano.

Passa também todos os dias pela Índia material de guerra de importância vital destinado à Rússia, vindo do centro industrial do Oriente, por caminho de ferro, por Quetta, no Beluchistão, para a pequena cidade de Zahidan na Pérsia Oriental. Dali, os combóios militares britânicos transportam êsse material, por estradas poeirentas para Meshed e daí o serviço de transportes leva-o para lá da fronteira para a estação ferroviária russa de Ashkabad. Estas duas estradas operam constantemente e há ainda uma outra estrada que parte do pôrto de Bushire no Golfo Pérsico e atravessa a Pérsia em direcção ao pôrto de Pahlevi no Mar Cáspio.



Construção de Automotoras Diesel-eléctricas nas oficinas de montagem dos caminhos de ferro suíços



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

LXX

«D. N. B.» diz que formações da Luftwaff atacaram, em coordenação estreita com as tropas, as forças inimigas e intervieram nos combates ofensivos e defensivos no Lago Ladoga. Foram seriamente atingidas concentrações de tropas e colunas dos soviets, bem como os meios de comunicação para o transporte de reforços, na zona da retaguarda inimiga.

Foram destruídas, pelos Stukas, instalações do caminho de ferro de Murmansk e grande quantidade de material rolante, no litoral da baía de Kandalakcha.

— «Rádio Roma», em comunicado do G. Q. G. das Forças Armadas Italianas diz que aviões inimigos lançaram bombas sobre várias localidades da Sicília, Calábria e de Salernitano, tendo sido, ainda, metralhados um comboio-hospital, entre Gabella e Strongoli (Catanzaro) e comboios e estações ferroviárias. Foram assinalados 1 morto e 11 feridos, não se registando danos importantes. Quatro aviões inimigos foram abatidos pelo tiro das baterias da defesa, três em Trapani, tendo caído um nas imediações de Vila Nasi, um próximo de Levanzo e outro a oriente de Favignana; outro em Catanzaro Marina, desaparecendo no mar, nas vizinhanças da costa.

Os nossos aviões-torpedeiros atacaram um comboio inimigo, ao norte da costa argelina, afundando um navio e atingindo com torpedos outros dois navios mercantes.

— «E. T.» diz que o general sir Mailand Wilson comandante-chefe das forças aliadas no Próximo Oriente, declarou, numa audiência que concedeu à Imprensa, que a sua principal missão é prover eficazmente ao abastecimento do 8.º Exército. Disse ter a certeza de que Alexander expulsará, em breve, o inimigo da Tunísia, tal como fez no Deserto Oriental. Reconheceu que os aliados têm tido êxitos e desaires na Tunísia, mas estava certo de que os seus planos tinham sido prejudicados pelo mau tempo. Referindo-se à Pérsia e ao Irak, disse que o sistema de transportes ferroviários têm ali tido um desenvolvimento enorme,

durante os últimos dezoito meses, o que viria facilitar grandemente a remessa de abastecimentos para a Rússia.

— O Comunicado de Nova Delhi diz que aviões bombardeiros da R. A. F. atacaram objectivos no entroncamento ferroviário em Thazi, na Birmania central. Acrescenta o comunicado que foi vista a explosão de bombas na estação e nos desvios próximos.

— «E. T.» informa, em telegrama de Londres, que, segundo informações recebidas nos meios iugoslavos daquela cidade, vai ser suspensa, em virtude dos recentes actos de sabotagem, toda a circulação de comboios, de passageiros e de mercadorias, em certas regiões da Croácia e da Bósnia.

— «E. T.» diz que, na opinião de observadores de Londres, o ataque de Rommel, na Tunísia central, tinha ambições maiores do que Berlim agora afirma, depois do seu malôgro. O seu objectivo era, evidentemente, cortar o caminho de ferro entre Tebessa e Bone. Trata-se de uma linha de via simples, que é vital, porém, para o abastecimento do Primeiro Exército.

— Em comunicado do Quartel General da R. A. F., da Ilha de Malta, diz «E. T.» Os nossos caças-bombardeiros atacaram a Sicília, por duas vezes. Viram-se rebentar bombas junto de aparelhos, no aeródromo de Comiso. Observaram-se, igualmente, bons êxitos nos ataques à Sicília e ao Sul da Itália. Foram atacados comboios, uma ponte e um entroncamento ferroviário, sendo estes atingidos. Edifícios ferroviários e material rolante foram destruídos.

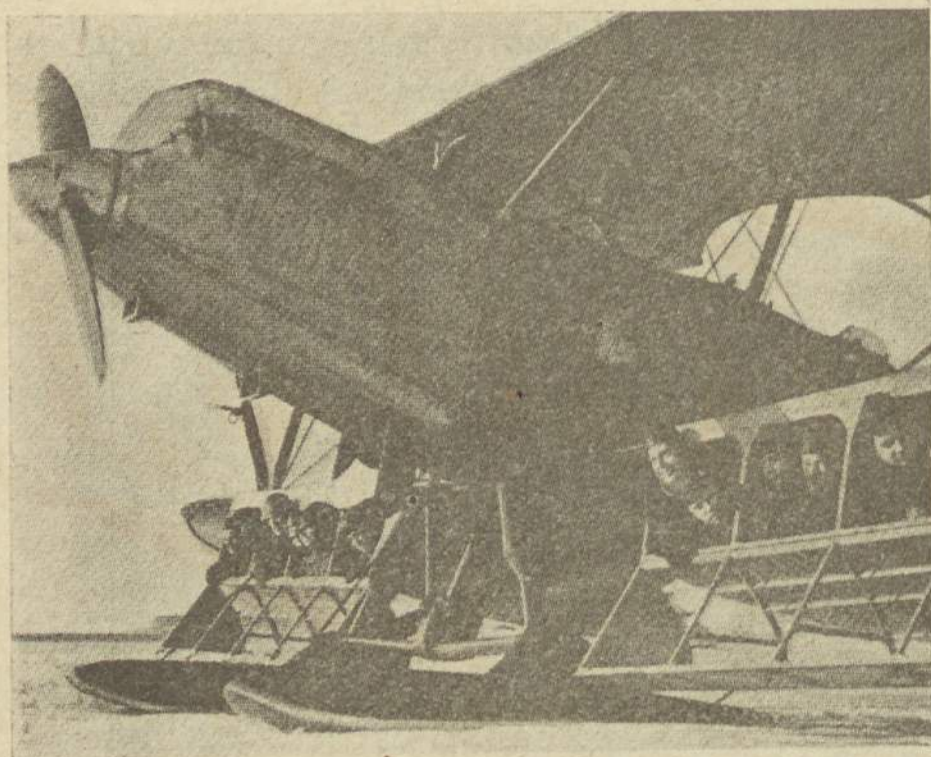
— «E. T.» diz que fortalezas voadoras bombardearam objectivos em Cagliari, na Sardenha. Diz terem-se observado explosões em navios, docas e linhas férreas. Bombardeiros médios atacaram as linhas de caminho de ferro entre Sussa e Sfax.

— A «U. P.», em telegrama da Alexandria diz que três submarinos britânicos, operando no Mar Tirreno, atacaram, a tiro de canhão, as comunicações ferroviárias de Paola, que passam junto à costa italiana nas quais provocaram grandes estragos, e destroçaram um comboio.

— «E. T. e U. P.» diz que os guerrilheiros russos que operam à retaguarda das linhas inimigas, nos sectores de Orel e de Bryansk, fizeram ir pelos ares cinco comboios militares, com tropas, e duas pontes ferroviárias.

— A «Rádio Roma», diz que se sabe, de fonte autorizada, que os aviadores alemães, que atacaram de surpresa, a cidade inglesa de Eastbourne, puderam observar que numerosos edifícios tinham sido destruídos pelas bombas. Um entroncamento de caminho de ferro, assim como um posto emissor de T. S. F., foram gravemente danificados. Todos os aparelhos alemães, que efectuaram este ataque a baixa altura, regressaram às suas bases.





*Tipo de avião inglês para transporte de páraquedistas*

— «Rádio Roma» no seu comunicado da frente leste informa que a propósito da batalha que precedeu a reocupação de Karkov pelas forças alemãs, dão-se os seguintes pormenores: «a batalha tinha entrado na sua fase culminante, travando-se combates violentíssimos nas ruas da cidade, que prosseguem. As forças aéreas alemãs contribuíram, eficazmente, para os êxitos terrestres, atacando violentamente o inimigo em fuga e nas suas retaguardas. Além disso, a caça alemã, juntamente com as formações aéreas húngaras e eslovacas, abateu onze aparelhos soviéticos, sem sofrer perdas. Os aviões alemães de combate atacaram a estação de Kupianeki, centro de grande importância para os reabastecimentos do inimigo e destruíram as edificações da respectiva estação e todas as instalações ferroviárias, atingindo muito gravemente combóios com tropas.

— «E. T.» diz: Nos últimos ataques de Fevereiro à cidade de Milão, pela R. A. F., informa o Ministério da Aeronáutica que, segundo o que deram as fotografias tiradas no momento dos bombardeamentos, deram bom resultado êsses ataques que fizeram ir pelos ares os depósitos da fábrica Officini Meccaniche, onde são fabricados vagões e material de guerra. Ficaram também destruídas as fábricas Colorní e Orca, onde havia oficinas de reparações de material circulante ferroviário de Scalo Farini.

— «U. P.» informa que o Quartel General da França Combatente emitiu um comunicado especial, anunciando que foram mortos 250 oficiais e soldados alemães e que várias centenas de outros ficaram feridos, durante operações em larga escala, levadas a cabo pelos guerrilheiros franceses, próximo de Châlons, na França.

