

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Comércio e Transportes — Economia e Finanças — Obras Públicas — Navegação e Aviação — Agricultura e Minas — Engenharia — Indústria e Turismo

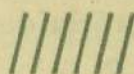
PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: — GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887; Liège, 1907; Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904.

REDACÇÃO. ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONES: { DIRECÇÃO 2 7520
(P. B. X.) 2 0158



CONSELHO DIRECTIVO:

RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P.; ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Inspector de Obras Públicas; RAÚL DA COSTA COUVREUR, Engenheiro e Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU, Ministro das Obras Públicas; LUIZ FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro.

DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

CARLOS D'ORNELLAS, Jornalista e Director da Revista de turismo «Viagem».

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

ARMANDO FERREIRA, Engenheiro, Professor e Secretário Geral da Companhia dos Telefones; ALVARO PORTELA, Comerciante.

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS, Funcionário da Secretaria da Imprensa Nacional de Lisboa; REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista; JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES, Professor.

COLABORADORES:

JOÃO DE ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército; CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia na Reserva, e Colonial; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia; MARIO DE OLIVEIRA COSTA, Major de Engenharia e membro do Conselho de Administração da C. P.; D. GABRIEL URIGÜEN, Engenheiro da «RENF»; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e Funcionário Superior da C. P.; HUMBERTO CRUZ, Major-aviador; JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS, Escritor; ANTÓNIO MONTEZ, Chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P.; ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; DR. MANUEL MÚRIAS, Director do Arquivo Histórico Colonial e Director do «Diário da Manhã»; RAÚL ESTEVES DOS SANTOS, Funcionário da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, e CARLOS BIVAR.

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS, Desenhador.

58.º

ANO

1946

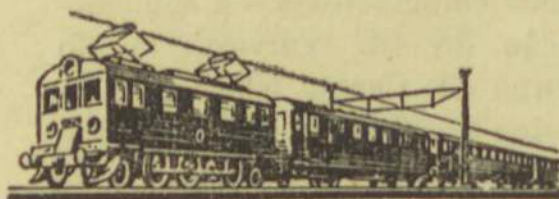
Índice dos Artigos e Secções do 58.º Ano

1 9 4 6

	Pág.		Pág.		Pág.
Águeda	499	Caminhos de Ferro do Matete (Inauguração do — Por <i>Carlos Bivar</i> , 283 e	284	Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique (Portos, — Relatório do ano económico de 1944	360
Albergaria	504	Caminhos de Ferro do Montijo a Alcochete (O.	674	Caminhos de Ferro do Vale do Vouga	526
Alto Minho num relâmpago (O — Por <i>Correia da Costa</i> , 377 e	378	Caminhos de Ferro — Novos horários de comboios	279	Companhia do Cuamato (A — Pelo <i>Tenente coronel-Mira Saraiva</i> , 58 a	60
Álvaro Figueiredo de Almeida	674	Caminhos de Ferro em 1837 — O que publicou o «Panorama», de 15 de Julho de há 109 anos	356	Cardoso (Manuel Pinto	709
«Americanos, «Riperts» e «Choras» — Por <i>Carlos Bivar</i> , 123 e	124	Caminhos de Ferro do Amboim (Companhia dos.	659	«Carlos» fazem parte do primeiro Grupo Onomástico que se fundou há 17 anos (10.000.	706
Anadir	508	Caminhos de Ferro da África Austral (História dos — 299, 300, 317, 318, 335 e	336	«Carlos — Vide: Grupos onomásticos.	
Andorra — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 735 e	736	Caminhos de Ferro de Benguela (Companhia dos — Por <i>Carlos Bivar</i> , 17 e	690	Carlos Carneiro (Dr.	162
Anos (Há 50—115, 132, 146, 163, 180, 209, 210, 280, 289, 309, 325, 337, 365, 366, 406, 407, 420, 436, 451, 658, 675, 692, 708, 709, 722, 740 e	754	Caminhos de Ferro, Camionagem, Aviação na Colónia de Moçambique em 1943 (Os — Pelo <i>Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão</i> , 9 a	13	Carruagens de aço nos acidentes (As — Por <i>Carlos Bivar</i>	141
Anos de existência da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», 58 e	187	Caminhos de Ferro, a Camionagem e a Coordenação de Transportes Terrestres (Os — Por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 27 a 29 e 352 a 354 e 429 a	430	Carta Topográfica da Cidade de Aveiro	481
Aquém e Além Atlântico — Pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> , 747 a	749	Caminhos de Ferro Chilenos — Vide: Construção, etc.		Cartaz da semana — Vide: Espectáculos.	
Arborização do País e o Problema Rural (A — Por <i>Aquilino Ribeiro</i> , 659 e	670	Caminhos de Ferro Coloniais, 164, 327, 399 e	755	Casa da Suíça (A — Inaugurou-se em Lisboa esta Agência do Office Central Suíse du Tourisme, 402 e	403
Arsenal do Alfeite (Como eu vi O — Por <i>João C. Reynaldo</i> , 79 e	80	Caminho de Ferro do Congo Belga — Por <i>Carlos Bivar</i> , 715 e	716	Castro Laboreiro — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 448 e	449
Aspectos do Valor Económico e Turístico da Ria de Aveiro (Alguns — Por <i>Eduardo Cerqueira</i> , 466 a	469	Caminhos de Ferro durante os anos de 1944-1945 (O que se fez em	270	Central telefónica inter-urbana de Lisboa (A ampliação da	636
Assembleia Geral — Vide C. P.		Caminhos de Ferro (Economia de — As dificuldades dos nossos organismos ferroviários — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 23, 24, 155 e	156	Colaboradores do número dedicado à cidade de Aveiro (Aos, 630 e	631
Ateneu Ferroviário	163	Caminhos de Ferro do Egipto — Por <i>Carlos Bivar</i> , 427 e	428	Colónia Balnear Infantil do «O Século»	439
Automotoras (Aquisição de — Vide: O Estado vai adquirir para as linhas da C. P. — etc.		Caminhos de Ferro Franceses (Os — Por <i>Guerra Maio</i> , 717 e	718	Comboios (Nova redução no serviço dos	179
Automotoras do Estado	339	Caminhos de Ferro entre Londres e Greenwich, 638 e	639	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira-Alta e os seus trabalhos mais importantes nos últimos anos (A	662
Aveiro — Por <i>Álvaro Sampaio</i> , 461 e	465	Caminhos de Ferro na Literatura (Os — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 31, 32, 127 a	129	Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	362
Aveiro e a Indústria Leiteira — Pelo <i>Dr. Fernando Vieira de Sá</i> , 470 a	472	Caminhos de Ferro de Moçamedes	657	Companhia de Seguros «O Alentejo» (O 28.º aniversário da	739
Aveiro (Número dedicado à cidade de	460	Caminhos de Ferro Portugueses — Pelo <i>Capitão de engenharia Jaime Galo</i> , 19 a	21	Companhia de Seguros «Alentejo»	178
Aveiro e a sua Ria — Um grande centro industrial que é também uma admirável estância de turismo	87	Caminhos de Ferro Portugueses de 1900 a 1946 (Da Restauração e Modernização dos Pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> , 683 a	687	Companhias ferroviárias «New York-Erie Line» e «New York Central Line» (O princípio de vida de dois arqui-milionários e as suas acções administrativas nas — Por <i>Alexandre Settas</i> , 205 a 207 e 271 a	272
Banco de Portugal (O — O primeiro centenário, 737 e	738	Caminhos de Ferro dos Territórios de Manica e Sofala (Os Portos e os — Pelo <i>Coronel de engenharia Alexandre Lopes Galvão</i> , 189 a	191	Comunicações Ferroviárias do Sul — Vide: Construção de uma variante de linha que ligue Boli-queime a Almancil	
Barcelos, 256 a	258			Concessões de linha férrea das Companhias do Caminho de Ferro da Beira-Alta e da Nacional (O Governo autoriza a transferência para a C. P. das	657
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro — A sua festa anual de confraternização, 286 a	321			Conferência Internacional do Caminho de Ferro.	693
Beijou as mãos de Sua Alteza (E — Pelo <i>Dr. Urbano de Mendonça Dias</i> , 304 e	305				
Beira Alta — Por <i>Aquilino Ribeiro</i> , 15 e	16				
Boas Festas.	131				
Boas Festas (Cumprimentos de	116				
Caminhos de Ferro, Vapor e Electricidade — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 411 a	414				
Caminho de Ferro Mais Alto do Mundo (O — Vide: A construção dos Caminhos de Ferro chilenos foi uma obra verdadeiramente arrojada.					

	Pág.		Pág.		Pág.
Congresso Ferroviário Pan-americano (O)	145	e alguns membros do Governo (A, 701 a)	705	Concessões de linhas férreas, etc. Imprensa, 132, 152, 216, 303, 311, 337, 375, 451, 659, 674, 692 e . .	709
Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Importantes apreciações do Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, 125 e	126	Estado vai adquirir para as linhas da C. P. 18 automotoras, no valor de 22.000 contos (O, 363 e . .	364	Imprensa (Pela Direcção de «A Voz»)	733
Construção dos caminhos de ferro chilenos foi uma obra verdadeiramente arrojada (A — Por <i>Alexandre Settas</i> , 357 a)	359	Estarreja.	537	Ínsua (A — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 417, 418, 431 e)	432
Construção de uma variante de linhas que ligue Boliqueime a Almancil (As vilas de Loulé solicitam ao Governo a, 172 a)	174	Estatísticas — Vide: Caminhos de Ferro durante os anos de 1944-1945 (O que se fez em.		Jardim Zoológico (Inauguração da «Farmácia Azevedos, Netos» — No)	663
C. P. (Automotoras) — Vide: O Estado vai adquirir para as linhas da C. P., etc.		Estrada Marginal Portuguesa — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 142 a	144	Juan Cabrera (D.)	300
C. P. em 1945 (A — Pelo <i>engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 443 a)	445	Estradas e Caminhos de Ferro — Programa da 13. ^a cadeira do Instituto Industrial de Lisboa, aprovado pelo decreto n.º 20:553, de 28 de Novembro de 1931, por despachos ministeriais de 13 e 16 de Agosto e 8 de Setembro de 1945 — Suplemento ao <i>Diário do Governo</i> n.º 123 — 1. ^a série, de 5 de Junho — Vide: Parte Oficial, em páginas, 643 a	646	Lagos, Repositório das tradições lusitanas na Costa do Sul, 221 e	224
C. P. — (Transferência de linhas férreas das Companhias da Beira Alta e Nacional).	657	Exposição Industrial vai realizar-se em 1949, no Porto (Uma grande.)	693	Linha Madrid-Lisboa (O Encurtamento da — Por <i>Guerra Maio</i>)	140
C. P. (Informações da)	709	Exposição Internacional de Madrid em 1954 — Por <i>Rebello de Bettencourt</i> , 667 e	668	Linhas Estrangeiras, 131, 164, 213, 306, 308, 401, 640, 657, 721 a	723
C. P. e os obrigacionistas franceses (A questão entre a.)	432	«Farmácia Azevedo, Netos» (A — Vide: Jardim Zoológico.		Limiar de 1946 (No, 7 e)	8
C. P. ocupou-se da fusão das empresas ferroviárias (A Assembleia Geral da, 418 e)	419	Faro (A Cidade de, 217 a)	219	Livraria editora «Ática» foi inaugurada no Chiado (A)	751
C. P. prosseguiu nos seus trabalhos acerca da fusão das empresas ferroviárias (A Assembleia Geral da, 433 a)	435	Feira	548	Loulé — Vila de fisionomia mourisca alcandorada numa paisagem deslumbrante, 239 a.	241
Crónica da Quinzena — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 287 e	288	Ferrovários de Manica e Sofala agradecem ao Governo os benefícios da Organização Corporativa (Os.)	162	Loulé e a... «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Por <i>Raúl Pinto</i> , 237 e	238
Curiosidades e distrações da «Gazeta» — Por <i>Alexandre Settas</i> , 56, 57, 634 e	635	«Festa Brava» (Tertúlia.)	637	Lusitânia-Expresso	736
Curiosidades — Foguetes e foguetinhos — Pelo <i>Capitão de engenharia Alberto Ferreira Pinto</i> , 17 e	18	Fezas Vital (Dr.)	687	Luta pelo Deus Milhão (A — Vide: Companhias ferroviárias «New York Erie-Line, etc.)	359
Desvio de Loulé (Ainda o — Por <i>Guerra Maio</i> , 331 e)	332	Figueira da Foz (Pela — Vide: Minas de carvão no Cabo Mondego e as restantes indústrias em plena expansão (As		Mealhada e a notável acção do seu município (A linda vila de, 569 e.)	570
«Diário de Notícias» — <i>Coronel Pereira Coelho</i>	755	Fusão das emprêsas ferroviárias — A C. P. tomará conta de todas as linhas do país, 750 a	751	Medida Lógica e Moral — Impõe-se a defesa da Imprensa em geral contra a concorrência comercial das publicações oficiais	145
Direcção Geral de Caminhos Ferro (Relatório da.)	670	«Gazeta dos Caminhos de Ferro» (58 anos de existência da)	187	Mendonça e Costa, repousa em jazigo próprio (O Fundador desta Revista,)	139
Domínios de Neptuno (Nos Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 349 a.)	351	«Gazeta dos Caminhos de Ferro» O último número especial comemorativo do 58.º aniversário da, 391 e	392	Mercado do Livro na Antiguidade — Por <i>Raúl Esteves dos Santos</i> , 203 e	204
Ecos & Comentários — Por <i>Sabel</i> , 130, 202, 307, 308, 405, 436, 656, 657, 707 e	723	Gouveia	368	Minas de Carvão no Cabo Mondego e as restantes Indústrias em ampla expansão (As — Por <i>Coelho de Almeida</i> , 301 e)	302
Eduardo Schwalbach — A sua morte	756	Grande Obra Social (Uma — Vide Sanatório da Penha da Saúde		Moledo do Minho — Pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> , 671 e	672
Electrificação e industrialização — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 699 e	700	Grupo Tauromáquico «Sector 1»	114	Navigabilidade e Navegação no Tejo — Pelo <i>Eng.º Salvador de Sá Nogueira</i> , 688 e.	689
Eng.º António de Vasconcelos Correia — Uma justa homenagem a este ilustre ferroviário	754	Grupos Onomásticos — A comemoração do 16.º aniversário do grupo «Os Carlos, 53 e	55	«Noháb» tem como representante em Portugal a Firma «Transfer, L.da» (A Importante Organização Industrial)	399
Eng.º Pinto Teixeira	754	Heroica façanha do «Diu» realizada há 12 anos — Recordou-se mais uma vez num jantar de homenagem ao Sr. Major Humberto Cruz	734	Notas Turísticas da Região de Aveiro (Breves — Por <i>J. Taveira de Magalhães</i>)	179
Engenheiro Raúl da Costa Couvreur	362	Homem de acção que honra a sua terra (Um.)	208	Notícias de Espanha, 22, 161, 177, 178, 290, 355, 398, 399 e.	435
Espectáculos — Cartaz da Semana, 132, 148, 280, 296, 309, 327, 408, 424, 439, 647, 663, 677. 692, 709, 728, 743 e	755	Homenagem da «Casa do Ribatejo» ao «Sector 1» (Uma, 133 e.)	134	Notícias de Espanha — Por <i>D. Juan Cabrera</i> , 450, 451 e	719
Espinho	33	Ilhavo	557	Novas linhas	209
Espinho, A praia das maravilhas — Por <i>Carlos de Moraes</i> , 523 e	524	Ilhavo, realizou uma obra de interessantes melhoramentos e tem bastantes aspirações que espera ver realizadas (A Câmara Municipal de)	556	Olhão, Terra de intrépidos Pescadores e uma das mais progressivas da província algarvia	244
Estação de Cascais foi inaugurada pelo Sr. Presidente da República		Importante Portaria (Uma — Vide		Nova Secção da «Gazeta» (Uma)	368
				Oliveira de Azemeis — As suas belezas e os seus progressos — Pelo <i>Rev.º Padre Joaquim Ferreira Salgueiro</i> , 579 e	582
				Oliveira do Bairro	591
				Outra Banda (A — Paisagem fantasmagórica duma pequena península — Por <i>Cruz</i> .	

	Pág.		Pág.		Pág.
Ovar — é um importante centro industrial e uma das regiões mais atraentes do distrito de Aveiro, 604 e	605	Recordações de viagem — Vide: Andorra.		«Sud» (Reaparecimento do	719
Parte Oficial, 135, 136, 149 a 152, 166 a 168, 183, 184, 277 a 279, 294 a 296, 311, 328, 340 a 342, 366, 367, 405 a 407, 422 a 424, 454 a 456, 642, 663 e 664, 678, 679, 710, 711, 725 a 728, 741 a 743, 758 e	759	Idem: Castro Laboreiro.		Tauromaquia	216
Passado ao Futuro (Do — Pelo Dr. Francisco Vieira de Sá, 473 e	478	Idem: Ínsua (A.		Tavira, cidade senhoril e melancólica	247
Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente — Pelo Dr. Busquets de Aguilar, 157 a 160, 175 e 176, 200 e 201, 269 e 270, 319, 320 e	362	Idem: S. Marinho.		Todos devem saber (O que, 147, 162, 178, 280, 286, 311, 339 e	422
Portimão, 226 e	228	Idem: Serra da Peneda (A		Toponímia lisboeta — Por Guerra Maio, 446 e	447
Portimão — Cidade de feição industrial situada numa região de extraordinária importância turística, 229 e	230	Recordando o passado — Vide: Campanha do Cuamato (A		Tracção Eléctrica — Pelo Engenheiro Américo Vieira de Castro	
Porto de Lisboa no ano de 1944 (O Portugal e a Agricultura — Vide: Do passado ao futuro.	633	Recortes sem comentários, 95, 96, 165, 166, 181, 182, 211, 212, 273, 274, 292, 293, 312, 326, 327, 339, 371 a 373, 421, 422, 437, 452, 453, 660, 661, 675, 694 a 695, 724 e	757	Tramueis e Autobus — Pelo Engenheiro Américo Vieira de Castro, 315 e	316
Precursos do Turismo — Por Jarro Gomes, 379 e	380	S João da Madeira	619	Tramueis, Auto-carros e Caminhos de Ferro — Pelo Engenheiro Américo Vieira de Castro, 395, 396 e	415
Prefixo «Trans» aplicado a certas grandes linhas de Caminhos de Ferro — Por Carlos Bivar	14	S. Marinho — Pelo Dr. Busquets de Aguilar, 752 e	753	Turismo — Por A. de Ulissides, 381 a	390
Problema do Transporte Marítimo Ferroviário e Rodoviário, no Brasil (O, 323 e	324	Sanatório das Penhas de Saúde, construído a expensas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, representa no nosso país uma das interessantes realizações do género (O, 192 a	199	Turismo... (Esta palavra — Pelo Prof. José Francisco Rodrigues, 25 e	26
Província de Angola, 92 a	94	Século» foi agraciado com a «Ordem de Benemerência» (O Director de «O	415	Ultramar — Os distritos das Colónias de Angola e Moçambique	438
Publicações recebidas, 148, 275, 276, 291, 310, 343, 344, 374, 375, 437, 662, 677, 723 e	755	Serra da Pena Peneda (A — Pelo Dr. Busquets de Aguilar, 641 e	642	Vale de Cambra, 626 e	627
Quer saber? tome, pois, conhecimento de... — Por Alexandre Settas, 404 e	673	Serviços suburbanos — «Deficits» ferroviários — Pelo Engenheiro Américo Vieira de Castro, 731 a	733	Velocidade e Economia — Pelo Engenheiro Vieira de Castro, 267 e	268
Rebelo de Bettencourt	162	Silves — Pelo Dr. Alfredo S. B. Garcia, 233 e	234	Vencimentos dos ferroviários ao serviço da C. P. e da Beira-Alta (Os, 109 a	112
		Silves, a linda e opulenta cidade mourisca que foi glória da civilização árabe, 235 e	236	Viação Férrea em S. Paulo (Brasil) (A — Pelo Engenheiro José Ayrosa Galvão, 654 e	655
		Situação alimentar internacional (A — O Chefe do Governo dirige um apelo à Nação, 285 e	286	Viagens e Transportes, 693 e	722
		Sociedade Estoril (Remuneração do trabalho do pessoal ferroviário na, 113 e	114	Viajar é renascer — Vide: Alto Minho num relâmpago (O	
				Vida ferroviária, 148 e	163
				«Vida Ribatejana» no seu 29.º aniversário (A	179
				Vila de Ovar — Vide: Ovar	
				Vila Real de Santo António possui o melhor Porto do Algarve	248
				Visita à nascente do Alviela	439



Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

1393



1 — JANEIRO — 1946



ANO LVII

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

REVISTA QUINZENAL

Prêço dêste Número

3 0 \$ 0 0

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

ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

Major 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

CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS

ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

No limiar de 1946	7
Caminhos de Ferro, Camionagem, Aviação na Colónia de Moçambique em 1943, pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	9
O prefixo trans. aplicado a certas grandes linhas de Caminhos de Ferro, por <i>Carlos Bivar</i>	14
Pela Beira Alta, por <i>Aquilino Ribeiro</i>	15
Curiosidades, pelo Eng.º Capitão <i>Adalberto Ferreira Pinto</i>	17
Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Capitão de Engenharia <i>Jayme Gallo</i>	19
Notícias de Espanha, do nosso <i>Correspondente</i>	22
Economia de Caminhos de Ferro, pelo Eng.º <i>Américo Vieira de Castro</i>	23
Esta palavra Turismo..., pelo Professor <i>José Francisco Rodrigues</i>	25
O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	27
Os nossos mortos	30
Caminhos de Ferro da Beira Alta	30
Caminhos de Ferro Coloniais	30
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar Espinho</i>	31
Grupos Onomásticos, «Os Carlos».	33
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	53
Recordando o passado, pelo Tenente Coronel <i>Mira Saraiva</i>	56
Como eu vi o Arsenal do Alfeite, por <i>João C. Reynaldo</i>	58
A Outra Banda, por <i>Cruz Cerqueira</i>	79
Aveiro e a sua ria	81
Província de Angola	87
Recortes sem Comentários	92
Os vencimentos dos ferroviários ao serviço da C. P. e Beira Alta	95
Remuneração do trabalho do pessoal ferroviário da «S. Estoril».	109
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	113
Há 50 anos	114
Uma carruagem-casino para os caminhos de ferro norte-americanos	115
Boas festas	115

No limiar de 1946

Começa hoje um Novo Ano. E o povo e a Pátria des-
ta vez entram no ano com uma calma, com uma serenidade, com uma
tranquilidade que não se viu em 1945. O ano de 1945 foi um ano de
luta, de luta pela liberdade, pela democracia, pela paz. E agora, com a
paz e a liberdade, o povo e a Pátria entram no ano de 1946 com uma
calma, com uma serenidade, com uma tranquilidade que não se viu em
1945. O ano de 1945 foi um ano de luta, de luta pela liberdade, pela
democracia, pela paz. E agora, com a paz e a liberdade, o povo e a
Pátria entram no ano de 1946 com uma calma, com uma serenidade,
com uma tranquilidade que não se viu em 1945.

É assim, com uma calma, com uma serenidade, com uma tranquilidade
que não se viu em 1945, que o povo e a Pátria entram no ano de 1946.

Continuamos a lutar, a lutar pela liberdade, pela democracia, pela paz.
Porque, como diz o povo, a liberdade é a base de tudo.

É assim, com uma calma, com uma serenidade, com uma tranquilidade
que não se viu em 1945, que o povo e a Pátria entram no ano de 1946.

Continuamos a lutar, a lutar pela liberdade, pela democracia, pela paz.
Porque, como diz o povo, a liberdade é a base de tudo.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Ao entrar no ano de 1946 deseja aos seus
colaboradores, assinantes e anunciantes
um Ano Novo repleto de prosperidades

No limiar de 1946

Começa hoje um Novo Ano. E embora a Europa não tenha entrado na calma ambicionada, é, todavia e felizmente sob o signo da Paz que 1946 vai ver decorrer os seus 365 dias. Encaremos, pois, com esperança e optimismo o futuro que nos espera. Na esperança e no optimismo encontraremos todos a energia moral suficiente para remover dificuldades e vencer possíveis desilusões.

É nosso hábito, em todos os números de 1 de Janeiro desta «Gazeta», saudar o novo ano que começa com palavras de fé e olhar para o ano transacto sem acrimónia.

Continuamos a manter a mesma atitude. E porquê? Porque, acima de tudo, é preciso prestar justiça a quem, no ano que terminou ontem, trabalhou infatigavelmente, a quem solucionou problemas importantes, a quem conseguiu arredar ou inutilizar dificuldades. 1945 foi ainda um ano de guerra. A-pesar-de termos vivido numa zona de paz, nem por isso deixámos de suportar algumas das suas consequências. No que, particularmente, se refere aos caminhos de ferro, se não foi possível renovar parte do

seu material, todavia já em Novembro e Dezembro os serviços de transportes foram sensivelmente melhorados com a modificação dos horários de diversas linhas. Não se renovou o material, é certo, mas fizeram-se algumas obras importantes, de que, em breve, em próximos números, daremos circunstanciado relato.

Se, durante o período angustioso da guerra, se conseguiu fazer alguma coisa, se se desenvolveu notavelmente entre os portugueses o gosto pelas viagens de turismo no nosso próprio país, agora que os pesadelos e as nuvens negras desapareceram, agora que as nossas comunicações com diversos países, principalmente pelo mar, começam a ser mais regulares, pode vaticinar-se para a vida ferroviária portuguesa um período brilhante de realizações.

A economia nacional deve aos caminhos de ferro assinalados serviços. A agricultura, a indústria, o comércio puderam desenvolver-se graças à regularidade dos seus serviços de comunicação. Pode dizer-se que a valorização do interior do país se deve ao caminho de ferro. O papel que desempenham as estações ferroviárias é tão importante como o dos portos marítimos.

Entramos hoje em novo ano. É sob o signo da paz que êle se inicia. Novas actividades, em diversos sectores do trabalho português, se anunciam e esperam. A muitas, se não a quasi todas, não serão alheios, como seus mais próximos colaboradores, os caminhos de ferro. Por isso tudo o que, nas esferas superiores, se fizer em favor das empresas ferroviárias, redundará em benefício do país.



Caminhos de Ferro

Camionagem

Aviação

Na Colónia de Moçambique em 1943

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

FOI difícil no ano de 1943 a exploração dos meios de transporte confiados à Direcção Geral dos Transportes da Colónia de Moçambique.

Diz o seu ilustre Director que a administração do sistema fechou com deficit, porque aumentaram grandemente as despesas com o pessoal; aumentaram as despesas com a aquisição de materiais, cada vez mais caros e diminuíram as receitas em proporção ainda maior.

Uma solução foi apresentada para fazer face ao desequilíbrio: o agravamento das tarifas que se mantinham inalteradas desde o começo da guerra.

Extensão da rede ferroviária; portos que ela serve

A rede ferroviária da Colónia administrada pelo Estado eleva-se a 1.245 quilómetros dos quais 1.105 de bitola normal (1,067) e 140 de bitola reduzida (0,75).

Contando com as linhas assentes nos recintos do porto de Lourenço Marques e nas estações de Caminho de Ferro, aquele número sobe para 1.443 quilómetros, o que representa um aumento de 33 quilómetros em relação ao ano anterior.

Eis a extensão de cada uma das linhas que constituem o sistema:

Linha de Ressano Garcia	94.360 quil.
Linha de Goba (Swazilândia)	63.570 »
Linha de Limpopo	179.889 »
Linha de Marraquene	34.477 »
Linha de Inhambane	98.635 »
Linha de Quelimane	145.410 »
Linha de Moçambique	478.000 »
Linha de Gaza e ramais (0,75)	140.766 »
Soma	1.235.107 »

Acrescente-se a estes números a extensão das linhas concedidas e exploradas por empresas particulares a saber:

Beira Railway	317 quilómetros
Trans-Zambezi Railway	289 »
Soma	606 »

e teremos assim 1.841 quilómetros de linha férrea ao serviço da economia da Colónia no ano de 1943.

Os portos terminus da rede são: o porto de

Lourenço Marques; o porto de Inhambane; o porto da Beira; o porto de Quelimane e o porto de Lumbo (Moçambique). Ha ainda o porto fluvial de Chai-Chai, onde existe uma ponte cais em cimento armado, mas em mau estado.

★ ★ ★

Em construção encontra-se o Caminho de Ferro de Tete que tem como primeiro objectivo servir as minas de carvão do Moatise, próximo da capital do distrito. O carvão destas minas sai actualmente pelo porto fluvial do Benga que dista das minas cêrca de 18 quilómetros.

O sr. Engenheiro Pinto Teixeira, numa cuidada apreciação das condições futuras do porto de de Lourenço Marques, entende indispensável procurar-lhe outro «hinterland» que não seja o Transval.

Tem-se falado em prolongar o Caminho de Ferro do Vale do Limpopo a entroncar com a rêde da Rhodésia. Outro empreendimento citado no Relatório de 1943 é o prolongamento da linha para norte para servir os possiveis jazigos auríferos junto ao rio Save, aliás, mais economicamente servidos por uma linha que os ligasse ao porto da Beira.

Em todo o caso o prolongamento da linha do Limpopo para norte teria o merito de ligar a rêde do sul com a rêde do centro. Brigadas de estudo estavam em consideração para uma investigação cuidada das possibilidades da região e portanto da viabilidade de tal empreendimento.

Os reconhecimentos feitos por uma brigada geologica chefiada pelo engenheiro inglês Hall deram resultados pouco animadores. Mas essas e outras possibilidades devem ser cuidadosamente investigadas.

Uma referência merece ainda o ramal e o porto de Nacala, aquele já em construção, a fim de dar ao caminho de ferro de Moçambique uma testa marítima de grande envergadura.

Quelimane também insiste pela construção de uma ponte cais, em betão armado, idêntica à ponte cais de Inhambane. A obra estava já projectada e orçada, aguardando apenas dotação para ser levada a efeito.

Refere-se o director Geral dos Transportes às reclamações das colónias vizinhas da nossa que são servidas pelo porto da Beira, sobre a carestia dos serviços deste porto e acha que têm fundamento.

Entende por isso que o Estado deve «usar do direito de fazer voltar para o mesmo Estado a exploração do porto». A política actualmente seguida pode levar a Rhodésia a voltar-se para o porto da União Sul Africana que lhe oferece as maiores vantagens. E então «o pôrto carissimo da

Beira perderá o tráfego de trânsito com prejuiso para a economia da Cidade e da Colonia».

O capital do 1.º estabelecimento

Em 31-12-43 o capital do 1.º Estabelecimento do sistema elevava-se a 1.258.056 contos, ou seja mais 20.160 contos do que no ano anterior.

Melhor ideia se tem daquele valor exprimindo-o em libras, dizendo que representa 12,5 milhões de libras.

Os Caminhos de Ferro e a camionagem entram neste valor em 9.936.000 de libras e os portos com 2.644.000. A aviação — abrangida na rubrica dos caminhos de ferro, representa um capital de 407.000 libras.

Neste ano de 1943 capitalizou o sistema 11.222 contos ou seja 112.000 libras.

As receitas e as despesas no ano de 1943

Receita	113.458 contos
Despesa	86.027 »
Saldo	27.431 »

Este lucro de exploração a que o Relatório chama lucro bruto, desapareceu com a distribuição que foi necessário fazer pelos diversos fundos como: fundo de reserva; fundo de renovação; fundo de melhoramentos; construção do caminho de ferro de Nacala: reserva para amortização da conta de alcances e débitos incobráveis.

Deduzidas todas estas dotações resulta um saldo negativo para o ano de 1944, de 2.205 contos. É de notar que nenhuma verba foi atribuida ao juro do capital do 1.º estabelecimento. E essa verba teria de ser muito elevada. Á razão de 3 0/0 haveria que atribuir ao pagamento de juro a verba de 37.740 contos.

Os coeficientes de exploração foram, nos diferentes sistemas de transportes da Colónia, os seguintes:

Rêde de Lourenço Marques	68,1 0/0
» de Inhambane e Gaza	109,8 0/0
» de Quelimane	69,5 0/0
» de Moçambique	85,3 0/0
Exploração da DETA	124,6 0/0

Faz o Relatório menção do coeficiente de exploração das linhas de Quenia, único que conseguiu obter. E êste coeficiente foi de 56,0 ou de 65,6 incluída a depreciação.

Vimos já que os caminhos de ferro particulares de Colónia apresentaram o seguinte coeficiente de exploração:

Beira Railway	50,3 0/0
Tranzambeziano	45,2 0/0

É de salientar que pela 1.^a vez o coeficiente de exploração do caminho de ferro de Moçambique foi inferior a 100 %; quer dizer que as despesas de exploração foram inferiores às receitas arrecadadas, para o que muito contribuiu a acção do Sub-Chefe de Divisão de Exploração, Eng.^o Leite, que inteligentemente tem orientado as correntes do tráfego e sabido utilizar o material da maneira mais económica. Bem merecia elogio.

As causas de diminuição de rendimento dos caminhos de ferro são atribuídas à redução do volume de tráfego importado para o Transvaal, ficando o nosso principal caminho de ferro destinado principalmente ao transporte de produtos agrícolas, carvão e minérios da União.

Como se vai vêr, a tonelagem transportada tem aumentado grandemente, mas os lucros de exploração em lugar de aumentarem proporcionalmente, diminuíram por ter sido o carvão de exportação o principal artigo a transportar, obrigando a exploração a fazer combóios de material vazio de Lourenço Marques para o Transvaal.

Quantidades de Tráfego

Mercadorias: — As mercadorias transportadas neste ano somaram 2.312.070 toneladas.

No ano de 1942 a tonelagem transportada foi superior à deste ano, excedendo-a em 160.401 toneladas. Total em 1942 2.467.194 toneladas.

Nunca desde 1904, ano em que se negociou o Modus Vivendi com o Transvaal, houve um movimento de transporte de mercadorias tão elevado!

Nos 4 anos que a outra guerra durou, a tonelagem transportada não atingiu nunca um milhão de toneladas.

No ano de 1917, ano de maior movimento, registou o peso de 930.389 toneladas. E a soma de passageiros foi apenas de 109.800.

A tonelagem indicada de 2.312.070 toneladas decompõe-se como segue, nos dois sentidos:

Tonelagem ascendente . . .	316.092
» descendente . . .	1.612,359
» doutros transportes.	383.619
Total. . .	2.312.070

Nota o Relatório que a tonelagem transportada neste ano para o Transvaal, é sensivelmente a mesma que foi no ano de 1905, ano em que se inaugurou o cais. Com efeito, neste ano a tonelagem do tráfego ascendente registou 317.799 toneladas.

E no tráfego descendente o que avulta é o carvão e outros minérios.

Carvão em 1943. . . .	1.408.354 ton.
Minérios em 1943 . . .	123.215 »
Diversos em 1943 . . .	86.727 »
	<hr/>
	1.612.759 ton.

Diz o Relatório que a tonelagem desembarcada em Lourenço Marques no ano de 1943 se elevou a 537.128 toneladas e a tonelagem embarcada totalizou 2.616.643. E nestas condições a carga embarcada e desembarcada somou 2.616.643, mais 537.125. Total 2.753.771 toneladas.

Ora os caminhos de ferro transportaram só 2.312.070, logo 441.701 toneladas restantes ou ficaram para consumo do distrito, ou para baldear.

Movimento de passageiros: — O número total de passageiros transportados em 1943 elevou-se a 747.489. O tráfego combinado foi só de 75.154. Em trânsito circularam 146.872, logo a diferença, ou seja 600.617 representa tráfego interno.

Os passageiros no ano de 1942 foram em número de 553.103. Houve pois um grande aumento que se elevou a 194.386 passageiros. Este aumento foi motivado por um maior número de trabalhadores indígenas para as minas do Transvaal. As passagens destes totalizam 135.717.

No serviço interno foram registadas 732.335 passagens aumentando de 193.894 em relação ao ano de 1942. O tráfego combinado registou 75.154. Total 747.489 passagens.

Em bôa verdade este aumento de passageiros de serviço combinado devia ser acrescido de 135.727 unidades, tanto foram os indígenas que transitaram e que prestaram serviço no Rand.

A receita que os 15.000 passageiros produziram eleva-se a 545 contos.

Cada passageiro deixa pois uma receita média de 36\$00 o que é pouco para os 90 quilómetros do percurso e atendendo a que se trata apenas de passageiros de 1.^a e 2.^a classe. Razão tem por isso o Director Geral em pugnar pelo agravamento de tarifas, a fim de que não haja déficit na administração.

O tráfego de mercadorias por linhas: — A tonelagem total foi de 2.312.070 toneladas.

A tonelagem do ano de 1942 foi superior: 2.467.094 toneladas.

À linha de Ressano Garcia pertenceram 87,10 por cento do tráfego total.

Uma nota friza o director: o percurso médio da mercadoria nas linhas de Moçambique não vai além de 92,5 quilómetros, num percurso de 478 quilómetros, o que é pouco.

Este tráfego desdobra-se assim:

Tráfego interno. . .	383.619 ton.
» combinado . . .	1.928.451 »
Soma . . .	2.312.070

Vale a pena observar como se distribui o tráfego de mercadorias pelas diversas linhas da rede. Assim temos:

	Quilómetros	Total	Interno
Ressano Garcia.	102	1.987.460	63.503
Goba	74	62.182	60.237
Limpopo	237	81.792	79.243
Marraquene	35	53.562	53.562
Gaza	141	8.574	8.574
Inhambane	100	8.741	8.741
Quelimane	145	36.175	36.175
Moçambique	478	73.584	73.584
	1.312	2.312,070	383.619

Praticamente todo o tráfego combinado passou pela linha de Ressano Garcia. Num total de 1.928.451 ton. esta linha regista 1.923.957 ton.

Especificação do tráfego

Avalia-se do desenvolvimento agrícola, industrial e comercial do Sul da Colónia pelos transportes feitos pela rede que serve as suas actividades.

Vejamos as principais toneladas registadas:

Pedra	68.920 ton.
Cimento	27.507 »
Areia, Terra e Saibro	16.042 »
Tijolo	15.083 »
Açucar	15.073 »
Madeira bruta	9.527 »
Lenha	7.477 »
Transportes do Estado.	35.664 »
Cabeças de gado	11.037

Devemos confessar que é muito pequena a actividade desenvolvida pela Colonia. Vale-lhe ainda a fábrica de cimento e a açucareira Incomate. Suprimindo estas duas mercadorias fica-nos a areia e o tijolo, o que deve revelar uma certa actividade na construção civil. E nada mais.

* * *

As principais mercadorias registadas no tráfico combinado são as seguintes:

Ascendente

Gasolina	155.875
Petróleo	32.353
Fruta fresca	27.747
Óleos não especificados	19.566
Sal em sacos.	18.608

Dos metais trabalhados que em tempos idos eram transportados por Lourenço Marques às centenas de milhares de toneladas para o Rand, registou-se este ano o transporte de 509 ton. apenas! Ainda em 1941 eram 5.732 toneladas. Metais não trabalhados apenas 5! Em 1941 77.656 toneladas.

Noutros tempos a importação de laticínios: manteiga, margarinas, queijos andava por dezenas de milhares toneladas; agora algumas centenas. Artigos de mercearia só 1615 toneladas. Material para minas apenas 103 toneladas!!!

Mais importante em volume é o tráfego descendente. As principais toneladas são as seguintes:

Carvão para exportação.	1.305.999
Minérios	123.215
Taras de retorno	71.737
Carvão para consumo local	50.652
Idem para os C. F. M.	45.703
Batatas	3.558
Produtos agrícolas	1.310

Até os metais trabalhados excederam a tonelagem ascendente! Do Transval vieram 379 toneladas contra 509 para lá enviadas.

O transporte total de carvão atingiu 1.402.354, toneladas.

Num movimento total de 1.928.451 toneladas o tráfego de carvão representa 72,6 % da tonelagem total.

A receita porém de um tal tráfego é assaz diminuta e mal suportaria as despesas de exploração.

No próprio interesse do Transvaal, o nosso porto de Lourenço Marques tem de continuar a receber muito tráfego de trânsito importado. Só assim fará diminuir sensivelmente o transporte de material vazio em movimento ascendente, transporte que sobrecarrega grandemente a tarifa de carvão e dos minérios, tornando o seu transporte talvez proibitivo.

Mesmo com as tarifas ao tempo em vigor, o carvão do Transvaal não conseguia bater o carvão inglês nos mercados do Oriente em tempos normais.

Com um agravamento de tarifas, por pequeno, esses mercados ficar-lhe-iam completamente fechados.

Mas a exportação do carvão interessa mais ao Transvaal, que o produz, do que a Lourenço Marques que lhe dá saída. Os sacrifícios que seja preciso fazer para a manter ou para a estimular é ao Transvaal que compete fazê-los.

Conclusão

Não há dúvida de que a prosperidade do sistema ferro-viário de Colónia resulta principal-

mente do tráfego de trânsito. Os portos de Lourenço Marques e da Beira beneficiam largamente dele. Mas é preciso notar também que os dois portos foram apetrechados para êle, mais do que para o tráfego interno da Colônia. Justo é por isso que os encargos do capital de primeiro estabelecimento e os da exploração sejam pagos por êsse tráfego. É de notar o que, a êste respeito, se passa em Lourenço Marques em confronto com o que se passa na Beira.

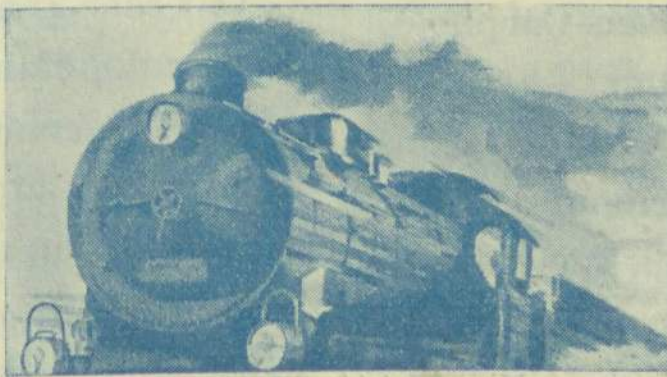
O porto de Lourenço Marques, por onde, em 1943, passou uma tonelagem superior a 2.200.000 toneladas realizou a receita de 270.000 libras; o porto da Beira que no último ano teve um movimento incomparavelmente menor que o de Lourenço Marques arrecadou 618.000 libras, muito mais do dôbro. Porquê? Porque a Beira não tem concorrentes; Lourenço Marques tem de competir com todos os portos do Sul. Beira tem um tráfego que paga; Lourenço Marques tem um formidável

pêso morto com a exportação do carvão de Witbank.

Por outro lado as taxas e tarifas aplicadas no porto da Beira são muito mais elevadas que as taxas e tarifas aplicadas no porto de Lourenço Marques. Estas devem estar hoje equiparadas às dos outros portos da África do Sul: aquelas não.

No dia em que o porto da Beira possa sofrer a concorrência do porto de Lourenço Marques, pela ligação da linha do Seladi com a rede da Rhodésia por Nicolson Neck, as condições de exploração do porto da Beira certamente terão de ser modificadas. E dessa modificação beneficiarão largamente os territórios de Manica e Sofala que são servidos exclusivamente pelo porto da Beira.

Não terminaremos sem expressar a nossa muita admiração pelos serviços de transportes da Colônia, orientados e dirigidos por um único homem, o Engenheiro Pinto Teixeira que soube imprimir-lhes uma eficiência digna de todo o louvor.



O PREFIXO TRANS.

APLICADO A CERTAS GRANDES LINHAS DE CAMINHOS DE FERRO

Por CARLOS BIVAR

OS territórios, aldeias, vilas ou cidades que outróra só eram alcançadas à custa de viagens trabalhosas, difíceis, perigosas, a dorso de mula ou de dormedários, em caravanas, nas suas relações comerciais, transportando os fardos de mercadorias ricas ou de uso quotidiano, estabelecendo permuta entre povos europeus e asiáticos, e também entre africanos e oceanicos, são hoje percorridos e alcançados, não diremos facilmente, mas com incomparável diferença de tempo e de comodidades.

As montanhas, por mais asperas que se apresentem, na oferta da sua resistência, são contornadas ou perfuradas, para darem passagem às possantes locomotivas, tirando grandes combóios conhecidos no mundo inteiro pelos nomes de: Trans-Siberiano, Trans-Caucásico, Trans-Carpiano, Trans-Continental e Trans-Zambeziano.

O Trans-Siberiano atravessa a Cordilheira dos Urais, que separa a Rússia Septentrional da Sibéria e segue rodeando o Lago Baikal, remontando a Mandchúria, esse vasto território montanhoso asiático, até alcançar Karbine e Vladivostok.

Se não estamos em erro, o primeiro português, que viajou por esta linha, foi o falecido fundador desta «Gazeta», Sr. L. de Mendonça e Costa.

Esta extensa linha foi construída no tempo da Rússia Imperial, tendo sido feitas, posteriormente, ligações com as linhas do Amor e uma extensão desde Vladivostok a Khabarovsk.

