



Gazeta dos Caminhos de Ferro

NUMERO DOS CAMINHOS DE FERRO
REFIRA - ALTA

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 Séca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 752

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

1340

16 — OUTUBRO — 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 :

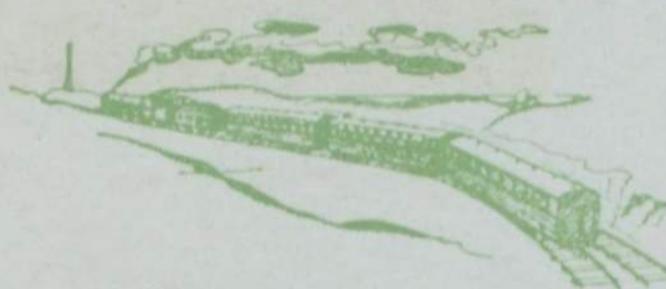
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES :

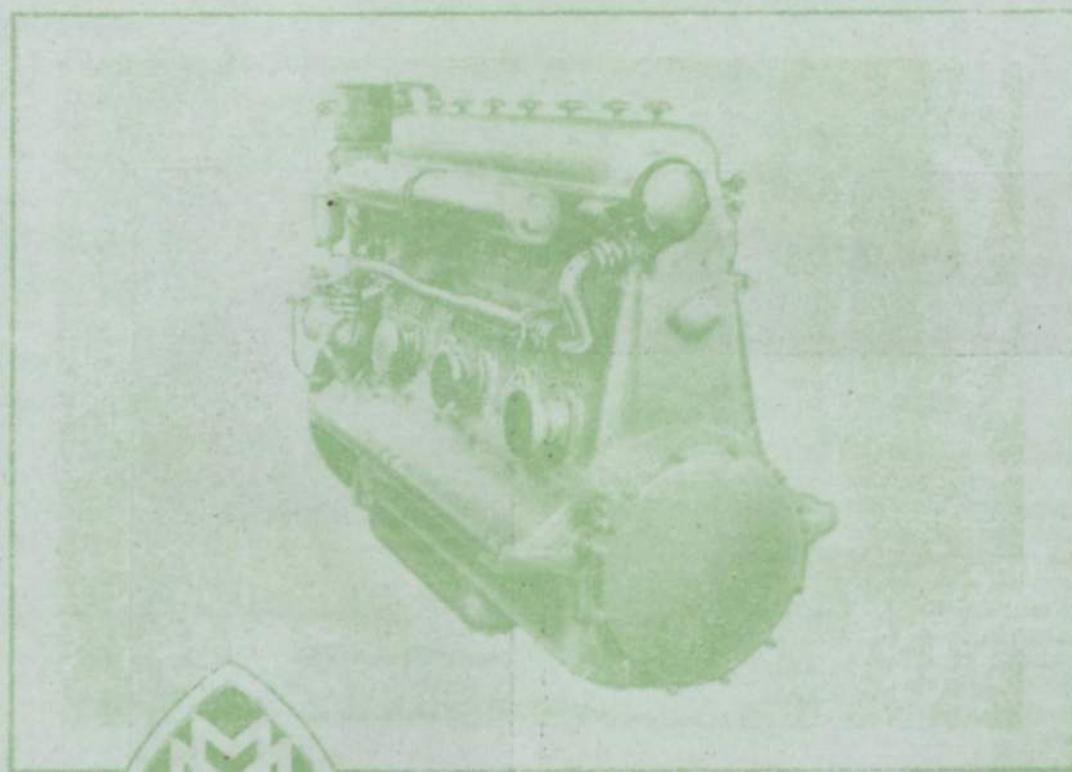
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro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

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAI



SUMÁRIO	
<i>A nossa homenagem</i>	477
<i>A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta encontra-se ao serviço da Nação há 61 anos</i>	479
<i>Engenheiro Fernando d'Arruda</i>	480
<i>A "Gazeta" e o pessoal da Companhia da Beira Alta</i>	487
<i>Figueira da Foz</i>	488
<i>O concelho de Nelas, por JOÃO RIBEIRO</i>	489
<i>Mangualde</i>	491
<i>Gouveia</i>	492
<i>Fornos de Algodres</i>	494
<i>Colégio da Beira</i>	495
<i>Trancoso, pelo Dr. DAVID BRUNO SOARES MOREIRA</i>	496
<i>S. Gião de Oliveira do Hospital</i>	498
<i>A cidade mais alta da Europa, pelo Dr. ALBERTO DINIZ DA FONSECA</i>	499
<i>Guarda, por REBELO DE BETTENCOURT</i>	501
<i>Os nossos mortos</i>	503
<i>Uma figura ilustre</i>	504
<i>Linhos Coloniais</i>	505
<i>De Lisboa a Berlim um comboio eléctrico?</i> , por JOÃO DA C. REYNALDO	512
<i>O descalabro da Festa de Toiros em Portugal</i> , pelo Dr. AMÉRICO MARINHO	514
<i>Os caminhos de ferro da Rodesia no ano económico tendo</i>	521
<i>Há 50 anos</i>	522
<i>A Guerra e os Caminhos de Ferro</i>	523
<i>Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por MIGUEL COELHO</i>	524
<i>O que todos devem saber</i>	525
<i>Viagens e Transportes</i>	526
<i>Caminhos de Ferro Coloniais</i>	
<i>Parte Oficial</i>	



Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 55 h, 250 CV,
n = 1500 r.p.m.



Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS

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

"GAZETA DOS Caminhos de Ferro"

O número presente desta publicação
é dedicado à Companhia da Beira Alta

Anossa edição de hoje é de homenagem à Companhia da Beira Alta. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, desde que, há 54 anos, a fundou o nosso saudoso director Mendonça e Costa, tem acompanhado, a par e passo, a vida e a acção da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, tanto nas suas horas difíceis, porque as tem tido, como nas suas realizações mais importantes, que tem levado a bom termo. Sempre, com a maior simpatia e também com a maior justiça nos temos referido à sua actividade e sido eco das suas aspirações. Evidentemente que estamos no nosso papel, como orgão que se propõe defender os interesses superiores dos Caminhos de Ferro, a que estão ligados diversos dos mais importantes problemas nacionais. Em muitos pontos, ninguém o deve ignorar, os interesses dos caminhos de ferro e os da Nação assemelham-se, confundem-se, tornam-se interdependentes. Ferir uns, em certos casos, é prejudicar, automática e consequentemente, os outros. Está na nossa tradição, que muito prezamos e de que muito nos orgulhamos, a defesa incondicional de uns e outros. A essa tradição não podíamos, pois, faltar.

Aos caminhos de ferro devem todas as nações os seus actuais progressos. Portugal está incluído nesse número. As

províncias portuguesas desenvolveram-se prodigiosamente desde que se abriram as primeiras estradas de ferro e sobre elas começaram a circular as primeiras locomotivas e os primeiros vagões. A agricultura, a pecuária, indústrias várias puderam intensificar-se ou surgir com condições de vida. Pequenas povoações transformaram-se em vilas populosas. Criou-se para o trabalhador português um ambiente mais propício à sua fixação.

Quem conhecer, embora superficialmente, a história económica da Nação e percorrer as terras atravessadas ou marginadas pelos *rails* da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, ficará altamente surpreendido com o progresso extraordinário da fértil e lindíssima região. Esse progresso é, indiscutivelmente, obra dos caminhos de ferro.

Em numerosas páginas deste número especial, os nossos leitores encontrarão um reflexo do valor comercial, industrial e turístico da vasta região servida pela Companhia da Beira Alta. A organização do número presente teve por objectivo prestar àquela Companhia uma homenagem, que reputávamos necessária. A todas as entidades e firmas que, de boa vontade, quizeram associar-se-nos a esse preito, agradecemos, reconhecidos, a sua valiosa colaboração.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta encontra-se ao serviço da Nação há 61 anos

HÁ 61 anos que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta está ao serviço do País, promovendo o progresso duma das nossas mais vastas e ricas províncias.

Não se pode falar desta Companhia sem se recordar algumas das maiores figuras nacionais do século passado, que ligaram a ela seus nomes ilustres: o estadista Saraiva de Carvalho e os prestantes Joaquim António Simões e dr. António Lopes Guimarães Pedrosa, paladinos incansáveis duma cruzada, que só terminou quando o silvo da locomotiva anunciou gloriosamente a partida do primeiro combóio da Figueira da Foz. Nesse dia, o porto e a barra dessa linda cidade iniciaram um novo período da sua vida económica.

Com efeito, a Beira Alta, com os *rails* do caminho de ferro, ficou dotada com novos meios de vida. As linhas ferroviárias enriqueceram a região com novo sangue. O comércio desenvolveu-se extraordinariamente. Criaram-se novas indústrias. As antigas puderam alargar os horizontes das suas possibilidades. O trabalho do homem foi sensivelmente valorizado. Conseqüentemente, a economia geral do país viu aumentado o número dos seus fatores de riqueza.

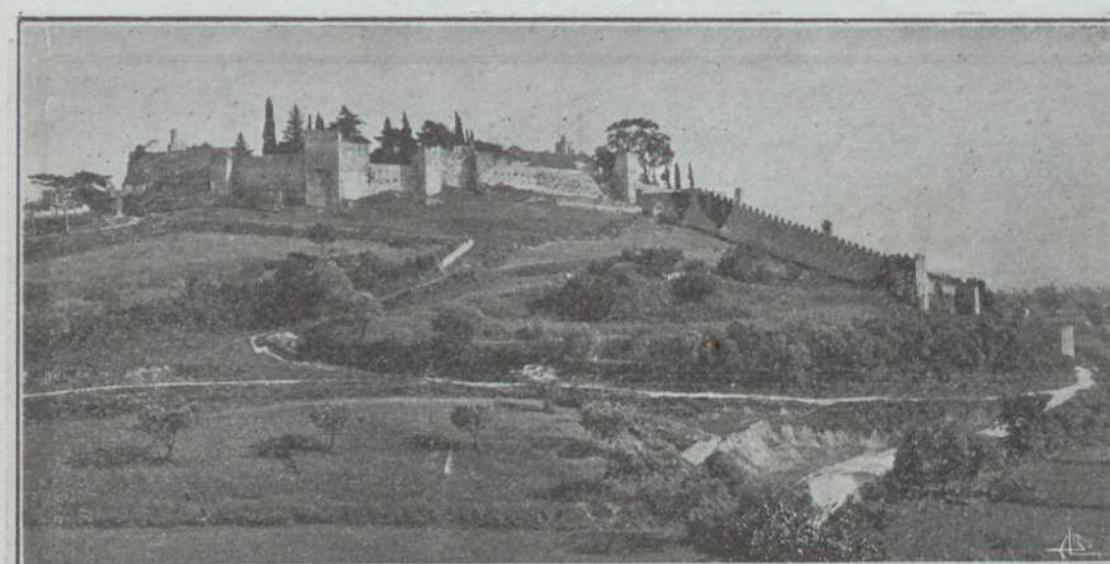
Quando, em Agosto de 1932, se celebrou, solenemente, na Figueira da Foz, o cincoenntenário do início da exploração da Companhia da Beira Alta, o sr. engenheiro Quei-

roz, ilustre membro da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, que representava o sr. Ministro das Obras Públicas, pronunciou na Associação Comercial daquela cidade um notável discurso, de que extraímos estas palavras:

Grande e poderosa foi a iniciativa daqueles que, à custa de grandes capitais e grandes trabalhos e sacrifícios de toda a ordem, conseguiram levar a cabo a empreza grandiosa que veio fomentar a riqueza e o desenvolvimento da civilização em regiões tão afastadas, e uniu num sagrado abraço de irmãos os povos da província da Beira Alta.

Em verdade, a Beira Alta e o País muito ficaram a dever a êsses homens que empreenderam tão útil e prestante iniciativa, à custa de grandes capitais e sacrifícios de toda a ordem. Ao lado do notável estadista Saraiva de Carvalho e dos ilustres e saudosos Joaquim António Simões e dr. Guimarães Pedrosa, que já citámos, há que por também os valores que constituiam o *Comité* da Companhia, que não pouco contribuiram, pelas suas diligências, para que aquela construção se realizasse, devendo-se registrar o facto, bastante importante, de terem dispensado o subsídio de construção na parte compreendida entre Pampilhosa e Figueira, o que muito facilitou a realização desse melhoramento.

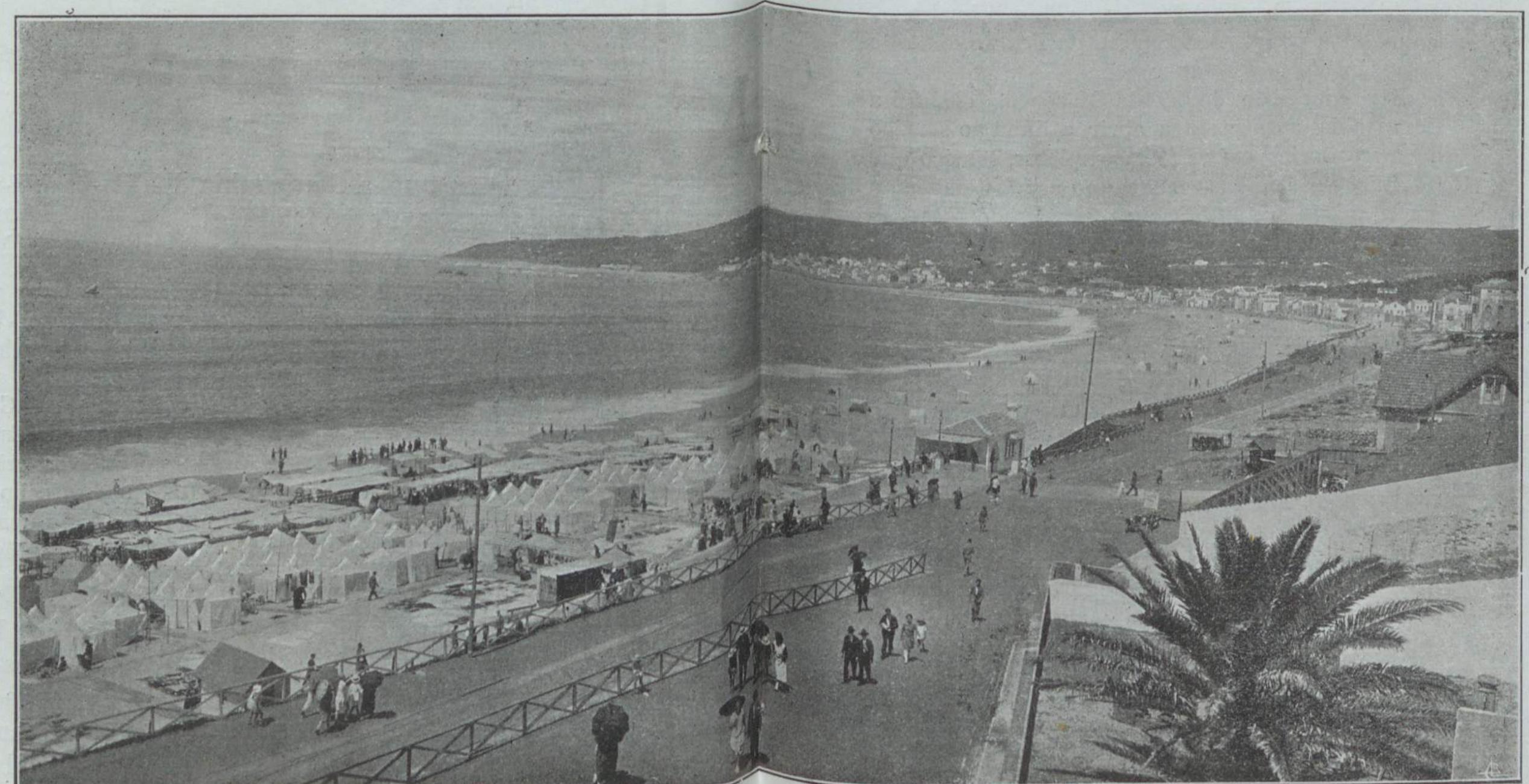
Desde êsse momento a prosperidade da Companhia da Beira Alta ficou ligada ao engrandecimento da Figueira da Foz e mais



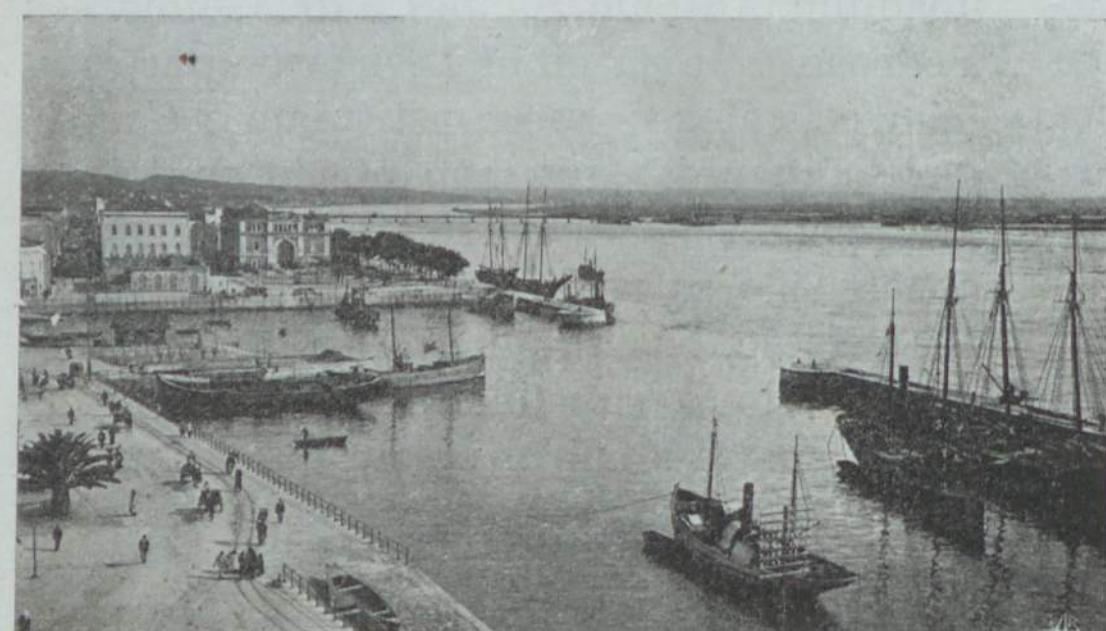
CASTELO DE MONTEMOR



CABO MONDEGO — VISTA PARCIAL



FIGUEIRA DA FOZ — PRAIA DE BANHOS



FIGUEIRA DA FOZ — UM TRECHO DA CIDADE
COM O SEU PORTO



LUSO — VISTA PANORAMICA

particularmente aos melhoramentos do seu pôrto.

A Companhia da Beira Alta não é, pois, para a Figueira da Foz uma empreza indiferente aos seus melhoramentos, porque ela tem estado sempre, desde a sua criação, ao lado e, às vezes, na vanguarda dos que melhor tem pugnado pelos interesses locais. Efectivamente, foi ela a entidade que tomou a iniciativa de defender a construção das linhas férreas de via larga do Vale do Mondego e de pugnar pelos melhoramentos do pôrto e barra da Figueira, que se propunha construir.

Agora, um pouco de história:

Em 3 de Agosto de 1878, foi assinado o contrato de concessão da linha férrea destinada a ligar Pampilhosa com Vilar Formoso, com 202 quilómetros de extensão, nêle se consignando que os respectivos trabalhos deviam ser iniciados em 3 de Novembro de 1878 e terminados por forma que a exploração começasse em 3 de Agosto de 1882.

Os respectivos trabalhos foram iniciados em Outubro de 1878, antes, pois, da data para tal imposta no contrato da concessão, mostrando assim esta Companhia, logo de início, a boa fé e escrupuloso rigor com que cumpre os seus contractos, o que nos seus sessenta e um anos de vida jámais foi desmentido.

A adjudicatária dos trabalhos de construção da concessão de que se trata, foi a «Société Financière de Paris» tendo o estado concedido o subsídio para a construção de 25.837.579 francos, que seriam pagos em 5 prestações a saber:

a 1.ª — no fim da execução de todas as terraplanagens e obras de arte;

a 2.ª — no fim do assentamento da via;

a 3.ª — na data do início da exploração.

Os trabalhos iniciados foram decorrendo com toda a regularidade, sendo as terraplanagens executadas à razão de 279.734 metros cúbicos por mês, de começo, e por fim à de 308.923 metros cúbicos por mês, o que permitiu a execução dos seus 6.416.250 metros cúbicos de terraplanagens totais, antes do período para tal fixado, não obstante se tratar de abrir trincheiras em granito duro e de se ter de perfurar 11 túneis com 2.778 metros de extensão total, um dos quais, o do Salgueiral, tem 1.104 metros.

Em 3 de Setembro de 1879, 13 meses depois de assinado o contrato de concessão da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso, foi assinado o contrato provisório para a construção da linha com 50 qui-

lômetros destinada a ligar Pampilhosa com Figueira da Foz, sendo o contracto definitivo assinado em 31 de Março de 1880.

A concessão era feita sem qualquer subsídio por parte do Estado, devendo a construção estar terminada ao mesmo tempo que a anterior.

Os trabalhos que foram adjudicados à mesma Empreza que tomara conta dos da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso, foram iniciados em 10 de Agosto de 1880, tendo as suas terraplanagens com o volume de 761.000 metros cúbicos, compreendendo um túnel com 500 metros de comprimento avançado à razão de 37.500 metros cúbicos por mês.

Esta linha estava completamente terminada no dia 31 de Janeiro de 1882, chegando a primeira locomotiva à cidade de Figueira da Foz no dia 1 de Fevereiro do mesmo ano.

Por concessão de 29 de Março de 1882 foi a Companhia autorizada a abrir a linha ao serviço de mercadorias em vagões completos, serviço que foi iniciado em Maio desse ano sendo também, a partir de Julho, autorizado o serviço de passageiros, a título provisório, até que no dia 3 de Agosto de 1882, com a assistência dos Reis de Portugal, foi solenemente inaugurada a linha férrea de Figueira a Vilar Formoso.

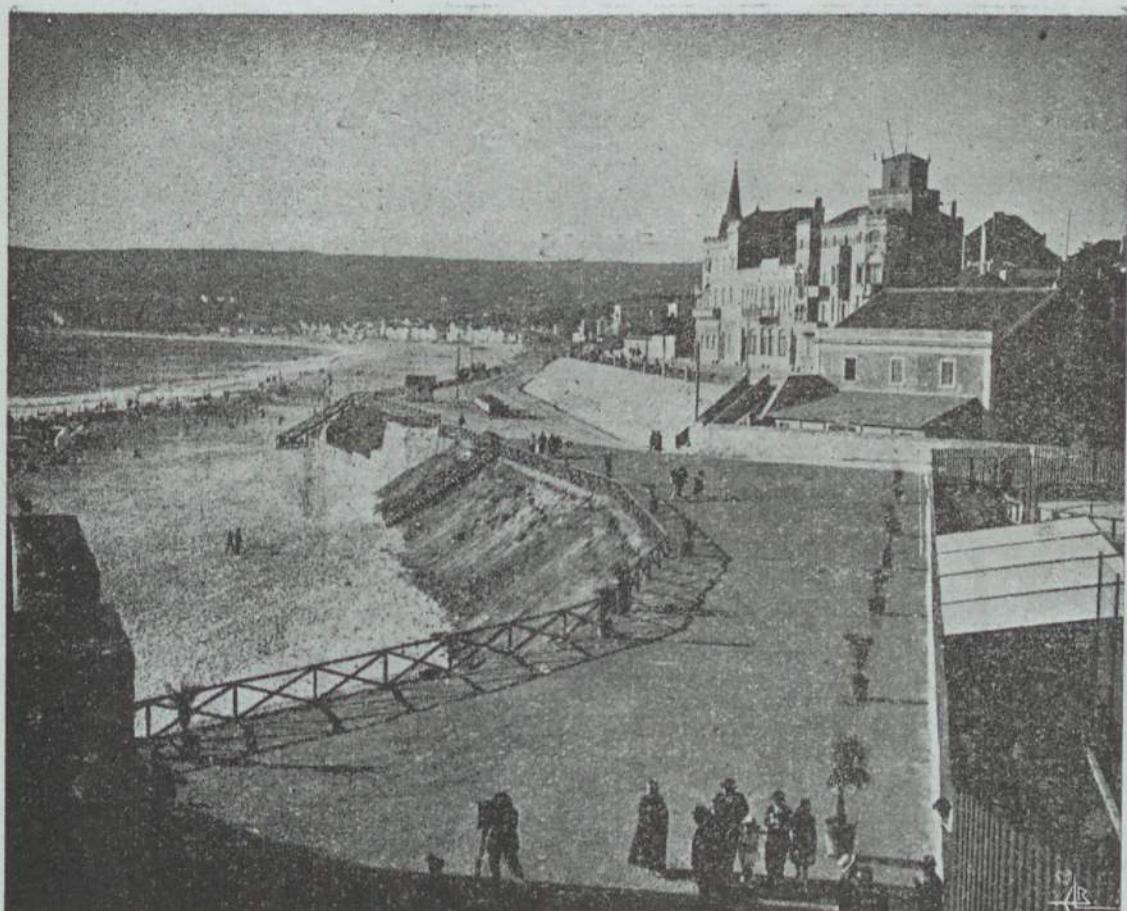
* * *

A linha férrea da Beira Alta estabelecendo uma ligação entre o mar e a Espanha, e tendo hoje o seu trôco de Pampilhosa a Vilar Formoso encorporado na linha directa Lisboa-Paris, na qual circula o combóio de luxo internacional «Sud-Express», não tinha, à data da sua inauguração, seguimento através da Espanha, por não existir a linha férrea de Vilar Formoso a Medina del Campo, que só veio a ser inaugurada em 24 de Maio de 1886, o que teve uma benéfica repercussão nas receitas da Companhia, que tiveram um aumento de 20 %.

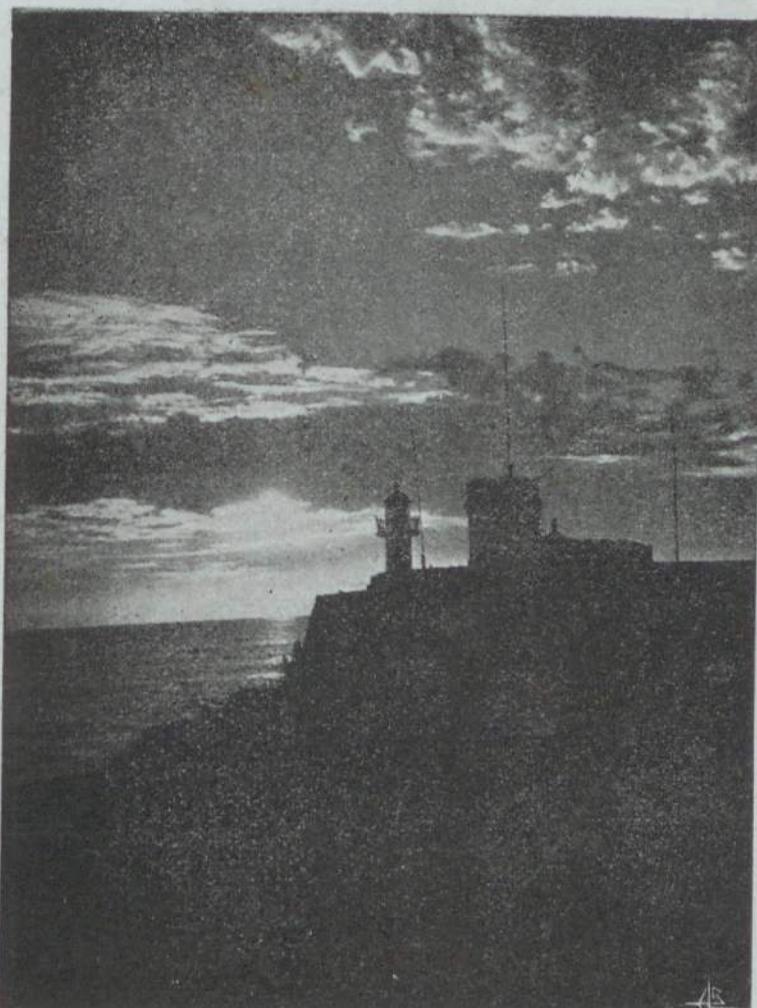
A sua ligação com a via marítima, porém, é que lhe não deu o aumento de tráfego que era lícito esperar, por não terem sido executados no pôrto da Figueira da Foz, as obras absolutamente indispensáveis e que, com o decorrer dos anos, se tornaram cada vez de maior vulto e mais dispendiosas.

É interessante ver o que diz o relatório da Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia da Beira Alta, realizada no dia 10 de Abril de 1880, justificando o pedido de concessão da linha destinada a ligar Pampilhosa com a Figueira da Foz, que passamos a transcrever:

— Frappés dès l'origine des avantages considérables qui rendrait à notre entreprise son prolongement jusqu'à la mer; nous avons sollicité du Gouvernement la concession de la ligne de Pampilhosa à Figueira, troisième port du Portugal. E mais adiante:

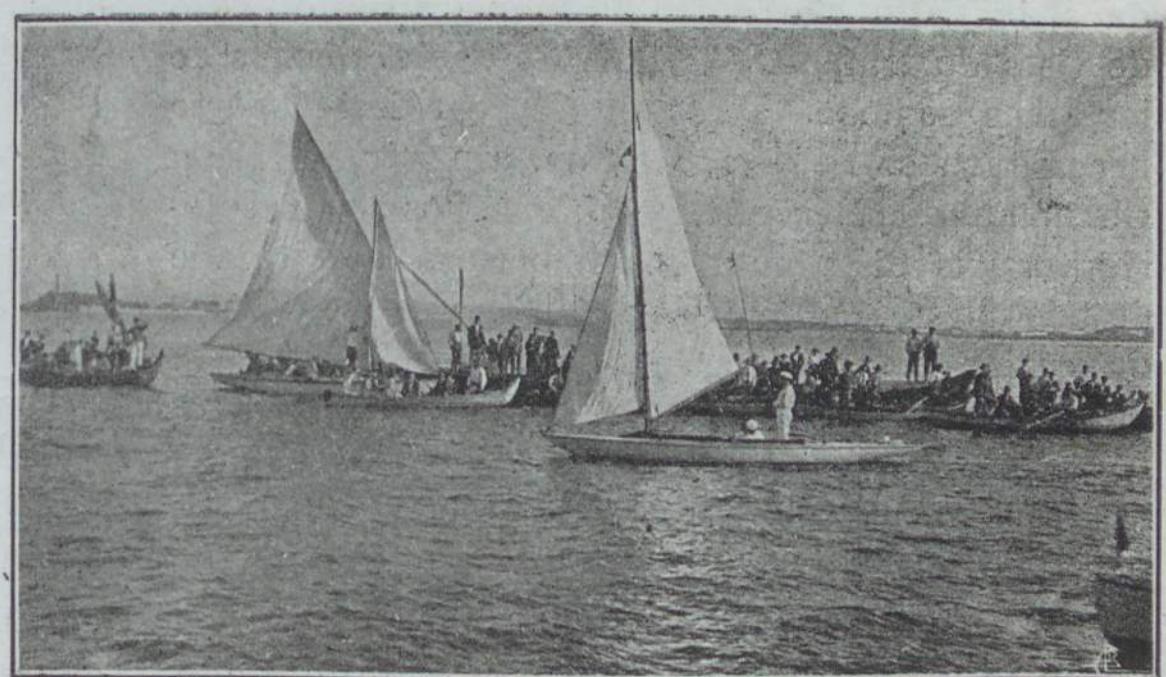


FIGUEIRA DA FOZ — ESPLANADA



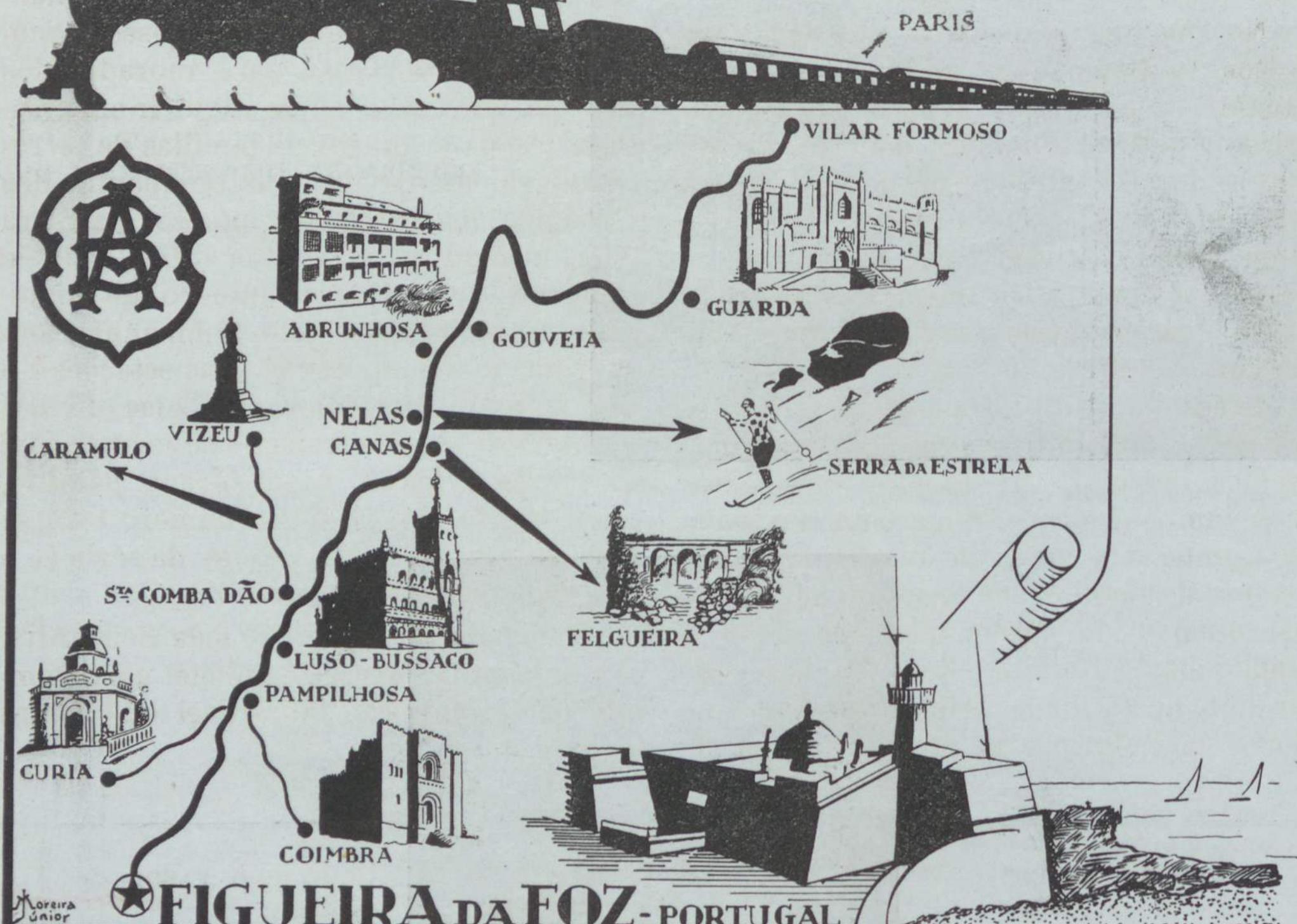
O FAROL

FIGUEIRA DA FOZ



FIGUEIRA DA FOZ — UMA REGATA
DE BARCOS À VELA NO ESTUÁRIO
DO MONDEGO

BEIRA ALTA



— «La ligne sera construite en une année, de telle sorte que nous pourrons recevoir par l'océan et transporter sur nos propres rails tout le matériel nécessaire à l'achèvement de la Beira Alta en même temps que nous serons assuré un débouché important du commerce avec l'Angleterre et avec l'Amérique».

Os estrangeiros que estudaram a linha férrea da Beira Alta e o porto da Figueira sob o ponto de vista do tráfego, afirmaram o que acabamos de ler, mas como as obras de que o referido porto necessitava se não executaram, a partir de 1886 a Companhia da Beira Alta consigna, nos seus relatórios anuais distribuídos, a imperiosa necessidade de tais obras, sem que os seus clamores, que são os da região central do País servida pela sua linha férrea, fossem tomados na devida consideração.

O sr. Dr. Oliveira Salazar, quando Ministro das Finanças, tendo verificado as enormes vantagens que resultariam para a economia nacional a abertura à navegação

do porto da Figueira da Foz, habilitou a respectiva Junta Autónoma com quantias importantes que lhe permitiram a execução de trabalhos que consentiram a vinda àquele porto de unidades de alto costado que, antes, o não podiam demandar.

A exploração da Companhia é feita em moldes de estricta economia, mas que não envergonham o País, antes contribuem para o bom nome que, no estrangeiro, disfrutam os caminhos de ferro de Portugal.

Os melhoramentos de toda a ordem estão bem patentes: novas estações, grandes ampliações de outras, ampliação e remodelação das suas oficinas que, actualmente, tem um valor notável; aquisição de potentes locomotivas, unificação do seu material circulante para o transporte de mercadorias e construção, nas suas oficinas, de carruagens de todas as classes, que honram

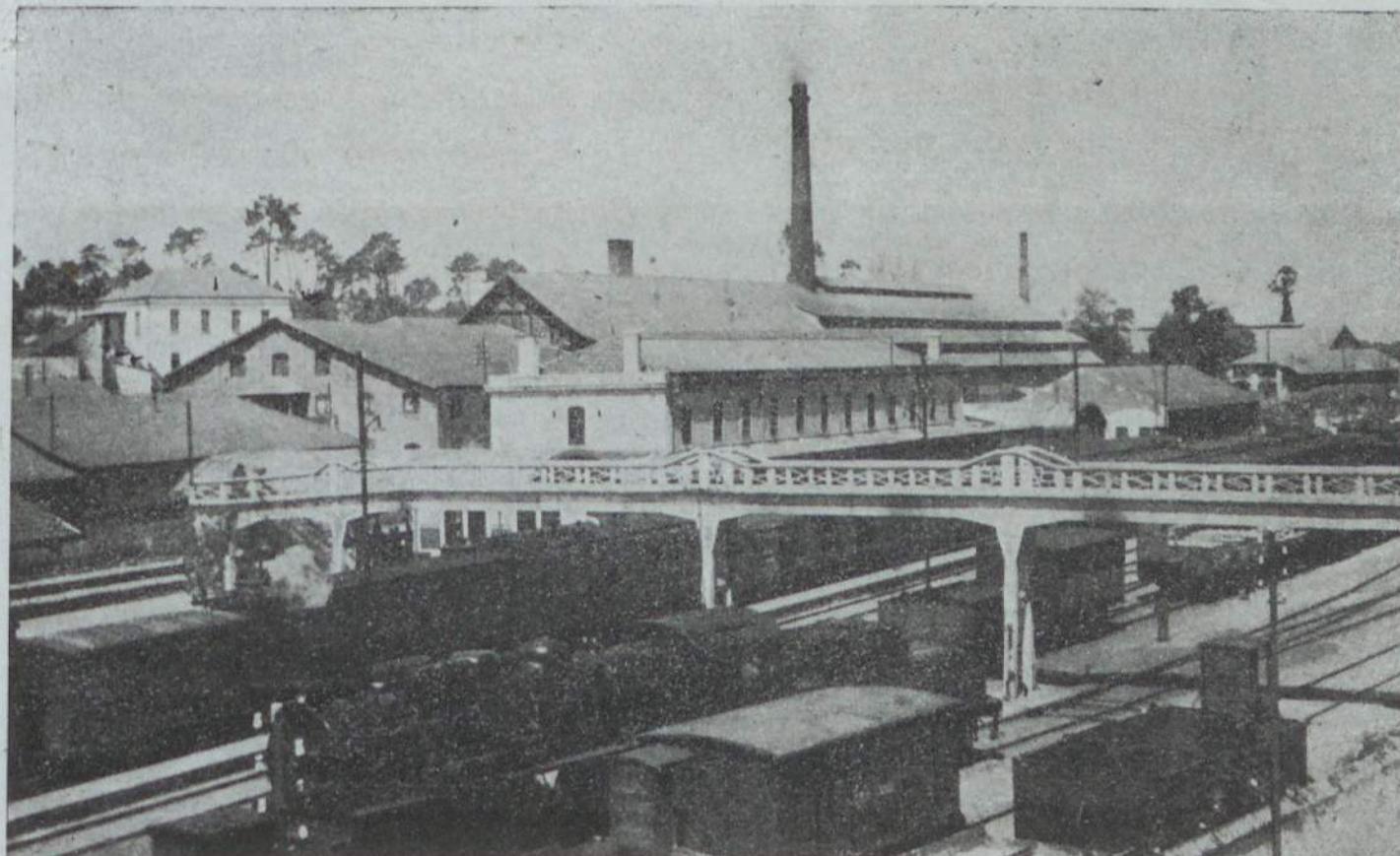
a indústria nacional e representam uma apreciável economia, pois cada carruagem fica quase pela metade do seu preço, se fosse adquirida no estrangeiro.

No que diz respeito à assistência ao pessoal, a Companhia, pode dizer-se sem exagero, tem levado a bom termo alguma coisa de notável. Falamos, com ênfase, do que se faz no estrangeiro e lamentamos que entre nós se faça pouco. Pois esse pouco não nos envergonha; esse pouco, às vezes, vai muito além das nossas possibilidades e das próprias realidades que se verificam e admiram lá fora.