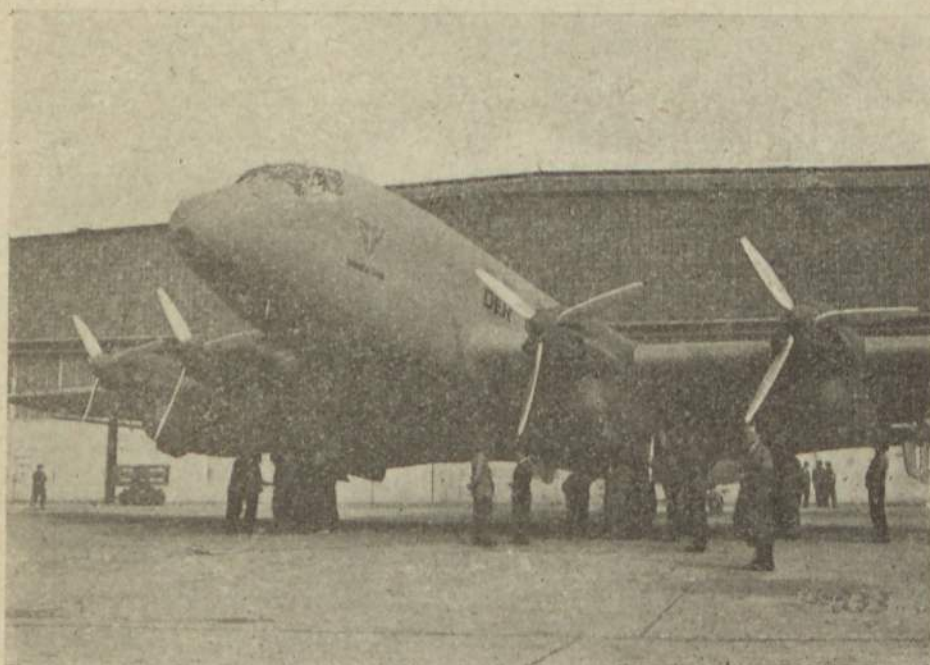
Os alemães foram mortos e feridos quando um combóio, que se dirigia para a frente Leste, foi pelos ares, com cargas de dinamite colocadas nos «rails». Dois outros combóios foram destroçados;

um combóio com material de guerra foi completamente destruído, assim como um outro, carregado com carvão para Itália, e 22 carruagens de passageiros.

— A «E. T.» diz que bombardeiros médios atacaram Gafsa e Metlaoni, que possui uma estação de caminho de ferro entre a primeira cidade e Tozeur.

— Um telegrama de Londres diz que o Quartel general dos Franceses combatentes forneceu o seguinte comunicado: «O destacamento Raynal, operando na região de Chalene, descarrilou em Chagny, um combóio cheio de tropas alemãs que se dirigia para Leste. A operação foi levada a efeito num ponto escolhido quando o combóio se dirigia a grande velocidade. Mais de 250 alemães morreram e centenas deles ficaram feridos. Outros dois combóios foram destruídos na Costa Azul. O primeiro transportava material de guerra e ficou completamente destroçado e o segundo levava carvão para a Itália e 22 vagões ficaram destruídos. Destas operações as nossas guerrilhas e partidários retiraram sem perdas».

— «Rádio Roma» diz que refutando os boatos absurdos espalhados pela propaganda anglo-saxônica, a propósito do pretenso recrutamento, pelos alemães, dos franceses com a idade de 18 a 60 anos, declara-se nos meios autorizados que nunca qualquer medida desse gênero foi tomada ou sequer encarada. Os Prefeitos franceses receberam a faculdade de recrutar, nos seus departamentos, quando o julguem necessário, homens entre 18 e 60 anos, para serem empregados na vigilância, durante a noite, das linhas dos caminhos de ferro, para o caso de qualquer tentativa de atentado terrorista. Sublinha-se, a propósito, que os actos de destruição contra as linhas do caminho de ferro, efectuadas pelos comunistas, podem comprometer o aprovisionamento das grandes cidades e causar sérios prejuízos à população civil que, por consequência, deve ocupar-se da sua própria defesa.



*Avião da frota aérea da Alemanha com 4 motores  
40 lugares — 4.000 cavalos*



# Espectáculos

## Panorama da Temporada

## TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

### COLISEU — Companhia de Circo

Na presente ocasião é muito difícil, se não quasi materialmente impossível, encontrar números sensacionais ou desconhecidos do nosso público, devido às dificuldades enormes com que luta quem os quizer contratar e só um empresário arrojado como Ricardo Covões pode arcar com as despesas que um cartaz de circo acarreta.

É raro o ano em que não passam pelo Coliseu dos Recreios todas as celebridades e atracções que se impuseram no estrangeiro e por isso mais difícil se torna apresentar qualquer coisa que o «alfacinha» não tenha visto.

Só há, pois, que louvar a empresa pela sua persistência conseguindo que ao público não falte a sua predileta distracção e talvez a maior: «Palhaços» e «Cavalinhos».

A Companhia que se estreou no dia 13 de Março tem bastantos números, agrupados em categorias, a saber:

Números de temeridade  
Números de risota  
Números diversos

satisfazendo, portanto, todos os paladares.

### TRINDADE — O homem das cinco horas

Continuam, com êxito, as reposições. Não é costume da crítica fazer referências às reposições, a não ser em casos muito excepcionais, e a razão é simples. As peças representadas já foram criticadas e são bem conhecidas do público. Além disso, mesmo que a gente não queira, tem fatalmente de fazer os confrontos terríveis, ainda mesmo que mentalmente, que, na sua maioria, são sempre desagradáveis, para os que interpretam actualmente essas peças já representadas.

Se a representação foi feita há longos anos, êsses confrontos são atenuados, visto que persiste a falta de memória. Isto vem a propósito da reposição feita agora no teatro da Trindade da célebre comédia, cheia de graça e de espírito, com estupendas situações, chamada «O homem das cinco

horas», original de Hennequin e Weber, que o nosso camarada Alvaro de Andrade, verteu para português.

Ribeirinho encarregou-se do difícil papel de Sabino La Chambolle, que representou com inteligência, sem as habituais momices e esgarés. Alberto Chira foi primoroso no Leão Precardin. Erico Braga retomou o seu papel de Celestino Mareval, sua grande criação. Desde a caracterização, que o tornou irreconhecível, até ao desempenho da sua parte, tudo foi muito bem estudado e observado.

Barroso Lopes interpretou bem o seu Mondredon. Irene Izidro, na Ginette, deu-lhe alegria, mocidade, ingenuidade, com a precisão necessária. Cremilda de Oliveira, que tem marcado o seu lugar de destaque na opereta e no género declamado, mais uma vez mostrou ser a grande actriz de sempre na maneira como interpretou a Madame Precardin.

Fernanda de Sousa, Maria Manuela, Joaquim Pratas, Tarquinio Vieira, Alfredo Henriques, Mário Fernandes, deram grande realce aos seus papeis secundários, dentro, é claro, de um conjunto excelente e homogéneo.

### MARIA VITÓRIA — A costureirinha da Sé

«A costureirinha da Sé» é mais um sucesso para Arnaldo Leite e Heitor de Campos Monteiro. Os processos que usam são simples, quasi ingénuos, mas de efeitos agradáveis e seguros. É digna de registo a sua preocupação em criar personagens humanas, arrancadas à vida real, copiadas de modelos que estamos habituados a ver e conhecer e com os quais topamos todos os dias.

Além disso a acção da peça é verosimil e ligeira, isto, é claro, dentro da ficção do teatro. A linguagem é correcta, simples, popular, como simples e populares são todas as «costureirinhas».

A peça estreada no Pôrto, onde esteve quatro meses em cena, honra os autores e tem todas as condições de agrado para triunfar em Lisboa. Ternura e popularidade não lhe faltam. E, se lhe dessemos uma «voltinha», talvez que o assunto se pudesse passar em Lisboa, visto que nesta capital também há costureiras, engenheiros e serralheiros, grupos musicais, mulheres do «dize tu, direi eu», barbeiros poetas, etc. etc..

A música de Bernardo Ferreira, Jaime Mendes e Fernando Carvalho é de invulgar inspiração e tem passagens lindíssimas, que o público entoa com animação, principalmente a canção do 2.º acto. É claro que o convite para cantar é «àesperamente» feito pela personagem, mas, enfim o público gosta e acede.

O guarda roupa, principalmente os vestidos de chita,



são interessantíssimos, honrando a casa Esteta e o figurinista Pinto de Campos. Os cenários de Serra, Amancio e Duarte agradáveis à vista.

Os vestidos de chita são uma homenagem ao concurso que há anos o «Jornal de Notícias», do Pôrto, realiza no Palácio de Cristal, fazendo ver às mulheres do povo e da «alta sociedade» que o tecido nacional denominado «chita» veste muitíssimo bem, desde que haja habilidade para fazer o vestido.

O desempenho contribui muito para o êxito obtido no sábado, 20 de Março de 1943, data em que se estreou no Maria Vitória a «Costureirinha da Sé».

Para interpretar os papéis cómicos, foram escolhidos: Josefina Silva, bonita actriz que não se importa de sacrificar a beleza, arranjando um tipo de característica na «Glória», esplêndido e destoando por completo da sua grande linha de senhora. Luiza Durão, artista de grandes recursos cómicos, dando enorme realce ao seu papel de «Augusta». António Silva, magnífico actor, que no «Sebastião» tem mais uma grande criação, tendo dito brilhantemente a sua tirada «O palhaço». Carlos Batista, muito engraçado no «Vicente», poeta e barbeiro ao mesmo tempo. Costinha, que tem muito valor, desempenhou a contento o seu papel de «Bernardino» e melhor o teria feito se não tivesse abusado das «palmadas» que dá em «Augusta» na cena dos «manequins». O público, certo público, ri, mas Costinha não tem necessidade de recorrer a isso para fazer rir. O facto de Costinha ser marido de Luiza Durão, isso não quer dizer que se aproveite da intimidade que há entre esposos e o público nada tem que ver com isso. Ali, em cena, há apenas um actor e uma actriz.