O Trans-Caucásico atravessa a Geórgia, país montanhoso, situado ao Sul da Cordilheira do Cáucaso, onde habita, segundo a tradição, a raça mais formosa do mundo. Segue até alcançar Batum, nas margens do Mar Negro. Da cidade de Tiflis, na Trans-Caucasia, partem ramais que atingem o

Monte Ararat, na fronteira da Arménia, e a estação de Julfa, na Pérsia. Foi iniciado também durante o regime czarista.

O Trans-Carpiano que parte da estação de Krasnovodks, fronteira à cidade petrolífera de Baku, no Mar Cáspio, segue com um ramal de duzentas milhas até à fronteira do Afghanistan, na Asia Central. Também data a sua primitiva construção da época acima mencionada.

O Trans-Continental, desde Benguela, Baía do Lobito a Katango, região mineira de cobre; seguindo desde o Congo Belga, através da Rhodézia, atinge Bulawaio e, de aí até à Beira, ligando assim a Costa do Atlântico com a do Indico. A sua construção data de 1903.

O Trans-Zambeziano, ou Trans-Zambézia, parte do Dondo, linha da Beira, alcança o Zambeze, ligando directamente a União Sul Africana com o Blantyre e Chipoka, no Lago Nyassa. Foi aberto à exploração no mês de julho de 1922.

E, por último, o Trans-Australiano, construído pelo Estado, liga a Austrália Oriental, Kolgoorlie, com o porto de Augusta, Freemantle e Brisbane, num percurso total de três mil trezentas e setenta e duas milhas.

Os acontecimentos, de 1890-1891, que se desenvolveram em Africa, por motivo de rivalidades anglo-germânicas, não podiam deixar de alcançar os outros países que ali possuíam territórios. Assim sucedeu com o governo da Bélgica. E, Portugal a custo rompeu a teia em que, mau grado seu, se viu envolvido e que o impediu de estabelecer ligação directa entre os seus territórios de Angola e de Moçambique, por motivo de parte deles terem sido considerados fora da sua posse.

Pela Beira Alta

Por AQUILINO RIBEIRO

ESTAS aldeias brancas, com sua alvenaria solta de granito e o madeirame de castanho ou carvalho, parecem, à primeira vista, que não têm mais história do que essa que está ali nas casas e nas terras cultivadas à roda, o que pouco transcende da função fisiológica de viver e morrer. Abstraído da capela e do cemitério, onde as campas, ao fim de sete anos, acabam por arrasar-se e confundir-se, onde estão os seus tombos espirituais? Dar-se-ia o caso que êstes pequenos agregados de células humanas, individualistas por inexpandão, dobrados sobre si próprios pela imperiosa necessidade de subsistir, tenham atravessado os tempos, sem deixar rasto?

A arqueologia, um pouco por intuição, outro pouco pelo que envolve da ciência do homem e do seu trânsito na terra, não deixa de todo em suspenso a resposta. Antes dos pais dos nossos pais terem erguido as choupanas que o camartelo moderno, mais dia, menos dia, vai deitar abaixo, para fazer um Portugal digno que não envergonhe as Europas, já por êstes cerros pisava e morava gente. Não falo dessa que lavrou e cultivou as corgas dos oiteiros altos, hoje a maninho, pois que ainda lá se vêem os sinais dos trolhos como as riscas numa peça de sarja. Aí andou a mão de gente historicamente portuguesa, porventura essa que se tentou pelas leis das sesmarias, quando os reis partiam do princípio que o solo existia para lhes pertencer, e o distribuían graciosamente ou «ad libitum» pelos vassallos dispostos a amanhã-lo. Ou então foram chãs tornadas a monte quando a grei, como um rio que sai do álveo, tomada do delírio das conquistas, se derramou pelas cinco partes do mundo, não havendo enseada por essa costa de África que se não infamasse com o sangue português, diz Vieira, nem palmo de sertão onde o lusíada não desse ao diabo o pouco juízo, chorando pela sua santa terrinha. Antes dêles, mais longe, no fundo recuado dos tempos, por aqui andou o avô troglodita. Na serra da Nave, deixou duas orcas. O chapéu duma não será singel de seis bois que o arraste. Um cubiçoso de tesouros, dêstes que se guiam pelos sonhos e o livro de S. Cipriano, estourou-lhe a marra um dos esteios, pois

que o ádito para a câmara dolménica não sabia êle que existia nem qual a sua orientação e lá continua soterrado na mamoa *per secula seculorum*. O ano passado vieram ali uns sábios alemães, tiraram desenhos da construção megalítica, mas abstiveram-se de dar uma só enxadada no chão respectivo. Há coisa de cinqüenta anos, um bando de piratas, capitaneados pelo Cláudio, o mesmo das «Terras do Demo», desaterrou a câmara até atingir uma grande lancha, deitada a servir de lastro, na qual encontraram um púcaro de grosseira olaria coberto com uma pedra, levemente cavada nas faces e rebordada, mais pequena que uma pedra de ara. Um dêles, sôfrego ou impaciente, lançou mão do vaso sem o cobrir previamente com o sino-samão, sucedendo para grande desespero dos sócios que o haver, de-certo ouro amoadado, se transmudasse em cinzas! Mais em baixo há outro megalito, diminuto êsse e de todo inexplorado.

Descendo da Serra da Nave, antes de passar os Cuvos, onde se lança duma altura respeitável um arroio de linfa perene e puríssima, encontra-se um grupo de ruínas mal identificadas de citânia ou de castrejo, com sepulturas antropomórficas insculpidas nos penedos. Serão umas cousas coevas das outras? O risco das casas é sobre o quadrado, o que mais denuncia um progresso sobre os tugúrios estreitos da póvoa de Briteiros e outras, todas sobre o redondo. O cunhal foi uma das invenções mais estupendas do nosso avô troglodita. Quando a construção é sobre o quadrado equivale à Chancelaria do Reich. Verdade que na citânia de Santa Tecla grande parte destas casas obedecem já a semelhante traça. Mas Santa Tecla era a Paris do seu tempo.

Por aquelas faldas da Nave as árvores nativas deviam ter o porte considerável da sua propecta e sossegada velhice, e tudo leva a crer que nos refolhos das matas abundassem os carnívoros, o urso, o lobo, a raposa, o chacal, e muitas espécies, hoje confinadas à *jungle* africana. O homem daquêles tempos não sabia o que era enxada e dispondo, a certa altura, de instrumentos de bronze, era-lhe ainda mais cómodo abrir uma tumba a machado no alto dum penedo do que cavar uma

se-pultura no solo com dois côvados de profundidade.

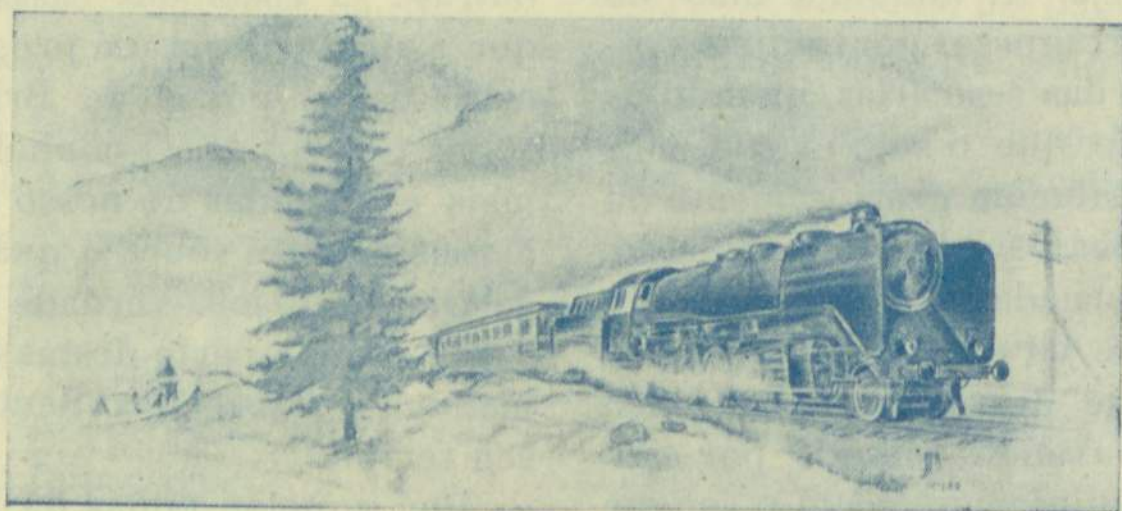
Ignoramos se havia o culto dos mortos e é muito provável que semelhante queda do complecional humano, a avaliar pelo exemplo que se nos depara nas populações rudes das aldeias, seja uma projecção da nossa psique que tem horror a certo vácuo, como seja êsse da indiferença quanto ao *para além da morte*, ou mais pròpriamente o problema da imortalidade, sobrevivência no espaço dum agente imaterial na vida, para outros hoje nem mais nem menos do que o colóide em subtilíssimas e por agora indevassadas reacções. O certo é que aquelas sepulturas inscritas na rocha, à feição do corpo humano, algumas horizontais, outras em posição perfeitamente oblíqua com um orifício aos pés, para que o espírito não sabe imaginar melhor explicação do que ter-se em vista apressar a decomposição com evacuar os humores em obediência não se sabe a que conceito, testemunham uma prática que dá que cismar. Algumas destas sepulturas são para estatura de criança, o que nos obriga a admitir que eram talhadas segundo a emergência e não antecipadamente em série, como, por exemplo, os jazigos nos Prazeres.

É evidente que o princípio essencial que se encontra na prática de tal inumação consistia em furtar o cadáver ao dente do carnívoro. Uma vez içado o corpo ao seu sarcófago, em regra alto como

um catafalco, recoberto de qualquer forma ou simplesmente abandonado à consumação natural, estava salvo da profanação. Talvez que êste resguardo visasse ainda a protegê-lo duma represália póstuma da tribo inimiga, e a sepultura na rocha, disfarçada ou escondida em pleno bosque, obedecesse a êsse intuito.

À volta da aldeia broncea, cujos habitantes chamam a estas sepulturas campos dos mouros, gravitando os nomes toponímicos em tórno do mesmo tema: Cuvos na Nave, Covais no curso superior do Paiva, Casal de Mouros mais abaixo, onde se podem contar nada menos de dezassete sepulturas, há estas e outras antiguidades misteriosas. Num rochedo, a pouca distância do lugar, ao qual se sobe com dificuldade e chamam Penedo da Pia, uma cavidade, iniludivelmente feita com instrumento cortante, mostra os bordos quási regulares de lagareta. A que fim obedecia tão estranha lavra?

O mais plausível é que se tratasse do sarcófago dum chefe, se não cenotáfio à sua memória, na primeira hipótese preservado não só da bicharia como do conspecto dos inimigos. Numa laje adjacente veêm-se grupos de caldeirinhas ou pequenas covas obedecendo a um traçado que, para ser gratuito, não devia repetir-se nas penedias à beira das citânias, junto das orcas e de tudo que denota lavra eneolítica devia ser o calendário do nosso avô primitivo.



curiosidades

FOGuetES E FOGuetINHOS...

Pelo Eng.º Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO

I

QUÁSI no final da guerra mundial última, fêz certa sensação e deixou o Mundo em expectativa, o aparecimento da «bomba voadora». Muitos suporão que esta maquina foi consequência de estudos contemporâneos da mesma guerra, e até, só, se tivesse pensado nela, quási no seu final.

É interessante pensarmos que o princípio, que a faz agir a grande distância, é o mesmo que faz troar nos ares, pelas festas e romarias das aldeias, os arcaicos foguetes e morteiros, e, também o utilizado nas «bichas de rabião», tão de gáudio para os rapazes que outr'ora as queimavam pelas festas carnavalescas, mesclando-se o seu ruído característico com os gritinhos dos mesmos rapazes ao se defenderem das trajectórias caprichosas de tal brinquedo.

O aparecimento da aplicação engenhosa do princípio da auto-propulsão por reacção, podemos considerá-lo sem exagêro contemporâneo do momento em que pela vêz primeira se efectuou a mistura carvão, enxôfre e salitre.

Resam as tradições e os conhecimentos do Homem, tal mistura foi conhecida dos chins e índios, há milhares de anos. O seu emprego à auto-propulsão por reacção ou á propulsão por jacto, deve ter sido imediato, ensinado na observação da maneira como se combusta aquela mistura, mesmo ainda antes de qualquer outra aplicação. Sabemos que a mistura citada, em condições determinadas, se pode combustar tão rápida e progressivamente que ainda hoje é utilizada como explosivo.

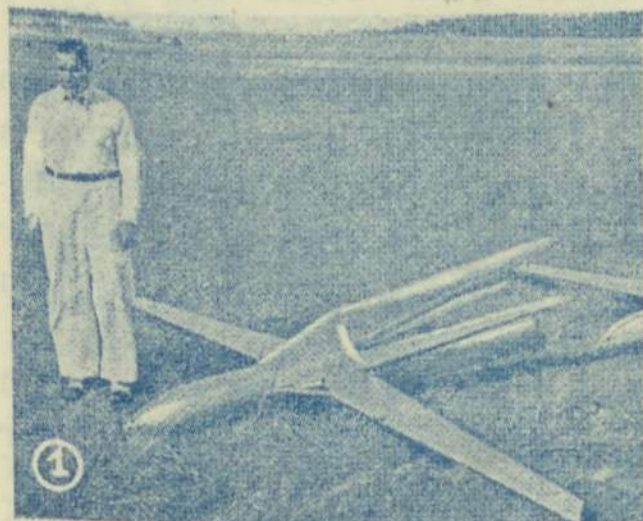
Apesar de tudo, a propulsão por jacto em projecteis foi desconhecida em muitas acções bélicas.

No século XV, o general W. Congrêve preconizou, e foi utilizado ofensivamente, o sistema de projecteis accionados por propulsão de jacto. Cada foguetão chegava a pesar cêrca de 40 quilogramas e possuia um alcance que ia além de 7 quilómetros. A precisão no alvo e o alcance eram dados pelo ângulo de lançamento, êste obtido á custa de um singelo quadrante fixado verticalmente no qual se adaptava o foguetão com a inclinação requerida para o fim em vista.

FIGURA 1 — Um tipo de foguete alado.

FIGURA 2 — Um correio postal aéreo iniciando a sua viagem em montanhas austriacas.

FIGURA 3 — Colocação dum foguete (?) na sua base de partida.



Esta arma que aparecera com um futuro tão auspicioso, como elemento de valia na arte de fazer estrago foi, (agora podemos dizer que renasceu) destronada, tão aparatosa e parecia que definitivamente quão surpreendente foi o aparecimento das peças de cano estriado de carregar pela culatra, de maior alcance e mais fácil aceitação, pelo elevado moral que dava às tropas utilizantes, devido ao seu «tron» ruidoso.

Ainda no século XVIII, nas Índias, existiram unidades de combatentes, cujas armas, no aspecto e funcionamento, eram idênticas aos nossos morteiros das romarias.

Chamar a êstes engenhos, que vimos tratando «foguetes», ou «bombas voadoras», estes parecem que não deixarem de preocupar os homens de sentimentos bélicos, e então o seu aspecto exterior e a constituição interna foi variando consoante a imaginação que os labora, utilizando as inovações aos caprichos da evolução técnica geral. Até «Leonardo de Vinci» não deixou de ter imaginado um dispositivo para lançamento destes engenhos às vagas!...

Assim foram realizados estes engenhos com propulsão a jacto munidos com asas, não falando dos primitivos que apareceram de cauda, até aos que eram constituídos por troços em que os posteriores que servem de depósito de combustível não sendo abandonados à medida que êste se vai consumindo. E assim a utilização tem defendido em muito das propriedades e quantidades do elemento propulsor que possam transportar, que tem variado desde a primitiva mistura atrás citada, passando pela combinação graduada do hidrogénio ou composto hidrocarbonado com o oxigénio ou ozono, nas maiores concentrações possíveis, até, iamos dizendo, aqueles que se deslocaram ou deslocarão à custa de várias desintegrações da matéria.

Mas como se pode realizar e conseguir o aperfeiçoamento para acionar tais engenhos de destruição, que o houve, a ponto de estes terem alcançado centenas de quilómetros animados de velocidades supersónicas, a ponto de, por momentos, ir relevando para um papel inútil a aviação para lançamento na vertical, (aliás «parábola») de projecteis de destruição?

Talvez uma das modalidades para conseguir tal fim possam mostrar as gravuras juntas.

A primeira podemos tomá-la como a dum desportista num dos seus entretenimentos favoritos.

A segunda uma rial finalidade de aplicação humanitária do que ao princípio foi um desporto.

A terceira e última não necessita de explicação, é a explicação final de todas as ideias que o homem tem criado para o seu bem estar e aumentar a Fraternidade Universal, mas agora com o alcance superior a centenas de quilómetros...

Temos visto o aspecto da «propulsão por jacto» a grande distância, mas esta propulsão foi também de vastos efeitos, para alcances relativamente pequenos, e exuberantemente mostrados na última hecatombe Heródica. Citaremos, o lançamento de projecteis anti-tanques com o dispositivo conhecido pelo nome de «bazuca», campanha do Norte de África; o lançamento de projecteis anti-tropas, campanha da Tunísia, batalha de Stalingrado; lançamento de projecteis anti-aviões, batalha aérea de Schweinfurt; e o lançamento de projecteis de aviões contra tropas, aviões «Stormoviks» que os alemães chamaram «Der Schwarz Tod».

Isto é, tornaram-se a utilizar armas do sistema empregado no século VII (Bizantinos), no século XIV (Padouans), no século XV (em Pont Audemer), no século XIX) Boulogne, Goerde, Flessing, Leipzig, Waterloo, Alger, Sebastopol, guerra de 70, etc.) e até na Grande Guerra(14-18) utilizadas pela aviação contra balões de observação, armas que na sua essência aproveitaram, para levar o seu efeito destruidor a distância, o princípio de auto propulsão por reacção ou propulsão por jacto.

Bibliografia de:

A. Ananoff, Harland Manchester, Alexander P. de Seversky e Robert de Vore

II

Na física a humanidade volve a atenção para o uso dos sistemas da propulsão. Quem não se lembra de ouvir citar a primeira máquina a vapor cujo funcionamento não era senão devido ao aproveitamento do jacto de vapor? Quem não travou conhecimento nos anos da juventude descuidada com as variadas peças de fogo de artifício, das festas dos Santos Populares, peças algumas propulsadas pelo jacto de gases libertados pela combustão da pólvora? Não é tendência actual de alguns técnicos de aviação dedicarem os seus estudos ao sistema de locomoção pelo aproveitamento do «jacto» ou «esguicho» de gases quer utilizando ou não turbina em substituição dos motores multicilindros? Virá longe o tempo em que se possa viajar com tranquilidade num avião foguete, tal como se poderá fazer num avião das actuais carreiras?

Na física, a humanidade vai estando atenta ao problema que foi preocupação dos alquimistas, a transmutação da matéria. A primeira parte ruidosamente foi conseguida e não deixou de marcar o começo da era atómica. A desintegração começou por alguns elementos.

Conseguir-se-á resolver a segunda parte? Ou pensar-se-á nesta após se pretender desintegrar todos os elementos do Universo?

Caminhos de Ferro Portugueses

P o r J A Y M E G A L L O
Capitão de engenharia (B. S. C. F.)

Os nossos caminhos de ferro totalizando 3550 quilómetros de viação acelerada, constituem sem dúvida a parte mais importante a considerar na anunciada coordenação dos transportes terrestres.

Elemento imprescindível da economia nacional (nunca será demais afirmá-lo) os caminhos de ferro, mais do que a viação por estrada, têm de contribuir permanentemente e de forma intensa com seus transportes em grande escala, para o aprofundamento dos grandes centros de população e das indústrias espalhadas por todo o País. Por isso, e já observada como mais conveniente a exploração de toda a rede ferroviária por uma única empresa, vai o Estado em concurso, procurar a entidade que mais garantias ofereça para uma exploração tanto quanto possível perfeita.

Presentemente encontra-se a exploração da nossa rede ferroviária distribuída por seis empresas como segue:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Linha do Douro	200 quil.tros	376 quil.tros de via larga constituindo a Rede do do Minho e Douro com 8 quil.tros de via dupla.
Linha do Minho	138 »	
Ramal de Braga	15 »	
Linha de Cintura	19 »	
Linha da Alfândega	4 »	
Linha de Leste	281 quil.tros	1.161 quil.tros de via larga constituindo a Antiga Rede da C. P. com 337 quil.tros de via dupla.
Ramal de Cáceres	81 »	
Linha da Beira Baixa	211 »	
Linha do Norte	228 »	
Linhas de Oeste e Sintra	240 »	
Linha de Vendas Novas	70 »	
Linha da Lousã	37 »	
Linhas Sub-Urbanas	13 »	
Linha do Sul	396 quil.tros	986 quil.tros de via larga constituindo a Rede do Sul e Sueste com 18 quil.tros de via dupla.
Linha do Sado	149 »	
Linha de Vila Viçosa	102 »	
Linha de Moura	59 »	
Linha de Reguengos	41 »	
Linha de Móra	60 »	
Linha de Portalegre	50 »	
Ramal do Seixal	3 »	
Ramal do Montijo	11 »	
Ramal de Sines	48 »	
Ramal de Montemor	13 »	
Ramal de Aljustrel	8 »	
Ramal de Lagos	46 »	

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Linha da Figueira da Foz a Vilar Formoso	253 quil.tros de via larga.
Sociedade Estoril	26 quil.tros de via larga dupla.

Companhia do Vale do Vouga

Linha de Viseu a Espinho	141 quil.tros	176 quil.tros de via reduzida.
Ramal de Aveiro	35 »	

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha de St. ^a Comba a Viseu	50 quil.tros	389 quil.tros de via reduzida.
Linha de Tua a Bragança	135 »	
Linha do Corgo	98 »	
Linha de Pocinho a Miranda	106 »	

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Linha do Porto a Famalicão	58 quil.tros	183 quil.tros de via reduzida.
Linha de Leça a Trofa	33 »	
Linha de Trofa a Fafe	56 »	
Linha de Amarante	36 »	

Em resumo são explorados: Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses 2.523 quilómetros ou seja 71,07 % da totalidade; pela Sociedade Estoril 26 quilómetros equivalente apenas a 0,73 % do total; pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta 253 quilómetros, correspondendo a 7,13 % da totalidade; pela Companhia do Vale do Vouga 176 quilómetros ou seja 4,96 % do total; pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro 389 quilómetros que correspondem a 10,96 % da totalidade; pela Companhia do Norte de Portugal 183 quilómetros correspondendo a 5,15 % sobre o total.

Nesta distribuição das linhas verifica-se estar confiado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, um encargo de exploração ferroviária muito superior ao que possuem todas as outras empresas, cabendo-lhe assim a honra duma maior contribuição em transportes para a economia nacional.

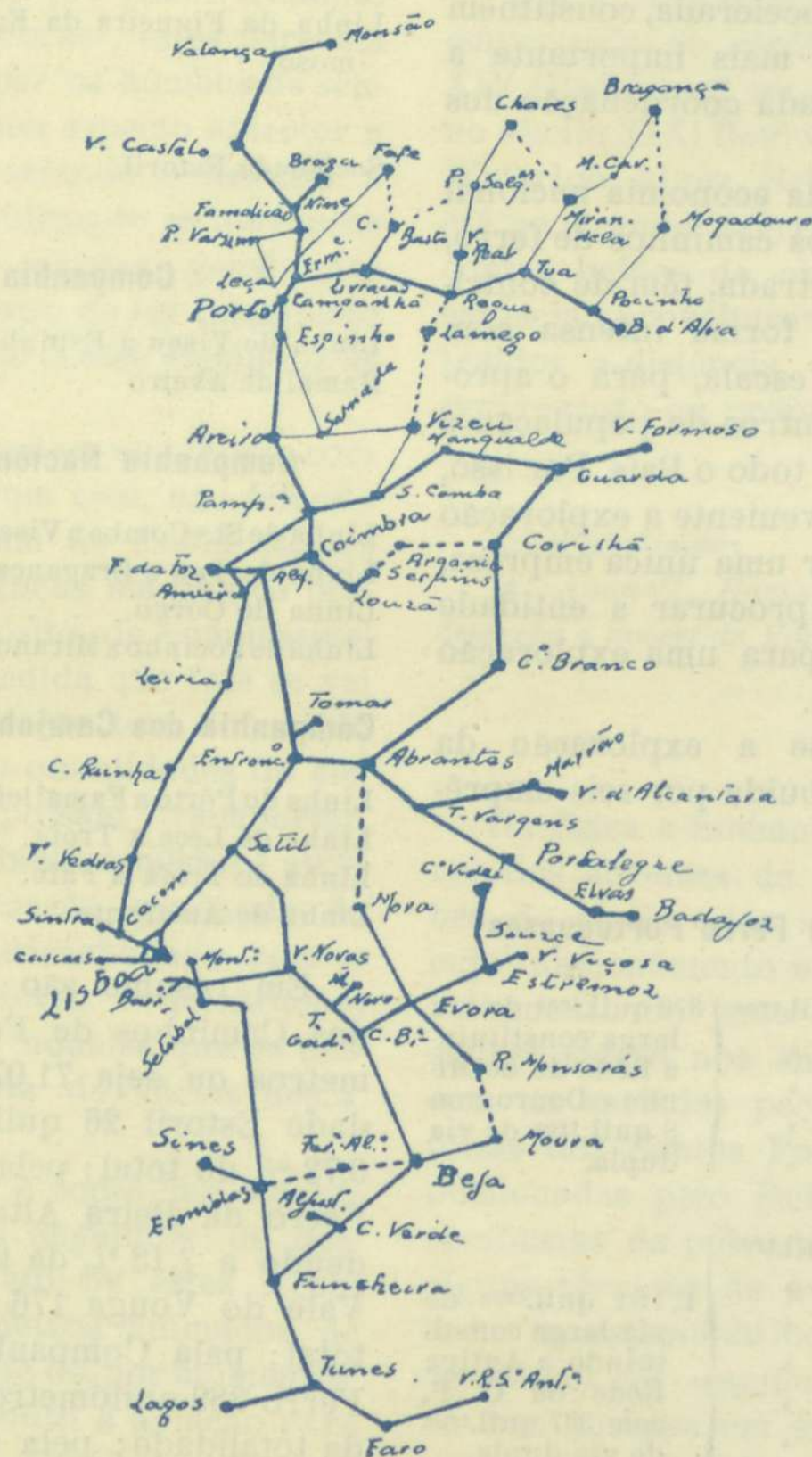
Sempre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses soube desempenhar-se proficientemente da sua missão, efectuando em todo o tempo com segurança e pontualidade, todos os transpor-

tes que lhe têm sido exigidos tanto para abastecimento da nação e laboração das indústrias do país como para garantia do tráfego internacional. Esta competência foi bem posta à prova nas circunstâncias difíceis criadas pela última guerra mundial que a uma afluência de tráfego enorme, fizeram corresponder uma grande carência de combustíveis e de materiais necessários à conservação das linhas, das máquinas e do material circulante.

Tal facto faz crer que na coordenação dos trans-

dorias do que recebem, e outras em que sucede o contrário, é necessário conduzir material circulante destas para aquelas, o que exige facilidades de comunicação que presentemente não se encontram nas nossas linhas. Observa-se por exemplo que à rede do Sul e Sueste servindo o Alentejo fracamente povoado mas com uma capacidade de produção agrícola e pecuária enorme, não podem bastar para as expedições que tem de realizar, os vagons que recebe com as remessas destinadas às

REDE FERROVIÁRIA DE PORTUGAL



portes terrestres, seja entregue à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o encargo de toda a exploração ferroviária em Portugal.

A exploração de um conjunto ferroviário, exige contudo disposições técnicas que a nossa rede ferroviária não possui, não podendo bastar uma reconhecida competência de exploração para que esta resulte eficiente. De facto, há que ter em conta as capacidades de produção e as necessidades de consumo que são diferentes; existindo regiões que expendem muito maior volume e peso de merca-

suas necessidades de consumo, precisando por isso receber da rede contígua (antiga rede da C. P.) o material circulante vazio que lhe falta. Ora, a rede do Sul e Sueste encontra-se comunicante com a antiga rede da C. P., apenas pelas estações de Setil e Vendas Novas, distantes qualquer delas 57 quilómetros respectivamente de Lisboa e Barreiro; num futuro próximo poderão as duas redes comunicar-se também por via Extremoz-Portalegre, faltando neste trôço apenas assentar 13 quilómetros de linha entre as estações de Cabeço de Vide e

Portalegre; mas, tal comunicação poucas vantagens pode oferecer, dado o pequeno tráfego das duas linhas comunicantes (Torre das Vargens — Badajoz e Casa Branca — Vila Viçosa).

De grande vantagem é sem dúvida a comunicação Setil — Vendas Novas, mas insuficiente. Sendo necessário procurar outra ligação vantajosa entre as duas maiores rês do país, fácil é de observar que se encontraria nestas condições o prolongamento da linha de Móra até Abrantes, pois este prolongamento de cerca de 80 quilómetros, permitiria rápida comunicação da rês do Sul e Sueste pelo Alto Alentejo, com a importante zona de exploração da antiga rês da C. P. que compreende as linhas da Beira Baixa, Norte, Leste e Ramal de Cáceres.

Examinando a nossa rês ferroviária, outras ligações de zonas de exploração são verificadas absolutamente necessárias. Assim, no Norte fácil é de notar que uma exploração em conjunto das vias reduzidas de Amarante, do Corgo, de Bragança e de Miranda, se encontraria seriamente embaraçada pela ausência de comunicações entre essas linhas, as quais funcionando como ramais de transbordo, se apresentam como «becos sem saída».

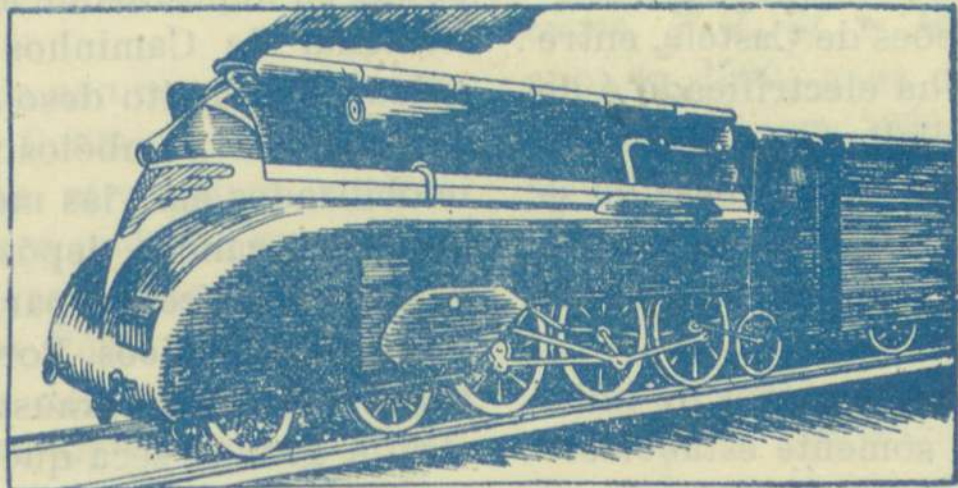
Embora com maior extensão do que qualquer das linhas que acabamos de referir e portanto com mais condições de defesa, também a linha do Porto à Póvoa e Guimarães, oferece más condições de exploração, pois tem de bastar-se a si própria, por se encontrar isolada das outras linhas reduzidas.

Convindo evidentemente, para exploração do conjunto da rês da via reduzida, que todas as linhas desta bitolo possam comunicar-se, afigura-se-nos tal problema merecedor da fácil solução que seria o prolongamento da linha de Trófa a Fafe por Celorico de Basto, ligando às linhas do Corgo,

de Bragança e de Miranda, como mais aconselhasse um estudo criterioso sob o ponto de vista técnico, económico e estratégico. Simultaneamente, o assentamento da linha da Régua a Lamêgo, para a qual se encontra construída uma importantíssima ponte de cantaria sobre o rio Douro e o prolongamento desta linha até Viseu, completaria a rês de via reduzida do nosso país, comunicando os pontos mais afastados ou excêntricos.

A observação da rês de via larga também nos oferece considerações semelhantes, à parte da ligação que referimos necessária das linhas do Sul e Sueste com as linhas da antiga rês da C. P. pelo prolongamento da linha de Móra até Abrantes. Já noutro número da Gazeta, apontámos a conveniência do prolongamento da linha de Louzã até Covilhã, como de resto cremos que chegou a fazer parte do plano ferroviário do País, e quanto ao Sul e Sueste também na Gazeta já tivemos ocasião de nos referir aos inconvenientes que seus ramais oferecem à exploração, indicando vantajosa a ligação de Reguengos de Monsarás com Moura, para eliminação dos «becos sem saída» que são as linhas denominadas «do Guadiana» e «do Sueste».

Acrescente-se ao que referimos, a ligação de Beja com Ermidas passando por Ferreira do Alentejo para estabelecimento de linha directa Moura-Sines e o prolongamento do ramal de Seixal até Cacilhas estabelecendo aqui a estação testa do Sul e Sueste como já esteve projectado, e, obter-se-há a rês de via larga formando com a rês de via reduzida, um conjunto ferroviário possuindo as indispensáveis condições técnicas para uma exploração eficiente, embora subsistindo os pequenos ramais de Braga, Tomar, Sintra, Montijo, Montemor-Novo e Aljustrel,



Notícias de ESPANHA

(Do nosso serviço especial em Madrid)

Unificação de tarifas na «Renfe»

O Governo Espanhol autorizou por um Decreto de 14 de Dezembro, a aplicação de tarifas unificadas em todas as linhas da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhois, que até agora vinham aplicando as primitivas tarifas de diferentes concessões, com diversos aumentos e percentagens.

A nova tabela de tarifas compreende todos os serviços de passageiros e mercadorias, e ao mesmo tempo estabelecem-se, como já existe em Portugal e outros países, a sobretaxa de velocidade para combóios rápidos; além disso, cria-se um direito de venda antecipada de bilhetes para aqueles que se adquirem antes do dia da saída, ou em dependências ou agências separadas da estação de partida.

Também foram englobados num só imposto, todos os que até hoje se vinham aplicando. No novo imposto inclue-se também o seguro obrigatório de passageiros e mercadorias que anteriormente se cobravam à parte.

O novo sistema entra em vigor em 1 de Janeiro de 1946.

Concluíram-se as obras de electrificação entre Madrid e Segóvia

O Director Geral da «Renfe» procedeu com outras autoridades às provas oficiais da electrificação da linha de Madrid a Segóvia, numa extensão de 101 quilómetros, passando pela Serra Guadarrama e abaixo do Pôrto dos Leões de Castela, entre Cucedilha e San Rafael. A linha electrificada é de via dupla entre Madrid e Villalba e de via única entre Villalba e Segóvia. Com estas obras dá-se por terminado o plano de electrificação de Madrid a Ávila e Segóvia, nas linhas gerais de Madrid às províncias do Norte.

O plano prevê mais 184 quilómetros de linha electrificada e permitirá não somente estabelecer numerosos serviços de combóios eléctricos nos arredores de Madrid, mas também melhorar os horários nas linhas do Norte, a ponto de a passagem do Guadarrama, onde se atingem 1358 metros de altitude, se fazer em menos uma hora aproximadamente.

Uma Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro

Em Madrid estão a realizar-se os trabalhos preparatórios para se constituir uma Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro, organismo que actuará com carácter independente das Companhias e do Estado, e de cuja missão farão parte a propaganda e a divulgação dos mais modernos processos da técnica ferroviária, o estudo dos caminhos de ferro em todo o mundo e fomentar o entusiasmo por este meio de transporte.

A Associação receberá todos os apaixonados dos caminhos de ferro em miniatura, que na capital de Espanha constituem um grupo importante e possuem curiosíssimas e amplas instalações.

Exposição de caminhos de ferro em miniatura

Realizou-se em Barcelona uma exposição de caminhos de ferro. É a segunda de carácter nacional que se leva a efeito. Concorreram a ela não só os «aficionados» possuidores de instalações, mas também casas comerciais, e técnicos que apresentaram curiosíssimos modelos de combóios e locomotoras, dos mais modernos.

A exposição manteve-se aberta durante nove dias e foi visitada por 16 mil pessoas.

O estado da «Rêde Nacional de Caminhos de Ferro»

A convite da «Renfe» e na companhia dos engenheiros Salvador Brascó e Jesús de la Fuente, os jornalistas da imprensa de Madrid visitaram há pouco os depósitos de material tractor que a «Rêde Nacional de Caminhos de Ferro» possui naquela cidade. Foi muito desoladora a impressão dos jornalistas. Os combóios eléctricos encontravam-se imobilizados em vias mortas. Igualmente imobilizadas nos grandes depósitos numerosas máquinas a vapor em difíceis reparações, devido à falta de produtos metalúrgicos. Por seu turno, os depósitos de carvão estavam exaustos, com reduzidas existências. A grande seca que castigou duramente a Espanha no último verão, determinou a falta de água. Por outro lado, a falta de carvão espanhol, impróprio para este género de tracção, e a carência absoluta de hulha inglesa, contribuíram para tudo isto.

Houve que reduzir o número de combóios de passageiros em favor dos de mercadorias.

Economia de Caminhos de Ferro

As dificuldades dos nossos organismos ferroviários

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

DOIS artigos apenas vamos consagrar a um assunto cuja exposição pormenorizada exigiria, pelo menos, seis — os quais, provavelmente, ninguém lerá. O tema é importante, na verdade, mas assaz fastidioso. E, embrenhar-se em monótonas leituras povoadas de algarismos, é atributo de bem poucos portugueses. Condensem, pois, a matéria em dois artigos a ver se lograremos alguns leitores.

De longe, de muito longe, vêm as dificuldades das nossas linhas de caminhos de ferro. Grandes linhas? Sem dúvida. Não só por serem de via muito larga, como por estabelecerem comunicação entre os principais centros do país. Todavia, se como principal característida das «grandes linhas» se deve tomar o alto rendimento por quilómetro, todas as nossas linhas de via larga são confrangedoramente «pequenas». Pese, embora esta exacta afirmação o brio dos portugueses, os quais se comprazem em chamar companhia «muito rica» à nossa C. P.. Oxalá o fosse.

Essa satisfação, aparentemente inofensiva, pode ter consequências perniciosas quando se trata de exigir à empresa dispendiosos serviços de passageiros, à imagem e semelhança das oferecidas pelas «linhas ricas» — com 500, 600 ou mais contos de rendimento por quilómetro — ou de apreciar as verdadeiras causas das dificuldades das nossas «grandes linhas».

Das linhas de via reduzida não nos ocuparemos, não só porque elas pouco influem na economia do país, como também porque atravessam regiões muito pobres, as quais nunca poderão proporcionar-lhes vida desafogada. Exceptua-se apenas a populosa região da Póvoa ao Porto. A Companhia da Póvoa, se não fôra o desastroso prolongamento para Famalicão, e se outra tivesse sido a orientação dos seus dirigentes quanto ao serviço de passageiros, podia ter sido uma empresa rica — rica para empresa de caminhos de ferro de via reduzida, bem entendido. Tudo é relativo neste pobre mundo.

Os serviços de passageiros deviam ter sido tra-

tados como serviços «suburbanos», e explorados por meio de unidades ligeiras, seguindo-se a curtos intervalos, e essa linha já devia estar electrificada há muitos anos. Em vez dessa orientação sempre de «grande caminho de ferro» quis presumir, sem receita líquida para tanto. Além disso, ao infeliz prolongamento de Famalicão veio juntar-se a não menos infeliz exploração do soturno, tortuoso e acidentado ramal de Leixões, de minguaadíssimo rendimento, o qual nos últimos 50 anos trouxe à Companhia avultados prejuizos.

Deixemos, pois, em sossêgo as linhas de via reduzida, prestando valiosos serviços às regiões por elas servidas e angariando laboriosamente o pão nosso de cada dia.

* * *

O que deve entender-se por companhia ferroviária «rica»? É a que tem um alto rendimento por quilómetro, e desse rendimento 75 0/0 a 85 0/0 é constituído por receitas de mercadorias. Ora, comparando as receitas por quilómetros dos nossos caminhos de ferro com as dos caminhos de ferro franceses, por exemplo, não pode deixar de se concluir, com mágoa embora, que todas as nossas grandes linhas são muito «pobres».

O quadro seguinte dá as receitas por quilómetro das companhias francesas do *Nord*, *Est*, *Orleans*, *P. L. M.* e *Midi* em francos franceses, no ano de 1930, e as da C. P., na rede própria e na rede geral, em 1939, em francos franceses a um câmbio aproximado ao dêste último ano. Os números relativos à C. P. são extraídos do relatório da D. G. C. F. relativo a 1939.

<i>Nord</i>	<i>Est</i>	<i>Orleans</i>	<i>P. L. M.</i>	<i>Midi</i>	<i>C. P.</i>	
					Rede própria	Rede geral
681.654	456.892	279.972	439.298	236.636	190.690	132.340

As do *Nord* elevam-se a 681.654 francos e as do *Midi* são apenas de 236.636 francos. Mas esta

companhia foi sempre considerada como muito pobre e teve sempre vida atribulada. À garantia de juros sempre largamente recorreu. O *déficit* em 1930 elevou-se a 196 milhões de francos, cerca de 18 % das receitas brutas.

Pois bem. As receitas por quilómetro da C. P., tanto na rede própria, como na rede geral, são bastante inferiores às do *Midi*. Que esperar, pois, de uma empresa ferroviária com tão exíguas receitas quilométricas?! Naturalmente só dificuldades, como, de facto, tem acontecido, sem que a responsabilidade se possa imputar a pessoa alguma.

A título de curiosidade diremos que o *déficit* da rede do *Etat*, sucessora da do *Ouest* (sucumbida em 1908 ao peso dos sucessivos *déficits*) nesse ano de 1930 foi de 633 milhões, a-pesar-de estar à testa da sua exploração uma «sumidade» mundial ferroviária. É a consequência *inevitável* da falta de um tráfego de mercadorias suficientemente remunerador, e da alta percentagem das receitas provenientes de serviços suburbanos, nada lucrativos.

Se as receitas das nossas grandes linhas fôssem iguais às do P. L. M. (429.298 frs.) há muito teriam sido remediadas as consequências dos graves erros de administração anteriores a 1894, e bem diversa seria hoje a situação da empresa.

As receitas da C. P, não são apenas muito baixas, como são em grande parte provenientes dos serviços de passageiros, muito pouco remuneradores, como está dito e redito.

O quadro seguinte dá as percentagens das receitas de passageiros — as únicas que o público considera! — para as receitas totais em todas as redes francesas em 1930 e na C. P. em 1939.

Nord	Est	Orleans	P. L. M.	Midi	Etat	A. L.	C. P.	
							Réde própria	Réde geral
%	%	%	%	%	%	%	%	%
19	16	23	21	21	24	14	37	35

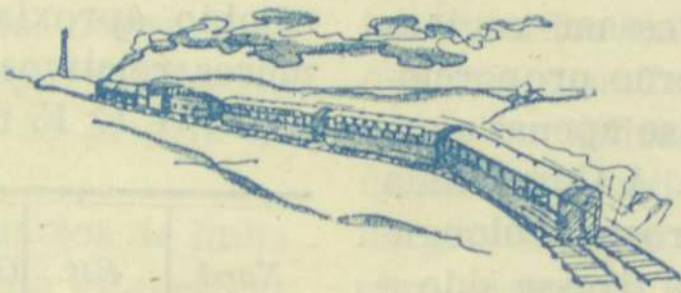
Essa percentagem varia de 14 % no A. L. a 24 % no *Etat*. No *Nord* é apenas de 19 %.

Afinal o tão falado serviço de passageiros contribuia apenas com 19 % para as receitas brutas totais, e com largos *déficits* para reduzir as receitas líquidas. Dos 81 % das receitas do obscuro serviço de mercadorias lhe advinham os grandes lucros, os quais a tornaram *riquíssima* e lhe permitiram todas as fantasias nos serviços de passageiros... e um grande «prestígio». Mas, quem não tem a boa fortuna de realizar essas receitas líquidas não pode permitir-se tais fantasias nem aspirar a semelhante «prestígio.» Terá de manter-se na sua modéstia, e ouvir com calma as mal-fundadas reclamações do público.

A causa inicial das dificuldades da C. P. foram os graves erros de administração anteriores a 1894, agravados sempre pela grande fraqueza das receitas de mercadorias, como acabamos de mostrar. Esta última causa é permanente e irremediável. Por mais que se aliviem as peias e restrições impostas aos caminhos de ferro, por mais que se restrinja a acção da camionagem — cuja nocividade é bem mais aparente do que real — e por mais que se prorroguem as concessões, nunca as receitas líquidas por quilómetro provenientes de mercadorias atingirão um nível capaz de pôr termo a todas as dificuldades económicas e financeiras das nossas «grandes linhas», infelizmente.