Desde há muitos anos que aos agentes e pessoas de família é prestada assistência médica gratuita. Um Fundo de Socorros tem, também, desde longa data, auxiliado os agentes em casos de doença sua e das pessoas de família, em casos de falecimentos, quando do nascimento dos filhos e ainda feito adeantamentos, em casos de absoluta necessidade. Criou-se também uma Caixa de Reformas na invalidez e na ve-

lhice, que tem colocado por completo os agentes ao abrigo da miséria, e cujas pensões revertem a favor de seus filhos e viúvas. Esta mesma Caixa de Reformas mandou construir em Pampilhosa casas económicas de renda baixa para moradia dos agentes, que estes podem adquirir em prestações. Mais de quatro mil famílias de ferroviários são amparadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. A-pesar-da crise e da dificuldade de importar determinado número de materiais de construção, esta Companhia tem continuado a melhorar as suas estações e o seu material circulante. Nas suas oficinas da Figueira da Foz trabalha-se sempre com grande actividade. Ainda o ano passado, como registámos no nosso número 1325, se construiram ali dois vagões da série G. e um vagão-cisterna da série Z.

Valor dos mais preciosos da Beira Alta, a Companhia oferece também um exemplo de organização admirável que honra o país.



ESTAÇÃO DA PAMPILHOSA



Engenheiro Fernando d'Arruda

Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

O nosso número de hoje teve, na sua organização, o alto e precioso patrocínio de um bom e velho amigo da Gazeta dos Caminhos de Ferro: o ilustre engenheiro sr. Fernando d'Arruda, director da Exploração da Companhia da Beira Alta. Não ficaríamos de bem com a nossa consciência se não agradecessemos em público o seu valioso patrocínio, que, significando muita simpatia pela nossa publicação, traduz também o seu interesse e o seu carinho pela formosa região da Beira Alta.

Antigo e denodado combatente da Grande Guerra, tendo servido a Pátria sob o comando do General Raúl Esteves, então no posto de Capitão, o sr. engenheiro Fernando d'Arruda, como ferroviário, tem prestado relevantes serviços ao País, mostrando-se

assim, como o fôra na guerra, um exemplar soldado da boa causa e da Pátria.

Há muitos anos que se encontra o sr. engenheiro Fernando d'Arruda no desempenho do cargo de Director da Exploração da Companhia da Beira Alta, onde tem revelado, a par da sua indiscutivel competência, um interesse especial pela sua Companhia e por todos aqueles que constituem a grande família ferroviária. Seu nome, por isso, é pronunciado com respeito e gratidão.

Deve-lhe a Gazeta inequívocas provas de consideração e amizade. Neste número consagrado à Beira Alta, não podíamos, pois, deixar de lhe testemunhar a nossa gratidão e a alta consideração em que temos a sua ilustre individualidade,

A «Gazeta» e o pessoal da Companhia da Beira Alta

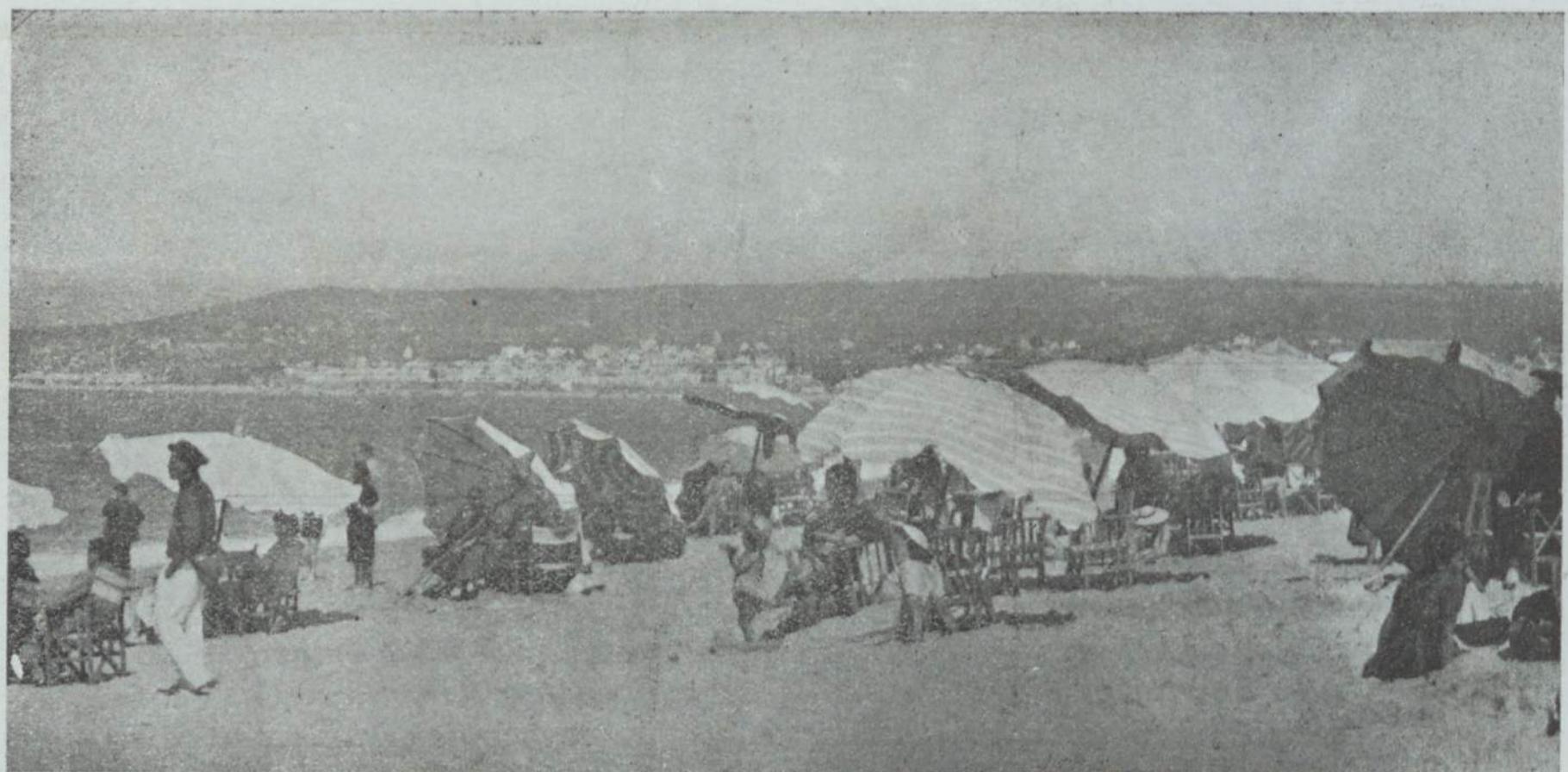
Gostosamente, com os nossos agradecimentos, inserimos nesta página as fotogravuras dos chefes de estação da Companhia da Beira Alta que tiveram a amabilidade de acompanhar de mais perto e com o maior interesse o nosso enviado encarregado de organizar o número presente.

O nosso enviado teve, na sua viagem através da Beira Alta, a oportunidade de verificar quanto aqueles ferroviários são queridos nas terras onde, com a maior competência, exercem a sua profissão, honrando a classe a que pertencem e servindo exemplarmente os interesses da Companhia e os do público.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, com muita simpatia e gratidão regista os seus nomes no número dos seus bons amigos.



Alexandre dos Santos, Chefe de 1.ª, Estação da Guarda; António Mendes Cravo Júnior, Chefe de Oliveira; Vicente Braz, Chefe de 2.ª, Sub-chefe em Santa Comba; José Alves, Factor de 1.ª, Chefe de Freineda; José Costa Júnior, Chefe da Estação de Nelas; Amadeu Augusto Ladeiro, Chefe de 2.ª, Estação da Guarda; Belmiro Luiz Martins, Chefe em Vila Franca das Naves; Luiz Afonso Simões, Chefe de 1.ª, Estação da Pampilhosa; António Maria Luiz Cruz, Chefe da Estação de Limede; José Nunes Barroso, Chefe da Estação de Cerdeira; António Chaves, Chefe da Estação de Mangualde; Agostinho Queiroz, Chefe da Estação de Celorico da Beira; Messias Monteiro Gonçalves, Chefe da Estação de Fornos de Algodres; Alfredo de Almeida Ribeiro, Chefe de 2.ª, Estação de Vilar Formoso; José Gomes dos Santos, Chefe da Central de Fornos de Algodres; Carlos dos Santos Paiva, Chefe da Estação de Canas-Felgueira.



FIGUEIRA DA FOZ — Um aspecto da praia

Figueira da Foz

Estância ideal para diversos males

ESTÁ tudo dito, desde há muito, acerca das belezas naturais; do clima benéfico, altamente privilegiado e da situação geográfica da Praia da Figueira.

Ainda se não pensava em coordenar a indústria de Turismo em Portugal e já a Praia da Figueira era a estância de veraneio por excelência, do nosso país, freqüentada por nacionais vindos de toda a parte e por espanhóis da região central do país vizinho.

Com efeito, eram as belezas naturais, o clima benéfico, altamente privilegiado e a sua situação geográfica — na zona centro do litoral português — o que convidava e incitava os seus freqüentadores a escolhê-la e a preferi-la para sua estância de vilegiatura!

Actualmente a Praia da Figueira é servida por uma rede de três linhas de Caminho de Ferro, Beira Alta e C. P. (ramal da linha do Norte e linha do Oeste) e por uma magnífica rede de estradas, entre Pôrto e Lisboa, que, além de outras vantagens, encurtam os percursos.

Estamos hoje no século da velocidade. Estas

vantagens têm acentuado cada vez mais a preferência pela Praia da Figueira.

Os estudos climáticos do Prof. Dr. Celestino Maia, para não falarmos nas doutas opiniões de outros distintos clínicos, mostram ser a Figueira a estância de cura ideal para diversos males e o mais benéfico clima para as crianças.

Outras propriedades, além do clima hélio-mariño, recomendam a Praia da Figueira.

Os seus panoramas compreendem a Serra arborizada, as lagôas, o rio, de maravilhosas margens.

Nas suas diversões estão incluídos os mais diferenciados ramos de desporto e festas de requintada elegância.

Afoitamo-nos a afirmar que a Praia da Figueira deve à sua situação privilegiada e ao seu benéfico clima o facto de não ter procurado — como tantas outras têm feito —, digamos, modernizar de alto a baixo a sua estrutura de estância de turismo.

É bom? É mau?...

A verdade é que a Figueira gosa, ao mesmo tempo, destas duas propriedades: — ser uma Praia Elegante e uma Praia Popular!

O concelho de Nelas

Por JOÃO RIBEIRO

A Fortuna favoreceu o concelho de Nelas com o factor selectivo do Caminho de Ferro. Abstraindo a sua dominadora situação geográfica entre dois rios e duas serras — ponto de escala obrigatório do fértil vale mondeguenho — abstraindo a riqueza minero-fitológica natural e estética panorâmica, que o elege ao relêvo turístico, Nelas deve tôda a sua extraordinária valorização a esta soberana vantagem que se chama "fáceis comunicações" e que impulsiona e vitaliza todo o seu jôgo de predicados intrínsecos. Dizem Wells, Friedman, etc. que o problema humano é um problema de transportes, corolário que eu vejo com meus olhos perfeitamente aplicado na vida do meu concelho.

Lugarejo rústico e designado ainda em primórdios do século passado, "As Asnelas", nem sequer tinha a ennobrecê-lo um passado arqueológico qualquer, pois que, como tantos outros burgos ibéricos, a primitiva pôvoa, situada mais ao nascente, sofreu o comum fenômeno de translacção urbana pelas vicissitudes históricas. Com boa vontade, sempre se arranjam umas lascas de silex e uns pedregulhos desbastados onde os arqueólogos podem sempre sonhar "pondus de turcularii" romanos ou fragmentos da construção neolítica.

O concelho, todavia, contém algumas velhíssimas povoações, de renome foraleiro, que estavam distribuídas pelos quatro concelhos parcelares: Senhorim, Canas de Senhorim, Folhadal e Aguiéira, aglutinados no actual município pela Carta Régia de D. Maria II, de 1852.

Como quásí tôdas as comarcas de Portugal arcaico, o seu conspecto social e económico limitava-se a uns tantos latifúndios arvenses, mal amanhados, onde gravitava uma fauna desambiciosa de servas da terra em volta do fidalgo ou homem, que tinha representação no concelho e lhes dava a boa gala de subsistir, de que nos fala David Ricardo.

Administrativamente, as vereações circunscreviam-se às precárias necessidades de conserto dos caminhos, cobertas pela contribuição braçal do trabalhador.

Com o Caminho de Ferro o panorama dilatou-se e criou a complexidade dos valores económicos e

administrativos. As mercadorias deixaram de sêr só as clássicas: sal, panos, rêsas, grãos e farmacos, mas tudo o que a terra produz para o homem, para o seu alimento e para o seu conforto e sumptuosidade, em volume que a civilização acelerada tornava cada vez mais copioso. Instalaram-se os primeiros comércios fixos na Nelas da via férrea, com a primazia do elemento hebreu, foram-se espalhando as casas pelas colinas silentes e o pôvo impoz-se à vida e personalizou-se.

Dentro em pouco a terreola eleita para sede do concelho, pela simples razão geográfica de ocupar o centro, viu-se transformada no núcleo de polarização de mercadorias de tôda a rica região de Seia e Riba Serra e de marcas limítrofes, ergueu o barracão da fábrica e o armazém de vinho e começou de alicerçar o novo potencial industrial e traficante.

Hoje, no limite da vila, laboram as fábricas de Ruivo & Filhos, Cêpas, de serração, resinas e moagens, e os grandes armazéns Matias, Vinícola, Shell, Loureiro, U. V. D., etc. que reúnidos às altas indústrias de Canas de Senhorim: Minas da Urgeiriça, Fornos de Carboneto, C. U. F. e outros, elevam o nosso concelho a um lugar primacial, neste aspecto, em tôda a província da Beira Alta. Basta dizer que Nelas é o segundo contribuinte do distrito para o Fundo do Desemprêgo, com 100 contos anuais, e que ainda não há muito tempo ocupava o segundo lugar dos consumidores de energia eléctrica de todo o país, com mais de 16 milhões de Kw. de dispendio, em grande parte devido ao excepcional gasto de energia da sua grande indústria de altos fornos de carboneto.

Agronomicamente, o concelho é caracterizado pela diversidade ecológica. Exceptuando o arroz e algumas culturas para — tropicais, todos os produtos da metrópole estão representados na sua flora. Exporta, em quantidades apreciáveis, vinho, madeiras, batatas e frutas, e importa gramíneas e azeite, de que tem um "deficit" produção-consumo sensível, devido à pequenez de território e densidade populacional.

Todos os seus produtos agrícolas são deliciosos, como os de todos os terrenos paleozoicos sujeitos a um clima propício. O torrão é fecundo pelo suor do homem, de trato árduo, mas compensa-lhe a dificul-

dade prolífera o bom sabor dos seus frutos. Todos conhecem o vinho do Dão de que Nelas é o centro geo-ecológico exacto.

* * *

Há um saldo positivo no tocante ao desenvolvimento urbano. Todas as povoações estão electrificadas, salvo algumas secundárias, que a eclosão da guerra veio impossibilitar dêste melhoramento momentaneamente.

A rede de estradas municipais abrange todos os povos e é de transito satisfatório. Presentemente, a Câmara tem, entre mãos, os projectos de rectificação dos caminhos vicinais de Pisão-Moreira e Fonte Alcaide-Igreja e Urgeiriça que custam mais de cento e quarenta contos. Quasi todas as povoações estão bem providas de águas públicas.

Consumada a fase de necessidades primárias, realização lenta e laboriosa de municipalidades anteriores a que temos de prestar reconhecido preito, a gerência actual tenta encetar uma criadora política de empreen-

mentos urbanos para elevar o nível de vida social da sua circunscrição. Depois do bom o belo. Nelas cresceu um pouco desordenadamente, como todos os burgos improvisados. Urge regrar esta vida em transe e cortar os abcessos deformantes. É um dos objectivos colimados pela Câmara, com o seu plano de urbanização e condicionamento das construções.

As outras obras que tendem a constituir o ponto de apoio à elevação do índice da vida social resenho-as só para não prolongar a arrazoado: Colégio, Hotel, Estádio desportivo (campo de jogos, pistas, e piscina), Teatro, Organizações de assistência (Misericórdia, Sôpa dos Pobres, etc.), Bairros económicos para o proletário, Serviços públicos (Mercado, Posto de socorros médicos, etc.) e abastecimento de águas canalizadas às vilas de Nelas e Canas de Senhorim, Parques em Nelas e Caldas da Felgueira e valorização turística da estância da Urgeiriça. É um projecto extenso e audacioso a que só poderia arriscar-se um homem experimentado da témpera do actual Presidente, sr. dr. Eurico José de Loureiro e Amaral.

Turismo de Nelas

O turismo veio servir de moderna fórmula cristalizadora à humana ânsia da viagem, da curiosidade de outras terras e outros costumes, que o homem sempre possuia em todos os tempos históricos. É, primacialmente, uma função das boas comunicações e das instalações de hospedagem, o que, se não constitue o seu puro objecto espiritual, serve-lhe, contudo, de indispensável instrumento e arrimo.

Há que distinguir dois tipos básicos de turismo se se quiser desvendar-lhe a essência. O primeiro, mais ortodoxo, visa o aspecto cultural do homem, a contemplação do documentário iconográfico, paisagístico e folclórico, e aqui o turista tem um papel meramente espectador, o segundo funda-se no interesse directamente utilitário, o turista é actor das suas próprias necessidades e procura na estância de repouso ou de recreio, nas caldas e na altitude, um imediato lenitivo para os seus achaques de valetudinário ou para o acabrunhamento psicológico de urbícola fatigado. Este turismo está ganhando foros de peça mestra do habitat humano, ao lado do trabalho, da cultura e dos condicionalismos geográficos, interessa todas as profissões e camadas económicas, e ao contrário do puro turismo de peregrinação, vagamundos e diletantes, é um elemento de fixação e encontro social e de libertação dos posticos tradicionais das sociedades estanques.

O concelho de Nelas é a estância ideal dêste turismo de refocilamento. Vestido de pinheiros e situado a meia altitude (300 a 500 metros) o seu ar é balsâmico e fino. As barreiras da Estréla e do Carvalho guardam-lhe os flancos das turbulências dos ventos mareiro e espanhol.

Os panoramas, envoitados em ascetismo ou doçura, descansam na boa lógica pictórica da serra ao fundo, gárrula e misteriosa.

Além disso o concelho possui os dons naturais de Caldas da Felgueira e Urgeiriça, de águas benditas, dois imperativos terapêuticos conhecidos de todos.

Escuso de encarecer o já repisado "leit-motif" das boas comunicações. A linha da Beira Alta traspassa-lés a lés e cruzam-no as importantes estradas 43-2.^a, 44-2.^a, 38-2.^a, etc., a primeira das quais, de valor reconhecidamente internacional, será dentro em pouco colocada no lugar que merece.

Enquanto ás instalações de hotelagem são nestas duas estâncias abundantes e satisfatórias, algumas delas modelares e diferenciadas do comum padrão da hospitalidade mercenária. "Urgeiriça's manshion" é a pátria excelente do "weeck end" e das evasões do trabalho, do super-civilizado em convívio da Natureza, e ali pretende o Município de Nelas (com o patrocínio do Estado) criar uma das mais elevadas expressões do turismo nacional e, talvez, europeu. Não específico porque as antecipações são sempre imprudentes.

Finalmente, além dos atributos íntimos que o recomendam, este concelho é a base por excelência de excursões turísticas para todo o rincão ladinho da Beira Alta, especialmente a Serra da Estréla com os seus desportos da pesca e de inverno.

Pelo decreto 16.314, de 31 de Dezembro de 1928, todo o concelho de Nelas foi reconhecido de interesse turístico, o que dispensa todas as descrições e panegíricos.

M A N G U A L D E
Ermida da Senhora do
Castelo e casa do Ermitão



MANGUALDE, vila importante e de largo futuro

Os roteiros turísticos não devem excluí-la do número das terras que os portugueses devem visitar

A Beira Alta tem em Mangualde uma das suas vilas mais bonitas, mais populosas, mais industriais, mais ricas, sob o ponto de vista agrícola e de maior fama, não só nas redondezas, mas em todo o país. É uma das mais antigas povoações de Portugal.

As águas termais de Alcafache, freguesia próxima, e as águas de Abrunhosa, de efeitos seguros na cura do reumatismo, as primeiras, e as segundas recomendadas para as doenças do fígado e rins, fazem de Mangualde terra de paragem obrigatória. Depois, as suas feiras e as suas romarias atraem o poder do mundo. Terra de feiras e romarias é terra de largo comércio. E Mangualde é, com efeito, uma vila muito comercial.

Quando, um dia, Mangualde entrar no número das vilas mais curiosas que o turista deve visitar, ela poderá inumerar uma lista não pequena de atractivos, desde as suas belezas naturais, verdadeiramente empolgantes, aos seus monumentos, casas solarengas e ruas pitorescas. A Torre de Gandufe, a Igreja Matriz, justamente considerada monumento nacional, a ermida da Senhora do Castelo, o Palácio Anadia, a Igreja da Abrunhosa e o Pelourinho da Abrunhosa-a-Velha são coisas dignas de visita e atenção.

A Câmara Municipal, da presidência notável do sr. Dr. Manuel Tavares, a quem se deve também a publicação do excelente e prestigioso semanário "Notícias da Beira", tem realizado obra importante e introduzido alguns melhoramentos de imediata utilidade pública e de embelezamento.

A Vila de Mangualde ocupa na economia nacional um lugar de importância. Um largo futuro lhe está assegurado, à medida que os homens, aproveitando melhor os dons da natureza pródiga, forem criando mais iniciativas.

A indústria, o comércio e o turismo hão de contribuir largamente para a prosperidade da linda vila.

Os naturais da Beira sempre foram homens de ação e de iniciativa. A beleza das suas paisagens criou em todos êles o amor profundo da terra.

Esse amor tem operado verdadeiros milagres. E será ainda êsse sentimento regionalista que há-de guindar a maiores alturas a fama e o progresso de Mangualde, terra de beleza e trabalho, que se transforma, a pouco e pouco, num pequeno e apetecível paraíso.



GOUVEIA

As suas realizações e aspirações

A vila de Gouveia — a pezar da sua estação de caminho de ferro lhe ficar a 15 quilómetros de distância, é uma das mais florescentes do distrito da Guarda. Um serviço regular, bem montado, de camionetas, não só lhe dá ligação aos combóios, como lhe facilita as comunicações com todos os centros industriais e comerciais que a rodeiam.

A população do Concelho aproxima-se de 25 mil habitantes. A vila divide-se em duas freguesias: S. Pedro, a maior, com 2.061 habitantes e S. Julião, com 1.469.

As feiras, que se realizam às quintas-feiras e domingos, dão-lhe movimento animado. A feira anual no 2.º domingo de Agosto atrai forasteiros de longes terras, pois coincide com a romaria ao Senhor do Calvário, que dura 5 dias.

Vila curiosa e pitoresca, emoldurada em paisagens de grande encanto, o visitante não perde o seu tempo em vê-la e em admirar as belezas naturais dos seus arredores. Gouveia é, com efeito, uma das povoações mais típicas da região, com condições turísticas que bem mereciam ser desenvolvidas. Se, como monumentos, possui, apenas, a "Casa da Torre" e, em Melo, um Pelourinho de interesse artístico, em compensação pode ostentar algumas moradias de verdadeiro cunho regional.

Terra essencialmente agrícola, as suas indústrias

de lanifícios e lacticínios, bem como o seu comércio de madeiras, contribuem poderosamente para o alto nível da sua vida económica. Gouveia é, inquestionavelmente, uma das vilas mais ricas do país.

A Câmara Municipal, sob a presidência do distinto médico, sr. dr. José Correia de Oliveira, que se encontra rodeado de dedicados colaboradores, tem procurado resolver alguns dos mais importantes problemas da linda terra. Assim, numa das mais recentes sessões, aprovou por unanimidade o texto de uma exposição que vai ser dirigida ao Governo, por intermédio de Sua Ex.ª o Senhor Presidente do Conselho, afim de que lhe sejam autorizados os estudos preliminares de um Bairro de Casas Económicas, a construir ao abrigo do Decreto-lei n.º 23.052.

Com a construção desse Bairro, a Câmara vai resolver um importante problema social e ao mesmo tempo de indiscutível valor como elemento de urbanização e estética, duma vila cuja população, principalmente a operária, vai aumentando de ano para ano.

E a Câmara, no propósito louvável de dignificar a vida das classes trabalhadoras, além de contar com as suas disponibilidades financeiras, com o aproveitamento das madeiras das suas matas, espera, nos termos daquele referido decreto, contrair um empréstimo na Caixa Geral de Depósitos e Previdência, o qual

será amortizado em 20 anos. Confia ainda a Câmara na comparticipação do Estado para auxiliar a solução de uma das mais justas aspirações de um importante centro industrial e comercial, que é a construção do bairro de casas económicas.

Outros problemas começaram já em vias de solução, desde que a actual vereação entrou em exercício. Temos, por exemplo, a reparação do primeiro troço de estrada do alto concelho — Nabais-Melo — com a comparticipação de 34.337\$00 pelo fundo de Melhoramentos Rurais. Dentro de pouco tempo estarão devidamente concluidas as obras da Avenida Boto Machado, onde deverá ser erigido o monumento em homenagem à memória daquele benemérito.

O problema do abastecimento de águas à vila encontra-se também em bom andamento, tendo-se obtido, depois de várias pesquisas, um magnífico caudal.

A Câmara Municipal traçou um grande e admirável programa de realizações. Umas serão levadas a efeito nos próximos meses, outras achar-se-ão concluidas dentro de dois ou três. Nem ao seu ilustre Presidente, sr. dr. José Correia de Oliveira, nem aos seus dedicados colaboradores falecem fôrças, entusiasmo, amor à terra.

A vila de Gouveia cresce a olhos vistos e alinda-se a pouco e pouco. Daqui a três anos, quem a conhece de agora, encontrará surpreendentes melhoramentos: Bairro económico, jardins cuidados, parque infantil, piscina, ruas limpas, arruamentos novos. Muitas dessas coisas estão, é certo, em projecto, mas outras acham-se em vias de conclusão.

Gouveia, terra fluorescente e linda, tem os seus destinos entregues em bôas mãos. Mas é preciso que todos, absolutamente todos, sem distinção de classes, de influências ou valores, se encontrem no mesmo amor, na mesma dedicação pela causa comum.

É a união que faz a fôrça, e é a fé que remove montanhas. Com essa união, que já existe, e com essa fé, que não abandonará ninguém, tanto os que dirigem como os que são dirigidos, Gouveia operará prodígios.

Não é com optimismo, a pensar no futuro, que escrevemos estas palavras. Gouveia realizou uma obra importante, que está patente à vista de todos. É a obra realizada que nos garante o progresso constante da formosa vila, em que não nos sentimos isolados, antes, pelo contrário, onde já encontramos o ambiente de uma pequena e encantadora cidade.



GOUVEIA — Avenida do Colégio e Monte Calvário

Fornos de Algodres, vila sem indigentes

EM todos os roteiros turísticos, Fornos de Algodres devia figurar como terra digna de ser visitada e admirada. Monsenhor Pinheiro Marques, em prosa aliciante, fez sobre a vila e sua história uma monografia valiosa, digna de fazer parte não só das estantes das pessoas que gostam de viajar, com consciência, mas também das colecções dos que desejam conhecer mais profundamente, em certos pormenores, a História de Portugal.

A proximidade da estação do caminho de ferro (4 quilómetros apenas da vila, que se percorrem por excelente estrada) concorreu para o seu progresso. Uma carreira diária de camionetas liga-a a Viseu e Guarda. Outras carreiras ligam-na a várias outras partes da região.

A agricultura e a indústria de lacticínios constituem as suas principais fontes de receita. As suas feiras, que se realizam todas as segundas-feiras no mercado fechado da populosa vila, chama farta concorrência de todas as freguesias. E de entre as suas romarias há que destacar a que, no 2.º domingo do mês de Outubro, se realiza em honra de Nossa Senhora da Graça. É, com efeito, uma das mais lindas, mais

concorridas romarias da região e do país. Durante alguns dias, Fornos de Algodres assemelha-se, no movimento das suas ruas e no volume das suas transacções, a uma cidade importante.

Terra de trabalho, onde o pão chega para todos, não se topa por lá com indigentes. Pobres de pedir, só de raro em raro, e todos de outras terras que não de Fornos de Algodres.

A Câmara Municipal, sob a presidência do sr. Eduardo Coelho Flor, pessoa de prestígio e simpatia em toda a vila e em toda a parte onde é conhecido, tem procurado, inteligentemente, dotar a terra com os melhoramentos indispensáveis, de mais urgente necessidade.

Para se avaliar da sua importância económica, bastará dizer que as principais casas bancárias do país assim como as companhias de seguros instalaram ali agências, que funcionam com apreciável movimento.

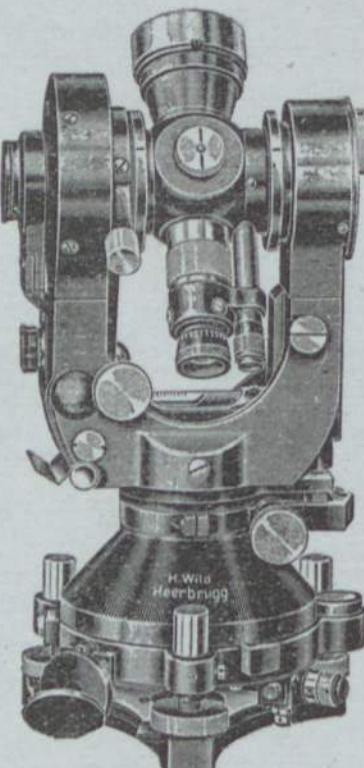
Fornos de Algodres, voltada para a Serra da Estrela, não tem monumentos, construídos pelos homens, mas possui paisagens encantadoras, empolgantes, em que é visível a benção de Deus, pois a beleza não é mais do que a assinatura divina.

EXPOSIÇÃO DA INDÚSTRIA SUIÇA EM LISBOA

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO, OUT., NOV. 1943

PIMENTEL
&
CASQUILHO
L.^{DA}

EQUIVALE A ...



MATERIAL
DE
PRECISÃO
SUIÇO

DO MELHOR.

DEPOIS DE VISITAR A EXPOSIÇÃO, NO I. S. T.
VISITE A R. EUGÉNIO SANTOS, 75 — TELEF. 24314

Celorico da Beira

Esta populosa vila dispõe de recursos admiráveis para vir a ser, no futuro, um grande centro de turismo

AO longo do Mondêgo debruçam-se, além de Coimbra e Figueira da Foz, duas das mais belas e importantes cidades de Portugal, diversas vilas e povoações também de grande importância e de afamada beleza. O nosso país é um tesouro maravilhoso de païsagens, de coisas pitorescas, de monumentos e obras de arte de que, muito justamente, nos devemos orgulhar. E não admira por isso que, ao contacto e na presença de tanta coisa bela, o povo português seja um povo de artistas e de poetas. Só as Beiras dariam inúmeros temas e cenários, dos mais surpreendentes e empolgantes, para quadros de pintores. E o arquitecto, desejoso de encontrar estilos antigos nacionais, sobre os quais, segundo a sua inspiração e capacidade assimiladora e criadora, poderia inventar estilo novo e original, não perderá o seu tempo em percorrer a terra sagrada das nossas Beiras. E também o arqueólogo, por sua vez, ganhará sempre em buscar o convívio de muitas coisas que só aos olhos profanos e indiferentes nada representam. Tudo isto vem a propósito de Celorico da Beira, vila do distrito da Guarda, situada próximo da margem esquerda do Mondego.

A população do Concelho a que pertence vai muito além de 18 mil habitantes. Como as outras terras do distrito, Celorico tem na agricultura, no fabrico de azeite e nos lacticínios as suas principais fontes de riqueza colectiva. A criação de gado bovino, suíno e caprino é também uma das bases da sua economia e da sua prosperidade.

Os seus mercados, tanto os de gado, como os de

cereais ou o de queijos, são importantíssimos. As feiras de S. Lourenço, a 10 de Agosto, e de Santa Eufémia, a 16 de Setembro, dão sempre margem a transacções avultadas.

Um velho castelo, que deve ser anterior a D. Sancho II, domina a nobre e formosa vila, e só por isso constituiria um motivo turístico. Mas Celorico, felizmente, possui outros tesouros de que pode orgulhar-se como as igrejas de Santa Maria e de S. Pedro, o santuário da Senhora dos Açores, o castelo de Linhares. O solar dos Abreus de Fornes de Algodres figura no número das coisas notáveis dignas de visita. E os sarcófagos de S. Gens são preciosas obras de arte.

Celorico pode um dia vir a ser um grande centro turístico tanto mais que além do já apontado, tem muito perto as Termas de Santo António, cujas águas gosam de muita fama no tratamento de reumatismo e doenças do estômago, fígado e pele. Mais longe, a 13 quilómetros, em Salgueiras, encontram-se as Térmas de Santo Amaro.

Alguma coisa há já feito, e de vulto, sob o ponto de vista turístico.

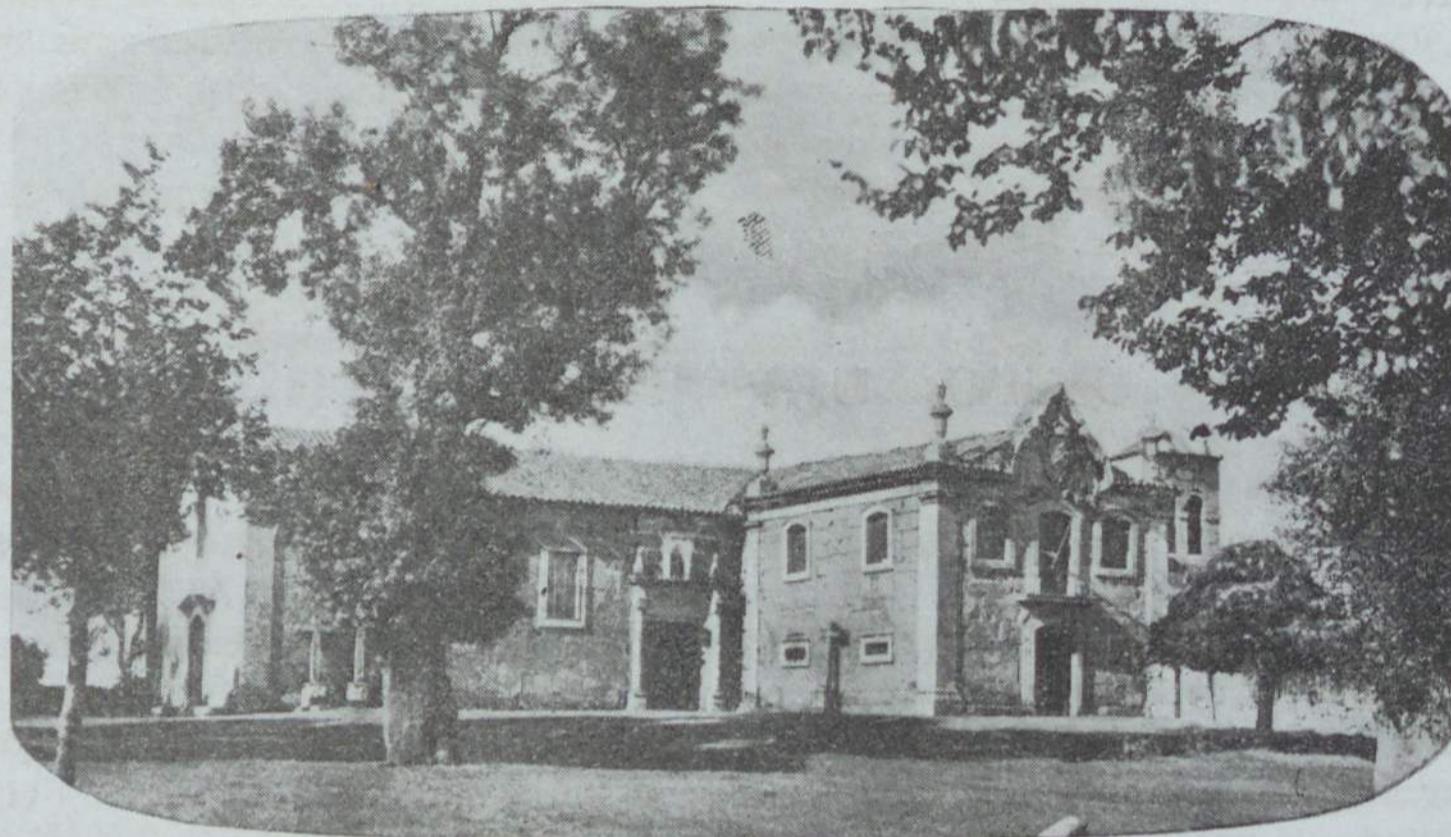
Mas as possibilidades de desenvolvimento são grandes. Quando tudo se aproveitar, organizar e embelezar, Celorico da Beira será coroada de maior fama.

O que é preciso, pois?

É preciso que a iniciativa oficial seja amparada pela iniciativa particular. Poucas vilas das Beiras, como Celorico, possuem tantos elementos e recursos, tantas possibilidades de progresso.



Brazão de Celorico da Beira



TRANCOSO — Convento dos Frades

TRANCOSO

Pelo Dr. DAVID BRUNO SOARES MOREIRA

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* surgiu êste ano pedindo à Câmara de Trancoso um artigo sobre a Vila e Concelho, sob todos os pontos de vista. Já na despedida da Vida, acedi, visto que a Vida não é mais do que uma gigantesca estação de Caminho de Ferro em que pára o Expresso do Destino que segue para um ponto no horizonte, aonde se abre um negro túnel sem fim: A Morte.

Mas, como todos os que partem *levam Saïdades*, embora muitas vezes os que ficam tomaram vê-los pelas costas, não posso deixar de prestar esta minha última homenagem à Terra que durante 30 anos me deu o Pão da Vida.

Trancoso, situada a 898 metros de altitude sobre um planalto, último contraforte da Serra da Lapa, tem magnífico e bom ar para se respirar, tem uma vegetação e arborização esplendida que no verão enche de sombra fresca os escassos metros de terra que cobrem a rocha granítica.

Outrora, há trinta e mais anos, com invernos frigidíssimos e lindos, nevões maravilhosos, gelos fantásticos, metia medo aos viajantes. Hoje, o clima adocou-se muitíssimo e a temperatura modificou-se quase por completo.

A Vila airosa e limpa, ainda na sua maior parte encerrada nas muralhas graníticas, tem razoáveis edifícios, largos amplos e cheios de luz, e a sua rua principal está repleta de lojas comerciais, em profundo contraste com o Comércio de há trinta anos, época em que só 5 viúvas tinham 5 tranqüilas e sonolentas lojas de comércio. Nada mais havia.

Industria, a não ser moagem de farinhas, nada mais de notável apresenta além de uma Separadora Mineira, que se desenvolverá, dando um certo movimento ao Concelho, até ao fim da Guerra.

A População, vivendo da fraca terra arável que trata e faz produzir de modo notável, pacífica e respeitadora tem necessidades sociaes que tombam sob

a acção do Estado, taes como: Assistência, toda a espécie de assistência está em Trancoso perfeitamente embrionária, Moradas higiénicas para o Povo, ou, para melhor dizer, impõe-se a Construção de um grande Bairro Popular com 100 ou 150 casas no Campo de Santa Luzia; Criação de uma escola de Artes e Ofícios, Ligação de Trancoso por meio de uma Emprêsa de Viação à Estação de Caminho de Ferro, Vila Franca das Naves, ligação que se prolongaria a Vizeu, a Lamego e Régua.

Trancoso está perfeitamente isolado. As 2 carreiras existentes são impróprias, materialmente falando, para fazer a ligação precisa que dê comodidades aos passageiros que, vindos da Beira Baixa, queiram seguir mais depressa e comodamente para Vizeu e Trás-os-Montes.

Porque não ha-de a Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta tomar sobre si esse encargo?

Serviria, assim, os interesses de uma região, porque o que se faz presentemente não os serve de modo algum.

Outra das necessidades da Vila e Concelho é a sua electrificação.

Aguas, acabada êste ano a grande obra de Barragem, não deve mais faltar, ainda que toda a gente, ou, para melhor dizer, algumas pessoas teimam em não querer ver e achar, sempre na ponta da língua palavras depreciativas para a obra realizada pela Câmara desde 1926.

A modelar Administração Municipal pode servir de exemplo, à parte pequenos defeitos.

Todos os que serviram a Câmara, há 30 anos que os conheço, foram dignos, honestos e honrados. Há divergências por vezes nos métodos e sistemas de trabalho municipal. São apenas casos para remediar.

Esgotos também há. Embora antiquados servem muito bem.

Todavia a população sofre de um certo mal que se pode tornar em defeito grave se não fôr corrigido:

Uza do vício da crítica, por vezes bem injusta para quem lhes dirige os negócios municipais.

Nem ela sabe a soma de sacrifícios e de cuidados que devem ter os homens que dirigem um Concelho.