João Amaro foi correcto no «Armando» mixto de engenheiro e serralheiro, representando com sobriedade e cantando bem. João Silva, actor correctíssimo, desempenhou-se cabalmente do curto papel de «Joaquim». Octávio Bramão, um novo com valor, interpretou a contento o «Filipe», por fim Zita Trindade, na costureira coquette «Leonor», deu-lhe realce.

Deixei para o fim e propositadamente Maria Clara, que interpreta o papel principal e portanto a protagonista da Costureirinha da Sé, «Aurora».

Maria Clara, que se estreou nesta peça, no Pôrto, foi «achada» pelo Século numa representação de amadores no club dos «Combatentes», segundo creio. Não admira portanto que pertencendo a um grupo recreativo, a sua entrada em cena no Maria Vitória, fôsse saúdada com uma enormíssima ovação que se repetiu todas as vezes que cantava. Mas essas ovações eram de amigos, é preciso que o note Maria Clara. É certo que está à vontade em cena, tem boa figura, presença de espírito, mas precisa de colocar a voz. Isto de declamar e cantar num palco entre profissionais não é o mesmo que trabalhar com amadores. As responsabilidades são diferentes e muitíssimo grandes. Precisa de estudar, estudar sempre, estudar muito e não se envaidecer com os aplausos amigos. E se não, veja a mania que o público tinha de dar palmas que nem deixou sequer que António Silva acabasse o seu brilhante recitativo «O palhaço».

Desculpe eu não entrar no côro dos louvaminheiros. Tenho por hábito ser sincero e por isso aguardo novos trabalhos, para então me pronunciar. Tenho visto tanta coisa e tanta «celebridade», que tenho receio de agora ter de dizer uma coisa para daqui a tempos me desdizer. Apenas posso afirmar que «Aurora», a Costureirinha da Sé, assenta-lhe que nem uma luva. Será isto o suficiente para aquilatar do seu valor como actriz? Parece-me que não. É uma esperança, uma risonha esperança, no nosso teatro? Sim, com certeza. Precisa quem a ensine, eis tudo.

A realização de Piero muito boa, e muito boa também a encenação do velho Gomes, António Gomes, do Pôrto, que deve ter tido um trabalhão para ensaiar tanta gente.

A peça, como disse, honra os autores. Não tem palavrões,

não tem cenas impróprias, as artistas-coristas não exibem o «nú artístico», a linguagem entre «Augusta» e «Glória» é tudo quanto há de mais popular, quer se trate do Pôrto, quer de Lisboa, quer de qualquer outro sítio português, e quando se zangam, são duas regateiras perfeitas, copiadas do natural. As intrigas, as invejas, são o pão nosso de cada dia entre as camadas populares, sobre questões de amor.

Bernardo Ferreira dirigiu a orquestra com acêrto e segurança de batuta.

Eis o que se me afigura dizer sobre a «Costureirinha da Sé» que, como disse no princípio, tem todas as qualidades necessárias para agradar, quer à gente do povo, quer à que «não é do povo».

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «De fora dos eixos».  
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «A costureirinha da Sé».  
VARIEDADES — 21 e 23 — «O rei do volfrâmio».  
COLISEU — 21,15 — «Companhia de circo».

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Dez heróis de West Point».  
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Filho rebelde».  
S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.  
POLITEAMA — 21,30 — Filmes variados.  
ODEON — Estreias consecutivas.  
TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

# GLYCOL

## O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.  
O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.  
O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.  
O GLYCOL evita o cieiro.  
O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G  
L  
Y  
C  
O  
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.  
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

**Ventura d'Almeida & Pena**

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada



# PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 26, 1.ª série, de 2 de Fevereiro, publica o seguinte:

### Portaria n.º 10:327

Considerando que se torna urgente a adopção de medidas que abreviem o levantamento das remessas, evitando-se a aglomeração de mercadorias nas estações e a resultante perturbação nos serviços, desde atrasos no transporte até à paralisação de material carregado:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a actual redacção do capítulo III da tarifa de «Despesas accesorias», aprovada pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, seja substituída pela seguinte:

### CAPÍTULO III

#### Armazenagem de bagagens, de remessas em grande e pequena velocidade e depósito de volumes portáteis

##### Artigo 7.º - Armazenagem de bagagens e de remessas em grande e pequena velocidade

São sujeitas ao pagamento de armazenagem:

##### a) Bagagens:

- 1 — *Na procedência* — Os volumes que permanecerem em depósito das estações, para despacho, mais de 2 horas antes da partida dos comboios;
- 2 — *No destino*. — As remessas de bagagens (ou parte dessas remessas) que não forem levantadas das estações até 1 hora depois da chegada do comboio por que foram transportadas;
- 3 — *No trajecto*. — As remessas de bagagens que, por motivo alheio à iniciativa ou à responsabilidade das empresas, forem demoradas em qualquer estação do trajecto mais de 24 horas consecutivas;
- 4 — O depósito das bagagens é comprovado na procedência pela entrega de uma senha especial ao passageiro; no destino pela conservação da senha de bagagem (documento de transporte) em poder do passageiro.

##### b) Mercadorias em grande e pequena velocidade, excepto animais:

- 1 — *Na procedência*. — As mercadorias que permanecerem em depósito nas estações de procedência, antes de cumpridas pelo expedidor as formalidades de expedição, mais de 24 horas consecutivas, quando se trate de géneros sujeitos a fácil deterioração, a que se refere o § 1.º do artigo 114.º da tarifa geral, e mais de 48 horas consecutivas, quando se trate de qualquer outra mercadoria, excepto animais.

##### 2 — No destino:

*Remessas de detalhe*. — As remessas (ou parte de remessas) que não forem levantadas das estações de destino no prazo de 24 horas consecutivas, quando se trate de géneros sujeitos a fácil deterioração, a que se refere o § 1.º do artigo 114.º da tarifa geral, e de 48 horas consecutivas, quando se trate de qualquer outra mercadoria, excepto animais. Estes prazos começam a contar-se das 0 horas do primeiro dia seguinte ao da chegada das remessas, e em que a estação está aberta para o serviço de entrega dessas remessas;

*Remessas de vagão completo*. — As remessas (ou parte de remessas) que não forem levantadas das estações de destino no prazo de 24 horas consecutivas, quando se trate de géneros sujeitos a fácil deterioração, a que se refere o § 1.º do artigo 114.º da tarifa geral, e de 48 horas consecutivas, quando se trate de qualquer outra mercadoria, excepto animais. Estes prazos começam a contar-se das 0 horas do primeiro dia seguinte àquele em que as remessas forem descarregadas, e em que a estação está aberta para o serviço de entrega dessas remessas.

- 3 — *No trajecto*. — As remessas que, por motivo alheio à iniciativa ou à responsabilidade das empresas, forem demoradas em qualquer estação do trajecto mais de 24 horas consecutivas.

##### c) Animais em grande ou pequena velocidade:

- 1 — *Na procedência*. — Os animais acondicionados ou não (inclusive os cães despachados à vista de bilhete de passageiro) que permanecerem nas estações de procedência mais de 4 horas antes de cumpridas pelo expedidor as formalidades de expedição.

##### 2 — No destino:

*Remessas de detalhe*. — As remessas (ou parte de remessas) de animais acondicionados ou não (inclusive os cães que tenham sido despachados à vista de bilhete de passageiro) que não forem levantadas da estação de destino até 4 horas depois da sua chegada;

*Remessas de vagão completo*. — As remessas (ou parte de remessas) de animais acondicionados ou não que não forem levantadas das estações de destino no prazo de 4 horas, a contar da hora em que forem descarregadas.

- 3 — *No trajecto*. — As remessas de animais acondicionados ou não que, por motivo alheio à iniciativa ou à responsabilidade das empresas, forem demoradas em qualquer estação do trajecto mais de 4 horas consecutivas.
- 4 — Nos prazos gratuitos de 4 horas indicados nos n.ºs 1 e 2 desta alínea não se conta o tempo durante o qual as estações estão encerradas.
- 5 — Além das taxas de armazenagem, ficam a cargo dos expedidores ou destinatários dos animais quaisquer gastos de guarda,



sustento, etc., ocasionados pela permanência destes nas estações.

As empresas não respondem pelos acidentes ou danos, sejam quais forem, que sofram os animais enquanto permanecerem nas estações.

Taxas de armazenagem

(Compreendidos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas)

Designações	Unidade (indivisível)	Por período de 24 horas (indivisível)		Mínimo de cobrança
		1.º	2.º e seguintes	
I — Bagagens e mercadorias em grande velocidade, excepto as mencionadas em III.				
1.º Bagagens . . . . .	50 kg	\$40	\$50	1\$00
2.º Mercadorias e dinheiro (excepto de ouro ou de prata) . . . . .	100 kg	\$50	\$60	1\$50
3.º Dinheiro de ouro ou de prata, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, que ficam subordinados às taxas do n.º 2.º) (a)	100\$00	1\$00	1\$00	2\$00
4.º Transportes fúnebres. . .	caixão, caixa, urna	70\$00	70\$00	—
II — Mercadorias em pequena velocidade, excepto as mencionadas em III				
5.º Mercadorias da 1.ª, 2.ª e 3.ª classes da tarifa geral	100 kg	\$30	\$40	2\$00
6.º Mercadorias da 4.ª, 5.ª e 6.ª classes da tarifa geral	100 kg	\$20	\$30	2\$00
7.º Matérias inflamáveis, explosivas e perigosas, não incluídas nas classes da tarifa geral . . .	100 kg	1\$00	1\$80	2\$00
III — Excepções — Veículos e animais em grande ou pequena velocidade.				
8.º Veículos terrestres, aquáticos ou aéreos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, que ficam subordinados às taxas dos n.ºs 2.º ou 4.º)	Veículo	14\$00	20\$00	—
9.º Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas . . .	Eixo	9\$00	9\$00	—
10.º Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, que ficam subordinados às taxas dos n.ºs 2.º ou 5.º) . . . . .	Por período de 1 hora (indivisível)			
	Cabeça	\$30	1\$50	1\$50

(a) O valor a considerar para aplicação da taxa é o declarado.