Dizer-se, portanto, que as desventuras dos nossos organismos ferroviários provêm somente das peias dos obsoletos regulamentos de caminhos de ferro e da concorrência da camionagem está muito longe de corresponder à verdade. Mas os desabafos dos accionistas e obrigacionistas devem ser livres, e devemos ouvi-los com complacência. Nada custa, e contribue para os acalmar.

No próximo artigo continuaremos.



Esta palavra TURISMO...

Pelo Professor JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES

ESTA palavra *turismo*, segundo lexicólogos ilustres, vem do inglês *tourism*, calcado por sua vez, no francês *tour* (volta). C. Figueiredo cita o francês *tourisme* que vem do inglês e é possível que tenha sido o veículo (Antenor Nascentes).

Em completa concordância com Cândido de Figueiredo, Augusto Moreno (Dicionário Complementar da Língua Portuguesa) define-o como *gosto de viagens; viagens de recreio*.

Quer tomemos uma quer outra definição, surpreendemos nas palavras com que é definida a ideia, um elemento nitidamente subjectivo, expresso na primeira definição pelo vocábulo *gosto* e na segunda pelo termo *recreio* que significa prazer, divertimento.

É este elemento subjectivo do conceito de turismo que hoje nos interessa considerar. Estas considerações tornam-se tanto mais necessárias quanto mais desprezado tem sido esse aspecto do turismo ou, antes, a sua projecção na indústria turística.

A nossa época trepidante, extrovertida é propícia à dissipação e avessa à análise subjectiva e ao exame da projecção, nos domínios da personalidade, das actividades sociais.

No campo do turismo esta triste verdade traduz-se numa orientação, digamos, materialista das actividades que tendem a prepará-lo com desprezo deste aspecto subjectivo do que estamos falando.

Assim, pensa-se geralmente que havendo estradas excelentes, hotéis higiênicos e confortáveis pousadas artísticas e bem localizadas, paisagens pictorescas, costumes curiosos, museus magnificamente recheados, indústrias prósperas — estão realizadas as condições ideais para o turismo e que este há-de, forçosamente, desenvolver-se. Nada mais errado. O elemento *gosto pessoal, recreio, prazer individual* é, como vimos, essencial ao conceito de turismo.

Aventamos até que é mais fácil haver turismo sem aqueles elementos materiais, objectivos do que sem este elemento pessoal, subjectivo. Pode um país ou uma região possuir aquelas condições todas e não atrair a curiosidade ou não suscitar o interesse que leve à permanência dos peregrinos do Belo, dos farejadores de curiosidades, dos apetece-

dores do conforto ou dos curiosos do progresso. Para tanto basta que a hospitalidade das gentes da região ou do país não seja acolhedora, que o ambiente psicológico, social, moral, não agrade, não prenda, não convide à permanência.

E pode suceder o contrário. Pode dar-se que uma terra inóspita, sem conforto, nem progresso prenda o visitante, mergulhando-o numa atmosfera de quietude pacificadora, de curiosidade cativante, propícias a esse prazer pessoal que procura todo o viajante e que é essencial ao turismo.

O caso do inglês John Gibbons, ocorrido há poucos anos entre nós, afigura-se-nos elucidativo a este respeito. Levado pela sua curiosidade insaciável de *globe-trotter* a uma aldeia das margens do Douro, ficou desolado com a falta de luz eléctrica, de estradas, de pensões, e pensou em ir-se embora no dia imediato. Preso pelo interesse e pela hospitalidade da gente ficou e permaneceu ali durante alguns meses e juntou material de observação com que compôs um livro que veio a ganhar o prémio de Camões, atribuído pelo então Secretariado da Propaganda Nacional ao melhor livro estrangeiro sobre Portugal.

Dir-me-ão que se trata dum caso isolado e que hoje o que deve interessar às nações é a organização do turismo em alta escala, como uma indústria, como uma fonte de receita vivificadora da vida económica.

Evidentemente. Mas entenda-se: isso não invalida nem diminui em nada a força convincente da tese que temos em mente e que procuramos provar e justificar: dos dois aspectos do problema do turismo, embora inseparáveis, como as duas faces de uma medalha, este de que tratamos não é, de modo nenhum, de somenos importância e merecia ser olhado com mais cuidado e carinho. Se não fôsse o receio de provocar perturbações gástricas a estômagos fracos, pouco habituados a digerir a comida forte da verdade, diríamos até que a sua importância é primacial; que a preparação deste ambiente psicológico, social e moral indispensável ao turismo é uma necessidade mais instantânea que a de certos melhoramentos materiais visando esse fim. Bem sabemos que essas condições materiais são as bases em que há-de assentar a organização turística do país. Não pretendemos que se despre-

zem, para encarar o fenómeno turístico só no seu elemento subjectivo, e pretender fomentar o turismo unicamente por meios que, aliás, estão condicionados à educação do povo, infelizmente ainda tão atrasada. Mas, se não pretendemos isso, também não admitimos que o contrário esteja certo. E é assim que se tem feito. Ora proceder assim é quasi como querer obrigar uma pessoa a ser feliz a fôrça, a sentir gosto de *fora para dentro*...

Há aqui uma questão delicada, subtil que exige, para ser compreendida, uma breve digressão pelos campos da psicologia.

O prazer é um fenómeno íntimo, que o homem pode experimentar só de *dentro para fora* embora possa ser provocado por fenómenos exteriores e traduzir-se também em manifestações exteriores. *Possa* escrevemos: é que pode também não ser provocado por fenómenos externos e não se traduzir em manifestações exteriores, sem que por isso deixe de existir. Por outro lado os mesmos estímulos podem ou não provocar sensações de prazer, conforme as condições pessoais de receptividade. Quere dizer: o problema está na pessoa que sente. Se abstraírmos dessa pessoa não pode haver prazer.

Ora bem: o prazer de viajar, essas *viagens de recreio* esse *gosto de viagens* a que chamam *turismo*, também não se pode conceber separadamente da pessoa que o sente. Para que esse prazer exista, temos de admitir que a pessoa pode senti-lo, está em condições de o sentir. E para que isto aconteça é preciso dar-lhe uma educação adequada, primeiro, e depois preparar-lhe um ambiente propício.

Atingimos aqui o ponto crucial de questão. Quer olhemos o problema pelo lado do turista que viaja, quer pelo das pessoas que o servem (empregados das empresas de transportes, das indústrias hoteleiras, etc.) surge-nos sempre a grave questão

da preparação apropriada, da educação turística (social, estética, etc.) dos homens. Sem essa preparação não pode existir *gosto de viagens*, não pode haver *turismo*.

Creio que é nesta falta de preparação do português que reside o seu desinteresse pelo conhecimento da nossa terra e das outras.

Creio que é ainda por essa falta de preparação, de educação que se explica o lamentável facto de o turismo não se ter desenvolvido entre nós como uma verdadeira e importante indústria.

Duas dolorosas realidades:

— O português não é turista;

— O português não sabe atrair turistas.

Uma única explicação:

— A nossa falta de preparação, ou, por outras palavras, o atraso da nossa educação.

Não objectam. Eu sei. Todo o exclusivismo é vicioso. Pôr a questão deste modo unitateral é forçar a realidade e falsear a verdade. Há outros problemas...

Pois há. Mas se formos bem ao fundo acharemos sempre esta base de areia movediça sobre a qual nada de verdadeiramente estável e sólido se pode construir: a falta de uma educação eficiente.

As deficiências dos transportes que transformam as viagens num calvário, o baixo nível de vida que impede muitos de satisfazer as suas necessidades fundamentais e, *a fortiori*, de viajar, creio que tudo se resolveria bem e em pouco tempo se houvesse iniciativa, cooperação, espírito de solidariedade, organização, energia, disciplina, compreensão dos deveres cívicos, em suma: actividade consciente e tensão constante de dirigentes e dirigidos.

Infelizmente estamos muito longe desse ideal.

É por isso que esta palavra *turismo* é ainda, em grande parte, para nós, uma palavra vã.



O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

É do conhecimento geral que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi declarada em estado de falência em 1893, em virtude de ter suspenso pagamentos em 1892, do que resultou o convénio com os credores em 1894 — convénio este que estabeleceu, entre outras bases, que 468.745 obrigações de valor nominal de 500 francos cada uma e que antes da falência eram de juro fixo de 2 %, passariam a ser consideradas obrigações do segundo grau e de juro variável, que nunca poderia ir além de 3 %.

Verifica-se, assim, que tão importante quantia representada em obrigações de segundo grau, passou desde a data do convénio a ficar na contingência e risco de os seus portadores nada receberam de remuneração — e de facto quasi assim succedeu...

É interessante trazer-se a público qual foi em cada ano a remuneração distribuída às obrigações do segundo grau, desde o convénio até 1910 e compará-la com a que receberam desde 1911 por diante por ser o ano de 1910, o primeiro depois do convénio, em que os accionistas receberam um pequeno dividendo e os obrigacionistas de segundo grau juro por inteiro.

Só assim se pode ajuizar em qual destes períodos se notou na Companhia mais desafogo financeiro e maior prosperidade.

Vem isto a propósito da intensa campanha que tem sido feita contra a administração dos Caminhos de Ferro Portugueses — e tão intensa que desde a capital aos mais reconditos pontos do País, quasi se pede dizer, que até a grande massa popular se convenceu, e muitos tem ainda hoje arreigada essa convicção, que é unicamente por culpa da Administração da Companhia que parte da linha não está ainda electrificada, que há falta de carruagens, de máquinas, automotoras, vagões e de boas estações, etc., etc., — e que portanto a falta de meios de transportes ferro-

viários, com boas comodidades, de forma a que o público seja bem servido e por preços baratos, equivalentes aos que se cobram por exemplo nos comboios trameis pelo transporte de passageiros, apenas para se dizer que se não viaja gratuitamente, é tudo por culpa da Administração e Direcção da Companhia!

Estou até plenamente convencido que uma grande parte da população do País supõe que, mesmo com os preços que se cobram pelos transportes de passageiros nos combóios trameis, a Companhia podia melhorar todos os serviços ferroviários, ganhando ainda rios de dinheiro!

Com um público educado assim, torna-se absolutamente indispensável elucidá-lo, e ao mesmo tempo obriga o Governo a tomar as medidas que forem julgadas necessárias na defesa dos transportes ferroviários, que o mesmo é dizer na defesa dos interesses da Nação — mas que essa defesa se não faça demorar muito, porque quanto maior for a demora, maiores serão as dificuldades a vencer.

A propósito, devo dizer que os preços por que tem sido feitos os transportes de passageiros nos combóios trameis foram sempre por mim considerados ruinosos para a Companhia — e tão ruinosos que, para a exploração poder ser lucrativa, as suas tarifas teriam que ser elevadas ao dobro — o que não seria de estranhar, visto que os preços dos transportes de passageiros nos combóios trameis, são sensivelmente iguais a metade dos preços dos transportes nas carreiras de camionetas, em percursos aproximadamente iguais.

Consulte-se, para exemplo, o preço de um bilhete em Caminho de Ferro, entre Lisboa e Vila Franca de Xira, Lisboa-Azambuja ou Lisboa-Sintra, compare-se com o das carreiras de camionetas para os mesmos percursos e imediatamente se verifica a seguinte diferença entre estes dois meios de transporte:

Em Caminho de Ferro e carruagens de 3.^a classe:

De Lisboa a Vila Franca de Xira.	Esc. 5\$10
De Lisboa a Azambuja	" 7\$50
De Lisboa a Sintra	" 3\$80

Em camioneta:

De Lisboa a Vila Franca de Xira.	Esc. 8\$80
De Lisboa a Azambuja	" 14\$50
De Lisboa a Sintra	" 6\$60

Depois dêste confronto, talvez já o público possa avaliar a quanto terá atingido a assistência financeira que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem prestado aos que de tão longa data se tem utilizado dos combóios tramueis...

* * *

No segundo artigo publicado nesta *Gazeta*, no dia 16 de Setembro último, demonstrei que praticamente a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem sido exercida e fiscalizada pelo Governo desde 1894.

Disse também que foi em 1910 o primeiro ano em que se começou a distribuir dividendo aos accionistas, depois do convénio de 1894.

Faltou, porém, dizer que foi igualmente em 1910 o primeiro ano em que os obrigacionistas do segundo grau receberam pela primeira vez, também desde 1894, o juro por inteiro de 3 %, das referidas obrigações.

A propósito é interessante saber-se que tendo estado durante alguns anos sem receberem a mais pequena remuneração as obrigações do segundo grau criadas pelo convénio de 1894, a posição destas obrigações no que diz respeito a distribuição do juro, desde a data do referido convénio por diante até à sua conversão por obrigações de 6 % (10 do 2.^o grau que eram do valor nominal de 500 francos) por uma de 6 % do mesmo valor nominal, foi a seguinte:

Durante os anos de 1895 a 1899 às obrigações do 2.^o grau não foi atribuído o mais pequeno juro.

Em 1900 distribuiu-se a cada uma .	1 1/2 francos
Em 1901 " " " " .	2 1/2 "
Em 1902 " " " " .	4 "
Em 1903 " " " " .	5 "
Em 1904 " " " " .	7 1/2 "
Em 1905 " " " " .	10 "
Em 1906 " " " " .	12 1/2 "
Em 1907 " " " " .	12 1/2 "
Em 1908 " " " " .	12 1/2 "
Em 1909 " " " " .	12 1/2 "
Em 1910 " " " " .	15 "

Posição das referidas obrigações do 2.^o grau depois de 1911 por diante:

Em 1911 cada uma destas obrigações recebeu já de juro apenas	12 1/2 francos
Em 1912 foi distribuído igual juro, isto é.	12 1/2 francos
Em 1913 porém o juro destas obrigações baixou para. . . .	9 1/2 francos
Em 1914 foi ainda mais reduzido o juro pois cada obrigação apenas recebeu	3 1/2 francos
Em 1915 o juro foi igual ao do ano anterior	3 1/2 francos
Em 1916 o juro continuou a ser igual ao do ano anterior .	3 1/2 francos
Em 1917 o juro baixou ainda mais pois foi apenas de	1 1/2 francos
Em 1918 a estas obrigações já não se distribuiu juro algum .	—0—

Devemos acrescentar que não se tendo distribuído qualquer juro às obrigações do 2.^o grau em 1908, depois desta data e até 1931 nunca mais estas obrigações receberam a mais pequena remuneração, ano em que foram convertidas em obrigações de 6 % do mesmo valor nominal, na proporção de 10 do 2.^o grau por uma nova de 6 %, ou seja uma redução de 90 % do capital!

Verifica-se, pois, que foi a partir de 1900, isto é, depois do convénio de 1894, que se começou a distribuir remuneração às mencionadas obrigações do 2.^o grau, que eram de juro variável, até ao limite máximo de 3 %, tendo-se principiado por se lhe atribuir franco e meio em 1900 e de ano para ano essa remuneração aumentar, sempre numa progressão crescente, até atingir o máximo em 1910.

Analizando-se porém o tratamento usado para com estas obrigações depois de 1911, verifica-se que neste ano, em vez de se distribuir 15 francos a cada obrigação como se fez em 1910, apenas atribuíram a cada uma 12 1/2 francos, juro êste que foi baixando de ano para ano numa progressão decrescente, como os números claramente indicam e a tal ponto que em 1918 já nada receberam, situação esta que se manteve sempre, enquanto estas obrigações existiram.

É de notar, porém, que em 1918 por diante, em virtude do Estado ter comprado um lote de 33.500 acções da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o Governo passou a ter a maioria absoluta nas Assembleias Gerais dos accionistas desta Companhia e a poder eleger todos os Administradores por parte dos accionistas e ainda alguns pelos obrigacionistas em virtude de possuir 72.718 obrigações.

Verifica-se pois que é precisamente a partir de

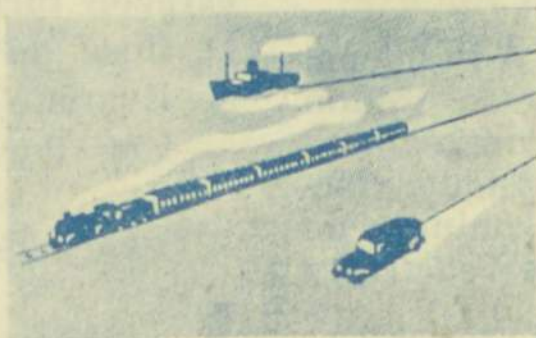
1918 por diante e portanto tendo o Estado a maioria absoluta na Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que não se conseguiu melhorar a situação dos seus accionistas e obrigacionistas, nem os serviços dos transportes, antes pelo contrário, tudo ou quasi tudo se agravou em virtude dos Governos não terem autorizado nunca o indispensável aumento no preço dos transportes de passageiros, gado e mercadorias, apesar de vivamente instados para isso pelos Conselhos de Administração nas devidas alturas, e por diversas vezes, tratamento êste diferente do que se tem usado para com a camionagem, a qual estando numa situação financeira florescente, contudo ainda se lhe autorizou o aumento de 20 a 30 % no preço dos transportes de passageiros há cerca de uns três anos, tendo-se mantido, porém, até à data, para os Caminhos de Ferro, os mesmos preços existentes antes da guerra!

É de justiça pois reconhecer-se que a campanha feita contra a Administração dos Caminhos de Ferro na sua maior parte tem sido injusta.

Resumindo: Se os Caminhos de Ferro não tem melhorado mais os serviços em benefício do público,

remunerando como devia ser o capital accionista e obrigacionista e melhorar mais a situação dos seus 25.000 empregados e operários, a culpa não tem sido devido às Administrações das várias empresas ferroviárias, mas sim por não se ter permitido (o que é de estranhar) o aumento de preços nos transportes, como com insistência se tem solicitado — pois sem essa receita o caminho de ferro está resvalando a passos agigantados para a sua ruína, e portanto numa situação muito inferior à que disfruta a camionagem.

Se os lugares presentemente oferecidos pelo caminho de ferro ao público não chegam para metade dos passageiros que os procuram e o mesmo sucede com os vagões para o transporte de mercadorias, se é o próprio público que estranha não se terem aumentado desde há muito os preços dos referidos transportes torna-se por isso absolutamente indispensável reunir fundos para se poder melhorar os serviços a Bem da Nação e portanto no interesse do público, dos accionistas e empregados das diversas empresas ferroviárias — e para isso só há duas maneiras: aumentar-se as receitas e diminuir-se as despesas que forem julgadas dispensáveis ou inúteis.



Os nossos mortos

ENGENHEIRO ÁLVARO DE SOUSA RÊGO

Faleceu em Lisboa, no dia 30 de Dezembro, o ilustre engenheiro sr. Alvaro de Sousa Rêgo, antigo director geral de Caminhos de Ferro.

Era natural do Porto e contava 80 anos de idade, pois nascera em 2 de Abril de 1865. Depois de ter frequentado em Coimbra o curso da Matemática, tirou as cartas de engenheiro civil de Obras Públicas e de Minas na Academia Politécnica do Porto.

Entrou depois ao serviço da Hidráulica do porto e barra de Viana do Castelo, da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, de que chegou a ser director, e da Repartição Técnica de Caminhos de Ferro. Depois, assumiu o lugar de chefe de divisão de Via e Obras, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Em 1927 ascendeu ao cargo de director geral daquele departamento do Estado, que ocupou com a maior distinção até 1935, ano em que atingiu o limite de idade.

O Governo, que soube apreciar os seus altos serviços, agraciou-o com o grande oficialato da Ordem de Cristo, tendo-lhe todos os funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro oferecido as insígnias daquela condecoração.

O sr. eng.º Álvaro de Sousa Rêgo foi também presidente da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro e da Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado; vice-presidente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e vogal da Comissão Superior de Telégrafos e da Junta Autónoma de Estradas.

Representou o Ministério do Comércio e das Comunicações nas Congressos Internacionais de Caminhos de Ferro, em Londres, no ano de 1925; de Madrid, em 1930, e do Cairo, em 1933.

O falecido era pai do sr. dr. Álvaro de Sousa Rêgo e da sr.ª D. Maria Isabel Campos Henriques, esposa do sr. eng.º Artur de Campos Henriques, chefe da Divisão de Via e Obras da C. P..

O corpo do ilustre extinto seguiu para o cemitério de Caminha.

Na estação do Rocio, a nossa *Revista* fez-se representar pelo seu Director, sr. Carlos d'Ornellas.

A tóda a família enlutada a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a expressão do seu mais profundo pesar.



Caminhos de Ferro da BEIRA ALTA

Uma justa homenagem aos seus dirigentes

Por iniciativa da Direcção da Cooperativa do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, realizou-se uma homenagem, muito justa, nos escritórios da Exploração, aos srs. dr. Leite Pinto, administrador delegado, engenheiro Fernando de Arruda, director da Exploração e Evaristo Correia, presidente da direcção da Cooperativa do pessoal. A homenagem consistiu na inauguração dos seus retratos.

A esta cerimónia assistiram várias pessoas, entre as quais os srs. Secundino Branco Júnior, vice-secretário da assembleia geral da Beira Alta; D. José de Castro, da Administração; o chefe dos serviços de publicidade, e João Baptista Carvalho, chefe dos serviços da Administração, que foram de Lisboa; engenheiros, chefes de serviço e funcionários da Companhia.

Os retratos foram descerrados pelo engenheiro Almeida Henriques, na sua qualidade de chefe mais antigo de serviços. Fizeram uso da palavra, além dos homenageados, os srs. Severo Biscaia e José Luiz Pereira, presidente do Sindicato do pessoal.

O sr. dr. Leite Pinto ofereceu, em nome do sr. Fausto de Figueiredo, que se encontrava doente, o «Album da Beira Alta», recente publicação de carácter turístico, dirigido artisticamente pelo sr. D. José de Castro, ao presidente da Cooperativa, sr. Evaristo Correia.

Um «Porto de Honra» fechou esta festa.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Realizou-se em Lourenço Marques, junto das oficinas dos Caminhos de Ferro, a cerimónia do baptismo das três locomotivas tipo «Santa Fé», que chegaram dos Estados Unidos da América do Norte, em Novembro.

A cerimónia revestiu-se de grande solenidade e registou uma grande concorrência.

IMPRESSA COM TINTAS DE CH. LORILLEUX & C.^ª

Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

V

NA literatura espanhola apenas conheço uma poesia de Salvador Rueda ⁽¹⁾, de pouco interesse e o conhecido poema de Ramon de Campoamor ⁽²⁾ intitulado «O Combóio Expresso.» Quando em Espanha se iniciou () a construção dos caminhos de ferro, foram vulgares as poesias de sabor popular com referência ferroviária, mas de restrito aprego. Pelo contrário o poema de Campoamor é de acentuado valor literário e de influência tão importante, que, ainda em 1929, mais de cinquenta anos depois da sua publicação, inspirou um romance baseado na narração poética de Campoamor.

É dedicado «O Combóio Expresso» ao político engenheiro e escritor José de Echegaray que teve muita influência na vida espanhola do século XIX. Divide-se em três cantos, começando por reconstituir a partida de Paris no expresso, indo no mesmo compartimento uma jovem francesa, alta, loura e muito graciosa.

«Luego, á una voz de mando
por algun héroe de las artes dada,
empezó el trén a trepidar, andando
con un trajin de fiera encadenada.
Al dejar la estacion, lanzó um gemido
la máquina, que libre se veía,
y corriendo al principio solapada,
cual la sierpe que sale de su nido,
ya al claro resplandor de las estrellas,
por los campos rugiendo, parecia
um leon com melena de centellas.»

A jovem dirigiu-se ao poeta, perguntando-lhe se era espanhol, estabelecendo animada conversação, até que ficaram silenciosos, contemplando a paisagem que se ia desenrolando na noite.

«Caminar entre sombras, es lo mismo
que dar vueltas por sendas mal seguras
que el fondo sin fondo de um abismo.
Juntando a la verdad mil conjeturas,
veía allá á lo lejos desde el coche
agitarse sin fin cosas obscuras,
y en torno, cien especies de negruras
tomadas de cien partes de la noche.

Calor de frágua á un lado, al otro frio!
Lamentos de la máquina espantosos,
que agregan el terror y el desvario
á todos estos limbos misteriosos!...
Las rocas que parecen esqueletos!
Las nubes con entrañas abrasadas!...
Luces tristes! tinieblas alumbradas!...
El horror que hace grandes los objetos!...
Claridad espectral de la neblina!...
Juegos de llama y humo indescritibles!...
Unos grupos de bruma blanquecina
esparcidos por dedos invisibles!
Masas informes!... Limites inciertos!...
Montes que se hunden! Arboles que crecen!...
Horizontes lejanos que parecen
vagas costas del reino de los muertos!...
Sombra, humareda, confusion y nieblas!...
Acá lo turbio... allá lo indiscernible...
y entre el humo del tren y las teniebles
aquí una cosa negra, allí otra horrible!...

Recomeçou a conversação, declarando a jovem que se dirige a uma povoação fronteiriça de Espanha para morrer de um desgosto de amor.

«Como el tren no corria que volaba,
era tan vivo el viento, era tan frio,
que el aire parecia que cortaba:
asi el lector no extrañará que, tierno,
cuidase de su bien más que del mio,
pues hacia un gran frio, tan gran frio,
que achó al lobo del bosque aquel invierno.»

Receoso do mal que o frio poderia fazer na jovem, cobriu-lhe os pés com uma manta de Zamora.

«Del tren expreso la infernal balumba!...
La claridad de cueva que salia
del techo de aquel coche que tenia
la forma de la tapa de una tumba!...
La vision triste y bella

(1) Luiz Zurdo Olivares, Veinte Años de Vida Ferroviária y Diez y Seis Después, Barcelona 1911, pág. 1011.

(2) Ramon de Campoamor, Obras Completas, Barcelona 1888, págs. 318 a 324.

(3) Senhor Francisco Wais, Origen de los Ferrocarriles Españoles, Madrid s. d., pág. 91.

del sublime concierto
de todo aquel horrible desconcierto,
me hacian traslucir en torno de ella
algo vivo rondando un algo muerto!
De pronto, atronadora
entre un humo que surcan llamaradas,
despide la feroz locomotora
un torrente de notas aflautadas,
para anunciar, al despuntar la aurora,
una estacion, que en feria convertía
el vulgo con su eterna gritería,
la cual susurradora y esplendente,
con las luces del gas brillaba enfrente,
y al llegar, un gemido
lanzando prolongado y lastimero
el tren en la estacion entró seguido
cual si entrase um reptil en su agujero.»

«El humo en ondulante movimiento
dividiéndose á un lado y otro lado,
se tiende por el viento
cual la crin de un caballo desbocado.
Ayer era otra Fauna, hoy otra Flora;
verdura y aridez, calor y frio;
andar tantos quilómetros por hora
causa al alma el mareo del vacío;
pues salvando el abismo, el llano, el monte,
con un ciego correr que al rayo excede,
en loco desvario
sucede un horizonte á otro horizonte
y una estacion á otra estacion sucede».

Então o poeta descreveu também os seus desgostos, sendo ouvido com atenção, começando entre ambos um sentimento de mútuo afecto.

«Marcha el tren tan seguido, tan seguido,
como aquel que patina por el hielo;
y en confusion extraña
parecen confundidos tierra y cielo,
monte la nube y nube la montaña,
pues cruza de horizonte en horizonte
por la cumbre y el llano,
ya la cresta granítica de un monte,
ya la elástica turba de un pantano;
ya entrando por el hueco
de algún túnel que horada las montañas,
á cada horrible grito
que lanzando va el tren, responde el eco,
y hace vibrar los muros de granito,
estremeciendo al mundo en sus entrañas:
y dejando aqui un pozo, alli una sierra,
nubes arriba, movimiento abajo,
en laberinto tal cuesta trabajo
creer en la existencia de la tierra.»

«Las cosas que mirarnos
se vuelven hacia atrás en el instante
que nosotros pasamos;
y conforme va el tren hacia adelante,
parece que desandan lo que andamos:

y á sus puestos volviendose, huyen y huyen
en rando movimiento
los postes del telégrafo clavados
en fila a los costados del camino;
y, como gota á gota fluyen, fluyen,
uno, dos, tres y quatro, veinte y ciento,
y formando confuso y ceniciento
el humo con la luz un remolino.
no distinguen los ojos deslumbrados
si aquello es sueño, tromba ó torbellino».

«Oh mil veces bendita
la imensa fuerza de la mente humana,
que asi el ramblizo como el monte allana,
y al mundo echando su nivel, lo mismo
los picos de las rocas decapita,
que levanta la tierra,
formando un terraplém sobre un abismo
que llena con pedazos de una sierra!
Dignas son, vive Dios, estas hazañas,
no conocidas antes,
del poderoso añelo
de los grandes gigantes
que, en su ambicion para escalar el cielo,
un tiempo amontonaron las montañas.»

«Corría en tanto el tren con tal premura,
que el monte abandonó por la ladera,
la colina dejó por la llanura,
y la, llanura, en fin por la ribera»

Ao aproximar-se o combóio duma estação, o poeta declarou o seu amor, respondendo a jovem, depois de apear-se e na plataforma do cais, que era a sua melhor amiga, mas que a procurasse nesse lugar, decorrido um ano.

«El tren (qual la serpiente que escamosa
queriendo hacer que marcha y no marchando,
ni marcha ni reposa)
mueve y remueve ondeando y más ondeando,
de su cuerpo flexible los anillos;
y al tiempo en que ella y yo, la mano alzando,
volvimos, saludando la cabeza,
la máquina un incendio vomitando,
grande en su honor y horrible en su belleza,
el tren llevó hacia si pieza tras pieza,
vibró con furia y lo arrastró silbando.»

Decorrido um ano, o poeta voltou, mas ao chegar á estação, uma anciã, vestida de preto, entregou-lhe pela janela do compartimento um papel escrito pela jovem, pouco antes de falecer. Procurou a anciã, mas o combóio pusera-se em movimento.

«Cuando por fin sintiéndome agobiado
de mi desdicha el peso
y encerrado en el infierno preso,
al año venir, dia por dia,
con mi grande inquietud y poco seso,
sin alma y como inutil mercancia
me volvió hasta Paris el tren expreso».

ESPINHO

ENGANA-SE quem julgar que a animação de Espinho termina com a aproximação do outono e com a retirada dos últimos banhistas. Praia das mais concorridas do Norte, Espinho é uma vila das mais industriosas do país.

A sua população fixa deve ir hoje um pouco além de 6 mil habitantes. Mas, pelo traçado das ruas largas e pela sua numeração, como nas cidades norte-americanas, pelos seus edifícios, na maioria vistosos, pelos seus magníficos estabelecimentos comerciais, pelos seus hotéis, pelo seu casino, pelos seus restaurantes, pela sua piscina, pelo conjunto admirável dos seus valores turísticos, Espinho alcança, como nenhuma outra vila, o aspecto de cidade, mas de uma cidade moderna e airoso.

Parte da sua população vive exclusivamente da indústria da pesca. Foi mesmo, antes de ser vila, a sua principal indústria. Depois é que a praia começou a ser um valor de atracção, na época dos banhos. A beleza da sua praia criou fama internacional, a ponto de ser importantíssima a colónia balnear espanhola.

Espinho, porém, teve o bom senso de não querer viver exclusivamente do turismo — que é, em geral — uma indústria do verão.

Dedicou-se, por isso, a outras actividades, que lhe garantem trabalho e rendimento durante todo o ano. Com efeito, as suas indústrias já são numerosas e importantes, e

além disso acreditadas, com mercado crescente no país.

É um erro pensar-se que a indústria turística pode constituir na maioria das terras do país a única fonte de receitas da riqueza colectiva. Nem a própria Suíça — talvez o país na Europa melhor preparado para receber e encantar viajantes de todo o mundo — vive exclusivamente do turismo. A Suíça — esta lição nunca deverá ser posta de parte — baseia a sua prosperidade noutras actividades importantes, como sejam os lacticínios, a relojoaria e os tecidos.

Tendo começado por um núcleo de pescadores, Espinho conquistou depois, como praia, um grande lugar como zona turística. A vila aformoseia-se, cresce de ano para ano, e de ano para ano conquista, sem favor, o aspecto de uma cidade moderna.

São as suas indústrias, além da piscatória, que contribuem para o seu notável desenvolvimento.

**FÁBRICA DE SERRAÇÃO,
CARPINTARIA E MARCENARIA**

A MODERNA

JOSÉ AUGUSTO DA SILVA QUINTAS

CARPINTARIAS E
MÓVEIS DE TODOS
OS TIPOS — MADEI-
RAS NACIONAIS E
— ESTRANGEIRAS —



Rua 31

ESPINHO

Telefone, 59

Grande Casino de Espinho

ZONA DE JÔGO E TURISMO

Aberto de 1 de Junho a 30 de Novembro



V A R I E D A D E S



ORQUESTRAS:

MURILLO E ALMEIDA CRUZ

Palácio-Hotel

O MAIS CONFORTÁVEL

VINHOS DE PASTO



FILIAIS:

S. JOÃO DA MADEIRA
OLIVEIRA DE AZEMEIS
CALDAS DA RAÍNHA
VALE DE CAMBRA

P Ó R T O

R. Barros Lima, 731

(Armazém n.º 6)

José Tavares d'Oliveira

Casa fundada em 1920

MARCA REGISTADA

N.º 56.758/59

TELEFONE 62

SEDE:

Rua 16 n.º 1023

ESPINHO

FÁBRICA ÁGUIA

Pedro da Costa Monteiro

Sacos de Papel em todas as qualidades, lisos
e timbrados — Cordas — Cordeis — Fios —
Bambinelas

CARPETES — PASSADEIRAS — TAPETES
EM PITA E LÃ — CAPACHOS DE CAIRO

SILVALDE (ESPINHO)

CONFEITARIA N.ª S.ª DO SAMEIRO
DE

CASTRO & NATÁRIO, L.ª

SUCESSORES DE JOAQUIM DE SÁ COUTO

Especialidade em pão podre e bolos de S. Bernardo
Fabrico especial em bolos e doces regionais

Pão de ló de 1.ª e 2.ª qualidade. Sortido especial para a época da Páscoa. Doces finos com ovos recebidos da região e fina manteiga recebida diariamente



RUA 14 N.º 747

ESPINHO

ANTÓNIO BASTOS MAIA

NEGOCIANTE DE PESCADOS FRESCOS E SALGADOS

Fornecedor de Camarão e outros mariscos para
— Portugal e principais países estrangeiros —

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

TELE | gramas: BASTOS MAIA
| fone n.º 63 — ESPINHO

Espinho

VIDRARIA RODRIGUES
de HERCULANO RODRIGUES DO COUTO

FURA-SE TODA A QUALIDADE DE VIDROS

RUA 62—674 a 676

ESPINHO

Tabacaria do CAFÉ MODERNO de Benjamim António Gil

Secções de: tabacos nacionais e estrangeiros, perfumarias e artigos de beleza, escovas e pinceis de barba, jornais, revistas e lotarias, etc.

ESPINHO — Telefone 23, Espinho — 2 Estado

FÁBRICA DE TAPEÇARIA E CORDOARIA Santa Cruz

DOMINGOS FRANCISCO ALVES

Execução rápida e perfeita em TAPETES e CARPETES, etc.

Exportação para as Colónias e Açores

Executam-se com perfeição todos os artigos da Cordoaria

SILVALDE — ESPINHO (Portugal)

PEREIRAS & PINTO

COM

TANOARIA E DEPÓSITO DE LENHAS

Todos os serviços são executados com
— a máxima perfeição e rapidez —

PARAMOS

ESPINHO

FÁBRICA DE

LOUÇAS E OUTROS ARTIGOS DE ALUMÍNIO, TALHE-
RES, ARTIGOS DE METAL, CERRALHARIA, NIQUELA-
GEM, CROMAGEM, ETC.

SANTIAGO & OLIVEIRA, L.ª

Rua 33 n.º 712 a 720 — ESPINHO — Apartado 36

FÁBRICA DE CORDOARIA

Tapetes — Passadeiras — Artigos para Pesca

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

MANUEL DE OLIVEIRA VIOLAS

Tele | fone: ESPINHO
| gramas: CORFI

SILVALDE

ESPINHO

Sempre que precise comprar qualquer artigo, consulte os meus preços



LANCIA

RELÓGIO DE CATEGORIA

FABRICAÇÃO SUIÇA

ESPINHO

É SERVIDO POR DOIS BONS
ESTABELECIMENTOS DE ENSINO

Colégio de N. S.^a da Conceição

(ALVARÁ N.º 128)

PARA EDUCAÇÃO
— DE MENINAS —

TELEFONE 303

COLÉGIO DE S. LUIZ

(ALVARÁ N.º 62)

PARA EDUCAÇÃO
— DE RAPAZES —

TELEFONE 60

Cursos primário, comercial e liceal

PREPARAÇÃO PARA ADMISSÃO
A UNIVERSIDADES E INSTITUTOS

Para esclarecimentos, pedir prospectos às Direcções

Antônio Catarino da Fonseca Raimundo

MESTRE DE OBRAS

Officinas: Rua 62--N.º 572

ESPINHO

Sousa, Cardoso & C.^a, L.^{da}

FÁBRICA DE VASSOURAS, ESCOVAS E SEUS DERIVADOS



BROCHAS E PINCEIS

BRINQUEDOS E UTILIDADES EM MADEIRA



APARTADO N.º 9

ESPINHO

OFICINA DE TANOARIA

— DE —

Sá Fernandes & C.^a



PARAMOS

ESPINHO

OFICINA DE TANOARIA

— DE —

Pinto & Fardilha

*Nesta oficina executa-se tôda a obra
da sua indústria, assim como madei-
— ras bastidas e em bruto —*

PARAMOS

ESPINHO

Manoel Graña Carrera

MADEIRAS E LENHAS

RUA 18, 427

ESPINHO

SABOARIA
FEIRENSE, L.^{DA}



Fornos

VILA DA FEIRA

TELEFONE 70

Lacticínios
Maf, L.^{da}

Fornos

Vila da Feira

Joaquim Coelho & Irmão

Com armazens de Construção Civil

COM DROGARIA E FERRAGENS, TELHA,
TIJOLO, ADUBOS E AMÓNIOS, RASPAS,
CIMENTOS, CAL, TINTAS E OUTROS
ARTIGOS DIVERSOS

SÃO JOÃO DE VER
VILA DA FEIRA

MANUEL DE SOUZA

FABRICANTE DE FERRAGENS

FECHADURAS, CHUMBADOUROS, DOBRA-
DIÇAS E TODA A QUALIDADE DE
FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL

VILA DA FEIRA

Germano da Silva Santos

CONSTRUTOR DE OBRAS E PROPRIETÁRIO DA
«DROGARIA SANTOS»

DROGARIA — Vidros, Tintas, Pinceis, Cal, Ci-
mento, Vernizes, Corantes, Telha, Tijolo, etc.
— Agente de Mosaicos, Azulejos e Louças Sani-
tárias—OBRAS—Encarrega-se de qualquer obra
de trolharia, pintura e estucamentos, bem como
cimentos armados e outras

ORÇAMENTOS GRÁTIS

(Chamadas ao telefone n.º 66)

CAVACO VILA DA FEIRA

«A FERREIRINHA»

FÁBRICA MANUAL DE FERRAGENS

Constantino Ferreira da Silva

VILA DA FEIRA

Oficina de Tanoaria, Serração e Caixotaria
CARVÃO VEGETAL

Joaquim Alves Valente

MADEIRAS DIREITAS E VERGADAS
— DE TODAS AS QUALIDADES —

AV. FORTUNATO MENERES (CRUZ) — Telefone 85
VILA DA FEIRA

Maria Dias Coelho

FÁBRICA MECÂNICA DE ROLHAS DE CORTIÇA

(Casa fundada em 1890)

APARAS — VIRGEM — REFUGOS
— :: — EXPORTAÇÃO — :: —

LAMAS DA FEIRA (Portugal)

CASA PLÁCIDO

TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ

Francisco Plácido Rezende

Mercearia, Chá, Café, Papelaria, Vinhos e Azeites
Depósito de: Tabacos, Fósforos e Papel de Fumar

TELEFONE, 18 VILA DA FEIRA

TELEFONE 9

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E APARELHAGEM DE MADEIRAS

Domingos António da Silva

VENDAS NOVAS — CORREIO DE PAÇOS DE BRANDÃO

LOUROSA VILA DA FEIRA

TELEFONE 7 — LOUROSA

AUTO-CARS DE PASSAGEIROS E CAMIONETES DE CARGA

DE

ANTÓNIO PINTO TAVARES

VENDAS NOVAS — LOUROSA — VILA DA FEIRA

António Pereira dos Santos

Com Mercaria, Vinhos e seus derivados

Secção de Cereais

Oficina de Canelos e Ferraduras



Cravo para Ferrador

VILA DA FEIRA

Chamadas ao Telefone 35—
— PAÇOS DE BRANDÃO —

FABRICA DE ROLHAS DE CORTIÇA

Avelino de Oliveira Rosas

— EXPORTADOR —

LAMAS DA FEIRA

Fábrica de Rolhas de Cortiça

Henrique F. de Macedo

ROLHAS, APARAS GROSSAS E FINAS
E CORTIÇA VIRGEM

TELEFONE, 24 — P. A. —

LAMAS DA FEIRA

(Portugal)

OFICINA DE SERRALHARIA
MOVIDA A ELECTRICIDADE

Henrique Rodrigues Pereira

Montagem de máquinas e aprestos para qualquer indústria especializadamente para a indústria corticeira. Instalações de bombas em alta ou baixa pressão para abastecimento de águas. Grades e portões em todos os estilos. Rápida e perfeita execução de trabalhos. Aparelhamento a tornos de precisão

Murado de Mósélos — Lamas da Feira

Telefone 17 — P. DE BRANDÃO

TELE { GRAMAS: PAULO AMORIM — LAMAS DA FEIRA
FONE, 14

FABRICA DE ROLHAS DE CORTIÇA
A. PAULO AMORIM

LIÈGE
BOUCHONS
RONDELLES
SEMELLES
PLANCHETTES
FLOTEURS
DÉCHETS

CORKS
CORKWOOD
CORKDISCS
CORK SOLES
CORKSPLITS
FLOATS
CORKWASTE

MOZELOS — LAMAS DA FEIRA
(Portugal)

Cham. ao Telefone, 18 — LOUROSA

Fábrica de Rolhas de Cortiça

E SEUS DERIVADOS

António Fernandes de Amorim

FABRICANTE E EXPORTADOR



VERGADA — ARGONCILHE

LAMAS DA FEIRA

(PORTUGAL)

A MODERNA

Oficina de Couros e Peles Envernizadas

DE

Custódio de Souza Júnior

Nesta oficina encontra-se sempre grande stock de crutes envernizadas, pano e carneiras, tanto

em preto como em cores

Também se fabricam carneiras para a indústria

de calçado

Especialidade em fabrico de solainas para fá-

bricas de tecidos

Tomo conta de fazendas a feitiço, tudo por pre-

ços razoáveis

VALE DO VOUGA — ARRIFANA

(EM FRENTE Á FEIRA DOS 4)

TELEGRAMAS: Francisco Leite
TELEFONE: 55 (Rede S. J. Madeira)

Francisco Leite Soares de Resende, Ld.^a

— Fábrica Mecânica de Chapelaria —

EXPORTAÇÃO DE CHAPEUS

E FELTROS PARA OS VARIOS

PAÍSES DA EUROPA

ARRIFANA — VALE DO VOUGA

Fábrica de Papeis
para Embalagem

DE

José de Azevedo Aguiar Brandão

PACOS DE BRANDÃO

(PORTUGAL)

EMPRESA FABRIL

RIO MEÃO, L.^{DA}

(FÁBRICA DE FERRAGENS E FERRAMENTAS)

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

RIO MEÃO

Paços de Brandão

TELEFONE — Paços de Brandão

TELEGRAMAS — Life

Leite Ferreira & Irmãos, L.^{da}

IMPORTADORES — EXPORTADORES

Rolhas, Lâminas, todos os Produtos de Cortiça

PAÇOS DE BRANDÃO

c/c BANCOS:

FERREIRA ALVES e PINTO LEITE

Metal-Arte, L.^{da}

Fundição e acabamento de metais

para a construção civil, mobiliária e artística

Acabamentos perfeitos, preços sem concorrência

PAÇOS DE BRANDÃO

(PORTUGAL)

Fábrica Mecânica
de Rolhas de Cortiça
Adriano Gomes da Costa

Fabricante e Exportador

Telefone, 25 — PAÇOS DE BRANDÃO

S. PAIO DE OLEIROS

(PORTUGAL)

FÁBRICA DE ROLHAS DE CORTIÇA

Garlos Gomes dos Santos

FABRICANTE DE ROLHAS, PALMILHAS, ETC.
APARA E CORTIÇA VIRGEM

TELEFONE, 35 - P. B. **LAMAS DA FEIRA**

Américo Dias Coelho

Rôlhas, Discos, Aparas, Cortiça virgem, todos os
produtos de Cortiça, Bouchons, Discs, Déchèts,
Liège Mâle, tous les produits de Liège, Corks,
Discs, Corkwaste, Virgin Cork, all Cork Products

Telefone, 19 — Paços de Brandão
Telegramas: DIACOELHO — Lamas da Feira

LAMAS DA FEIRA
(PORTUGAL)

FÁBRICA MECÂNICA DE ROLHAS E ARTEFACTOS DE CORTIÇA
— FUNDADA EM 1914 —

ANTÓNIO PEREIRA DA SILVA

TELEFONE N.º 1 — LOUROSA
Vergada — **LAMAS DA FEIRA**
PORTUGAL

DOMINGOS NUNES DA SILVA

Fabricante de Canelos e Ferraduras

Execução perfeita em toda a obra
de ferragens concernente a este ramo

Avenida 5 de Outubro — **VILA DA FEIRA**

MERCEARIA, SABOARIA E TALHO
DE

FRANCISCO DA COSTA ALVES

Vendas por junto e a retalho — Vinhos e farinhas — Adubos químicos, etc.