É fácil criticar e fazer planos para quem está fora da Câmara, mas as condições mudam totalmente quando se é investido nas funções camarárias porque só então é que se conhecem as peias das Leis e Regulamentos, a multiplicidade dos assuntos, a exiguidade dos orçamentos, a teimosia dos homens, e mesmo a sua ignorância.

E, muitas vezes, os homens que administraram o concelho, tendo sacrificado a sua vida e saúde, as suas comodidades e bem estar, recebem em paga qualquer cousa de menos correcto e de menos justo por parte dos que estão fora dos negócios municipais.

Tem Trancoso no seu Passado uma lindíssima História. Tão linda que não conheço outra no País.

É uma coleção de iluminuras medievais que nenhum concelho tem.

Foi ela que me prendeu à Terra durante 30 anos!

As mãos dos Mortos invizíveis e fortes dominam tenazmente todo aquêle que procura desvendar as vidas de outras Eras!

Criam-se raízes profundíssimas e fortes, a nossa Vida torna-se quase silenciosa e imóvel e o Espírito a pouco e pouco submerge-se em sonho, talvez o Sonho da Morte, por onde perpassa já a Saúdade. A Saúdade é a primeira Estação da Morte.

E visto que temos de partir, talvez para não mais voltar não queremos deixar de voltar, os nossos olhos para uma Povoação que há 30 anos tinha meia dúzia de Casas junto à Estação e vivia tranquilamente cheiade sono.

Chama-se ela Vila Franca das Naves-Trancoso, estação de Caminho de Ferro que serve a Vila e que bem podia ser batizada com o nome de Vila Franca Maior, pois o seu desenvolvimento, quer em construções quer em Estabelecimentos comerciais, é qualquer coisa de notável e bom.

A Companhia dos Caminhos de Ferro e a Câmara de Trancoso deviam estudar desde já o problema de ligações. Vila Franca das Naves, Vila Franca Maior, tem um futuro brilhante pelo seu comércio.

Precisa de melhoramentos. Façam-se. Os Homens que acordem e sacudam a sonolência que os invadiu.

A gente nova que trabalhe para o seu engrandecimento.



TRANCOSO — Entrada do Castelo

S. GIÃO

de Oliveira do Hospital

À freguesia de S. Gião, assente nas faldas da Serra da Estréla, lado Norte, tem a seus pés as águas claras do rio Alva. Seus ares puros, suas



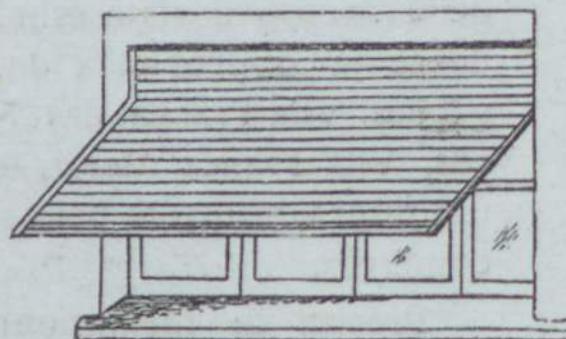
S. Gião de Oliveira do Hospital — Vista Geral

paísagens admiráveis, suas águas frescas, conferem à encantadora freguesia foros de centro turístico, que nunca foram desmentidos.

Como curiosidade artística, S. Gião orgulha-se de possuir uma Igreja Matriz, do século XVIII, em puro estilo D. João V, que vem sendo designada por «Catedral das Beiras».

A terra, além de bela, é extremamente fértil.

Mas S. Gião, que tem na agricultura a base da sua vida económica, que pode ter no turismo uma importante fonte de receita, poderá ser também um centro industrial quando forem exploradas as suas minas de carvão de pedra.



ESTORES SOLAR
DE TODOS
OS MODELOS
E SISTEMAS

AUGUSTO V. CARDOSO

Rua Cavaleiro de Oliveira, 55, r/c. E.—LISBOA—Tel. 52123

*Empreendendo
uma viagem...*



ESC.
250.

*não se esqueça da sua
caneta-tinteiro Pelikan*

Depósito transparente. Enchedor automático sem tubo de borracha.

**AGÊNCIA ADUANEIRA DA
COMPANHIA DOS CAMINHOS
DE FERRO PORTUGUESES DA
BEIRA ALTA—VILAR FORMOSO**

**Ocupa-se, na fronteira de
Vilar Formoso, de todas
as operações aduaneiras
de mercadorias por
caminho de ferro**

ENDEREÇO TELEGRÁFICO:

— V I V A S —
TELEFONE N.º 4



GUARDA — Aspecto da neve

"A cidade mais alta da Europa"

Pelo DR. ALBERTO DINIZ DA FONSECA

QUEM vem do estranho de combóio ou de automóvel, começa logo a ver de longe a silhueta da Guarda — a *cidade mais alta da Europa*, a *cidade da Saúde*, a sentinela vigilante contra os inimigos do exterior.

Recortados no azul do céu, veem-se o perfil severo da velha torre de menagem, os coruchéus da Sé Catedral, o segundo monumento do país, as torres esbeltas da Misericórdia, a velha igreja do século XVII, e as moles alterosas do Banco, do Club, do Hospital, do Hotel de Turismo, do Seminário, perdidos no meio do casarão anônimo.

A Guarda é, no dizer dos entendidos, a cidade portuguesa mais característica.

De facto, em nenhuma outra se poderão encontrar, reunidos na mesma praça, exemplares arquitectónicos dos séculos XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII e XIX.

Diz o Dr. Virgílio Correia que não existem hoje fora da arquitectura religiosa, exemplares de casas sobradadas anteriores a D. Manuel.

Pois aqui na Guarda ainda estão de pé as casas altas doadas por D. Diniz à Ordem de Malta!

Os que apreciam as casas de velha silharia portuguesa teem aqui magníficos exemplares. Os solares da Quinta das Lágrimas, o velho paço de D. João I, a casa do Barbadão, a Torre dos Ferreiros, a taberna de D. Jaime, Paços Episcopais, antigo, novo e novíssimo, a casa onde nasceu Rui de Pina, e a casa onde ele residia à data do seu falecimento, hoje declarada monumento nacional, e hoje ocupada pela Domus Municipalis, o velho convento de S. Francisco, transformado em quartel, a casa do General Póvoas, os restos das velhas muralhas, tudo isso são maravilhas que só na Guarda podem apreciar-se devidamente.

O director do *Paris-Soir*, que, há tempos, nos visitou, ficou encantado com a Guarda e não pôde esconder um movimento de indignação, quando lhe disseram que em Portugal era conhecida pela cidade dos quatro FFFF, *feia, fria, forte e farta*, e notando que o *feia* bem se podia mudar em *formosa*, acrescentou maliciosamente:

— Provavelmente só acham bonito o cimento armado!

O eminente escritor Sousa Costa, também há dias no *Janeiro*, do Pôrto, manifestou uma opinião lisongeira a favor da Guarda.

A Guarda quer em si, quer nas suas obras de arte, quer nos seus arredores pitorescos, é uma cidade digna de ser vista.

A Guarda é o ponto de partida para se visitar a Serra da Estréla, as vilas de *Sabugal* com o seu lindo Castelo, *Alfaiate*, *Sortelha*, *Almeida*, *Castelo Rodrigo*, com o seu Castelo e o seu lindo Convento de *Santa Maria de Aguiar*, *Vila Nova de Foscôa*, com a sua linda igreja, os seus vinhedos, as suas amendoeiras em flor, tão bonitas como as do Algarve, o *Vale do Mondego* com as suas quintas, etc.

Bastaria só a Sé, com o seu formoso retábulo, a melhor obra de *João de Rua*, para justificar uma visita, mas afora isso há como vemos muitas outras coisas que devem levar-nos a visitá-la.

A Guarda é talvez a única cidade do país onde habitualmente cai neve, e nessas ocasiões a casaria e os campos circunjacentes oferecem um espetáculo maravilhoso.

Outras vezes a névoa que ocupa o fundo dos vales, deixando livres as cumiadas, dá a perfeita ilusão dum lago ou dum mar adormecido, em cujas margens se erguem montanhas alcantiladas povoadas de arvoredo ou de blocos graníticos recobertos de musgo. Sobretudo para os de constituição débil, para os impaludados, convalescentes, neurasténicos, etc. a Guarda é a estância ideal, não falando já dos tuberculosos, que teem no *Sanatório Sousa Martins*, o melhor da península, o remédio pronto para a sua enfermidade.

Quando foi da guerra civil de Espanha, o secretário do general Franco encontrou-se ético.

Conduzido imediatamente de Salamanca para a Guarda, passados três meses nem parecia o mesmo e regressou a Espanha, completamente curado.

Mas, infelizmente, a Guarda só tem sido aproveitada para os tuberculosos, quando deveria sê-lo, de preferência, como estância de repouso e para passar a estação calmosa, sobretudo para as pessoas que não podem estar à beira mar.

Até aqui havia uma desculpa — não haver um hotel em termos. Agora, porém, que está concluído um hotel que é dos melhores do país, já não há motivo que impeça o tornar-se a Guarda um lugar preferido para as férias do tempo estival.

Para isso, porém, achamos que é indispensável uma coisa.

Fazer-se uma Avenida da estação da Guarda à cidade, e uma estrada da cidade ao Campo Romão, junto às Penhas Douradas, onde possa circular um *trolleybus*, pondo assim a Serra da Estréla ao alcance de todas as bolsas.

A Avenida seria a única forma de ligar o bairro da estação à cidade, facilitando o desenvolvimento desta com vantagem para todos.

Essa obra deveria ser feita pela Junta Autónoma das Estradas, de colaboração com as Companhias da B. A. e da C. P..

O inestético casarão, que serve actualmente de estação de Caminho de Ferro, seria demolido fazendo-se um ou dois edifícios a substituí-lo no topo da praça onde iria desembocar a Avenida.

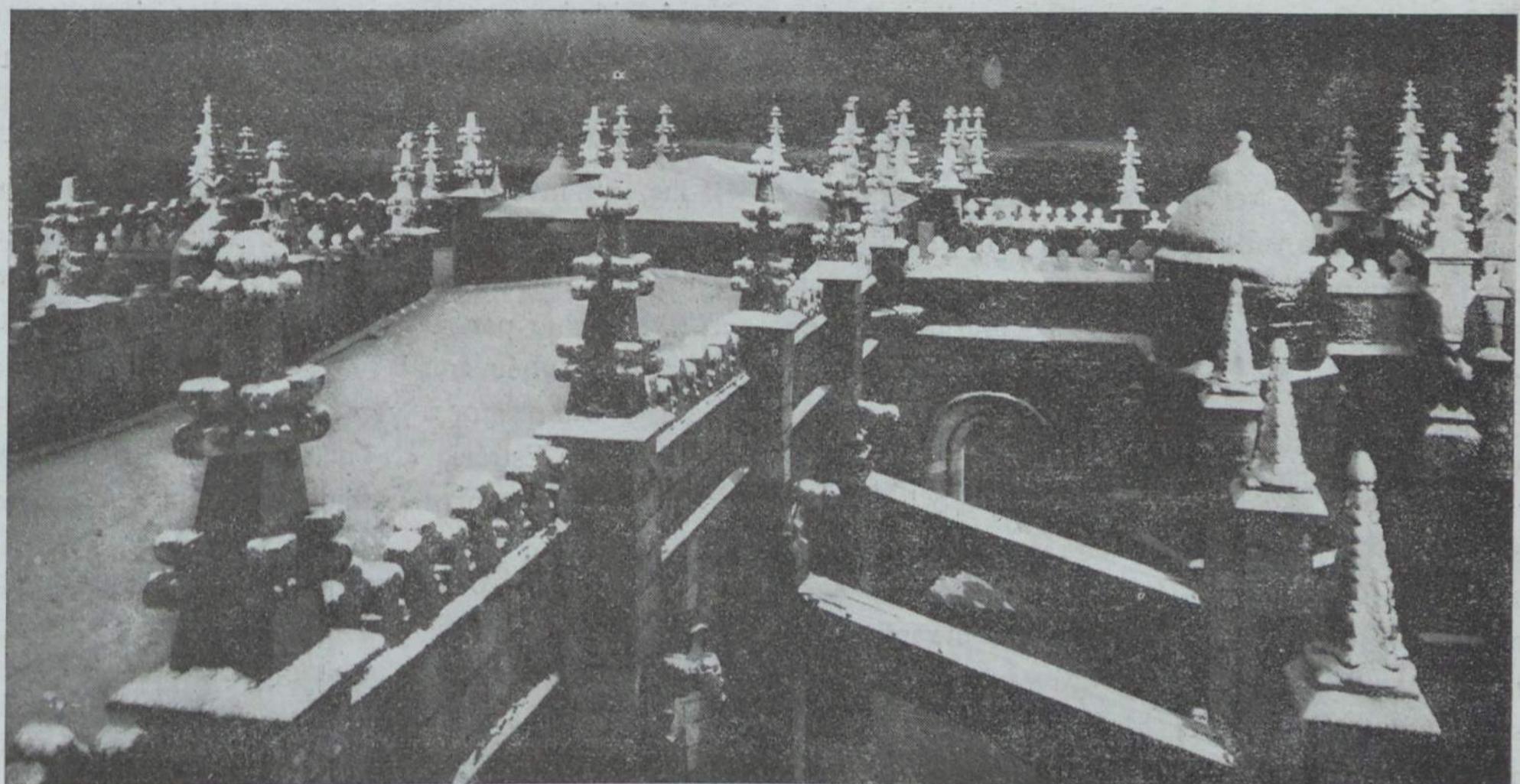
O ante-projecto dessa Avenida e da urbanização do bairro da estação está já feito, resta agora pô-lo em execução.

Com essa Avenida tornar-se-ia muito mais exequível a exploração do *Hotel de Turismo* destinado a ser a primeira *Escola Profissional Hoteleira*, do nosso país, pois tem para isso todos os requisitos.

Esperamos que as entidades interessadas não deixarão de considerar o assunto e resolvê-lo rapidamente, a bem da Guarda, a bem do País e a bem dos próprios interesses das duas Companhias atrás citadas.



GUARDA (Arredores)
— Amendoeiras em flor



GUARDA — A Catedral em dia de neve

GUARDA

A mais alta cidade portuguesa e os seus principais atractivos

Por REBELO DE BETTENCOURT

A cidade da Guarda — que Augusto Gil tanto amava e onde viveu parte da sua mocidade — era, ainda há 20 anos, cognominada assim: *farta, feia e fria*. As terras que a circundavam eram, com efeito, excepcionalmente produtivas. Mas não era despida de certo interesse e até mesmo de certo encanto. Quanto ao ser fria, isso foi uma das suas maiores virtudes e vantagens a ponto de o notável médico e escritor Dr. Ladislau Patrício a ter crismado de "Cidade Sanitária". A crisma ficou. Porém, o adjetivo *feia* já não tem razão de se repetir. Efectivamente, a Guarda, cidade farta e fria, entrou na classe das cidades curiosas, que se devem vê e conhecer, não

apenas por ser uma cidade sanitária e bemfazeja, sob esse aspecto, mas também por possuir alguns monumentos de grande e indiscutível mérito artístico. Entre êsses monumentos figura, no primeiro plano, a Catedral, considerada pelos críticos como uma das mais belas do país. Ora uma cidade que encerra um tesouro artístico como êsse templo, cuja construção se iniciou no reinado de D. João I, não pode considerar-se feia, nem mesmo há vinte anos devia ser cognominada assim.

A Catedral, cuja construção se arrastou por alguns séculos, apresenta três estilos: o gótico, o manuelino e o renascimento. No século XVII sofreu alterações que a mutilaram.

O notável arquitecto Resendo Carvalheira, pôde, contudo, há poucos anos, com as indispensáveis obras de restauro, integrá-la de novo na sua verdadeira fisionomia.

É grandioso e severo o seu aspecto. Há qualquer coisa de forte e másculo nas suas linhas gerais. Para essa masculinidade contribuiu o granito de que foi construído o templo. No interior admiram-se alguns belos retábulos, a capela dos Ruas, com o túmulo de D. João de Rua, o cadeiral da capela-mór, paramentos, etc.

O visitante, que tiver o bom gosto e o bom senso de se demorar na cidade, gostará de ver, além da Catedral, o Castelo, embora arruinado, mas justamente classificado de monumento nacional; o monumento ao imortal poeta Augusto Gil; o Museu Regional, onde se coleccionaram em 8 salas preciosidades artísticas antigas e quadros de mestres pintores modernos; a Igreja da Misericórdia, de puro estilo português; o Monumento aos mortos da Grande Guerra, assente no aprazível Jardim José de Lemos; o Padrão dos Centenários; várias casas solarengas, de puro estilo arquitectónico nacional. Algumas ruas, das mais antigas, pelo seu traçado irregular, despertam a atenção das pessoas que apreciam as coisas pitorescas.

Do alto da Torre de Mennagem, que é o mais alto miradouro português, descontina-se um panorama empolgante, de beleza incomparável.

A cidade a pouco e pouco vai-se aformoseando mais e é hoje, graças aos seus monumentos, às suas paisagens e, sobretudo, ao seu frio, uma das mais importantes cidades de turismo do país. A neve emprega-lhe, no inverno, aspectos de beleza surpreendente. Quando o sol brilha no céu, a neve toma cores rosadas. Não só os doentes procuram a Guarda no verão e no inverno para tratamento de seus males. Os desportistas também amam esta estância ideal; —no verão, para o campismo, a vida e os exercícios ao ar livre na Serra da Estrela; no inverno, quando a neve veste tudo de branco, para a prática de jogos e de corridas de «ski».

Hoteis e pensões de excelente organização abundam nesta cidade de turismo e nesta cidade sanitária. O comércio é importante, pois é populosa a cidade, demais a mais sendo também ela um centro industrial.

As suas principais indústrias são os lanifícios, os lacticínios e a pecuária. A agricultura também é rica, pois nos campos, excepcionalmente férteis, não falta água em abundância.

São já numerosos os edifícios novos com que se melhorou grandemente o aspecto da cidade, como o Hotel de Turismo, o edifício da agência do Banco de Portugal e o novo Hospital da Misericórdia.

Cidade de trabalho e turismo, cidade da saúde e centro de desportos, a Guarda só muito injustamente pode considerar-se — se é que ainda algumas pessoas a consideram — cidade feia.



GUARDA — Janela Renascença de um dos antigos Paços Episcopais

Os nados mortos

D. IDA D'ORNELLAS LOPES BANHOS

Na sua residência, Rua da Palmeira, 56, r/c., e após longos meses de sofrimento, faleceu no dia 30 do mês findo a sr.^a D. Ida d'Ornellas Lopes Banhos, filha da sr.^a D. Amélia do Carmo d'Ornellas e do sr. Guilherme Carlos Lopes Banhos, general de Brigada, já falecido; e irmã do nosso director Carlos d'Ornellas Lopes Banhos e do sr. Marino d'Ornellas, secretário da redacção da Revista de Turismo *Viagem* e cunhada da sr.^a D. Fernanda Pereira da Silva d'Ornellas.

O funeral realizou-se no dia seguinte, ás 10 horas, saíndo o ferebro da residência da extinta para o cemitério do Alto de S. João, encorporando-se pessoas de família e amizade.

Não foram feitos convites por determinação da família.

Em casa da família e na nossa redacção foram recebidos telegramas e cartões das sr.^{as}: D. Laura Borges d'Almeida, D. Maria Tocha, D. Palmira Ribeiro, D. Jóvita Campos Pacheco, D. Gizélia de Brito, D. Isabel Monteiro Faria, D. Ana de C. Amorim Pestana Lopes, D. Laura Castanheira Freire, Escultora D. Úrsula de Leiro Montez, D. Olga M. Rodrigues, D. Cimodocea M. Pamplona Corte Real, D. Elisa Gorjão, D. Leonilde Judice Guimarães, D. Maria Alzira, D. Beatriz da Silva Braz, D. Helena Sarto de Hortega, D. Sára M. da Silva Biscaya, D. Alexandrina de Melo Leal, D. Elvira da Cruz dos S. Teixeira, D. Maria dos Anjos de Almeida Rodrigues, D. Maria R. Borges de Avila, D. Maria Judice Carneiro da Costa, D. Maria Amélia J. Carneiro, D. Clarisse S. Pinho dos Santos, D. Celeste Alves d'Almeida, D. Preciosa Alves Abrantes, D. Maria Fernanda Rodrigues, D. Aurea M. C. Pereira da Silva, D. Maria A. Lopes de Mendonça, D. Amélia Martins Pires, D. Lídia Saldanha O. S. Ve-



D. Ida d'Ornellas Lopes Banhos

loso de Quadros, D. Laura Costa, D. Felisbela da Luz Coelho Rocha, D. Carolina Piedade, D. Júlia Silva Lopes, D. Leonor A. Moraes Moreira, D. Deborah Prata, D. Aurea Guedes, D. Maria dos Anjos Rodrigues, D. Maria Caldas e filhas, D. Nita Lupi, D. Maria Luisa Franklim, D. Lígia Ribeiro de Paiva Graça, D. Belmira S. A. Pereira da Silva, D. Maria Henriqueta Gorjão, D. Maria Hortense Gorjão, D. Elvira Avelar, D. Alice Filipe da Silva, D. Maria Albertina e D. Ricardina Pereira de Figueiredo.

Escritores e jornalistas: Cesar de Frias, Fernando Batista, José da Natividade Gaspar, Moraes de Carvalho, Rogério Perez, Raúl de Carvalho, Felix Correia, Alexandre Settas, Pedro Correia Marques, Sertório Fragoso, Edmundo de Oliveira, Rodrigues Laranjeira, Santos Vieira, Alvaro de Andrade, Carlos Faro, Mário Rocha, Guedes de Amorim, José Luiz Ribeiro, Luiz Lupi, Jorge Simões, João Coimbra, Tôrres de Carvalho, Marcellino Lima, Rebelo de Bettencourt, Leopoldo Nunes, Jorge Ramos e Carlos Portugal Ribeiro.

E os srs.: General Raúl Esteves, Dr. Azevedo Neves, Conde de Sucena, Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, Coronel Lopes Galvão, Dr. Ferreira Deusdado, Coronel Ernesto Pestana Lopes, Dr. Diogo Ribeiro, Comandante Jayme Athias, Professor E. de Campos Coelho, Coronel Esmeraldo de Carvalhais, Carlos Empis, Capitão Jaime Galo, E. A. Strasen, Carlos J. Oliveira, Tenente-coronel Plínio Silva, Visconde do Pôrto de Cruz, Dr. Cristovam de Sousa Pereira, Coronel João de Brito Pimenta d'Almeida, João Batista Duarte, Coronel-aviador A. C. Cifka Duarte, Dr. Jacinto Carreiro, Henrique da Silva Martins, Augusto Sá da Costa, Franz R. Wilberg, Carlos Francisco Méga, Coronel Dr. Joaquim Mata, Capitão Américo dos Santos, Dr. José A. Ascenção Contreiras, Manuel Fialho da França Machado, Tenente-coronel Humberto Luna de Oliveira, Arquiteto Paulino Montez, Capitão Eduardo Emiliano Rêgo, José Vicente, Rolando da Silva, Capitão Tudela de Vasconcelos, A. Gama Reis, Casimiro Gomes Vieira, Filipe Loureiro Viana, José da Cunha Carvalho, Tenente Mariano Moreira Lopes, José Honorato de Carvalho, Manuel Serras, José António Correia, Coronel Afonso Mesquita, Carlos J. Garcia Grill, Joaquim Rodrigues, Hilário Pereira Rodrigues, Dr. Leopoldo do Vale, Raúl Dias do Canto, Carlos José de Sousa, Manuel Daniel Costa, Joaquim Sampaio Júnior, Dr. Paradela de Oliveira, Coronel Simões Carrilho, Carlos Worm da Costa, Manuel José Palma, Luiz Costa, José Amaro, Raul Coluna, José Augusto de Carvalho, Alberto Malaquias de Lemos, Carlos Ferreira Leite, Luiz Mayor Santos, José Mayer, Carlos Coelho, Carlos Mendes da Costa, Mapril Gouveia,

Henrique Afonso Pires, D. António de Hortega y Ceballos, Major Rosa Bastos, Eng.º Palma de Vilhena, Geraldo Magalhães, Dr. Raúl Leal, Carlos H. dos Santos, António Batista Guimarães, José Picão Telo, Carlos Nunes Sereno, Júlio de Matos Machado, José Francisco Bôto, Joaquim Barreira Branco, Carlos Basílio d'Oliveira, Major Caldas de Quadros, Domingos da Silva, Damaso Luiz Seia, José de Seixas, Jaime Caldas de Quadros, Carlos Costa e Silva, Carlos Sourton Rei, António Luiz Simões, Maurício Lopes do Rêgo, Dr. Bento de Sousa, Jaime Machado Alves, Carlos Pedroso de Lima, João Monteiro, Artur de Sousa Flôres, Alvaro Figueiredo d'Almeida, Manuel Gonçalves da Silva, Manuel Nunes, Carlos Mackarty Lopes do Rêgo, Bernardino José da Silva, Carlos C. dos Santos Gonçalves, Higino P. d'Almeida Lopes, Manuel Santos Silva, Carlos Pinto da Silveira, Fernando Judice da Costa, Domingos Martins, Jorge Borges d'Almeida, Lino T. Judice da Costa, Carlos Madeira, João António Barbosa, Tenente Carlos Rodrigues, Velez da Mota, Miguel Ribeiro, Filino Rendeiro, Dr. Virgílio Saque, Cesar de Lemos, Francisco da Silva Brás, Alberto do Espírito Santo, António de Matos, Francisco Mauhin Gonçalves, António J. Marques, Manuel Canhão, Professor Pedro Celestino Gonçalves, Domingos da Silva, Francisco Prata, Carlos Alberto C. Guerra, Levy Gonçalves Moreira, José Lopes, Carlos Leal, Zeferino Augusto Pires, José Pereira da Silva, Carlos Rodrigues Teixeira, Libânia da Silva Biscaia, E. Mendes Catraia, Roberto Tôrres, João H. Alexandre, A. Niza da Silva, Isidro Silva, António Pedrosa, António Pereira da Costa, Manuel Fernandes, João Romão, Major Rocha, Alberto Gorjão, José da Conceição Guerra Júnior, Carlos Alberto Caldeira Guerra, Capitão Tadeu da Silveira, Rogério Filipe, Fausto Nunes Dias, Joaquim T. Judice Bicker, Manuel Pessoa, Ernesto Pancada, Henrique Carlos Perry de Linde Duarte e F. d'Assis Moreno.

Todos os jornais diários fizeram referência ao acontecimento, destacando-se *O Diário de Lisboa*, *O Século*, *O Jornal do Comércio*, *Diário da Manhã*, *A Voz* e *O Setubalense*, que apresentaram condolências ao nosso director, o que agradecemos reconhecidamente.

Estavam representadas as firmas: Bleck, L.^{da}; Comissão Administrativa da Associação de Socorros Mútuos «Almirante Cândido dos Reis»; Pessoal de escritório e gráfico da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Isidro Silva; Albergaria de Lisboa; Grupo Tauromáquico «Sector 1»; Divisores dos Correios Telégrafos e Telefones do Chiado; Senna, Bôto & Leitão, L.^{da}; E. A. Strasen, Director da Secção de Turismo dos Caminhos de Ferro Alemães; *Revista Portuguesa* (Órgão oficial da A. I. P.); Engravadora Neves, etc.

CARLOS VASCONCELOS E SÁ

Mais um camarada de Imprensa que desaparece: Carlos Vasconcelos e Sá. Uma doença grave prostrou-o em poucos dias. Cronista mundano, que bem podia dizer-se um dos discípulos e continuadores de Luiz Trigueiros, colaborou em quase todos se não em todos os jornais do seu tempo e de hoje, animando uma secção que ninguém deixava de ler com interesse. Era um nome conhecido em todos os meios.

Por sua parte ele conhecia toda a gente.

De trato afável, bom conversador, foi exemplo de leal camaradagem. Tinha um amigo em cada conhecido. Quando, no S. Luiz, realizava as suas festas anuais, sempre brilhantes, um público numeroso e distinto enchia-lhe a casa de espectáculos.

Natural de Lisboa, desceu à sepultura, com sessenta anos. Parecia menos idoso, a-pesar-de combatido por um grave desastre de atropelamento, em Março de 1939, que o aproximou das portas da morte.

Na Grande Guerra, distinguiu-se como tenente miliciano de Artilharia. É com saudade que redigimos estas linhas. Paz à sua alma. À família enlutada, os nossos sentidos pêsames.

UMA FIGURA ILUSTRE

I.º Centenário do nascimento do General José Estevão de Moraes Sarmento

Por iniciativa da Direcção da *Revista militar*, foi condignamente celebrado o 1.º centenário do nascimento do general José Estevão de Moraes Sarmento, no dia 12 do corrente, com uma romagem ao seu túmulo, no Cemitério Ocidental (Prazeres), junto do qual o ilustre presidente da Direcção pronunciou um discurso de elogio à nobre figura do extinto, que foi também director daquela notável revista, e uma sessão extraordinária e especial, para inauguração, na sede da *Revista Militar*, da «Estante General José Estevão de Moraes Sarmento». A inauguração foi precedida de um discurso pelo ilustre vice-presidente da Direcção.

A Comissão Executiva da comemoração do centenário funcionou sob a presidência honorária de Sua Ex.^a o sr. Presidente da República.

O Município de Beja associou-se à comemoração, colocando uma nova lápida no Largo Moraes Sarmento, daquela cidade.

Também a Câmara Municipal de Sintra colaborou na celebração deste centenário, dando o nome de Avenida General José Estevão de Moraes Sarmento a uma das suas principais artérias,

LINHAS COLONIAIS

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, do ano de 1941

RECEBEMOS, há pouco, o Relatório do ano económico de 1941 organizado pela Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique. A esse Relatório já fizemos, oportunamente, referência, e por mais duma vez. Hoje, de novo, voltamos a ocupar-nos desse importante documento, transcrevendo para aqui algumas páginas, que nos colocam na presença e no conhecimento de algumas das mais importantes realizações levadas a cabo por aquela Administração.

As pessoas que se interessam pelo progresso dos nossos caminhos de ferro coloniais julgamos não ser preciso chamar a atenção para o texto que, a seguir, reproduzimos:

Extensão de linha

A extensão de linha férrea em exploração foi aumentada durante o ano de 1941 em 14 quilómetros, na rede de Moçambique, que assim atingiu Mutuáli. Era no fim do ano distribuída da seguinte forma:

Via normal de 1,067:

Linha de Ressano Garcia, incluindo o ramal do Língamo	94,360
Linha de Goba, incluindo o ramal do Umbelúzi	63,570
Linha do Limpopo, incluindo o ramal de Mangulane e Xinavane	179,597
Linha de Marracuene, incluindo o ramal do Matadouro	34,343
Linha de Inhambane, incluindo o ramal de Inharrime	93,250
Linha de Quelimane	145,000
Linha de Moçambique	456,000
	1:066,120

Via reduzida de 0,75:

Linha de Gaza, incluindo ramais	141,500
<i>Total</i>	1:207,620
Na linha de Ressano Garcia está assente via dupla na extensão de	10,355
<i>Total de linha explorada</i>	1:217,975

No cais de Lourenço Marques e respectiva *gare* marítima estavam assentes, no fim do ano de 1941, 62,566 quilómetros, e a extensão de linhas de serviço das *gares* e desvios particulares atingiu, na rede de Lourenço Marques, 62,644 quilómetros. A extensão das linhas de serviço nas *gares*, na rede de Gaza, é de 6,479 quilómetros; na linha de Inhambane, 10,438 quilómetros; na linha de Quelimane, 7,712 quilómetros; na linha de Moçambique, 19,357 quilómetros.

Podemos, portanto, dizer que o total de linha assente em exploração é de 1:387,171 quilómetros, contra 1:360,253 em 1940 e 1:304,705 quilómetros em 1939.

Linhas e portos projectados

Nada se adiantou no corrente ano na fixação do plano das linhas férreas e classificação dos portos comerciais na Colónia.

O ante-projecto elaborado sobre este assunto por esta Direcção, suprimindo linhas de carácter secundário, que por muitos anos podem ser substituídas por carreiras de camionagem automóvel, não logrou a aprovação do Govêrno da Colónia, que achou terem sido incluídas linhas demasiadas, apesar de pouco mais que esboçada a espinha dorsal com as linhas de penetração. Estão, portanto, apenas decididas ou a caminho de o serem as actuais linhas em exploração na rede de Lourenço Marques, com as linhas para o Transval, para a Suazilândia, para o vale do Incomáti por Marracuene, com a extensão para a Manhiça e eventual ligação com a linha de Xinavane, servindo também esta linha o vale do Incomáti, com a extensão para o vale do Limpopo, na direcção do Guijá, cuja exploração foi já inaugurada oficialmente em 29 de Novembro de 1940, em virtude de ter ficado concluída a ponte sobre o Incomáti; a linha de Gaza, para o serviço das florestas de Panda, de que se inauguraram os restantes 22 quilómetros também em 1940; a de Inhambane, com o ramal do Homoíne; a linha de

Tete para Dona Ana, junto à ponte do Zambeze, cuja construção se iniciou em Abril de 1939, tendo o primeiro trôço, de 31 quilómetros, sido inaugurado em 26 de Novembro de 1940, mas tendo a sua exploração sido suspensa por ordem ministerial; a linha de Quelimane, por enquanto apenas com o objectivo de servir o vale do rio Licungo, de natural extensão para o norte, servindo o Alto Molócuè e o Guruè e ligando à linha de Moçambique, e esta linha, com a possível extensão para o Niassa português, em estudo.

Julgamos que para basear o estudo da rede geral da Colónia se deviam primeiramente fazer reconhecimentos no norte do Zambeze e no sul do Save, por brigadas constituídas não só por pessoal técnico de engenharia como também por geólogos, prospectores e médicos, para que se não limitasse o estudo apenas à topografia mas se procurassem as regiões que geologicamente indicassem a existência de áreas mineralizadas, se procurassem os minerais e se estudasse a salubridade, do ponto de vista da colonização.

Sei que junto ao Save e do lado da Rodésia, junto à fronteira, foram encontrados grandes jazigos de carvão e de minério de ferro.

Mais tarde ou mais cedo deve esta região procurar uma saída para o mar. Não há razão para deixar de supor que do outro lado da fronteira, no nosso território, não se encontram minérios análogos. Um caminho de ferro será necessário, sómente se tornando conveniente ponderar se o devemos trazer ao caminho de ferro do Limpopo, já construído, atravessando uma região que das autoridades portuguesas é apenas conhecida como reservatório de pretos para as minas do Transval, e que constituiria a primeira aproximação para a ligação da rede ferroviária do sul da Colónia com a do norte, ou se convém levá-lo à Beira. A existência daqueles minérios na fronteira da Rodésia foi-me dada a conhecer pelas autoridades superiores do Caminho de Ferro da Rodésia, que pensam seguramente na ligação para a linha da Beira, afastando a possibilidade da ligação das duas redes. Bom seria que ali fosse mandada uma brigada estudar a geologia da região e apressarmo-nos a construir a linha que ligasse ao pôrto de Lourenço Marques, onde o capital do Governo investido é já muito importante e de onde mais tarde ou mais cedo desaparecerá parte importante do tráfego de trânsito para o Transval.

Do ponto de vista de economia no custo dos transportes, seria talvez preferível a solução da ligação para a Beira, por ser mais perto, mas perderíamos uma oportunidade de abrir ao desenvolvimento uma grande área e arriscávamo-nos a perder uma justa remuneração para o capital investido em Lourenço Marques, e quem sabe se até as receitas necessárias para garantir a tempo a

indispensável renovação do material em serviço. Precisamos de procurar para o pôrto de Lourenço Marques outro *hinterland* que não seja o Transval.

E não dizemos que a essa brigada para o estudo das condições geológicas se juntassem agrónomos, porque entendemos que se deve, na situação actual de mercados saturados, apenas estudar as possibilidades agrícolas para uso da colonização europeia, cujas áreas de estabelecimento devem ser fixadas primeiro, e ainda para alimentação dos indígenas.

Esse estudo e a organização dessas brigadas cabem dentro das atribuições da Direcção, fixadas no diploma que a criou, muito embora sob a orientação da Direcção Geral do Fomento Colonial do Ministério das Colónias, criada em 1937, como já dissemos nos relatórios anteriores, pelo decreto n.º 26:180, que reformou o referido Ministério.

Uma das brigadas que operassem ao norte do Zambeze deveria ser encarregada do estudo da linha do Bárue.

Infelizmente, o estudo feito pela brigada geológica sob a direcção do engenheiro inglês Hall consta que chegou a conclusões pouco prometedoras acerca do valor do minério aurífero, de que havia tantos indícios. Embora as áreas dos rios sejam auríferas, parece que o ouro vem de jazigos já fora da Colónia e aquelas não são bastante ricas para justificar uma exploração remuneradora. No entanto, isto é o resultado de um primeiro estudo e não constitue razão suficiente para pôr de parte a ligação do vale do Zambeze através do Bárue com a linha da Beira.

Em relatório especial já foi justificada a necessidade da extensão do caminho de ferro de Moçambique para o Niassa português. Além de servir o planalto de que é centro Vila Cabral, eminentemente próprio para colonização europeia, com clima absolutamente idêntico ao melhor da Niasalândia, a região a atravessar é bastante mineralizada para o justificar.

Com efeito, em resultado de reconhecimentos geológicos feitos em 1931, 1932 e 1934, foi reconhecida a existência de carvão próximo do lago Niassa e na bacia do Luchimua. Estes reconhecimentos, levados a efeito pelo sr. engenheiro de minas António Joaquim de Freitas, em 1938, com o auxílio dos serviços da brigada de estudos do caminho de ferro, foram plenamente confirmados naquele segundo local pelo pessoal desta brigada, que localizou, ao atravessar o rio com o traçado do caminho de ferro, a existência de carvão a aflorar nas suas margens.

A existência de carvão próximo do lago Niassa era conhecida de longa data, tendo apenas o reconhecimento de 1941 provado que ele se encontrava mais perto do lago do que se supunha, segundo consta do relatório daquele engenheiro.

É desse relatório que extraímos as seguintes indicações:

As análises das amostras dêste carvão deram em média os seguintes resultados:

Humidade	9,50
Matérias voláteis	36,90
Cinzas	14,92
Carbono fixo	36,68

O poder calorífero determinado pela bomba a 5:255 calorias é um pouco inferior ao do carvão do Transval.

A camada tem 1^m,50 de possança no local da amostra, parecendo manter-se a pequena profundidade.

O carvão de Luchímua foi encontrado no reconhecimento de 1934, mergulhando as camadas por debaixo dos depósitos aluvionares. Por reconhecimento continuado em 1936, estas estendem-se num comprimento de 25 quilómetros para montante do afloramento de onde foi tirada a amostra. Neste, a espessura é apenas de alguns centímetros e está entremeada de xisto. As análises feitas de uma camada com 2 metros de espessura deram:

Humidade	5,96
Matérias voláteis	25,85
Cinzas	38,37
Carbono fixo	29,82

Poder calorífero, 4:270 calorias, bastante inferior ao do carvão do Transval. A quantidade de cinzas é enorme. Esta amostra estava, porém, entremeada de xisto. E numa outra que o não tinha, os resultados foram:

Humidade	8,60
Matérias voláteis	36,70
Cinzas	2,06
Carbono fixo	52,64

Poder calorífero, 6:804 calorias, já bastante superior ao do carvão do Transval.

Também em 1936, junto à circunscrição do Lago, em Unango, o mesmo engenheiro encontrou blocos soltos de galena em quarço, idênticos a outros que haviam sido encontrados por um colono português em uma das linhas de água confluentes, parecendo-lhe tratar-se de jazigo de filão nos xistos, mas este nem foi procurado nem pesquisado por falta de recursos. O administrador da circunscrição diz também ter encontrado galena a oeste do pôsto de Maniamba. A galena é de muito boa qualidade. E com ela foi encontrada grafite.

Os aluviões examinados indicam que convém continuar com as pesquisas.

No Litunde, a existência de grande número de filões aconselha também a continuar as pesquisas.

No seu relatório, o sr. engenheiro António Joaquim de Freitas conclui por dizer:

«1.º Quanto ao valor do subsolo, os trabalhos de reconhecimento geológico e pesquisas executados até hoje conduziram a muito esperançosos resultados que bem justificam a continuação e intensificação dos trabalhos.

2.º Relativamente a pesquisas, merecem o maior interesse a zona Unango-Maniamba e a zona do Litunde, ambas indicadas no mapa junto; e logo que as grandes esperanças que tenho sobre aquelas duas regiões principiem a converter-se em realidade, deverão reconhecer-se os jazigos de carvão do lago e do Luchímua, cuja proximidade de jazigo ou jazigos descobertos pode representar factor económico de grande valor.

3.º Quanto às possibilidades do solo, elas parecem-me importantes em presença do aspecto de algumas zonas povoadas e agricultadas, tanto nas regiões altas (para cima de 1:000 metros) como nas de altitude média (500 a 1:000 metros); em presença do excelente aspecto de animais criados nas zonas altas, parece razoável pensar-se na possibilidade do desenvolvimento pecuário.

4.º Não julgo constituir obstáculo ao desenvolvimento da região a existência de largas zonas com tsé-tsé, cuja eliminação nas faixas de trabalho me parece muito fácil.

5.º As zonas de altitude superior a 1:000 metros são eminentemente próprias para a colonização europeia, cujo estabelecimento da exploração do subsolo, sobretudo se em seu auxílio vier o conhecimento de artigos susceptíveis de exportação rendosa, provenientes de exploração agrícola, pecuária ou florestal.