Os prazos de armazenagem activos da respectiva taxa são contados por períodos de 24 horas ou de 1 hora, consecutivos, e a partir do termo dos prazos gratuitos.

Artigo 8.º — Depósito de volumes portáteis

Todas as estações tomam a seu cargo e sob a sua responsabilidade o depósito ou arrecadação de volumes portáteis, mediante as seguintes taxas, por volume e por período indivisível de um dia, contado das 0 às 24 horas:

Do 1.º ao 5.º dia . . . . .	\$50
Do 6.º em diante . . . . .	1\$00
Mínimo de cobrança . . . . .	1\$00

Estes preços compreendem todos os encargos que nesta data oneram as tarifas.

O depósito limita-se a volumes de mão de peso unitário não superior a 20 quilogramas.

Não se aceitam em depósito animais vivos nem volumes que contenham dinheiro, valores ou matérias explosivas, infectas ou perigosas.

As empresas responsabilizam-se apenas pelos volumes depositados, abstraindo do seu conteúdo.

No caso de extravio a indemnização a pagar restringe-se ao máximo de 100\$ por volume.

As empresas não são obrigadas a conservar estes volumes em depósito por mais de quinze dias, reservando-se o direito de proceder à sua venda em conformidade com os preceitos estabelecidos para as remessas ordinárias no artigo 114.º da tarifa geral e seus parágrafos.

Os depositantes recebem senhas comprovativas da existência dos volumes em poder das empresas, mediante as quais reclamam a sua entrega quando queiram retirá-los, satisfazendo previamente as importâncias em débito. As entregas só são feitas em troca das referidas senhas.

O «Diário do Governo» n.º 43, I série, de 23 de Fevereiro, de 1943, publica o seguinte:

Portaria n.º 10:340


Considerando que as circunstâncias do momento não justificam que se mantenham em vigor as disposições dos artigos 53.º e 76.º da tarifa geral aprovada pelo decreto n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, com a redacção que posteriormente lhes foi dada pelo decreto n.º 18:880, de 22 de Setembro de 1930, sobre transporte de veículos acondicionados ou não;

Convindo, por outro lado, estabelecer doutrina quanto às taxas a aplicar a tais transportes quando constituam um só volume por agrupamento ou sobreposição;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a actual redacção dos artigos 53.º, 76.º, 77.º e 79.º da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo decreto n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, seja substituída pela seguinte:

Artigo 53.º Os veículos, acondicionados ou não, de peso superior a 3:000 quilogramas e bem assim os de comprimento superior a 6m,5 nas linhas de via larga e a 5 metros nas de via reduzida só podem ser aceites a

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



LISBOA

É TER A CERTEZA  
DE QUE SE CALÇA  
COM ECONOMIA,  
SOLIDEZ E ELE-  
GÂNCIA

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22  
» ROYAL — Rua da Graça, 112  
» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51  
» EDEN — » » » » 37  
» NICE — » » » » 34  
Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829



transporte, em grande velocidade, mediante ajuste prévio.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar ao volume em que dois ou mais veículos tenham sido agrupados, cujo peso exceda 3:000 quilogramas ou cujo comprimento seja superior a 6<sup>m</sup>,5 nas linhas de via larga e a 5 metros nas de via reduzida.

Artigo 76.º Os veículos cujo transporte exija o emprego de mais de um vagão são taxados por tantas unidades (veículos) quantos os vagões empregados.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar a cada um dos veículos que forem apresentados a despacho agrupados em um mesmo volume cujo transporte exija o emprego de mais de um vagão.

Artigo 77.º São taxados a peso, como simples mercadoria da 1.ª classe, nas condições estipuladas no capítulo XII, os veículos cujo peso unitário exceda 3:000 quilogramas por vagão empregado.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar ao volume em que dois ou mais veículos tenham sido agrupados, ficando neste caso cada veículo que constitua o volume sujeito ao mínimo de cobrança correspondente a 3:000 quilogramas por vagão empregado.

Artigo 79.º Os veículos de peso superior a 20:000 quilogramas e bem assim os de comprimento superior a 21 metros na via larga e a 16 na via reduzida só podem ser aceites a transporte mediante ajuste prévio.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar ao volume em que dois ou mais veículos tenham sido agrupados e cujo peso exceda 20:000 quilogramas ou cujo comprimento seja superior a 6<sup>m</sup>,5 nas linhas de via larga e a 5 metros nas de via reduzida.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Fevereiro de 1943. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

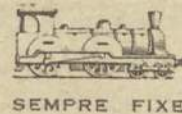
## Empresa Geral de Transportes

Reuniu a assembleia geral da Empresa Geral de Transportes (S. A. R. L.), sendo apreciados, e depois aprovados por unanimidade, o relatório, contas e balanço, bem como o parecer do Conselho Fiscal. Por último, foram eleitos os novos corpos gerentes para o próximo triénio, os quais ficaram assim constituídos:

**Conselho de Administração:** — Engenheiro Gonçalo de Vasconcelos Pereira Cabral, Engenheiro João Tamagnini de Sousa Barbosa; srs. Augusto Alves Diniz; Zacarias B. Vivas e Manuel B. Vivas.

**Conselho Fiscal:** — Dr. Luiz Filipe Leite Pinto; Engenheiro Constantino de Figueiredo Cabral e major Paulino Soares.

**Assembleia geral:** — Dr. António Judice Bustorff Silva; dr. Luiz António dos Santos Ferro e João Varrão Botelho.



## Sapadores de Caminhos de Ferro

O antigo Batalhão do C. E. P.

reúne-se este ano em Lisboa

Sob a presidência do sr. major Leal de Faria, presidente da Comissão Executiva da festa anual de Confraternização dos Combatentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, reuniu-se a referida comissão tendo comparecido os srs. João Camarinhas, Vaz Bandeira, Pedro de Freitas e Carlos d'Ornellas.

Verificou-se a adesão de perto de 200 camaradas combatentes que este ano comparecerão à sua festa anual de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados, à qual presidará o sr. general Raul Esteves, antigo comandante do bravo batalhão expedicionário, que foi cognominado, oficialmente, o «Sempre Fixe».

As inscrições podem ser feitas na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7, 1.º ou pelo telefone 2 0158.

## O CAMINHO DE FERRO DO MONTE, NO FUNCHAL, DEIXOU DE SER UTILIDADE PÚBLICA

O decreto-lei n.º 32.724, publicado ontem no «Diário do Governo», determina que fique sem efeito a classificação de utilidade e interesse geral do caminho de ferro do Monte, no Funchal, entre a rua do Pombal e o Terreiro da Luta, assente em leito próprio e que havia sido concedido pela Câmara Municipal da mesma cidade, deixando assim o mesmo caminho de ferro de estar adicionado ao plano da rede ferroviária. Este caminho de ferro paralisou completamente, há mais de dez anos, por motivo da modificação das comunicações locais.

**PRODUZIR E POUPAR** é contribuir para a solução do problema dos abastecimentos.

**CRIAR COELHOS** é garantir o fornecimento doméstico de carne e assegurar uma fonte de receita — carne e peles.

**OS RESÍDUOS DA HORTA E DA COZINHA** podem ser aproveitados na alimentação dos coelhos a par de ervas, fenos, mato verde, tubérculos, raízes, etc..

**É INDISPENSÁVEL MANTER NA COELHEIRA** uma boa higiene e não fornecer alimentos alterados com cheiros desagradáveis, nem forragens úmidas.

**A ÁGUA É NECESSÁRIA AO COELHO** e por isso se lhes deve facultar água limpa e frequentemente renovada.

**NA CIDADE OU NO CAMPO** é possível instalar economicamente uma coelheira em boas condições higiénicas.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!





## ADOLFO KORN

COMISSION-AGENT  
IMPORT. - EXPORT.



*Rua dos Fanqueiros, 207-1.º E.*

LISBOA—PORTUGAL  
Telefone 25412  
Telegramas KORNFURS

## Atilio Gomes & Moraes, L.<sup>da</sup>

Oficinas de reparações em Automóveis de todas as marcas e Motores de Barcos a Gasolina

*Fabrico e Montagem de Gasogénios FIXE*

14, Rua do Arco (a S. Mamede), 16—LISBOA  
TELEFONE 6 3032



## JOSÉ CORRÊA

Oficina de Torneiro e Serralharia Mecânica — Pintura e Reparação de Automóveis

Encarrega-se de todos os trabalhos de automóveis, máquinas de ascensores, sem-fins e rodas helicoidais e mecânica geral. — Rectificação e encamizagem de cilindros com máquina especial. — Desempenos de rodas e eixos à prensa hidráulica. — Soldadura eléctrica e autogénia em todos os metais. — Montagem de gasogénios entre os quais se destacam os gasogénios **FIXE**

Pinturas a esmalte NITRO-CELULOSE DUCO

RUA DE S. BENTO, 634  
Telefone 6 0619—LISBOA

## A ILVSTRADORA LIMITADA

Rua de S. Paulo 232  
LISBOA  
TELEF. 25764

FOTO-ZINCO  
TRICROMIA  
FOTOGRAVURA  
ZINCO-GRVURA  
E  
DESENHO

## MODESTO DA CUNHA (Filhos), L.<sup>da</sup>

FABRICANTES DE MÓLAS  
PARA AUTOMÓVEIS

Avenida Pedro Álvares Cabral, 27  
(ao Rato)

Telefone 6 3839 LISBOA



## Electro-Arco, L.<sup>da</sup>

ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL  
especializada em material para a  
SOLDADURA ELÉCTRICA

## ELECTRODOS · POSTOS · ACESSÓRIOS

Lisboa — Rua Silva Carvalho, 239 — Tel. 6 3649  
Pôrto — Rua de Santa Catarina, 611 — Tel. 277

## OLIVEIRA E SILVA Marmores e Cantarias

Lioz — Azulino — Mem-Martins — Amarelo — Encarnação — Marrom, etc.  
Bancas — Jazigos — Quartos de Banho — Frontarias e Interiores, etc.