Avenida 5 de Outubro — **VILA DA FEIRA**

ALFREDO DIAS COELHO

TELEF. 4 — P. A
CORTIÇAS E SEUS DERIVADOS

FUNDADA EM 1920

EXPORTAÇÃO

LAMAS DA FEIRA — (PORTUGAL)

AUGUSTO RODRIGUES LEITE

TELEFONE 65
VILA DA FEIRA

Construtor de Carrosseries, Camionetes e Automóveis
SOUTO — VILA DA FEIRA

Fábrica Manual de Calçado **PRIMAVERA**

LUIZ SOARES MARTINS JUNIOR

Telefone 65 = SOUTO — **VILA DA FEIRA**

Fábrica Manual de Calçado

José Dias Magalhães

A R R I F A N A

(VALE DO VOUGA)

ALFAIATARIA ARRIFANENSE

— DE —

Josefino Aires Lopes

Esta casa tem sempre as maiores novi-
dades em amostras das mais reputadas
— fábricas nacionais e estrangeiras —

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

ARRIFANA — (VALE DO VOUGA)

FÁBRICA DE ROLHAS DE CORTIÇA

António Joaquim Alves da Silva

FABRICANTE E EXPORTADOR

PAÇOS DE BRANDÃO

Serafim Alves de Sá

MERCEARIA E MIUDEZAS

Rio Meão — Paços de Brandão

A Central Mecânica da Póvoa

— DE —

JOSÉ DE OLIVEIRA SOBREIRO

Fabricante de máquinas para rôlhas de cortiça, Rebaixadeiras, Raspaldadeiras, Máquinas de rabanear, Máquinas de quadrar quadros de cortiça, Lixadeiras de Rôlhas, Máquinas de emitação e Máquinas de Garlopa — Brocas de pedal e Aparelhos automáticos para as mesmas, Máquinas de rôlhas de champanhe à lixa, etc.. — Também se encarrega de todos os serviços de tornos, Linhas de eixos novas, Enchumaceiras de —:—:— todas as dimensões, etc., etc. —:—:—

LARGO DA PÓVOA — Telefone 53 — PAÇOS DE BRANDÃO

FÁBRICA DE FUNDIÇÃO DE METAIS, NIQUELAGEM E CROMAGEM
de **David Alves Correia Junior**

Único Fabricante de Cadeados Marca DAC Registada

Telefone 67 — RIO MEÃO — PAÇOS DE BRANDÃO

DROGARIA DO CRUZEIRO DA PÓVOA
DE **V.ª de Júlio Alves da Silva**

Depósito de cimento, cal, tintas, vidros, telha tipo Marselha e tijolos de todos os formatos

Telefone 8 PAÇOS DE BRANDÃO

Oficina de Carpintaria e Marcenaria Manuel Dias da Conceição

///

NESTA OFICINA EXECUTA-SE TODO O
SERVIÇO CONCERNENTE À ARTE DE
CARPINTARIA E MARCENARIA

///

ARRIFANA — (V. Vouga)

Constantino P. Rezende

*Encarrega-se de qualquer
serviço de Construção civil*

Armazéns de Drogas e Materiais de Construção

==||==

Vale do Vouga--ARRIFANA

Fábricas de Papel de Embrulho e Cartão

Marca « **AGUIA** »

(REGISTADA)

Manuel Pinto Barbosa

Telefone. **16 — PAÇOS DE BRANDÃO**

S. PAIO DE OLEIROS

VALE DO VOUGA

Fábrica de velas

de cêra e stearina

Agência funerária

Cêra para sapateiros
e enceramentos

Telefone, 161



Bastos & Alves, Suc.^{res}

CASA FUNDADA EM 1916

Rua Jaime Afreixo

S. JOÃO DA MADEIRA

Enfim... só!



OS SALTOS
E AS SOLAS
ENFIM

cómodos,
não escorregam,
não dilatam,
duram... duram...

são quasi sem fim.

— ESTÁ FEITA A PROVA —

Calçado

FÁBRICA DE CALÇADO

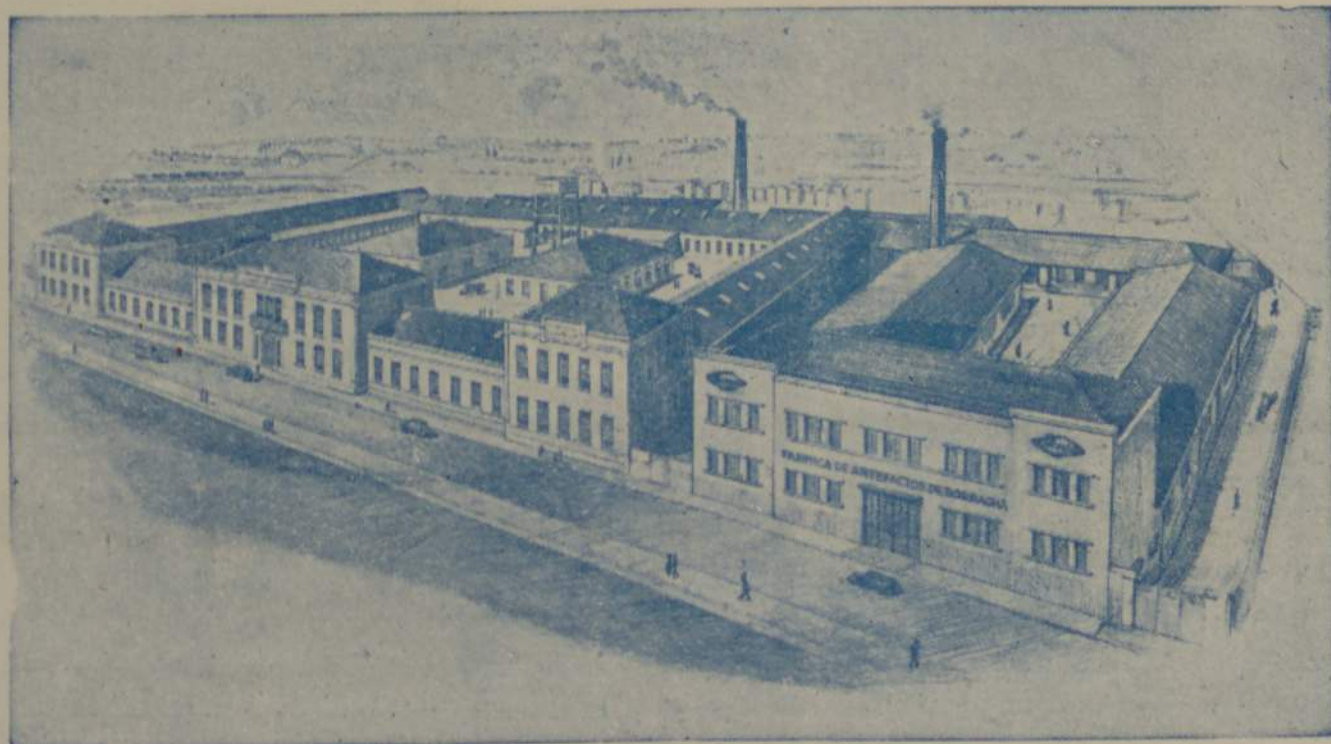
A. Soares Dias

TELEF. 150 S. JOÃO DA MADEIRA PORTUGAL

Imperi

Emprêsa Industrial de Chapelaria, L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA



*Fábricas de chapéus e feltros de pêlo e de lã, chapéus de palha,
calçado e artigos de borracha e serração de madeiras*

Agência no Pôrto — Rua de Sá da Bandeira, 222-1.º

PENSÃO SANJOANENSE

Aurélio Calado

Praça Luiz Ribeiro — Telefone 49

S. JOÃO DA MADEIRA

(A dois minutos do Caminho de Ferro)



Paragem das camionetes

Garagem de recolha

FÁBRICA **UNIVERSO**



Fabrico especial de Velas de
stearina e Velas de cêra — Cêras
de tôdas as qualidades para sa-
— pateiros e enceramentos —

Exportação para o continente,
— ilhas e África —

ARTIGOS FUNERÁRIOS

Velas de cêra de todos os tamanhos

ALVES & FILHO

S. JOÃO DA MADEIRA

BÉBÉLIA, L.^{da}

FÁBRICA DE CARROS, BRINQUEDOS,

JOGOS E UTILIDADES PARA BÉBÉ

ESPECIALIDADE NO FABRICO DE CARRINHOS,
BRINQUEDOS E UTILIDADES PARA BÉBÉ

Rivalizando com os melhores Nacionais e Estrangeiros

Cesár - S. João da Madeira

Telefone Posto Público, 1

OFICINA DE CARPINTARIA

DEPOSITO DE MADEIRAS

Manuel Ferreira Pinto

VALE DO VOUGA

ARRIFANA

A. Costa & Correia, L.^{da}

ARMAZEM DE SOLAS E CABEDAES

FÁBRICA DE CALÇADO «ESTRELA»

EXPORTAÇÃO PARA ILHAS E AFRICA



S. JOÃO DA MADEIRA

PORTUGAL — CONTINENTE

Telefone, 34

Apartado 28

TELEFONE: 140

TELEGRAMAS: «IRIS»

I R I S CALÇADO PARA HOMEM E SENHORA

Impõe-se pela sua qualidade, perfeição e elegância

Fabricantes: J. ALMEIDA & SANTOS

Agente em Lisboa: WALTER MACHADO
Estrada das Amoreiras, 76, 1.º D.

Agente no Pôrto: JULIÃO GILSANZ
Avenida dos Aliados, 9, 3.º-N.

Fábrica de Calçado Everest, L.^{da}

Telefone, 11

S. João da Madeira (Portugal)

ANTÓNIO CORREIA & FILHO, L.^{da}

MERCEARIA

Telefone Pôsto Público—CEZAR—Correio de S. João da Madeira

TAVARES DE AZEVEDO & OLIVEIRA, L.^{da}

Alfaiataria—Lanifícios—Fazendas brancas—Miudezas

C E S Á R

A. PARDAL, LIMITADA

FABRICANTES DE CALÇADO

Telefone, 37

S. João da Madeira



VALE DO VOUGA—Linha férrea, rio e estrada para diante de Sernada



A AIROSA

FÁBRICA DE CALÇADO



Santos Leite & Irmão

Exportação em larga escala de calçado para homem, senhora e criança para o continente, ilhas e colónias

Telefone 14

S. João da Madeira (Portugal)

Sociedade Industrial de Tecelagem, L.^{da}

Fábrica de Fitas de chapéu de homem, fitas para senhora e fitas de fantasia

Telefone 30

S. João da Madeira

OFICINAS METALÚRGICAS

«OLIVA»

Em fabrico:

Material sanitário esmaltado

Fogões de cozinha

Caloríferos

Aquecimento central

Cozinhas a vapor

Lavandarias mecânicas

etc., etc.

Em instalação de fabrico:

Máquinas de costura

Tubos de aço

A. J. Oliveira, Filhas & C.^a, L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA

COLÉGIO CASTILHO

S. JOÃO DA MADEIRA

Internato e Semi-internato para o sexo masculino. Externato para os dois sexos

Instalado num magnífico palacete a dominar o extenso vale da linha férrea, e de frente para a Estrada Nacional, goza duma privilegiada situação para o estudo e para a saúde

Mobiliário escolar com carteiras unipessoais e moderno material didáctico, fornecidos pela fábrica de Albino de Matos, P. e Barros, L.^{da}, de Freamunde

Gabinete de Física e Laboratório B. de Química, organizados pela Electro-Mecânica do Minho

Moderníssimas instalações sanitárias da Fábrica «Oliva», de S. João da Madeira

DIRECÇÃO:

Dr. José Cerqueira de Vasconcelos

Formado em Letras pela Universidade de Paris

Dr. Adácio Vieira Araújo

Licenciado em Ciências Biológicas pela Universidade do Porto



Teleg.: AGUIA

Telefone N.º 4

Fábrica de velas de stearina e velas de cêra

CASA FUNDADA EM 1904

Vieira Araujo & C.^a

COSTA & C.^a

«A AGUIA»

Fábrica Mecânica de Chapéus
de Pêlo, Lã e Palha

VELAS DE CÊRA DE TODOS OS TAMANHOS

«VIARCO»

Fábrica de Lápis e Canetas

TELEFONE, 38

S. JOÃO DA MADEIRA

S. João da Madeira

(Portugal)



FABRICA DE GAZOMETROS
CLAUDINO TAVARES D'AZEVEDO

Fábrica de gazómetros de todos os sistema sem metal niquelado ou chapa de ferro galvanizada, com diferentes pinturas.

Fazem-se tôdas as obras pertencentes à arte de funileiro e picheleiro.

Enxofradeiras, Bacias, Baldes de esfregar e Banheiras

Para grandes quantidades fazem-se descontos

Fábrica Condestável
Nunes da Cunha & C.^a, L.^{da}
S. JOÃO DA MADEIRA

TELEFONE, 42 End. Tel. — CONDESTÁVEL

Instalações modernas para fabricação de feltros para senhora e chapéus para homem

Agente em Lisboa: MANUEL DA COSTA AZEVEDO
 R. Nova de Destêrro, 30, 1.^o-Dt.^o — Tel. 52662

Agente no Pôrto: ADRIANO PINTO
 R. do Almada, 85, 2.^o

EXPORTAÇÃO PARA AS ILHAS, COLÓNIAS E ESTRANGEIRO

Fábrica Mecânica de Chapéus de Pêlo, Lã e Palha

Soares Silva & Duarte, L.^{da}

Telegr. — QUINTINOSILVA
 Telefone 33

S. JOÃO DA MADEIRA — (PORTUGAL)

TELEGRAMAS: UNIÃO — TELEFONE: 79

UNIÃO INDUSTRIAL SANJOANENSE, L.^{da}
S. JOÃO DA MADEIRA — PORTUGAL

Importante organização industrial com fábricas de feltros de pêlo e lã merina para CHAPÉUS DE HOMEM E SENHORA E CHAPÉUS DE LÃ NACIONAL

Fazem parte desta importante empresa, as seguintes firmas:

Nicolau da Costa & C.^a, L.^{da}; Pinho, Costa & C.^a, L.^{da}; Cruz & Freitas;
 Serafim Pais Vieira; Gomes de Pinho, Dias & C.^a; Mário N. Costa;
 José Alves de Freitas; Roberto Nunes de Azevedo e Abel Pinto Godinho

Teleg. CHAPEUS
TELEFONE 29
APARTADO 29

FÁBRICA DE CHAPEUS

Gomes de Pinho, Dias & C.^a

Chapeus de pêlo, lã merino e lã grossa

REX, PRIMUS, GODIC E ÁUREO
são as marcas que se impõem pela sua
alta qualidade e superior apresentação

Rua Gago Coutinho

S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA «MINERVA»
Costa, Filho & C.^a

(Casa fundada em 1895)

Fabrico especial de todo o género de velas de
stearina, de cêra, de sêbo e cêra para soalhos

VELAS COLORIDAS «GOLD»

Exportação para o Continente, Ilhas e África

S. JOÃO DA MADEIRA

Portugal

Telefone, 118

Telefone 65

Laboradora de Madeiras, L.^{da}

MADEIRAS EM BRUTO - MADEIRAS APA-
RELHADAS - SERVIÇOS GERAIS DE CAR-
PINTARIA - ARTIGOS DE «MÉNAGE» -
DESCAROLADORES - TARARAS - CHARRUAS

S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA DE CALÇADO
CONFIANÇA

Martins & Almeida

S. João da Madeira

Serração e Caixotaria a Vapor

DE

Joaquim da Silva Teixeira

F Á B R I C A | : : S E D E : :
S. JOÃO DA MADEIRA | Rua Brito e Cunha, 509
M A T O Z I N H O S

CALÇADO **ALIANÇA**
IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

Aliança Industrial de Calçado, L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA

Tele } fone, 73
gramas: ALIANÇA CALÇADO

Gosto — Perfeição — Durabilidade



Aspecto do banquete vendo-se ao fundo a mesa de honra

Grupos Onomásticos

A Comemoração do 15.º Aniversário do Grupo «OS CARLOS»

FUI realmente encantadora a maneira como o Grupo Onomástico «Os Carlos» comemorou a passagem dos seus quinze anos de fundação. É de facto motivo de orgulho, não só para os seus directores como para os Carlos em geral, o brilho excepcional que tiveram os seus festejos comemorativos. Para esse brilho diversos factores concorreram: uma soma mais importante de donativos aos pobres; maior número de sócios inscritos; maior entusiasmo pela realização das suas mais justas aspirações; novos alvitre para futuras obras; e, finalmente, na província, um mais amplo movimento de interesse e solidariedade.

O programa das suas comemorações, em Lisboa, foi integralmente cumprido e excedeu mesmo todas as expectativas, pois, como vamos ter ocasião de registar, algumas agradáveis surpresas vieram encher de júbilo a hoje já grande família Carlista.

Graças à entrada de maior número de consócios, este ano foi-lhes possível aumentar a verba de donativos. Assim distribuíram pelos Carlos pobres, hospitalizados e presos do Continente e Ilhas Adjacentes, assim como pelos pobres protegidos pela Imprensa, nada menos do que vinte mil escudos. Como nos anos anteriores, fizeram uma exposição de enxovais oferecidos pelas famílias de consócios aos Carlos recém-nascidos. Inauguraram, em sessão solene, as fotografias dos Presidentes da Direcção do grupo, srs. Carlos Empis, Carlos de Macedo e Carlos d'Ornellas e um interessante friso com os emblemas dos diversos grupos onomásticos existentes. A esta sessão estiveram presentes, entre outras pessoas, os srs. dr. Busquets de Aguilar, representante dos «Manueis»; Fernando Lopes da Silva, pelos «Fernandos»;

António Pena Peralta, pelos «Antónios», D. Maria Lucia da Silva pelas «Marias» e dr. Francisco Serrano da Silva, pelos «Chicos e Chicas de Portugal».

Na inauguração do friso o presidente da Junta Consultiva sr. Carlos d'Ornellas disse:

«Faz parte das comemorações do nosso aniversário a inauguração de um friso com os emblemas dos grupos onomásticos que se têm criado ultimamente. É para assinalar o facto de o grupo mais antigo, que é o nosso, se ter lembrado de prestar, com este friso, uma homenagem a todas as organizações congêneras da nossa.

«Os Carlos», que iniciaram no país uma nova e original modalidade de assistência, sempre desejaram que o seu exemplo frutificasse. É, portanto, com verdadeiro prazer que vemos hoje, à nossa volta, formados vários outros grupos, cujos programas de actividade foram inspirados nos nossos estatutos. Isto quer dizer que tendo «Os Carlos» surgido em sua hora própria, os caminhos que traçamos para o seu destino foram seguros e fruto de trabalho atento.

A constituição dos Grupos onomásticos representa a prova confirmativa da nossa razão de ser; traz-nos mais um novo motivo de estímulo para a nossa actividade.

A inauguração do friso consagrado aos grupos onomásticos representa, por tudo isso, uma homenagem e constitui uma prova de existir entre nós todos uma camaradagem leal. Que essa grande camaradagem se mantenha indefinidamente, são os nossos sinceros votos».

O sr. Fernando Lopes da Silva, Vice-Presidente dos «Fernandos», num eloquente improviso, teve palavras de gratidão para o primeiro grupo Onomástico organi-

zado no nosso país e elogiou a sua acção digna de ser seguida como exemplo magnífico para todos os grupos congêneres (palavras do orador).

O sr. Carlos Méga, ao apresentar as fotografias, disse da razão que assistia ao grupo na inauguração dos seus três presidentes, tendo agradecido, em nome destes, o ilustre Presidente da Direcção sr. Carlos Empis.

No dia 4 de Novembro, às 9 horas, na Igreja da Ma-



Outro aspecto do banquete realizado em Lisboa

dalena, celebrou-se a tradicional missa em honra de S. Carlos, Patrono do grupo, e em sufrágio dos Carlos falecidos. Em seguida, procedeu-se ao baptismo dum rapazito de 7 anos, que recebeu o nome de Carlos e teve por padrinhos os srs. Carlos de Oliveira e Carlos Juvenal Machado. Na mesma ocasião um filhinho de um sócio dos «Fernandos» recebeu também o nome de Carlos.

Às 13,30, no «Clube dos 100 à Hora», e sob a presidência do grande amigo e protector do Grupo, sr. Carlos Empis, realizou-se o tradicional almoço de confraternização. Foi elevado o número de convivas, e também, como nos anos anteriores, muitos Carlos fora de Lisboa, quizeram aproveitar o ensejo para passar algumas horas agradáveis de bom convívio.

Ladearam o sr. Carlos Empis os representantes dos seguintes Grupos Onomásticos: «Marias de Portugal», «Fernandos», «Mários», «Chicos e Chicas», «Manueis», «Antónios» e «Américos». Fizeram também parte da mesa de honra os membros directivos, conselho fiscal e junta consultiva de «Os Carlos», e representantes da Imprensa.

Como de costume, o almoço decorreu com alegria, com elevação, dentro do melhor espírito de camaradagem. Todos se sentiram à vontade, em família, pois os «Carlos» constituem uma grande, uma verdadeira família.

Durante o almoço, os «Carlos» do Pôrto estiveram em permanente contacto com os de Lisboa por intermédio da Rádio, tendo-lhes sido transmitido pelo sócio n.º 1 a mensagem do presidente da mesa:

«Os Carlos de Lisboa reunidos na sua habitual comemoração sentem-se muito acercados aos seus homónimos do Pôrto, com os quais estão em comunicação, e que do coração lhes enviam as suas saudações afectuosas e a repetida afirmação da mais firme solidariedade em tudo quanto sirva a causa de «O Carlos» que é a de mútua ajuda e amparo».

Os brindes trouxeram à assistência momentos de bom humor, de entusiasmo e alguns alvitres, ou melhor, todos os alvitres apresentados encontraram o mais generoso acolhimento por parte da assistência.

Registemos agora os oradores: Carlos Leal: «Meus

caros «Carlos» — Agradeço a concessão da palavra em primeiro lugar, mas não a pedi como disse ali S. M. o nosso rei D. Carlos d'Ornellas, por ter ensaio, mas sim «matinée».

Este ano a minha breve oração não vai além de um apontamento de «carnet».

As nossas andanças mastigantes na capital têm tido um percurso curioso. Começámos no Chiado, elegantes, rapaziadamente; — descemos ao Rossio, andámos pelas transversais da grande artéria a que a nomenclatura chama de Liberdade, — subimos a íngreme Calçada de S. Francisco, com estuante Alegria de Trabalho, e agora a Cem à Hora, vamos certamente parar para o ano, a São Bento, onde então diremos das boas... Lá para 1947 devemos estar a banquetearmo-nos na Basilica da Estrêla.

Os nossos estômagos andam num «record» de velocidade, e, se eu não dissesse aqui uma laracha, podia dizer-se que eu estava em *panne*; — vejo aqui na ementa «Lombo de porco à Carlos», — pelo que peço licença para achar uma desconsideração pela higiene corporal dos «Carlos». Mas tenho que me pôr a mexer...

Saúdo a nossa expoente Direcção, o nosso querido presidente Carlos Empis; o Fundador S. M. de Ornellas; Carlos d'Oliveira, o possante esforço de se conseguir a Nossa Casa, cujo lindo projecto ali exposto, há pouco admirei. Carlos d'Oliveira é um triunfador, e o que é que não triunfa na sua férrea vontade? E finalmente, saúdo o nosso infatigável Secretário Geral, Carlos Gonçalves, que eu desejaria vêr vinte anos no Poder para bem do Grupo dos «Carlos», com paciência para aturar os nove mil e que tanto lhe devem de boa vontade. Que seríamos nós sem o seu labôr, a sua persistência? Vai revoar uma salva de palmas e já lhe vejo uma lágrima comovida... Estes momentos de alma também nos fazem bem. Pois faço votos pela sua saúde tão preciosa para nós todos.

E até ao almoço de São Bento, se Deus, Nosso Senhor, quiser. Boa tarde».

Seguem-se o dr. Manuel Busquets de Aguilar, prof. José Simões Lopes, Fernando Lopes da Silva, Carlos Cincinato da Costa, Carlos de Oliveira, António Peralta,



Mais um aspecto do banquete

Carlos Juvenal de Oliveira, reverendo dr. Gabriel Ribeiro, dr. Carlos Pereira, Carlos Mega e por fim o presidente da mesa e do Grupo, sr. Carlos Empis.

Entre os alvitres apresentados figura a construção de uma capela em Mem Martins, no local onde será construída a «Casa dos Carlos».

O sr. Carlos Cincinato da Costa, apresentou a ideia de uma «quete» em favor da «Casa dos Carlos», do que

resultou, em poucos minutos, o ter-se obtido uma importância superior a 5 mil escudos.

Pelo sr. Carlos d'Ornellas foi lido o expediente. Entre várias cartas e telegramas de felicitações figuram os dos «Carlos» de Angola, e dos grupos em formação «Albertos», «Domingos» e «Joões»; uma simpática carta do distinto advogado e orador oficial do Grupo dr. Carlos Homem de Sá.

Por este simples relato, os leitores da nossa *Gazeta* ficam com uma pálida ideia da animação e do grande entusiasmo que presidiram às comemorações do 15.º ano da constituição do simpático grupo; entusiasmo e animação que foram além das palavras que se pronunciaram, porque ficaram eloqüentemente expressas em actos generosos e em alvitre realizáveis.

Mais uma vez «Os Carlos» deram uma prova de que sabem o que querem, de que constituem uma força, de que têm um sentido perfeito do que é, do que deve ser a solidariedade humana.

Às 17 horas o «Clube Radiofónico de Portugal» deu através do seu microfone uma curiosa entrevista com o nosso Director Carlos d'Ornellas, da qual damos algumas passagens:

«O Grupo onomástico «Os Carlos» completa quinze anos de existência, que representam outros tantos de benemerência.

Trata-se, pois, de um facto importante na vida portuguesa, tanto mais que, a seu exemplo, se fundaram, mais tarde, vários outros grupos.

O «Clube Radiofónico de Portugal», sempre atento a todos os acontecimentos de importância, resolveu entrevistar, para esta nossa emissão de hoje, um dos directores de «Os Carlos», o jornalista Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da revista de Turismo *Viagem*.

A nossa entrevista começa por esta pergunta:

— Com que fins se creou o Grupo dos «Carlos»?

— Para proteger e amparar todos os «Carlos» necessitados — respondeu-nos Carlos d'Ornellas. À medida que o Grupo foi aumentando de sócios, estendemos a nossa acção não só aos pobres, a quem temos distribuído donativos, não só aos desempregados, para quem temos obtido colocação, mas também aos «Carlos» hospitalizados e presos.

— Quantos sócios há já no Grupo?

— Vamos a caminho dos dez mil.

— De que constam as festas comemorativas do 15.º aniversário de «Os Carlos»?

— Da distribuição, de vinte mil escudos, a pobres de reconhecida necessidade; de exposição de enxovais que serão oferecidos a todos os rapazinhos nascidos no dia 4 de Novembro, dia de S. Carlos, e aos quais fôr dado o nome do nosso patrono; missa por alma dos Carlos falecidos, e o nosso tradicional banquete de confraternização.

— O Grupo tem, segundo consta, uma grande obra em projecto. Pode dar-nos algumas informações sobre essa obra?

— Com todo o gosto. Trata-se da «Casa dos Carlos», num dos mais belos e saudáveis pontos da linha de Sintra. Adquirimos o terreno necessário para os pavilhões e diversas dependências que vamos ali construir e uma Comissão, propositadamente constituída para angariar fundos para a realização da nossa ideia, já está de posse de um pequeno capital, de modo que as obras vão começar muito em breve.

E Carlos d'Ornellas, que tem a volúpia da actividade, remata a entrevista com estas palavras vibrantes de optimismo:

— Quando éramos poucos, sempre fazíamos alguma coisa de interessante. Agora, que vamos a caminho dos dez mil, já nos podemos abalançar a empreendimentos de maior vulto.

O «Clube Radiofónico de Portugal» faz sinceros votos para que o Grupo dos «Carlos», o primeiro e o mais numeroso do país, realize todos os seus mais queridos ideais.

Para encerramento das festividades comemorativas realizou-se no dia 15, de tarde, uma visita cultural ao «Patronato da Infância», instituição de assistência particular onde se encontram internados 7 rapazes de nome «Carlos». A visita decorreu animada e a ela concorreram muitos sócios do Grupo acompanhados das suas famílias. Em seguida realizou-se uma sessão recreativa para a pequenada, em que colaborou uma «parrelha» de palhaços.

Durante a visita o sr. Albertino Henriques, em nome da Direcção, saudou os «Carlos» e agradeceu a honra da visita, a que o sr. Carlos d'Ornellas respondeu.

O sr. dr. Calixto Armindo, em nome do Presidente da Direcção do Patronato teve palavras de carinho para o esforço da Direcção de «Os Carlos» e finalizou o seu interessante discurso com uma simpática saudação ao referido organismo.





Os grandes trajectos ferroviários

N O momento actual, em que se está construindo, com prodigiosa rapidez, a imensa linha férrea do Trans. sahariano — a que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» fez desenvolvida referência no número referente a 16 de Setembro de 1943 — é interessante recordar a próxima coincidência existente entre este caminho de ferro e o que, ligando directamente os oceanos Atlântico e Pacífico, se denomina o Transsiberiano, pois qualquer destas duas obras, adormecidas durante fartos anos nos gabinetes de estudo, tiveram uma excepcional actividade na sua execução.

Com efeito foi há meio século que se iniciaram os primeiros trabalhos de campo dessa gigantesca obra, que exigiu mais de quinze anos de intenso trabalho e custou pelas inúmeras e compactas brigadas de pessoal a astronómica soma de mais de um bilião de francos-ouro.

Os planos elaborados em 1887 estiveram em estudo até 12 de Maio de 1891 e foi o *czarévitch*, futuro Nicolau II, quem no decurso da sua viagem oficial ao Extremo-Oriente, colocou a primeira pedra na gare terminus de Vladivostock.

Nessa época florescia a grande amizade franco-russa e um dos principais engenheiros do Transsiberiano foi Bélebubsky, francês de origem russa, do qual se conta que, vindo visitar a família, residente em Paris, num círculo de colegas e amigos explicou com suave fleuma o *insignificante trabalhinho* que ia dirigir. E começou:

— Afinal o traçado não é dos mais difíceis, nem tão prolongado como se possa imaginar. A linha férrea, vinda de Moscovo, pára em Tcheliabinsk, como se sabe, e nós vamos prolongá-la, por Omak, até Tomsk, num primeiro sector de 1.400 quilómetros.

Em seguida, de Tomsk e Irkoutsk, por Atchinsk, num segundo sector de 1.864 quilómetros; depois, de Irkoutsk a Mysovaia, contornando o sul do lago Baikal, num terceiro lanço de 312 quilómetros...

— Está bem. Chega-se logo ao Pacífico?... Interrompeu um dos amigos que o ouvia.

— Ainda não. Depois vamos por Oudinsk, onde se tronca com o grande caminho das caravanas que tomam a direcção de Pequim e cruzamos, a 1.118 metros de altitude, os montes da Yablonovoi para chegarmos a Stretensk, numa quarta zona de 1.079 quilómetros.

— E pronto, pode a gente apear-se então em Vladivostock, arrematou outro dos circunstantes.

— Esperem um pouco, não se apressem e oiçam. É necessário ainda atravessar o quinto sector, aquê de Amor, que mede, exactamente, até Kabarowka, 2.140 quilómetros. Depois, o sexto que...

— ...Então êsse trajecto nunca mais tem fim, obtemperou um dos ouvintes, certamente arrepiado com tamanha extensão de linha.

— Não se impacientem e deixem-me falar. O sexto sector, que tem apenas 369 quilómetros conduz-nos rapidamente a Grafkaia. E, depois, por fim, o sétimo, de 450 quilómetros,

que alcança as margens do mar do Japão. E, em Vladivostock, é que todos vocês poderão dar por finda a interessante viagem.

Os engenheiros franceses, que não seriam muito fortes em assuntos de geografia, traduziram o assombro que os invadira fazendo a adicção dos lanços e chegaram à conclusão da bonita cifra de 7.569 quilómetros.

Seguidamente um deles, derivando a atenção do comprimento para o factor tempo, indagou:

— E quantas horas poderá gastar-se, nêsse trajecto?

— Apenas onze dias, respondeu com segurança o engenheiro Bélebubsky, que assim terminou a referência feita a uma das mais importantes vias de comunicação ferroviária, das que honram sobremaneira as obras de engenharia do século passado.

A idade dos Caminhos de Ferro

J ULGAMOS interessante recordar as datas da inauguração dos caminhos de ferro nos seguintes países, considerados como transporte de passageiros:

- 1825 — 27 de Setembro, Inglaterra
- 1828 — 30 de » Austria
- 1828 — 1 de Outubro, França
- 1829 — 28 de Dezembro, Estados Unidos da América
- 1835 — 5 de Maio, Bélgica
- 1835 — 7 de Dezembro, Alemanha
- 1837 — 7 de » Cuba
- 1838 — 4 de Abril, Rússia
- 1839 — 4 de Setembro, Itália
- 1844 — 15 de Julho, Suíça
- 1845 — 21 de Novembro, Jamaica
- 1848 — 28 de Outubro, Espanha
- 1850 — Maio, Canadá
- 1850 — (Data imprecisa), México
- 1851 — Idem, idem, Suécia
- 1851 — Idem, idem, Peru
- 1852 — Janeiro, Chile
- 1853 — 18 de Abril, Índias Orientais
- 1853 — Julho, Noruega
- 1854 — 30 de Abril, Brasil
- 1855 — 28 de Janeiro, Colombia
- 1856 — Janeiro, Egipto
- 1866 — 18 de Outubro, Portugal (43 quilómetros, de Lisboa ao Carregado).

As côres na sinalização das vias férreas

D ADA a circunstância de haver grande diversidade de tons nos vidros de côres, empregados nas diversas sinalizações luminosas de via, pois, por exemplo, só da côr verde se contavam trinta e duas gradações, as companhias ferroviárias dos Estados Unidos da América coligaram-se para apresentar uma reclamação sobre êste assunto à Corning Glass Company, organização de primeira

grandeza no meio industrial da especialidade e que na sua vasta indústria dispõe de cerca de mil e oitocentos laboratórios de pesquisas, estudos e experiências e onde trabalham inúmeros técnicos cientistas.

De facto a má interpretação das cores estabelecidas pelo Código Internacional poderia determinar sérios prejuízos, quiçá, mesmo desgraças, visto que nas épocas de nevoeiro alguns vidros amarelos pareciam vermelhos e, inversamente, os vermelhos se assemelhavam à cor amarela.

Tendo a Corning tomado na devida consideração o caso a solucionar, tempo depois apresentava por testes as cores vermelha, verde e amarela, tornando-as mais rigorosas e visíveis a distâncias muito superiores.

Estavam, assim, criadas as cores padrão, resultantes das pesquisas levadas a efeito em virtude do que expuzeram as empresas ferroviárias e desde logo foram adoptados os novos vidros em toda a extensa rede dos caminhos de ferro americanos.

Transportes eléctricos

SEGUNDO informam os jornais franceses, as estradas dêsse país serão, dentro em pouco, percorridas por automóveis accionados a electricidade e destinados ao transporte em comum.

Um construtor especializado calcula que, em menos de um ano, poder-se-á ver os novos engenhos rodando à velocidade média de 75 quilómetros-hora e com um raio de acção de mais de 150 quilómetros, ao reduzido preço de 75 centimos por quilómetro.

Nêsses novos veículos, destinados a enorme êxito, há de notável que todo o cobre necessário para a bobinagem dos motores foi substituído pelo alumínio.

Pelo desenvolvimento ferroviário mundial

FIRMAS britânicas preparam-se para servir as redes ferroviárias mundiais com equipamento completo desde as locomotivas até às peças menores. Uma comissão conjunta industrial, agindo por intermédio de companhias ferroviárias e representando mais de 120 destas companhias britânicas, com um capital de 26 milhões de libras, está a tratar do recomeço da exportação em grande escala do equipamento ferroviário.

Numa publicação intitulada *Progreso Técnico do Equipamento Ferroviário* preparada especialmente para os mercados da América Latina, a comissão acentua a evolução da indústria e a sua possibilidade de auxiliar os países ultramarinos, renovando os seus sistemas ferroviários depois da guerra. Nela se frisa que a Grã-Bretanha não foi apenas o lugar de origem, mas também a pioneira dos caminhos de ferro em muitas partes do Mundo.

O primeiro caminho de ferro eléctrico

FOI no ano de 1886 que nos Estados Unidos da América, em Cleveland, Estado de Ohio, se estabeleceu o primeiro caminho de ferro eléctrico, para transporte de passageiros e mercadorias, o qual percorria apenas a curta extensão de cerca de uma milha.

Este percurso que constituía uma simples experiência dum novo meio de locomoção levantou grande celeuma no meio ferroviário e, pelo êxito obtido, a companhia ferroviária que deu início à electrificação decidiu-se logo a introduzir a tracção por meio de electricidade em toda a rede que possuía então e se estendia por 32 quilómetros.

A central geradora ficava situada a seis quilómetros do ponto de partida dos comboios e a corrente necessária era conduzida aos motores dos furgões de marcha, por meio de condutores encerrados em tubos subterrâneos. Êsses condu-

tores, dispostos entre os «rails» eram constituídos por barras de ferro, cujo perfil era muito análogo àquêle dos «rails» por onde circulam os comboios.

Umas escôvas metálicas, passando em perfeito contacto com as barras conduziam a corrente aos motores.

A força destas locomotivas eléctricas era tal que, sem esforço, conseguiam rebocar 15 carruagens à velocidade normal dos comboios dessa época.

A construção desta linha pelo processo referido importou em menos doze vezes do que se fôsse feita com cabo aéreo.

Uma raridade da engenharia ferroviária

A asserção de que o mais curto caminho entre dois pontos é a linha recta, constitue axiomática verdade. Porém, quando se trata de vias férreas percorridas por comboios accionados a vapor, que evitam sempre as rampas de declives muito acentuados, é posto de parte este princípio fundamental das construções de via e trata-se apenas de escolher o caminho mais acessível a transpor, tornejando obstáculos com declives suaves e tendo sempre em grande conta a base económica da supressão de pontes, viadutos, a abertura de túneis e todas as obras consideradas de arte, sempre mais custosas do que o assentamento da via em terreno propício ao trabalho.

Pois, apesar de todas estas circunstâncias e embora nos pareça estranho tal possibilidade, existe uma linha férrea em perfeita linha recta, e que não contorna qualquer obstáculo.

Essa linha está situada na América do Sul e parte de Buenos Aires para o Oeste, cerca das Montanhas dos Andes. Numa extensão de 335 quilómetros — tanto como a distância de Lisboa a Valadares, perto do Porto — a via férrea estende-se por uma enormíssima planície, tão unida que não houve necessidade de construir nêsse tão dilatado percurso uma única ponte, viaduto ou simples pontão, nem se cavaram trincheiras profundas ou levantaram taludes de mais de um metro de altura.

O prefixo «Trans»

O prefixo trans, estreitamente ligado às expressões ferroviárias, entra—além de outras—na composição das seguintes palavras que facilmente evidenciam a sua situação na rede mundial dos caminhos de ferro: Transafricano, transalpino, transamericano, transandinó, transaustraliano, transbaleânico, transdanubiano, transmanchuriano (ou transmanjuriano) transiberiano, transahariano, transvaliano, transiriano e... talvez, mais alguns.

A duração das locomotivas

CALCULA-SE que as locomotivas em estado de novas ou quando cuidadosamente revistas de maneira a substituir as peças de que tenha carência, por usadas — tais como rodados — podem percorrer, em média cerca de 150 mil quilómetros antes de se considerarem cançadas. Claro que esta hipótese assentava em cálculos feitos em período normal.

Alexandre F. Sella

Recordando o passado

A CAMPANHA DO CUAMATO

e o "99", um dos mais completos tipos de soldado português

Pelo Tenente Coronel MIRA SARAIVA

Todos os anos, em Outubro, os antigos combatentes do Cuamato de 1907, reúnem-se em Lisboa, num almoço de confraternização. Durante o repasto recordam-se, com saúdade, episódios daquela campanha. Desta vez, foi o Tenente-Coronel Mira Saraiva quem proferiu a palestra habitual. É uma página curiosa, brilhante, cheia de bom humor, da vida de campanha e que bem demonstra o espírito do militar português, que enfrenta com valentia o perigo e que nos intervalos das refregas sabe sorrir com superioridade.

Por extrema amabilidade do seu ilustre autor que, há anos, cultivou brilhantemente o jornalismo, podemos hoje oferecer aos nossos leitores o texto dessa interessantíssima palestra.

Caríssimos camaradas:

Há já dois anos que eu não tinha o prazer de tomar parte nesta habitual festa de confraternização dos combatentes do Cuamato de 1907 e, confesso, sentia saúdades dos fugitivos momentos de prazer espiritual que estas reuniões me tinham, sempre, dado.

Conversa-se, recordam-se e trocam-se impressões de amizade entre camaradas, amizade que, pelos perigos passados ou privações sofridas em comum, é fundamente vincada no nosso espírito e no nosso sentimento.

Desejo vir hoje, aqui, prestar uma justa homenagem ao soldado Português concretizada na pes-

sôa do soldado 99 do Esquadrão do Planalto que, por um feliz acaso, tive junto de mim nos serviços administrativos da coluna, citando factos com êle passados, humorísticos uns, sentimentais outros, mas todos aqui recordados para exaltação das qualidades do soldado português e como merecida homenagem áquele de quem vos vou falar muito ligeiramente.

O «99»

O «99», soldado do Esquadrão do Planalto, para onde tinha sido enviado num refôrço de praças de cavalaria, era um *lanzudo* da Beira-Baixa, analfabeto, nem alto nem baixo, cara de criança, mas um valentão que levantava e punha às costas, sem ajuda, uma saca com 85 kilos de pêso.

Ao recordar êstes episódios, eu que muito apreciei as suas belas qualidades de disciplinado, respeitador e de bondade, não falo ainda hoje, nêsse homem — que não tornei a ver desde que embarquei de regresso ao Continente — que o não julgue um dos mais completos tipos de soldado português, que em tôda a minha longa vida de serviço em vários regimentos e estabelecimentos militares, em duas guerras fora do continente e em várias revoluções dentro de Lisboa, me foi dado apreciar mais de perto.

* * *

O «99» era ingênuo como uma criança, valente como um homem valente, dedicado aos seus superiores e ao seu serviço. Os seus actos, e as suas

conversações nos poucos momentos disponíveis, em marchas isoladas que, comigo, executou, de Mossâmedes ao Humbe, demonstraram aquelas qualidades. Nelas transparecia sempre o seu bom humor, uma ingenuidade de criança, um sentimento de bondade e viva saudade de sua Mãe. Mas o «99» não era só um bom soldado e ingênuo rapaz. Era bondoso e, até, filósofo. Era um tanto cinéfilo, por antecipação, visto que o povo desse tempo ainda não conhecia os cinemas; e tinha um certo feitio humorístico.

O «99» filósofo

Era rara a conversa em que êle não falasse de sua Mãe. Um dia, porém, sem que até então tivesse pronunciado uma só palavra que não fôsse de puro amor filial, o «99» disse-me:

«? Eu nunca disse ao meu tenente que estava mal com a minha Mãe?»

Como a resposta fôsse negativa, êle, então, contou:

«Quando eu abalei de casa, para vir para a África, já o meu Pai tinha morrido há dois anos. Eu tive uma madrinha que me deixou um livrinho com que eu ia a um estabelecimento, de vez em quando, receber dinheiro, (Devia ser a caderneta de qualquer depósito em uma caixa de crédito) e disse à minha Mãe: Vocemecê está ainda nova, mas eu não quero que volte a casar-se; tem a casinha e as leiras que o meu Pai nos deixou e pode assim ir vivendo. Para os *lâches* fica-lhe cá o livrinho.»

Ao pronunciar aquela palavra *lâches*, olhou bem para mim e, julgando que eu não tivesse compreendido tão *elevado* termo, explicou:

«Chamam-se *lâches*, meu tenente, lá na minha terra, a uma merenda que as mulheres gostam de fazer aí pela tarde: um chá e uns bolos ou outra coisa qualquer.»