8.º Quanto ao traçado (do caminho de ferro), confirmo a minha nota de 21 de Fevereiro de 1935, dizendo parecer-me bem o traçado de Cuamba à margem do lago, passando por Catur e Vila Cabral, pelas seguintes razões:

a) É direcção que atravessa as regiões que hoje podemos considerar de mais prometedor futuro;

b) É direcção que corta todas as outras de possível desenvolvimento económico, para as quais podem, pois, com facilidade, estabelecer-se oportunamente os ramais necessários;

c) Julgo ser a direcção que permite o acesso mais suave às altitudes elevadas.»

A isto devo acrescentar que também a serra de Mandimba e a bacia do Lugenda contêm manchas fortemente mineralizadas de carácter geológico, conduzindo à existência possível de cobre e carvão.

Minérios que foram estudados pela Repartição de Minas foram encontrados na estrada Metangula-

-Cóbue, no Malulo, a 55 quilómetros de Vila Cabral, e em Mjulo, a 24 quilómetros junto do rio Liuga, de Maniamba, e ainda calcáreo, bom para o fabrico de cal, em Tegulas, no Malulo, também a 55 quilómetros de Vila Cabral. E já no ano de 1940, ao quilómetro 325 da linha de Moçambique, foram encontradas pirites e calcepirites, que parece formarem um filão.

E, a meu ver, o futuro económico do caminho de ferro de Moçambique está sobretudo na quantidade de riqueza que se puder tirar ao subsolo na região que vem já desde Ribáuè até ao lago, pelo caminho que o sr. Chefe da Repartição de Minas ali deixou indicado. O que é preciso é completar o estudo geológico e as pesquisas, mandando para a região pessoal competente e em quantidade.

E, segundo consta, foram já tomadas providências pelo Governo da Metrópole, encarregando um geólogo inglês de estudar a geologia do norte da Colónia.

Em relação a portos, também não está fixada uma orientação.

Para tôdas as baías onde se fixou uma povoação se pretende o estabelecimento de portos comerciais. Não pode ser. A Colónia não pode estar a desperdiçar as suas economias em portos de valor secundário. Tem de os fixar nas testas das principais linhas de penetração, às quais se ligarão as linhas secundárias existentes ou a construir. Assim, o sul será servido pelo pôrto de Lourenço Marques; o centro, pelo pôrto da Beira; o norte, pelo pôrto de Nacala, como já foi escolhido por S. Ex^a o Ministro, que para a sua construção mandou abrir concurso à data da elaboração dêste relatório.

Não há dúvida que a testa do caminho de ferro de Moçambique não podia passar para a linha dêste nome, resolução que alguns tanto se esforçam por obter. Seria um êrro económico construir uma ponte de cerca de 4 quilómetros de extensão, talvez aí a 2:000 contos por quilómetro, para ligação do continente com a ilha, para nela se não encontrar espaço para uma *gare* de dimensões razoáveis, e sem benefício para a navegação, que não ficaria mais abrigada do que hoje está. Não é o caso de Mombaça, como alguns afirmam, pois esta ilha é espaçosa e tem quatro ou cinco vezes a área da de Moçambique, pôde fazer-se nela um cais acostável abrigado e a cidade tem um movimento comercial que a de Moçambique nunca teve nem já agora terá.

Pôrto de Nacala

É Nacala o melhor pôrto, e num futuro remoto deve ser a testa do caminho de ferro de Moçambique, como já está resolvido. É de esperar, porém, que enquanto não houver neste pôrto um tráfego de 200.000 toneladas não seja possível evitar *deficit*

na sua exploração. Quere dizer: teremos que esperar que êle triplique a tonelagem que hoje transporta. É necessário, além disso, construir 60 ou 70 quilómetros desde a linha de Moçambique actual até ao pôrto de Nacala, que hoje representa um investimento de mais de 30:000 contos, a ser percorridos nestes anos mais próximos, digamos por 80:000 toneladas, na sua grande maioria de tráfego pobre, como o algodão que, apesar do seu valor paga como se fosse pedra ou areia.

Foi no ano de 1939, como já se disse nos relatórios anteriores, concluído o trabalho de campo do estudo do pôrto de Nacala e do trôço de linha férrea ligando êste pôrto à linha férrea de Moçambique, para isso tendo sido criado o Fundo de Fomento, válido por 5 anos desde 1937, para a execução destas obras e de outras de necessidade na Colónia.

Durante o ano de 1941 ficou concluído, no Ministério das Colónias, o projecto definitivo do pôrto de Nacala, tendo sido aberto já concurso em Lisboa, com realização em 27 de Maio de 1942, para a execução dos seguintes trabalhos que constituem a primeira fase da empreitada:

- a) Um cais acostável fundado a —9^m,30, na extensão de 445 metros, em dois troços, um de 300 metros, marginal, e outro de 145 metros;
- b) Um cais acostável fundado a —3 metros, na extensão de 200 metros;
- c) Obras de retenção dos aterros na extensão de cerca de 2:580 metros;
- d) Escavações e aterros;
- e) Uma rampa de varagem;
- f) Drenagem;
- g) Obras acessórias.

No orçamento do ano de 1942 foi inscrita a verba de 6:000 contos para dar início a estes trabalhos.

Quanto a Pôrto Amélia, podendo o distrito de Cabo Delgado ser tributário da linha de Moçambique, utilizaria o pôrto-testa desta linha, a não ser que subsistisse a idéia de também daquele pôrto fazer sair uma linha de penetração para o Niassa, mas com o grande inconveniente de atravessar uma área improdutiva, porque é desabitada devido à doença do sono que ali prevalece apesar de tôda a profilaxia e da manutenção da brigada de combate.

Além, portanto, dos três portos que deixo indicados, só se sente a necessidade imperiosa de construir na testa do caminho de ferro de Quelimane uma ponte-cais análoga à de Inhambane, para serviço de cabotagem e que muito concorreria para facilitar o comércio de produtos indígenas e melhoraria as finanças daquele caminho de ferro. Uma tonelada de mercadoria é hoje sobre-carregada em Quelimane com 5 xelins e 6 dinheiros, para ser

levada de terra ao navio, e *vice versa*, e quando se não trate de carga difícil de manusear, porque então vai até 7 xelins e 6 dinheiros.

Ora, no pôrto de Inhambane, a mercadoria da Colónia paga 1 xelim de direitos de cais — o milho paga 1 xelim e 4 dinheiros — e 1 xelim e 10 dinheiros de carregamento, mais 11 dinheiros de estiva. Quere dizer: no total, o encargo é de 2 xelins e 10 dinheiros por tonelada, ou seja pouco mais de metade do que actualmente paga em Quelimane, com o inconveniente de um manuseamento muito mais moroso.

Foi iniciado no ano de 1939, como já referimos no relatório anterior, o estudo preliminar da ponte-cais de Quelimane, pelo chefe da Divisão de Exploração, que tem encontrado certo desencorajamento por parte dos agentes da Companhia da Zambézia e da Société du Madal, que hoje têm o monopólio das cargas e descargas naquele pôrto, por serem estas companhias as únicas que possuem batelões, e que fazem o preço que querem.

Não creio, porém, que os interesses particulares destas companhias possam antepor-se ao interesse geral.

O ante-projecto desta ponte-cais ficou concluído este ano, esperando-se agora a sua aprovação.

Tem-se falado muito no pôrto de Pebane como futuro pôrto-testa do caminho de ferro de Quelimane. Sobre este assunto, como em muitos outros da Colónia, tem-se falado sem conhecimento de causa.

Em primeiro lugar, o levantamento hidrográfico do pôrto de Pebane, feito pela brigada de Marinha, provou que este pôrto não tem melhores fundos que o pôrto de Quelimane, e a sua barra, de areia, variável como a dêste pôrto, exigiria uma dragagem permanente que, mesmo assim, nunca permitiria mais que o acesso dos barcos de cabotagem e, portanto, sem constituir uma melhor saída para os produtos da Zambézia que o pôrto de Quelimane.

Em segundo lugar, o caminho de ferro que poderia ser dirigido a Pebane nunca poderia ser o actual caminho de ferro de Quelimane; teria que ser um que, servindo a Zambézia, vindo mesmo da baía do Chire, teria de dirigir-se ao actual extremo do caminho de ferro de Quelimane, em Mocuba, para então se dirigir directamente para Pebane.

Tem sido a Zambézia a região da Colónia mais estudada com o fim de a servir por caminho de ferro.

Cinco estudos se fizeram ordenados pelo Ministério com directrizes e objectivos diferentes, umas vezes para servir a bacia do Chire, outras para servir o Alto Chire, outras para servir a bacia do Licungo e, por fim, uma para ligar Tete e a Angónia e Marávia a Quelimane. O que foi para diante foi o que serve a bacia do Licungo,

que passou em Mocuba. Dos outros nenhum se aproveitou, apesar de se terem feito trabalhos importantes de terraplenagens e obrás de arte além de Nhamacurra, na direcção do Chire.

No entanto, sem qualquer contrato de concessão devidamente definido, foi entregue à Companhia do Boror a exploração do pôrto de Macuze, próximo de Quelimane, concorrendo com este e desviando pela via fluvial, desde Nhamacurra, o tráfego que pertence à linha de Quelimane, saído da área ao sul desta linha e que lá não entra.

A situação daquele pôrto, explorado por uma emprêsa particular, contraria a doutrina estabelecida sobre o assunto no Acto Colonial.

Em relação a vias de comunicação, não podemos deixar passar em claro a via aérea, que promete ser de grande futuro nesta Colónia, onde os caminhos de ferro estão ainda separados uns dos outros, não permitindo a passagem entre as regiões por êles servidas por meios acelerados de transporte, pois mesmo por estrada, que se encontram regularmente ligados os distritos de Lourenço Marques e Inhambane e os de Moçambique, Quelimane e Tete, já o mesmo não sucede entre estes dois grupos, separados pelo território administrado pela Companhia de Moçambique, de onde não irradiam ligações permanentes para as regiões ao norte e sul dêle.

Como diremos adiante, o serviço de transportes regulares aéreos (juntamente com a carreira entre Lourenço Marques e Germiston, iniciada, como dissemos no relatório anterior, a 20 de Dezembro de 1938, mas suspensa no ano de 1940 devido à situação internacional) continua a mostrar-se progressivo e a gozar do favor do público, que pedia a extensão das carreiras até Mocímboa da Praia e Tete, tendo esta última sido aberta à exploração no ano anterior e a primeira no corrente ano.

Como já acentuámos nos relatórios anteriores, aproxima-se a data — após a passagem do território de Manica e Sofala para a administração directa do Estado — em que o Governo pode usar do direito de rescisão da concessão da exploração do pôrto da Beira, que, nos termos do presente no Acto Colonial, devia estar também sob a administração directa do Estado. Para isso ter-se-á de pagar ao concessionário, durante o que falta do período da concessão, uma importância anual igual à média do rendimento nos últimos três anos findos naquela data.

Não julgamos que tal seja impossível às finanças da Administração. Com efeito, a data em que a rescisão é possível é em 1945, isto é, três anos após o prazo em que devem estar executados os planos previstos no decreto que criou o Fundo de Fomento.

Ora durante 5 anos, a contar de 1938, tem a Administração de contribuir para tal fundo com 15:000 contos anualmente. Esta contribuição cessará

em 1942 e, portanto, a partir de 1943 pode a Administração dar outra aplicação a essa importância, a qual sem dificuldade poderia fazer face a um empréstimo que resgatasse o capital e respectivos encargos investidos na construção do pôrto da Beira, tanto mais que o rendimento dêste pôrto tem andado à razão de £250:000.

Seria mesmo talvez possível fazer o resgate com o pagamento inicial de uma maior contribuição, afim de, mantendo o pagamento de uma anuidade compatível com as possibilidades financeiras da Administração, poder fazer a amortização do empréstimo em mais curto prazo. A Administração não teria dificuldades de cambiais, visto que entregou ao Governo, em 8 anos, quase £8.000:000, das quais não chegou a utilizar £3.000:000.

A situação económica da Colónia e da Administração que resulta do estado de guerra é que poderá criar dificuldades a este objectivo, mas a cuidadosa política seguida pelo Governo é de esperar que consiga anular essas dificuldades e consiga que saímos mais fortes desta contenda em que as grandes nações se estão enfraquecendo.

Estudos

1. Continuou-se até Agosto do corrente ano com o estudo do caminho de ferro de Tete. Nada foi resolvido acerca da extensão do caminho de ferro de Marracuene para a Manhiça.

Trabalhos efectuados — Caminho de Ferro de Tete

2. No caminho de ferro de Tete foram realizados os seguintes trabalhos:

I) De campo:

6.º e 7.º troços do caminho de ferro de Tete, 110 quilómetros (do quilómetro 197,460 ao quilómetro 307,460):

Limpeza da picada da poligonal;
Abertura de picadas para o traçado;
Implantação de alinhamentos;
Piquetagem;
Medição e contra-medição;

Nivelamento e contra-nivelamento;

Adaptação dos 30 quilómetros da picada da poligonal a passagem para carros e construção de passagens sobre os rios.

8.º trôço do caminho de ferro de Tete, 70 quilómetros (do quilómetro 317,460 ao quilómetro 387,460):

Limpeza da picada da poligonal;
Confronto entre a planta taquiométrica e o terreno.

Ramal da Angónia

Limpeza de 20 quilómetros da picada da poligonal.

3.º, 4.º e 5.º troços do caminho de ferro de Tete, 110 quilómetros (do quilómetro 100 ao quilómetro 210):

Abertura e limpeza da picada para passagem de viaturas automóveis.

3.º trôço:

Implantação de alinhamentos do quilómetro 100 ao quilómetro 127;

Sondagens do quilómetro 100 ao quilómetro 103;
Referências de nivelamento do quilómetro 100 ao quilómetro 115.

II) De gabinete:

Ramal da Angónia, 70 quilómetros:

Cálculo de cadernetas taquiométricas;

Desenho da planta taquiométrica;

Desenho do perfil taquiométrico;

Cópia dos 70 quilómetros da faixa taquiométrica e dos primeiros 24 quilómetros do perfil taquiométrico.

Cálculo das coordenadas rectangulares e das polares do vértice Mangani em relação ao vértice Dómuè, tomado como origem.

Cálculo do triângulo Dómuè, Mangani, marco 14 do levantamento do ramal da Angónia e das coordenadas dêste vértice para o cálculo das coordenadas aos vértices de toda a poligonal do levantamento e possível implantação dêsses vértices, numa planta na escala de 1/50:000 e noutra na escala de 1/250:000, decalcado sobre as cartas da Colónia n.ºs 13 e 14.

Trabalho idêntico se fêz para a implantação na carta da Colónia do traçado do caminho de ferro de Tete até ao vértice AD 15, ao quilómetro 29, ponto em que se encontrava feito o restabelecimento do traçado definitivo.

Considerações sobre o trabalho feito

A quantidade de trabalhos de gabinete não foi muito grande, mas pode ser considerado razoável o seu rendimento para tempo normal.

Dos trabalhos de campo já se não pode dizer o mesmo, pois o esforço despendido foi notável.

A organização e orientação dada aos trabalhos foi de molde a poder tirar-se dêles um rendimento bom.

Não é sem disciplina, sem esforço, sem organização e boa vontade que se pode implantar um traçado num terreno 70 por cento montanhoso, introduzindo-se-lhe melhorias bem sensíveis, sem

ser à custa de um maior movimento de terras; numa extensão de 110 quilómetros (6.º e 7.º troços), num curto espaço de tempo, sendo o rendimento, por dia útil, de 1:860 metros.

O rendimento obtido com o pessoal desta brigada é superior ao que vem indicado em todos os tratados de caminhos de ferro.

Pessoal indígena da Brigada de Estudos de Tete

O pessoal indígena que trabalhou nesta brigada foi constituído por indígenas voluntários da circunscrição da Macanga e postos da Benga e Zóbuè (concelho de Tete). O seu comportamento foi bom e verificou-se a sua boa vontade em trabalhar em brigadas de caminhos de ferro, onde, aliás, são bem tratados, nada lhes faltando, desde uma boa alimentação e bons acampamentos até uma cuidada assistência médica.

Despesas da Brigada de Estudos de Tete

A despesa com esta brigada foi de 815.528\$63, não incluindo o partípice dos serviços centrais e da administração geral, sendo as despesas com pessoal de 687.421\$58 e com material de 128.107\$05, em comparação com 759.537\$74 e 135.675\$69, respectivamente, em 1940, e 671.410\$55 e 114.458\$09, respectivamente, em 1939.

Despesa total com estudos

A despesa efectuada com estudos, neste ano, foi de 1:287 contos, 1:022 contos com pessoal e 265 contos com material.

A despesa só das brigadas, excluídas as despesas dos serviços centrais, foi de 830 contos em pessoal e 128 contos em material, em comparação com 1:094 e 207 contos, respectivamente, no ano anterior, e 2:250 e 235 contos, respectivamente, em 1939.

Novas oficinas e gare de triagem em Lourenço Marques

A acumulação de tráfego e de material circulante na rede de Lourenço Marques impunha o estudo do projecto de novas oficinas para a reparação daquele material na rede de Lourenço Marques, bem como da criação de uma gare de triagem que não existe de facto neste pôrto, embora pareça muito extraordinário depois de tantos anos de exploração.

Foi elaborado o ante-projecto destas instalações

e submetido à consideração das instâncias superiores.

O orçamento dêstes trabalhos monta a 73:500 contos.

Doca seca para serviço de longo curso

Continua pendente de aprovação superior o projecto e orçamento de uma doca seca para navios de 10:000 toneladas, com as maiores dimensões em comprimento, calado e largura dos navios conhecidos de qualquer espécie.

Esta obra importará em 70:000 contos.

Linha de Moçambique

Continuou a construção da linha de Moçambique, com a brigada anterior, por administração directa, tendo sido aberto à exploração provisória o trôço do quilómetro 442 ao quilómetro 456 (Mutuáli), e entregou-se à exploração definitiva o trôço do quilómetro 410 ao quilómetro 442, em 11 de Novembro.

Cais acostável de Lourenço Marques

O prolongamento em mais 300 metros do cais acostável de Lourenço Marques, já autorizado, não foi levado a efeito por virtude de a situação internacional o não permitir, devido à falta de materiais, embora sendo de tôda a conveniência a sua conclusão, especialmente logo que a guerra seja terminada, pois a afluência de navios, anteriormente a esta, já o exigia.

Povoações comerciais

Tem-se esforçado a Administração por estabelecer povoações comerciais ao longo das linhas férreas.

De facto, a criação de povoações ao longo das linhas, com o natural desenvolvimento do seu comércio, traria vantagens ao caminho de ferro pelo incremento que as culturas indígenas viriam a tomar nas regiões, porque os indígenas, com os seus produtos, acorreriam facilmente às casas comerciais que ali se estabelecessem, no interesse de os venderem ou permutarem por mercadorias, havendo assim a possibilidade de o caminho de ferro ter maior tráfego.

Esta idéia tem sido bem recebida pelas autoridades administrativas.

Foi pedida a criação das seguintes povoações: junto à estação de Ribáuè, na linha de Moçambique; junto à estação de Malema, na linha de Moçambique; junto à estação de Iapala, na linha de Moçambique; junto à estação de Mutarara, na linha de Tete.

De Lisboa a Berlim

em

combóio eléctrico?

Por JOÃO DA C. REYNALDO

VÁRIOS homens de ciência têm profetizado, por cálculos pré-estabelecidos, que o carvão e a gasolina têm os dias contados, isto é, o seu esgotamento está previsto. Como poderão no mundo de amanhã — se aquêles vaticínios fôrem acertados, centenas de locomotivas atravessar o nosso Continente, como serpentes, em todas as direcções? Poder-se-ia dizer que estávamos apresentando um problema de economia; todavia, assim não é, porquanto êste já está a ser estudado. Como? Por novos combustíveis? Nada disso; simplesmente pela electricidade. Ora vejamos:

O problema das Hidro-Eléctricas, tem no mundo da economia de carvão, a expressão máxima das realidades actuais. Em Portugal, como em todas as nações europeias, verifica-se as vantagens, aliás pouco desenvolvidas, de tal sistema. No nosso país, até 1941, apenas estavam aproveitados 279.830 kw. de rendimento em energia, distribuídos por várias centrais hidro-eléctricas.

Por causa das suas insuficientes reservas de carvão, a Espanha dedicou a sua atenção, com a ajuda de capitais estrangeiros, às fôrças hidráulicas dos Pirinéus e conjugou a sua utilização para fins de hidráulica agrícola com a produção da energia eléctrica. Até ao rebentar da Guerra Civil, a Espanha contava sómente com uma produção de corrente, por ano, de 2,4 biliões de kw. Os Pirinéus

representam também para a França uma das fôntes de fôrça motriz, ao lado dos Alpes e do Maciço Central.

A rôde que liga o distrito de Paris, o Oeste e o Noroeste da França com o Maciço Central não tem contudo, para o abastecimento de eléctricidade da França, a importância que podia atingir pelo aproveitamento das fôrças hidro-eléctricas dos Alpes e dos Pirinéus. A França planeou já, em 1938, uma poderosa central hidro-eléctrica em Gêniissiat, sobre o Ródano, e uma igualmente importante em Aigle, na Dordogne (Maciço Central), que acarretariam conjuntamente uma economia de meio milhão de toneladas de carvão. A expansão da importação de carvão e a sua necessidade para a indústria do alumínio, para recompletamento das falhas de abastecimento da indústria dos metais de liga e o aumento de produção de azoto, com o objectivo de mais abundantes fornecimentos de adubos artificiais, à agricultura francesa, levantou de novo a atenção, na França, para a continuação do aproveitamento das fôrças hidro-eléctricas. De uma produção anual de cerca de 19 biliões de kw. cabem 55 % à energia hidro-eléctrica.

Os Alpes, na sua parte norte, põem à disposição da Alemanha, as suas fôrças; na vertente sul dão-nas à Itália, enquanto que a Suiça jaz completamente no meio dêles. Os reservatórios das fôr-

ças motrizes da Alemanha ficam, por isso, no Sul e na Marca do Leste, onde deve ser alcançada uma produção de 4 biliões de kw. na Central de Tauern, que se encontra em construção, dos quais está fixado um bilião de kw. para o antigo território daquela nação.

A Itália aproveitou até 1938 cerca de 30 % das poderosas fôrças hidráulicas que estão à sua disposição na fronteira dos Alpes e que produzem 70 % de toda a produção actual de electricidade e assim conta com uma produção de mais de 15 biliões de kw. A capacidade de fôrça motriz alcançava no comêço do ano de 1940, 5,2 milhões de kw. A parte das centrais térmicas mal alcançava 1/6. Até 1944 deviam ser aproveitados outros 20 %.

A capacidade de produção dos estabelecimentos hidro-eléctricos suíços subiu de 0,6 milhões de kw. para 2 milhões kw. respectivamente do ano de 1915 para 1939. O aproveitamento agora de novo planeado deve alargar-se até ao ano de 1953 e até lá esperam obter mais 2,2 milhões de kw. Neste plano representa o maior papel a construção da barragem do Vale do Reno e o projecto da barragem do Reuss. Este projecto é um dos maiores da Europa e deve possuir uma capacidade de 948.000 kw. com uma produção de cerca de 3,2 biliões de kw.

Ao lado da Suiça está uma das regiões cujo desenvolvimento apresenta mais próspero futuro para a fôrça energética da Europa do Sudeste e que compreende um território de 900.000 km² com 60 milhões de habitantes, e no ano de 1939 produziu cerca de 4,5 biliões de kw. isto é, cerca de 75 kw. por habitante, para uma média de consumo

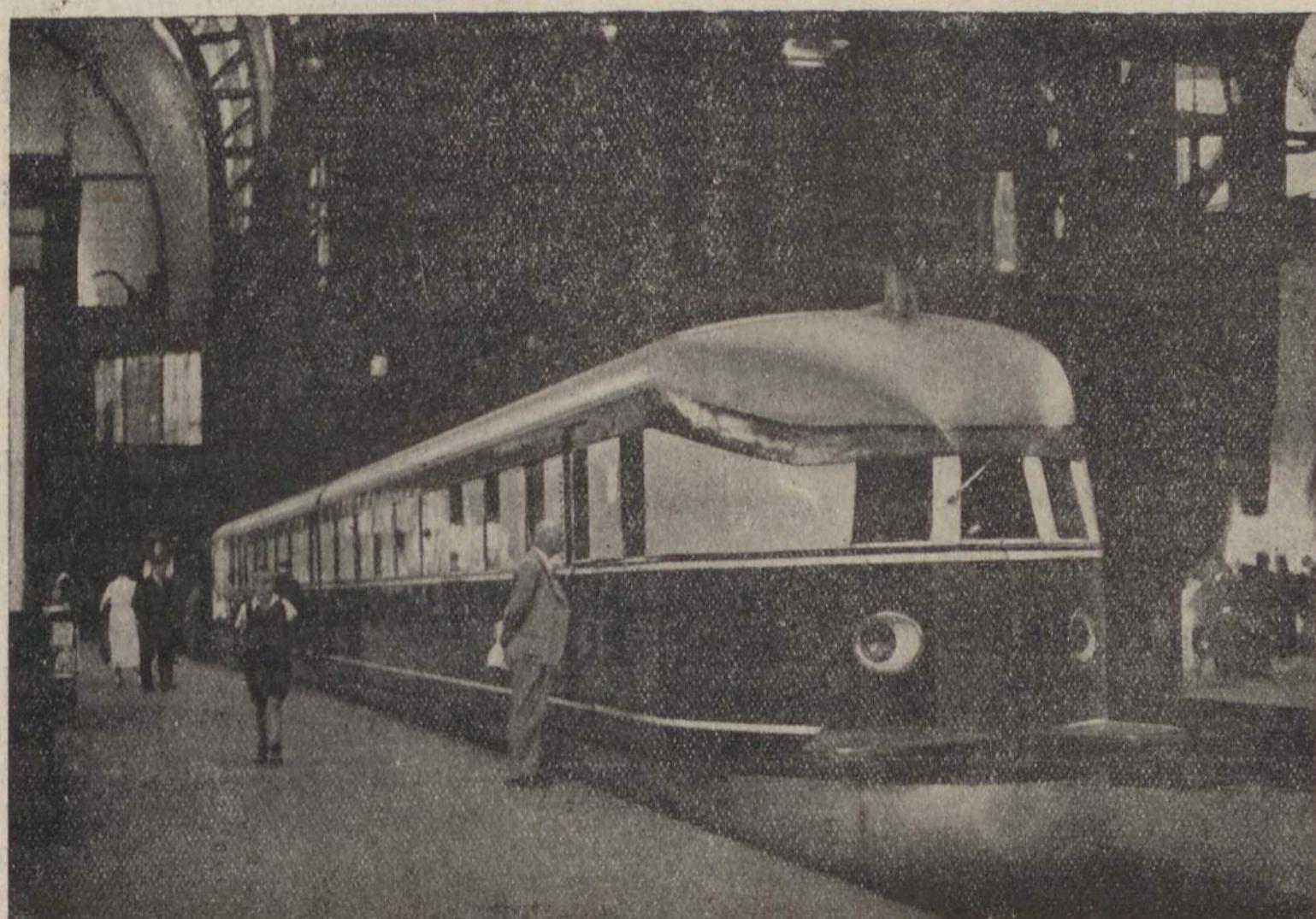
europeu de 400 kw. por cabeça (Hungria, 130 kw. Roménia 60 kw. Bulgária 44 kw.). Na Europa Central, Ocidental e do Norte produz-se desde 10 a 20 vezes mais energia eléctrica.

A Europa do Norte constitui ao lado da Suiça e do Sudeste Europeu, a terceira grande reserva de fôrças. Trata-se sobretudo da Noruega, Suécia e Finlândia, enquanto que a Dinamarca retrocede na produção de electricidade. O grau de aproveitamento mantém-se ali entre 16 a 23 %. O atraso da produção de energia funda-se não sómente na falta de capitais, mas também na falta de material, como, por exemplo, na Suécia, onde é notável a falta de cobre.

O país com um futuro mais rico em produção eléctrica é a Noruega, cuja capacidade de produção hidro-eléctrica é avaliada em 12,1 milhões de kw. dos quais apenas estão utilizados 1,9 milhões de kw. ou seja 16 %. Apesar do aproveitamento de todas as reservas hidro-eléctricas ainda existentes na Europa, não se pode contestar o facto de que o aumento de consumo de energia dos próximos 20 a 30 anos não pode ser únicamente coberto por aquelas fontes.

Trata-se hoje de colocar também a fôrça do vento ao serviço da produção de energia. A Dinamarca seguiu já esta orientação em grande escala e foi o primeiro país europeu que tomou esta iniciativa, pois não dispunha nem de grandes fôrças hidro-eléctricas, nem de existências de carvão.

O que ninguém poderá afirmar hoje, é que no mundo de amanhã, para efeitos de economia carbonífera, se não possa ir de Lisboa a Berlim de combóio movido a fôrça electro-motriz.



O «Fliender» na estação antes da partida

Uma conferência do dr. Américo Marinho sobre

«O descalabro da Festa de Toiros em Portugal»

Na sede do Grupo Tauromáquico «Sector 1» realizou o dr. Américo Marinho uma conferência a que deu o título sugestivo de «O descalabro da Festa de Toiros em Portugal».

Presidiu à sessão o sr. Carlos d'Ornellas, que sentou à sua direita os srs. dr. Aristides Fragoso e o jornalista Fernando Batista e à esquerda o novilheiro mexicano Gregório Garcia e o dr. Saraiva Lima.

O Presidente da Direcção do «Sector 1» Carlos d'Ornellas disse:

Minhas Senhoras e Meus Senhores:

Com a circular de 12 do corrente enviada aos nossos prezados consócios, informámos que, durante o período de férias em que vamos entrar, seriam suspensos os trabalhos de propaganda da festa brava.

O nosso ciclo de actividades encerra-se esta noite com «O descalabro da Festa de Toiros», emocionante conferência do distinto professor sr. dr. Américo Marinho, que, mais uma vez, nos vai encantar com afirmações desempoeiradas e com os ditos de espírito irrequieto, que tanto caracterizam o nosso ilustre conferente de hoje.

Tarefa difícil é fazer a apresentação do conferente, nos termos em que me seria grato ao meu espírito e ao meu coração de amigo. Mas a sua modéstia levou-o até a não me fornecer umas simples notas biográficas, para que eu pudesse ir além das frases e dos adjetivos banais, à força de repetidos, e que, a-pesar-da sua sinceridade, não dão o realce necessário para apresentar uma pessoa da categoria do sr. dr. Américo Marinho.

Enfraquecido eu com o não fornecimento dessas notas biográficas, resolvi, na minha qualidade de jornalista, entrevisitar o contínuo do Instituto Industrial de

Lisboa. Poderia, é certo, ter procurado o seu Director, mas quis, antes, falar a um homem que indiferente ao calor que faz vestia um casaco de grosso calibre e que conhece mais ou menos a vida dos professores e dos alunos.

— Boa noite!

— Boa noite! — respondeu-me delicadamente o homem.

— O senhor conhece o sr. dr. Américo Marinho?

— Ora essa! então não havia de conhecê-lo?

— Pode dizer-me alguma coisa sobre as suas bôas ou más qualidades?

— Olhe, só lhe sei dizer que é uma das boas coisas que há por cá. Se deseja saber mais, procure os alunos que estes é que podem dizer o que ele é como professor.

— Então não quere dizer-me mais nada?

— O senhor parece que está mas é a brincar comigo.

— Não estou, juro-lhe.

E tive que dar uma explicação ao portero para que não julgasse mal da minha atitude.

Fui, então, à procura dum aluno.

— Boa noite! O senhor conhece o sr. dr. Américo Marinho?

— Sim, senhor. É um dos meus professores. Deseja que o vá chamar?

— Não, senhor. Deus me livre disso. O que desejo saber é que tal é ele como professor e amigo dos alunos.

— Trata-se dum pedidosinho para os exames?

— Não, senhor, nada disso. Não vê o senhor que um grupo de amigos pretende oferecer-lhe um almôço e como um deles se propõe aplicar-lhe um discurso eu gostaria por isso de saber se ele é ou não boa pessoa. Escusado será explicar-lhe que já

nós estávamos fartos de saber que éle é boa pessoa, mas queríamos novos pormenores, novos depoimentos, maior número de provas.

Resposta do estudante:

— Eu e os meus companheiros podemos garantir a V. Ex.^a que o sr. dr. Américo Marinho é um bom professor. Possue uma maneira especial de ensinar que cativa todos os alunos. Sabe ensinar, dispondo bem o aluno e colocando-o perfeitamente à vontade. Se vamos a exame e apanhamos um «chumbo», a culpa é nossa, porque às vezes o nosso querido professor constrói uma ponte de passagem que nos obriga a dar o «ai» de salvação.

— Muito obrigado pelas suas informações. Boa noite.

— Boa noite.

Tinha jurado vingar-me do dr. Américo Marinho por não me ter fornecido as ambicionadas notas biográficas.

Dirigi-me, finalmente, a um escritório da baixa e procurei um Carlos de nome e leal na amizade: — o Carlos Bazílio de Oliveira, que teceu tantos elogios do nosso conferente de hoje que não pude de deixar de exclamar: Oh, meu amigo, as suas palavras são suspeitas porque com essa cabazada de elogios não pode ocultar a sua grande amizade por élle.

— Sou efectivamente muito amigo d'élle. Mas quem não é amigo do dr. Américo Marinho?

— Tem razão.

Estava realizada a última entrevista. Esfreguei as mãos. A vingança é uma arma terrível e deliciosa...

Minhas Senhoras e Meus Senhores:

O distinto conferencista de hoje é uma pessoa estimável, um trabalhador incansável e exemplar, que todos nós consideramos e admiramos. O Grupo Tauromáquico «Sector 1» tem n'ele um dos seus mais prestantes amigos. Culto é desassombrado, vamos ter o prazer de ouvi-lo na sua esgrima ágil contra tudo e contra todas as coisas que, no seu entender, são prejudiciais à Festa Brava.

Em seguida o sr. dr. Américo Marinho falou à assistência nestes termos:

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Deveres da minha vida profissional forçaram-me a abandonar as trincheiras da primeira linha na luta em prol da depuração da festa brava.

Mas, afastado, embora, do ardor da peleja, nem por isso eu tenho deixado de seguir as evoluções das várias fases da batalha que se trava, já não no redondel da praça de toiros, entre a fera e o homem, mas na arena da vida, onde a ânsia exclusiva do ganho, na luta de interesses, faz olvidar o respeito que muitos a si próprios devem e que devem aos outros, muito em especial à aficion. E tudo isto se tem passado ante a criminosa indiferença de muitos — e por isso a Festa de Toiros chegou ao nível degradante em que se encontra, tão abastardada, mudado todo o simbolismo do espetáculo, anulada toda a emoção da luta, esquecida toda a beleza da Festa!

Foi, então, que o «Sector 1», último baluarte na defesa da Festa Brava, fêz soar o clarim num desejo de cerrar fileiras para que, de novo, se metam ombros à emprêsa de expurgar a corrida de Toiros dos escalrachos que a minam. E, como nesta luta, para se baterem, se não procuram apenas marechais, mas também soldados — por isso eu me encontro aqui, soldado raso da legião dos aficionados, neste posto de honra, como o são todos os postos de combate.

Perdôe-se-me este entroito de sabor tão bélico; isto é, talvez, influência da leitura dos comunicados dos quarteis generais das forças que se batem, numa senha atroz de extemílio mútuo, em lutas mais ferozes, menos humanas e menos belas que a luta que se trava na arena entre o diestro e o toiro. Que aqui, a fera é só uma e o homem enaltece e enobrece, na luta, as suas qualidades de valor e de inteligência; e ali, o rei da criação, degrada-se ao último ponto na escala da feracidade, da animalidade.

Não venho falar-vos da beleza da festa brava; tema bastas vezes tratado, julgo que não vale a pena, por agora, abordá-lo. Essa beleza é, para os aficionados, uma verdade axiomática e, como os que me escutam, são aficionados, não há, a meu ver, que demonstrar-lhes o que, por sua natureza está, para êles, provado.

Quero, apenas, estigmatizar todos aqueles por virtude de quem o descalabro da Festa de Toiros se nota e se acentua e tudo aquilo que, para êsse descalabro, tem concorrido. E, porque sempre me habituei a utilizar as palavras para só dizer o que sinto, sou por vezes rude no ataque, contundente no expressar da minha forma de sentir. Que me perdoem, mas é tarde, agora, para emendar a mão; burro velho não toma andadura...

Meus Senhores e Minhas Senhoras:

Quanto em vida de J. J. S. Segurado, a Festa de Toiros começou a abandonar-se, chegando as exibições do grotesco à lide de rês em automóvel; quando então, as corridas de toiros se transformavam de espetáculo varonil, em ignominosa e

poltraneira palhaçada, um punhado de aficionados resolveu pugnar pela defesa da Festa, procurando fazer com que ela fosse realizada em toda a sua verdade — batendo-se, enfim, pelas corridas com Toiros de Morte. E surgiu o «Sector 1».

Organismo de combate, o «Sector 1» encetou uma campanha de demolição, procurando aniquilar o que havia de mau na corrida; e, concomitantemente, tentou lançar as bases precisas para se conseguir o ambiente necessário à realização das corridas de verdade. Mas, se a acção demolidora encontrou terreno propício para a sua proliferação e frutificou, os esforços feitos com intuito construtivo, quiçá por uma má estimativa de reacção que a campanha originaria, não foram suficientemente coordenados nem capazmente forte para obterem êxito completo.

A acção inicial, que lançara a desorientação no campo adversário e colocara o «Sector 1» a dois passos da vitória, seguiu-se uma reacção forte que agitou o pendão dum peseudo-humanitarismo; e, lançada num meio repleto de meninos que usavam o casaco a subir-lhes pela espinha, para que bem se notasse as linhas feminis da cintura de vespa e o andar dengoso de borboleta tresnoitada, tudo acompanhado por um agitar sambesco das ancas de uns meninos a quem os pasteis de bacalhau e o cheiro a vinho causavam náuseas por que atafulhavam o estômago com pastelinhos de nata regados a copinhos de leite, e a quem repugnavam os espectáculos másculos, essa reacção ganhou corpo, progrediu — triunfou.

Sejamos fortes. Tenhamos sempre a força moral de suportar as conseqüências dos erros cometidos, porque êste proceder nobre significa quem o assume.

Em face da atitude dos seus adversários o «Sector 1», que demolira sem construir, não soubera coordenar os seus esforços e pôr numa acção construtora o mesmo entusiasmo que posera na acção demolidora; e deixou-se adormecer sobre os primeiros louros que conquistara. E, dêste estado de coisas, resultou a desorientação na Festa de Toiros. Mas, não se atribua ao «Sector 1», como se tem pretendido fazê-lo, toda a responsabilidade dessa desorientação porque êle, afinal, e bem vistas as coisas, é quem menor quinhão tem nas culpas.

De facto, o «Sector 1», ao levar a efeito a sua campanha, não cuidou senão dos interesses da Festa Brava, alheando-se completamente dos artistas tauromáquicos e, muito principalmente, dos das Empresas. Lutou contra organizações falhas de seriedade tauromáquica, procurando conseguir a realização de corridas com toiros de morte. Ora, se estas corridas se conseguissem resultaria daí uma selecção natural dos que, por envergarem o traje de luces, se julgam toireiros e, alguns dêstes, muitos, talvez, teriam de abandonar o modo de

vida, trocando-o por outro para o qual tivessem mais adaptação e propensão ou, por carência de faculdades e de conhecimentos técnicos, teriam de deixar de actuar nas corridas com toiros de morte nas quais os cornúpetos, de cornos destapados, infundem mais respeito; porque o corno sem gabbardines perfura e mata.

Conseqüentemente, em vez de um auxílio e de uma coadjuvação à campanha do «Sector 1», esboçou-se, de começo e desenvolveu-se, depois, no meio dos artistas tauromáquicos uma animadversão contra a Colectividade e uma reacção contra os objectivos do «Sector 1», animadversão que, para honra do Grupo, ainda hoje existe. E foi isto, mais do que a falta de coordenação de esforços criadores do «Sector 1», que originou toda a confusão e levou a corrida de touros a encetar os primeiros passos na senda do seu descalabro.

Não se julgue, por ter eu afirmado que, a conseguirem-se toiros de morte, uma parte dos toireiros portugueses teria de mudar de vida, que não creio nas qualidades dos artistas nacionais. Muito pelo contrário: eu não pertenço ao número dos que afirmam «urbi et orbi», que se não pode ser toireiro sendo português. Eu acredito na possibilidade de, também entre nós, haver toireiros de verdade, toireiros com T grande; não lhes faltam, para isso, nem valor, nem afion. Mas, com a lide de toiros corridos e com a ausência da possibilidade de um treino conscientioso e aturado nos intervalos da temporada, só dificilmente se conseguirá, entre os artistas nacionais, quem possa, com pundonor, envergar o traje de luces para uma corrida formal.

Esse rapaz cheio de boa vontade e de valor que é Augusto Gomes, que justamente aspira ascender na escala tauromáquica, teve, para treinar-se, de ir a Espanha e pagar do seu bolso 3 novilhos que estoqueou, em treino.

Como podem aqui surgir artistas perfeitos se lhes falta o treino, êsse contacto que, quase permanentemente, deve existir entre toireiro e toiro?