Oficina e Depósito no Norte

R. Mártires da Liberdade, 132 — Telef. 6609 — Pôrto  
(Casa Viúva Amélio F. Piñto)

SEDE: No Sul — «Pero Pinheiro» — Telefone, 64-P. P.

End. Teleg.:

Samel-Pôrto

Código Teleg.:

A. B. C. 5.<sup>a</sup> Edição e Bentley's

Sede em Lisboa:

Rua do Ouro, 165-1.º

Telefone 2 9840

A. M. SANTOS MELO  
REPRESENTANTE DA

## MONDALCO, LIMITADA

Importadores directos de peles em todos os géneros  
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 142-2.º — PORTO (Portugal)





## LANIFÍCIOS AMANCIO SILVEIRA

## COSTA & SANTOS, L.<sup>DA</sup> MADEIRAS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Drogas, Perfumarias, Tintas, Cimento, Ferragens, Ferramentas, Louças de Ferro Esmaltado e Alumínio, Talheres e Quinquilharias, etc., etc.

Telefone n.º 47959

161, Rua Marquês da Fronteira, 161-A e 163-A — LISBOA

## EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores  
SAIDAS EM 8 E 23 DE CADA MÊS

AGENTES EM LISBOA

**Germano Serrão Arnaud**

Avenida 24 de Julho, 2-2.º — Telefone 20214

e Rua Augusta, 152 — Telefone 22149

NA MADEIRA

EM S. MIGUEL

Blandy Bros & C.<sup>a</sup>

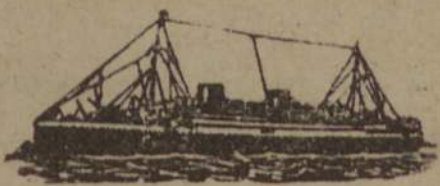
Bensaude & C.<sup>a</sup> Lda.

CARPINTARIA E MARCENARIA

## JOSÉ ALVES LUCAS

Executa todos os trabalhos concernentes à sua Arte. — Especialidade em estilo Americano — Reparações em móveis antigos e modernos — Recortes em madeira e metais — **ORÇAMENTOS GRÁTIS**

**Rua Saraiva de Carvalho, 207, porta F**  
**Telefone 62936 LISBOA**



## 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**

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

## THE RED HAND COMPOSITIONS COMPANY — LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**.

A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

**RAHTJEN'S COMPOSITION**



(Mão vermelha)  
**Company, Limited**  
**Anticorrosive Paints**

uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou ferro.

AGENTES GERAIS: **D. A. KNUDSEN & CO. LTD.**

TELEPHONE: 22787-22790

TELEGRAMAS: KNUDSEN

**Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA**



## CASA PALISSY GALVANI Guilherme F. Simões, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1895

ARMAZÉM DE MATERIAL ELÉCTRICO,  
INSTALAÇÕES E REPARAÇÕES DE  
CAMPANHAS ELÉCTRICAS, TELEFONES  
E PARA-RAIOS, LUZ ELÉCTRICA. T. S. F.

Escritório e Oficina: 17-A, RUA SERPA PINTO, 17-B

Telefone 22624 — LISBOA

Telefone PERO PINHEIRO 44  
«9»

## SILVÉRIO ANTÓNIO

FORNECEDOR DE CANTARIAS E MÁRMORES

Com pedreiras, serrações e oficinas próprias

**PERO PINHEIRO MORELENA**

## António Rocha Casquilho, & C.<sup>a</sup> L.<sup>da</sup>

Fornecedor de Cantarias, Mármore serrados e polidos, com Serração de Mármore, Oficinas de Canteiros, Mecânicas de polir e cortar Mármore, Pedreiras em Fervença, Lameiras e Pedra Furada

**FERVENÇA PERO PINHEIRO**

Telefone 44168

CARPINTARIA MECANICA

DE

**Benjamim António Duarte**

CONSTRUCTOR CIVIL

**LISBOA**

**Rua de Campolide, 51-A**

## Olimpia Club

GRANDIOSOS E SENSACIONAIS ESPECTÁCULOS DE VARIEDADES  
COM

**BRAZALEMA E CARMEN DEL RIO**

As mais notáveis estrelas de baile que têm vindo a Portugal

Um êxito  
absoluto de

**MARUJITA PEREIRA**

Encantadora e gentil  
cancionista e bailarina

**ARACELY CORAL E MANOLITA GUTIER**

Duas formosas bailarinas espanholas de luxuosa apresentação

Noites de festa e alegria com a famosa **ORQ. ABEL RESENDE**



**DIONÍSIO MATIAS & C.<sup>a</sup>**  
 DEPÓSITO (FILHO)  
 DE  
 MATERIAES  
 de  
 CONSTRUÇÃO

**CANTARIAS**



**Exportação:**  
 ILHAS, AFRICA & BRASIL.

ESCRITÓRIO  
 Campo das Cebolas, 12-A  
 Telefone 26-576

ARMAZENS  
 Campo das Cebolas, D. M. F.  
 Beco dos Armazens do Linho, 3

L I S B O A

SUCURSAIS EM PAÇO D'ARCOS e ESTORIL

XAROPE E LICORES — DA —  
**Fábrica Francisco Dias, L.<sup>da</sup>**  
 Feça-se em toda a parte.  
 Quem experimenta os nossos produtos não preferirá outros,  
 — porque marcam óptima qualidade e esmerado fabrico —  
 6. Largo das Portas do Sol, 7 — Telefone 22994 — LISBOA

**Carlos Datação, L.<sup>da</sup>**  
 AGRICULTORES

FORNECIMENTOS PARA NAVIOS, QUARTEIS, AZILOS, ETC..

**Quinta do Tim Tim — Braço de Prata — OLIVAIS**  
 Telefone 38-153

MERCADO 24 DE JULHO — Venda ao público, Lojas 46 e 48  
 Telefone 2 8485

ESCRITÓRIO

Travessa S. Paulo, 7.º  
 Telefone 2 8485

Telefone 8 1347

**V.<sup>va</sup> de Romão Martins**

Gerencia de Armando Martins Leitão  
 MUNGOS — TRAPÓS — DESPERDÍCIO  
 DE ALGODÃO — SUCATAS — ETC..

Sede: RUA COZINHA ECONÓMICA, 9-A — (ALCANTARA)  
 Sucursal: C. DOS SETE MOINHOS, 32 — (SETE MOINHOS)  
 L I S B O A

Fornecedores da "Sociedade Estoril"

**FÁBRICA VICTORIA, L.<sup>DA</sup>**  
 Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA

Licores e Xaropes — Torrefação e moagem de cafés

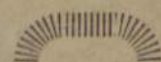
Telefone 2 6473      Telegramas: VICTORIOSO

**VINÍCOLA DO CACEM, L.<sup>DA</sup>**  
 VINHOS E SEUS DERIVADOS

Armazem: CACEM — Estrada Nacional  
 Telefone 56

TELEGRAMAS: EXCELSIOR  
 FONE N.º 5

**Fábrica de Cerâmica EXCELSIOR**  
 DA PAMPILHOSA



**Lacerda, Figueiredo & C.<sup>a</sup>, L.<sup>ca</sup>**  
 FÁBRICA E ESCRITÓRIO  
 PAMPILHOSA DO BOTÃO

**G. DUARTE & POÇAS, L.<sup>da</sup>**  
 Madeiras e materiais de construção — Ferragens e  
 drogas — Fazendas, Retrozaria, Perfumaria, etc..  
 Séde em CACEM (Junto à Estação do Caminho de Ferro)  
 Telefone 31 CACEM  
 Filiais em VALE DE LOBOS — Telefone 14  
 MEM MARTINS — Telcf. ALQUECÃO 21

Restaurante do Caminho de Ferro  
**Pampilhosa**

O QUE MELHOR SERVE — SERVIÇO ESMERADO

Cabine 15      PAMPILHOSA DO BOTÃO



# Fábrica Textil de Vizela, L.<sup>da</sup>

**FIAÇÃO E TECIDOS**

(FIAÇÃO FINA MÉDIA E GROSSA  
DE 2.<sup>a</sup>. TECIDOS D'ALGODÃO)

TELEFONE, 31

VIZELA

TÉXTIL DE SEDAS DE VIZELA  
DE

# Joaquim de Sousa Oliveira

Tinturaria e acabamentos  
Serração de Madeiras e Moagem

Telefone-30

VIZELA

# Tomaz Martins

Toda a construção de trolha e cimento  
e

Armazem de materiais de construção

Delães — FAMALICÃO

Fábrica de Farinhas  
**PARA USOS INDUSTRIAES**

GOMAS E AMIDOS

# Manoel Paiva & Barros

134, Avenida Camilo, 134

Telefone, 1988

PORTO

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SANTANA  
DE

# Silva Guimarães Pereira, & C.<sup>a</sup> L.<sup>da</sup>

Santana-Riba d'Ave ..