Feita esta explicação o «99» contiuiu:

«Ora uma vez, estava eu de rancheiro no Esquadrão, quando recebi uma carta de minha Mãe em que dizia:

Meu querido filho.

Saberás que me casei com o snr. José Monteiro, nosso vizinho, e que tu conheces. Uma mulher só-sinha, e ainda nova, está sempre sujeita às más linguas, etc, etc.

Eu não quis ouvir mais nada da carta e pe-

dindo ao cabo do rancho para escrever a minha resposta, disse-lhe: prante lá, se faz favôr.

Minha Mãe. Cá arrecebi a sua carta que vinha tão cheia de ódio que a deitei no fogão e não foi preciso deitar mais lenha, para fazer ferver o caldeiro.»

Não será isto filosofia?»

O «99» cinéfilo

Quando ainda no kilómetro 73 da linha de Mossâmedes, que era a testa de etapas por caminho de ferro, e onde o «99» começou a demonstrar as suas qualidades de trabalho, de que resultou ser requisitado para ficar a servir naquela estação até ao início da Campanha, recebi telegrama de Mossâmedes para informar de quando haveria transporte que pudesse conduzir para o Humbe um auxiliar jornalista. (1)

Julguei tratar-se de um jornalista que tivesse sido enviado por algum dos grandes diários de Lisboa, para fazer uma minuciosa reportagem da campanha. A ser assim devia tratar-se de um reporter fotográfico para tornar as suas comunicações mais interessantes com o auxílio de imagens.

Como havia carros boers a sair, carregados, para o Forte Roçadas, foi respondido nêsse sentido. Ao «99» eu disse então: Amanhã chega aí um fotógrafo para começar a fazer um descritivo de tudo que se refira à campanha e é natural que comece os seus apontamentos aqui, como base de etapas.

— Vais figurar numa fotografia a dirigir os descarregadores.

O «99», depois de pensar um pouco, saiu-se com esta:

«Ó meu tenente! Eu gostava de tirar o retrato mas era a cavalo na nossa mula, de orelhas muito afitadas, e eu com a espingarda a fingir que dava tiros; os nossos pretos fazendo de cuamatos, a fugirem na minha frente ali para o mato. Eu ensinava um deles a deixar-se cair, como se tivesse sido ferido, e a gritar: Ai-o-é! Ai-o-é! que me mataram! Era para mandar à minha Mãe, para ela fazer uma ideia de como é a guerra!»

Se isto não é ante-visão de cinema, não sei como deva chamar-se.

(1) Tratava-se do jornalista Simão de Laboreiro que fez toda a campanha, como auxiliar.

O «99» bondoso

Numa noite tempestuosíssima, no forte do At-congo, em que uma chuva diluviana tudo inundava, lembrando-me do estado lastimável em que deviam estar os desgraçados soldados angolenses que se encontravam no serviço de sentinelas exteriores, a uns 100 metros do Forte, disse ao «99»: Aqueles desgraçados se não se lhes acode com uma ração de aguardente, não se aguentam no posto. És capaz de ir fazer-lhes uma distribuição?

O «99», como se estivesse narrando a coisa mais natural deste mundo, disse:

«Coitadinhos dos pobres! Se estivessem à espera que o meu tenente se lembrasse deles, já tinham morrido! Mas eu já fiz o giro das sentinelas, por duas vezes, a levar-lhes aguardente!»

Actos dêstes, que ninguém lhe suscitou, nem eram do seu dever, praticava a miude e constantemente visitava os doentes, de noite, na ambulância, para lhes levar água e até café, que com aquêle fim êle próprio preparava.

O «99» humorista

Ao passar em Lisboa foi o nosso homem passear até à Avenida num domingo em que a Rainha D. Amélia ali passava de carruagem. A sua curiosidade em vêr bem uma pessoa real, fê-lo fixar pormenores e êle viu que aquela Senhora estava

sempre a inclinar a cabeça, a um lado e outro, correspondendo às saudações de que era alvo.

Quando, já em operações no Cuamato, nun a ocasião de vivo tiroteio em que balas inimigas asobiavam aos nossos ouvidos, um movimento instintivo de cabeça (como que a desviar) era quasi unânime entre nós todos.

Então o «99» teve esta piada:

«Ó meu tenente! A gente aqui até parecemos a nossa Rainha quando passa de carruagem na Avenida!»

A fechar

O «99» é um tipo verdadeiro, como verdadeiros são, sem a menor fantasia, os factos que citei.

Será ainda vivo o «99»? Talvez não fôsse difícil sabê-lo. Se é vivo ao recordar êstes factos, manifesto-lhe aqui, — 38 anos decorridos — a minha grande simpatia e agradecimento pelos serviços que o «99» me prestou e, posso dizê-lo, a toda a coluna. Se já não figura na lista dos que ainda por cá mourejam, a sua memória é digna de que lhe dedique estas sentidas palavras de saüdade.

Esta saüdade estende-se a todos os que naquelas campanhas regaram com o seu sangue o solo português do Cuamato, e aos que já faleceram depois da campanha, quer chefes quer simples soldados, porque é do seu conjunto que nasce o núcleo do patriotismo dos povos.



MOBILIAS

*A pronto e a prestações. Dezenas de mobílias
:::: à escolha. Vendas para todo o país ::::*

MARCENARIA SANTOS, L.^{DA}

(Casa fundada em 1888)

(FÁBRICA MECÂNICA DE MÓVEIS)

RUA DA ESCOLA INDUSTRIAL

Oliveira de Azemeis

Telefone 33

Portugal

Emprêsa de Transportes de Oliveira de Azemeis, L.^{da}

DE
MANUEL ANACLETO

(UM DOS MAIS ANTIGOS CAMIONISTAS DO PAÍS)

Sede em OLIVEIRA DE AZEMEIS—Telefone 47

Concessionária das seguintes carreiras de passageiros:

Oliveira de Azemeis—Arouca
Macieira de Cambra—Oliveira de Azemeis
Oliveira de Azemeis—Pôrto
Fajões—Pôrto (via Arrifana)

Serviço combinado com os CAMINHOS DE FERRO DO VALE DO VOUGA

Automóveis de aluguer e camiões para o transporte de mercadorias

Estações de serviço em:

AROUCA—MACIEIRA DE CAMBRA—OLIVEIRA DE AZEMEIS, Telefone 47
S. JOÃO DA MADEIRA, Telefone 39—PORTO, Telefone 21

J. Marques Pinheiro

Tele } fone n.º 68
gramas — M. Pinheiro

ARMAZÉM DE CEREAIS, FARINHAS,
— SEMEAS, AZEITES E VINHOS —

UL

Oliveira de Azemeis

TELEFONE 39

Manuel da Cunha Figueiredo

Negociante de Cal, Cimento, Telha e Tejolos
===== Depósito de Sal =====
Ferragens, Tintas, Louças de Ferro e Esmalte
===== Bancas de Louza, etc. =====

CAMIONETES DE ALUGUER
OLIVEIRA DE AZEMEIS

A VIDREIRA

ARMAZÉM DE VIDROS

MANUEL ALMEIDA

DEPOSITÁRIO DA:
Vacuum Oil Company
GASOLINA, ÓLEOS E PETRÓLEO

Telefone 32

RUA BENTO CARQUEJA
OLIVEIRA DE AZEMEIS

COSTA & SANTOS

Armazém de vinhos, aguardentes e seus derivados

VINHOS DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS

Largo de Santo António
OLIVEIRA DE AZEMEIS

Costa & Melo, L.^{da}

LIVRARIA — PAPELARIA

Objectos de escritório. Material escolar.
— Máquinas de escrever e calcular —

CAFÉ E ARTIGOS COLONIAIS
TORREFACTORES E ARMAZENISTAS

Rua Bento Carqueja

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone 36

AGENCIA CENTRAL DA SHELL
AGENCIA DISTRITAL CHEVROLET

Justino Ferreira dos Santos

ACESSÓRIOS, PNEUS, CAMARAS, ETC.

Estação de serviço — Garagem de recolha

Telefone, 11

OLIVEIRA DE AZEMEIS

TELEF.

A MERCANTIL DE CAMBRA

ALBINO LEITE

Armazém de mercearia, cereais e azeites

MACIEIRA-A-VELHA
MACIEIRA DE CAMBRA

União Comercial de Azemeis, L.^{da}

Agência Depositária dos Esmaltes para todos os fins
da «ROBIALAC, L.^{da}» — (LONDRES)
Sub-Agência «MUNDET» Artefactos de Cortiça
Agentes Depositários dos Esmaltes e Tintas J. O.
Perfumarias Nacionais e Estrangeiras, Esmaltes Nacionais
Fabricante dos Produtos de Beleza «ZINIA»

TELE } FONE 69
GRAMAS «UCAL»

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Lacticínios de Azemeis, L.^{da}



Este estabelecimento fabril, sendo um dos melhores e maiores do distrito de Aveiro, e conseqüentemente, de todo o país, fica situado a 3 km. da linda vila de Oliveira de Azemeis, junto à E. N. 10-1.^a e ao apeadeiro de Travanca do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

Esta Empresa deve orgulhar-se por ser possuidora de ótimas condições de exploração. Citaremos, por exemplo, as seguintes: — a fertilidade da sua região, donde deriva uma grande produção de leite; soberbos meios de acesso para a comunicação diária com os seus postos de recepção, donde se efectua a expedição do leite para a sua fábrica que sustenta a sua laboração; e, finalmente, a vantajosa facilidade de meios de transporte para todos os pontos do país.

- 1 — Na parte que se refere aos seus produtos, é digna de menção a sua acreditada marca de manteiga **UNIVERSO** que, pela sua esmerada qualidade, foi sempre muito procurada em todos os mercados nacionais.
- 2 — Queijo **UNIVERSAL**.
- 3 — Num futuro próximo, será lançado à venda o leite em pó, para o que deverão ser primeiramente concluídas instalações próprias.

Apartado 5 -- OLIVEIRA DE AZEMEIS -- Telefone 61

Vulcanizadora Oliveirense

DE **Júlio G. Freitas**

REPARAÇÕES: PNEUS, CÂMARAS D'AR
—::— ARTIGOS DE BORRACHA —::—

Garantem-se todos os trabalhos executados nesta casa

**RUA DA ESTAÇÃO
OLIVEIRA DE AZEMEIS**

A VULCANIZADORA MODERNA

DE **JOÃO BENTO**

Oficina de reparações em Pneus e Câmaras de ar pelo sistema americano — Trabalhos os mais perfeitos e resistentes, executados com a maior rapidez

Garantia em todos os trabalhos

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Rua Bento Carqueja **Oliveira de Azeméis**
Telefone 96

ANTÓNIO REGALADO

Fábrica de Louça, Telha, Tijolos e Grés

Telefone 99 Oliveira de Azemeis

José Maria Dias da Silva

Fabrico de moldes e utensílios para a Indústria
Vidreira — BORRACHA E BAQUELITES

Largo da Estação -- Oliveira de Azemeis

CHAPELARIA OLIVEIRENSE

EM FRENTE À IGREJA

de *António José da Silva*

OLIVEIRA DE AZEMÉIS

José de Almeida Reis

Armazém de Mercaria, Azeites e Gorduras
DEPÓSITO DE BACALHAU

Av. António José de Almeida (Ao lado do Novo Mercado Municipal)
OLIVEIRA DE AZEMÉIS **Telefone 55**

**Fábrica de Camisaria
e de artigos em cabedal**

RIBUL, LIMITADA

Representações e Conta Própria

APARTADO 7 — TELEFONE 102

OLIVEIRA DE AZEMEIS

**Fábrica de Papel
do Caima**

PALMAZ

Oliveira de Azemeis

Afonso da Silva Castro

Armazém de Mercaria



Telefone n.º 20 Oliveira de Azemeis

TEL. 66

APART. N.º 4

Condes & Tavares, L.^{da}

Vidros Loças Cristais

OLIVEIRA DE AZEMEIS

**FELIX & PARREIRA,
LIMITADA**

**FÁBRICA DE SERRAÇÃO
E CAIXOTARIA**

///

**TODOS OS TIPOS DE CAIXO-
TARIA PARA EXPORTAÇÃO**

///

**ADUELAS — MADEIRAS
PARA CONSTRUÇÃO**

TELEFONE, 49

Largo da Estação OLIVEIRA DE AZEMEIS

ANTÓNIO JOSÉ MARQUES

(Casa fundada em 1887)

ARMAZEM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

Tele { fone 14
gramas : SEMARQUE

Oliveira de Azemeis

Armazém de Ferro, Ferragens, Aço e Drogaria

DE ANTÓNIO JOSÉ MONTEIRODepositário das Fábricas: LUZALITE; das
ANTAS, do Pôrto; e do Cimento SECIL

Oliveira de Azeméis

Telefone 38

Mário Tavares Moreira

CALÇADO MOREIRA

Oliveira de Azeméis

Telefone 53

Manuel Alves da Costa Júnior

NEGOCIANTE DE MADEIRA E LENHA

Alvão-Macinhata da Seixa
(Caixa dos Carvalhos)

OLIVEIRA DE AZEMEIS

CASA HERDADE

DE

ABILIO D'OLIVEIRA CAMPOS

Mercearia e ferragens, por junto e a retalho, Cereais e azeites

OLIVEIRA DE AZEMEIS — CESÁR

FOTOGRAFIA PAÚL

ATELIER ARTISTICO

AMPLIAÇÕES E REPRODUÇÕES — CON-
CLUEM-SE TODOS OS TRABALHOS
A AMADORES — TRABALHOS FORA DO
ATELIER. OPERA-SE TODOS OS DIAS

Rua Dr. Simões dos Reis

OLIVEIRA DE AZEMEIS

João António de Oliveira (Viúva)MARCENARIA, COLCHOARIA, E MÓVEIS
DE FERRO

Rua Dr. Simões dos Reis

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Manual do Viajante em PortugalPedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA**FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO****ALVA****JOSÉ MARIA PINTO**

Outeiro - S. Tiago de Riba-Ul

VALE DO VOUGA

J. Pereira & Freitas, L.^{da}CALÇADO «EXCELSIOR»
SANTIAGO DE RIBA-UL

TELEFONE, 62 — Rêde de O. de Azemeis.

Sociedade de Calçado «Artidura», L.^{da}FABRICO MANUAL DE CALÇADO
PARA HOMEM**Adélio M. Soares da Costa**S. TIAGO DE RIBA-UL
VALE DO VOUGA**Especialidade em calçado para senhora**O Calçado «EXCELSIOR» marca pela qua-
— lidade e pela perfeição do seu fabrico —

Fábrica de Papel do Antuã

PAPELÃO, PAPEL DE EMBRULHO E SACOS DE PAPEL

ADUBOS E MOAGEM DE OSSO

COUTO DE CUCUJÃIS
(MOÍNHOS)

Fabrico "SEMOG"

MARCA REGISTRADA

DE

José Maria Gomes dos Santos Júnior

COM SECÇÕES

*de Metros articulados de madeira, Carpintarias,
Complementos de madeira para instalações
Sanitárias, Protectores para calçado, etc.*

COUTO DE CUCUJÃES—MOÍNHOS

«SOINCA»

Fábrica de bonecas e brinquedos de madeira

VILA DE CUCUJÃES

TELEGRAMAS:
CARVÃO—CUCUJÃIS

TELEFONE 173
(S. JOÃO DA MADEIRA)

Sociedade do Carvão de Cucujães, L.^{da}

CARVÃO VEGETAL
« P R E P A R A D O »
PARA GASOGÉNIO

(FORNOS FIXOS)

Calibrado e isento de alcatrão, humidade
e demais impurezas

Fabrico de Aglomerados de carvão vegetal com patente de invenção registada

Fermil — C U C U J Ã I S — Portugal

DILIGENTE
CARTONAGEM
FUNDADA EM 1929

EDUARDO GAMA

Caixas para as Indústrias de Calçado, Chapelaria e outras

COUTO DE CUCUJÃES
(MOINHOS)

Francisco Pereira da Costa
CONSTRUTOR CIVIL

DEPÓSITO DE TELHA, TIJOLOS E TUBOS DE GRÉS

MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL

Casal Novo — Couto de Cucujães

F Á B R I C A DE C A L C A D O HÉRCULES

TELEFONE 59
(Rede de S. João da Madeira)

TELEGRAMAS:
HERCULES

Domingos Joaquim Ferreira & Irmão

CUCUJÃIS — (MOINHOS)

Amadeu Pereira da Costa
(CASA DO RITA)

Mercearia, Vinhos e Tabacos

Armazem de Sal

Depósito de materiais de construção civil:

Telha, telhados, mosaicos, azulejos, cal, cimento,
tubo de grés, bancas de louça, ferragens, vidraça,
tintas, vernizes, etc.

Agência de Seguros em todos os ramos

Vila Nova — CUCUJAIS

FARMÁCIA BESSA

DIRECTOR TÉCNICO

JOÃO PINTO BESSA

CUCUJÃES

Dionisio da Silva Clara

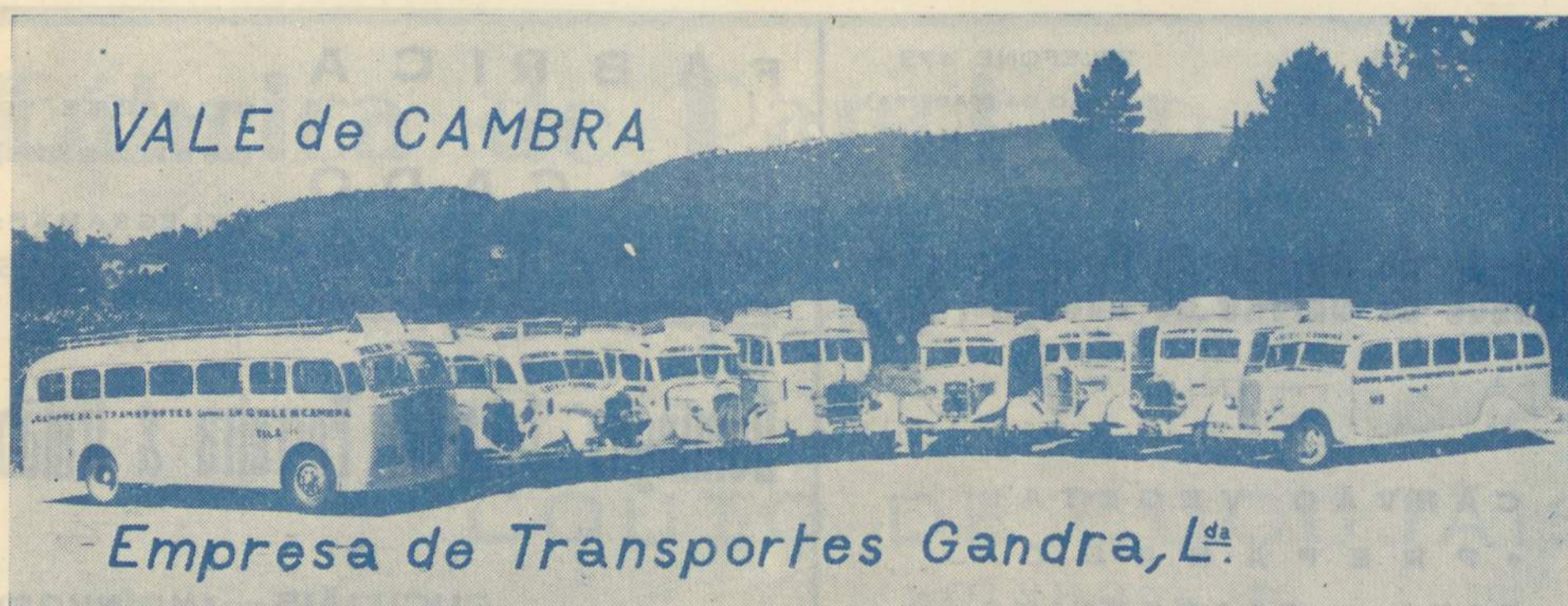
Especialidade em Mercearia,
Vinhos, Tabacos e Miudezas.

Rebordões — CUCUJAES

Manual do Viajante em Portugal

A quem viaja, aconselho
a comprar o MANUAL

à venda na GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — L I S B O A



O importante concelho de Vale de Cambra, no que diz respeito a indústria de transportes, muito deve ao activo comerciante e industrial sr. António Cândido Soares de Almeida. Com efeito, êste inteligente industrial, em quem concorrem raras qualidades de iniciativa, fôrça de vontade e uma visão das possibilidades económicas da sua terra, que se tinha estabelecido em 1914 com armazem de mercearias e outros artigos, ampliou os seus negócios com automóveis de aluguer e camiões de carga.

A indústria dos transportes continuou a merecer-lhe a sua atenção, tanto mais que Vale de Cambra começava a progredir a olhos vistos. Assim, com uma fé inabalável nos destinos da sua terra, organiza em 1927, em bases sólidas, a Empresa de Transportes Gandra, L.ª, que veio solucionar o transporte colectivo de passageiros entre Vale de Cambra e as cidades do Pôrto e Aveiro e ainda entre a vila de Ovar e a Praia do Furadouro.

O estabelecimento dessas carreiras, escusado

será talvez acrescentar, veio beneficiar o público e prestar, conseqüentemente, à região excelentes serviços, quer sob o ponto de vista comercial, quer sob o ponto de vista industrial.

A Empresa de Transportes Gandra, L.ª é hoje, sem favor, uma das mais importantes do país. Em 1939, o sr. António Cândido Soares de Almeida fez entrar para a Gerência da sua importante Empresa seus dois filhos, os distintos engenheiros srs. Armindo e Arlindo Cândido dos Santos Almeida. São dois novos valores técnicos que honram a sua geração e vão contribuir para um maior e mais rápido progresso do lindo concelho.

A Empresa de Transportes Gandra, L.ª é servida pelo Telefone n.º 6 de Vale de Cambra, para onde os interessados devem dirigir os seus pedidos de informação.

Gazeta dos Caminhos de Ferro tem o prazer de chamar a atenção dos seus leitores para esta importante firma.



Armindo Cândido dos Santos de Almeida



António Cândido Soares de Almeida



Arlindo Cândido dos Santos de Almeida

MARTINS & REBELO

(CASA FUNDADA EM 1901)

INDUSTRIAIS DE LACTICÍNIOS

SEDE E ARMAZÉM:

28, Praça Luiz de Camões, 29—Tel. 24347

Fábricas nas principais regiões produtoras no Continente e nas Ilhas da Madeira, Flôres e Côrvo

ESCRITÓRIO:

Rua das Gáveas, 19-1.º — Telef. 24346

Fabricantes dos Queijos:

FILIAIS:

45, Rua do Amparo, 49 { Telef. 24348
R. dos Correeiros, 293 }
Rua da Graça, 111 — Telef. 24853
Rua Ferreira Borges, 26-A — Telef. 60789

Telegramas: «Manteiunião»

MARCAS:

* ZARCO

* UNIÃO

* GARANTIA

* TRIUNFANTE

* CELESTE

* SUPREMA

Pinheiro Manso

TIPOS:

FLAMENGO

PRATO

LANCHE

e CRÉME

A MAIOR PRODUÇÃO DO PAÍS

Caixotaria, Serralharia e Latoaria

António de Almeida Ribeiro

VALE DE CAMBRA

José Nogueira Vidal

Fabricante

em grande escala

de artigos de funilaria

Telefone n.º 20

Albergaria-a-Velha

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MOAGEM

TEM SEMPRE GRANDE
STOCK DE MADEIRAS
SERRADAS E SÊCAS

Manuel Rodrigues Correia & Irmão

SOALHOS E FORROS APARELHADOS
MOLDURAS DE TODOS OS TAMANHOS

Mói e vende farinha de milho

ALBERGARIA-A-VELHA
(PORTUGAL)

Augusto Martins Pereira



Fábricas Metalúrgicas



Albergaria-a-Velha

S É D E :

Tele { fone : 6
gramas : **ALBA**

Escritório em Lisboa

RUA DOS CORREEIROS, 40, 2.º-Esq.

TELE { FONE : 2 1 3 1 9
GRAMAS : **ALBA**

Tele { fone: 6
gramas: Cinalba

Cine Teatro Alba, Limitada

Empresa concessionária para
a exploração dum Cine Teatro
em Albergaria-a-Velha
(EDIFÍCIO EM CONSTRUÇÃO)

ALBERGARIA-A-VELHA

SERRAÇÃO da Branca, L.^{da}

SOUTO DA BRANCA

TELEFONE 35

Auto-Reparadora

DE

José Vicente de Oliveira

Rua Almirante Reis Albergaria-a-Velha

Serafim Marques de Bastos

COM

OFICINA MECÂNICA DE MOBÍLIAS EM
TODOS OS GÊNEROS DE MARCENARIA
— EXECUTAM-SE OS MAIS RECENTES
MODELOS E FAZ-SE OBRA EM MA-
DEIRA MACIÇA E FOLHEADA — CON-
TRA-PLACADO POR PREÇOS MODICOS

ALBERGARIA-A-VELHA

SOUTO DA BRANCA

Armando Bastos da Silva

*Mercearias e Miudezas—Louças
Esmaltadas e Alumínio—Cal-
çado vulcanizado para Praia,
Campo e Tênis, das acreditadas
marcas ICTORI e JAPE*

AGENTE DE SEGUROS

ALBERGARIA-A-VELHA

Tele { fone 6
gramas: ALBA

Augusto Martins Pereira

ALBERGARIA-A-VELHA

ARMAZENISTA DE MERCEARIAS

ESCRITÓRIO EM LISBOA:
Rua dos Correios, 40, 2.º-Esq.
Telefone: 21319

OFICINAS METALURGICAS

DE

José Ferreira d'Almeida

(Casa fundada em 1895)

(Premiada com medalhas de Ouro e Prata, e Menção Honrosa)

MÁQUINAS AGRICOLAS
ARTIGOS DIVERSOS

ALBERGARIA-A-VELHA

« Pensão Restaurante -- Albergaria »

A MAIS BEM SITUADA DESTA VILA

ÓPTIMAS INSTALAÇÕES

Em frente á estação dos C.^{os} de Ferro do V. V.

BERNARDINO M. COSTA

ALBERGARIA VELHA

Fábrica de Serração e Moagem

O sr. Joaquim Domingues S. Bento, industrial de serração e moagem, em Albergaria-a-Nova, é daqueles homens que conseguiram vencer na vida mercê do seu trabalho honesto e probo.

A sua Fábrica de Serração, fundada em 1920, é a mais antiga de toda a região do Vale do Vouga. De então para cá muito tem progredido, encontrando-se hoje devidamente apetrechada com os melhores maquinismos de serração de madeiras.

Além desta indústria, tem também o sr. Joaquim Domingues S. Bento, em secção anexa, uma excelente moagem equipada com todos os indispensáveis maquinismos modernos, e apta a moer trigo, milho e centeio com a maior perfeição e higiene.



Joaquim Domingues S. Bento

Nesta importante Fábrica de Serração e Moagem — a melhor e mais completa de toda a região de Alber-

garia-a-Nova — trabalha um considerável número de operários, com serviço durante todo o ano, o que garante, assim, o sustento de muitas dezenas de pessoas da sua região.

O sr. Joaquim Domingues S. Bento tem pelos seus operários e trabalhadores a maior estima, pois reconhece neles os melhores colaboradores da sua importante obra.

Homem de carácter, honrado e probo, estimado por todos os clientes e amigos, com uma acção notável e persistente nos ramos da sua actividade, o sr. Joaquim Domingues S. Bento, de boa vontade, atende todos aqueles que desejarem aproveitar-se dos já elevados préstimos das suas indústrias.



PESSEGUEIRO DO VOUGA — Vista parcial

Caima Pulp C.^o, Ltd.

FABRICANTES DE PASTAS DE MADEIRA DE

EUCALIPTO E PINHEIRO

PARA O FABRICO DE PAPEL E COMPRA-

DORES DE MADEIRAS DE

EUCALIPTO E PINHEIRO

EM TOROS

QUINTA DO CAIMA

Albergaria-a-Nova

Sede no Porto

AVENIDA DOS ALIADOS, 20-4.º

Endereço telegráfico:

CAIMA — ALBERGARIA-A-VELHA

CAIMA — PÔRTO

Telefone em ALBERGARIA-A-VELHA 4

Telefone no PORTO 7275

Café AVENIDA

VINHOS FINOS, LICOROSOS E CHAMPANHES
CERVEJARIA E CONFEITARIA

LUCÍLIA AUGUSTA MOREIRA

ALBERGARIA-A-VELHA

Cromagem Galante de LUIZ MANO

Cromam-se radiadores, parachoques
para automóveis e acessórios para
bicicletas — Executam-se todos os
serviços consenantes a esta arte

ALBERGARIA — A — VELHA

A Farmácia Confiança,

pertencente a MANUEL DO VALE FRIAS, merece
confiança, vai muito em breve, ser inaugurada no seu
novo Salão, modernamente instalada, no Largo Senhor
dos Aflitos, com todos os medicamentos para bem servir
o público.

JOÃO MARQUES BATISTA

OFICINA DE SERRALHEIRO E SEGEIRO

SOUTO DA BRANCA

MERCEARIA CONFIANÇA

da **Artur Marques Pires**

MERCEARIA, VINHOS, GORDURAS E AZEITES FINOS
ESPECIALIDADE EM CAFÉ E CEVADA — VENDA DE
— ADUBOS QUÍMICOS, SAL E DIVERSOS ARTIGOS —

ALBERGARIA-A-VELHA

A MOBILADORA ALBERGARIENSE

DE
JOSÉ MARQUES FERREIRA

(Antiga Ferreira & Mendes)

Mobílias em todos os estilos, avulsas e completas

CONSTRUÇÃO SÓLIDA

ALBERGARIA-A-VELHA

ARMINDO DA SILVA

(Antigo Estabelecimento de João Henriques Correia)

Agente da Companhia de Seguros «ULTRAMARINA»

DEPÓSITO DE SAL

Sementes de hortaliças

PESSEGUEIRO DO VOUGA

TELEFONE 4

José Pedro dos Santos & Irmão, L.^{da}FÁBRICA DE SERRAÇÃO
MADEIRAS PARA CONSTRUÇÃO
E CAIXOTARIA

PECEGUEIRO DO VOUGA

TELEFONE 7 9122 (Viseu)

Viúva de Manuel Ferreira Martins

(CASA FUNDADA EM 1914)

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES
E REPRESENTAÇÕESARMAZÉM DE AZEITES, MERCEARIA E CEREAIS
POR JUNTOÚnico agente no Concelho de Oliveira de Frades
da TABAQUEIRA
e dos produtos SHELL

CORRESPONDENTE DO:

*Banco Aliança
Banco Borges & Irmão, Lisboa e Porto
Banco Fonseca Santos & Viana
Banco Nacional Ultramarino
Banco Pinto & Soto Maior
Banco Regional de Aveiro
Banco Português do Atlântico*

Vale do Vouga

PINHEIRO DE LAFÕES

PENSÃO AMARAL DE
CUSTÓDIO HENRIQUES DA EIRA AMARAL (Antiga casa do Alberto)
PONTE PESEGUEIRO DO VOUGA**A PÉROLA DE LAFÕES** de Agostinho Fernandes Correia
Mercearia, Vinhos, Ferragens e Miudezas. Sortido completo de artigos funerários
OLIVEIRA DE FRADES**AMADEU LUIZ FERREIRA**FAZENDAS, MIUDEZAS E MERCEARIA
— CORRESPONDENTE BANCÁRIO —

OLIVEIRA DE FRADES

CASA PARAÍSO (Cova Funda)
DE**BELMIRO RODRIGUES CORREIA**Mercearia—Vinhos—Comidas—Máquinas de costura
e seus acessórios. (Consertam-se as mesmas)

Rua Mousinho d'Albuquerque

OLIVEIRA DE FRADES

MERCEARIA ROSA

ALFREDO DA SILVA ROSAMercearias, fazendas e miudezas—Comidas e bebidas—
Grande depósito de ovos. Louças e cereais—Especialidade
em vinhos desta região—Vendas por junto e a retalho

CAMIONETES DE ALUGUER

Pinheiro de Lafões—Telef. 79121-Pôsto Público

PENSÃO AVENIDAÓptimas refeições—Bons, higiénicos e confortáveis
quartos—Instalações eléctricas em tôdas as depen-
dências — O máximo conforto — O máximo asseio**OLIVEIRA DE FRADES****Alexandre Magno Correia de Lemos**Depositário da «Socony Vacuum Oil Company»
— Produtos «Luzalite» — Construção civil —
«Philips» rádio — Correspondente bancário —
Seguros — Garagem — Oficina de mecânica —
— Acessórios — Material eléctrico —

Telefone 2

OLIVEIRA DE FRADES

Pensão Marques

DE

JOSÉ RODRIGUES MARQUESSEMPRE COM OS MELHORES VINHOS
DESTA REGIÃO—EXPERIMENTAR ESTA
CASA É CONTINUAR A PREFERI-LA**ASSEIO—HIGIENE****V O U Z E L A**

HOTEL MIRA VOUGA

VOUZELA - Vila de Nobres Tradições - Terra de S. Frei Gil «O Fausto Português» e de D. Duarte d'Almeida «O Decepado» da Batalha do Toro

Situada a 300 m. de altitude, no coração do Vale do Vouga, recostada no sopé da Serra do Caramulo, a antiga capital de Lafões é atravessada pelo Rio Zela e fica sobranceira ao Vouga, admiravelmente servida por estradas e caminho de ferro com moderno «auto-rail», possuidora de invulgaes encantos naturais e rodeada por florestas odorosas, impõe-se como centro de turismo, de primeira grandeza, a que não falta um hotel, o **HOTEL MIRA VOUGA** que apesar de sucessivas ampliações continua a ser pequeno para a expansão que tomaram a excelência do seu tratamento e o conforto das suas instalações. São famosos os seus monumentos nacionais, o Monte de Nossa Senhora do Castelo — Altura 500 m. — um dos mais apreciados miradouros do país, as idílicas margens do Vouga, as suas águas e os seus vinhos, as suas frutas e a sua incomparável vitela de Lafões. A 3 kilóm. das Termas de S. Pedro do Sul com transporte automóvel para quem queira fazer uso das águas, o **HOTEL MIRA VOUGA** possui ainda a uns 500 m. um parque de frondoso arvoredado com chalet para hóspedes que nele prefiram ficar, sendo as refeições, à excepção do pequeno-almoço, servidas no **MIRA VOUGA**. — Grande garagem. — Amplos quartos com surpreendentes panoramas. — Água corrente quente e fria. — Grandes terraços. — Tennis. — Salão de festas. — Bar. — A dois passos da Estação do Caminho de Ferro.

TEL. — VOUZELA — 7723

VILA DE VOUZELA

TELEFONE:

Endereço telegráfico: INDUSTRIAL — Vouzela

Sociedade Industrial de Serração
de **VOUZELA, L.^{DA}**

(Em frente à estação do Caminho de Ferro)

Fábrica a vapor de serração,
caixotaria e carpintaria —
Moagem de cereais.
— Lagar de azeite

Augusto L. Ferreira

MERCEARIA — ALMOÇOS E JANTARES

Louças vermelhas, Vinhos
— e Depósito de Sal —

VOUZELA

CASA CENTENÁRIA
DE — **Correia, Figueiredo & C.^{as}, Suc.^{res}**

Estabelecimento de Merceria, Papelaria, Miudezas, Louças, Ferro, Ferragens, Ferramentas, Material eléctrico, Lâmpadas e Adubos — Artigos de caça e pesca — Artigos de novidade para brindes etc., etc.

Aparalhos de Rádio RCA e GE

Rua Conselheiro Moraes Carvalho

VOUZELA

Casa Comercial de FRADIQUE SANTOS

Grande sortido em: FAZENDAS DE LÃ, SÊDAS E ALGODÃO

Praça da República

S. PEDRO DO SUL

CASA AVENIDA de Manuel de Sá Quintela

Fazendas, Miudezas, Mercarias, Papelarias, Bebidas e muitos outros artigos
Especialidade em Chá e Café — Agente das máquinas «SINGER» para cosêr

S. PEDRO DO SUL

V O U Z E L A

Antônio Martins E. Cavares

COMÉRCIO GERAL DE MADEIRAS
E LENHAS

AVELOSO DO SUL

S. PEDRO DO SUL

TELEFONE 764

Camilo & C.^A, L.^{DA}

DESTILAÇÃO DE RESINA

FÁBRICAS: } ALVA-CASTRO DAIRE
E
TERMAS DE S. PEDRO DO SUL

TELEFONE 736

Alvaro de Figueiredo

PADARIA E SALSICHARIA

Ponte

S. Pedro do Sul

Telefone 743

PADARIA ESTRÊLA DE
Viúva de José António da Silva

(AGREMIADO N.º 776)

PÃO, FARINHAS, SEMEAS E CEREAIS

S. PEDRO DO SUL

Valentim Filipe de Almeida Casais

Fornecedor de Madeiras e Lenhas

Bordonhos

S. PEDRO DO SUL

VIRGILIO JORGE BRANCOCOMPLETO SORTIDO de Lanifícios
para HOMEM e SENHORA

Camisas — Gravatas — Miudezas

CASA PRIMAVERA**JOSÉ DE OLIVEIRA CARDÃO**

Estabelecimento de Mercaria, Miudezas, Louças, Calçado, Guarda-sois, Cera, etc.

SECÇÃO DE VINHOS DA REGIÃO E FINOS

S. PEDRO DO SUL

A. Marques da Silva & Portêlo

FAZENDAS — CAMISARIA

SAPATARIA — PERFUMARIA

MALAS — MIUDEZAS — SEGUROS

Telefone, 724

S. PEDRO DO SUL

António BaptistaMercearias, Louças, Vidros e outros artigos — Especialidade em Azeites Finos — Sempre os melhores cafés Encarregado do «Posto» do Caminho de Ferro do Vale do Vouga (Auto-Carros) — Agente da Shell Company of Portugal, L.^{td} — Sub-Agente da Companhia Inglesa de Seguros — Pearl Assurance Company, L.^{td} —

TELEFONE. 730

S. PEDRO DO SUL

Telefone 712

Américo Corrêa de PaivaFAZENDAS, CORRESPONDENTE DE BANCOS,
COMPANHIAS DE SEGUROS E DE NAVEGAÇÃO

S. PEDRO DO SUL

TIPOGRAFIA LAFÕESProprietário Gerente: **ALVARO JOÃO DUARTE**

Trabalhos tipográficos em todos os géneros: Envelopes, Papeis, Cartões de visita, Cartolinas, Carimbos de borracha e numeradores automáticos

S. Pedro do Sul

Telefone 753

PENSÃO RIO SUL

(A CASA DAS EXCURSÕES)

Recomendada pela sua situação geográfica

COZINHA À PORTUGUESA

As refeições são sempre servidas com os melhores vinhos verdes engarrafados

ALFREDO AGOSTINHO DE FIGUEIREDO

S. PEDRO DO SUL

Telefone 736

Domingos Francisco Marques

Termas de S. Pedro do Sul — Telefone 760

MERCEARIA, VINHOS E CERVEJARIA —

CASA DE HOSPEDES — ALUGA QUARTOS

CASAS PRÓPRIAS PARA FAMÍLIAS

AUGUSTO CLEMENTE DA COSTA

Acessórios para Automóveis — Agente de Recauchutagem de Pneus — Material Eléctrico, Lâmpadas, Rádios e outros — artigos — Bicicletas, seus acessórios e reparações —

TELEFONE 737

S. PEDRO DO SUL

CASA DE MODAS

DE

ABEL LOUREIRO MORGADO

Fazendas para fatos de homem, senhora e criança.

Camisaria — Gravataria — Calçado — Perfumaria

e um completo sortido de miudezas.

A COMPETIDORA**V.^{va} de Gregório Duarte Miranda**

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

Mercearias, Ferragens, Utilidades e Cereais

Tele { gramas — VIÚVA MIRANDA
fone 726

S. Pedro do Sul

WISEU

PORTA DOS
CAVALEIROS
OU DO ARCO



CONFEITARIA E CAFÉ EDGARD
(Carlota Santos, Sucr.)

TRABALHOS FOTOGRÁFICOS

S. Pedro do Sul **Telefone 710**

João Pereira da Silva

Agente da Companhia de Seguros «Ultramarina»

E COM ESTABELECIMENTO DE MER-
CEARIA, VINHOS E MIUDEZAS — BAR-
BEARIA PARA SERVIR OS SEUS
— CLIENTES SATISFATORIAMENTE —

LARGO DA IGREJA

RANHADOS **WISEU**

Não viaje sem levar o



Manual do Viajante em Portugal

José M. de Figueiredo

PRAÇA 2 DE MAIO

Armazens — ADRO DA SÉ N.º 15

V I S E U

NEGOCIANTE DE FRUTAS, BATATA,
QUEIJO DA SERRA, AZEITONAS
— E BANANAS DA MADEIRA —

Pensão Costa Verde

Almoços, Jantares e dormidas

aos melhores preços da cidade

Avenida Capitão Homem Ribeiro, 107

TELEFONE 2082

V I S E U

Como eu vi o Arsenal do Alfeite

P o r J O Ã O C . R E Y N A L D O

HAITIANO retalhando o pensamento humano, interpretava o trabalho por duas formas...

Esse sarcástico Haitiano que deveria olhar o valor máquina pelo valor humano, divertia-se com êle próprio, gargalhava esterilmente nas realizações venais duvidando sempre dos homens e do Tempo.

No barbarismo utópico das suas inclemências, reclamava para si os direitos que lhe pertenciam, e, já na morte traiçoeira, um sorriso céptico acompanhou-o «ego sum qui sum». Mas os anos vieram queimar os ideias, ideais que ardem ainda no fumo dos pensamentos, tal como o corpo de Haitiano se consumiu, ficando, porém, o seu trabalho genial testemunhando em contrário o que êle dissera e escrevera.

A tradução do valor humano está no que realizou e não no que diz vir a realizar. Não podemos adequar esta paráfrase como dogma nas realizações feitas no Arsenal do Alfeite — evidentemente que não — por que todo aquele que confronte a lei máxima dos números e queira dar-se ao privilégio (tão raro hoje) de aceitar a realidade como base, lerá sem audácias políticas uma administração fértil, por que jamais outra política existe se não aquela aonde se funda o direito humano-social.

Se olharmos de frente notamos a presença do eng.º Joaquim Perestrello de Vasconcellos que lhe impreniu a segurança etocrática, ou melhor, o sentido de orientação de conjunto.

Nas características fundamentais do exercício referente ao ano transacto vamos inspecionar em síntese o movimento base, e, acharmos o valor intrínseco da introdução «ud supra», reservando a liberdade ao leitor de as julgar segundo o direito que lhe assiste.

Julgo oportuno lembrar que não se trata de referências a uma dependência do Estado, mas sim, conclusões de informação, hoje que as consciências se julgam e o direito assiste como apanágio de senso comum, assim, a autonomia daquele Estabelecimento fabril interessa a todo o país adentro a economia política e administrativa.

Subdividem-se assim os seus vários sectores:

Direcção Comercial: Drs. Martinho F. G. Coutinho, João Correia Cavilhas, Manuel Cunha Santos, José A. Neves Cabral, Fernando Ribeiro e Silva, António Salgueiro e dr. João L. Amaral Marques (contencioso).

Direcção Fabril: Eng.ºs Rogério Vargas Moniz, Luís M. P. Pinto Sousa Coutinho, Raúl A. Lobato Faria, António F. Gutierrez de Sousa, Artur A. C. Alves, José J. Toscano Júnior, Eurico de Campos Barreto, Gil Vicente Magos, e, ainda nas oficinas a mestrança e operários.

Esta máquina cuja sincronia depende grandemente da força homogeneia, não pode ter a irreverência das discussões acidentais, une-se pela von-

tade de servir, na expressão ideológica do mundo moderno.

O pensamento humano precede sempre as grandes realizações, adentro êste critério fixa-se o espírito operário como força material duma nação, muito embora o cérebro do homem, além da inteligência se complete na ética e na consciência. O chefe supremo na pessoa do eng.º Perestrello de Vasconcellos é com os seus dois mil homens a definição exacta dos dois princípios estabelecidos: uns e outros, são o estilo demagógico da lei virtual do trabalho.

Durante o ano de 1944 foram feitas reparações e beneficiações em 116 navios com uma tonelagem de deslocamento de 147.078 ton., aonde se gastaram 42.338.694\$80. Até a fins do ano passado o pessoal administrativo, e fabril perfazia o número de 1.735 homens, em 1945 com a construção do petroleiro de 14.500 ton., subiu para perto de 2.000.

Para se fazer uma ideia dos serviços a cargo do Posto Médico diremos que foram ali diagnosticados 3.804 acidentes, e, destes, apenas 376 enviados ao Hospital da Marinha. Um factor interessante encontra-se nos serviços de expediente por onde perpassaram 9.726 cartas, e foram expedidas 17.468, enquanto, nas salas de desenho, gas-

tavam-se 2.574 metros de papel de vários tipos. Êstes números referem-se à vigência de 1944, cujo balanço acusava em 31 de Dezembro um saldo de 266.325.160\$10, cabendo ao património do Estado 112.442.220\$19.