Disse Alamares, num interessante opúsculo, que o lidador que se presa e que espera, na sua profissão, arriscada como poucas, escalar a pontos mais elevados, se entrega breves dias à família, à paz do lar, para depois seguir para o campo a praticar o que já sabe, a não esquecer o que fez ante as feras ou a aprender coisas novas para as dar a conhecer na temporada próxima. Mas, como podem os artistas nacionais realizar êste desiderato, se os ganaderos portugueses, na sua generalidade, raro lhes facultam possibilidade de treino, raro os admitem às suas tentas? Mas, em contraposição, a qualquer misérrimo maleta que surja com rótulo do País vizinho, só porque fale a língua de Cervantes, e cheire um pouco a D. Quixote, não se negam todas as possibilidades de treino...

E é isto, Minhas Senhoras e Meus Senhores, que me torna céptico quanto às possibilidades de ver surgir artistas nacionais, que não a descrença no seu valor e nas suas qualidades.

Para por côbro à confusão criada pelo estado de coisas que apontei, faltou a acção orientadora da Imprensa. Ela, melhor do que ninguém, poderia fazer desanuviar o negrume do ambiente, colocar no seu lugar as coisas que andavam fora d'elle, criando uma atmosfera propícia ao triunfo da causa do «Sector 1», ensinando, demonstrando, orientando, como ela o sabe muito bem fazer — quando quere e lhe apetece... Mas, se alguns críticos tauromáquicos abertamente e desassombroadamente secundaram e impulsionaram os esforços do Grupo, procurando, com o seu saber, com os seus vastos conhecimentos, fazer surgir uma opinião pública forte e um ambiente propício à nossa causa, outros, pela sua indiferença, pelo seu silêncio que me não coibo de apodar de lesa Festa Brava ou, quiçá, pelas dificuldades encontradas nos jornais onde exerciam a sua actividade, para neles tratarem com o desenvolvimento preciso a momentosa questão dos Toiros de Morte, deixaram que se adensasse o bando dos que, sobretudo na sombra, iam desenvolvendo uma campanha derrotista, iam esboroando o trabalho do «Sector 1»; e, assim, mais se aumentou a desorientação da Festa Brava, mais se acentuou o descalabro da Festa de Toiros.

Mas comprehende-se e justifica-se a indiferença da chamada grande Imprensa ante a questão dos Toiros de Morte. Com um assunto desta natureza não poderiam os grandes jornais perder tempo, que todo era pouco para ser dedicado a magnas questões de vital interesse para a nacionalidade.

Dedicar espaço e tempo à questão de toiros de morte, quando as finanças públicas perigariam se não se tratasse com esmero e especial cuidado o inadiável assunto do Concurso de bonecos mais ou menos nacionais?... Perder tempo e espaço com um assunto de lana caprina, como êsse da Festa Brava, que interessava e interessa milhares de portugueses, quando poderiam ruir obras de incontestável valor para o fomento nacional se não se levasse a bom termo um concurso de versinhos mais ou menos populares?... E tantos, tantos outros assuntos como êstes que aponto, igualmente de inquestionável valor colectivo e de inexcedível valor nacional!

Se se fizeram tantas «semanas» a propósito e a despropósito de tudo e de nada, porque se não fez uma semana da Festa Brava?

Se se gritou tanto para se salvarem variadíssimas coisas, desde as meninas às frutas, porque não se gritou mais um pouco para que se salvasse também a Festa de Toiros, espectáculo retintamente nacional e exuberantemente viril e galhardo?

Eu sei que me podem objectar que Portugal é um País de toiradas e não um País de corridas de toiros e que, por isso, se a Imprensa, hoje, fizesse uma campanha em prol da morte dos toiros, seria forçada, amanhã, quando, por acidente, um pêncio morresse na praça, a reclamar a suspensão dos toiros de morte. Mas eu não posso crêr em tal objecção porque, crêr nela, seria descrever do valor da Imprensa como criadora de uma corrente forte de opinião. E, desde que esta corrente se criasse, os protestos não surgiriam.

Acidentes dão-se nas ruas, com os atropelamentos, e ninguém pede a suspensão do trânsito de automóveis. Acidentes dão-se nos circos, quando um artista esqueceira as costelas por virtude de uma queda — e ninguém clama para que espectáculos de circo sejam abolidos.

E, assim, por falta de um apoio sólido, ordenado e orientador dos jornais, se perdeu o êxito que fôra inialmente alcançado pelo «Sector 1» e que à imprensa fácil seria transformar em triunfo completo.

A coroar tudo isto, vem a pécha dos toiros corridos, bichos «sabidos» e «ressabidos», que, por vezes, conhecem mais do toureio que o próprio artista, tantas e tantas vezes o animalejo freqüentou as arenas das praças de toiros. E haverá possibilidade de se fazer uma lide em termos com animais nestas condições?

Mas, contra isto, não protestam os da «Protectora». Aos componentes dessas associações de candura, só causa arrepios a morte do touro na arena, como epílogo de uma luta leal e nobre; mas não apoquenta que os animais sejam uma e muitas vezes bandarilhados e que vão curar nas lezirias, roidos pela febre e atormentados pelas moscas, as chagas que o ferro lhes causou!

Como Montherlant tinha razão ao afirmar que a bondade é como certos medicamentos; os verdadeiros curam; os falsos podem matar...

E surgem, finalmente, as Empresas, com organizações de carteles falhos de interesse, apresentando toiros que mais parecem cabras, tão terciados são, ou fazendo no fundo do alguidar que é a arena do Campo Pequeno, êsse cortejo carnavalesco a que se chamou corrida goyesca e que tão bem apodado foi, pelos aficionados, da corrida grotesca.

A corrida de toiros tem o seu fundamento na emoção; desde que esta emoção desapareça, o espectáculo perde em brilho, em beleza, em simbolismo o que ganha em charlotada, em poltranice, em insipidez. E a emoção desaparece quando o toureiro deixa de defrontar um touro — para combater um gato. Ora para êstes lá estão os cães...

Há que apresentar toiros de peso — evidentemente que me não refiro ao touro mastodontico, mas ao touro de peso normal: 280 a 300 quilos, e

não mimosear a «aficion» com a escória das ganaderias, reclamando-a como o supra sumo da bravura e o escol de uma casta.

E, porque se tem usado e abusado em ludibriar o público por semelhante forma, êste acabou por descer, sorri à adjectivação com que as Empresas *ofendem* os toiros chamando-lhes o que êles não são nem nunca foram, e foge.

E sorri, ainda, quando vê surgir num cartaz de inauguração de época um novilheiro dos que ocupam os últimos lugares na escala hierárquica da tauromaquia, mimoseado com uma série de adjectivos que honrariam um dos diestros de maior nomeada.

Mas não sorri, e encara a sério a função, quando vê aparecer um cartaz em que figuram, na mesma tarde, Simão, Ortega, Pepe Luiz e António Bienvenida.

Então, bem a sério, ocorre à bilheteira, enche a praça até ao topo numa demonstração insofismável de que não desapareceu a «aficion», numa afirmação clara e evidente do que essa «aficion» quer — e é agora a Emprêsa quem ri; e ri, não pelo prazer de sentir satisfeitos os aficionados, mas pela alegria de contemplar cheias as «burras». E êsse público já não sorri, mas grita de entusiasmo quando um Gregório Garcia lhe dá uma tarde, se não de arte, pelo menos de emoção, dessa emoção que é base de todo o espectáculo de toiros. E o seu grito de entusiasmo é aqui secundado por outro grito, também de entusiasmo, da Emprêsa. Mas, nestes dois gritos, ambos estridentes, ambos fortes, nota-se bem a posição de quem os dá: o aficionado grita, de entusiasmo pelo amor à Festa Brava; a Emprêsa grita com entusiasmo por saber que poderá, doucos dias depois, realizar um novo espectáculo, à base do mesmo Garcia, ao qual pagará *dez reis de mel coado*, exigindo, porém, do público, preços que pediam Santa Marta, como os aficionados pedem toiros de de morte...

Eu sei que está espalhado o critério de que o cartel da corrida inaugural de uma época, porque, sendo a primeira, tem um público especial que vai ver o espectáculo apenas uma vez por ano — em domingo de Páscoa —, não carece de cuidado especial. Qualquer Cabré serve para a função. A única condição a atender é que êsse cartel seja barato para que, logo de comêço, o lucro seja compensador. E eu, salvo o devido respeito que me merecem as opiniões alheias, julgo ser um êrro esta forma de encarar a questão, pelo menos sob o ponto de vista aficionado.

Precisamente por haver pessoas que sómente vão à primeira corrida é que me parece ser necessário organizar para esta um cartel convenientemente cuidado para levar os que só em domingo de Páscoa vão aos toiros, a sentirem, por virtude da beleza de espectáculo que se lhes proporcionou,

o desejo de lá voltar. E, para corroborar esta minha maneira de ver, quero contar-lhes o que comigo de deu, dias antes da realização da segunda corrida desta época:

Julgo que êste facto justifica bem a minha forma de ver, que poderá não ser o das Empresas, mas que é de aficionado. É que eu e elas encaramos a questão por prismas diferentes: eu, vejo-a como aficionado; elas encaram-na como comerciantes; eu, porque pago, para ver a corrida; elas, porque pagam para a organizar e não esquecem que o lucro é a diferença entre a receita cobrada e a despesa efectuada...

Tem-se procurado justificar a má qualidade dos toiros apresentados nas praças do País, nomeadamente na praça da Capital, com a falta de curros em condições, visto os melhores, segundo se alega, seguirem para Espanha. Isto para ser desfiado, daria pano para mangas, perdoe-se-me o plebeismo. Quero apenas frizar que, para obstar a êste inconveniente, mais ou menos fundamentado, procurou o «Sector 1» levar até junto das instâncias superiores, uma exposição na qual se advogaria a proibição da saída de toiros para o País vizinho, desde que faltassem para as organizações das corridas entre nós; e, nesta ordem de ideias, solicitou a comparecência, numa reunião magna, de todas as entidades interessadas no assunto. Como não podia deixar de ser, todos primaram pela elegância da sua ausência.

Cabe aqui uma referência muito especial e um justo louvor ao digno representante da Federação das Sociedades de Recreio, que nunca deixou de comparecer a todas as reuniões marcadas.

E digam-me V. Ex.^{as}, Meus Senhores e Minhas Senhoras, se com tão perfeita coesão, com tão reuintada coordenação de esforços, com tão sublime unidade de vistos admira o descalabro a que chegou a Festa de Toiros!

Meus Senhores e Minhas Senhoras:

Vai longa esta parlenda e muito, muito ainda havia para dizer acerca do tema que escolhi para motivo da minha palestra. Mas, para enfadar, basta o que aí fica; e permita-se-me que aponte agora o que julgo poderia, talvez, fazer entrar nos eixos o que tão fôra deles anda.

Devo desde já declarar que sou um partidário acérrimo da corrida formal, da corrida com toiros de morte. E sou-o porque, vendo na lide de um toiro uma expressão de sentido e não uma brutalidade de instinto, acho que é a corrida com toiros de morte a expressão única dêsse sentido.

Pugno pela corrida de toiros de morte não porque desconheça os perigos a que o «diestro» se expõe, mas porque quero vê-lo brilhar, quero vê-lo vencer êsses perigos. Vou para uma corrida de

toiros, não para ver morrer — mas para vêr como se não morre!

Defendo a corrida formal pelo simbolismo do espectáculo e «pela beleza multiforme de que se revestem, nela, a bravura e a coragem».

Bato-me pela Festa Brava porque, como alguém o disse, essa corrida é uma sucessão de atitudes de requintada beleza plástica onde a expressão do movimento põe cintilações de chispa e o corpo do toireiro, adornando-se e cingindo-se, atinge halos de côn e perfeições de estátua.

Desejo as corridas com toiros de morte porque, como o afirmou Fialho, correr toiros sem morte é como vencer uma batalha sem as honras do triunfo: o vencedor facilmente se confunde com os vencidos e esta nobre cena do desfôrço que os molengões dos legistas vão abatendo no homem, a pretexto de civilizá-lo, esta necessidade instante de vencer que em nós existe, e de que a corrida de toiros é a figuração peninsular mais altaneira, nada a intensifica melhor do que a rez tombando.

Mas, se sou um partidário acérrimo das corridas com toiros de morte, não posso, nem devo, por êsse facto, deixar-me embalar por utopias e acreditar, por indesculpável cegueira, na possibilidade de termos, entre nós, num futuro próximo, o espectáculo pelo qual nos temos batido, pelo qual o «Sector 1» tem pugnado. Se não se conseguiu a realização de uma corrida com toiros de morte em benefício das vítimas do ciclone — e bem fortes foram as influências que, para tal, se moveram — eu não creio na possibilidade de se conseguir a realização de tais corridas, pelo menos numa época próxima. Mas no que creio, e isso fervorosamente, é na possibilidade de se poderem visar as corridas de toiros que se realizem entre nós, em moldes mais consentaneos com o pundonor, com a verdade e até com a decência e a vergonha. Para isso carece-se, quanto a mim, de levar as instâncias oficiais que no assunto interveem, a elaborar um regulamento pelo qual se norteie a realização dos espectáculos de toiros. Pois se os outros espectáculos se regem por regulamentos próprios, êste não há de reger-se porquê?...

E, por que assim o pensou uma das direcções do G. T. «Sector 1» a que, à falta de outro, tive a honra de presidir, nesse sentido ela deu os primeiros passos. E permita-se-me que, neste momento, primeira vez que falo em público depois de abandonar a Direcção desta Colectividade, eu preste, d'este lugar, as minhas mais sinceras homenagens a Carlos d'Ornellas, meu braço direito nas direcções de que ambos fizemos parte, e a cuja actividade, e a cujo dinamismo o Grupo muito e muito deve. Era êle, afinal quem mais trabalhava e era eu, porque Presidente, quem se engalanava com as penas de pavão. Carlos d'Ornellas é bem digno desta singela homenagem que lhe presto e muito

merecedor do carinho e amizade de todos os sócios do Grupo pelo muito que, pela Colectividade tem feito, com prejuízo da sua saúde, do seu bem estar, do seu sossêgo e até dos seus interesses.

E permita-se-me ainda que enderece, também, um sincero agradecimento a todos aqueles que foram meus colaboradores nas Direcções a que tive a honra de presidir, agradecimento de que são merecedores pela lealdade e dedicação com que sempre a sua colaboração me foi prestada.

Perdoe-se-me êste parentesis; mas não ficaria bem com a minha consciência se não prestasse, publicamente, esta justa homenagem a quem, com tanta dedicação e com tanta amizade me ajudou a suportar as agruras de uma missão bem difícil e bem ingrata.

Dizia eu, Minhas Senhoras e Meus Senhores, que se torna necessário organizar um regulamento no qual se fixem as normas que devem reger a realização das corridas de toiros; e, para elaborar um tal regulamento, deveria ser constituída uma comissão da qual fizessem parte ganaderos, abalizados críticos e aficionados de reconhecido valor. E procurar-se-ia, então, conseguir que desse regulamento constasse a permissão do tercio de varas, absolutamente indispensável na lide.

É êste, salvo melhor opinião, o caminho a seguir para vêr se se consegue carrilar a Festa de Toiros e aquêle a que o «Sector 1» deve meter ombros, procurando, ao mesmo tempo, levar a Imprensa a secundar os seus esforços numa campanha forte e decidida. E, ninguém melhor que Carlos d'Ornellas, jornalista distinto, poderá conseguir um tal auxílio da Imprensa pelas ligações e influências de que dispõe no meio jornalístico do meu País.

Meus Senhores e Minhas Senhoras.

Vai longo êste arengar, monótono e sem brilho e V. Ex.^{as} estão anciosas porque termine — e vou fazer-vos a vontade. Mas, se me espraiiei, foi porque julgo ser urgente salvar a Festa Brava do descalabro que a mina como lepra; e, parece-me que, para o fazer, nada melhor do que apontar os erros passados, para que nêles se não reincida, e procurar encetar caminho novo e seguro.

A Festa Brava, escola de pundonor e de galhardia, não pode morrer porque, se morresse, partisse-se-ia mais uma fibra da alma popular, na feliz expressão de Oliveira Martins.

A corrida de Toiros, que tem as suas raízes num passado remotíssimo e que sempre teve lugar de honra nas mais nobres festas de todos os Grandes da nossa História, quando ser Grande era ser Homem e se não descobrira, ainda, o sexo neutro, não deve desaparecer ante a campanha ou o esforço de um punhado de molengões, cujos actos de bravura se limitam à ingestão de uns pastelinhos

no campo de batalha de alguma leitaria, ou ante a ganância dos que, para tratarem do enchimento das «burras» não pensam — nem isso lhes importa — que a Festa Brava se abastarde e se transmude em festa mansa, e que a aficion se dessore à força de lhe serem ministradas autênticas patacoadas charlatânicas em vez de verdadeiras corridas.

A Festa de Toiros tem que viver, ou antes, que reviver — porque ela actualmente não vive, vegeta numa morbidez enervante ou arrasta-se numa farçada sordida; — e tem que viver porque nenhum outro espectáculo se lhe iguala em virilidade, em manifestações de destreza, em emoção, em animação e em côn.

Mas é necessário, como diz Mota Cabral, tourear-se como se deve, sem hipocrisias a mantelarem preversidades repetidas e pôr termo ao toureio a fingir que, além de não satisfazer o público dá, como figuração do génio batalhador do povo, uma idéa de covardia que élê não merece.

É incomparável o ambiente em que uma corrida de toiros decorre! E, da multidão que a contempla, agitada por ondas de paixão e na qual se destacam, como estrélas cintilando por entre o rasgar de nuvens em céu caliginoso, as toilettes garridas de lindas mulheres que trouxeram para esta festa de arte e de emoção, de entre os seus sorrisos alegres e lindos, o mais lindo e alegre de todos, dessa multidão brotam uma satisfação pura e uma alegria sã.

Permita-se-me ainda, para terminar, que me dirija a todos vós e vos implore, como aficionado, que secundeis, dentro das vossas possibilidades, uma campanha que se encete em prol da depuração da Festa Brava, da organização de um Regulamento para o espectáculo de toiros e da introdução do tercio de varas na corrida.

O tercio de varas é absolutamente necessário para que a lide seja o que deve ser. É o único onde bem se pode ver o toiro — e ao verdadeiro aficionado é o toiro que, em primeiro lugar, interessa.

O tercio de varas, inspirador de tantas manifestações de arte, entre as quais me apraz citar a dêsse Mestre que é Delfim Maya, é, como o afirmou algures Fernando Batista, aquêle que faz aficionados pelo coração e só pode ser considerado um tercio bárbaro pelos que coisa alguma entendem

da lide de uma rês brava. E não é para êsses, evidentemente, que as corridas de toiros se realizam. Porque, para as almas cándidas que sentem aquilo a que chamam o sacrifício do toiro como se elas próprias estivessem sob o castigo da puya, para essas criou-se outro espectáculo muito mais humano e menos bárbaro, que é o tiro aos pombos, festa cheia de valor e de graça e na qual o atirador arrisca, cheio de emocionante bravura, alguns escudos para mimosear uns pobres pombos que, ao baterem as asas na ância da liberdade não contavam com a coragem do atirador que, com uma chumbada certeira, lhes corta para sempre a vida ou, o que é pior, os atira, a estrubuchar nas vascas da morte, para os dentes afilados de algum cão.

Meus Senhores e Minhas Senhoras:

Se do tercio de varas o toiro sai sangrando e o sangue, escoando pelo corpo do cornúpeto, mancha de rubro; aqui e ali, a areia do redondel, essas manchas sanguíneas não embrutecem o espírito do aficionado, não lhe criam instintos canibalescos nem lhe depravam o sentir porque, ao olhá-las, élê tem presente na memória aquela quadra popular que já tive o prazer de citar numa palestra anterior e que de novo aqui repito:

*Quando o toiro nobre, exangue,
Morre, dobrando os joelhos,
Na arena há manchas de sangue
Que lembram cravos vermelhos».*

Uma prolongada salva de palmas coroou a conferência do ilustre professor.

O presidente referiu-se depois a várias passagens da conferência, salientando o interesse na defesa do tercio de varas e dos toiros puros para que a festa possa viver e ser alimentada com a nossa fé e progredindo com a vontade de todos os aficionados.

* * *

Por proposta do presidente foi depois prestada homenagem aos sócios e amigos que partiram para Valência, sendo-lhes oferecido um «Pôrto d'honra», durante o qual usaram da palavra vários oradores.



Os caminhos de ferro da Rodésia no ano económico findo

9 Trust dos caminhos de ferro da Rodésia, que controla todos os caminhos de ferro das Rodésias e ainda o da Beira Railway, que vai do nosso pôrto da Beira à fronteira daquela Colónia, acaba de distribuir um dividendo aos seus accionistas contra 16% no ano anterior.

A redução do dividendo não significa menor rendimento dos caminhos de ferro controlados, mas é consequência de uma forte tributação do Governo da Rodésia e do Governo Imperial.

A Companhia dos caminhos de ferro (Rodésia Railways) teve uma receita bruta anual de 6.002.993 libras, superior em 272.315 libras à receita do ano anterior, sinal de uma maior actividade comercial e as despesas de exploração somaram 3.446.333 libras, com um coeficiente, portanto, de 57,4%. No ano anterior a despesa com a exploração elevou-se a 3.204.781, com um coeficiente de exploração de 55,9%. O aumento da receita foi superior ao aumento de despesa em 30.763 libras.

O lucro da exploração foi de 2.556.660 libras, contra 2.525.897 no ano anterior. Podia por isso lógicamente dar maior dividendo. Mas a contribuição chamada «income tax» e a contribuição sobre excesso de lucros levou-lhe 1.309.879 libras para o Reino Unido e 234.896 para o Governo local. Total 1.544.775 libras, contos 1.031.368 no ano anterior. Pagou a Companhia, a mais, de contribuição 513.407 libras, importância que lhe permitiria dar um dividendo incomparavelmente maior do que a do ano anterior.

O juro às obrigações absorveu 892.434 libras; a amortização do capital absorveu 208.268 libras. Um fundo especial de estabilização de tarifas levou 273.680 libras.

O fundo de depreciação e de renovação de material 176.327 libras, além de 540.511 gastas durante o ano.

Para dividendo ao capital só foi possível destinar 125.000 libras.

As receitas do ano corrente devem ser superiores às do ano que findou. Durante os primeiros 5 meses arrecadaram os cofres da Companhia de receitas da exploração 3.929.793 libras, elevando-se as despesas a 2.176.594. A manter-se durante os 7 últimos meses a mesma relação entre receitas e despesas, o coeficiente de exploração ainda será inferior ao do ano de 1940/41.

E os accionistas podem alimentar a esperança de receberem um dividendo maior.

«OS CARLOS»

comemoram a passagem
do XIV ano de fundação

O conhecido Grupo «Os Carlos» vai comemorar no dia 4 de Novembro mais um aniversário.

Do programa, que brevemente será anunciado, faz parte uma missa por alma de todos os Carlos falecidos, um bodo na importância de cinco mil escudos e o tradicional banquete de confraternização, cuja inscrição, limitada a 120 sócios, está aberta na sede do Grupo.

Começaram a ser recebidos enxovais para serem distribuídos a crianças que nasçam nesse dia e a quem os pais queiram que lhes seja dado o nome de Carlos.

Engenheiro Manito Tôrres

Por motivo de saúde, o nosso ilustre amigo e colaborador, sr. Engenheiro Carlos Manito Tôrres, não só se viu obrigado a resignar as suas funções de Governador Civil Substituto de Setúbal, como também as de Director da Escola Industrial e Comercial de João Vaz, da mesma cidade.

Fazemos sinceros votos pelo restabelecimento da sua saúde.

Publicações recebidas

Memória de la Mutualidade de la F. I. A. T. C.

Foi-nos enviada de Barcelona a «Memória», relativa ao exercício de 1942, da «Mutualidade de la F. I. A. T. C.», de que é presidente D. Magin Roca Sangrá.

A «Mutualidade» possue já alguns imóveis importantes, como o edifício da Avenida José António Primo de Rivera, onde se instalaram a sede e os serviços clínicos. Agradecemos o envio de um exemplar do referido relatório.

Palestra — pelo Dr. Américo Marinho

Na sessão de 30 de Julho do corrente ano do «Círculo Gomes de Sá», o sr. dr. Américo Marinho profíru uma Palestra interessantíssima sobre toureiros e touradas. O tema, de flagrante actualidade, abordou esta pergunta: Gregório Garcia é ou não toureiro?

Bem andou o «Círculo Gomes de Sá» em ter mandado imprimir em folheto as palavras autorizadas do dr. Américo Marinho, velho aficionado, a quem a causa da Festa Brava deve muitos serviços.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1893)

Caminho de ferro de Valle do Vouga

Procede-se actualmente ao estudo do caminho de ferro do Valle do Vouga, entre Espinho e o Caima.

Esta linha, cuja concessão foi pedida em janeiro de 1889, pelo sr. Frederico Palha, só agora pôde ser estudada em consequencia da grave crise por que o paiz tem passado, e a não ser a iniciativa de alguns homens intelligentes que professam a opinião de que o paiz não pôde estar parado, porque parar é morrer, a província da Beira teria ainda de esperar muito tempo a realisação de um melhoramento tão desejado, como é o caminho de ferro do Valle de Vouga. Felizmente ha agora toda a probabilidade de que a empresa vá por diante, pois que o estudo já feito tem mostrado não serem illusorias as condições excepcionaes d'esta linha, tanto sob o ponto de vista technico como sob o da riqueza e importancia da região por elle atravessada.

Os estudos começaram em Espinho e em Oliveira de Azemeis, ao mesmo tempo.

De Espinho o traçado eleva-se sem dificuldade até Paços de Brandão e S. João de Ver; passa entre Villa da Feira e S. Fins; approxima-se da Arrifana, e atinge S. João da Madeira, ponto mais alto de toda a linha.

Em seguida desce para Coito de Cocujães, onde deverá atravessar a ribeira d'Ul; e procurará passar o mais perto possível de Oliveira de Azemeis, elevando-se na encosta esquerda da ribeira d'Ul tanto quanto o permittir a passagem da ribeira de Oliveira, ou rio Antuan, que é a linha d'agua mais importante da parte do traçado em estudo. Esta passagem far-se-ha no sitio denominado Porto de Cano. Ahi começa a linha a subir para attingir a cumiada divisoria do Antuan e do Caima, perto de Fradellos. N'esta subida encontra Macenhata, Travanca, Bemposta e Branca.

Na cumiada ficará uma estação que serve bem Carvalhal, Fradellos e Albergaria Nova.

A descida para o Caima não offerece dificuldade, passando-se por Valle Maior e Açores.

A distância total até o Caima será de proximamente 48 kilometros.

As condições d'este traçado são excellentes. O limite máximo das inclinações é de 20 millimetros; o limite minimo de raios de curva é de 80 metros, raras vezes empregado. Não ha obras d'arte importantes, pois que a ponte sobre o rio Antuan não terá mais de 12^m de vão. Não ha grandes trincheiras, nem grandes aterros, nem tunneis, nem viaductos, em virtude da grande flexibilidade da linha que lhe permite amoldar-se ás ondulações do terreno.

Pelo que respeita aos recursos do paiz servido por esta via ferrea pôde-se dizer que todas as estações, sem excepção alguma, ficam perto dos centros de população ou de industria.

Começando por Paços de Brandão (pois de Espinho é desnecessario fallar) mencionarei a população de mais de 5:000 habitantes das freguezias proximas e a industria, muito desenvolvida, do papel pardo. A estação de S. João de Ver servirá as Caldas de S. Jorge, muito procuradas pelos povos da Beira, e a industria da cortiça que n'esta localidade existe em grande escala. Ha tambem em S. Jorge um mer-

cado muito concorrido. A estação de Villa da Feira serve igualmente S. Fins.

A população do concelho é de mais de 40:000 habitantes.

Em S. João da Madeira serve-se tambem Arrifana, Escapões e outras povoações, isto é, um centro importantissimo de população, onde se fabrica a maior parte dos chapeos vendidos nas chapelarias do Porto.

O Coito de Cocujães tem 800 fogos e perto de 4:000 habitantes.

Oliveira de Azemeis é muito conhecida para que seja necessário encarecer a sua importancia. Pôde-se considerar um pedaço do Minho, tal é a abundancia de agua que se encontra por toda a parte. Não ha duvida que o concelho de Oliveira de Azemeis tem um grande futuro na criação de gado; e a tradição auxilia esta industria, pois de longa data se fabrica ali optima manteiga que se vende a 460 réis o quilogramma.

Entre Macenhata e travanca fica uma estação que servirá bem estas duas povoações, bem como a grande fabrica de lanifícios do Caima.

A estação de Bemposta é ao mesmo tempo estação para o Pinheiro, Loureiro, Palmaz, etc. A estação de Branca serve também Albergaria Nova, Corbal e outras povoações.

A estação do Carvalhal, situada, como já disse, entre Fradellos, Carvalhal e Albergaria Nova irá dar novo incremento à grande fabrica de pasta de madeira para papel, ultimamente estabelecida junto ao Caima no sitio do Carvalhal. É já hoje importantissima a producção d'esta fabrica, como prova o grande numero de carros que transportam diariamente madeira de pinho para a fabrica do Carvalhal, procedentes de pinhaes de Villa da Feira e Arrifana. Finalmente em Valle Maior há a fabrica de papel muito conhecida.

À vista da industria actualmente existente no valle do Caima e seus affluentes, onde há cerca de 140 moinhos, não é certamente utopia esperar que n'um futuro proximo este valle será um centro industrial de primeira ordem.

Toda a região atravessada desde Espinho até Valle Maior (excepto alguns pinhaes que não deixam ver a paizagem) é de grande beleza, e disfruta-se bem do caminho de ferro porque este vae quasi sempre muito alto.

Na margem do Vouga onde não ha ainda estudos, além dos que o governo mandou elaborar, entre Vizeu e Estarreja, a paizagem continua admiravel; o Valle de Lafões tem uma reputação legendaria. Os excellentes banhos thermaes de S. Pedro do Sul, situados n'um paiz muito pittoresco e perto de um caminho de ferro, não pôdem deixar de ser, no futuro, o Aix-les-Bains portuguez; isto é, um manancial de rendimento para a sociedade que os explorar e para o caminho de ferro que transportar para lá os passageiros.

X. C.

Linhos portuguezas

Viação Urbana de Lisboa. — Não é verdadeira a noticia, dada por alguns collegas diarios, de que já começaram os trabalhos de assentamento da linha do Rocio a S. Sebastião da Pedreira.

Esta obra espera-se que principie n'um breve prazo, mas, por enquanto, ainda não foi encetada.

Estação Central da Covilhã. — Abre no dia 1 de novembro uma estação central, na Covilhã, na rua do Marquez d'Avila no mesmo edificio cujo 1.^o andar é ocupado pela estação telegrapho-postal. Não podia ser melhor localizada.

**ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA**

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXXIII

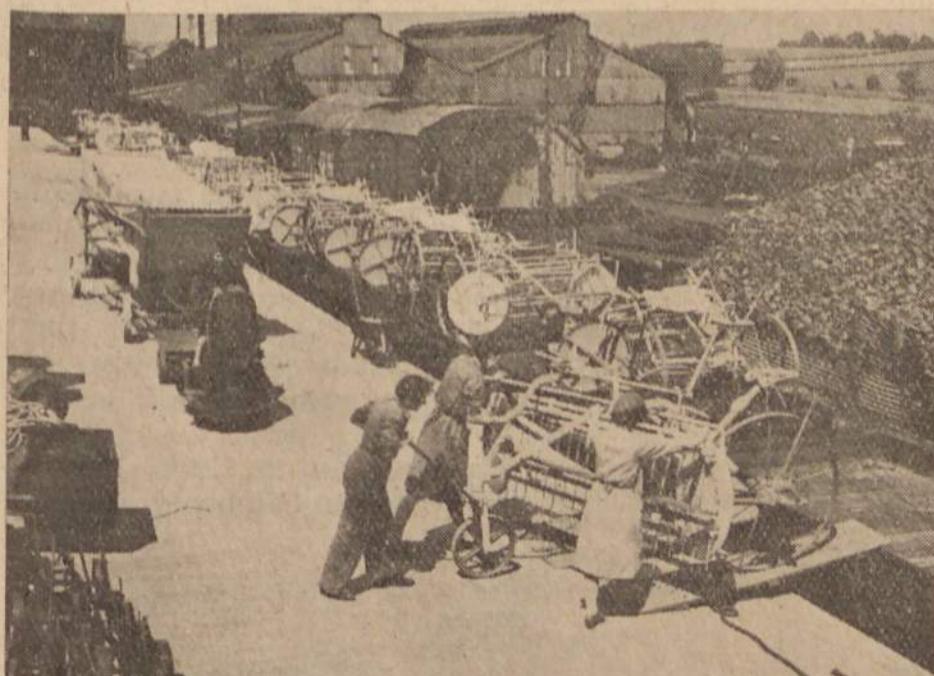
«Rádio Roma» informa que as comunicações ferroviárias de Roma foram, em parte, restabelecidas. Três comboios partiram para Florença. Outros comboios seguiram para Ancona e Pescara. Vindo de Bolonha e Florença, chegou áquela capital um comboio, com algumas carroagens provenientes de Turim e que tinham sido ligadas em Florença.

A circulação de autobus e «eléctricos» foi parcialmente restabelecida.

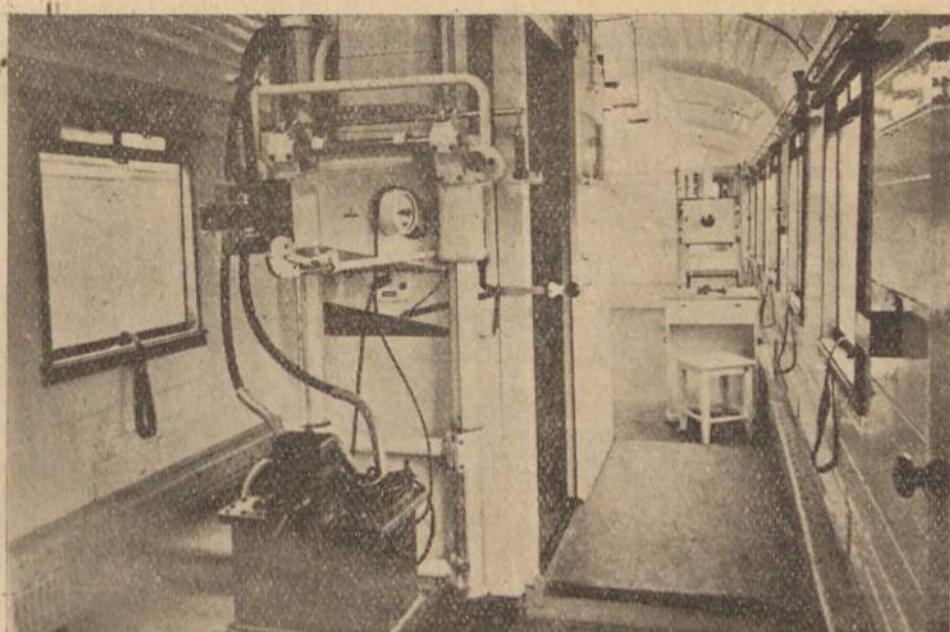
— «E. T.», em telegrama de Argel, diz que a Rádio local dirigiu um apelo aos engenheiros e operários ferroviários franceses para em vinte e quatro horas causarem os maiores estragos possíveis às comunicações ferroviárias para o Sul da França e Itália, principalmente nas linhas que fazem a ligação de Turim e Génova, assim como para pôrem fora de acção as geradoras eléctricas, que fornecem as linhas férreas.

— Outro telegrama da mesma origem diz que milhares de operários ferroviários italianos recusaram-se a trabalhar às ordens dos alemães e anunciam-se actos de sabotagem contra as linhas de comunicação alemãs, por toda a Itália.

— Diz a «U. P.» que um telegrama de Reggio di Calabria anuncia que uma coluna de ingleses



No coração da Inglaterra, as mulheres empregadas nos caminhos de ferro, em substituição dos homens, carregam um comboio com alfaia agrícolas



ALEMANHA — Um serviço de Ráio X ambulante

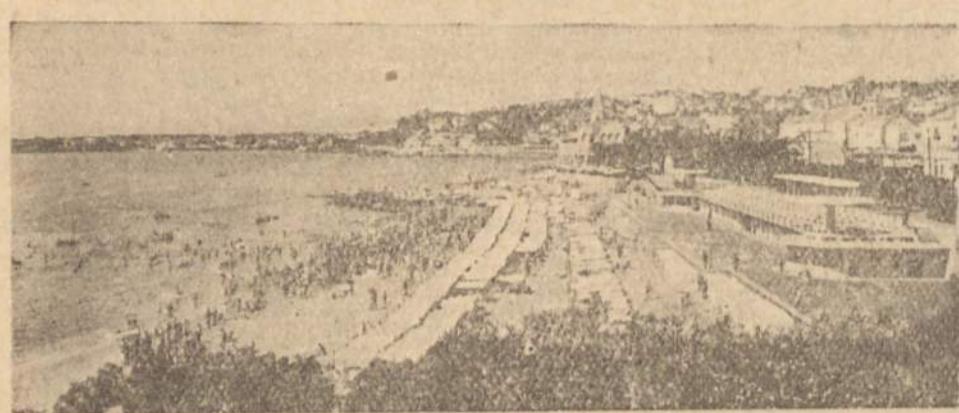
e canadienses avançam, rapidamente, sobre o aeródromo e entroncamento ferroviário de Foggia, do qual se encontra já a uma distância relativamente pequena. É ainda a mesma Agência que em telegrama de Argel anuncia que fortalesas voadoras americanas bombardearam, com a maior violência, o importante entroncamento ferroviário de Potenza, produzindo violentos incêndios.

— O comunicado da aviação do Próximo Oriente, transmitido do Cairo, diz que aviões Liberators, do 9.º Corpo de Aviação americano, bombardearam a estação de desvios de Pescara, na costa italiana do Adriático.

Numerosas bombas caíram no objectivo e hangares de máquinas, no centro dos desvios ferroviários, que sofreram enormes estragos. Produziram-se incêndios e explosões e algumas bombas explodiram perto da ponte de caminho de ferro sobre o rio Pescara.

— «E. T.», em telegrama de Zurich diz: — Segundo informações recebidas pelo «Jornal de Genève», guerrilheiros franceses dinamitaram vias férreas para impedir o envio de tropas alemãs para a Itália. O expresso de Toulouse descarrilou entre Annecy e La Roche-sur-Foron, devido à explosão de uma bomba. A importante via férrea, que passa sob o túnel de Saint-Deniz, foi cortada em vários pontos. A explosão de uma bomba à distância de uma centena de metros apenas da fronteira italiana entre Bellecarde e Annecy, causou grandes prejuízos à via férrea.

— «E. T.», em telegrama de Zurich, diz que em Turim, Milão e Génova, os ferroviários pegaram em armas e atacaram os alemães, enquanto nas regiões dominadas pelos alemães os patriotas dinamitaram linhas férreas, pontes, depósitos de munições e abastecimentos. Em Milão, os italianos resistem aos «Tanks», com fogo de metralhadoras e em Trento dizem que os italianos lutam ferozmente, ao longo da linha férrea que segue para a passagem do Brenner.



Estoril

Costa do Sol

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

HOTEL DE ITÁLIA (Monte Estoril)

Preços moderados

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bar

PISCINA

SALA DE ARMAS

“ ESCOLA DE EQUITAÇÃO

STAND DE TIRO

PARQUE INFANTIL

Casino aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING — RESTAURANTE — BARS — ROLETA — BANCA FRANCESA — BACCARAT

PARA INFORMAÇÕES DETALHADAS
DIRIGIR-SE Á SOC. PROPAGANDA DA
COSTA DO SOL — ESTORIL

REPOSITÓRIO

**de assuntos referentes
a TEATRO e a CINEMA**

Por MIGUEL COELHO

RECLAMOS

São do Mestre Carlos Santos as seguintes palavras:

«Quem se der ao paciente trabalho de percorrer os anúncios de página e os reclamos das nossas casas de espectáculo, pasmará, com certo desgôsto, do bodo escandaloso de adjetivos de que alguns artistas fazem, por conta própria, preceder os seus nomes gloriosos.

Nunca, como no momento actual, essa adjetivação andou numa farândola mais desenfreada, sendo já agora difícil topar qualificativo que ainda não tenha sido explorado para badalar, em som gritante, das preciosas qualidades que concorrem em cada qual.

Certo, alguns bem merecem, por seus méritos incontestáveis, os adjetivos que abrem álas à passagem dos seus nomes gloriosos, mas, hemos de convir que nada há de mais imoral e grotesco do que este novo processo de anunciar talento, do alto das colunas dos jornais, em grandes parangonas, à turba que passa; como quem lhe mete pelos olhos dentro uma nova marca de sabonetes ou remédio infalível para a extração dos calos.

Como se isto não fôsse bastante para incorrer em censura, temos que a adjetivação já galga do nome dos artistas para as decorações dos interiores, para as cenografias, para os adereços, para as mobílias, e até para as modistas, quer estas sejam da Rue Royale ou da Travessa dos Remolares.