Telefone 12 — RIBA DE AVE

Estação do C. de Ferro — CANIÇOS (Norte)

Especialidade em riscado forte, percais para  
a África e panos alinhados para lençóis

Delegação no Porto } Muro da Ribeira, 5  
Telefone 1008

Serração Eléctrica da Avenida  
DE

# MANUEL DA COSTA

Compra e vende madeiras nacionais por junto e a retalho

VIZELA

**GRANDES ARMAZENS DE SANT'ANA**

José Pereira da Silva, Filhos, Limitada.

Fazendas, Mercaria, Ferragens, Drogas,  
Chapelaria, Calçado, Miudezas, etc.

SANT'ANA Telefone CINCO RIBA D'AVE

FÁBRICA DE TECIDOS DE VILA VERDE  
DE

# Armando Martins Camêlo

Armazem e escritório } Vizela  
Telef. 41

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO DE  
ANTÓNIO NEVES RIBEIRO

RIBA DE AVE

**CASA AZEVEDO**  
ALBINO DE AZEVEDO CARVALHO

Estabelecimento de Mercaria, Ferragens, Calçado, Miudezas. — Espe-  
cialidade em Bacalhau, Chá, Café, Azeite, Vinhos Verdes, etc.

SANT'ANA — RIBA D'AVE

# Fábrica de Tecidos da Ponte de Negrelos, L.<sup>da</sup>

Especialidade em pano para lençóis, atoalhados  
e riscados para o continente e colónias

Telefone

Cabine Pública de S. MARTINHO DO CAMPO

S. MARTINHO DO CAMPO

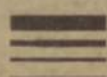
MINHO II

Estação do Caminho de Ferro

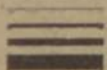
LORDÊLO



# José Fernandes d'Almeida



**MADEIRAS APARELHADAS  
E EM BRUTO—LENHAS**



**LOUSÃ—Flôr da Rosa**

FÁBRICA DE PRODUTOS RESINOSOS  
ARMAZEM DE VENDAS POR JUNTO

**VIÚVA MATOS & C.<sup>A</sup>**

Casa Fundada em 1895 — Especialidade em azeites finos

*Adubos — Materiais para Construção Civil — Travessas de Pinho e outras madeiras — Cortiça e Carvão de Cêpa — Vinhos, Aguardentes, Azeite, Sal, Toucinho, Banha, Milho, Feijão e Batata — GAZOLINA*

Telegramas MATOS FILHOS **LOUSÃ** Telefone n.º 9259

**APTOFONE 9262**

**Abilio Fernandes d'Almeida**

MADEIRAS, SERRAÇÃO E APARELHAGEM  
—MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO E LENHA

**Avenida Coelho da Gama  
L O U S Ã**

**Marcenaria Brasil JOSÉ LOPES (Kéco)**

**Avenida Brasil — L O U S Ã**

Mobílias completas — Mobiliários e material didático — Móveis avulso. — Estilos modernos — Contraplacados — Decorações — Estófos — Agência funerária da Marcenaria Brasil, urnas, caixões, cordões e flores artificiais — Transladações para todos os cemitérios do país — Encarrega-se de toda a documentação —

**(Orçamentos grátis)**

**Adelino Soares Sucessores, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E OFICINAS MECÂNICAS DE SERRALHARIA, CARPINTARIA  
— E ESTÂNCIA DE MADEIRAS —

**Avenida da Estação**

**Telefone 9235 — L O U S Ã**

**Nova Empresa Industrial Lousanense, L.<sup>da</sup>**

Fábrica de Serração e oficinas de Serralharia e Carpintaria mecânica. Madeiras aparelhadas e em bruto, material para construção civil. — Carroças, carros de bois. — Encarrega-se de todo o trabalho que pertença à construção civil

**LOUSÃ (PORTUGAL)** — Junto à estação do Caminho de Ferro — Telefone n.º 9217

**JOAQUIM FERNANDES D'ALMEIDA**

Armazem de Vinhos e seus derivados — Sal e mercearias — Palha em fardos  
Consignatário da COMPANHIA UNIÃO FABRIL — Vendas por junto e a retalho  
**Avenida Coelho da Gama — Telefone 9227 — LOUSAN**

**Oficina de Construção e Reparação de Balanças de**

**Agostinho José Cesário**

Construção e Reparação de Bâsculas e Balanças de todos os sistemas.

—:— Serralharia Civil e Mecânica. — ORÇAMENTOS GRATIS —:—

**TRAVESSA DOS PRAZERES, 11-Porta 3 (à R. Saraiva de Carvalho)**

**Telefone 6 2968 — L I S B O A**

**MANUEL N. RIBEIRO, L.<sup>DA</sup>**

GARAGE DE RECOLHA — TRANSPORTES MECÂNICOS — FORNECEDORES DE MATERIAIS PARA  
CONSTRUÇÃO

**R. Saraiva de Carvalho, 207**

**Telefone 6 1455 — L I S B O A**

**António M. Rôlo Júnior**

**CANTEIRO**

OFICINA E ESCRITÓRIO

**44, Rua Moraes Soares, 44-LISBOA**

(Junto à paragem do eléctrico do Alto do Pina)

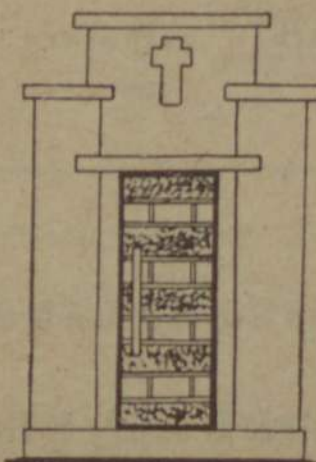
**Telefone Norte 4 5730**

Especialidade em construção de jazigos e ossários de capela, Mausoleus, Campas e Epitáfios, Limpezas e Reparações em Lisboa e Províncias

TENDO PARA TUDO PESSOAL  
DEVIDAMENTE HABILITADO

Erija um monumento à memória  
dos seus entes queridos

**Preço ao alcance de todas as bolsas**





## Grande Hotel do Pôrto

O MELHOR DO NORTE DO PAÍS. TODO O CONFÔRTO MODERNO. SITUADO NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

R. DE SANTA CATARINA, 197

TELEFONES: **P B X 58 e 59** — Estado 103

TELEGRAMAS: **GRANDOTEL — PÔRTO**



## Victória Hotel

O HOTEL MAIS MODERNO DE LISBOA — E COM A MELHOR SITUAÇÃO —

AVENIDA DA LIBERDADE

TELEFONES: **P B X 4 9122 E 4 9123**

TELEGRAMAS: **VICTORIAOTEL — LISBOA**



## Hotel Atlântico

A MELHOR SITUAÇÃO. O MELHOR TRATAMENTO. GRANDES TERRAÇOS SOBRE O MAR. TODOS OS QUARTOS VOLTADOS AO MAR. TÊM BALCÕES PRIVATIVOS

MONTE ESTORIL

TELEFONES: **P B X 270 e 271**

TELEGRAMAS: **ATLANTICO — ESTORIL**



O melhor calçado para crianças!

# Desperdícios de Algodão para Limpeza de Máquinas

## ANTES DA GUERRA...

OS DESPERDÍCIOS BONS ERAM MAIS BARATOS 50 A 60% DO QUE O ALGODÃO EM RAMA E NO MERCADO ABUNDAVAM AS QUALIDADES BOAS. OS NOSSOS CLIENTES ERAM SEMPRE BEM SERVIDOS

## AGORA...

COM AS DIFICULDADES DERIVADAS DA GUERRA, OS DESPERDÍCIOS SÃO MAIS CAROS QUE O ALGODÃO EM RAMA E AS QUALIDADES BOAS SÃO GERALMENTE ESFARRAPADAS PELAS FÁBRICAS PRODUTORAS, PARA OS EMPREGAREM NOVAMENTE COMO RAMA. É DIFÍCIL, POIS, CONSEGUIR-SE UMA UNIFORMIDADE DE LOTES; TODAVIA, A NOSSA CASA EMPREGA TODOS OS SEUS MELHORES ESFORÇOS NO SENTIDO DE MELHORAR, TANTO QUANTO AS CIRCUNSTÂNCIAS O PERMITEM, A SUAS QUALIDADES, SATISFAZENDO ASSIM, EM PARTE, OS DESEJOS DA NOSSA CLIENTELA

## DEPOIS DA GUERRA...

TEMOS AS MELHORES ESPERANÇAS DE PODER MANTER OS NOSSOS SERVIÇOS E MELHORAR MAIS AINDA A NOSSA ORGANIZAÇÃO, PARA VOLTAR A SERVIR BEM OS NOSSOS CLIENTES. A NOSSA DIVISA ENTÃO CONTINUARÁ A SER

**NÃO VENDEMOS O PREÇO,  
VENDEMOS A QUALIDADE**

**L. Farge, Limitada**

RUA DO FREIXO, 1291

P O R T O

Telefones } Urbano: 4494  
Estado: 197



*Porto=Calem*

FÁBRICA DE TECIDOS

**AVENIDA, L.<sup>da</sup>**

*Especialidade em artigos finos*

Avenida da Boavista, 1837

Telefone 15768 PÔRTO

Telefone 6888 (P. B. X.)  
Telegramas: ARSOUCA

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

Representantes gerais em Portugal de:  
ORGANON LABORATORIES, LTD.—LONDON

Escritório e Armazens:  
**Rua Alexandre Braga, 56-2.º**  
**PÔRTO — PORTUGAL**

*Produtos farmacêuticos — Agenciários  
de serviços aduaneiros — Representações*

**A Mineral L.<sup>da</sup>**

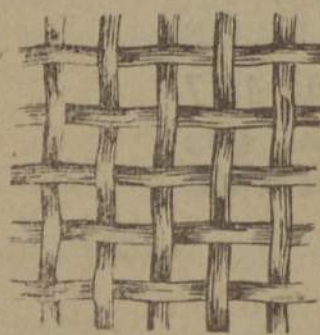
Concessão Mineira de Zibreiros (Manganez)

Vende bioxido de manganez  
preparado para activar a  
combustão dos carvões pobres.