Note-se o esforço operário como finalidade conjuntiva, ou, melhor, a evolução total da homogeneidade do homem e do cérebro.

Actualmente o Arsenal do Alfeite, no seu género, é um dos mais aperfeiçoados da Europa, a construção dum petroleiro de 14.500 ton., é a demonstração viva das suas possibilidades. O incremento que nos últimos anos tomou a construção naval em Portugal, não é mais do que a integração do esforço humano no Estado, pelo que êste, deve assegurar pela mão dos seus directos colaboradores a vitalidade objectiva no engrandecimento da nação. Nesta derivante para o vastíssimo campo político-económico, toma o aspecto da intransigência estadual, pelo que, infalivelmente escorregariamos na viscosa teimosia de «não querer vêr» ou então, despedaçar-se-ia o artigo «no que teríamos de vêr».

Olhando o paralelismo de Haitiano por cima do Monte da Verdade descobriríamos que as grandes massas humanas são como as nuvens que se desfazem ao contacto de qualquer Sol.



Cerimónia simbólica do assentamento da quilha do petroleiro actualmente em construção no Arsenal do Alfeite, vendo-se o administrador sr. eng. Joaquim Perestrello de Vasconcellos cravando o primeiro rebite

A Outra Banda

Paísagem e fantasmagoria

duma pequena península

P o r C R U Z C E R Q U E I R A

A Península da Arrábida ou de Setúbal tem a Norte nas terras do estuário do Tejo, desde o foz até Leste do Montijo e Alcochete, já em plena campina ribatejana, não só a sua zona mais importante — económica, populosa e progressiva — como a parte mais carinhosa e enternecedora.

Um formilhar de povoações, algumas de importância comercial e industrial e outras simples aglomerados ou seguimentos de casaria e povoado, emerge nesta pequena região recortada de vias de água — esteiros, sacos, rias, angras, radas, pequenas enseadas e baías, e minúsculos golfos onde desaguam curtos e amenos ribeiros.

À distância tem-se a impressão dum continente em miniatura a que não faltam nas longes montanhas côr pérola esfuminhando-se nos traços e elevando-se aos céus. As reentrâncias serão vastas baías, os povoados grandes metrópoles... Um mundo novo a conhecer...

Mas o sonho desfaz-se. Passada meia rota do Mar da Palha — o bonançoso e largo estuário meridional do Tejo —, a visão perde de mistério e ganha em maravilha ante o cenário opulento de colorido e luz, gama e magia desdobrando-se em

países variadas e múltiplas marinhas. E a Natureza surge mágicamente à nossa vista.

* * *

Após a vasta duna-restinga ou cabedêlo sul da foz do Tejo, em que assentam a Trafaria, velha praia de banhos, e a modesta Cova do Vapor com suas pontes de embarcadouro a que atracam os vaporzitos das carreiras de Lisboa, a margem esquerda alteia-se numa cadeia de pequenos montes sulcados de ravinas e talhados abruptamente sobre o rio até surgir o pontal de Cacilhas.

De longe parecem fortins êsses montes arredondados. São os contrafortes do pequeno planalto que vai das encostas altas de Almada à escarpa que sobrepuja a extensa e povoada duna atlântica.

Um núcleo de localidades e aldeias e de quintas e hortejos se estende por essas terras do Almaraz que uma rede de estradas serve em várias direcções.

Monte de Caparica, Torre, Lazarim, Vila Nova, Arieiro, Palhais, Terrinha, Casas Velhas, etc., são povoações que ficam para lá dessa cumeada da beira Tejo. Outras se engripam nos cimos e ladei-

ras viradas ao rio, tais como o Lazareto, e a secular e populosa vila de Almada. Cá em baixo, nos recôncavos das ravinas e das reentrâncias acachapam-se minúsculas povoações, na sua maioria aglomerados de depósitos e armazéns: Pôrto Brandão, a Banática, Olho de Boi e o Ginjal.

Ramais de estradas descem a estas povoações ligando-as à rede de comunicações do planalto a dôrso.

O interêsse turístico aí é suplantado pelo esplendoroso panorama-filme de Lisboa desde a Cruz Quebrada, o Dafundo e Algés até ao voltar da margem para lá do Terreiro do Paço, por alturas do Cais da Areia e de Santa Apolónia. É um friso maravilhoso, polícromo, cenográfico, êsse de Lisboa que aparece como mágico caleidoscópio.

* * *

Almada abrange duas colinas pelas encostas das quais a casaria trepa e desce em ruelas estreitas e tortuosas no cruzamento das quais se formam pequenos largos e praças de curto e irregular perímetro.

Não oferece muito pitoresco nos seus recantos a velha Almada mas permite dos altos do Castelo, descaracterizado em forte actual, e do convento de S. Paulo, largos e admiráveis panoramas de Lisboa, a serra de Monsanto e os contrafortes das linhas de defesa da capital por Norte e as terras do estuário do rio a leste ou do Azeitão de Palmela como seu castelo e da verdosa Arrábida fechando o horizonte a Sul.

Por sua vez os edifícios almadenses quasi só valem pelas referências da tradição de nêles terem vivido figuras de destaque da nossa História: Fr. Luís de Sousa, Fernão Mendes Pinto, Fr. Francisco Foreiro, Diogo Paiva de Andrade, etc.

Contudo merecem menção a pequena e seiscentista igreja de S. Tiago, reconstruída mais tarde, e onde jaz o autor das *Peregrinações* e o templo, do Seminário, antigo convento dominicano de S. Paulo em que existem curiosos azulejos historiados. Cacilhas, cá em baixo, é um arrabalde de Almada e o cais de constantes carreiras de vapores de Lisboa e de camionetes para terras vizinhas e para outras distantes, no Sul.

Uma igrejainha modesta fica em Cacilhas: a da Senhora do Bom Sucesso, singular invocação para o sítio.

* * *

De Cacilhas, corrutela de Cassilia a mãe de Calipsus, a margem do Tejo inflecte em ângulo quasi recto para prosseguir numa aprazível curva — a enseada do Alfeite — até à Ponta dos Corvos que do lado Poente fecha, como molhe natural, o es-

teiro do Seixal. Aí pousam a Margueira, Mutela, o Caramujo, a Cova da Piedade, a base naval em construção e o novo Arsenal da Marinha com as dependências — quartelamentos, bairro, Escola Naval, etc. — subindo e estendendo-se através do lindo pinhal da antiga propriedade régia. Ainda lá se vê o palácio construído em 1857 segundo traça de Possidónio da Silva, nome na arquitectura e na arqueologia.

É um trecho de paisagem pictural e ilustrativo na decoração o do pequeno cômodo do Alfeite coroado pelos festões da ramaria verde-carregado dos pinheiros mansos sobraceando o sítio.

Por detrás corre a estrada que leva a Setubal e Sesimbra e se ramifica noutras que abeiram o estuário.

Deixada Cacilhas, breve a estrada passa a Piedade com sua grande e ajardinada praça para subir e desenvolver-se através duma populosa zona cheia de tráfico.

Em baixo, a pequena distância, o estuário do Tejo sorri no alacre azul das águas serenas e multiplica-se em reentrâncias que são novos esteiros ou sacos, outras rias ou lagôas.

Corroios é uma arredondada riazinha subsidiária do chamado saco do Seixal. Lá se vêem os seus moinhos em ponte-cais aberta em arcos prolongando-se pelas águas dentro, decorativo por menor a dar poesia, à pequena e cariciosa marinha.

Santa Marta e Tôrre são bifurcações da estrada. Próximo o esteiro do Seixal fecha e a estrada vira para o Norte seguindo a borda da pequenina ria ou sobe a ladeira que levará a Aldeia de Paio Pires.

As povoações sucedem-se dum e doutro lado do esteiro. E Amora, a cavaleiro da qual passamos, apresenta-se mais carinhosa na outra margem, com sua casaria e seus casarões de fábrica à beira de água. Na ladeira do terreno e por detrás quedam-se as renomeadas quintas de Santo António, do Palácio ou Cheira-Ventos, — pitoresca designação — e da Infanta entre pinhais e jardins. Perto fica a praiazinha da Barroca com os seus estaleiros.

Teve por aqui importância a pequena construção naval.

Já na estrada que bordeja a enternecedora riazinha aparece Arrentela — as suas fábricas cá em baixo e a paroquial num cômodo — e lesto surge o Seixal, sede do concelho, numa estreita faixa entre o monte sobranceiro e o rio, cortado por ruas paralelas e perpendiculares e em traça geométrica. Num largozinho minúsculo fica a Matriz que ostenta na fachada uma curiosa imagem em barro da Virgem.

Mas o panorama de Lisboa volta a visionar-se através das aberturas das ruas ou desde o cais em fora.

A ponte-embarcadouro fica a Norte e virada para o Barreiro a estaçãozinha ferroviária. A ponta da terra chanfra aí para descrever depois nova concavidade — outra enseadazinha curiosa — sêca por vezes com os areais da Azinheira. E novo esteiro se abre. Lá está na embocadura, como coisa minúscula à distância a ponte levadiça do caminho de ferro, que corre em seguimento de prolongado atêrro.

Tudo isto ao longe se apequena ainda mais, é um mundo de brinquedos enternecedor e sugestivo. A pontezinha com a sua perspectiva e engrenagem giratória parece um Mecano erguido por mãositas de pequerruchos ali à beira da areia...

* * *

Do Seixal a estrada trepa por Nascente a Paio Pires. A paisagem é pitoresca e variada: árvores casais, culturas... E entrementes lá em baixo aguarela-se a marinha. Estoutra ria não é tão bordejada de povoações mas é mais bucólica e, por outro modo, de braço mais rasgado. Os casais e as localidades aninham-se de distância à distância, são manchitas brancas. Uma tonalidade verde de pinhais supera as demais tintas.

Assim se vai até à Aldeia de Paio Pires, uma alegre povoaçãozinha ao redor da igreja e que deriva o seu curioso nome de Paio Peres Correia, o fronteiro das mesnadas afonsinas. Prossegue a estrada sempre perto da ria e junto de pinheirais. Uma pontasita de terra forrada de denso pinhal, a meio do esteiro, ocasiona outra reentrância. Breve a marinha termina. Uma veiga ensopa-se das águas do rio Coina que aí afluente e desagua no esteiro. Um pouco mais adiante fica Coina a Nova para se distinguir de Coina a Velha, sita para as bandas de Azeitão. É entroncamento de estradas. A localidade reveste-se de eucaliptos e outras árvores de grande porte. As águas do Tejo já estão distantes. A paisagem mudou. Coina a Equabona dos romanos, é um recanto absolutamente extremo. O solo é pobre. Sòmente a pequena e estreita várzea vicejante da ribeira do Coina forma oásis agrícola.

Para o Sul os terrenos adensam-se de pinhais. Mas retornando para o Norte e seguindo a estrada do Barreiro o fio de encantamento da ria volta a impressionar.

Atravessamos o pinhal da Machada, mata do Estado, Vale do Zebro, os depósitos da Marinha e os restos dum convento onde foi guardião Fr. Martinho, o da Arrábida, e Palhais, uma encantadora aldeia-povoaçãozinha com um jardimzito e a escola e a desmantelada igreja cujo pórtico manuelino-radiante é monumento nacional.

Não longe e para o monte queda-se outra aldeia do mesmo tipo: Santo António da Charneca. É

linda também e ao contrário do sobrenome tem o aspecto pitoresco duma aldeia do Norte.

A estrada desce, sobe, volta e endireita em recta por entre terrenos cultivados e férteis e com a visão das águas além. E lá se vê em baixo a Feitoria do Bacalhau com a sua ponte-cais.

Telha é aldeia à beira da estrada. Estamos no Barreiro.

* * *

Dá impressão de grande empório comercial e industrial o Barreiro. De facto as fábricas e armazéns são em largo número e importância e a população operária é grande. Indústrias químicas e metalúrgicas, fábricas de cortiça, etc., e o centro irradiador das linhas da rede ferroviária do Sul e Sueste dão ao Barreiro notável importância económica.

A vila em área e população é já uma cidade, mas afora as ruas-estradas, a praça-jardim e poucas outras artérias, divide-se e sub-divide-se num tumultuar de ruazinhas, ruelas, congostas e becos. Há muito precisa dum plano de urbanização e estética citadina traçado por competente architecto.

Paralelamente, não têm destaque artístico os edifícios do Barreiro, não valem mais do que pela vastidão alguns. E entre os antigos, dois templos existem, aliás também de apoucado valor artístico e architectónico: a igreja de Santa Cruz reconstruída modernamente e a da Misericórdia com pórtico seiscentista, púlpito em mármore da arrábida e silhar de Azulejos.

A via férrea e a estrada seguem para Leste numa continuação de casaria e fábricas. E o Lavradio, vila próxima, é quasi um bairro do Barreiro. São célebres os seus vinhos.

Alhos Vedros é outra vilazinha simpática. Teve lá palácio o Conde de Barcelos e se refugiou da peste D. João I. O pelourinho medieval atesta a vetustez da terra. É monumento nacional o velho poste das justiças.

Moita, sede doutro concelho, é terra maior e mais comercial mas de menos interesse pitoresco.

A estrada desliga-se da via férrea, e continua através das terras férteis da Beira Tejo. Largo número de reentrâncias de mar, pequenos e minúsculos esteiros como pela ria de Aveiro, se cavam banhando hortas ou formando pequenas marinhas de sal.

Sarilhos Pequenos e Sarilhos Grandes são aldeias-localidades no meio da campina manchando de branco a paisagem como povoado pincelado em aguarela de ar livre. Em Sarilhos-terceiros — bastava um! — encontra-se novamente a linha férrea em ramal que vem do Pinhal Novo para a antiga Aldeia Galega, e também aí tem sua maior penetração o golfo do Montijo.

* * *

O Montijo, que dá nome actual à antigamente Aldeia Galega, forma uma península no extremo Nordeste do distrito de Setúbal e constitue uma sub-região com características a distingui-la das demais terras setubalenses da bacia do Tejo.

É uma península irregular banhada a Norte directamente pela corrente do Tejo e a Sul pelo chamado golfo do Montijo que se abre entre a ponta arenosa do mesmo nome e a praia do Lavradio e a Nascente se demarca pelo rio das Enguias e demais limites dos dois concelhos que a formam.

O golfo de Montijo é a maior reentrância do estuário do Tejo e sub-divide-se em diversos esteiros ou radas à borda ou próximo das quais poisam o Lavradio, Alhos Vedros, a Moita, e as três povoações denominadas Sarilhos. Como nos demais esteiros a pesca, as salinas e as ostreiculturas produzem notável rendimento.

Este golfo é um segundo Mar da Palha: largo, bonançoso, aprazível e de belos panoramas.

As terras desta península não são menos do que o prolongamento da campina ribatejana. Poucos acidentes de terreno, uma altitude baixa que não vai a mais de 48 metros. É a campina. Compreende-se que participe das condições mesológicas e etnográficas do Ribatejo. Mesmo a parte mais característica da sub-região montijana reside na Barroca de Alva com as suas ferras de gado bravo, as suas *tentas*, e os seus campinos e maiores, a própria campina e até os monótonos chaparraes.

A antiga Aldeia Galega do Ribatejo, como não há muito se designava, e actual Montijo, é uma vila populosa e de larga importância comercial. Possui armazéns, entrepostos, estaleiros de pequena construção naval e sobretudo fábricas de cortiça e de enchidos. É o grande centro industrializado de salsicharia do País.

A vila estende-se numa planície rasa, de pouca altitude. Vista do vapor a sua casaria branca dá idéia de terra do Sul. A urbe espraia-se na vastidão da campina sem acidentes a limitá-la. A área é vasta e as ruas são compridas e de boa largura, mas de edifícios de modesta arquitectura, em rés do chão ou loja ou com andar superior, e modernas gelosias em muitas delas substituindo as antigas e proibidas adufas. Está-se numa terra de verão caloroso. E para essa quadra se preservam as habitações.

A luz é forte, intensa, o sol faísca, mal se pode enxergar; e como os edifícios são baixos, as sombras são curtas. Irsa o branco da cal das paredes, uma clareira se derrama fosforescente de luz e abrasante de calor.

É assim o Montijo num dia de calor intenso de verão vigoroso. Mas o quadro é formidável de luz

e vale a pena apreciá-lo. Uma luminosidade alastra, o alvíssimo caiado da casaria refracta alvinitentemente a luz corruscante, as tonalidades são claras, a mancha branca; praças, ruas, edifícios são meros pormenores de debuxo aqui, relegado pelas tintas. O que vemos é uma aguarela de pincelada rápida, impressiva, vigorosa, feliz, espectralando a alacridade fulgente da luz solar.

No largo principal entesta, a Nascente, a Matriz. É um templo de reconstrução do século XVII com detalhes anteriores, designadamente quinhentistas. No interior tem três naves a quatro tramos e capela mór manuelina de abóbada artesoadada. Merecem menção os azulejos seiscentistas, de albarradas na sacristia, e do princípio do século XVIII historiando a vida da Virgem no corpo da igreja.

Da vila do Montijo irradiam quatro estradas: para Sul levando ao Barreiro, ao Pinhal Novo e a Águas de Moura, para o Samouco a Oeste, Alcochete ao Norte e Atalaia a Nascente. No outeiro da Atalaia acha-se o Santuário da Virgem do mesmo nome edificado em 1623, onde por Agosto se realiza a célebre e movimentada romaria, que Fialho descreveu subtilmente salientando a nota pitoresca da quermesse, e onde acorrem os círios de meio mundo em redor.

É uma das grandes romarias do Sul do País. Defronte da capela ergue-se um cruzeiro quinhentista

O Samouco é outra povoação ribatejana, com uma praia de banhos junto duma angrazinha virada ao Tejo. O importante e característico desta vilazita são as suas salinas. Perto do Samouco fica a capela da Senhora da Conceição dos Matos com curiosa galilé e boas linhas architectónicas e que foi dependência do palácio do navegador Tristão da Cunha.

Alcochete, adiante alguns quilómetros, tem também praia de banhos. É uma vila de certa importância, menos, é certo, do que o Montijo, o empório comercial da sub-região. Mas sobleva a sua vizinha por monumentos dignos de visita e por uma tradição maior. Alcochete inscreve-se nos pergaminhos reais. Nasceu lá o venturoso rei D. Manuel em 1469. E o patricio conterrâneo não esqueceu o bêrço. Igrejas, conventos, alguns edifícios civis demonstram a afeição real.

Ao desembarcar do vapor encontra-se logo a Misericórdia, cujo edifício memória o nascimento do afortunado monarca num velho paço em que vivia sua mãe Dona Brites.

A igreja da Misericórdia, monumento nacional, é um templo de arquitectura manuelina que foi capela do palácio. O pórtico em ogiva não é espectacular mas sobre ele resplandece uma linda rosácea aberta em doze raios. O interior é elegante, tem três naves de arcos redondos e possui

azulejos de albarradas uns e quinhentistas em relevo os de baixo. A capela-mór abre-se em arco ogival e os seus azulejos são historiados.

À direita da igreja um belveder de colunas manuelinas põe sua nota decorativa.

Ainda junto do cais e do hospital fica a ermida do Espírito Santo, de modesta arquitectura.

A vila possui outra igreja de certa valia: a paroquial de S. João Baptista. Dizem que foi mesquita adaptada por D. Manuel, o qual mandou fazer o portal lateral e a rosácea. Tem três naves, oito altares e bons azulejos historiando a vida de Jesus e é bem iluminada.

As ruas e os prédios de Alcochete assemelham-se aos de Montijo. As condições climatológicas, etc., são as mesmas.

A campina rasa alarga-se cortada de salinas, junto ao mar — ao marinho Tejo, do outro lado do qual Xabregas, o Beato e Poço do Bispo fazem friso panorâmico —, vai pela bacia da ribeira das Enguias que outróra foi mar também ou envas-ta-se na imensidade duma monótona paisagem de verdes e amarelos, terras chãs, pastagens resse-

quidas, charnecas de sobreiros em tom de sépia, e densos pinhais perdendo brilho e côr à distância.

A Barroca de Alva, prolongamento de vastas propriedades que vem de Rio Frio, é desde a época de quinhentos uma herdade conhecida. Porém foi no século XVIII o francês Jacome Ratton que lhe deu celebridade e desenvolvimento fazendo arrotear a larga e inhospita charneca e transformando-a numa fertilíssima e vasta quinta.

O grande comerciante e industrial, auxiliar de Pombal, estabeleceu aí residência faustosa e reedificou no meio duma próxima e grandiosa lagoa rodeada de frondoso arvoredor, a capela de Santo António da Ursa, curioso templo circular de boa arquitectura. Tem abóbada e ameias. Parece um castelo. O sitio é bellissimo e pitoresco. É um trecho cenográfico.

Para lá da Barroca e Rio Frio a campina prolonga-se. O último pitoresco quedou. Para o lado do Oriente é o Alentejo e muitas léguas em diante não há senão charneca. Aqui o Nascente é um poente, é o ocaso. As férteis e aprazíveis terras do estuário setubalense do Tejo terminaram.



SETÚBAL — Avenida dos Combatentes da Grande Guerra

GARAGEM MODERNA

DE

José Rodrigues Novo & C.^a, L.^{da}CONCESSIONÁRIO DA CARREIRA
AVEIRO — CARAMULOSERVIÇO DE EXCURSÕES EM
CAMIONETES PARA TODO O PAÍS

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

C A M I O N S
PARA TRANSPORTE DE CARGA

ÓLEOS E COMBUSTÍVEIS

ATENDE CHAMADAS
A QUALQUER HORA

PREÇOS MÓDICOS

ÁGUEDA

TELEFONE 23

SERRAÇÃO E CARPINTARIA A VAPOR
DE*V.^a de Fernando Ribeiro Guerra***Á G U E D A****Manuel de Almeida Abrantes**

ARMAZÉM DE BICICLETES E ACESSÓRIOS

Á G U E D A (Portugal)

Telefone 55

Silva & Irmão, Suc.^{res}**FÁBRICA DE FERRAGENS**FERRAGENS PARA MÓVEIS
CONSTRUÇÃO E INTERIORESTelef.: 44 **ÁGUEDA-Portugal** Teleg.: SIS**CASA VULCANO**

DE

Manuel Caetano Henriques

(Fundada em 1921 — Ampliada em 1934)

Comércio e fabricação de acessórios para bicicletas

Telefone 14 **ÁGUEDA — PONTE DO CAMPO****J. Simões Dias**Armazém de Mercarias, Farinhas, Cereais, Le-
gumes e Azeites — Adubos, Sulfato de Cobre e En-
xôfre — Sub-depositário da Companhia União
— Fabril — Agente dos Produtos «Sacor» —Telefone 22 **ÁGUEDA** Telegramas: SIMÕES DIAS**Manuel Cardoso Pereira & Filhos**FABRICAÇÃO DE ACESSÓRIOS PARA
BICICLETES**Borralha — Á G U E D A**

Telefone 47 (C. Aviso)

GUERRA, LUCAS & IRMÃO, L.^{DA}

Fábrica de Ferragens e Fundição de Metais

Telefone 32 **ÁGUEDA — Assequins****ROSA DO CARMO BAPTISTA**

Com estabelecimento de fazendas Brancas, Lanifícios e Chales

Á G U E D A**ANTÓNIO D'ALMEIDA**

Passagens e passaportes — Lanifícios e chales

ÁGUEDA — CASA DA ESQUINA (Em frente à ponte) Telefone 20**José Maria da Costa**Rua Dr. António Brêda **ÁGUEDA****VAI VIAJAR?**Leve o «Manual do Viajante
em Portugal»

Aveiro e a sua ria

**Um grande centro industrial que é também
uma admirável estância de turismo**

FELIZMENTE que se vai perdendo o mau hábito de se crismar terras nossas, muito características, com nomes estrangeiros. Por muito tempo, chamou-se a Vila Franca de Xira, povoação curiosa, animada, verdadeiramente típica do Ribatejo, a «Sevilha portuguesa». Ora nada há de comum entre a cidade espanhola e a alegre vila ribatejana. Nem mesmo as touradas. A Vila Franca, para ser a «Sevilha Portuguesa», faltam a Catedral e as cerimónias da Semana Santa. A Sevilha, faltam as nossas esperas de touros. Ao mesmo passo que se designava Vila Franca por «Sevilha portuguesa», rotulava-se de «Veneza portuguesa» a cidade de Aveiro. O que acontece com Vila Franca é a mesma coisa que se dá com Aveiro. A nossa cidade nada tem de parecido com a cidade italiana. Onde estão os palácios dos Doges, as gôndolas e os seus gondoleiros cantando românticamente enquanto guiam as embarcações?

Aveiro é uma cidade com características próprias, que está a formar-se, a desenvolver-se, a alindar-se, a entrar no número das cidades mais importantes do país.

Edificada nas margens da sua ria, à ria que ela deve o segredo da sua personalidade e da sua prosperidade. É da ria que sai o moliço, é na ria que se produz o sal, uma das suas grandes fontes de riqueza colectiva; é na ria que se encontra o seu pôrto de pesca, outro valor económico e é na ria que se vai construir o seu pôrto comercial, tão necessário para o desenvolvimento das suas indústrias.

A ninguém restam dúvidas quanto ao rápido

progresso da cidade, quer sob o ponto de vista comercial, quer sob o ponto de vista industrial logo que terminem as obras do pôrto e da ria. A população de Aveiro aumentará imediatamente com a vinda de novos elementos; a indústria da pesca e a da construção de embarcações duplicarão, a primeira de valor e a segunda de actividade; a indústria de cerâmica, que honra o país e na qual se empregam centenas de operários, encontrará maiores possibilidades de incremento.

Aveiro, que vai iniciar em breve as obras do seu plano de urbanização, recentemente aprovado, além de centro industrial e comercial, é uma estância de turismo de valor, não só pela sua ria, não só pelos panoramas que rodeiam a cidade, não só pelos lugares pitorescos que lhe estão próximos e proporcionam ao visitante passeios magníficos, mas também pelo seu Museu, pela sua fisiconomia própria.

Ao sairmos da estação, logo nos agrada o aspecto da longa Avenida Central, que a pouco e pouco vai sendo ladeada por lindas moradias particulares e instalações comerciais de fino gosto. Essa Avenida conduz-nos ao centro da cidade.

Em Aveiro não faltam pensões, desde a mais modesta à mais luxuosa, onde o visitante possa demorar-se os dias suficientes para percorrer a cidade, vêr o Museu e dar um passeio pela ria, a qual, como se sabe, é formada pelo Atlântico na foz do rio Vouga.

O turista apressado pode vêr Aveiro e a sua ria em dois dias. Mas se não tiver pressa, melhor será, porque só em 4 ou 5 dias poderá ter uma noção exacta da cidade sob vários aspectos.

Sob o ponto de vista architectural há que vêr a Igreja de S. Gonçalo, que apresenta um conjunto de valiosas talhas barrocas; a Igreja da Misericórdia, em estilo clássico-romano; a Igreja dos Carmelitas (classificada monumento nacional); o antigo palacete dos viscondes de Almeida, na praça do Marquês de Pombal; a capela do Senhor das Barrocas, considerada um dos monumentos de maior interesse de Aveiro, pelo equilíbrio e beleza da sua arquitectura; a Igreja de S. Domingos, que hoje serve de Sé, com o cruzeiro gótico que lhe fica em frente; e finalmente, na rua de Santa Joana, o convento de Jesus e o Museu Regional.

O Convento de Jesus, cuja construção se iniciou no século XV, foi um recolhimento dominicano de freiras. Ali ingressou em 1472 a princesa Joana, filha do rei D. Afonso V, e ali morreu em 1490. Foi beatificada em 1693. Vale a pena entrar na Igreja. O interior é sumptuoso e o túmulo de Santa Joana, que se encontra no côro de baixo, é uma obra prima de execução.

No edificio do Convento está instalado o Museu Regional, de que é director o dr. Alberto Souto, figura ilustre a quem a cidade muito deve.

O Museu, que está passando por importantes obras de remodelação, contém preciosidades. A sua colecção de tecidos e paramentos é verdadei-

ramente notável. Na secção de pintura, encontram-se alguns primitivos de valor. Mas, acima de todos êles há que colocar o retrato da Infanta St.^a Joana, em traje de côrte, atribuido a Nuno Gonçalves, ou, segundo José de Figueiredo, cópia de quadro que deve encontrar-se no estrangeiro. O grande crítico de arte, que foi Joaquim de Vasconcelos, admirava muito êste quadro, a pontos de escrever que só por si valia uma viagem a Aveiro.

Na mesma colecção de pintura figuram também distintos artistas contemporâneos, como Columbano, Alberto de Sousa, Maria Eduarda Lapa, Fausto Sampaio, etc.

Falámos já da ria de Aveiro. Em grande parte a cidade vive da sua ria. Mas também temos que considerá-la sob o ponto de vista turístico. Raúl Brandão escreveu um dia: «Ninguém aqui vem que não fique seduzido, e noutro país esta região seria um lugar de vilegiatura privilegiada».

António Arroio, que era um grande espírito de artista, falando de Aveiro afirmou: «A região de Aveiro é uma pequena Holanda em clima e luz ocidentais».

Aveiro, cidade industrial, região agrícola, centro comercial e estância admirável de turismo, merece a visita e a devoção dos portugueses de bom gosto.



AGENTE EM LISBOA:

MÁRIO FORJÓ GOMES

Rua do Amparo, 25-1.º

AGENTE NO PORTO:

JOAQUIM SOUSA

Galeria de Paris, 96

Fábricas Aleluia

Azulejos — Louças Artísticas, Sanitárias e Domésticas

ALELUIA & ALELUIA

Fábrica Aleluia — Rua Canal da Fonte Nova

Fábrica Gercar — Rua das Olarias

AVEIRO — TELEFONE 22



Cerâmica Aveirense

DE

VIUVA DE JOÃO PEREIRA CAMPOS

CANAL DE S. ROQUE — TELEFONE 51 — AVEIRO

DEPÓSITO NO PÔRTO

RUA DO BONFIM, 117 — TELEFONE 6740



(«Stand» que na Feira Exposição de Março obteve o 1.º prémio)

Telha e tejos de diversos tipos — Telha tipo «PORTUGUÊS»

(Esta telha cobre como a de Marselha, sem o emprêgo de argamassa,
e imita perfeitamente a antiga telha mourisca, ou de canudo)

TEJOLOS DE BARRO VERMELHO E REFRACTÁRIO

CERÂMICA ORNAMENTAL

E TÔDA A ESPÉCIE DE CERÂMICA DE CONSTRUÇÃO

EMPRESA DE PESCA DE AVEIRO

(RESPONSABILIDADE LIMITADA)

INDÚSTRIA DE PESCA E SECAGEM DE BACALHAU

Praça Luiz Cipriano

Telefone 60

AVEIRO (PORTUGAL)

BOIA & IRMÃO, L.^{da}

FABRICANTES DE MÁQUINAS INDUSTRIAIS E APARELHOS MARÍTIMOS

|||

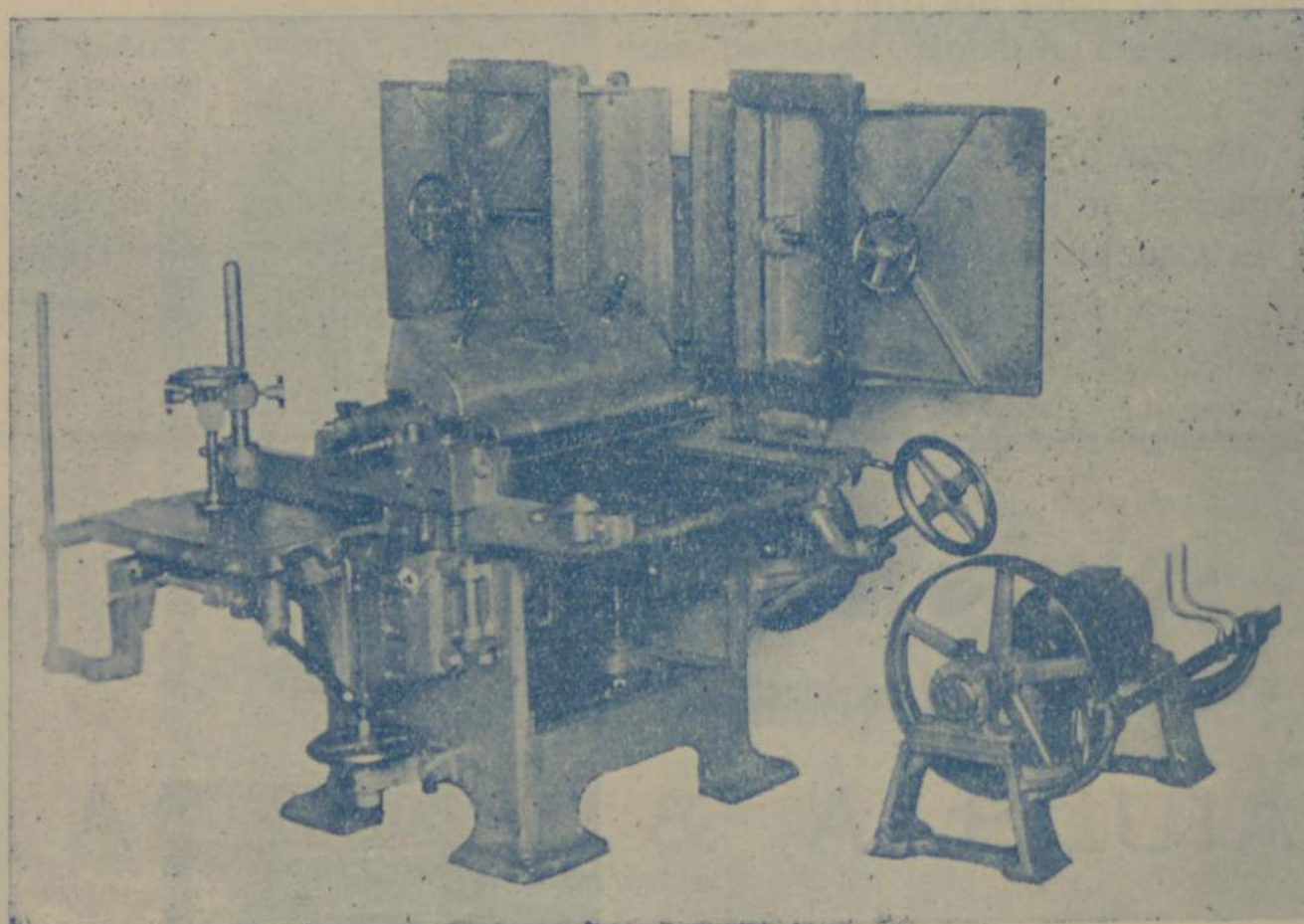
FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

|||

REPARAÇÃO EM MAQUINISMOS E MOTORES DE TODOS OS SISTEMAS

|||

Soldadura eléctrica e a autógeno



CAIS DO PARAISO

AVEIRO

T E L E F O N E 1 4 6

Tele { gramas: Viuva de António da Cruz Bento — AVEIRO
fone 90

Viuva de António da Cruz Bento Júnior

NEGOCIANTE DE PESCADO E SAL

SUCCESSOR DAS FIRMAS:

João Cruz Bento, António da Cruz Bento, António da Cruz Bento & Filhos
e João da Cruz Bento e Irmão

AVEIRO

TELEFONE 258

**A MOLDUREIRA**

DE

António M. Costa**Banco Regional de Aveiro**

S. A. R. L.

CAPITAL } Autorizado — Esc. 4.000.000\$00
 Emitido — Esc. 2.000.000\$00

Transferências e Cobranças C/Correntes em Moeda Portuguesa
 Saques sobre o País Depósito à Ordem e a Prazo

TELE } GRAMAS: REGIONAL
 FONE: 31

Empréstimos sobre penhores de Ouro, Prata e Joias

RUA COIMBRA — PRAÇA LUIZ CIPRIANO — AVEIRO

SAL REFINADO
«ESTRÊLA DO MAR»

PARA MESA E COZINHA — QUALIDADE
 SEM RIVAL PELO SEU FABRICO ESPECIAL
 — EM QUANTIDADES PARA AS INDÚS-
 TRIAS DE MANTEIGAS E ALIMENTÍCIAS

Emprêsa Refinadora de Sal, L.^{da}**AVEIRO****TELEFONE 25****Paula Dias & Filhos, L.^{da}**

(FUNDIÇÃO AVEIRENSE)

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE,
 SERRALHARIA MECANICA E CIVIL
 CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE
 MÁQUINAS

AVEIRO**TELEFONE 40****LUZOSTELA****Ferreira & Irmão, Suc.^{res} L.^{da}****A V E I R O**

Lixas de tôdas as qualidades em pano e esmeril,
 papel e vidro, papel e esmeril, etc. Formatos e
 qualidades especiais para tôdas as indústrias.
 Pó LUZOSTELA de esmeril para limpar e pulir
 facas, de resultados experimentados, em latas de
 500 e 250 grs. — Esmeril de NAXOS, os melho-
 res do mundo, para descasques de arroz e to-
 dos os fins industriais. — Colas, fabrico espe-
 cial, para marcenarias, etc.. Para esclarecimen-
 tos, pedidos directamente à Fábrica ou aos nossos
 agentes de Lisboa e Pôrto

SERRALHARIA MECANICA
Henrique & Anastácio, L.^{da}

Reparações em Automóveis, Motos, Motores
 a óleo e gasolina — Soldaduras a Autogénio
 Carga de baterias

RUA DAS OLARIAS, 8 — AVEIRO**LAU & FILHOS, SUC.^{RES}, L.^{DA}****ARMAZENISTAS****MERCEARIAS, CEREAIS, LEGUMES E ADUBOS**

TELE } gramas: Pevides
 fone 81

Apartado 20**AVEIRO**

EMPRESA DE LOUÇAS E AZULEJOS
 DE

João Bernardo Moreira

AZULEJOS, LOUÇAS DE USO COMUM
 E ARTISTICAS, JARRAS, JARRÕES,
 VASOS, ETC.

CANAL DE S. ROQUE, 148 e 150

AVEIRO**TESTA & AMADORES**

Ferragens, Mercarias-Agentes bancários e Depositários da «Shell»

Telegramas: Testa — Telefone 26

AVEIRO**MARCENARIA**

de

José Maria da Silva Vera Cruz

Molduras tremidas em barra, Molduras ovais, Tremidos em todos os tamanhos
 RUA DO GRAVITO, 44-46

AVEIRO**Não viaje sem levar o****Manual do Viajante em Portugal**

Província de Angola

O sr. Ministro das Colónias criou, entre outras medidas,
um regime especial fiscal nas zonas de fronteira

O sr. dr. Marcelo Caetano, ilustre Ministro das Colónias, na sua recente viagem à Africa, resolveu uma série de problemas dos mais importantes, dos que vêm beneficiar imediata e grandemente as relações comerciais entre a metrópole e as nossas províncias de Angola e Moçambique.

No que especialmente se relaciona com Angola, as medidas ali criadas são, na verdade, de grande alcance económico.

Um dos redactores de «A Província de Angola», que se publica em Luanda, entrevistou, a propósito dessas medidas, o Dr. Vasco Sá Carneiro, prestigioso director dos Serviços Aduaneiros de Angola. A entrevista não podia ser mais elucidativa. O sr. Ministro das Colónias operou, de facto, uma verdadeira, uma necessária, uma admirável revolução com as medidas fiscais tomadas.

Para esclarecimento dos nossos leitores vamos transcrever essa brilhante entrevista. A ninguém podem ser indiferentes os destinos e os progressos do nosso Império ultramarino.

Oiçamos, pois, o notável depoimento do sr. Dr. Vasco Sá Carneiro. Assim iniciou o ilustre funcionário as suas declarações ao jornalista que o entrevistou:

— Devo afirmar-lhe que as medidas fiscais tomadas pelo sr. Ministro das Colónias quando da sua recente passagem em Angola têm um carácter nitidamente revolucionário. Marcam uma mudança completa de orientação nesta matéria e são de tal maneira profundas que se antevê num futuro muito próximo o seu complemento total, dando-nos em política fiscal o lugar mais avançado de todos os países de África.

— Mas, perdôe-me V. Ex.^a a observação, não será pura e simplesmente a substituição dos direitos aduaneiros por contribuições directas?

— Não é esse o sentido desta nova política. Evidente é que o Estado necessita de receitas e que tem de procurar compensações quando as existentes diminuem ou desaparecem. Porém se é justo que se criem determinadas contribuições directas, que façam o Estado participar da riqueza da Nação, não é directamente dessa fonte que se pro-

cura tirar compensações. Senão, vejamos: **Quanto aos direitos sobre medicamentos**— A liberdade de entrada aplicada pelo sr. Ministro a todos os medicamentos destinados a combater as doenças próprias do clima e as contagiosas, aplicando aos restantes uma taxa mínima, terá como repercursão uma melhoria na saúde pública, tanto de europeus como de indígenas, e conseqüentemente na produção de que eles são os elementos imprescindíveis.

Quanto aos direitos sobre veículos automóveis e pneus— Foram êstes de tal forma reduzidos que basta citar que um vulgar camião, que pagava cerca de 50 contos, passa a pagar pouco mais de 7, compreendendo todos os adicionais.

Os efeitos de tal medida nem são de apresentar, tão conhecida é a ligação íntima de toda a nossa economia à camionagem.

Pode-se dizer que foi êste o início duma larga política de transportes, continuando em estudo uma protecção fiscal ainda maior, de forma a que possamos competir com vantagem nos mercados externos com os produtos dos outros países.

E' pois, nas vantagens obtidas na produção e conseqüentemente no aumento crescente da exportação que se procura a compensação das receitas abolidas.

De há muito o Governo previa a redução sistemática dos direitos de importação

— Mas essa política de redução de direitos irá atingir outros sectores, indispensáveis também ao bem-estar do colono e do indígena?

— O alto espírito do Governo, e outra categoria não tem quem promulga tais medidas, já de há muito previu a redução sistemática dos direitos de importação.

O actual sistema fiscal é nitidamente injusto; afirmo-o só agora, depois de se tornarem públicas as primeiras medidas dum largo programa de há muito preconizado pelo Governo Central.

É a questão fiscal tão delicada que só depois de estudos profundos se podem tomar medidas desta natureza.

A guerra que terminou alterou por completo a

seqüência dos fenómenos económicos, e, assim, tudo quanto já estava projectado pelo Governo em 1939 teve de ser refundido e adaptado à nova época que ora começa.

Posso, porém, já informar positivamente alguns dos aspectos fiscais cujo estudo está em via de conclusão:

Vinhos nacionais — Imprescindível é ao colono a continuação do uso de vinho que tinha na Metrópole: é, pode-se dizer, a base da higiene alimentar principalmente das classes operárias e dos trabalhadores agrícolas. Mesmo para os indígenas será útil amanhã educá-los na substituição pelo vinho das bebidas cafreais que, apesar de todas as repressões, ainda hoje utilizam.

Se o problema fôsse meramente fiscal, já o Governo o teria resolvido; porém, como todos o sabem, há outros problemas a que está ligado este comércio que só agora se aproximam da sua solução.

Creio bem que dentro em breve será acessível a todos o uso do vinho, tão tradicional e necessário para os portugueses.

Os carburantes — Problema delicado mas cujos estudos estão quasi completos.

Neste grupo encontra-se um — o *gás-oil* — de que depende em todos os centros populacionais o abastecimento de águas e a iluminação. É este carburante também a base da mecanização progressiva da agricultura e até dos transportes do futuro: as lagartas de vagões de estradas ligadas a tractores.

Será, pois, este o primeiro carburante a ser considerado e, se, como se julga, a diminuição do seu custo na origem, acompanhar a medida da diminuição ou isenção de direitos, será mais um profundo factor da melhoria do bem-estar de todos, único objectivo do Governo.

O regime especial das zonas fronteiriças

— Há um aspecto muito discutido da legislação fiscal ultimamente promulgada: o regime especial das zonas fronteiriças. A leitura do diploma, para nós, deixa-nos a dúvida, tais horizontes ridentes nos provoca, da sua plena execução. Agradecia, pois, a V. Ex.^a que nos desse as indicações possíveis para esclarecer o público ansioso.

— No meu entender só por si essa portaria ministerial define perante Angola a qualidade dos homens que actualmente dirigem o nosso país.

Desde há muito que esta Colónia enfrenta dois graves problemas nas suas zonas de fronteira: a saída progressiva para as colónias vizinhas dos indígenas e o conseqüente abandono dessas regiões pela colonização europeia.

Hoje, depois de tal medida promulgada, posso

afirmar que êsses dois problemas estarão resolvidos dentro de poucos meses.

Examine-se a questão nas suas origens.

O regime fiscal, ora abolido, levava todos os produtos importados para consumo dos indígenas a essas regiões por altíssimos preços; em compensação, além fronteiras, vivendo num regime aduaneiro contrário, os mesmos artigos eram vendidos a preços inferiores.