Estas adjetivações gritantes sobre o mérito dos artistas e sobre todas as partes componentes do espectáculo, não alcançam, como ingênuamente supõem os seus cultivadores, o objectivo de atrair o público, porque este, já habituado a não vêr confirmadas as qualidades que lhe apregoam, sorri desdenhosamente e passa indiferente. Má tática de empregários ou exploradores de espectáculos, que fazem preceder de reclamo exagerado a mercadoria que pretendem servir ao público, o qual, instalado num lugar de teatro, se criou o direito de exigir do artista e do ambiente que o circunda, a confirmação das virtudes reclamadas em letra gorda.

Em parte alguma do mundo, onde há pudor e a consciência da dignidade profissional, pelo que tenho observado directamente e pelo que ao assunto se referem jornais, programas e revistas da especialidade, se aponta esta exuberância ridícula de adjetivação que, rebaixando o valor real do artista, aproxima o teatro da miséria degradante da barraça de feira.

Não precisam, felizmente, alguns dos nossos artistas desta fanfarra louvaminheira que os relega, por este processo de reclamo, para a grande família dos cabotinos, sendo certo, também, que os que formam a segunda fila dos elementos já se julgam com iguais direitos e assim começam de exigir nos cartazes letras de palmo e a escala dos adjetivos que vai do notável ao assombroso!

Certo ninguém pretende que, de vez, seja suprimido o reclamo a alguns intérpretes e ao espectáculo de que, em parte, êles são os animadores, mas, que êsse reclamo não vá além do que é decentemente permitido, não ludibriando o público que tem o direito de que o respeitem e de que não o afrontem torpemente com adjetivos campanudos, que só êle tem o poder de conferir, como supremo juiz do mérito dos artistas».

Eis o que Carlos Santos escreveu no livro «Poeira do Palco». E que tal? São ou não verdades como punhos?

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Sangue, Suor e Lágrimas».

OLÍMPIA — 14 às 24 — «O homem que fabricava monstros».

COLISEU — 15,30 e 21,15 — «O Novo Campeão».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc..

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Q que todos devem saber

Foi abolido o regime de pagamento de portagem nas pontes de D. Luiz I, da Régua, de Abrantes e de Santarém

O Ministério das Obras Públicas publicou um decreto abolindo o regime de pagamento de portagem nas pontes do Pôrto (D. Luiz) e da Régua, sobre o rio Douro, e nas pontes de Abrantes e Santarém, sobre o rio Tejo. As despesas da sua conservação ficam a cargo da Junta Autónoma de Estradas, pelas suas dotações ordinárias. À mesma Junta é concedida uma dotação extraordinária de 1.000 contos, destinada a ocorrer aos encargos da reparação urgente de que necessitam as pontes de Abrantes e de Santarém.

A taxa de portagem, no que se refere às três últimas pontes, era actualmente cobrada para o Estado pela rescisão de contratos feita com as empresas concessionárias, por se ter verificado que essas empresas não podiam satisfazer os encargos que a exploração das mesmas pontes lhes impunham. Com o decreto acima aludido procurou o Governo facilitar a comodidade do trânsito com uma circulação livre e sem sujeições de qualquer natureza.

Viagens e Transportes

TRANSPORTES DE MERCADORIAS POR CAMINHOS DE FERRO

Solicitam-nos a publicação do seguinte:

«A Direcção Geral de Caminhos de Ferro preve os interessados em obter autorizações de transporte para se limitarem a expôr as suas pretensões por escrito em termos claros, precisos e concisos, evitando tratar dos seus assuntos pelo telefone ou pessoalmente junto da Repartição competente, por dêste procedimento resultar perdas de tempo ocupado com casos particulares com prejuízo de todos em geral.

«Recomenda-se também aos interessados que leiam cuidadosamente os avisos ao público afixados nas estações de caminho de ferro onde encontrão muitas vezes indicação sobre a maneira de resolver os seus problemas de transportes, evitando assim troca de correspondência para esclarecimento de dúvidas postas por não haverem sido previamente estudadas as determinações sobre a matéria.

«Por último, aconselham-se os poucos que, ainda por meio de habilidades e subterfúgios tentam iludir a vigilância para preterir os que ordeiramente aguardam a sua vez de ser servidos, que se abstênam de usar processos ilegítimos e passem confiadamente a colaborar com os serviços que procuram com equidade satisfazer todos na medida do possível, cumprindo as indicações que acima se dispõem.

«De futuro não deve estranhar-se que não sejam atendidas as solicitações daquêles que teimarem em não acatar o que a bem de todos se determina».

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Vai servir, como contratado, na Missão de estudos e construção do Caminho de Ferro de Mossamedes, o sr. António Alberto Teixeira dos Santos.

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

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. I.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 «quei-mado» 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 sélos do correio, nome e morada

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo» n.º 185, I série, de 30 de Agosto, publica a seguinte:

Portaria n.º 10:472

Os caminhos de ferro são do domínio público, nos termos da lei, e fazem parte da viação pública; nos mesmos termos, são as empresas concessionárias da sua exploração obrigadas a efectuar, com perfeita igualdade para todos os expedidores, os transportes das mercadorias que lhes forem confiadas.

É, pois, incontestável que os caminhos de ferro constituem um serviço de utilidade pública, sendo também de utilidade pública os elementos que nêles se integram.

As empresas concessionárias, como detentoras das linhas férreas e responsáveis legais pela sua conservação e exploração, cabe manter em plena eficiência este importante ramo dos transportes. No conjunto deste, a existência de vagões particulares deve constituir excepção, não devendo esquecer-se que ela se deve fundamentar apenas em razões especiais, dignas porventura de ser atendidas, mas sem destruir as regras próprias de todo o serviço público.

Normalmente a existência do material circulante das empresas deve satisfazer as exigências do público; os transportes em vagões particulares só são de admitir como consequência lógica ou necessidade reconhecida de certa exploração comercial ou industrial desde que dêles não resulte prejuízo para o público ou para a disciplina do conjunto.

Não é portanto de admitir, sem qualquer fiscalização ou condicionamento, a existência de actividades exploradoras de vagões particulares, que cobram pelos serviços prestados ao público preços, por vezes, mais elevados do que as taxas fixadas pelo Governo para as empresas concessionárias, e isto quando o proprietário do vagão particular só tem a responsabilidade da sua conservação e fez apenas empate inicial de capital na sua compra, enquanto as empresas transportadoras continuam com os encargos de o fazer circular nas linhas que exploram, com as responsabilidades inerentes à sua posição de concessionários fiscalizados pelo Estado.

Importa assentar princípios que têm sido omitidos por falta de esclarecimento oportuno, provocando conceitos errados e uma prática generalizada condenável pela regra da igualdade de tratamento.

Os decretos-leis n.ºs 31:409 e 32:158, respectivamente de 21 de Julho de 1941 e 1942, estabeleceram as condições técnicas em que os vagões particulares podiam circular nas linhas férreas nacionais, permitindo o último, na segunda parte do artigo 1.º, que o Ministro das Obras Públicas e Comunicações fixasse, em regulamento aprovado por portaria, o seu regime administrativo.

Tendo em vista que se torna necessário tomar medidas destinadas a condicionar a exploração de vagões particulares em serviço nas linhas férreas nacionais por forma a atender convenientemente aos interesses gerais do País e às circunstâncias que presentemente se verificam;

Considerando que é urgente rever as condições tarifárias presentemente em vigor em relação aos mesmos vagões;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro

das Obras Públicas e Comunicações, pôr em vigor as seguintes disposições:

Artigo 1.º Os vagões de propriedade particular, quanto aos fins a que se destinam e às suas características, são agrupados nas seguintes categorias:

a) *Vagões de tipo comum*, para carga geral; abertos ou fechados, destinados ao transporte de mercadorias que, pela sua natureza, não necessitem de acomodações ou dispositivos especiais para o seu transporte;

b) *Vagões tipo especial*, preparados para transporte de mercadorias que careçam de dispositivos especiais de carga, descarga ou manutenção.

Art. 2.º A circulação nas linhas férreas nacionais de vagões de propriedade particular, matriculados nas empresas ferroviárias portuguesas, de qualquer tipo e seja qual for o fim a que se destinem ou o regime sob o qual se efectue a sua exploração, só poderá efectuar-se mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 3.º A autorização de circulação deverá ser solicitada em requerimento individual para cada vagão, acompanhado dos elementos estatísticos necessários e de documentação comprovativa de que o vagão faz parte integrante do equipamento da actividade do seu proprietário, que se encontra matriculado nas empresas ferroviárias portuguesas, nos termos do regulamento aprovado pela portaria n.º 9:839, de 21 de Julho de 1941, e que se destina exclusivamente ao transporte de combustível e matérias primas necessárias à laboração da indústria do seu proprietário, ou à distribuição dos produtos dessa indústria aos respectivos centros distribuidores, ou ainda ao transporte de mercadorias que exijam acondicionamento especial.

§ único. Em casos especiais poderá também ser autorizada, mediante homologação ministerial, a circulação, ao serviço do público, de vagões particulares pertencente as



NÃO DÍGA
DESEJO UM LÁPIS,
Diga antes: QUERO UM
CARAN D'ACHE

AGENTES :
DUNKEL & ANTUNES, L.º^{DA}
RUA AUGUSTA, 56
LISBOA — Telef. 24251

firmas transitárias legalmente constituídas, ou por estas alugados no estrangeiro, nos termos do artigo 6.º do regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942, desde que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro reconheça que este prolongamento da actividade transitária pode ter interesse público e que dêle não resulta perturbação na disciplina dos transportes em geral.

Art. 4.º A licença de circulação será anual e dada por alvará individual para cada vagão, passado nas condições a que se refere a alínea f) da tabela anexa ao regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942. As condições de circulação serão reguladas por diploma tarifário.

§ 1.º Os vagões considerados nos termos do corpo do artigo anterior só poderão ser autorizados a circular em serviço dos seus proprietários, como expedidores ou consignatários, ou das empresas concessionárias de caminhos de ferro nas condições previstas na presente portaria e quando requisitados nos termos do capítulo II do regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942.

§ 2.º Nos casos especiais referidos no § único do mesmo artigo os vagões poderão circular à ordem das firmas transitárias interessadas ou das empresas nas condições já referidas e ainda à ordem de entidades particulares não concessionárias de caminhos de ferro, quando nesse sentido houver cláusula expressa no alvará.

§ 3.º As licenças concedidas ao abrigo do parágrafo anterior poderão ser cassadas em qualquer momento e sem direito a indemnização ao interessado quando a Direcção Geral de Caminhos de Ferro reconhecer que se deixam de verificar as condições referidas no § único do artigo 3.º

§ 4.º Sempre que o entenda conveniente, poderá a Direcção Geral de Caminhos de Ferro intimar a apresentação de prova cabal de que determinado vagão foi utilizado nos termos da autorização concedida. Se não forem apresentados, no prazo de trinta dias da data do aviso, os elementos de prova, ou estes sejam considerados insuficientes, serão aplicadas as penalidades estabelecidas no artigo 15.º da presente portaria.

Art. 5.º As taxas e outras condições de utilização pelo público dos vagões referidos no § 2.º do artigo anterior serão fixadas por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º Os vagões particulares podem ser postos temporariamente à disposição das empresas ferroviárias pelos seus proprietários, mediante condições previamente estabelecidas entre os interessados e aprovadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º Todos os vagões particulares serão proibidos de circular se no prazo de trinta dias após a publicação desta portaria os seus proprietários não tiverem requerido alvará de circulação, nos termos do artigo 2.º

Art. 8.º Pela paralisação dos vagões embargados por falta de licença de circulação, quer resultante de esta não ter sido requerida, ter caducado ou ter sido suspensa, é

devido o pagamento das taxas de depósito, nos termos e condições das tarifas em vigor.

Art. 9.º Os vagões particulares embargados por motivo de infracção às disposições do presente regulamento poderão ser requisitados pelas empresas, nos termos e condições expressas nos artigos 8.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º da portaria n.º 10:184.

§ único. As taxas de depósito deixam de ser devidas no momento em que o vagão entra para o serviço da empresa.

Art. 10.º Nestas circunstâncias, porém, no cálculo do preço do aluguer ter-se-á apenas em consideração:

a) O valor actual do vagão, determinado por exame contraditório;

b) A sua desvalorização anual durante o tempo de serviço em regime de aluguer.

Art. 11.º Os vagões requisitados nos termos do capítulo II do regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942, cujos proprietários não tenham requerido licença de circulação, nos termos do artigo 2.º da presente portaria, continuarão ao serviço da empresa requisitante, mas, decorridos que sejam os trinta dias a que nela se faz referência, o preço de aluguer será estabelecido conforme indicado no artigo 10.º

Art. 12.º As disposições da tarifa especial A de grande e pequena velocidade, no que se refere ao transporte de mercadorias em vagões particulares, serão suspensas sessenta dias após a publicação da presente portaria, vigorando em sua substituição o que nesta se contém e as disposições de caracteres regulamentares que forem publicadas nos termos do artigo 5.º

Art. 13.º As empresas concessionárias de caminhos de ferro não podem cobrar pelos serviços prestados na exploração de vagões particulares mais do que o estipulado nas tarifas em vigor para os serviços equivalentes com vagões das próprias empresas.

Art. 14.º As empresas ferroviárias ficam reservado o direito de utilizar por sua conta os vagões particulares despachados em vazio, contanto que não excedam os prazos do seu transporte.

Art. 15.º Nos termos do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:409, de 21 de Julho de 1941, e do artigo 7.º do decreto-lei n.º 32:158, de 21 de Julho de 1942, as infracções às normas fixadas nesta portaria, e nomeadamente a utilização de vagões particulares para fins diversos dos indicados no alvará de licença de circulação, serão punidos com as seguintes multas,



USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



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

A 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

aplicadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, rever-
tendo o produto para o Fundo especial de caminhos de
ferro:

- 1.º 1.000\$ pela primeira infracção;
- 2.º 2.000\$ pela primeira reincidência;
- 3.º 5.000\$ e suspensão da licença de circulação de
todos os vagões pela segunda reincidência.

§ único. Da aplicação de multas há recurso para o
Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 16.º As dúvidas suscitadas na aplicação desta por-
taria serão resolvidas por despacho do Ministro das Obras
Públicas e Comunicações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações; 30 de
Agosto de 1943. — O Ministro das Obras Públicas e Comu-
nicações, *Duarte Pacheco*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 153, I série, de 23 de Julho,
publica o seguinte:

Portaria n.º 10:452

Convindo actualizar, simplificando, a taxa de registo
com que são oneradas todas as remessas de grande e pequena
velocidade, dispensando-se a aplicação do multiplicador e
adicional em vigor:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro
das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo
2.º de decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a
actual redacção do artigo 1.º da tarifa de despesas acessórias,
aprovada pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, seja
substituída pela seguinte:

ARTIGO 1.º

Registo

Em cada expedição de qualquer natureza 1\$00

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

O «Diário do Governo» n.º 213, 2.ª série, de 11 de Se-
tembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pela Ministro
das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o projecto da
nova estação da Curia, apresentado pela Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 216, 2.ª série, de 15 de Se-
tembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro
das Obras Públicas e Comunicações, autorizar a cedência à
Junta Autónoma de Estradas, nos termos do artigo 3.º do
decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, de duas par-
celas de terreno, com as áreas de 23^m,60 e 22^m,70, situadas
na freguesia de S. Martinho do Campo, concelho de Valongo,
distrito do Pôrto, as quais foram declaradas sobrantes por
portaria de 18 de Agosto último, publicada no «Diário do
Governo» n.º 199, 2.ª série, de 26 do referido mês de Agosto,
e se destinam à construção dos encontros de uma passagem
superior à linha férrea do Douro, da variante da estrada
nacional n.º 6-1.ª.

Para os devidos efeitos se publica que em 1 do corrente
foi reformado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Por-
tugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos
da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de
Março de 1927, o médico da rede do Minho e Douro, dr. Ma-
nuel Evangelista da Silva, que à data do referido arrenda-
mento era médico adjunto da 6.ª secção médica da referida
rede.

O «Diário do Governo» n.º 219, 2.ª série, de 18 de Se-
tembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-
lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por
despacho desta Direcção Geral de 9 do corrente, o projecto
de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Ca-
minhos de Ferro Portugueses, contendo tóda as disposições
dos avisos A n.ºs 715 e 776, respectivamente do 26 de Janeiro
e 21 de Dezembro de 1942, sobre transporte de géneros
frescos em vagões frigoríficos, e incluindo entre êles a mer-
cadaria niveína (manteiga de côco).

O «Diário do Governo» n.º 224,
2.ª série, de 24 de Setembro, pu-
blica o seguinte:

De conformidade com o dis-
posto no artigo 3.º do decreto-lei
n.º 27:665, de 24 Abril de 1937, foi
aprovado, por despacho desta Di-
recção Geral de 18 do corrente, o
projecto de aviso ao público, apre-
sentado pela Companhia Nacional
de Caminhos de Ferro, estabele-
cendo a taxa de \$50, por cada pes-
soa, pela utilização das retretes
reservadas e seus lavatórios exis-
tentes nas estações de rede explo-
rada pela referida empreesa.



Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



FIGUEIRA DA FOZ

Um trecho do Jardim Público

TELEFONE 180

TELEFONE N.º 203

Telegramas - SOTOMAIOR

**Empreza de Pesca
"S. JACINTO", L.^{DA}**

Murraceira
FIGUEIRA DA FOZ

TELEFONE 264

PESCA E SECAGEM DE BACALHAU
SUB PRODUTOS

Instalações de secagem na Murraceira

Rua 10 de Agosto, 93
FIGUEIRA DA FOZ

TEL. 150

Luiz Diniz, Filhos
SERRAÇÃO MECÂNICA

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
MADEIRAS PARA EXPORTAÇÃO
:- APARELHOS DE MADEIRAS :-
POSTES PARA LINHAS TELEGRÁFICAS
TRAVESSAS PARA VIAS FÉRREAS
:- CAIXÓTARIA :- LENHAS :-

FIGUEIRA DA FOZ
(PORTUGAL)

Manoel Lopes, Irmão

VINHOS E SEUS DERIVADOS
SAL EM VAGÕES E NAVIOS



R. Dr. Duarte Silva, 39
FIGUEIRA DA FOZ

TELEFONE 55

Joaquim C. Féteira

VINHOS E SEUS DERIVADOS — AZEITES — APRESTOS MARÍTIMOS E DE PESCA — REVENDEDOR DE GARRAFAS E GARRAFÕES DA FÁBRICA DA FONTELA E DE — OUTRAS FÁBRICAS DO PAÍS —

Rua 5 de Outubro, 24

FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 185

Mota & Comp.^a, L.^{da}, Suc.^{or}

JOSE AUGUSTO GERMANO ALVES
Fábrica de Fundição e Cerralharia — MOTA DE QUADROS
FUNDADA EM 1872

FUNDIÇÃO DE FERRO EM LIGAS
— NORMAIS E ESPECIAIS —

BAIRRO NOVO

FIGUEIRA DA FOZ

Emprêsa Vidreira da Fontela, L.^{da}**FIGUEIRA DA FOZ — FONTELA**

Telegrams: VIDROFONTELA — Telefone 13

GARRAFAS PRETAS E BRANCAS: De todos os tipos e capacidades para vinhos, cervejas, águas e refrigerantes — GARRAFÕES: Vulgares e especiais para exportação — VIDRO IMPRESSO: Chapas de vários padrões de grande efeito decorativo para interiores e exteriores de casas — VIDRO ESTRIADO: Para telhados, lanternins e marquises

**Telhas e Ladrilhos
Garrafas - Mosqueiros**

Próprias para combater as moscas que atacam as árvores de fruto

Premiada com as mais altas recompensas em todas as exposições a que tem concorrido

SOCIEDADE DE CREOSOTAGEM, L.^{da}

CREOSOTAGEM DE MADEIRAS — MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO — TRAVESSAS DE CANTO DE FERRO — POSTES TELEGRÁFICOS — TOROS DE EXPORTAÇÃO — LENHAS, ETC..

A OFICINA DE CREOSOTAGEM ESTÁ INSTALADA PELOS PROCESSOS MAIS APERFEIÇOADOS E É CONSIDERADA A MELHOR DO PAÍS

CARNEIRA — FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 18

HOTEL REIS
FIGUEIRA DA FOZ

RECOMENDADO PELA «Sociedade Propaganda de Portugal», «Automovel Club de Portugal», «The Automobile Association London», e «Clube dos 100 à hora»

Água corrente, quente e fria, nos aposentos e em todos os andares
O HOTEL MAIS RECOMENDADO PELO SEU SERVIÇO DE MESA

Serviço de Restaurante ao ar livre

UM DOS MELHORES HOTEIS DA FIGUEIRA

O único com garage — Telefone 345

Telefone: 206

Telegrams: SILCOS

COSTA & SILVA

DISTRIBUIDORES GERAIS NO CENTRO DO PAÍS

— DA —

Companhia de carvões e cimentos do Cabo Mondego

COMISSÕES, REPRESENTAÇÕES E CONTA PRÓPRIA — IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

LARGO DO CARVÃO, 17-1.^o**FIGUEIRA DA FOZ (Portugal)**

Telefone 112

Henrique Varanga & Filho, L.^{da}OFICINAS DE CERRALHARIA E FUN-
DIÇÃO MECÂNICA E CIVIL —

Rua Afonso de Albuquerque, 30 a 38

FIGUEIRA DA FOZ

LUIZ MARIA LOPES

ESTABELECIDO EM 1901

COMÉRCIO DE VINHOS E DERIVADOS
— EXPORTAÇÃO DE SAL —

ARMAZEM: — 27, Rua Dr. Duarte Silva, 33

Telefone: 150 — FIGUEIRA DA FOZ

Proprietário-gerente
Guilherme Garrido

Recomendado pela Sociedade de Propaganda
de Portugal e Automóvel Clube

Grande Hotel Portugal

O MELHOR E MAIS BEM SITUADO
Água corrente. — Quartos com banho e W. C. privativos

Telefone, 176

FIGUEIRA DA FOZ

LUSITÂNIA Companhia Portuguesa de Pesca

S. A. R. L.

CAPITAL 6.000 CONTOS — (Fundada em 1906)

Armazém e secadouro na

Murraceira

Telefone 132

TELEGRAMAS: LUSITÂNIA

Escritório:

Rua da República, 149

Telefone 82

FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 84

Mariano & Silva, L.^{da}

ARMADORES DE NAVIOS DE PESCA DE BACALHAU

MURRACEIRA — FIGUEIRA DA FOZ

SERRAÇÃO DE FOJA, L.^{da}

FÁBRICA DE SERRAGEM E APARELHOS DE MADEIRAS

FIGUEIRA DA FOZ

SANT'ANA

Materiais de construção

Depositários distribuidores
do cimento «SECIL»

Luis Neto Braz & Filhos

Praça 8 de Maio, 50

FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 171

Lopes & Pimentel

FÁBRICA DE CAL HIDRÁULICA

MARCA MONDEGO

ESCRITÓRIO:

Rua da República, 122

FIGUEIRA DA FOZ

Mercearias e Vinhos das melhores regiões do País

ANTÓNIO D'ALMEIDA

Vinhos por junto e a retalho

Rua da República, 11 e Rua Fernandes Tomaz, 18 — FIGUEIRA DA FOZ

ESTALEIRO NAVAL

DE

Benjamim Balais Mónica

CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES DE NAVIOS

MURRACEIRA

FIGUEIRA DA FOZ

Manuel Gomes Gatueiro

COMERCIANTE DE MADEIRAS E LENHAS

Seixo de Gatões

PORTO MIEIRO

Construção civil

Telefone, 20-P. B. X.

Materiais de construção

Fábrica de marmoritos

A CONSTRUTORA DE CANTANHEDE, L.^{da}

Secção de mobílias

Camionagem

SÉDE:

Representações diversas

RUA DAS PARREIRAS, 32 a 42



SANTA COMBA DÃO
Um trecho da Rua
Mousinho Albuquerque



MANGUA LDE
Ermida da Senhora do
Castelo e casa do Ermitão



SANTA COMBA DÃO
Antiga residênci
Paroquial

Manuel Rodrigues Felicio

ANÇÃ—PÊNA

FÁBRICA DE CÁL
DA PÊNA E FLÔR

EXPORTADOR

A VIGOROSA

Fábrica de Cal de todas as qualidades

DE

Manuel Evaristo Mendes da Fonseca

(Junto à Estação do Caminho de Ferro de Cantanhede)

Pocariça

Augusto Mendes da Fonseca

COM FÁBRICA DE CÁL
DA PÊNA E CÁL FLÔR

Junto à Estação de Cantanhede

Cantanhede
POCARIÇAOficina de Serralharia e Segeria
de

Silvino dos Santos Neto

Execução rápida e perfeita de Engenhos de todos
os sistemas, Fogões, Gradeamentos, Portões, etc.Tôrno Mecânico
Soldas a Autogénio

Cantanhede

José da Silva

Cantanhede Félres

FÁBRICA DE CÁL
BRANCA E FLÔR

EXPORTADOR

Manuel António Pereira

CANTANHEDE — FÉLRES

COM

Serralharia Mecânica, Armazém de Ferro

FÁBRICA ENGENHOS

para tirar águas de Pócos para régas

FÁBRICO DE SUA ESPECIALIDADE

Telefone-3 — Félres

FÁBRICA DE CÁL DE TODAS AS QUALIDADES

DE

António Jorge da Fonseca

Cantanhede — POCARIÇA

(Junto à estação do caminho de ferro de Cántanhede)

Telefone-POCARIÇA-Pôsto Público

Representante da grande marca de aparelhos receptores de T. S. F.

BLAUPUNKT (Ponto Azul)

DEPÓSITO EM MIRA

FUNDADA EM 1923

Sociedade Central
de Cantanhede, L.^{da}

ARMAZEM DE MERCEARIAS

Telefones | Cantanhede 16 e 17
Mira 8

CANTANHEDE

Joaquim Rodrigues Louro

FORNECEDOR DE CANTARIAS
FABRICANTE DE CAL
CAMIONETE DE ALUGUER

Outil - CANTANHEDE - Cadima

Telefone 10

Sociedade de Mercearias, L.^{da}

CANTANHEDE

Manuel Faria

NEGOCIANTE DE MADEIRAS E LENHAS

ARAZÉDE - PELICANOS

JOSÉ DA CRUZ CALVO

FORNECEDOR DE MADEIRAS E LENHAS

ARAZÉDE - BONHOSA

Manuel Simões

MADEIRAS E LENHAS

LIMÉDE - CADIMA

Martinho Machado de Melo

COMERCIANTE DE VINHOS
— E AGUARDENTES —

CANTANHEDE - Mortêde

José Maria Marques

COMISSÁRIO DE VINHOS
E SEUS DERIVADOS

Casal de Bolho -- Cantanhede

António Gomes da Costa

Comerciante de vinhos e aguardentes

Cantanhede - Mortêde

Manuel da Silva Sapateiro

COMERCIANTE DE MADEIRAS

Mortêde - Cantanhede

Alcino Gomes Mesquita

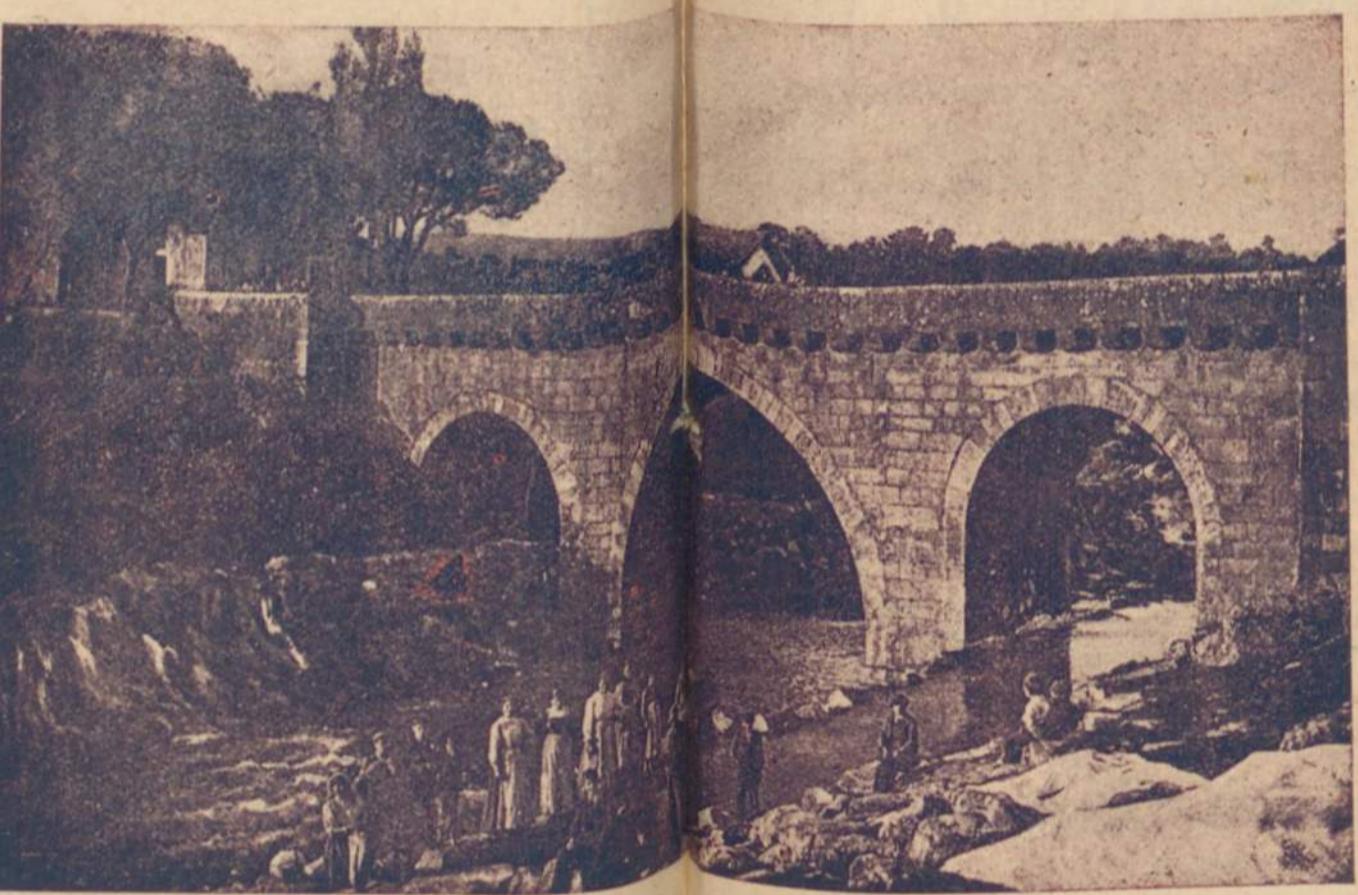
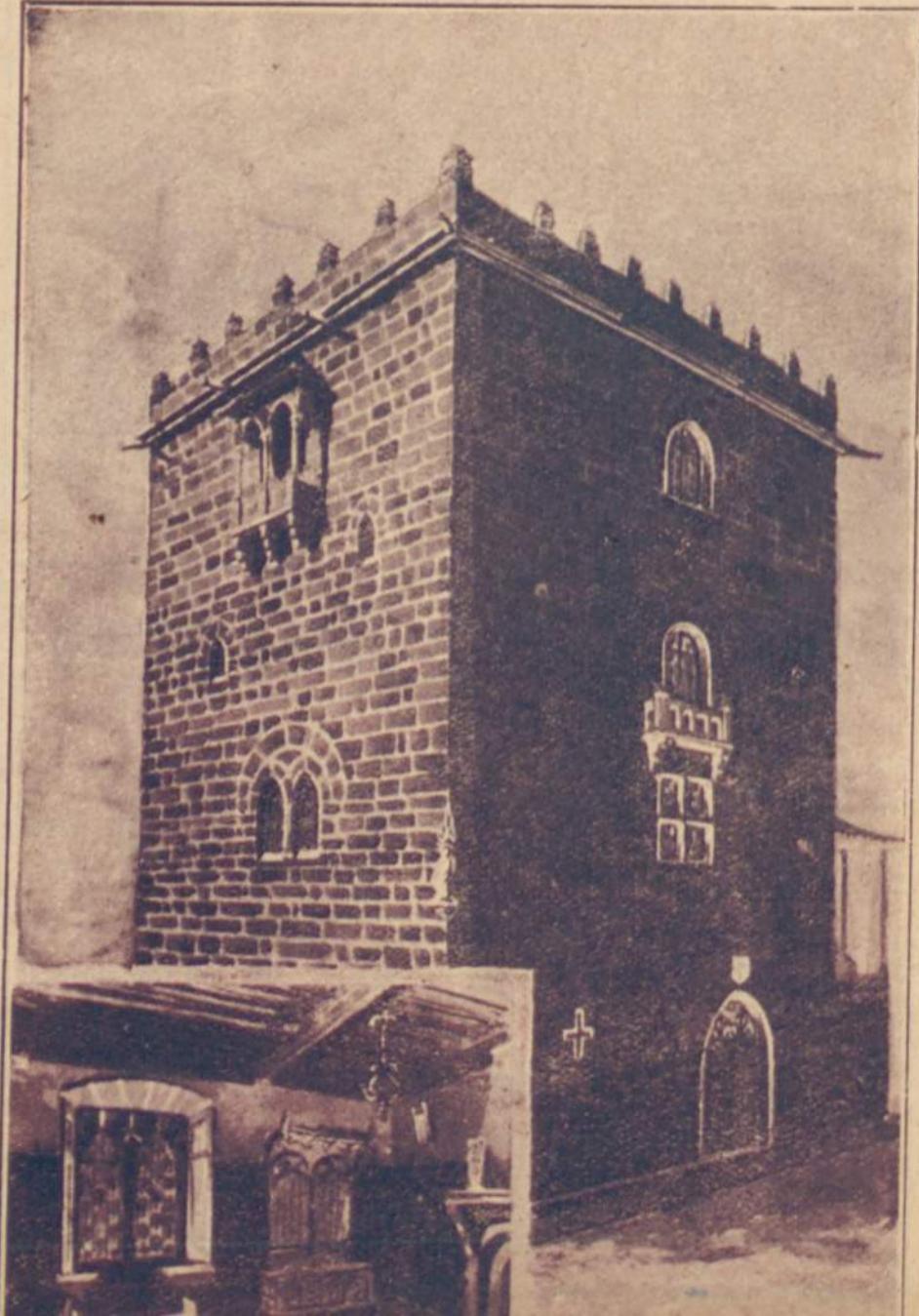
Comerciante de vinhos

Cantanhede - Mortêde



CEIA — Ponte sobre o rio

FIGUEIRA DA FOZ
Antiga Torre do Alcaide (Museu Biblioteca)



TONDELA — Ponte sobre o rio Minho



FIGUEIRA DA FOZ — Cabo Mondego



BUSSACO — O Hotel



Manuel da Costa

COMERCIANTE COM PADARIA
— MERCEARIA E VINHOS —

CANTANHEDE—CADIMA

MANUEL DIAS AGANTE

FABRICANTE DE CAL, SEMI-HIDRAULICA,
— PÁRDA — PARA CONSTRUÇÕES —

Pampilhosa do Botão

Fábrica de Serração e Carpintaria Mecânica
(CASA FUNDADA EM 1911)

Victorino Bastos & Filhos, L. da

Fornecedores das melhores madeiras,
serradas e aplainadas, para construções — Execução de portas, janelas,
caixilhos e caixotaria, de bom corte

Pampilhosa do Botão

A D U B O S

COMPOSTOS-MIXTOS, PARA AS CULTURAS DE
BATATA-VINHA-CEREAIS

Sociedade de Adubos Reis, L. da

ROSSIO, 102 — LISDOA

Filial de Pampilhosa do Botão

Fábrica de Cerâmica Excelsior da Pampilhosa

LACERDA, FIGUEIREDO & C. A. L. da

Fábrica e Escritório: **PAMPILHOSA DO BOTÃO**

TELEGRAMAS: EXCELSIOR

TELEFONE N.º 5

Telefone n.º 5

TERMAS DE LUSO

Hotel dos Banhos

É O HOTEL MAIS CENTRAL E ÚNICO
JUNTO AO ESTABELECIMENTO TÉRMAL,
CASINO, FONTE DE S. JOÃO E MATA
DO BUSSACO

PROPRIETÁRIO:

ANTÓNIO DE CASTRO SEABRA

RECOMENDADO PELO CLUB DOS 100 À HORA

L U S O

HOTEL SERRA

ABERTO TODO O ANO — Telefone 6

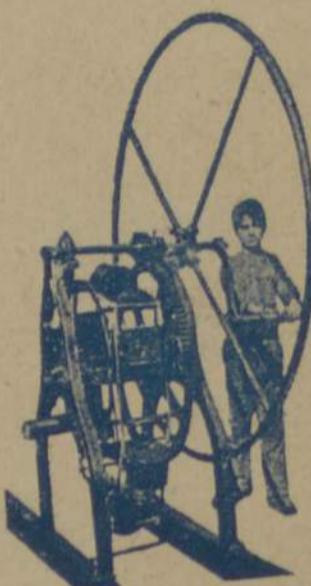
RECOMENDADO POR ESTAR SITUADO
NA ZONA MAIS SECA DE LUSO E
A MENOS DE 200 METROS DAS TER-
MAS — INSTALAÇÕES MODERNAS —
ÁGUA CORRENTE — TRADICIONAL SER-
VIÇO DE MESA — TODAS AS DIETAS
— JARDIM PARA REPOUSO —

Preços muito acessíveis

Direcção de: **Elisa Serra de Moraes e Silva**
CORRESPONDENTE DOS BANCOS BORGES & IRMÃO

Telef. 12 — SANTA C. DÃO

Regasas & Irmão, L. da



A bomba eterna que não mais avaria

PATENTE N.º 18213.

Accionada por sistema de alcatuzes
tanto manual como a força motriz

Especialidade em noras para
tirar água por tracção ani-
mal ou manual e fogões de
fogo circular — Serralharia e
armazens de ferro, aço e car-
vão de pedra — Bicicletas e
Acessórios de Automóveis —
Depositários do Cimento «LIZ»

Santa Comba Dão

ESTAÇÃO

Telefones: | PORTO | P. B. X-7921-7922
| RÉDE DO ESTADO-21
SANTA COMBA DÃO-9.

Endereços Telegráficos: | Porto-Resineira
Santa Comba Dão-Gare-«Companhia Resineira»

Companhia Industrial Resineira

(S. A. R. L.)