**RUA SANTO ANTÓNIO, 45-2.º**

Telefone 939 PÔRTO

**Oficina Dragão**



a OFICINA que fabrica as mais  
caprichosas e exigentes quali-  
dades de

**REDES EM ARAME**

para todas as resistências, cali-  
bres e aplicações.

Fornecedora das maiores Em-  
presas Públicas e Particulares  
do País e Colónias.

Colchões e divãs em arame, etc.

Rua Barão de S. Cosme, 53/55 — Telef. 4691 — PÔRTO  
Em LISBOA — Trav. das Águas Livres, 14-1.º — Telef. 64538

**António Pinto de Mesquita, L.<sup>da</sup>**

CASA FUNDADA EM 1906

53, Rua dos Caldeireiros, 61 — Tel. 4863 P. B. X.

13, Rua do Almada, 17 — Telefone 103

Chapas, tubos, barras, perfis e arames em  
cobre, latão, alumínio e alpaca. Aços finos,  
Produtos de pulir. Parafusos, ferragens  
para a construção civil e ferramentas para  
tôdas as indústrias. Metais para fogões.  
Torneiras em latão. Execução de todos os  
: : : trabalhos em cobre e ferro. : : :

Telefones: P. B. X. 409 e 4099

Telegramas: ADRIÁTICO

**Companhia Portuense de Ferragens**  
S. A. R. L.

**SÉDE: 100, Rua de S. João, 108**

SUCESSORA DA ANTIGA FIRMA

**DELFIN ALVES DE SOUSA**

Secção de Ferro. Secção de Ferragens. Secção de drogas

ARMAZENS DE RETÉM:

Rua dos Mercadores, 146 a 150

Rua da Fonte Taurina, 90 a 96

Rua da Alfândega, 8

Rua da Alfândega, 7 a 11

Rua de Sousa Viterbo, 83 e 85

Largo S. Domingos, 60 e 62

Rua do Bolhão, 130, 27, 28, 29 e 30

**José A. Guimarães Júnior**

REPRESENTAÇÕES

FIOS DE SEDA VISCOSA  
E ACETATO. SÊDAS  
NATURAIS. SCHAPPES.

Telefone 905 End. Tel. AUBER

**Rua Alexandre Braga, 94-1.º — PÔRTO**



# União Eléctrica Portuguesa

S. A. R. L.

SÉDE

Rua Duque de Loulé, n.º 240—Pôrto

Telefones: 2828 — 2829 — 2830 — Est. 90

DELEGAÇÃO

R. António Maria Cardoso, 13-2.º—LISBOA

Telefones: 27232 — 27233 — Est. 365

ELECTRICIDADE DAS CENTRAIS  
do Lindoso, do Freixo e da Cachofarra

A União Eléctrica Portuguesa distribue e vende electricidade nos distritos de Viana do Castelo, Braga, Pôrto, Aveiro, Coimbra, Vizeu, Leiria, Setúbal e Évora, pela mais extensa rede de alta-tensão em Portugal (mais de 1.350 Kms.), levando força motriz às Fábricas e a luz a Cidades, Vilas, Aldeias e Lugares — :: —

A U. E. P. facilita a electrificação de Fábricas, oferece as maiores vantagens nas suas tarifas e põe à disposição dos seus estimados clientes o seu «stock» de TRANSFORMADORES para diversas potências

Consultar a U. E. P. e consumir a sua energia é PROVEITOSO NEGÓCIO

TELEFONE, 7072

Fábrica de Móveis A PORTUENSE

## Joaquim Pereira da Costa

ESTOFOS — DECORAÇÕES

197, Praça da Corujeira, 203 — P O R T O

## Fernandes & Gonçalves, L.ª

VALBOM — GONDOMAR

Telefone, 73 — GOND.

*Estancia de madeiras e serração a vapor — Madeiras para construcções e perfeitos serviços de topia — Contraplacados. Folhas: de faca, de fantasia — Madeiras nacionais, americanas e brasileiras, pinho Flandres, Riga e outras madeiras europeias, soalhos aparelhados, forros rincados, etc., etc.. — :: —*

End. Telegr.: CONDESTAVEL

Telefone: P. B. X. 277-M.

## Fábrica de Conservas "Nun'Alvares"

### LAGE, FERREIRA & C.ª, L.ª

RUA DE BRITO CAPELO, 912 MATOZINHOS-Portugal

PENSÃO RESTUARANTE

## DUAS NAÇÕES

PRAÇA GUILHERME GOMES FERNANDES, N.º 59 — PORTO



INSTALAÇÕES MODERNAS, COM  
TODO O CONFORTO E HIGIENE

A MELHOR CASA DO PORTO

Diárias de 25\$00 a 35\$00 Esc.

RESTAURANTE

## "Escondidinho"

DOS MELHORES DO PAIZ



Rua Passos Manuel, n.º 135

P O R T O

## Sociedade Mineira de Rio de Frades

SEDE EM AROUCA

OFICINA DE REPARAÇÃO

Rua do Esteiro de Campanhã — PORTO

RUA DIOGO CÃO, 1020

P O R T O



<div>REVENDEDOR AUTORIZADO DOS APARELHOS DE RÁDIO</div> <div>Secção de Rádio e Electricidade</div> <div>Reparações de aparelhos de Rádio de todas as marcas Serviço de ampliações sonoras — Acessórios — Orçamentos grátis</div> <div>HORACIO BARBOSA</div> <div>COMISSÕES — REPRESENTAÇÕES</div> <div>Rua Mousinho da Silveira, 67-2.º    Telef. 5109    PORTO</div>	<div>Fábrica do Peixoto de Tecidos de Algodão</div> <div>Domingos da Cunha Abreu</div> <div>Telefone, 4    PEVIDÉM</div>
<div>Manuel Paulo</div> <div>COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES</div> <div>ARTIGOS PARA CALÇADO</div> <div>Oliveira do Douro    VILA NOVA DE GAIA</div>	<div>FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO E ALGODÃO</div> <div>PANOS EM TODAS AS LARGURAS DE</div> <div>Albano M. Coelho Lima</div> <div>Telefone, 12    PEVIDÉM</div>
<div>Importador e exportador de Tripa Sêca e Salgada</div> <div>Armazéns de trapo e despojos de animais</div> <div>FÁBRICA DE BOTÕES — RASPA DE OSSO PARA A AGRICULTURA</div> <div>Domingos da Silva Santos, L.<sup>da</sup></div> <div>TELEFONE, 6116</div> <div>Rua Nova da Lomba, 70    PORTO</div>	<div>SERRALHARIA MECANICA E CARPINTARIA</div> <div>DE</div> <div>José António de Oliveira</div> <div>CONSTRUÇÃO DE MÁQUINAS    MÁQUINAS «JACQUARDS» PARA TECELAGEM    ACESSÓRIOS</div> <div>GREIXOMIL    Guimarães</div>
<div>VITAL MARQUES RODRIGUES</div> <div>Fábrica de Tecidos de colchas de seda e algodão</div> <div>MASCOTELOS    COVAS-GUIMARÃES</div>	<div>FÁBRICA DA MOGADA</div> <div>DE</div> <div>Fernando Francisco Fernandes</div> <div>Tecidos de algodão — Especialidade em cotins e estofos</div> <div>Ronfe    Guimarães</div>
<div>Fábrica de Tecidos de Linho e de Algodão de Guimarães</div> <div>Agostinho da Silva Areias</div> <div>COVAS    GUIMARÃES</div>	<div>Telefones — 25-Rêde de Pevidem — 233-Rêde de Guimarães</div>
<div>Fábrica de Tecidos Linhos de Guimarães</div> <div>TELEFONE, 199</div> <div>FRANCISCO DA SILVA AREIAS</div> <div>Premiado na Exposição Industrial Portuguesa de 1932</div> <div>COVAS    GUIMARÃES</div>	<div>João Ribeiro da Cunha, Filhos &amp; C.<sup>ª</sup>, L.<sup>da</sup></div> <div>FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DO CRASTINHO</div> <div>PEVIDEM — GUIMARÃES    (PORTUGAL)</div>
<div>Armazém, 59 Escritório, 110 Particular, 87 Móveis, 243 Pentes, 228</div> <div>FÁBRICA E ARMAZÉM DE TECIDOS DE ALGODÃO FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MÓVEIS FÁBRICA DE PENTES — SECÇÃO DE SEGUROS</div> <div>Telegramas ALPIMENTA — Código RIBEIRO    (CASA FUNDADA EM 1919)</div> <div>Alberto Dimenta Machado</div> <div>Rua de Paio Galvão — Rua de Gil Vicente    GUIMARÃES</div>	<div>ESTABELEECIMENTO</div> <div>DE</div> <div>Mercearia, Vinhos finos, Ferragens e Drogaria</div> <div>DE</div>
<div>FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE ALGODÃO</div> <div>DA</div> <div>Emprêsa Industrial do Pevidém, L.<sup>da</sup></div> <div>26-TELEFONES-234</div> <div>PEVIDÉM    GUIMARÃES</div>	<div>Carlos Correia de Mesquita Diniz</div> <div>VERMIL    GUIMARÃES</div>



Telefone 3

Fábrica de Tecidos de Saganhaes  
DE  
**ANTÓNIO RIBEIRO DA CUNHA**

PEVIDÉM—GUIMARÃES  
(PORTUGAL)

Tele { gramas: MADEIRAS  
fone: 27

**Francisco da Costa Matos**

COMÉRCIO GERAL DE MADEIRAS  
— MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO —  
TRANSPORTES DE CAMIONETES

**AVENIDA BARÃO DA TROVISQUEIRA**  
V. N. DE FAMALICÃO (Portugal)

Endereço telegráfico: «ATLANTICA»

**Sociedade Industrial Atlantica, L.<sup>da</sup>**  
FÁBRICA DE MOAGEM

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:  
RUA HELIODORO SALGADO

O V A R

Fábrica de Tecidos do Montenegro  
DE  
**J. PEREIRA FERNANDES**

Pevidém—Guimarães

TELEFONE 75

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO  
DE  
**Artur Gomes & Filhos, L.<sup>da</sup>**

JOANE—Famalicão

Tele { gramas: SOCOLI  
fone: 52 (P. B. X.)