Os indígenas eram pagos em Angola do seu trabalho ou dos seus produtos por preços iguais ou superiores aos dos países vizinhos. Mas, uma vez da posse da moeda, o seu poder de compra era nitidamente inferior. O sentido da capitalização não existe no nativo: o que pretende é satisfazer as suas necessidades e os seus hábitos; procura, pois, a terra onde mais facilmente possa atingir êsse objectivo.

Daí a imigração.

Por outro lado a nossa colonização nessas regiões é essencialmente comercial. Se há menos indígenas, o comércio diminui; mas há pior; os nativos que restam, compram e vendem tudo além-fronteira. E assim os comerciantes portugueses fôram a pouco e pouco abandonando as povoações fronteiriças, ficando apenas os «casmurros» que, agarrados às terras em que passaram a sua mocidade e viram nascer os seus filhos, demonstraram mais uma vez a persistência dos portugueses.

Mas o Governo, vigilante, desde há muito que procurava a difícil solução de problema tão grave.

Já em 1942 o Ministro Dr. Francisco Machado, depois de ter criado um regime experimental na fronteira da Zambézia, ordenou, em harmonia com o então Governador Alvaro Morna, que se colhessem todos os elementos para o estudo do assunto.

Num país de tão vastas fronteiras, êsse trabalho foi lento; pouco a pouco se foram reunindo matérias para o efeito: relatórios da Inspeção e da Direcção das Alfândegas elaborados em demoradas viagens, relatórios das autoridades administrativas concentrando elementos e ensinamentos de longos anos de permanência nessas afastadas regiões, cartas e cartas de comerciantes desesperados, apreciações dos Governadores das Províncias.

Em 1943 o actual Governador Geral entende, logo após a sua chegada, que se devia dar ao assunto um carácter genérico e não considerar isoladamente determinadas regiões.

Assim se cumpriu e, em fins de 1944, o Inspector Superior das Alfândegas, Manuel Monteiro, propõe a formação duma comissão para elaborar o projecto, pois que considerava os elementos colhidos como suficientes, proposta que mereceu inteiro aplauso do Governador e do Ministro.

Essa comissão, presidida pelo Inspector das

Alfândegas, Dr. Gil Bettencourt, e de que fazia parte, comigo, o Intendente Amadeu Reys, com 40 anos de serviço em Angola, terminou os seus trabalhos em Junho, apresentando o seu projecto.

Uma vez aprovados pelo Governador, entendeu o sr. Ministro mandá-los rever pelo Inspector Superior de Administração Colonial, Henrique Galvão, que, no seu parecer de funcionário profundamente conhecedor de Angola, o aplaudiu propondo uma maior extensão territorial.

E assim foi promulgada em 25 de Outubro passado a portaria que permite uma vida estável a indígenas e colonos das regiões de fronteira.

Honra, pois, aos governantes que tiveram a audácia de promulgar para Angola uma medida que a põe na vanguarda de todos os países de África.

Melhor do que ninguém, o comerciante do mato compreende o alcance das medidas adoptadas

— Mas permita-me V. Ex.^a uma interrupção: não será criar mais uma fronteira no interior de Angola a aplicação de tal regime?

— De forma alguma. Os regimes criados para a importação dos indígenas e dos particulares europeus, resumem-se a pequenas quantidades para as suas necessidades. O regime para os comerciantes é estabelecido a seu requerimento e sob a sua inteira responsabilidade; a nova fiscalização é exercida sobre a sua escrita referente ao regime requerido e nunca sobre os limites da zona.

Todo o comerciante fica com tais condições de vida própria que o contrabando nunca tentará a sua proverbial honradez.

O lema dêste diploma é «a máxima liberdade com a máxima responsabilidade».

E, convencido estou, que poucos ou nenhuns casos teremos de sancionar.

Conheço o espírito patriótico dos nossos comerciantes do *mato*; melhor do que ninguém eles compreenderão o alcance de tal medida, e melhor do que ninguém, eles saberão cumprir a lei, correspondendo à prova de confiança que os homens do Governo lhes acabam de dar.

— Uma observação ainda: as mercadorias nacionais não ficam prejudicadas nos mercados dessas regiões?

— Di-lo a lei com clareza. Como até aqui, as mercadorias nacionais e nacionalizadas importadas

pelos portos da colónia, fóra da Bacia Convencional, — continuam gozando dos benefícios da lei.

Veja um exemplo:

Um fardo de tecidos portugueses desembarcado em Luanda e destinado a um comerciante aproveitando o regime especial, pagará a partir de 1 de Janeiro, 4 % sobre o valor (goza de 60 % de abatimento de direitos), sem quaisquer outras imposições e sem mesmo se sujeitar ao condicionamento da Comissão Reguladora nem ter qualquer agravamento cambial.

Na exportação da mesma forma nada mais há a fazer do que pagar 1 % sobre o valor; nem Juntas, nem divisas.

Como vê, nada de mais liberal se tem produzido em legislação fiscal em qualquer ponto do Mundo.

O Enclave de Cabinda, — o país do mundo mais feliz sob o ponto de vista fiscal

— E Cabinda, a abandonada?

— Não pode, deste momento em diante ser empregada tal designação.

De 1 de Janeiro, será o Enclave o país do Mundo mais feliz, sob o ponto de vista fiscal.

Veja o que se diz na portaria n.º 11 no seu art.º 9.º: o benefício de 90 % sobre as taxas da Bacia Convencional tornou-se extensivo a tôdas as mercadorias.

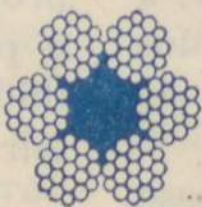
Assim, um camião de 100 contos paga agora de direitos 1/2 % ou sejam 500 angolares, preço de qualquer jantar de quatro amigos.

Mas há mais: o regime especial de fronteiras é extensivo ao Enclave e, assim, sempre que o regime geral der um resultado global superior a 10 %, o interessado pode optar pelo regime especial pagando apenas esta taxa, sem mais nada, nem comissões, nem Juntas, nem Fundo Cambial.

E, por cima de tudo, foi o Enclave dispensado da fiscalização dos comerciantes pois assim o permite a sua situação geográfica.

E o sr. dr. Sá Carneiro poz termo à sua notável entrevista com estas palavras:

— Termino dizendo que enquanto os nossos chefes trilharem tais caminhos merecem a nossa inteira confiança e o nosso inteiro apoio. É esta a única ideologia a considerar para a prosperidade de Angola e do Império.



Recortes sem Comentários

Petróleo e gasolina livre

Informa o diário *A Pátria*, de Angra do Heroísmo, em comunicado do Governo Civil local, o seguinte:

«Em vista da abundância de petróleo e gasolina conseguida em virtude das facilidades de transportes e fornecimentos obtidos pelo Governo, é possível restabelecer desde já a venda livre de petróleo e gasolina, como, quanto ao primeiro, fôra já anunciado.

Ao tomar-se tal decisão de tão grande interesse público nunca é demais salientar, como acima se diz, que isto só foi possível pela política do Governo da Nação e pela situação que, internacionalmente, a mesma política criou a Portugal».

Mussolini

«Os jornais deram a notícia da morte de Mussolini, mandado fusilar por sentença de um tribunal popular, necessariamente faccioso e apaixonado. Os homens que respiram e vivem o ambiente mefítico e mortífero desta maldita guerra, não podem alimentar sentimentos de humanidade e justiça. Cega-os o ódio e a represália que só se satisfaz com liquidar adversários vencidos.

A História há-de julgar imparcialmente, mas de maneira diferente, Benito Mussolini que viveu, durante o tempo que esteve à frente dos destinos da Itália, durante 20 anos, com o pensamento na grandeza da pátria a que devotou a sua vida. Como sucede com todos os vencidos, a sua maior culpa foi «ser vencido».

A grandeza da Itália foi o sonho que sempre o inebriou. Fazer da Itália uma grande potência, arrancando-a do caos em que mergulhava, pondo ordem nos espíritos; levantando o ânimo do povo italiano abatido por tantos desastres; criando o exército e a marinha; engrandecendo o país com medidas de fomento tanto industrial como agrícola, etc.

Mas o acto do seu governo que mais o impõe como grande estadista, pela sua transcendência e pelas suas consequências, é a assinatura do tratado de Latráo entre o Vaticano e a Itália, que restabeleceu as relações entre as duas côrtes, interrompidas desde a tomada dos domínios pontifícios pelas tropas de Garibaldi, para a unificação da Itália.

Na política interna também Mussolini deixou uma obra que nunca morrerá, porque é actual e baseada em conquistas de sociologia moderna. A legislação que deixou não pode ser eliminada absolutamente, mas há-de informar a legislação futura. Dela muito há-de ficar nas leis novas da Itália.

Os homens mataram Mussolini, mas a História se encarregará de o ressuscitar».

(Da Boa Nova)

A população das Ilhas Adjacentes

«O Instituto Nacional de Estatística publicou um volume com os resultados do último recenseamento nas Ilhas Adjacentes, dando alguns dos mais expressivos aspectos da posição dos dois arquipélagos.

Distrito de Angra do Heroísmo: — População: 78.109 pessoas. Foram recenseadas 17.958 famílias; inventariados 20.228 fogos; e verificada a existência de 22.293 prédios. A percentagem das pessoas do distrito que indicaram seguir a religião católica, foi de 98,6 por cento. No total de 292 residentes no distrito, 137 eram brasileiros e 129 norte-americanos. Segundo o Censo, o estado civil da população defia-se pela existência de 44.816 solteiros, 28.469 casados, 15 separados judicialmente, 153 divorciados e 4.626 viuvos. A

taxa de analfabetismo que em 1911 era de 65,2 ficou, em 1940, em 42,2. Os desempregados, inválidos e inactivos representavam, respectivamente, 1,5 por cento, 2 por cento e 9,4 por cento da população. Foram apuradas 244 profissões diferentes no distrito de Angra do Heroísmo.

Distrito da Horta: — População: 52.731 pessoas; famílias, 11.605; fogos, 13.759; prédios, 16.413. Percentagem dos que indicaram seguir a religião católica: 98,4. No número total de 209 estrangeiros residentes incluíam 64 ingleses e 63 norte-americanos. Estado civil da população: 30.299 solteiros; 18.985 casados; 13 separados judicialmente; 97 divorciados e 3.337 viuvos. Taxa de analfabetismo: em 1911, 57,4; em 1940, 34,7. Desempregados, 1 por cento; inválidos, 2,1 por cento; inactivos, 10,3 por cento. Foram apuradas 198 profissões diferentes.

Distrito de Ponta Delgada: — População: 156.025; famílias, 32.323; fogos, 33.879; prédios, 37.387. Percentagem dos que indicaram seguir a religião católica: 99,1. No número total de 659 estrangeiros residentes no distrito incluíam-se 433 norte-americanos e 149 brasileiros. Estado civil da população: 92.467 solteiros; 53.943 casados; 50 separados judicialmente; 100 divorciados e 9.425 viuvos. Taxa de analfabetismo: em 1911, 70,7; em 1940, 51,9. Desempregados, 1,4 por cento; inválidos, 1,5 por cento; inactivos, 9,4 por cento. Foram apuradas 283 profissões diferentes. O distrito de Ponta Delgada é aquele onde mais se acentua a particularidade comum a todos os distritos dos Açores da taxa de analfabetismo ser menor em relação às mulheres do que aos homens. A esta situação que os censos anteriores já revelavam, julga-se não ser estranha a emigração.

Distrito do Funchal: — População: 24.450 pessoas; famílias: 47.936; fogos, 49.358; prédios: 52.257. Percentagem dos que indicaram seguir a religião católica: 98,4 por cento. No número total de 2.392 estrangeiros que residiam no distrito, incluíam-se 1.872 ingleses, 103 brasileiros e 78 norte-americanos. Estado civil da população: 157.042 solteiros, 80.342 casados; 71 separados judicialmente; 307 divorciados; e 12.362 viuvos. Taxa de analfabetismo: em 1911: 78,8; em 1940: 58,7. Desempregados: 2,4; inválidos 1,4; inactivos, 12,6. Foram apuradas 322 profissões diferentes no distrito.

As densidades populacionais dos quatro distritos, era a seguinte em 1940: Angra do Heroísmo, 112,3; Horta, 68,9; Ponta Delgada, 184,9; e Funchal, 313,8.

(De *A Pátria* de Angra do Heroísmo)

O Metropolitano em Lisboa?

«Na última reunião mensal da Câmara de Lisboa foi tratado um assunto já velho — a construção de um metropolitano na capital.

Segundo as notícias publicadas na Imprensa a Companhia Carris de Lisboa tem um plano de realizações para melhorar os transportes urbanos de Lisboa. Mas o requerimento que entrou na Câmara pedindo a concessão para o metropolitano não é da Carris.

Haverá possibilidades de realização deste melhoramento?

A ideia da construção de um metropolitano em Lisboa já não é nova, principalmente no que diz respeito a túneis subterrâneos.

Data ela de 1873. Seguidamente voltou a agitar-se o problema em 1878, 1882, 1891, 1907, 1927 e 1928.

(Dos Jornais)

Loucura futebolística

«No último desafio de futebol no Campo de Flávia, era mais interessante apreciar o entusiasmo da assistência feminina, do que acompanhar propriamente o desenrolar do jogo. O Atlético apresentou nas galerias e na geral, uma *claque* tão formidável, que mais de 80 % eram atléticos acérrimos.

Havia lá meninas, que ao entrar o *goal* perdiam a linha, e saltavam 2 palmos ao ar, esganiçando-se em convulsões até enrouquecerem.

Vimos uma que, de tanto pular e gesticular, até deixou cair a combinação aos pés. Não houve botões nem *alças* que resistissem. Enfim, uma loucura que dava *saúde* só em presenciá-lá».

(Do Comércio de Chaves)

Esta está boa!

«Lá que um comunista ou um democrático, daqueles que por uma questão de ideal se mantiveram sempre fiéis aos seus princípios, tivessem assinado a lista de oposição, achamos a coisa mais natural, dentro dos princípios de tolerância que seguimos.

Agora funcionários dos Grêmios, organismos criados pelo Estado Novo, a assinarem as listas de oposição, essa é que não lembra ao diabo!

Esta está boa!

Pois se o cavalo de batalha da oposição, são os tais Grêmios, esses funcionários ao assinarem as listas condenaram-se a si próprios, demonstrando que são os primeiros a reconhecer que não têm o direito de permanecer dentro de um organismo, que segundo a «oposição» a que aderiram, deve acabar.

Tinha graça se lhes fizessem a vontade e comesçassem já por acabar com os Grêmios para eles».

(Do Cidade de Tomar)

O que se gastou na última guerra

«Segundo uma estatística recentemente elaborada, os países que entraram na guerra há pouco acabada, dispenderam as seguintes importâncias:

Grã-Bretanha, 16.000.000.000; E. Unidos, 70.000.000.000; Rússia, 42.000.000.000; França, 3.250.000.000; Países Sul Americanos, 2 319.500.000; Canadá, 1.703.500.000; Austrália, Nova Zelândia e África do Sul, 1.166.000.000; Bélgica, 900.000.000; Polónia, 500.000.000; Checo Eslováquia, 375.000.000; Holanda, 250.000.000; Jugoslávia, 55.000.000; Grécia, 41.250.000; Noruega, 23.250.000; Alemanha, 64.725.000.000; Itália, 23.750.000.000; Japão, 11.000.000.000».

* * *

«Segundo a *United Press*, em telegrama da Cidade do Vaticano, o número total de mortos, militares e civis, registados na última guerra mundial, eleva-se a 20.060.000 e o de feridos ascende a 30.400.000.»

(De O Exército)

Um donativo de Rokefeller

«O multi-milionário americano Rokefeller acaba de fazer o donativo de uma soma correspondente a 10.000 contos na nossa moeda para a reconstrução e restauração de templos católicos destruídos ou mutilados durante a última guerra.

O admirável gesto de Rokefeller vem apenas sublimar a generosidade do seu pai, após a guerra de 1914-18».

A oposição

«Impresionava a opinião pública, a insistência com que a chamada oposição badalava a todos os ventos, que as ideias e as obras da Revolução Nacional, tinham contra si a maioria dos professores universitários.

E porque se quiz fazer acreditar que assim era na realidade, nada há como os números, para desfazer mais uma balela. Vejamos:

Universidades de Lisboa:	
Professores e assistentes	351
Aderiram à oposição	44
Universidade de Coimbra:	
Professores e assistentes	140
Aderiram à oposição	37
Universidade do Porto:	
Professores e assistentes	136
Aderiram à oposição	18
Resumo:	
Total dos professores	627
Assinaram as listas da oposição	99

Isto é, a oposição conta com 16 % dos professores e assistentes universitários!»

(Dos Semanários da Província)

Liberdade dos maridos

«Aquela América é grande em tudo: em território, população e riqueza; no comércio, na indústria, nas artes, no engenho e no espírito.

É de lá que nos vem as mais inéditas coisas.

Um telegrama da agência U. P. expedido de Hollywood para a imprensa dá-nos esta consoladora notícia:

«A sr.^a Howard Hobbs, que é casada há 38 anos, resolveu dar a liberdade ao seu marido, dizendo ao mesmo tempo que todas as esposas idosas deveriam fazer o mesmo em favor das mulheres mais novas que nunca tiveram marido».

E a sr.^a Hobb é capaz de ter o apoio de muitos homens...».

Os prejuízos da Bélgica

«A campanha de destruição material imposta à Bélgica em 1940 foi maior do que de 1914/1918.

O dano causado à Inglaterra depois de 18 meses de guerra é provavelmente menor do que o infligido à Bélgica em igual número de dias.

Vejamos, por curiosidade, este balanço trágico:

Edifício — a prefeitura de Ostende foi incendiada.

Bibliotecas — O salão de leitura da Biblioteca de Louvain, reconstruído depois da guerra mundial anterior, foi incendiado em Maio de 1940.

Igrejas — a famosa igreja medieval de Nivelles foi incendiada.

Estradas — 9.656 quilómetros de estradas de rodagem.

Caminhos de ferro — 136.000 quilómetros de linhas férreas.

Estações ferroviárias — mais de 1.000.

Pontes e túneis — cerca de 1.455.

Edifícios — 9.832 residências particulares destruídas; 24.156 seriamente danificadas; 352 propriedades industriais destruídas; 839 seriamente danificadas.

O diário *The Chicago Daily News*, de 30 de Julho de 1941 de onde foram estraidos estes dados estatísticos, conclue assim os seus comentários.

Todo este prejuízo foi sofrido por um país pouco maior que Haiti, com apenas 30.407 km.²».

FABRICA DE CORDOARIA SACOS DE PAPEL E PAPEL DE EMBRULHO



ESMORIZ — PORTUGAL

FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL
E PAPEL DE EMBRULHO
CORDOARIA E TAPEÇARIA
ESCOVAS E VASSOURAS DE
— PIASSABA —

Manuel de Sousa
(Mourão)

EXECUÇÃO RÁPIDA E ESMERADA
— SACOS RISCADOS E FINOS —

GONDEZENDE
ESMORIZ

Tele { gramas: **FABRICORDAS**
fone: 36

Sousa Marques & Irmão
FÁBRICA DE CORDOARIA

RÊDES, FIOS E CORDAS PARA PESCA E
CORDAME PARA TODAS AS APLICAÇÕES



IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO PARA AS COLÓNIAS

ESMORIZ
(PORTUGAL)

TAPEÇARIAS NORTLANDIA

Salvador F. Loureiro

Antiga firma LOUREIRO & MACEDO

CORDOARIA — Amarras, Retenidas, Cabos, Cordas, e Enleias para Bacalhau — Artigos de Linho Alcatroado — Fio-Ceifeira de 1.ª qualidade — Fabrico Mecânico

TAPEÇARIA — Tapetes em lã, juta e pita — Passadeiras de pita, cairo e lona para cobrir. Alcatifas — Carpetes, tipo francês, lãs «Regionais», cairo, pita, etc.

TANOARIA — Cascos, Quartolas e Barris, em madeira de Castanho, Austrália e Eucalipto, para transito, embarque, Salmoura e embalagens de produtos líquidos e compactos. Aduelas vergadas, para consertos de cascaria

Estopa de linho puro alcatroado — Fio para ceifeira-atadeira, do melhor fabrico mecânico

Telefone, 51

ESMORIZ

José Dias da Silva

Cordoaria, Fios, Linhagens para embalagens, Sacos de papel, Papel de embrulho — e Estôpa para escalafetação —

Chamadas ao Telefone

3 8

Gondozense — ESMORIZ

Oficina de Tanoaria e Fábrica de Serração
de

Luiz de Sá Ramalho & Irmãos

Nesta tanoaria toma-se a responsabilidade de qualquer encomenda de toneis. Especialidade em cascaria, quartolas, barris para — transito e exportação. —

TELEFONE, 60

ESMORIZ

FÁBRICA DE CORDOARIA
DE

Manuel Rodrigues Alves da Costa

Cordas de sizal, linho e cairo. Enleias de sizal e linho. Cordeis, Bambinelas, Fios, Sizal e Linho. Fios de várias côres para embalagens e para coser sacas. Cordas oleadas e estôpa alcatroada. —: Rêdes e galeões de alto mar, etc., etc. :—

TELEFONE, 48

Campo Grande — ESMORIZ

Fábrica de Cordoaria, Sacos de Papel, Tapeçaria e Tanoaria em Cartolas e Barris de tôdas as dimensões

José António Marques d'Oliveira

Fabricam-se cabos de tôdas as dimensões. Fios para rêdes de tôdas as grossuras. Rêdes para transporte de cortiça. — Sacos de papel e papel de embrulho. —

Toma-se conta de qualquer encomenda por preços excessivamente baratos.

GONDEZENDE

ESMORIZ — Portugal

OFICINA DE TANOARIA
DE

Candido Coelho da Silva & irmão

Especialidade da casa: VENDAS DE MADEIRAS BASTIDAS

Avenida da Praia

ESMORIZ

ARMAZEM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

DE

Manuel Alves Pinto

Lugar da estação

ESMORIZ

PENSÃO VERDE MAR

Mercearia, Vinhos, Comidas e seus derivados

Américo Rodrigues Marques

TELEFONE N.º 1

Arrabalde — ESMORIZ

TANOARIA E DEPÓSITO DE MADEIRAS

José Ribeiro França

Fabricante de Vasilhame de toda a espécie

ESMORIZ

Oficina de bicicletas, acessórios e pinturas
DE

João Alves Ferreira Barreiro

NEGOCIANTE EM PALHA TABUA

Estrada da Estação — ESMORIZ

MERCEARIA CENTRAL DE GONDEZENDE

Vinhos das melhores regiões —
Tabacos, laranjadas e cervejas, etc.

Américo Pinto de Sousa Pais

GONDEZENDE — ESMORIZ

FÁBRICA DE CORDOARIA E SACOS DE PAPEL
Tapeçarias — Vassouras de Piassaba e Escovas

Joaquim Gomes de Oliveira

CILHAS E SOBRECARGAS

Gondezende

ESMORIZ

FÁBRICA DE CORDOARIA
SACOS DE PAPEL E TAPEÇARIA

José António Marques d'Oliveira

Toma-se conta de qualquer encomenda por preços

EXCESSIVAMENTE BARATOS

Gondezende

ESMORIZ-Portugal

Chamadas ao TELEFONE N.º 36

JOÃO MARIA DA SILVA

FÁBRICA DE CORDOARIA

Campo Grande

ESMORIZ-Portugal

Não viaje sem levar o



Manual do Viajante em Portugal



TELEFONE 39

Vicente R. Oliveira, Filha & C.^a

INDUSTRIAIS DE CORDOARIA

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

CORTEGAÇA

TELE (gramas «CORDAS» Cortegaça
FONE, 21
Usa-se o código RIBEIRO

FÁBRICA DE CORDOARIA

João Marques d'Oliveira Violas & F.^o

IMPORTAÇÃO—EXPORTAÇÃO

APRESTOS NÁUTICOS—RÊDES PARA CORTIÇA

CORTEGAÇA PORTUGAL

Armando Pinto Catalão

Suc. de José Maria Pinto Catalão



ARMAZÉM DE CAL, CIMENTO,
TELHA, TEJOLO, TINTAS E
OUTROS MATERIAIS DE CONS-
TRUÇÃO

ADUBOS QUÍMICOS

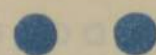


TELEFONE 82

O V A R

ARMAZÉM DE CAL

E TODOS OS MATERIAIS
— DE CONSTRUÇÃO —

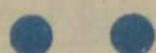


Rezende, Catalão, & C.^a

AGENTES DA CAL HIDRAULICA

MARTINGANÇA E DA

Companhia de Seguros Soberana



O V A R

Parceria de Vinhos e Vinagres, L.^{da}

Fabricantes e exportadores de vinagres

Armazém de vinhos e seus derivados



A VINAGREIRA OVARENSE
— DE —

Alfredo Coentro de Pinho

VINAGRES os únicos que a prática e o bom gosto recomendam

Rua de Gomes Freire

O V A R

Bonifácio & Filhos

CEREAIS E LEGUMES

Fábricas de: Descasque de Arroz, Moagem de Cereais, Cortiça e Serração

Teleg.: BONIFÁCIOS
Telefone 9
Apartado n.º 1

O V A R

Vai viajar?

Leve o

Manual do Viajante em Portugal

ARMAZÉM
Largo Almeida Garrett

Telefone 104

ESCRITÓRIO
Largo Serpa Pinto

Apartado 11

O V A R

ADICO

Móveis Cirúrgicos—Hospitalares
— Cromados — Camas — Lavató-
rios — Colchões de arame

Adelino Dias Costa & C.^a, L.^{da}

Avanca *Telefone 2*

VENIDAS

no Pôrto — Bacelar & Irmão, L.^{da} — Rua do Carmo, 8
em Lisboa — Sano Técnica, L.^{da} — Rua Nova do Almada, 61
em Coimbra — Farmácia do Castelo — Largo do Castelo, 3

Exposição Permanente na Fábrica

TELEFONE 3



A Lacticínia de Avanca

Manteiga, Queijo, Leite
Pastorizado e em Pó

Nunes, Rodrigues & C.^a, L.^{da}

TELEFONE, 6
AVANCA

Nunes, Costa & C.^a, L.^{da}

Fábrica de Serração de Madeiras
— Caixotaria e Carpintaria —
Moagem de farinhas para gado

Areia do Gonde

AVANCA

Sociedade Comercial de Cereais
e Legumes de Estarreja, L.^{da}

Telefone n.º 44

ESTARREJA

Manoel M.^o Esteves d'Oliveira

Fábrica de Cortumes e Tinturaria de Peles de agasalho.
Camurças para Filtros e limpeza de Automóveis.

Telefone, 13

ESTARREJA

GARAGE CENTRAL SILVA & FERREIRA, L.^{DA}

Oficina de reparações de automóveis—Instalações
eléctricas — Consertos em baterias e soldadura
a autogénio

ESTARREJA

R. PEREIRA DA SILVA FABRICANTE DE CAL

Depósito de: Madeiras em pinho para tôdas as constru-
ções—Madeiras de qualidade, como sejam: Castanho,
Choupo, Plátano, Nogueira, Austrália, etc.—Toros-Ex-
portação—Postes para fios telefónicos e de electricidade

MALAPOSTA

MOGOFORES

Auto-Mecânica da Bairrada, L.^{da}

Oficina de reparações mecânicas

Malaposta

Mogofores

Delfim dos Santos Póvoa

NEGOCIANTE DE MADEIRAS, LENHAS E CAL

MOGOFORES

SERRALHARIA UNIÃO

DE MANUEL SIMÕES SERRALHEIRO

Nesta oficina executam-se com perfeição e rapidez todos os trabalhos concernentes à sua arte, tais como: Estanca-rios, fogões, ramadas para parreiras, carros de bois e de cavalos, etc.

FERRO PARA CIMENTO ARMADO
E CARVÃO DE FORJA

SANGALHOS

Amadeu Simões Serralheiro

CERRALHEIRO

DEPOSITÁRIO DE FERRO E CARVÃO

SANGALHOS

Com sua fundação em 1936

ALBANO JOÃO

FABRICANTE DE CAL

Vendas por junto e a retalho

Outeiro de Baixo

CURIA

Joaquim Ferreira dos Santos

NEGOCIANTE DE CAL E MADEIRAS

Depósitos na Fogueira e no Paraimo

SANGALHOSPARAIMO

ALBERTO DE LEMOS

COM PADARIA NO LUGAR DE EIRAS

CONCELHO DE COIMBRA

MERCEARIA MARTA

DE ODIL MARTA FERREIRA

Especialidade em CAFÉS e CHÁS
MERCEARIA e VINHOS

EirasCOIMBRA

Joaquim Francisco Nuno

FORNECEDOR DE CAL

PARAIMOSANGALHOS

Auto Reparadora, L.^{da}

Oficina de Serralharia — Reparações em Máquinas e Automóveis

Soldaduras a Autogénio — Cargas em Baterias

MEALHADA

Teleg.: CORTIÇAS Telefone N.º 11

Saldanha & Filhos, L.^{da}

Fabricantes e exportadores de produtos de cortiça

RÔLHAS / APARAS / CORTIÇA VIRGEM, ETC.

MEALHADA — Portugal

Horácio Moreira dos Santos

EXPORTADOR

MERCEARIA E VINHOS—FABRICANTE DE CAL
—:— FABRICA DE RÔLHAS DE CORTIÇA —:—

ANTES

MEALHADA

Emprêsa Industrial de Sepins, L.^{da}

FÁBRICA DE SERRAÇÃO
E MOAGEM

LAGAR DE AZEITE

Sepins

Cantanhede

Oficina de Serralheiro e Ferreiro

JOAQUIM SARAIVA

Encarrega-se de todos os trabalhos relativos
à sua arte, tanto em obra fina como grossa

Rua dos Carris

MEALHADA

CAFÉ CENTRAL DE

Albano Breda Batista

MEALHADA

Francisco Alves C. Diniz

Mercearias, Vinhos, Fazendas Brancas, Miudezas, Sulfato, Enxofres e Ferragens

Adubos da « CÉRES »

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

SEPINS

CANTANHEDE

José Maria da Cunha

FABRICANTE DE CAL

FORNOS NA MEALHADA

SEPINS

CANTANHEDE

NOVA MOBILIADORA

Horácio Fernandes Louro

Mobílias completas e Móveis avulso em todos os modelos

COLCHOARIAS — MALAS — TAPESSARIAS

E' a casa que garante o Fabrico dos seus Móveis

ARCOS

ANADIA

Para as grandes Festas,
uma **GRANDE MARCA**

“Monte Crasto”

Grande Vinho Espumante Natural

A Marca que todo o Mundo conhece

Caves Monte Crasto

Justino de Sampaio Alegre, Filho

Telefone 6

ANADIA

Cerâmica de ANADIA

DE

Irmãos Henriques & Martins, L.^{da}

PRODUTOS
DE CERAMICA

SERRAÇÃO

M A D E I R A S

Telefone n.º 20

Anadia

B.S.A

É a marca mundialmente conhecida: Automóveis, Motocicletas e Bicicletas **INTEIRAMENTE** fabricadas pela

Compania B. S. A. Cycles, Limited, de Birmingham

B. S. A. — Mantem há mais de 80 anos a sua justificada reputação de **ALTA QUALIDADE**, que a torna mais barata entre todas.

B. S. A. — Apesar das dificuldades actuais, consegue vender-se por preços muito acessíveis. **B. S. A.** — É uma «Aliada» fiel que leva a felicidade a todo motorista, motociclista e ciclista. **B. S. A.** — Faz-se acompanhar de um certificado de Garantia da Fábrica —

As motos e bicicletas **B. S. A.** são de uma elegância inexecedível e os rolamentos de uma leveza incomparável!..

ESTÃO À VENDA OS ÚLTIMOS MODELOS NOS SEUS AGENTES EM PORTUGAL

SILVA NETO & C.ª L.ª DA ANADIA

Nesta casa podeis adquirir ainda outras marcas inglesas e nacionais e todos os acessórios para ciclismo.

FÁBRICA DE CERÂMICA EXCELSIOR

Lacerda, Figueiredo & C.ª, L.ª

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

PAMPILHOSA DO BOTÃO

TELEFONE N.º 5

(Ligado à Rede Geral)

Telegramas: EXCELSIOR

PAMPILHOSA

José Ferreira da Silva

VENDA E COMPRA

AUTOMÓVEIS E CAMIONS

ANADIA

Agência Comercial de Pampilhosa

CIMENTO — CAL HIDRÁULICA
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
ESPUMANTES NATURAIS
BRANDY'S — LICORES
CERVEJAS — LARANJADAS
E ÁGUAS MINERAIS
ADUBOS — INSECTICIDAS
AGRÍCOLAS, ETC., ETC.

Chamadas para o Telefone N.º 4

PAMPILHOSA DO BOTÃO

Júlio Henriques das Neves

Fabricante de Cal fina e comum,
Madeiras e Lenhas

FAMALICÃO

ANADIA

AUGUSTO MARTINS PINTO

Com oficina de reparações em Bicicletas
e Máquinas de costura

FAMALICÃO — ANADIA

ADUBOS

COMPOSTOS MIXTOS PARA

VINHA — BATATA — CEREAIS

Sociedade de Adubos Reis, L.ª

Rossio, 102 — LISBOA

Filial de **PAMPILHOSA DO BOTÃO**

Marcolino de Sousa

PRÓXIMO À ESTAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

PENSÃO — MERCEARIAS E VINHOS
MIUDEZA — PAPELARIA E LOTARIAS

PAMPILHOSA DO BOTÃO

CASA MARTINS

A única que melhor sortido apresenta e que melhor serve

MERCEARIAS FINAS, MIUDEZAS, CAMISARIAS, ROUPAS FEITAS,
FAZENDAS BRANCAS, E GRANDE SORTIDO DE ARTIGOS TABELADOS

OS MELHORES VINHOS DA REGIÃO

ANADIA — ALFELOAS

BENIGNO DELGADO & FILHOS, L.ª

CASA FUNDADA EM 1880

Exportação de Sarro, Bórras de Vinho e Cravagem de Centeio

ARMAZÉNS NO

Pôrto, Régua, Bombarral, Pampilhosa do Botão, Leiria e Tua

SEDE NO PÔRTO: Rua da Estação, 8

PAMPILHOSA DO BOTÃO

JOSÉ DA COSTA COELHO

MERCEARIA, VINHOS, MIUDEZAS
E SAPATARIA

ANADIA

**A POPULAR
EDUARDO CABRAL**

MERCEARIA, FAZENDAS,
CALÇADO E MIUDEZAS

PAMPILHOSA DO BOTÃO

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA
FUNDADA EM 1911

Victorino Bastos & Filhos, L.ª
PAMPILHOSA DO BOTÃO

Pensão IMPERIAL**SERPINS**

Em frente à Estação do Caminho de Ferro

Telefone 9294-Coimbra

Com 25 quartos — Diárias a 25\$00 — Garage

Ares puríssimos — Águas magníficas

TRATAMENTO ESMERADO

POSTO MÉDICO E FARMÁCIA

**SAPATARIA ELEGANTE**

CASA FUNDADA EM 1906

José Maria Simões*Sucessor de António Miguel*

Largo da República

LOUSAN

MARCENARIA ARTÍSTICA

CASA FUNDADA EM 1900

José António Coelho & C.^a, L.^{da}

Fabricantes de móveis em todos os estilos

Mobiliário e material escolar

Agência Funerária

Rua Nova Telefone 9246 LOUSÃ

TELEFONE 9242

Sociedade de Madeiras da Lousã, L.^{da}**Madeiras e Lenhas**

R. Eng.º Duarte Pacheco

LOUSÃ

Joaquim Fernandes d'Almeida

Armazem de Vinhos e seus Derivados

SAL E MERCEARIAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Consignatário-Agente da COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Avenida Coelho da Gama--Telefone 9227

LOUSÃ

Telegramas — MATOS FILHOS — Lousã

Telefone 9259

VIÚVA MATOS & C.^a, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1895

Avenida D. Carlos I

Lousã

Fábrica e exportadores de produtos resinosos

Materiais para Construção Civil—Cortiças—Travessas de Pinho e outras madeiras—Carvão de Cepa—Consignatários da Sociedade Nacional de Petróleos SONAP—Vinhos—Aguardentes—Azeite—Sal—Toucinho—Banha—Milho—Feijão—Batata—Adubos—Cimento—Especializada em azeites finos—ARMAZEM DE VENDAS POR JUNTO

CAMIONETES DE ALUGUER

LUIZ DUARTE DOS SANTOS**Café Central**

VILA NOVA DO CEIRA

António Henriques Garciacom Estabelecimento de Mercarias,
Vinhos, Azeites, Fazendas e Miu-
dezas — Solas, Cabedais, Vidro
em chapa, Sulfato e Enxofre

VILA NOVA DO CEIRA

Padaria Bordeirense, L.^{da}

— DE —
Adrião Fernandes Alvoeiro,
Alfredo Rodrigues da Cunha
e José Bandeira



COM SERVIÇO MANUAL
NA MAIOR PERFEIÇÃO



BORDEIRO GOIS

JOSÉ MARIA DIAS

OFICINA DE SERRALHARIA E CONS-
TRUÇÃO CIVIL — ENCARREGA-SE DE
TODOS OS TRABALHOS CONCERNEN-
— TES À SUA ARTE —

S. PAULO GOIS

Guilherme Melão & Irmão, L.^{da}

Fazendas de lã e algodão — Solas e cabedais — Madeira

Correspondentes Bancários

TELEFONE 8 GOIS

Companhia de Papel de Góis

(Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada)

SEDE E FABRICA DE PAPEL EM

Ponte do Sótam

CENTRAL HIDRO-ELÉCTRICA EM

MONTE REDONDO

COSTA FERREIRA

BAIRRO DO SAPATINHO

Móveis, Estofos, Decorações, Mobiliário escolar,
Material didáctico, Carpintaria, Colchoaria

FORNECIMENTOS PARA TODO O PAÍS

ARGANIL — Telefone 16

Cerâmica Arganilense, L.^{da}

A VAPOR

TELHA MARSELHA — TELHA POR-
TUGUESA — PÚCAROS PARA RE-
SINA — TIJOLO BURRO E FURADO

ARGANIL

MANUEL COELHO

Mercearias, Vinhos, Licores e Miudezas

S. PAULO GOIS

JOAQUIM RODRIGUES

com LOJA DE VINHOS E MERCEARIA

— TABACOS E MIUDEZAS —

VARZEA PEQUENA

VILA NOVA DO CEIRA

CARLOS SIMÕES

Com estabelecimento de:

FAZENDAS, MERCEARIA, VINHOS, FERRA-
GENS, TINTAS, MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

Sede:

Em Amioso do Senhor Alvares e Roda Simeira

Moagem:

VALE DO JUNCO

Depósito da mesma:

Nos referidos estabelecimentos

Alfredo Rodrigues da Cunha

CÔM MERCEARIA, VINHOS, FA-

— ZENDAS E MIUDEZAS —

BORDEIRO GOIS

António Patrício Dias

ARMAZÉM DE VINHOS, MERCEA-

— :: — RIAS E MADEIRAS — :: —

VILA NOVA DO CEIRA

António Nogueira Pereira

COM

Estabelecimento de Vinhos e Aguardentes

GOIS

AUTO REPARADORA, L.^{DA}

Telefone provisório 9277 — LOUSÃ

REPARAÇÕES em Automóveis e Carrocerias para os mesmos
— Acessórios e Pinturas à Pistola — Soldaduras a Autogénio na oficina
ou em casa do Cliente — Bicicletes e Acessórios — Reparações,
Construções e Pinturas

Oficina de Marcenaria e Carpintaria (Movida a electricidade)

de João Cruz e Pimenta

Execução perfeita de móveis em todos os estilos — Urnas lisas e com
talha, em mogno, nogueira, castanho e pinho — Caixões de chumbo —
Coroas e artigos funerários — TRABALHOS DE CARPINTARIA

Rua Professor José Lourenço (ao cimo do Hospital) — ARGANIL

ALBANO PIRES & C.^A

ARGANIL

Ferragens, Mercenarias, Solas, Material eléctrico, Adubos químicos, etc.

ANTÓNIO GOMES

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO

Avenida Pires de Carvalho — Telefone 9250 — LOUSÃ

JOÃO FERNANDES D'ALMEIDA

MADEIRAS LENHAS VIGAMENTOS

Rua Dr. João Santos — Telefone n.º 9276 — LOUSAN

Inauguração da Taverna Andaluza

Lisboa conta, desde há pouco tempo, com uma casa de diversão dotada dum aspecto castiço como nunca ninguém teve a iniciativa de fundar.

Foi o nosso amigo Macedo Faria que se abalançou a tão interessante cometimento abrindo na rua da Glória, 53, uma adorável *boite* decorada pelo pintor Ribeiro Cristino, que se inspirou na excelsa Sevilha, na Giralda, nos toiros e nos toireiros.

A festa de inauguração foi auspiciosíssima, sendo os jornalistas brindados com um *cocktail* de honra, que foi ilustrado por maravilhosos números de música e baile pelo «Trio Vagabundos», e pelos artistas Pilar Alcaide, Nita Uclés, Diamantes Rubios e até o toureiro «Alé» cantou bem uns «fandanguillos».

A simpática festa terminou com um animadíssimo baile.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

- CINEMAS
- EDEN — 15,30 e 21,30 — «Alma cigana».

OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «Cinco segredos».

COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de circo».
- PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.
- JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Imprensa

«NOVIDADES»

O diário católico *Novidades* completou, em 15 de Dezembro, vinte e dois anos de publicidade.

Por êsse facto apresentamos-lhe as nossas saudações muito sinceras.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espi-nhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em selos do correio, nome e morada

Os vencimentos dos ferroviários ao serviço da C. P. e da Beira Alta

Pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social foi publicada a seguinte portaria:

1 — Por portaria de 17 de Outubro de 1944 foram nomeadas comissões técnicas nas quais se delegou, nos termos do artigo 4.º e seu § único do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, o encargo de proceder a um inquérito às condições de prestação e remuneração do trabalho nas empresas ferroviárias.

Revalidados os seus poderes, apresentaram, em 31 de Outubro último, os resultados do seu estudo que por si só não fornecia os elementos de informação indispensáveis à resolução dos complexos problemas do referido sector, como não exprimia uma unanimidade de votos. No que se refere à via larga nem sequer se lograra conseguir acordos paralelos das entidades patronais e dos sindicatos, mantendo cada empresa e cada organismo pontos de vista próprios.

Mesmo circunscrita a questão ao aspecto dos ordenados e salários, muito restava para fazer para que a situação se pudesse considerar esclarecida.

Teve, por isso, o Governo de estudar directamente o assunto, reunindo os dados que faltavam, apreciando os pontos de vista das Companhias e do pessoal e descendo à análise dos pormenores.

Já foi possível adoptar, com base nêsse estudo, as medidas adequadas à solução do problema da via estreita. Com a presente portaria, que define a situação dos trabalhadores ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e com outra que se refere aos da Sociedade Estoril, arruma-se o problema das remunerações do pessoal da via larga.

2 — Os vencimentos do pessoal da C. P. e da Beira Alta foram objecto de operações de reajustamento, constantes das portarias de 29 de Janeiro e 8 de Abril de 1943.

O reajustamento não só teve em vista as rectificações na relatividade das categorias que pareceram justificadas, como teve a consequência de uma geral melhoria da retribuição do trabalho

que se pode computar em 10 a 12 por cento, depois de levada em conta a dedução resultante da transferência para o pessoal da obrigação de pagamento do imposto profissional e bem assim a contribuição para a Caixa do Abono de Família.

Para a Beira Alta tiveram lugar, em Julho e Agosto de 1944, correcções adicionais dos ordenados e salários iguais ou inferiores a 450\$00 mensais.

A C. P. concedeu, a partir de Março do ano passado, uma subvenção de 10 por cento sobre os ordenados, salários, gratificações de exercício e diuturnidades.

Também a contar da mesma altura, a Companhia da Beira Alta estabeleceu, com carácter eventual, uma subvenção equivalente a 16,5 por cento sobre o vencimento-base.

Já no decurso dos trabalhos das comissões técnicas e quando se verificou a impossibilidade de se atingir em breve prazo um resultado satisfatório, reconheceu-se a necessidade de intervir imediatamente, para o efeito de atenuar, na medida compatível com as circunstâncias, a crise determinada pela alta do custo de vida.

Foi o que se fez com a publicação da portaria de 19 de Fevereiro último, que estabeleceu para todos os empregados e assalariados um adicional de 25 por cento dos ordenados, salários e diuturnidades, adicional em que se integraram as subvenções anteriormente concedidas.

Mas esta medida foi apenas uma solução de momento e deixou de pé o problema da revisão geral da base de incidência, ou seja dos vencimentos-base e da correlativa escala de diuturnidades, que se impunha, porque inegavelmente, mesmo em condições normais, os seus quantitativos podiam considerar-se baixos e enfermavam de certas injustiças.