CAPITAL 1-Escudos 5.000.000\$00

Destilação de Resina Aguarrás e Pez Louro

SEDE:

Rua Santa Catarina, 17-2.º — PORTO

Fábricas: | Santa Comba Dão-Gare
Campanhã-(Pôrto)

Santa Comba Dão

Renaissance Comercial da Beira, L. da

Armazém de materiais de construção

DEPOSITÁRIOS DE ALMIRO, L. da

Cessionários da CERÂMICA DA BEIRA, LD.^a
de Canas de Sabugosa — NAIA

MANILHAS, TELHA, TIJOLO E DEMAIS
PRODUTOS CERÂMICOS — FERRAGENS
PARA CONSTRUÇÃO CIVIL, CAL, SAL,
ADUBOS, ENXOFRES, PALHA ENFAR-
DADA, CORDOARIA, ETC. —

Santa Comba Dão-Gare

Telefone n.º 3

A MERCANTIL
— DE —
José Rodrigues dos Santos
ARMAZEM DE MERCEARIAS E AZEITE
— TORREFAÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ
— A VAPOR —

SANTA COMBA DÃO (Gare)

J. R. SILVA & C.ª
Oliveirinha — B. Alta
Telefone 4 — CARREGAL

Armazém de: Mercearias, Farinhas, Azeites, Ce-
— reais, Adubos e Materiais de Construção —
Depósito de: Adubos, Sulfato de Cobre e En-
— xofre da Companhia União Fabril —

Agência da: Fábrica de Cimento TEJO, Compa-
nhia União Fabril Portuense, Vacuum Oil
Company

Correspondência do: Banco Borges & Irmão
Fábrica de moagem — Centeio e Milho em rama e peneirados
Torrefacção e Moagem de Café

Francisco Ribeiro Pereira

VENDAS POR JUNTO DE LINHAS,
CALÇADO, PRÉGO, FEIJÃO, CHOU-
RIÇO, GORDURAS, CÁL BRANCA E
PARDA, SÁL, BATATA, CERIAIS E
ADUBOS

Beira Alta — Fiais da Telha
Caminho de Ferro: — **OLIVEIRINHA**

A COMPETIDORA DA BEIRA
OFICINA DE MÓVEIS E ESTOFO
— DE —

J. PEREIRA DA SILVA

MOBÍLIAS DE QUARTO, SALA DE
JANTAR, SALA DE VISITA, ESCRI-
TÓRIO E MÓVEIS AVULSOS. ESPE-
CIALIDADE EM MÓVEIS ANTIGOS —
— DEPÓSITO DE MÓVEIS —

OLIVEIRINHA — B. ALTA

ANTIGA CASA ALEXANDRE HENRIQUES MARTINS
União Comercial da Beira, L. da

ARMAZEM DE VINHOS E AGUAR-
DENTES, AZEITES, CEREAIS, BA-
TATA, ADUBOS, SÁL, MATERIAIS
— DE CONSTRUÇÃO —

OLIVEIRINHA (Gare)
(BEIRA ALTA)

José de Figueiredo

COM ESTABELECIMENTO DE MERCEARIA,
FERRAGENS, MIÚDEZAS, ETC. — CAMIO-
NETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER,
GASOLINA E OLEOS

Carreira de Camionetas entre Oliveirinha e Vizeu — Ser-
viço combinado com os Caminhos de Ferro da Beira Alta

Calvario - Oliveirinha — B. Alta

Telefone: 14

Telegrams: HYGINO RUAS

Hygino A. Ruas & C.ª

OLIVEIRA DO HOSPITAL — Apartado n.º 1 — PORTUGAL

Armazem de mercearia, cereais e adubos — Armazem de
solas e cabedais — Torrefação e moagem de café — Depó-
sito de calçado JAPE — Pneus, óleos e acessórios para
automóveis — Correspondentes bancários — Seguros em
todos os ramos. Companhias de Seguros: Comércio e In-
dústria e Tranquilidade — Agentes da Cal hidráulica
— Martingança — Cimentos — Agentes da Sociedade de
Adubos para todas as culturas: Azotados, Superfosfátos,
Cloreto de Potássio, Orgânicos, Químicos-Orgânicos, Com-
postos, Corrécitivos

Armazem de retem em OLIVEIRINHA (Estação)
Importação — Exportação

Pensão Santo António

Experimente V. Ex.ª Se gostar, recomende, pelo que lhe fica muito agradecida
A Gerente, **Maria da Luz Correia Monteiro**

Oliveirinha (Estação) — BEIRA ALTA

Amadeu do Amaral

FORNECEDOR DE LENHAS E TRAVESSAS
— PARA OS CAMINHOS DE FERRO —

OLIVEIRINHA — GARE

Manuel Rodrigues Correia

MERCÉARIA — SAL — VINHOS DO DÃO
— FARINHAS E MIUDEZAS —

B. Alta — Oliveirinha

CENTRO COMERCIAL
DE
ANTÓNIO ESTEVES PAIVA

Estabelecimento de Mercearias, Vinhos, Sal e Adubos para todas as culturas

OLIVEIRINHA (Gare) — B. Alta
Telefone 8 — CARREGAL DO SAL

Artur Monteiro

OFICINA DE MARCENARIA — CONCERTOS
EM APARELHOS DE T. S. F. ETC. —
MONTAGEM DE ANTENAS E CAMPAINHAS
SERVIÇO ESMERADO — PREÇOS MÓDICOS

Calvário — Oliveirinha (B. Alta) PORTUGAL

BELARMINO D'OLIVEIRA ALVES

NEGOCIANTE DE MADEIRAS E LE-
NHAS, TRAVESSAS PARA OS CAMI-
NHOS DE FERRO — DEPÓSITO EM
FRENTE DA ESTAÇÃO DE OLIVEIRINHA

Calvário — Oliveirinha — Gare

ANTÓNIO VICTOR SOARES JUNIOR

ARMAZENS DE VINHOS E AGUARDENTES DO DÃO
— EXPEDIÇÕES PARA TODO O PAÍS —
Agente da C.º de Seguros SAGRES e do BANCO ULTRAMARINO
Telefone 3 Telegramas: ANTÓNIO VICTOR
Carregal do Sal

António José Fernandes, F.º

LANIFÍCIOS, TECIDOS DE ALGODÃO, MALHAS, MIU-
DEZAS, MERCÉARIAS, LOUÇAS E VIDROS, ETC. —
DEPOSITÁRIO DA TABAQUEIRA E DA C.º P. — PE-
TROLEOS «ATLANTIC» — AGÊNCIA DE BANCOS E
COMPANHIAS DE SEGUROS

CARREGAL DO SAL — Telefone, 7

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL
— DE —

Francisco Marques Junior



CARREGAL DO SAL

FRANCISCO CABANAS & IRMÃO

FAZENDAS BRANCAS, LANIFÍCIOS, MIUDE-
ZAS E CALÇADO, ESPECIALIDADE EM ARTI-
GOS FINOS — CORRESPONDENTE DE
DIVERSOS BANCOS

CARREGAL DO SAL

Pensão Maial

Caldas da Felgueira
ABERTO TODO O ANO
Diárias de verão — 22\$00 a 35\$00
Diárias de inverno — 40\$00 a 50\$00
SALA DE JANTAR PARA 100 HÓSPEDES

Telefone N.º 15

Manuel Francisco Cépa & Irmão

FÁBRICA DE PRODUTOS RESINOSOS

N E L A S**PENSÃO — RESTAURANTE — CAFÉ
(IMPÉRIO)**

António da Costa Andrade

É A CASA QUE MELHOR SITUAÇÃO POSSUI E
QUE MAIOR NÚMERO DE REGALIAS OFERECE:
QUARTOS AMPLOS E SAUDÁVEIS, BELOS E MO-
DERNOS BALNEÁRIOS E ESMERADO SERVIÇO
DE MESA

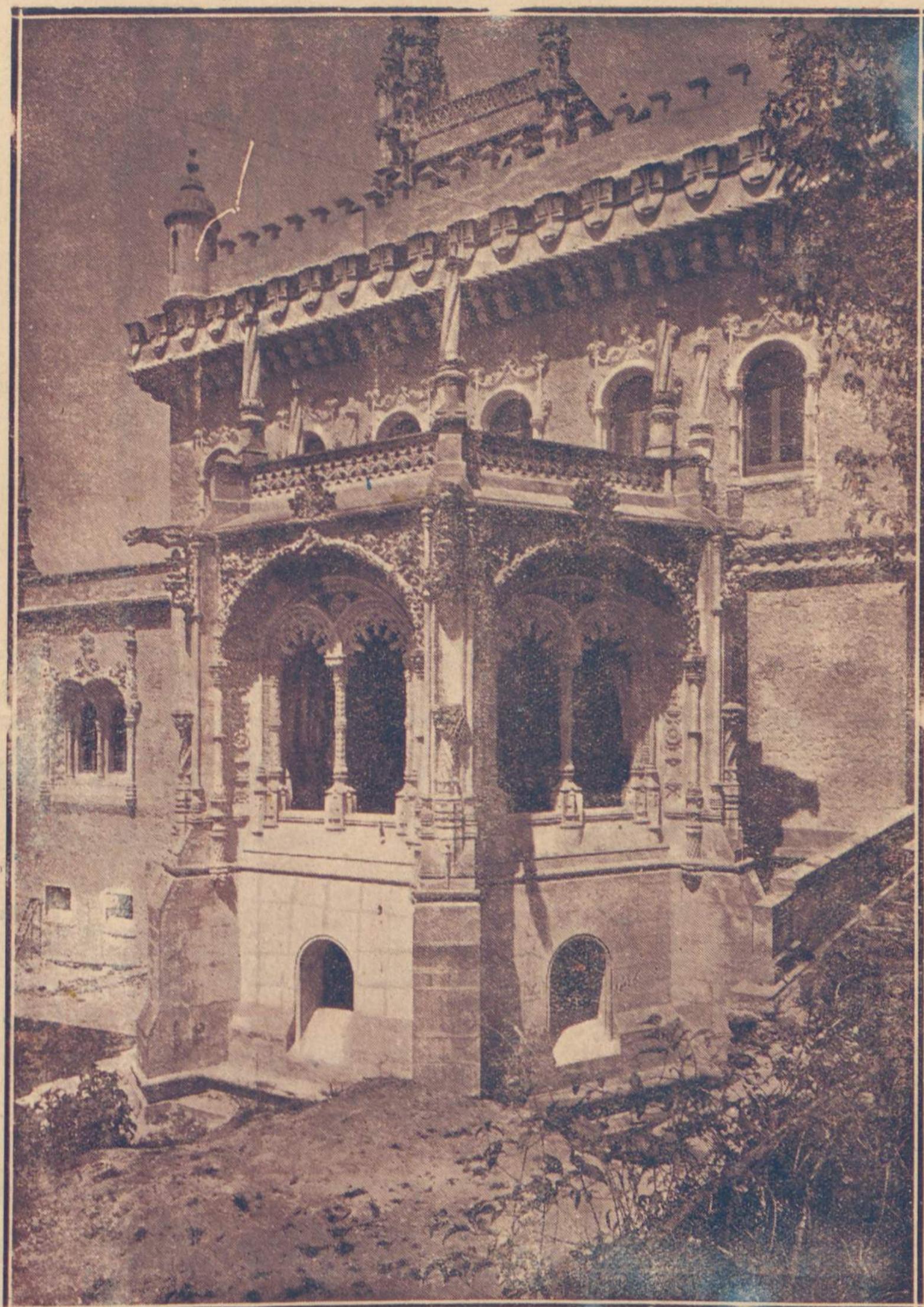
Aberto oficialmente: Desde 1 de Junho a 31 de Outubro

**CALDAS DE ALCAFACHE
VISEU (Portugal)**

TELEFONE 22

Emiliano António da Costa Campos
NOTÁRIO

N E L A S



BUSSACO
Floreira do
Palácio-Hotel

Caldas da Felgueira

ESTAÇÃO DE CANAS, LINHA DA BEIRA ALTA

Estabelecimento hidroterápico completo
Aparelhagem moderna para banhos de "Bolhas d'Ar"

CANÇASSOS DO CORAÇÃO — ALTERAÇÕES DA TENSÃO ARTERIAL — FLEBITES — DOENÇAS GRANULOSAS DA RESPIRAÇÃO — DERMATOSES — REUMATISMOS ARTICULARES E AS VARIADAS DOENÇAS DA PELE

Dizia destas águas o Dr. Manuel Bento, o célebre médico e professor da antiga Escola Médica de Lisboa — o maior clínico do seu tempo:

«Por mais tapada que seja a **rinite**, por mais rouca que seja a laringite, por mais dispneica que seja a **bronquite**, a Felgueira dá melhorias certas e curas tão admiráveis como as mais famosas de Cauterets».

Anginas antigas, «com grandes engrossamentos dos tecidos subjacentes e relêvos hipertróficos dos músculos, faríngeos (diz o Dr. Manuel Bento) curam-se completamente».

Em **dermatoses** observam-se casos triunfais das suas ágnas... os das curas grandes e algumas vezes surpreendentes».

Estados hemorroidários com antigos endurecimentos «desaparecem de todo» (diz ainda o grande médico).

O GRANDE HOTEL CLUB ESTÁ ABERTO
 DE 1 DE JUNHO A 15 DE OUTUBRO

TELEFONES { Nelas, 11
 Paranhos, 2

Telegrams: RUIVO & F.ºs

João Pereira Ruivo & F.ºs, Lda

FÁBRICAS DE SERRAÇÃO, CARPINTARIA MECÂNICA E MOAGEM

— EM —

NELAS e PARANHOS DA BEIRA

Sucursais em VILAR FORMOSO e BELMONTE

EXPORTAÇÃO DE MADEIRAS E TOROS PARA MINAS

MADEIRAS SERRADAS EM BRUTO —
 SOALHOS E FORROS APLAINADOS E
 RASGADOS — GUARNIÇÕES PARA POR-
 TAIS — CIMALHAS, ABAS E RODA-PÉS
 — JANELAS, PORTAS, CAIXILHOS E
 LAMBRIZ — PRODUTOS CERÂMICOS E
 SANITÁRIOS, ETC., ETC.

LAGAR DE AZEITE

SEDE EM **NELAS** — BEIRA ALTA

Termas de Alcafache

Pensão Pereira

COM 50 QUARTOS MOBILADOS MODER-
 NAMENTE — BOA SALA DE JANTAR

Diárias desde 25\$00 a 30\$00

TEM BALNEARIO DENTRO DA PENSÃO
 — E LUZ ELÉCTRICA — — — —

António Lopes Pereira

— COM —

ARMAZÉM DE VINHOS EM ALCAFACHE — GARE

— — —

EXPORTADOR DE VINHOS RE-
 — — — — GIONAIS DO DÃO — — —

PARA TODO O PAÍS

José Marques Loureiro

ARMAZENS DE VINHOS E AGUARDENTES DA REGIÃO DO DÃO

“

Exportador para o País

“

N E L A S

Tele | gramas: ARMAZÉM
fone n.º 4

Mathias & C.ª, L. da

Armazens de mercearias, Azeites, Cereais, Sulfato de cobre e enxofre — Depósito de pregaria da Companhia «Previdente» — Agentes do cimento «Liz» nos Concelhos do Norte, Ceia, Mangualde e Castêndo — Depositários dos tabacos da «Tabaqueira» — Torrefacção e moagem eléctrica de café — Agentes das águas medicinais — Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas —

N E L A S

Telefone, NELAS 25

Telegramas: VINÍCOLA

VINÍCOLA DE NELAS, L. DA

Exportadores de VINHOS DO DÃO

N E L A S (Beira Alta)

José d'Oliveira Capitão

MADEIRAS — Correspondente Bancário

Sede e Escritório: N E L A S

Telefone n.º 26-(P. B. X.)

Residência: MANGUALDE-Gare
Telefone n.º 55-MANGUALDE

COM DEPÓSITO EM NELAS E MANGUALDE

N E L A S

ANTÓNIO DO AMARAL

MANGUALDE - Gare

(Mangualde) PORTUGAL

GRANDE FÁBRICA DE SERRAÇÃO

Carpintaria mecânica e moagem —
Aparelho de madeiras — Depósito de telha, cal e madeiras de construção —
Lenha — Cereais

Exportação de Madeiras

Duarte, Gil & Irmãos

= C O M =
FÁBRICA DE REFRIGERANTES
— DO PORTO SOBRINHO —



FORNECEDORES DE MADEIRAS E LENHAS



C A D I M A

Benjamim dos Santos Costa

FORNECEDOR DE MADEIRAS, ROLARIAS, LENHAS, SÉCAS E VERDES — BARRO PARA LOUÇA

Fabricante de CAL PARDA para construções

Souzelas B A R C A

LOPES & OLIVEIRA

ARMAZÉM DE FERRAGENS

Drogas, tintas e materiais de construção e loiças

Vila Nova de Tazem

António Joaquim Maria

Fazendas, Mercearia e Vinhos

C O N T E N Ç A S - G A R E

Raúl Abrantes Coelho

Armazém de Cal, Telha e Sal, Cereais, Frutas Verdes e Sécas

A D U B O S Q U Í M I C O S

Vinhos por junto — Queijo da Serra da Estrêla

Beira Alta — C O N T E N Ç A S — G a r e

Viúva de António Lourenço Ferreira

CASA FUNDADA EM 1898

SERRAÇÃO DE MADEIRAS, SOALHOS E FORROS
CAIXOTARIA E LENHAS

Telegrams: MADEIRAS

MORTAGUA

Tele { grams: MARTIMÃOS
fone: 3

Martins & Irmão

“ ”

SERRAÇÃO A VAPOR — MADEIRAS APLAINADAS
— E EM BRUTO — CAIXOTARIA E LENHAS —

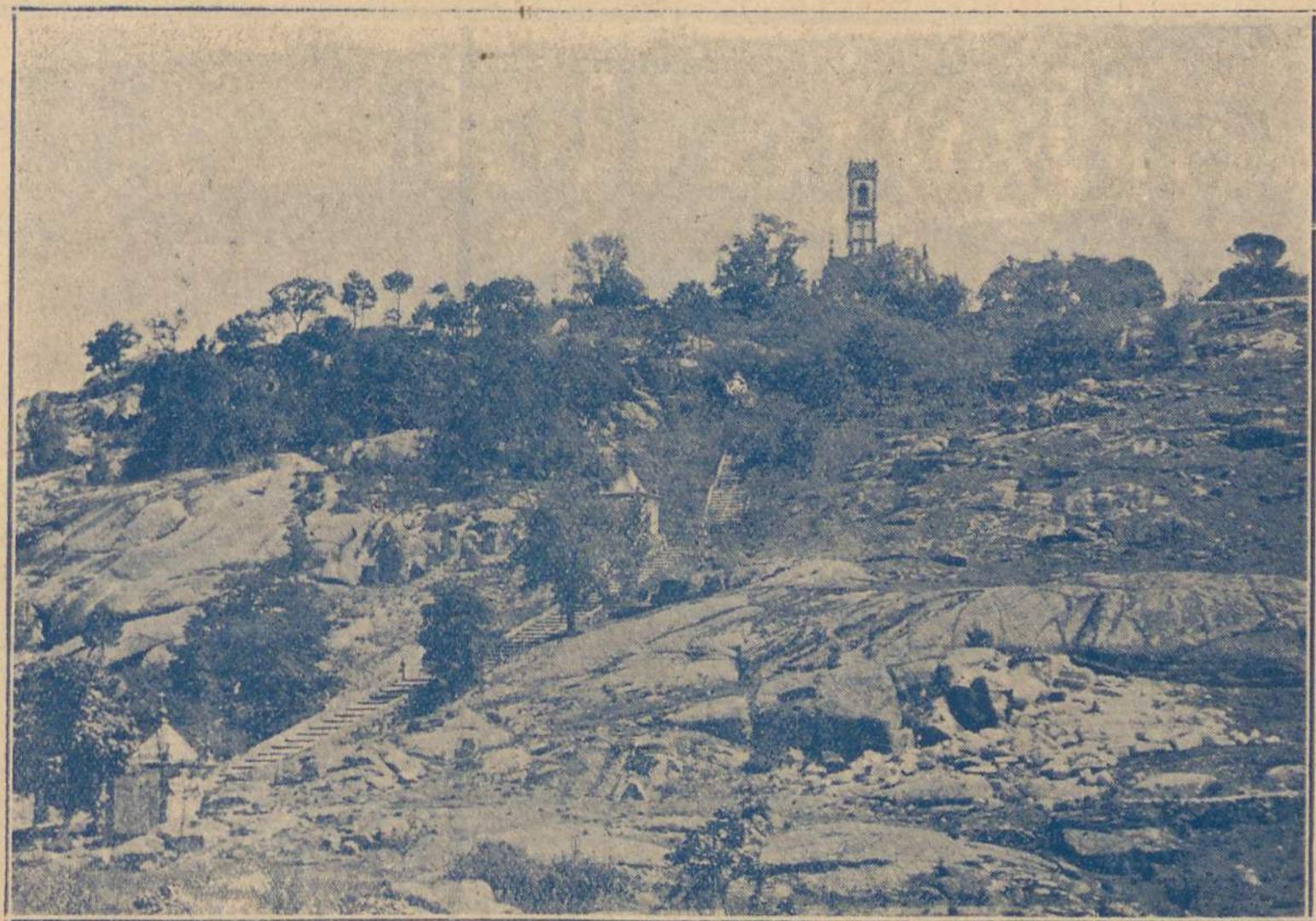
“ ”

MORTAGUA (Portugal)

ABEL D'OLIVEIRA

FÁBRICA DE SERRAÇÃO
APARELHO DE MADEIRAS

ESTAÇÃO — **MORTAGUA**



MANGUALDE

Em cima — Senhora do Castelo

Em baixo — Largo do Rossio



Telefone 32

Tele

gramas — LANIFÍCIOS
fone 9

*Amaral & Irmão, L. da*ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E CHALES
VENDAS SÓ POR JUNTO*Conceição & Filha*EX-SÓCIO DA ANTIGA FIRMA
Conceição & Amaral
ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS**MANGUALDE****MANGUALDE***Ernesto L. Matias**José Ferreira dos Santos, F.º, L. da*

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MOAGEM

Madeiras em bruto e aparelhadas
— LENHAS E CEREAIS —

MANGUALDE — Gare

OFICINA DE FERRAMENTAS DE CORTE
E AGRÍCOLAS — ESPECIALIDADE EM
FOICES DE TODOS OS FEITIOS — FER-
ROS DE PLAINAS, FORMÕES, MA-
CHADOS, ETC.

CORTE GARANTIDO



MANGUALDE — Gare

Pensão Beira Alta

30 QUARTOS ESPAÇOSOS
E BEM MOBILADOS, DE
ONDE SE DIVISAM LIN-
DOS PANORAMAS — 2 SA-
— LAS DE JANTAR —

BOM SERVIÇO
DE MESA

PROPRIETÁRIO

Francisco Pais Cardoso.

TELEFONE 17

MANGUALDE

QUARTOS DE BANHO—
LUZ — GARAGE — CAMPAN-
NHAS ELÉCTRICAS — AGUA
CANALISADA, QUENTE E
— FRIA —

AR PURÍSSIMO
E SÉCO

José d'Almeida Azevedo

GERENTE DA CENTRAL DE MANGUALDE EM
LIGAÇÃO COM A ESTAÇÃO DE CAMINHOS DE
FERRO DA BEIRA ALTA, MANGUALDE. FAZ
VENDA DE BILHETES, DESPACHOS DE BAGAGENS,
GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE PARA TODOS
OS DESTINOS E FAZ ENTREGA DE MERCADORIAS
— — — — — AO DOMICÍLIO — — — — —

TELEFONE N.º 39

Telefones } FÁBRICA 64
 } ESCRITÓRIO 61

Mangualde Industrial, L.^{da}

(M. I. L.)

MOAGEM E LAGAR DE AZEITE

MANGUALDE

Telefone 38

Ferragens e Oficina de Serralharia Francisco Cardoso Ramos

Noras para poços — Fogões circulares e semi-circulares com aquecimento para distribuição de água quente — Portões e grades — Tubos de ferro e montagem de canalizações — Charruas e prensas de lagares — Ferro, ferragens, tintas para construções e pregaria — Sub-agente do cimento «Liz», e dos produtos fibro-cimento LUSALITE — Tubos de gréz e — mais materiais de construção —

M a n g u a l d e

End. Teleg.: TECIDOS

Telefone 26

ADELINO AMARAL EX-SÓCIO DA ANTIGA E EXTINTA FIRMA CONCEIÇÃO & AMARAL

Armazém de Ianifícios e chalaria

VENDAS SÓ POR JUNTO — A PRIMEIRA CASA
DO GÉNERO NA PROVÍNCIA

M a n g u a l d e

Telefone 15

Mário Lopes & Irmão Armazém de Ianifícios e Chales

M a n g u a l d e

Telefone n.º 10

Zacarias Cardoso do Couto

Armazém de Mercearia, Azeite, Farinhas, Gereais e Adubos

DEPOSITÁRIO DE TABACOS E FÓSFOROS

M A N G U A L D E

Telefone 6

OFICINA DE REPARAÇÕES EM AUTOMOVEIS ANTÓNIO VENÂNCIO

Rectificação e Encamisagem de Motores — Reparação e cargas em baterias — Soldaduras a Autogénio e a Electrogénio — Fabrico rápido de molas para automóveis — Sortido em peças para automóveis — Construtor de gasogénios da marca (AZURARA-GAZ para viaturas ligeiras e pesadas

M a n g u a l d e

Telefone 56

Gilberto Ribeiro de Lemos COMISSOES E CONSIGNAÇÕES

Agente das Companhias de Seguros: «Union Assurance Society, L.td» «Legal & General» «Garantia» «Sagres» — Agente da: Thomson-General E. Portuguesa, L. — Rádios R C A e G E — Agente da Philips Portuguesa Rádios e Lâmpadas — Agente da Socony-Vacuum Oil Company Inc. — (Gazolina Óleos e Petróleo) e dos pneus Seiberling, Kelli, Dunlop, Michelin e Fisk e tintas Lagoline e Dúco

M a n g u a l d e

FERRÃO & CABRAL

FORNECEDORES, SÓ POR JUNTO, DE FAZENDAS BRANCAS

REPRESENTANTES DA FÁBRICA DE CERÂMICA DE CARVALHINHO, L.da; DA KODAK, L.da, E DOS RÁDIOS «PONTO AZUL», «PILOT», «LORENZ», «OLIMPIA» E «ZENITH»

M a n g u a l d e — Largo do Rocio

LABORATÓRIOS DA FARMÁCIA FELIZ DIRECÇÃO TÉCNICA DE

António de Almeida Feliz

Preparação de produtos injectáveis, rigorosamente titulados e esterilizados — Especialidades Farmacêuticas e esterilização de pensos

Telefone 21

M A N G U A L D E

Irmãos Carvalhos

Serração, Moagem e Carpintaria Mecânicas
Construções e Depósito de MADEIRAS

TELEFONE 54 — Rua General Carmona
MANGUALDE

Correia & Correia
TELEFONE 22

Armazém de Lanifícios

MANGUALDE

Viúva de Joaquim Marques Azevedo

Pensão e bons quartos

com Estabelecimento de Mercearia, Sal e Vinhos por junto e a retalho.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

SUCURSAL EM CASTENDO com depósito de Telha, Sal e Cal

MANGUALDE — (Gare)

PAPELARIA BEIRÃO

DE

José Beirão Cabral Rodrigues

Papelaria — Tipografia — Livraria

TIPOGRAFIA

Execução rápida e perfeita em todos os trabalhos tipográficos

IMPRESSÃO A CÓRES

Completo sortido em papelaria

Objectos para Escritório — Artigos para Colegiais
Novidades Literárias — Obras em todos os géneros

Livros Escolares

MANGUALDE

CASA CONFIANÇA

Zulmira A. Lopes da Costa

Fazendas e Mercearias

Representante das Máquinas de Costura «NAUMANN»

Rua do Grémio — MANGUALDE

CAMPOS, CORREIA & C.^A

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

RECLAMAÇÕES E INVESTIGAÇÕES NO CAMINHO DE FERRO

Agência de Despachos em GOUVEIA — (Gare)

Fábrica de Lanifícios

M E L O

de

António Gomes

Sede: Gouveia — VINHÓ

Telefone: GOUVEIA 60

António dos Santos

COMERCIANTE

Mangualde da Serra

GOUVEIA



GOUVEIA

Em cima — Teatro Cine

Em baixo — Vista geral



Telefone 9—GOUVEIA

Telegramas «INDUSTRIAL»

Sociedade Industrial de Gouveia, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS, FIAÇÃO E TECIDOS

Grande Prémio de Honra na Grande Exposição Industrial de 1932



AGÊNCIA EM LISBOA

RUA DA PRATA, 184-1.^o—Telefone 2 6777

João Lopes da Costa Alçada

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TELEFONE 38—GOUVEIA

EMPREZA DE

TRANSPORTES

GOUVEENSE, L.^{DA}



CAMIONETES DE ALUGUER E CARREIRAS
DIÁRIAS PARA A ESTAÇÃO DE GOUVEIA

— DE —

Bernardino do Nascimento

**Negociante de Cereais, Legumes
e Materiais de Construção**



GOUVEIA—GARE

CAFÉ CENTRAL

BEBIDAS DE TODAS AS QUALIDADES



INSTALAÇÕES MODERNAS



GOUVEIA

JOAQUIM MARQUES

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MATERIAIS
DE CONSTRUÇÃO CIVIL — ARMAZÉM
DE MADEIRAS APLAINADAS E EM
— BRUTO, LENHAS, CAL E SAL —

GOUVEIA

António Rafael, Suc.^{res}

MARCENARIA E FÁBRICA DE
LANÇADEIRAS PARA TEARES
MECANICOS — PERCHADAS, CA-
NELAS, ETC. —

Premiada com medalha d'Ouro na Grande Exposição
Industrial Portuguesa de 1932

GOUVEIA — Portugal

ESTABELECIMENTO

DE

José Ferreira Amaral



Mercearia, Fazendas Brancas e Miudezas



GOUVEIA — S. Paio

TEATRO CINE

UM DOS MELHORES
DAS PROVÍNCIAS

GOUVEIA

Albano Nunes da Fonseca

Fábrica de Refrigerantes e Pirolitos

«SERRA DA ESTRÉLA»

(FUNDADA EM 1929)

ESTABELECIMENTO DE MERCEARIA,
— :: — VINHOS E MIUDEZAS — :: —

FAZENDAS, VIDROS, LOUÇA ES-
— MALTADA, PANOS CRÚS, ETC.. —

GOUVEIA

Alberto Nunes Leitão

GOUVEIA



ARMAZÉM DE BATATA E CEREAIS NA
RUA WASHINGTON, N.º 7-C e 7-D
LISBOA

Telefone n.º 29

RICARDO MOTA

LANIFÍCIOS

CORRESPONDENTE DO

Banco Português do Atlântico

GOUVEIA

Telefone
CABINE PÚBLICA



Celestial Rodrigues

NEGOCIANTE DE CEREAIS, SAL E PEIXE
— DAS PRINCIPAIS PRAIAS DO PAÍS —
(Á COMISSÃO)

Beira Alta — CATIVELOS

António Nogueira Abrantes

Mercearia, Vinhos e Miuderas

POVOA DA RAINHA
Cativelos — GOUVEIA

Estevão Uebach & C.

(Casa fundada em 1870)

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

ESPECIALIDADE EM FIOS
PARA TRICOT E MALHAS

GOUVEIA — S. PAIO

Tele gramas «BATATAS»
fone 13

A. Lopes & Irmão, L.^{da}

GARAGE E OFICINAS

OLEOS, GAZOLINA, ACESSÓRIOS E ROLAMENTOS. FABRICANTES DE ACESSÓRIOS
PARA AUTOMÓVEIS

Pneus «MICHELIN» e «FIRESTONE»

Gouveia

FÁBRICA DE REFRIGERANTES

«HERMINIOS»

GOUVEIA

Padaria Estréla

Alfredo Saria Júnior

(CONHECIDO POR ANTÓNIO CACHO)



Gouveia

Sebastião Aires de Albuquerque

COMERCIANTE DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

Cativelos—PÓVOA DA RAINHA

(BEIRA ALTA)

Telegramas: «BELLINOS»

TELEFONE N.º 15

Bellinc & Bellinc

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TECIDOS—FIOS D'ESTAMBRE

G O U V E I A

António Augusto Lopes da Costa, Sucessores

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telefone 59

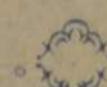
Jacinto A. Moura

Fábrica de Lanifícios da Cérca

GOUVEIA

Lanifícios

de

AUGUSTO
FIGUEIREDO
SAMPAINHO

TELEFONE 45

GOUVEIA

Fábrica de Lanifícios

ÚNICA FUNDADA POR
ANTÓNIO AUGUSTO LOPES DA COSTA

e cujos produtos foram premiados nas exposições de Paris 1878, 1888 e 1889 e de Lisboa 1888, 1893 e 1932

Viúva Lopes da Costa & Filhas

TELEFONE — GOUVEIA 55
GRAMAS — VILOCOFI

Moimenta da Serra

Sociedade Industrial

Zarcão, L. da

SEPARAÇÃO
E FUNDIÇÃO
DE MINÉRIOS

Vila Cortês

GOUVEIA

TELEFONE 57

Telefone n.º 2

«Gouveia-Hotel»

PROPRIETÁRIOS:

«EMPRÉSA GOUVEIA--HOTEL»

Um dos melhores Hoteis das Beiras

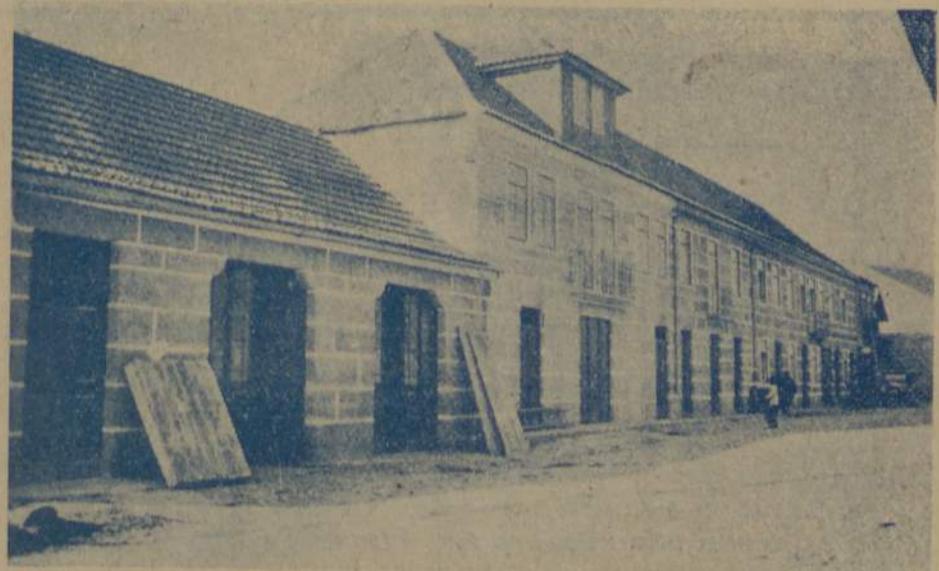
ÁGUA CORRENTE EM TODOS OS QUARTOS, QUENTE E FRIA. — QUARTOS COM «APARTE-MAM» — EM TODOS OS ANDARES —

António Pereira Godet

Estabelecimento de Mercearia, Vinhos e Miudezas

P A D A R I A

Gouveia — MOIMENTA DA SERRA

António Almeida & C.º
GOUVEIA — GareARMAZÉM DE MERCEARIAS CEREAIS E FARINHAS
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Depositários
 da Companhia União Fabril de (Lisboa)
 da Tabaqueira
 e da Companhia de Moagens Harmonia

António AmaralVINHOS, MERCEARIAS, LOIÇAS, VIDROS
— E MIUDEZAS —**Cativêlos****Eduardo Saraiva de Carvalho****Comissões e Consignações**

SEGUROS DE VIDA — FOGO E ACIDENTES

CORRESPONDENTE DO BANCO Borges & Irmão

End. Teleg. — EDUARDO CARVALHO

TELEFONE 49

GOUVEIA**Lafayette Filipe**

GABINETE TÉCNICO
 PROJETOSE CONSTRUÇÕES
 LABORATÓRIO de ANÁLISES...
 QUÍMICO-INDUSTRIAS...
 GOUVEIA • ELECTRIFICAÇÃO

PLANOS
DE
W

Pôsto de franquias postais e valores selados

Postais de Gouveia e Serra da Estrela

LOTARIAS

TABACARIA CENTRAL

Tabacos, Papelaria, Artigos de Escritório, Romances e Jornais

Praça Vasco da Gama

GOUVEIA

Sérgio Lopes Amaral

Juvenal Soares

Com Fábrica de chinelos com piso de Pneu

CATIVELOS — Póvoa da Rainha

José Abrantes Coelho

Fornecedor de Queijo da Serra, das melhores procedências da Serra da Estrela de frutas verdes e sècas e de vinhos e aguardentes da Região do Dão

Premiado em todas as exposições a que tem concorrido

Premiado com medalhas de prata nas exposições do Rio de Janeiro e Guimarães e medalha d'ouro no Congresso Regional em Viseu, 1922

Beira Alta — CATIVELOS

IRMÃOS BENTOS

Café Popular

Instalações modernas e luxuosas

CELORICO DA BEIRA

Artur Lopes de Andrade

com

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS BRANCAS, MERCEARIA, FERRAGENS, DROGAS, CALÇADO, CHAPEUS, MIUDEZAS, — BATATA, CASTANHA, NOZES, CAL, SAL E TELHA —

CELORICO DA BEIRA — Gare

PADARIA LISBONENSE

Viúva de Alfredo Gonçalves Viana

Fabrico de pão fino tipo espanhol, centeio especial, pão regional e de luxo

CELORICO DA BEIRA — Gare

A PRIMOROSA

Depósito de Lã Churra, Banha e Cereais

MANUEL DA SILVA

Completo sortido de fazendas de lã, sèda e algodão, mercearia, miudezas, ferragens, louças de Sacavém e esmalte, vidros, chapéus, guarda-sóis, papelaria e outros artigos

CELORICO DA BEIRA

Secção de OURIVESARIA e Moágem de CAFÉ A ELECTRICIDADE

Osório & Filho

Fazendas Brancas, Vidros, Drogas, Ferragens, Chapéus, Mercearias e Miudezas

Correspondente dos Bancos

Português do Continente e Ilhas e Nacional Ultramarino

CELORICO DA BEIRA

Grandes Armazéns da Beira

de

António Lopes de Almeida & F. L. da

Depósito de bacalhau, azeite e sabão, massas e farinha, anexo ao estabelecimento

Importadores de tripa, pimentos e especiarias, etc.

Vendas por junto e a retalho

Stock «ATLANTIC»

GASOLINA, PETRÓLEO E ÓLEOS

Tudo por secções

Secção de Lanifícios

Secção de Fazendas Brancas

Secção de Chapelaria

Secção de Retrozaria

Secção de Miudezas

Secção de Louças e Vidros

ALQUILARIA

Secção de Mercearia

Secção de Confeitaria

Secção de Ferragens

Secção de Tintas e Óleos

Secção de Calçado

Secção de Papelaria e outros artigos

AUTOMÓVEIS

Automóveis de aluguer: NASH, FIAT e FORD e camionetas CHEVROLET

Serviço de transportes — Padaria e pescarias — Conta própria

Compram-se lãs, trapo, Sucatas, metais, etc.

Compra e venda de cravagem de centeio em larga escala

Compra e venda de Azeites, cereais e legumes

Agência oficial de pneumáticos GOODYEAR

Telegrams: VIÚVA ALMEIDA — Telefone n.º 11

Praça da República

CELORICO DA BEIRA

Antónia d'Almeida (Pai)

COMERCIANTE DE BATATA, AZEITE, NOZES E CASTANHAS

CELORICO DA BEIRA — Gare

Pensão Emitério

Estabelecimento de vinhos finos
e de consumo

FERRAGENS, PAPELARIA, ETC.

Magnífico serviço em almoços e
jantares — Bons aposentos

Celorico da Beira

PENSÃO MONDEGO

A mais bem situada e a que melhor serve

••

ALMOÇOS — JANTARES — DORMIDAS

••

Largo Machado dos Santos
CELORICO DA BEIRA

Tele | gramas «AMIL»
fone N.º 2

Aliança Minero-Industrial, Limitada

Minas, Minérios e Oficina de Separação e Fundição

CELORICO DA BEIRA-GARE

Pensão Santinho

Mercearia, Vinhos e Tabacos

Celorico da Beira - Gare

PENSÃO Alberto Rodrigues

BATATA, CASTANHA, NOZES, CEREALIS, LÃ, VINHOS FINOS E DE CONSUMO, AZEITE, MERCEARIA, LOUÇAS, VIDROS E MIUDEZAS

Sal, Adubos, Enxôfre, Sulfato de Cobre e Artigos de Cerâmica

PALHA DE TRIGO PRENSADA, SEMENTE DE ERVA E PINHÃO BRAVO

Celorico da Beira — Gare

Telefone N.º 22

José Manuel de Carvalho & C.ª, L. da

Casa de muitos artigos por junto e a retalho
Fazendas e modas-Depositários das Companhias de Tabacos e Fósforos

Agentes e correspondentes dos Banco de Portugal — Borges & Irmão — Banco Pinto & Sotto Maior — José Henriques Totta, Lda — Credit Franco Portugais — Banck of London — Banco del la Nacion Argentina — Banco da Estremadura — Fernandes Magalhães, Lda — Banco do Alentejo — Banco Comercial do Pôrto — José Emílio R. de Magalhães — Joaquim Pinto Leite & Filhos, e das Companhias de Seguros «Garantia», do Pôrto, «Portugal Previdente» e «Mundial» de Lisboa

CELORICO DA BEIRA

Estabelecimento de Fazendas, Modas e Miudezas
(Casa fundada em 1860) — CHALET-VERDE

Pinheiro & Irmão, L. da

SUCESORES DE
JOAQUIM LOURENÇO DA SILVA

Correspondente dos Bancos: Espírito Santo e Comercial de Lisboa, Aliança, Borges & Irmão, Cupertino de Miranda & C.ª, e da Companhia — de Seguros «Tranqüilidade» — — —

83, Rua Sacadura Cabral, 91 — CELORICO DA BEIRA

CASA COMERCIAL
DE**José David Albuquerque**

Lanifícios, Fazendas Brancas, Modas, Miudezas, Chapelaria, Vitraria, Ferragens e Louças — Papelaria e objectos para escritório

Agente de «O SÉCULO»

Kodaks e películas para fotografias — Armazém de Mercearia — Comissões e consignações — Agente da SHELL — Correspondente de várias Companhias de Seguros — Agente Bancário

Telefone n.º 8 — RUA SACADURA CABRAL
Celorico da Beira

Manuel de SenaCOM
ARMAZEM DE PELES DE COELHO E OUTRAS

SUCATAS DE METAIS E FERRO, CÉRA E TRAPOS — SARRO E BORRAS DE VINHOS — MERCEARIA, DEPÓSITO DE SAL E CARVÃO DE PEDRA —

DESPACHO CENTRAL (Serviço combinado
com os Caminhos de Ferro da Beira Alta)

CELORICO DA BEIRA

Padaria Lusa
de JOSÉ SARAIVA

Fabrico de pão fino, tipo espanhol, centeio especial, pão regional e de luxo

Edifício próprio com instalações
— higiénicas e modernas —

Celorico da Beira

António Rodrigues Amaral

BATATA, CASTANHA, NOZES E CEREAIS
— MERCEARIA, FAZENDAS DE LÃ E
ALGODÃO —

CELORICO DA BEIRA (Gare)

Estabelecimento de Fazendas
— DE —
Manuel Fernandes Alves

CELORICO DA BEIRA

JOAQUIM DO BENTO
ALFAIATARIA E CHAPELARIA

Esterado acabamento em fatos para homem e género tailleur para senhora

AGENTE DAS MÁQUINAS DE COSTURA SINGER
A MELHOR DO MUNDO — VENDAS A PRONTO E
A PRESTAÇÕES

R. Andrade Côrvo (Em frente da Câmara Municipal)
CELORICO DA BEIRA

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

TELEFONE, do Estado (Cabine Pública)

António Lopes Lagarto

ARMAZÉM DE MATERIAIS
DE CONSTRUÇÃO, SAL,
— MERCEARIA, ETC.FÁBRICA DE SERRAÇÃO
A VAPOR — AUTOMÓVEIS
— DE ALUGUER —

FORNOS D'ALGODRES — Gare

Pensão Tavares
DE AVELINO LUIZ TAVARESESMERADO SERVIÇO DE MESA, ACEIO
— E MODICIDADE DE PREÇOS —

Fornos de Algodres.