**Sociedade Comercial, Limitada**

FÁBRICAS DE SERRAÇÃO  
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO  
ARTIGOS CERÂMICOS

Vila Nova de Famalicão

TELEFONE, 82  
Ao domingo, 59

DEPÓSITO DE CAL E CAL HIDRÁU-  
LICA EM SACOS, CIMENTO, GESSO,  
TELHA E TEJOLO  
DE

**José Maria Pinto Catalão**

ADUBOS QUÍMICOS E COCONOTE



O V A R



TELEFONE, 60

SERRAÇÃO E CARPINTARIA

— DE —

José Ferreira da Silva



Madria-OVAR

A Mobiladora Famalicense, L.<sup>da</sup>

SERRAÇÃO, MOAGEM, CARPINTARIA E MARCENARIA  
FAMALICÃO

Matias Manuel Casinhas & Filhos

Forcedor de Cantarias, Marmores serrados e Pedra de Cabris

PERO PINHEIRO-LAMEIRAS

MANUEL RODRIGUES LAVOS JÚNIOR

Fornecedor de madeiras e materiais de construção. Encarrega-se de todos os trabalhos de carpintaria, Cimento e vidraça. Telhas, tijolos, manilhas. Cal em pedra para calar, para rebôco e para sulfato. Ferragens, tintas, etc.

Telefone n.º 30

PERO PINHEIRO

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

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

Telefones | 21 PERO PINHEIRO — Das 8 às 19 horas  
68 " " — Fora destas horas

João António Moucheira

— COM —

SERRAÇÃO DE MÁRMORES — OFICINAS  
MECÂNICAS DE POLIR E CORTAR  
MÁRMORES — OFICINAS DE CANTEIRO  
E EXPLORAÇÃO DE PEDREIRAS DE  
— TODAS AS QUALIDADES —

MONTELAVAR

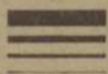
TELEFONE 35 P. P.

Oficina de Serralheria e Torneiro Mecânico

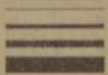
— DE —

António Alves

ENCARREGA-SE DE TODOS OS TRABALHOS  
— DE CONSTRUÇÃO CIVIL E MECÂNICA —



REPARAÇÕES EM AUTOMÓ-  
— VEIS, CAMIONS, ETC.. —



ESPECIALIDADE EM MONTAGENS  
DE SERRAÇÕES PARA MÁRMORE

PERO PINHEIRO

TELEFONE 23

MÁRMORES E CANTARIAS

— DE —

José Américo Cortez & Irmão

SUCESSORES DE

JOSÉ LUIZ CORTEZ & FILHOS



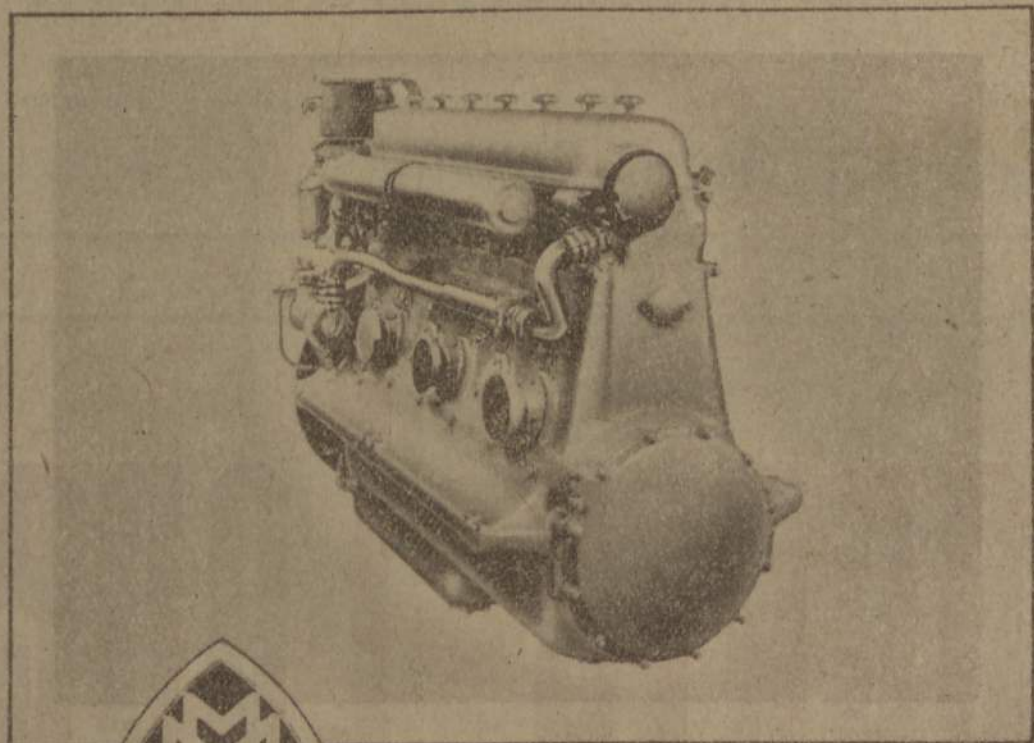
Canteiros e fornecedores de cantarias —  
Premiados com medalha de ouro na Ex-  
posição do Rio de Janeiro de 1908 —  
Com pedreiras, oficina e serração de  
mármore e máquinas de cortar e pulir  
— Exportação para o estrangeiro

CAMIONETAS DE ALUGUER

PERO PINHEIRO

MONTELAVAR





Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 56 h, 250 CV,  
n = 1500 r.p.m.

# Maybach

## ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH-MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA  
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L., LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1



**JOSÉ DA SILVA FERRAZ**

CAXARIAS — (Norte)

OFICINA DE SERRALHEIRO E MECANICA

CALDEIREIRO

SOLDADURAS A AUTOGÉNIO

BICICLETAS E ACESSÓRIOS

Sede:

Caxarias — Norte

Filial:

Freixianda

**Verdasca, P. & Lopes, L.<sup>da</sup>**

CASA FUNDADA EM 1900

Premiados na Exposição Industrial de 1932

EXPORTADORES PARA TODA A

«PENINSULA»

MADEIRAS APARELHADAS  
E EM TÔSCO PARA CONSTRUÇÃO,  
CAIXAS, VIGAMENTOS,  
ROLOS PARA MINAS, LENHAS, ETC.

Fábrica de serração, Armazém e Escritório:

(NORTE) CAXARIAS

PORTUGAL

**José Vicente Lopes**

SERRAÇÃO — CARPINTARIA — CERÂMICA

*Serração de madeiras para construção,  
Madeiras para CAIXOTARIA,  
Madeiras aparelhadas:-----*

CAXARIAS — (Norte)

**CHÁ****N A M Ú L I***À venda em todos os bons estabelecimentos do País*

REPRESENTANTE:

**ESTABELECIMENTOS ALVES DINIZ & C.<sup>a</sup>**

Rua dos Douradores, 16-36

LISBOA



**Compra  
Vende  
Hipoteca  
PROPRIEDADES**

EMPRESA

# A Hipotecária

AGENTES EM TODAS AS PROVINCIAS DO NORTE

AV. RODRIGUES DE FREITAS, 312

Telefone, 4597

**P O R T O**

TRIPA SÊCA E SALGADA DE:

Boi, Porco e Carneiro. Ossos.

Cêbo em rama e fundido.

PELES SECAS E SALGADAS DE:

Gado bovino, caprino, lanigero

e outros. Peles sêcas de Peixe.

**Import. — Export.**

Telegramas — HENNEBOY — Telefone 6249 P. B. X.

*A. de La Llave*

229, Travessa da Benjoia, 229 — P O R T O

A 10 minutos da estação de Campanhã e a 5 minutos  
do Matadouro Municipal (linha eléctrica n.º 10)

Telefone, 7887 P. B. X.

## SAPATARIA PÔRTO

A casa melhor sortida em todas as qualidades  
de calçado popular e de luxo a preços excepcionais

143, Rua de Cedofeita, 145

Filial: 879, R. Fernandes Tomás, 881

**Pôrto**





## EMISSÕES EM LINGUA PORTUGUESA

*Hora de Lisboa*

*Comprimentos de onda*

8,45 . . . . .	}	41,75 m.	7,19 mc/s
		31,75 m.	9,45 mc/s
		31,32 m.	9,58 mc/s
13,15 . . . . .	}	24,92 m.	12,04 mc/s
		19,76 m.	15,18 mc/s
21,45 . . . . .	}	31,75 m.	9,45 mc/s
		41,75 m.	7,19 mc/s
		42,13 m.	7,13 mc/s
		261,1 m.	1,149 mc/s
		1.500 m.	200 mc/s