3 — É bastante complicado, nas duas Companhias, o sistema de remuneração do pessoal, pelo que o simples conhecimento dos ordenados e salários-base de modo algum exprime toda a realidade, em termos de permitir ajuizar exactamente da maneira como é retribuído o seu esforço.

Existem, em primeiro lugar, regalias de ordem geral (transportes, fardamentos, fornecimento de víveres através de armazéns próprios, cantinas,

assistência médica, internamentos em sanatórios, abonos em casos de doença, empréstimos e donativos a título eventual, licenças anuais de 20 dias), que se traduzem, no aspecto individual, em vantagens efectivas mas desigualmente distribuídas e que não são susceptíveis de redução a uma estimativa sequer aproximada.

Há, em segundo lugar, os abonos diversos de carácter regular, de que constituem complementos dos ordenados e salários-base, cuja expressão em muitos casos apreciavelmente corrigem.

Assim é que na C. P. existem os seguintes abonos: a) Diuturnidades, até ao número de oito; b) Escalões, de natureza semelhante, concedidos ao pessoal superior; c) subsídios ou gratificações de exercício (10\$00 a 90\$00 mensais), para os chefes das estações e factores que com elles alternam, outros empregados das estações que desempenham determinadas funções, chefes de revisão e revisores com a chefia de postos, chefes de lanço e de cantão, electricistas-chefes e recebedores de materiais, e bem assim, dentro de limites mais altos (75\$00 a 450\$00), para os agentes técnicos regionais, inspectores, chefes de repartição, chefes de escritórios regionais, analista principal, mestre geral de edifícios, mestres e contramestres das oficinas; d) Subsídios de residência (7\$50 a 35\$00 mensais), para os agentes graduados e subalternos de determinadas estações, pessoal subalterno de conservação e vigilância da via e, ainda, outras categorias de empregados e assalariados, elevando-se o subsídio, para certas classes, aliás restritas, até ao máximo de 250\$00; e) Subsídio para renda de casa (20\$00 a 150\$00 mensais), para todo o pessoal masculino das estações, guarda-fios e quasi todo o pessoal graduado de obras, conservação e vigilância da linha, chefes de maquinistas, vigilantes, chefes de revisão e revisores de material, ensebadores e fogueiros de máquinas fixas, agentes técnicos regionais, inspectores, chefes de escritórios regionais, chefes e subchefes de depósitos e mestre geral de edifícios; f) Subsídios por deslocação; g) Prémios de percurso, de que beneficia o pessoal de trens e revisão de bilhetes e o das máquinas; h) Prémios de cobrança (revisores); i) Prémios de economia de combustíveis e lubrificantes (pessoal das máquinas); j) Abono de manutenção de carvão e limpeza de caldeiras (máquinas); l) Prémios de saída de material (mestres e contramestres das oficinas, chefes de brigada e de equipa; m) Prémios Rowan de economia de tempo, para o pessoal das oficinas de Santa Apolónia, Barreiro e Campanhã; n) Prémios de assiduidade (10 por cento dos salários), para o pessoal das oficinas de Santa Apolónia; o) Gratificações para o pessoal que trabalha em turnos fora do horário normal; p) Horas suplementares, por serviços extraordinários; q) Abonos para falhas (pagadores e seus substitutos). Há

um ano havia: com direito a subsídio ou gratificação de exercício, 1.400 agentes; a subsídio de residência, 6.524; a subsídio para renda de casa 4.279; a prémio de percurso, 1.564; a prémio de economia de combustível e lubrificantes, 1.261; a prémio de saída de material, 791; a prémio Rowan, 2.275; a prémio de assiduidade, 656; a gratificação por trabalho de turnos, 455.

Os abonos enumerados projectam-se, de um modo geral, nos quadros da exploração, do material e tracção, de via e obras e das oficinas, sendo raros os casos em que, a não ser as diturnidades e os escalões, atingem o pessoal dos serviços centrais e regionais.

A Companhia da Beira Alta tem um regime de abonos complementares que mais ou menos se equipara ao da C. P.

4 — Seria desejável aprofundar este aspecto dos abonos diversos, procedendo à sua revisão para o efeito da sua mais equitativa graduação e tendo em vista suprimir todos aquêles que, por virtude da sua natureza, fôsem de integrar no vencimento-base.

Haveria, aqui, a realizar trabalho análogo aquêlle a que se abalçou o Estado quando simplificou o sistema de retribuição do funcionalismo público.

As diuturnidades, num regime de acesso em que a regra é a antiguidade, acrescem, com uma cadência regular, aos vencimentos das categorias, em cada uma delas se observando, no seu número, uma característica acentuada. O mesmo se observa para os escalões.

As gratificações de exercício, muitas vezes, não correspondem ao exercício de determinadas funções, mas são inerentes a categorias, devendo em todos êsses casos integrar-se no vencimento-base, só se legitimando, a título excepcional, quando os agentes ocupam postos de particular responsabilidade ou desempenham funções de categoria superior à sua.

Por estas breves observações, que são apenas exemplificativas, se pode aferir da necessidade de rever todo este sector dos abonos diversos.

A verdade, porém, é que a urgência do assunto não consentiu que se fôsse muito longe nesse caminho, apenas se corrigindo as diuturnidades e escalões, no sentido de assegurar a proporcionalidade com os vencimentos-base e fixando-se os prémios de percurso e de cobrança.

Constituem estas medidas, essencialmente, a afirmação da tendência para oportunamente — quando da efectivação da concentração ferroviária prevista na lei n.º 2:008 — realizar mais larga operação de seneamento, que simplifique os processos de remuneração do pessoal, tornando claro um sistema sob o qual, às vezes, difficilmente transparece aquilo que, de facto, os agentes auferem.

5—A revisão a que se procedeu, agora, dos vencimentos-base tem como primeira característica a unificação dos regimes aplicáveis à C. P. e à Beira Alta, satisfazendo-se por esta forma uma antiga reivindicação do pessoal desta ultima Companhia. As tabelas que se adoptam são comuns às duas empresas.

Por outro lado, teve-se como objectivo a simplificação dos quadros, pela eliminação de categorias cuja manutenção se não justificava e que, nalguns casos, foram imediatamente extintas e, em outros, subsistem a título transitório, para os agentes que nelas se encontram actualmente colocados.

Da supressão de categorias advém, indirectamente, uma adicional melhoria de posição para numerosos agentes, designadamente nas classes inferiores dos quadros. Aponta-se, como exemplo, a redução a quatro das seis categorias de operários das oficinas que existiam anteriormente.

Na medida em que foi possível, rectificaram-se situações defeituosas, unificaram-se designações e simplificou-se a orgânica do pessoal, ao mesmo tempo que se adoptou uma escala única de vencimentos-base e diuturnidades.

6—Da revisão dos vencimentos-base e das diuturnidades e seu consequente reflexo no adicional de 25 por cento, que se mantém como subvenção eventual, resulta uma melhoria apreciável, que se pode computar, em média, à roda de 20 por cento sobre o que o pessoal actualmente recebe.

Convém observar que se teve a preocupação de beneficiar especialmente as categorias inferiores, adoptando-se, tanto quando possível, uma escala degressiva de percentagens de aumentos, cujo sentido só se inflectiu naqueles casos excepcionais em que o tornou inevitável a correlação de categorias.

Alguns exemplos esclarecem o alcance da revisão e o seu significado prático.

Vejamos o que se passa com o pessoal do serviço geral das estações, considerando em conjunto os vencimentos-base, a média de diuturnidades ou escalões em cada categoria e adicional de 25 por cento :

	Remuneração anterior	Remuneração fixada	Percentagem de aumento
Factor de 3. ^a classe	592\$50	740\$00	24,8
Factor de 2. ^a classe	702\$50	865\$00	23,1
Factor de 1. ^a classe	806\$25	1.000\$00	24,0
Chefe de 3. ^a classe	955\$00	1.140\$00	19,8
Chefe de 2. ^a classe	1.096\$25	1.293\$75	18,0
Chefe de 1. ^a classe	1.262\$50	1.457\$00	15,4
Chefe principal	1.345\$00	1.612\$50	19,8

Procedemos da mesma forma para o pessoal de escritório :

	Remuneração anterior	Remuneração fixada	Percentagem de aumento
Empregado de 3. ^a classe	735\$00	900\$00	22,4
Empregado de 2. ^a classe	880\$00	1.085\$00	23,2
Empregado de 1. ^a classe	1.006\$25	1.256\$25	24,8
Empregado principal	1.137\$50	1.390\$00	22,1
Chefe de secção	1.252\$50	1.460\$00	16,5
Sub-chefe de repartição	1.425\$00	1.675\$00	17,5
Chefe de repartição	1.568\$75	1.812\$50	15,5
Chefe de repartição principal	1.875\$00	2.075\$00	10,6

Os aumentos noutros quadros, apesar de menos elevados, em virtude de haverem sido os mais beneficiados no reajustamento anterior e de usufruíram de vantagem de prémios importantes, exprimem-se por valores e percentagens significativos.

É o que acontece, por exemplo, com o pessoal das locomotivas :

	Remuneração anterior	Remuneração fixada	Percentagem de aumento
Fogoeiro de 2. ^a classe	707\$50	865\$00	22,2
Fogoeiro de 1. ^a classe	806\$25	975\$00	20,9
Maquinista de 3. ^a classe	907\$50	1.082\$50	19,2
Maquinista de 2. ^a classe	972\$50	1.140\$00	17,2
Maquinista de 1. ^a classe	1.053\$75	1.235\$00	17,2
Maquinista principal	1.160\$00	1.350\$00	16,3
Chefe de maquinistas	1.252\$50	1.457\$50	16,3

Apontemos alguns casos de aumentos especialmente elevados, em parte resultantes da extinção de categorias :

	Remuneração anterior	Remuneração fixada	Percentagem de aumento
Guarda-freio de 3. ^a classe	591\$25	760\$00	28,5
Carregador	525\$00	662\$50	26,1
Guarda-fios de 3. ^a classe	553\$75	735\$00	32,7
Electricista de 3. ^a classe	757\$50	950\$00	25,4
Ensebador de 2. ^a classe	647\$50	810\$00	25,0
Desenhador de 2. ^a classe	948\$75	1.193\$75	25,8
Desenhador de 1. ^a classe	1.137\$50	1.460\$00	28,3
Chefe de desenhadores	1.425\$00	1.875\$00	31,1

Avultam, por seu lado, os aumentos concedidos às empregadas de escritório, que se encontravam excessivamente distanciadas do pessoal masculino :

	Remuneração anterior	Remuneração fixada	Percentagem de aumento
Escruturária de 3. ^a classe	612\$50	810\$00	32,2
Escruturária de 2. ^a classe	700\$00	912\$50	30,2
Escruturária de 1. ^a classe	805\$00	1.025\$00	27,3
Escruturária principal	927\$50	1.167\$50	25,8

Também são muito sensíveis, em parte por efeito do propósito de valorizar os melhores elementos e da redução do número das categorias, os aumentos concedidos ao pessoal operário das oficinas. Tomemos como índice os salários da tabela B, que se aplica aos que trabalham fora de Lisboa, Barreiro, Pôrto e Gaia ;

	Anterior	Fixada	Aumento
Operário de 6. ^a classe	21\$00	26\$50	26,1
Operário de 5. ^a classe	23\$00	27\$00	17,3
Operário de 4. ^a classe	25\$00	32\$75	31,0
Operário de 3. ^a classe	27\$00	32\$75	21,2
Operário de 2. ^a classe	29\$00	36\$50	25,8
Operário de 1. ^a classe	32\$00	42\$00	31,2

É pouco mais ou menos o mesmo que se passa com os da tabela A, cujos salários são ligeiramente superiores.

Mencionemos, por último, o aumento concedido às guardas de passagem de nível (pessoal feminino) que obtém um acréscimo de 44,1 por cento, justificado de sobra pela modéstia da sua remuneração.

7—Devido ao complexo sistema de abonos suplementares em vigor, as cifras indicadas, como já se frisou, estão longe de traduzir exactamente a remuneração real dos ferroviários.

Vejamos dois exemplos, tirados das folhas de

férias do pessoal da estação de Lisboa-P e já corrigidos em harmonia com as tabelas agora adoptadas:

Factor de 2.^a classe: Vencimento, 620\$00; Diuturnidade, 72\$; Adicional, 173\$; Residência, 20\$; Renda de casa, 50\$; Horas extraordinárias, 126\$20; Abono de Família, 80\$. Total: 1.177\$20.

Chefe de 2.^a classe: Vencimento, 860\$; Diuturnidade, 175\$; Exercício, 60\$; Adicional, 283\$75; Residência, 35\$; Renda de casa, 100\$; Horas extraordinárias, 99\$35; Total 1.613\$10.

Outros dois exemplos com o pessoal das locomotivas, apoiando-nos também em folhas de férias já corrigidas:

Fogueiro de 2.^a classe: Vencimento 620\$; Diuturnidade, 72\$; Adicional, 173\$; Deslocação, 97\$20; Prémio de percurso, 36\$45; Prémio de economia, 198\$65; Horas extraordinárias, 161\$90; Abono de família, 40\$. Total: 1.399\$20.

Maquinista de 2.^a: Vencimento, 780\$; Diuturnidade, 132\$; Adicional, 228\$; Deslocação, 39\$; Prémio de economia, 221\$; Horas extraordinárias, 327\$55; Abono de família, 80\$. total: 1.835\$90.

Também a expressão real do que percebe o pessoal das oficinas é muito diferente daquela que se deduz do salário simples. Cabe aqui anotar que ao pessoal operário é, agora, pela primeira vez, reconhecido o direito a diuturnidades.

Se tivermos em conta o nível geral dos ordenados, em equação com a modéstia dos nossos recursos, podemos afirmar que estas remunerações, não sendo exageradas, são razoáveis e que as novas tabelas realizam, na medida do possível, o princípio de justiça na remuneração do trabalho dos empregados e assalariados ao serviço da C. P. e da empresa da Beira Alta.

Não se espera que a solução dada ao problema satisfaça a todos. Antes se conta desde já com a incompreensão de muitos, ou porque não tenham clara idéa das dificuldades que ainda nos assoberbam, ou porque coloquem alto de mais as suas pre-

tensões; outros, mais simplesmente, protestarão porque os animam motivos estranhos à defesa dos seus legítimos interesses profissionais.

Fica ao Governo a consciência de que procurou acertar e fazer justiça.

Assim manda o Governo da República Portuguesa, pelo Sub-Secretário do Estado das Corporações e Previdência Social, ouvido o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, e nos termos do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, aprovar as tabelas dos vencimentos, salários, diuturnidades, escalões, prémios de percurso e percentagens de cobrança que constituem os limites mínimos de remuneração do trabalho dos ferroviários ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, que vão enexas a esta portaria e dela fazem parte integrante, devendo observar-se o seguinte:

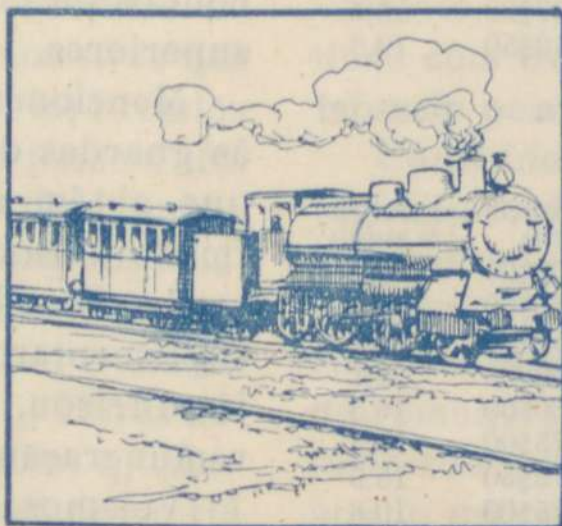
1.º — As empresas apresentarão ao Governo, no prazo de noventa dias e por intermédio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, os quadros do seu pessoal, organizados por categorias e por classes e com o número dos agentes em cada uma delas, não sendo obrigatória a existência em cada empresa de todas as categorias ou classes mencionadas nas tabelas;

2.º — Permanecem em vigor os preceitos legais e regulamentares que actualmente se aplicam às condições de prestação de trabalho do pessoal, até que se complete a sua revisão, assim como as disposições das portarias de 29 de Janeiro e 8 de Abril de 1943, não alteradas pela presente portaria;

3.º — É mantido o adicional de 25 por cento que pela portaria de 19 de Fevereiro de 1945 foi atribuído a todo o pessoal ferroviário;

4.º — As novas tabelas entrarão em vigor com referência ao dia 1 do corrente.

Sub-Secretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 20 de Dezembro de 1945. — O Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, **António Júlio de Castro Fernandes**.



Remuneração do trabalho do pessoal ferroviário da Sociedade Estoril

Paralelamente ao estudo da remuneração do trabalho do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, procedeu o Governo ao exame do problema em relação aos empregados e assalariados da Sociedade Estoril, que explora a linha férrea de Lisboa a Cascais.

As conclusões desse exame determinaram a elaboração da presente portaria, à qual se devem antepor duas observações.

Regista-se, em primeiro lugar, o facto de não ter sido possível, em virtude da diferença orgânica dos serviços, adequada às condições de exploração, adoptar a classificação do pessoal que se estabeleceu para as duas outras companhias de via larga.

Em segundo lugar observa-se que, se os aumentos resultantes para os agentes desta empresa se apresentam mais moderados do que nas outras, isto é devido à circunstância de que esses agentes estavam já beneficiando de um mais alto nível de remunerações.

Assim: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, ouvido o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e nos termos do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, aprovar as tabelas dos vencimentos, salários e diuturnidades dos ferroviários ao serviço da Sociedade Estoril, que vão anexas a esta portaria e dela fazem parte integrante, devendo observar-se o seguinte:

1.º — A empresa apresentará ao Governo, no prazo de trinta dias e por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, os quadros do seu pessoal, organizados por categorias e por classes e com o número dos agentes em cada uma delas;

2.º — Permanecem em vigor todos os preceitos legais e regulamentares que actualmente se aplicam às condições de prestação de trabalho do pessoal, até que se complete a sua revisão, assim como as disposições da portaria de 27 de Fevereiro de 1943 não alteradas pela presente portaria;

3.º — É mantido o adicional de 25 por cento que pela portaria de 19 de Fevereiro de 1945 foi atribuído a todo o pessoal ferroviário;

4.º — As tabelas entrarão em vigor com referência ao dia 1 do corrente.

Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, 22 de Dezembro de 1945. — O

Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *António de Castro Fernandes*.

Tabela de vencimentos

I. QUADRO EFECTIVO

a) Vencimentos mensais fixos

Guarda de passagem de nível (c), 280\$00; Servente (mulher) limpadora, 330\$00; aspirante, 460\$00; Guarda de passagem de nível (c) 480\$00; Carregador, limpador, porteiro, servente ou guarda, guarda da estação, 500\$00; Engatador, assentador, 530\$00; Bilheteira (b), 550\$00; Fiel de «consigne», 550\$00; Agulheiro de 1.ª classe (b), 570\$00; Engatador-agulheiro, 570\$00; Agulheiro principal (b), Guarda-fios (c), 590\$00; 2.º contínuo, revisor de 1.ª classe, visitador, sub-chefe de distrito (c), 610\$00; Fiscal de porteiros (b), 610\$00; Agulheiro de cabina, 610\$00; Factor de 3.ª classe, 630\$00; Empregado da categoria F, chefe de distrito, 660\$00; 1.º contínuo, revisor de 2.ª classe, fogueiro, escriturário-desenhador, 720\$00; Fiel de armazém, 720\$00; Factor de 2.ª classe, 740\$00; Revisor de material, 770\$00; Electricista (serviço externo) (c), 770\$00; Empregado da categoria E, revisor de 1.ª classe, encarregado da linha aérea (c), encarregado de obras, 830\$00; Condutor de 2.ª classe (b), 830\$00; Factor de 1.ª classe, revisor principal de materiais (c), 880\$00; Condutor de 1.ª classe (b), encarregado de sub-estação, 880\$00; Empregado da categoria D, revisor fiscal, 940\$00; Chefe de 3.ª classe, 990\$00; Empregado da categoria C, 1.050\$00, Chefe de 2.ª classe, contra-mestre da oficina, capataz geral, 1.100\$00; Fiscal de revisores, 1.100\$00; Empregado da categoria B (a), 1.160\$00; Chefe de 1.ª classe, 1.210\$00; Empregado da categoria A (a), 1.270\$00.

b) Vencimentos mensais mínimos

Empregado auxiliar, 500\$00; maquinista, 610\$00;

c) Salários mínimos

Oficial de qualquer ofício, 22\$00; Oficial de qualquer ofício, 23\$00; Ajudante de qualquer ofício, 19\$00.

II. QUADRO SUPLEMENTAR

a) Vencimentos mensais mínimos

Paquete, 280\$00; Praticante, 390\$00.

b) Salários mínimos

Guarda de passagem de nível, (mulher) (d), 8\$00; Servente (mulher), limpadora, guarda de passagem de nível (mulher) (e), 10\$00; Praticante de estação, guarda de passagem de nível (homem), 14\$00; Auxiliar de mercadorias, 14\$00; Carregador, limpador, assentador, 16\$00; Servente da oficina, 16\$00; Encarregado de mercadorias, 19\$00; Oficial de qualquer ofício, 22\$00; Oficial de qualquer ofício, 23\$00; Ajudante de qualquer ofício, 19\$00; Trabalhador, 16\$00; Aprendiz, 9\$00.

(a) Os que substituem o respectivo chefe de serviço durante os seus impedimentos vencem um abono fixo de 100\$ por mês.

(b) Categorias a extinguir.

(c) Vencem um abono fixo de 50\$00 por mês quando não habitarem casa da Sociedade.

(d) Habitando casa da Sociedade.

(e) Não habitando casa da Sociedade.

Diuturnidades

Relativas ao tempo de serviço no quadro efectivo, proporcionais ao vencimento de cada categoria:

1.^a—Ao fim de 3 anos, 4 por cento do vencimento; 2.^a—Ao fim de 6 anos, 8 por cento do vencimento; 3.^a—Ao fim de 9 anos, 12 por cento do vencimento; 4.^a—Ao fim de 12 anos, 16 por cento do vencimento; 5.^a—Ao fim de 16 anos, 20 por cento do vencimento; 6.^a—Ao fim de 20 anos, 25 por cento do vencimento; 7.^a—Ao fim de 25 anos, 30 por cento do vencimento.

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Eleição de Corpos Gerentes

Na reunião da Assembleia Geral, que se realizou em 27 de Dezembro findo, foram eleitos os corpos gerentes do Grupo Tauromáquico «Sector 1», que ficaram assim constituídos:

Assembleia Geral—Presidente: *Manoel Serras*. Vice-presidente: *Mariano de Carvalho Costa*. 1.º Secretário: *Luz Soares*. 2.º Secretário: *Luis Ferreira*.

Direcção—Presidente: *Carlos d'Ornellas*. Vice-presidente: *Luis Gonzaga Ribeiro*. 1.º Secretário: *Augusto José Reis da Silva Araujo*. 2.º Secretário: *Humberto Jorge Castelo Branco Chaves*. Tesoureiro: *Mapril Baptista Gouveia*. 1.º Vogal: *Jaime Leitão*. 2.º Vogal: *Raúl Gonçalves*. 1.º Suplente: *Alfredo Guedes Reis*. 2.º Suplente: *Francisco Mauhin Gonçalves*.

Conselho Fiscal—Presidente: *Carlos Mega*. Secretário: *Alvaro Figueiredo d'Almeida*. Relator: *José Mayer*. 1.º Suplente: *Pedro José Nogueira*.

Delegados à Federação—*António Giacomo Nizza da Silva* e *Luis Gonzaga Ribeiro Júnior*.

Aos novos corpos gerentes do «Sector 1» desejamos as maiores venturas no desempenho dos seus cargos.

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço fomos forçados a retirar algumas das nossas secções, bem como o índice de 1945, o que faremos no próximo número.

A MAIOR ORGANIZAÇÃO DO PAÍS
A CONFIDENTE



R.S. CATARINA
108
COMPRAS, VENDAS E HIPOTECAS
DE PROPRIEDADES
TELEF. 7011
PORTO
.REGISTADO.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1896)

Finanças da companhia real

Até o boletim que hoje publicamos, e faltando portanto só uma semana final para completar o anno, o rendimento das linhas exploradas por esta companhia foi:

Em 1895, réis	3.340:718\$000
Em igual periodo de 1894, réis. . . .	3.136:956\$275
A mais em 1895	203:761\$725
ou seja um augmento de 6,5 %	

Se, para estabelecer o calculo do anno, juntarmos a ultima semana com igual rendimento ao d'esta augmentando-o a um dia, podemos calcular o producto total do trafego d'estas linhas, no anno hoje findo, em réis 3.411:844\$000, a que ha que juntar a garantia de juros nas linhas subsidadas e as receitas fóra do trafego.

O excedente de receitas d'estas linhas que confirmando de uma maneira brilhante o que tantas vezes aqui dissémos, isto é que, regularizada a situação da companhia, tudo entraria, como costuma dizer-se, nos seus eixos e um novo desenvolvimento de trafego viria em breve augmentar as receitas.

Bastante se tem feito já, mas muito ainda resta que fazer.

O systema tariffario, para mercadorias, está irregular; d'isso não tem culpa os seus corpos dirigentes, mas sim a falta de resolução de um ponto de duvida — menos para nós, bem entendido — que o governo tem opposto sobre os direitos que assistem á companhia para estabelecer tarifas especiaes.

Muitos ramos de trafego ha ainda que animar e alguns mesmos ir-se-hão creando com o tempo.

E alguns estão ainda no começo de desenvolvimento e irão atingindo um grande grau de prosperidade á proporção que o publico se fôr acostumando aos serviços que a companhia offerece.

Deve-se notar tambem que o aumento de productos d'este anno não se deve, em caso algum, a qualquer elevação de tarifas; pelo contrario a companhia, mantendo o *statu quo ante* no que se refere á pequena velocidade, tem feito nos artigos «passageiros e grande velocidade» importantes concessões e abaixamentos de preços, o que lhe tem valido um grande augmento de movimento.

Esperaremos o encerramento das contas do anno para mais precisas considerações fazermos.

Por agora basta notar que esta relativa prosperidade se



FABRICA DE TINTAS
BOA NOVA
LIMITADA

FABRICANTE
DE
TINTAS A ÓLEO

Rua das Cruzes, 331

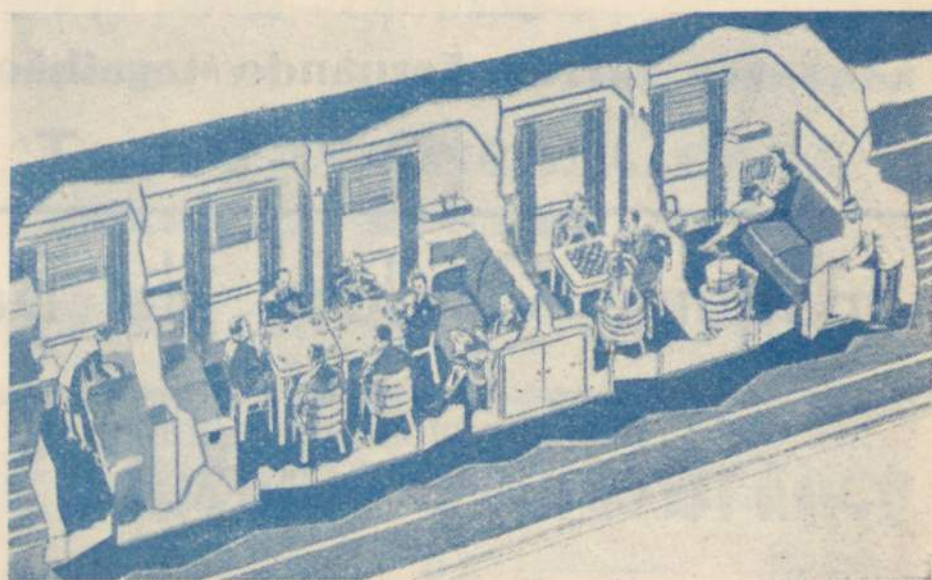
TELEFONE 15881

P O R T O

SUPERLITE

PARA REBÔCOS

Uma carruagem-casino para os caminhos de ferro NORTE-AMERICANOS



A «Pullman-Standard Manufacturing Company» idealizou uma carruagem com divisórias moveis, que, por essa circunstância se converte num grande salão-casino. Nestas carruagens include-se tambem uma pequena sala de jogos infantis.

Trata-se dum modelo recente, apresentado em seguida ao termo da guerra.

desdobra na rapida regularização da situação da Companhia para com os seus crédores.

Ainda ha tres mezes foi pago o coupon do primeiro semestre do anno passado e já desde amanhã principia a pagar-se o segundo, isto é, ficam em dia estes pagamentos logo apoz um anno apenas de administração regular.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

T.S.F. ACESSÓRIOSCONDENSADORES • RESISTENCIAS • POTENCIÓMETROS
SUPORTES DE LÂMPADAS • SOLDA • GIRA DISCOS ETC**J. Mergulhão & C.ª L.ª**

RUA SANTA CATARINA 101-1º • PORTO

• FRENTE AO CAFE MAGESTIC •

Fernando Campos & C.ª, L.ª**FÁBRICA DE MALHAS****TELEFONE 6491****Trav. Fernando Magalhães, 168****P O R T O****Joaquim Cardoso de Barros**DESPERDÍCIOS DE ALGODÃO
PARA LIMPEZA DE MÁQUINAS**TODAS AS QUALIDADES****Rua Santo António, 41-3.º****Telefone 165****P O R T O****HORACIO BARBOSA**

Rua Mousinho da Silveira, 67-2.º

Máximas facilidades de pagamento**PORTO TELEF. 5109****INSTALAÇÕES DE SOM**

Receptores populares e de luxo

Oficina de reparações**BORDALLO & C.ª, L.ª**Ferragens, Cutelarias, Ferramentas, Metais em geral, Materiais
de construção, Aços, Arcos, Arames, Chapa Zincada, Folha Flandres**IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO**Escritório e Armazém — **378, RUA DO ALMADA, 386 — PÔRTO**

Telefone P. B. X. 4480 — Telegramas BORDALLITA

FERNANDO ALVARO DE MATTOS**RUA FERNANDES TOMAZ, 525-527 — Telefone 1312 — PÔRTO**

Pomadas para calçado ROSETE e JUVENÁLIA — Caixa S. SATURNINO

— Limpa-metais JUVENÁLIA — Cêra para Soalhos e Oleados JUVENÁLIA

Cêra de Linhas, Camurcines, Tintas rápidas e Cola Diabolina**BOAS FESTAS**

Tiveram a gentileza de nos endereçar cumprimentos de Boas Festas, pelo Natal, os nossos prezados amigos, srs.:

Carlos Francisco Mega; Carlos Leal; Raúl E. Coluna; Martins de Sousa; Henrique de Oliveira Quintas; Carlos Pardal Cardoso; Carlos Rodrigues Teixeira; Luiz dos Santos Bagorro; Alberto Moutinho; Manuel Roque Rodrigues; Francisco Gonçalves Dias; Júlio de Matos Machado; Francisco Mauhin Gonçalves; Edmond Christof; Luiz Mayor Santos; Eng.º Américo Vieira de Castro; Jaime Machado Alves; Luciano Moreira; Isidro Silva; Curro Montes; Pedro José Nogueira; Domingues & Lavadinho, L.ª; João César, L.ª; Cruz, Sousa & Barbosa, L.ª; João Machado da Conceição & C.ª, L.ª; Rovere, L.ª; Manuel Reis Moraes & Irmão; Ch. Lorilleux & C.ª; Empresa de Sacos de Papel, L.ª; Hijos de Justo M. Estellez, S. A.; Livrarias Portugália, Portugal e Portugália Editora; Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico; Sociedade Artemis, L.ª; Fábrica Lusitana de Tintas e Vernizes «Atlantic», L.ª; Sociedade Revendedora de Papeis, L.ª; Ford Lusitana; Grupo Tauromáquico «Sector 2», de Setúbal; Major Adriano Augusto de Figueiredo Dôres; Carlos J. Grill; Luiz de Quadros; Carlos de Oliveira; Juan B. Cabrera; Gregório Perez Conesa; Manuel Nunes; José Domingos dos Santos; Fausto Nunes Dias; Jaime Marco «El Choni»; Carlos Cuadrado; Álvaro Portela; Manuel Guedes, L.ª; Empresa das Águas Alcalinas Medicinais de Castelo de Vide, L.ª; Sindicato de Iniciativas y Turismo; A. Martin Maqueda; Bertrand (Irmãos), L.ª; Fotogravura Nacional, L.ª; António Rosado e Silva, e Armeis & Moreno, L.ª.

A todos agradecemos e retribuimos tão gentis cumprimentos.

VINHO DO PORTO GRAHAM

«EMPEROR»	«TAWNY» Velhissimo
«FIVE CROWNS»	Muito Velho e Sêco
«SIX GRAPES»	«VINTAGE» Velho do Casco
«IMPERIAL» Dry	«RUBY» Leve

Guilherme Graham J.^{or} & C.^a

Rua dos Fanqueiros, 7	Rua dos Clérigos, 6
LISBOA	PORTO
Telf. 2 0066/9	Telf. 880/1

Loja das Águas

A casa que mais variado sortido de fino gosto apresenta aos seus inúmeros clientes em artigos para

«BRINDES»

*Lindas Bonécas — que andam
e dizem mamã*

*Canetas de tinta permanente
— Lapiseiras modernas —*

CRISTAIS DO MELHOR GOSTO
*Malas para Senhora — Pastas
de cabedal — Guarda-Chuvas*

*Relógios de fantasia, de meza
— e de parede — Carrilhões —*

ARTIGOS DE TOILETE PARA SENHORAS
VISITEM A NOSSA CASA
VENDAS A PRESTAÇÕES

Rua do Curo, 263 TELEF. 2 9718

Garland, Laidley & C.^o, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE NAVEGAÇÃO E TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

BLUE STAR LINE
BROCKLEBANK LINE
FURNESS, WITHEY & C.^o LTD.
UNITED FRUIT C.^o
BOOTH LINE
CUNARD WHITE STAR LINE
LAMPORT & HOLT LINE
YEGWARD LINE

LISBOA — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.^o
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131

Cinturaria Pires Branco

DE

Carlos Alberto Branco dos Santos

CASA FUNDADA EM 1835

TINGE, LAVA E LIMPA
A SÊCO TODA A QUALI-
DADE DE TECIDOS

ENGOMAGEM RÁPIDA
DE FATOS E VESTIDOS,
COM GABINETES
— DE ESPERA —
PARA OS EX.^{mos} CLIENTES

CALÇADA DO CARMO, 45 E 47
Telefone 2 1860 — LISBOA

Telefones } 2 4893
81-119

Gregório José Laurence

Compra e vende pequenas e grandes quantidades de sucatas de Cobre, Bronze, Zinco, Chumbo, Metal, Ferro, etc. — Trapos de lã e de Algodão, Papeis inutilizados de todas as qualidades, etc.

Sede: 60, R. da Ribeira Nova, 64
Armazens: R. D. João de Castro, 40 a 46
LISBOA (ao Rio Sêco)

FÁBRICA



TELEFONE 59
(Rede de S. João da Madeira)

TELEGRAMAS:
HERCULES

Domingos Joaquim Ferreira & Irmão

CUCUJÃIS — (MOÍNHOS)

JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escritório:
Alfândega de Lisboa
Telefone 2 2503

Residência:
Travessa das Isabeis, 26
LISBOA

JOAQUIM RAMALHO

Compra e Venda de Propriedades

Recebimentos de Rendas, Hipotecas e Trespases

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telefone 2 8421 -- Rossio, 93, 1.º-Dto.



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernard no Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

WIESE & Co.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

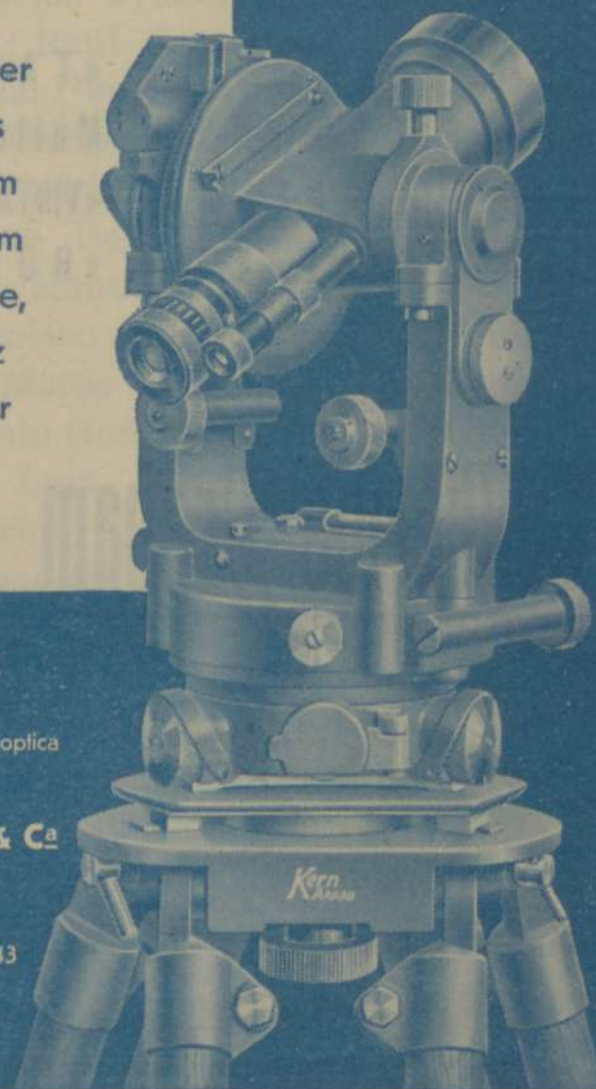
RUA DO ALECRIM, 12
Telefone P. B. X. 20.181
LISBOA

Os novos Teodolitos de circulo duplo

Kern
AARAU
(Suiça)

DK

permitem obter
os melhores
resultados em
medições, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suiça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & Ca

Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

Telefones } ESC.: 2 7845
RES.: 5 2992
FIRMA 38-344
MARCO 24

António Veiga

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)

EMPREITEIRO DAS OBRAS DE:

PONTE DE TAMEGA — LINHA DO DOURO

» » VILA MEÃ — » » »

Construção do Bairro das FURNAS

e Ampliação do da BOA VISTA

Praça dos Restauradores, 13-3.º

Telefone 2 7845 — LISBOA

SMARTA

RESTAURANTE / SALÃO DE CHÁ / PASTELARIA / BAR

SALÃO DE CHA MUITO FREQUENTADO

OPTIMO SERVIÇO DE RESTAURANTE

EXCELENTE SERVIÇO DE PASTELARIA E BAR

Rua de Rodrigues Sampaio, 52

(À esquina da Rua Barata Salgueiro)

TELEFONE 41583

O BARATO SAI CARO!!

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

OLD ENGLAND SARMENTO & C.^A

RUA AUGUSTA (Esquina S. Nicolau) — LISBOA

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

CHÁ NAMÚLI

À venda em todos os bons estabelecimentos do País



REPRESENTANTE

Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.^a

RUA DOS DOURADORES, 16-36

LISBOA

Não compre mobílias sem vêr...

OS LINDOS E ORIGINAIS MODELOS
A REDUZIDOS PREÇOS
que a nossa casa lhe apresenta.

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos

Trocam-se os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 6 2931 ou visite a Casa

JOÃO ANTÓNIO BARBOSA

na Rua Ferreira Borges, 70 — LISBOA

Compramos recheios de casas completas--AVALIAÇÕES GARANTIDAS

COMPANHIA DE SEGUROS MUTUALIDADE NA CONSTRUÇÃO CIVIL

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO,
ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, MARÍ-
TIMO, AGRÍCOLA, CRISTAIS, FURTO E
ROUBO, POSTAL, TRANSPORTES TERRES-
TRES E AÉREOS

Largo do Carmo, 18-1.º, E. — LISBOA

Telefone P. B. X. — 2 5364

AGENTES EM TODO O PAÍS

Telefone: 81-238

Telegramas: PREGADURA

Empresa Progresso Industrial

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Premiada nas Exposições Industriais: Pôrto,
1887; Lisboa, 1888, 1895 e 1932: Universais de
— Paris, 1889 e 1900; S. Miguel, 1901 —

RIO DE JANEIRO, 1908

Fabricação mecânica de parafusos de toda a
espécie, Porcas, Anilhas, Rebites, Escáculas,
Cavilhas, Tirefonds, etc. — Material de Fixação
para Caminhos de ferro, Telegrafos e Telefones

23, 25, 25-A, Rua das Fontainhas, 27, 29

(Alcântara) LISBOA

Telefone 38-192

P. GANIGUER

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

Calçada do Grilo, 5 e 7 LISBOA

Eugénia Descamps, L.^{da}

Encadernações simples e de luxo — Livros
em branco para escrituração comercial —
Trabalhos tipográficos em todos os géneros

DEPOSITÁRIOS DA «AGENDA POPULAR»

Largo de Santo António da Sé, 21, s/l.

TELEFONE 23149

LISBOA

SOCIEDADE AGRÍCOLA

DA

QUINTA DA CARDIGA, L.^{DA}

ADMINISTRAÇÃO E ESCRITÓRIO

21334 — Praça Rio de Janeiro, 27

ESTABELECIMENTOS:

24650 — Calçada da Patriarcal, 24**44071 — P. Duque de Saldanha, 4 a 7****63210 — Rua Francisco Metrass, 6-C**

VINHOS, AZEITES E OUTROS PRODUTOS

DA **QUINTA DA CARDIGA**

Telegr.: SAGAMA

Telef. { 25779 P. B. X.
22202**Tomaz Sanches da Gama & C.^a, L.^{da}**Toros para minas — Postes telegráficos — Madeiras
para construções — Travessas para Caminhos
— de Ferro — Importação e Exportação —**R. DE S. JULIÃO, 190, 1.º-D.^{TO}****LISBOA — PORTUGAL**

TRANSPORTES — EMBARQUES

Telef. 26953

Sampaio, Costa & Azi, L.^{da}

AGÊNCIAS:

PÓRTO—GRIJÓ & C.^A**RUA TRAZ, 13 — Telefone 61**

Escritório: Rua dos Douradores, 21, s/l.-D.

Armazém: Rua do Paraíso, 90, r/c. — LISBOA

COIMBRA:

LUIZ DUARTE CARRITO — Rua Pedro Monteiro, 36**ÁGUEDA — JOSÉ A. LUCAS**

AMIDOS — DEXTRINAS — GLUCOSE

AMIDEX, L.^{DA}**Estrada de Chelas, 84 — Telef. 23707****«SALUZENA»**Flor de milho vitaminada. O MELHOR ALI-
MENTO PARA CRIANÇAS — A Farinha da Saúde!

(CREOULA) — (FARINHA DE PAU)

Agradável, Higiênica e Económica — Em sacos de 1 quilo

DISTRIBUIDORES:

Em Lisboa: AGÊNCIA COLONIAL E COMERCIAL

Rua do Comércio, 8, 1.º — Telef. 20055

No Porto: AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO

R. Infante D. Henrique, 9 — Telef. 2342Telefones { Principal-Sede: 48258
1.ª Sucursal: 48259**Agência Salgado**

(TÍTULO REGISTRADO)

Inscrito na C. M. L. sob o n.º 24

Carro rico

FUNERAIS — TRASLADAÇÕES

Sede:

43-A, R. de Sta. Marta, 43-B

1.ª Sucursal:

1-A, Rua da Beneficência, 3

2.ª Sucursal:

MURELA

LISBOA

COVA DA PIEDADE

Telef. Principal 48258 — Telef. 48259 — Telef. Almada 132

Garage e Oficinas em edifício próprio:

RUA ALMIRANTE BARROSO, 11-A — Telefone 48260**JÚLIO BATISTA RIBEIRO**

Agente de Compra e Venda de Propriedades

Rua dos Sapateiros, 128-2.º**Telefone 27135 — LISBOA**Não comprem sem o consultarem, pois é um
Técnico na Construção Civil de Propriedades**PACHECO, L.^{DA}****Rua de Campolide, 76 — Telefone 41839**

Faqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.

SUCURSAIS:

R. de Campolide, 97 — R. Luiz de Camões**LISBOA****LAGOS****EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO**

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

SAIDAS EM 8 E 23 DE CADA MÊS
AGENTES EM LISBOA**GERMANO SERRÃO ARNAUD**

Avenida 24 de Julho, 2-2.º — Telefone 20214-15

Rua Augusta, 152 — Telefone 20216

Na Madeira **BLANDY BROS & C.^a** — Em S. Miguel **BENSAUDE & C.^a, Lda.****Fábrica Victória, L.^{da}****Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA**

LICORES E XAROPES — TORREFAÇÃO

— :: — E MOAGEM DE CAFÉS — :: —

Telefone 26473

Telegramas: VICTORIOSO

Telefone 25017

CARLOS F. MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

Rua da Conceição, 120, 2.º-E. — LISBOA**VAI VIAJAR?****Leve o Manual do Viajante em Portugal**