Irmãos Santos

AUTOMOVEIS E CAMIONETES DE ALUGUER
Serviços combinados com os Caminhos de Ferro da BEIRA ALTA

Sub-Agente da «ATLANTIC»

Fornos de Algodres — Gare

António Paulo dos Santos

LANIFÍCIOS, FAZENDAS BRANCAS, MERCEARIA, DROGAS,
FERRAGENS, PAPELARIA, LOUÇAS E VIDROS —

Completo sortido em artigos funerários e flores artificiais

Estanqueiro das Fábricas do Estado — Sub-Agente dos
Produtos da ATLANTIC — Correspondente da Companhia
de Seguros TÁGUS — Depositário de Tabacos e Fósforos —
Representante da Sociedade de Anilinas, Lda —

Fornos de Algodres

FARMÁCIA CENTRAL

ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS,
PRODUTOS QUÍMICOS,
ARTIGOS DE BORRACHA, ETC.

FORNOS DE ALGODRES

J. Germano Vicente Domingues

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

Vila Franca das Naves

FÁBRICA DE SABÃO

MERCEARIA, MIUDEZAS, VINHOS E SAL

Alfredo Vaz Franco

BATATAS, CASTANHAS, NOZES, DIVERSOS CEREAIS, CRAVAGEM DE CENTEIO
— TRAPOS E FERRAGENS —

Carros de Aluguer

VILA FRANCA DAS NAVES

A BARATEIRA

José Augusto Ramalho

COMPLETO SORTIDO EM CHALES, LANIFÍCIOS E MIUDEZAS — CHAPELARIA
— E GRAVATARIA —

TRANCOSO

RELOJOARIA CUNHA

Artur Mendes Cunha

Relógios, Pratas, Artigos Eléctricos, Rádios, etc.

Rua Fernandes Vaz — TRANCOSO

Manual do Viajante em Portugal

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

António Augusto Domingues

ARMAZEM DE BATATA
— CASTANHA — NOZES —
CRAVAGEM DE CENTEIO

AVENIDA 1.º DE DEZEMBRO
TELEFONE — Pôsto 2, com aviso

L. A. S

COMISSARIO DA FEDERAÇÃO
NACIONAL DOS INDUSTRIAIS
— : : — DE LANIFÍCIOS — : : —

TRANCOSO

Bernardino J. Pereira

ARMAZEM DE MERCEARIAS E DIVERSOS ARTIGOS

Agente da Fábrica de Cerveja

COMPANHIA UNIÃO FABRIL PORTUENSE
SOCIEDADE DE REFRIGERANTES
BUSSACO, L.da

Correspondente dos Bancos e Casas Bancárias

BORGES & IRMÃO, ESPIRITO SANTO,
ALIANÇA, CRÉDIT FRANCO PORTUGAIS,
SOUSA, CRUZ & C.ª, L.da E FONSECAS,
SANTOS E VIANA

Depositário dos fósforos da SOCIEDADE NACIONAL DE FÓSFOROS

TRANCOSO

António Paulo de Oliveira

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

Venda por junto — Fabricação na Covilhã

VILA FRANCA DAS NAVES

Santiago & C.ª, Limitada

ARMAZEM DE MERCEARIAS

Ferragens, Ferramentas, Ferro,

Aço e Carvão de Forja

Chapa de Ferro e Zincada.

Folha de Flandres e Estanho.

PÓLVORAS PARA CAÇA E MINAS

Chumbo em Barra, Laminado e para Caça

CAL, TIJOLO, VIDROS E TINTAS

Agentes de

Vidago, Melgaço e Pedras Salgadas.

Sociedade Central de Cervejas.

«Cidla» (Produtos Sacor).

«Seiberling» (Pneus e Camaras de Ar).

«Lusalite» (para Construções e Canalizações).

«Sécil» (Cimentos).

Depósito da Companhia Previdente.

EXPLOSIVOS, CAPSULAS E RASTILHOS

T R A N C O S O

Arnaldo Ferreira

A ELECTRO-METALÚRGICA DA BEIRA

Stand e oficinas:

Rua Doutor Castro Lopes

Telegrams: AUTOMÓVEIS

T R A N C O S O

AUTOMÓVEIS

CONCESSIONÁRIO OFICIAL

Stand de Exposição:

20, Rua 31 de Janeiro, 22

Telefone 47

G U A R D A

**PEÇAS LEGITIMAS
REPARAÇÕES**



STOCK DE PNEUS: Michelin, Goodyear, Firestone, Dunlop, Englebert e Continental

Gasolina, Petróleo e Oleos

Sub-Agência da
VACUUM OIL COMPANY

Máquinas industriais e agrícolas
Bombas e seus pertences

Correspondente do

Banco de Portugal, Banco Nacional Ultramarino, Banco Pinto & Sotto Mayor,

Banco Português do Continente e Ilhas e Cupertino de Miranda & C.º

João Luiz da Costa Pena

ARMAZÉM DE FERRO E FERRAGENS
FAZENDAS E MIUDEZAS



Depositário da VACUUM OIL COMPANY



CORRESPONDENTE DOS BANCOS:
LISBOA & AÇORES
BORGES & IRMÃO
E
NACIONAL ULTRAMARINO



VENDAS POR JUNTO E A RETALHO



Vila Franca das Naves

FARMÁCIA PEREIRA

DE

José Albano Pereira

AVIAMENTO DE RECEITUÁRIO

ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS — ÁGUAS MINERAIS
— PRODUTOS QUÍMICOS, PERFUMARIAS, ÓCULOS, ETC.

Pôsto de Socorros da Companhia da BEIRA ALTA

VILA FRANCA DAS NAVES

ABÍLIO AMADO

FAZENDAS, MIUDEZAS, PAPELARIA,
— FERRAGENS E MERCEARIA —

ESTANQUEIRO DE PÓLVORA DE
CAÇA E BOMBARDEIRA «AFRICANA»

Bicicletas e seus acessórios

VILA FRANCA DAS NAVES

PENSÃO POPULAR

— DE —

JOSÉ RODRIGUES



VILA FRANCA DAS NAVES

José Diniz Ferreira



NEGOCIANTE DE MADEIRAS



VILA FRANCA DAS NAVES

FUNDIÇÃO DE SINOS

FAZ TODA A QUALIDADE DE OBRA
EM COBRE E METAL AMARELO,
COMO: CALDEIRAS PARA LAGARES
DE AZEITE, ALQUITARRAS, ALAMBI-
QUES, MAQUINAS E TUDO QUE
PERTENÇA À ARTE

Compra e vende metais, novos e velhos

Preços sem competência



João Rodrigues Fernandes

(CASA FUNDADA EM 1850)



AVENIDA SANTA LUZIA

TRANCOSO



GUARDA — Atrio da Câmara Municipal

Sociedade Comercial Guardense, L.^{da}

REPRESENTAÇÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO — LOUÇA SANITÁRIA, AZULEJOS E MOSAICOS — BANHEIRAS, FOGÕES, AUTOCLISMOS E FERRO REDONDO PARA CIMENTO ARMADO — TORNEIRAS EM AMARELO E NIQUELADO — TUBOS DE FERRO GALVANISADOS E ACESSÓRIOS — ALVAIADES, OLEOS, VERNIZES E AGUARAZ

Agentes depositários da Água de Luso — Cervejas e Laranjadas

ARMAZÉM:

33, Largo Eduardo Proença, 35 5, Largo Eduardo Proença, 6

GUARDA

ESCRITÓRIO:

Telegrams: GUARDENSE

CAFÉ MONDEGO
ABEL PEREIRA

Agente do Cimento LIZ

GUARDA — TELEFONE, 32

PADARIA 28
— DE —
LUIZ CARDOSO LUCAS

Rua Alves Roçadas — **GUARDA**
TELEFONE 28

CASA DO BOM CAFÉ
— DE —
Joaquim Dias Lopes
GUARDA

António Amaro Pereira
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO — MADEIRA E LENHAS
Único representante na Guarda da FÁBRICA DE TELHA DA COJA, L.D.A.
Telefone 68 — **RUA DO TORREÃO, 9 — GUARDA**

EURICO & RODRIGUES
MERCEARIAS, COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES — AGENTES NO DISTRITO DA GUARDA, DA MÁQUINA DE COSTURA
“HUSQVARNA”
29, RUA 31 DE JANEIRO, 33 — **GUARDA**

Tele-^{fone n.º 35}
gramas Alexandre Alves — **GUARDA**
V.º Alexandre da Costa Alves
Marcenaria Mecânica — Agência Funerária
— Urnas e todos os artigos para funerais e
— auto-funebre para trasladações —
Rua 31 de Janeiro — GUARDA

A ELECTRO CICLISTA
Mário Nunes Guiomar

Reparações e acessórios para automóveis e bicicletas



RECEPTORES: MARCONI, PHILCO, ORION,
ANDREA RÁDIO E STEWART WARNER

AERODINAMOS

RUA DO CAMPO, 33 (Largo dos Correios) — Telefone 165

Manuel d'Almeida Vale

Fabricante de cobertores e mantas de lã

VALE DE ESTRÉLA

DROGARIA «UNIÃO»
DE B. M. da C. Gonçalves Pires

Produtos químicos, farmacêuticos e industriais. — Águas minerais. Tintas, alvaiades, óleos, vernizes; vidros, etc. — Artigos para pirotécnicos. — Secção de perfumaria e papelaria

R. do Campo (ao Correio), 27-A — GUARDA
Telefone 123 Teleg. «Drogaria União»

ALFREDO SILVA

Armazém de madeiras e materiais de construção — Cimento, Cal brancas, Telha, Tijolo, Manilhas de grés e Louças Sanitárias — Agente Geral no Distrito da Guarda da CAL HIDRAULICA da «MARTINGANÇA»

Rua Francisco de Passos, n.º 57 — GUARDA

OFICINA DE MALAS
DE
MANUEL DIAS LOPEZ

CASA DE PASTO — REFEIÇÕES E CAMAS
A QUALQUER HORA

Rua Heliodoro Salgado, 51-53 — GUARDA

GOLVEIA & CRUZ

Madeiras aparelhadas e em bruto — Telha, Tijolo, Cal Hidráulica, e outros materiais de construção — Agentes no distrito da Guarda do CIMENTO SECIL e da Fábrica Cerâmica da ESTRELA D'ALVA — Lenhas, etc.

COMISSÕES — CONSIGNAÇÕES
Travessa da Rua V. Borges — **GUARDA** — Telefone 113

António Bernardino da Costa

COM FÁBRICA DE COBERTORES E MANTAS DE LÃ PARA O CONSUMO DO CONTINENTE E ÁFRICA

GUARDA — Vale de Estréla

Estação de Caminho de Ferro — **SABUGAL**

Endereço Teleg.: **ANTÓNIO VALE**

António d'Almeida Vale

BATATAS, CASTANHAS E NOZES
(ARMAZÉM JUNTO À ESTAÇÃO DO SABUGAL)

Secção de Fábrica de Cobertores de Lã

GUARDA — VALE DE ESTRÉLA

FÁBRICA DE LANIFICIOS



ARTUR
COSTA

FIOS PARA TRICOT E TAPETES

GOUVEIA — S. PAIO

Manuel Coelho d'Albuquerque

NEGOCIANTE DE PEIXE, SAL,
— TRIPAS E PIMENTO —

Beira Alta — CATIVÉLOS

Manuel Pinto & Irmão

CEREAIS, BATATA, PALHAS, CENTEIO E MAIS PRODUTOS DA REGIÃO — FABRICO DE RRESUNTOS À ESPANHOLA (JAMON SERRANO)

Beira Alta — FREINÉDA-Gare (PORTUGAL)

MANUEL JOSÉ QUINAZ

Depositário da VACUUM OIL COMPANY e da SOCIEDADE AFRICANA DE PÓLVORA
CORRESPONDENTE DE BANCOS

Fazendas de lã e Algodão, Mercearia e Cereais,
Depósito de Vinhos e outros artigos, Tabacos
Nacionais e Madeiras

FREINÉDA-GARE

INDUSTRIA DE MOAGEM

SIMÕES & IRMÃO

FARINHAS DE CENTEIO ESPUADAS - 1.^a E 2.^a QUALIDADE

BEIRA ALTA — FREINÉDA

Júlio da Costa Daniel & Filho

FÁBRICA DE MARROCOS

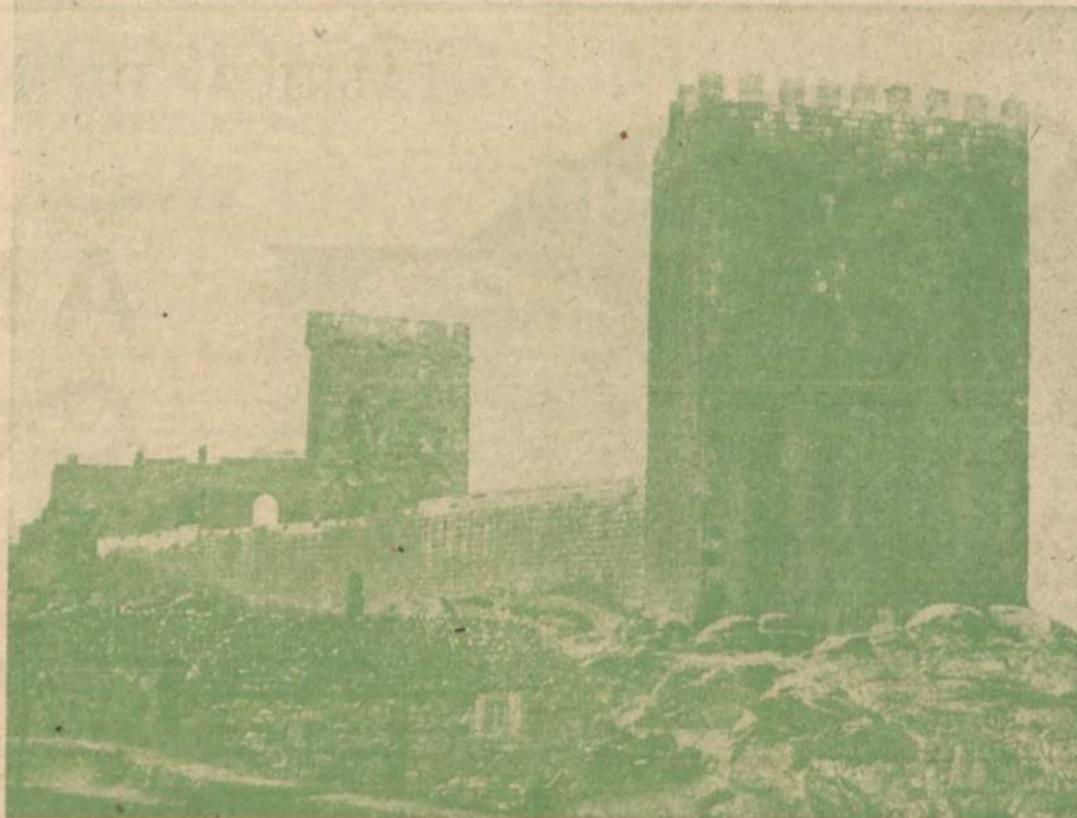
COBERTORES DE PÁPA E OUTROS —
FIOS PARA TAPETES — FIOS PARA MALLHAS — CARDAÇÃO E FIAÇÃO DE LÃS

GUARDA — TRINTA

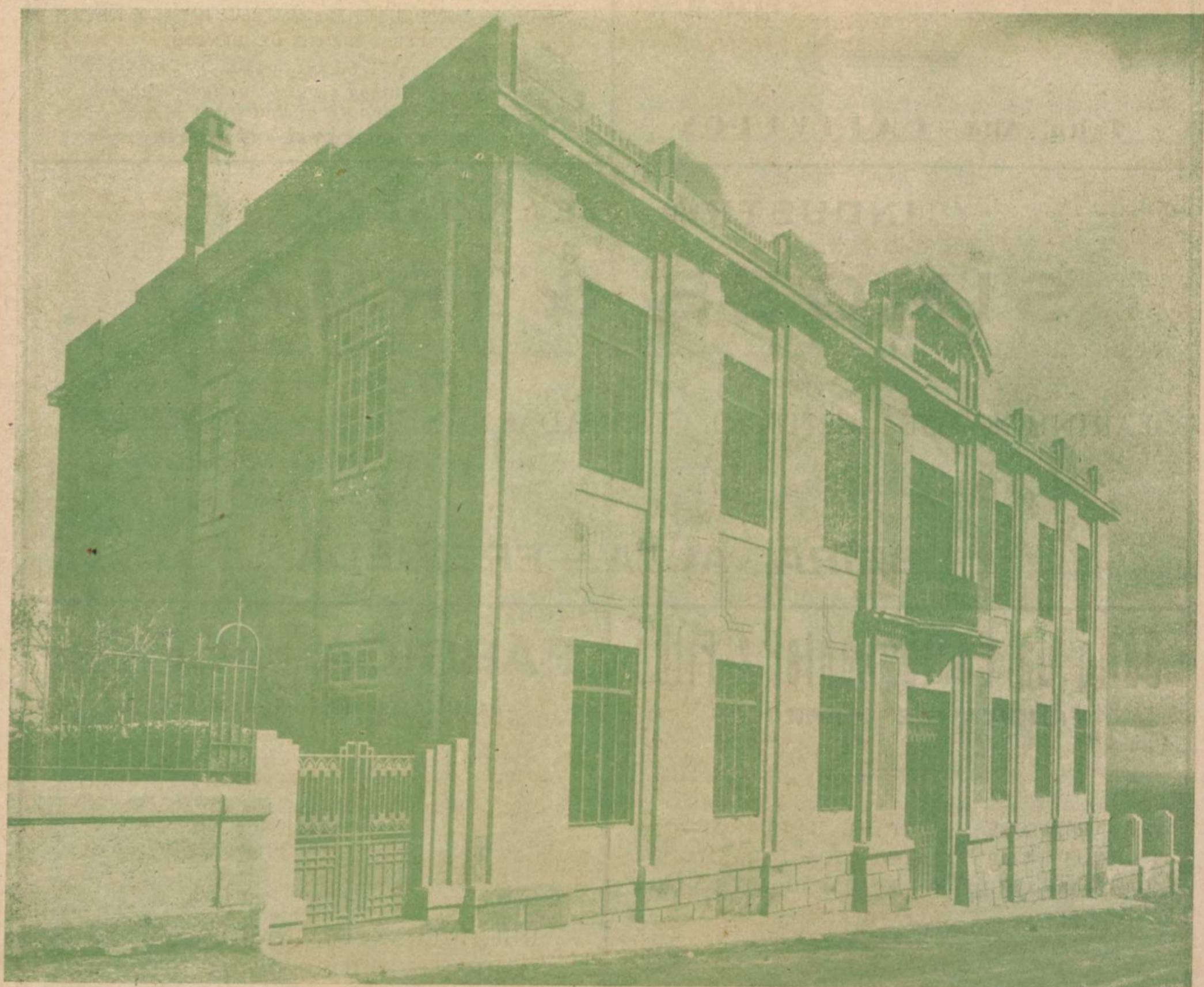
FÁBRICA SEPOL

Telefone 14 — GUARDA

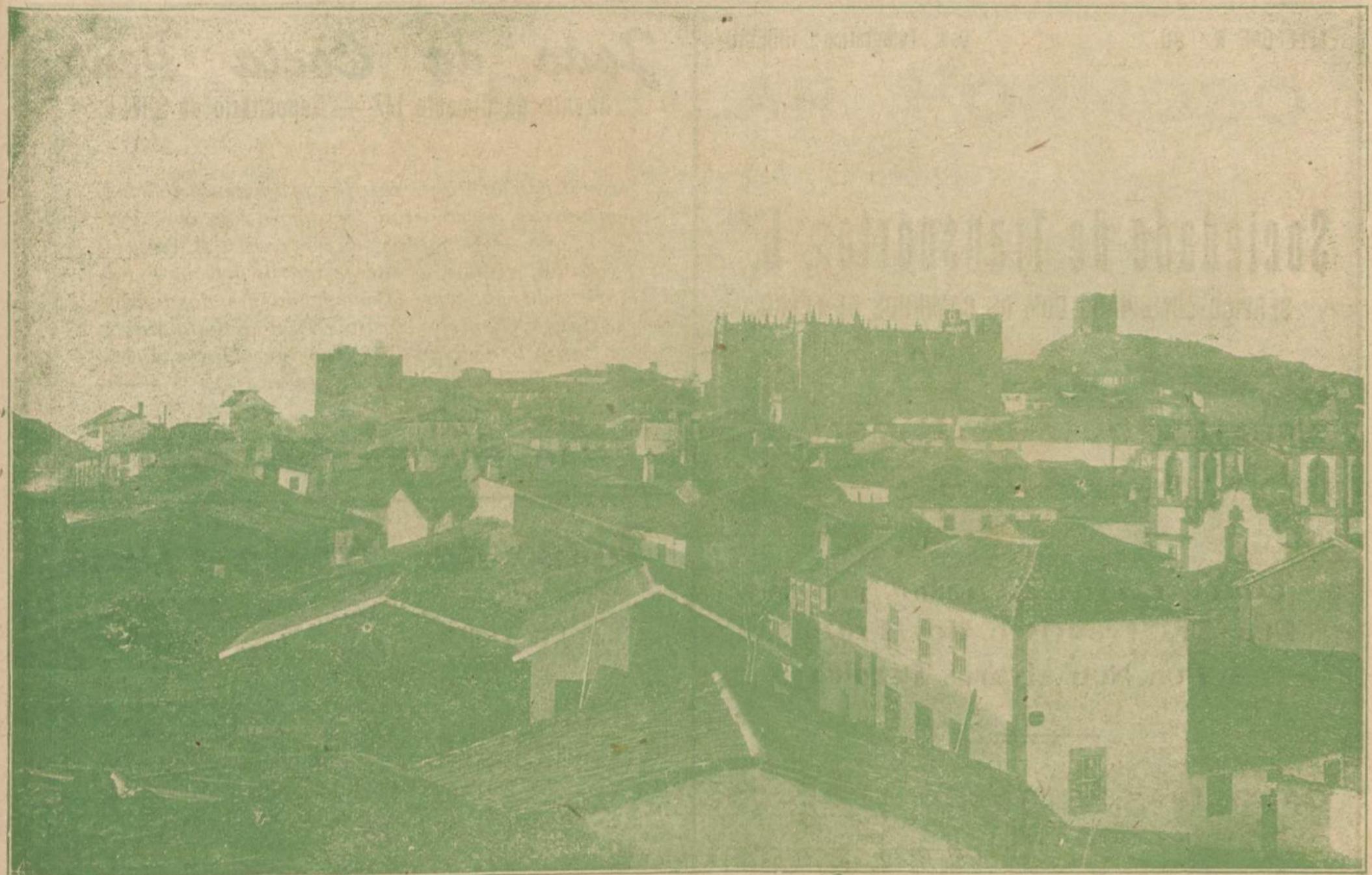
REFRIGERANTES, XAROPES E LICOES — VINHOS DO PORTO E
ESPUMANTES



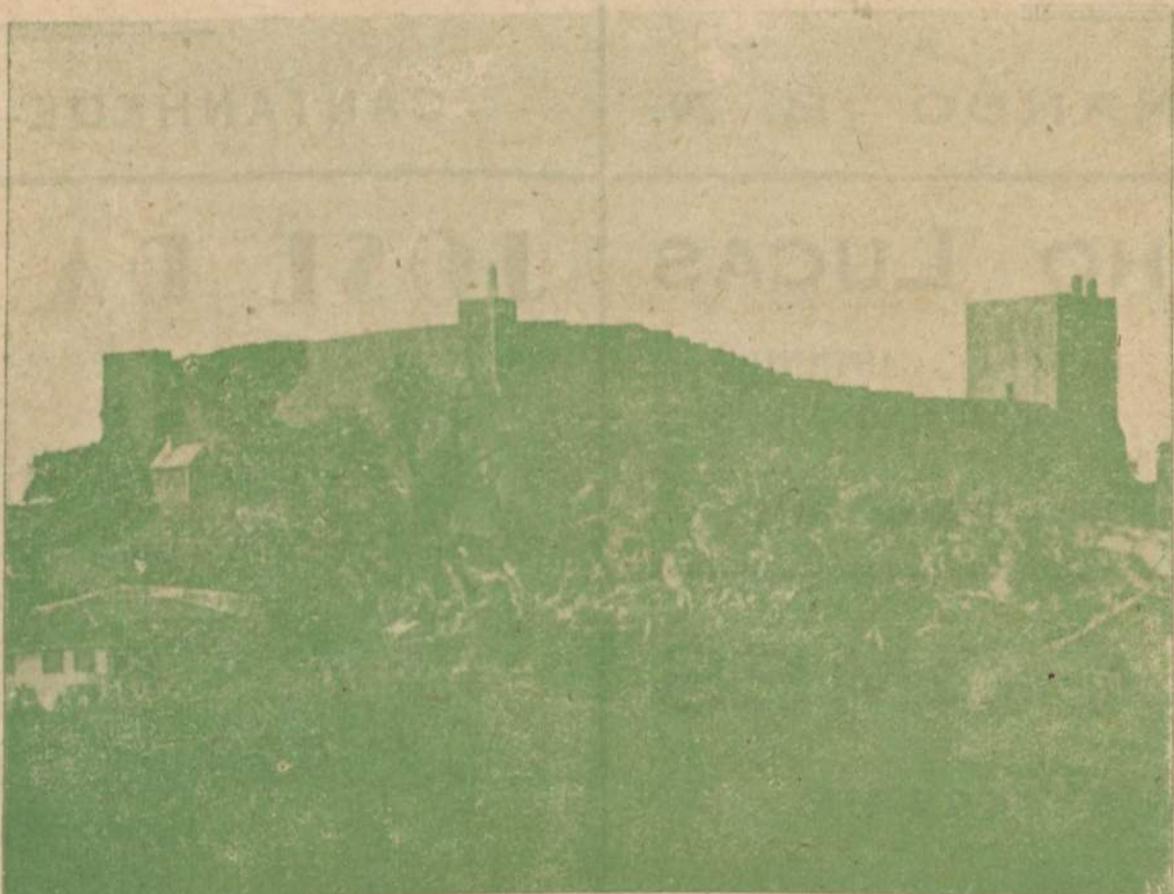
O castelo da antiga vila de Linhares



GUARDA — Edifício do Monte-Pio



GUARDA—VISTA GERAL



Castelo de Celorico da Beira

TELEFONE N.º 80

Cod. Telegráfico: RIBEIRO

Sociedade de Transportes, L. da

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

ESCRITÓRIO E DESPACHO CENTRAL:

RUA MARQUEZ DE POMBAL, 11

GUARDA

GARAGE E OFICINAS (Edifício próprio)

Rua Dr. Francisco dos Prazeres
e Rua Nun'Álvares Pereira

GASOLINA, PETRÓLEO E ÓLEOS

Recomenda-se o despacho de todas as remessas para

GUARDA-CENTRAL

Neves & Lourenço, L. da

Industria Mecânica

Fábricas de Serração, Aparelho de Madeiras,
Moagem — Carpintaria Mecânica — Produtos
cerâmicos — Cal, cimento, etc. — Madeiras de
Pinho, Castanho, Freixo, Nogueira, etc.

VILA FERNANDO — B. A.

AGOSTINHO LUCASNEGOCIANTE DE BATATA, CASTANHA,
CEREAIS, AZEITE E OUTROS ARTIGOS

VILA FERNANDO — Beira Alta

JOSÉ GOMES

BATATAS E CEREAIS

VILA FERNANDO — Beira Alta

João da Costa Dena

Agente do Cimento LIZ — Depositário da SHELL

Estabelecimento de fazendas brancas, lanifícios,
miudezas, mercearias, ferragens, louças e taba-
cos, etc. — Armazens de mercearias, cereais,
batatas, vinhos, azeites e outros artigos — Fá-
brica de moagem — Correspondente dos bancos
Aliança, Espírito Santo e Pinto e Sotto Mayor
e casas bancárias José Henriques Totta, Lda e
Cupertino de Miranda & C. —

Vila Franca das Naves

José da Costa DenaARMAZÉM DE BATATA — ADUBOS AGRI-
COLAS — FAZENDAS, MIUDEZAS, LOUÇAS,
VIDROS E MERCEARIAS

Vila Franca das Naves

Telefone 3 — FÉBRES

Manuel António PereiraCOM
Cerralharia Mecânica, Armazém de FerroENGENHOS PARA TIRAR ÁGUAS
DE POÇOS PARA RÉGAS — FÁBRICO
— DE SUA ESPECIALIDADE —

CANTANHEDE — FÉBRES

JOSÉ DA SILVAFÁBRICA DE CÁL
BRANCA E FLOR

EXPORTADOR

CANTANHEDE — FÉBRES

MINAS DE VILAR FORMOSO



Aspecto da lavagem dum aluvião de cásiterite por mulheres da região

DA

Sociedade Nacional de Indústria Mineira, L. da

SOCIEDADE POR QUOTAS COM O CAPITAL DE ESC. 1.500.000\$00

AZINHAGA DOS AMEIXIAIS, S.N.C.—LISBOA

Instalações metalúrgicas e de preparação mecânica em Lisboa

Concessionária de minas de volfrâmio e de estanho, em Bragança, Vizeu,
Guarda e Castelo Branco

GERENTES:

A. MONTEIRO DE BARROS

Eng.º de Minas e Química Industrial I. S. T.

P. A. MONTEIRO DE BARROS

Engenheiro de Minas, I. S. T.

Telefone 57319

End. Teleg. SONIMI

Código BENTLEY'S

UM TRECHO

DE MANGUALDE



RESTAURANTE E CASA HOTEL

ESTAÇÃO



Vilar Formoso — Gare

*Manteiro & Vaz, L.º^{da}*Correspondente do Banco Nacional Ultramarino
Agentes da Companhia de Seguros A MUNDIAL

Mercearia, Tabacos, Vinhos, Ferragens, Tintas, Sal, Carbedaes, Cal, Cemento, Ferro, Calçado, Drogas, Vidros, Louças, Fazendas Braneas, etc.

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

Especialidade em CHÁ E CAFÉ

TELEFONE N.º 8

VILAR FORMOSO

Manuel Martins

Mercearias, Fazendas e Miudezas

CORRESPONDENTE BANCÁRIO

Telefone 6

Vilar Formoso

José dos Santos Rodrigues

Correspondente do Banco de Portugal e Banco Espírito Santo

DESPACHANTE OFICIAL DA ALFANDEGA

Delegação Aduaneira de VILAR FORMOSO

Aureliano Augusto Pinto

FAZENDAS, MERCEARIA E MIUDEZAS

Vilar Formoso

JOÃO MARTINS

Comerciante de batata, castanha e cereais

Vila Fernando

José Ferreira Lourenço

MERCEARIA, FAZENDAS E MIUDEZAS

Vilar Formoso



VILAR FORMOSO

ESTAÇÃO

Telefone n.º 7

Telegrams: SERRAS

Lourenço & Patrocínio, L. da

ÓLEOS — CORREIAS — LIGADORES — EM-
PANQUES — AMIANTOS — ROLAMENTOS
— LIMAS — SERRAS — NAVALHAS DE
PLAINAS — ACESSÓRIOS INDUSTRIALIS

"

**MORTAGUA
(PORTUGAL)****João Coelho Pessoa**

COM

Estabelecimento de Mercearias, Fazendas, Vinhos Finos e de
Consumo. — Miudezas, Ferragens, Louças, Móveis de Ma-
deira e Camas de Ferro

Beira Alta — CABANAS DO VIRIATO

Para a outra vez toma Juizo! — Ficas prevenida que
Mercearias, miudezas, vinhos, aguardentes, tabacos, cordas,
terragens, calçado, farinhas, carnes salgadas, chás e cafés
só quero da casa

RAMIRO MARTINS RIBEIRO

A que melhor sortido tem e mais barato vende — Agente
das lâmpadas Ormuz e da Companhia Ingleza de Seguros
Bristish OAK

CABANAS DO VIRIATO — Beira Alta**POLICLÍNICA DA RUA DO OURO**

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Ateu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacqué — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Telefone n.º 5

José Gaspar
SERRAÇÃO E MOAGEM A VAPOR

DEPÓSITO DE MADEIRAS DE CONSTRU-
ÇÃO, APARELHADAS E EM TOSCO,
CAIXOTARIA E LENHAS

MORTAGUA (Portugal)

Telefone n.º 4

Manuel Lourenço Ferreira

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TINTURARIA
DE LÃS — FIOS PARA CROCHET, BOR-
— DAR E INDÚSTRIA DE MALHAS —

MORTAGUA — (Portugal)**António Gonçalves**

ESTABELECIMENTO DE ALFAIATARIA

Completo sortido em fazendas de lã e algodão, malhas e calçado
— Mercearias, vinhos e miudezas — Acessórios para bicicletas

CABANAS DE VIRIATO**FARMÁCIA DINIZ**

Director Técnico: José Borges Diniz

Cabanas do Viriato

**QUERE
DORMIR
SOCEGADO ?**

MANDE COLOCAR NA SUA PORTA UMA FECHADURA

MARCA C. R. C.

Qualidade — Segurança — Perfeição

À VENDA NAS BOAS CASAS DE FERRAGENS

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

PAPELARIA CARLOS

DE CARLOS FERREIRA, L.^{DA}

RUA AUREA, 36—LISBOA

TELEFONE 20244

Variado sortimento em material
para Desenho escolar e Técnico

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodidades
recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES.

LISBOA—Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, 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: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Co. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Tel fones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Auto União Serra da Estréla, L.^{da}

Carreira de Camionetes Mixta

ALVOCO DA SERRA - LORIGA - NELAS

Serviço de mercadorias combinado com
os Caminhos de Ferro da Beira Alta

CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Sede - LORIGA

Manoel R. da Fonseca



MADEIRAS SERRADAS,
APARELHADAS E LENHAS



MORTAGUA
(PORTUGAL)

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 26415Sucursal no Pórt: RUA DE S.ª CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPELTintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traçaThomaz da Cruz & Filhos, Ltd.²Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇOCAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOASéde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4
Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegrams: SNADEK — LISBOA Telephone: 21868Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ^{ia}

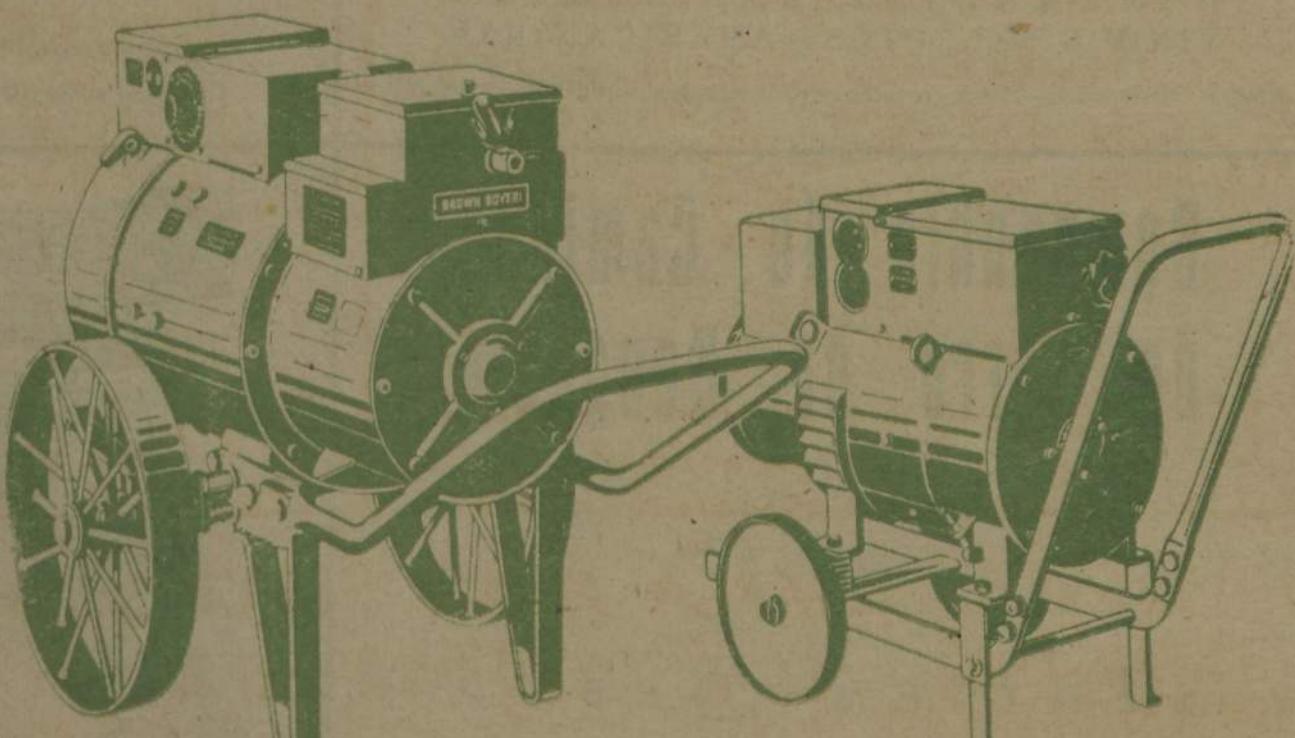
B A D E N — S U I S S A

A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas — A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal.Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º — PORTO

Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 AEMPRESA GERAL DE TRANSPORTES
S. A. R. L.VALENÇA — BARCA D'ÁLVA — VILAR FORMOSO
BEIRAM — ELVAS — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

Endereço telegr.: Palace-Lisboa.
Telefone: n.º 2 0231



Avenida Palace Hotel LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da Estação do Rocio e perto da Avenida da Liberdade

130 QUARTOS — 80 QUARTOS COM BANHO

Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL
ESMERADÍSSIMA COMIDA
VINHOS SELECTOS — AMERICAN BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, l.º

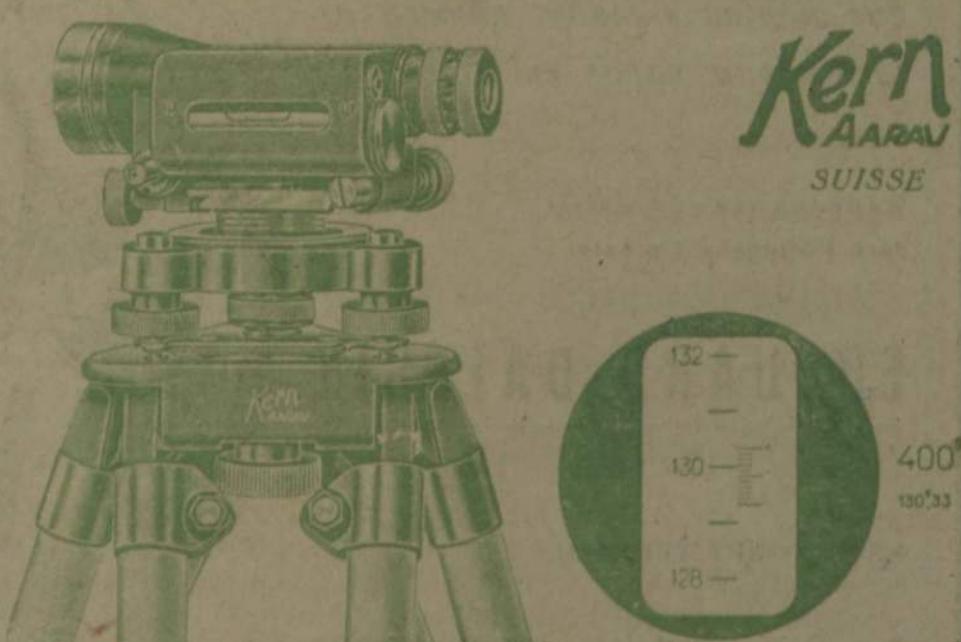
TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.



Os níveis KERN do recente modelo NK distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho, apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária.

Em cima, à direita: EXEMPLO DE LEITURA
PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª, L.º

AS TRES MARCAS
DE CONFIANÇAFerreiras, Mendes, L.^{da}

Importadores-Depositários-Bicicletas-Acessórios

MONTAGEM EM SÉRIES
DOS QUADROS E BICI-
CLETAS COMPLETASF E R M E N
NOVA FERMEN
E PRIMOS

MORTAGUA — PORTUGAL

EMPRÉSA DE SONDAZENS E FUNDAÇÕES

TEIXEIRA DUARTE, L.^{DA}

SONDAZENS GEOLÓGICAS
ESTACAS DE TODOS OS TIPOS
CONSOLIDAÇÕES DO SOLO (Injecções)
FUNDAÇÕES DE RESPONSABILIDADE
CONSTRUÇÕES DE PONTES E BARRAGENS
TRABALHOS MARÍTIMOS

Sob a direcção do Eng.^o RICARDO E. TEIXEIRA DUARTELISBOA — Rua Augusta, 280, 3.^o — Telef. 23962

Encerados para Vagão e Viaturas
- VESTUÁRIO IMPERMEÁVEL -
ALUGUER DE ENCRERADOS

Companhia Colonial de Navegação
SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Oriental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Nôo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14

(Rua da Alfândega) Telef. 20051