

# 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

# 1398



## 16—MARÇO—1946



# ANO LVIII

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

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL



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

58 Anos de existência da «Gazeta dos Caminhos de Ferro, por C. O.	187
Os Portos e os Caminhos de Ferro dos territórios de Manica e Sofala, pelo Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão	189
Uma grande Obra Social — O Sanatório das Penhas da Saude.	192
Plano geral da rede ferroviária do continente, pelo Dr. Busquets de Aguilar	200
Ecos & Comentários, por Sabel	202
Mercado do livro na antiguidade, por Raul Esteves dos Santos	203
A Luta pelo Deus Milhão, por Alexandre Settas	205
Um homem de acção que honra a sua terra.	208
Novas linhas.	208
Há 50 anos	209
Recortes sem Comentários	211
Linhas Estrangeiras	213
Espectáculos.	213
Os nossos mortos	214
Tauromaquia	216
Imprensa	216
A cidade de Faro	217
Lagos repositório das tradições lusitanas na costa do sul	221
Portimão, por José dos Santos Ribeiro	226
Silves, por Alfredo S. B. Garcia	233
Loulé, e a... «Gazeta dos Caminhos de Ferro», por Raul Pinto	237
Loulé, vila de fisionomia mourisca alcandorada numa paisagem deslumbrante	239
Olhão, terra de intrépidos pescadores e uma das mais progressivas da província algarvia	244
Tavira cidade senhoril e melancólica.	247
Vila Real de Santo António possui o melhor porto do Algarve	248
Beja	250
Barcelos	257
Braga	262



# 58 ANOS

de existência da

## "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

*Com o presente número, entra a Gazeta dos Caminhos de Ferro no 58.º ano de publicação.*

*Duas figuras que nesta Revista exerceram os cargos mais elevados de então desapareceram — Mendonça e Costa e Fernando de Sousa — mas com o pensamento nessas duas figuras, a nossa pena pretende sempre vibrar honrando a memória dos que tão honestamente souberam dirigir uma publicação de responsabilidade como é a Gazeta dos Caminhos de Ferro.*

*Mendonça e Costa, a quem o ilustre Ministro das Finanças acaba de prestar uma comovedora homenagem deixando-o dormir o sono eterno no seu jazigo, não é nunca esquecido no dia de hoje, e José Fernando de Sousa, que faleceu fez no dia 12 do corrente quatro anos, recordamo-lo com viva saudade.*



*Na vida de uma publicação como esta, a caminho dos 60 anos, há, forçosamente, mortos e queridos a lembrar. Mas seja-nos permitido recordar estes dois nomes. Temos feito o possível para continuar a obra do nosso fundador Mendonça e Costa, numa luta constante em defesa dos Caminhos de Ferro em Portugal.*

*E, nesta hora difícil e intranquila, seja-nos permitido dizer que ao sr. Engenheiro Cancela de Abreu, ilustre Ministro das Obras Públicas e membro do Conselho Directivo desta Revista, se deve hoje uma honesta e criteriosa assistência aos Caminhos de Ferro em Portugal—o que não aconteceu num período que se lhe antecedeu quase uma dezena de anos.*

*A Gazeta dos Caminhos de Ferro, ao entrar no seu 58.º ano de publicidade, sauda, efusivamente, os seus queridos colaboradores, assinantes, amigos e os anunciantes a quem devemos uma boa parcela da nossa existência, e aproveitamos o ensejo para agradecer a todos as contínuas provas de amizade, tornando extensiva esta modesta homenagem a toda a Imprensa Portuguesa pelas suas inequívocas provas de excelente camaradagem.*

*C. O.*



# Os Portos e os Caminhos de Ferro dos territórios de Manica e Sofala

Pele Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

**N**OS territórios de Manica e Sofala, até há pouco administrados pela Companhia de Moçambique, os caminhos de ferro bem como o Grande porto da Beira foram concedidos a Empresas particulares que os construíram e os estão explorando.

Nos territórios directamente administrados pelo Estado ha tambem um pequeno caminho de ferro concedido a uma Empresa particular. É o Chire Highland Railway que liga a rede da Beira aos Caminhos de ferro do Niassaland Inglês, por intermedio da grande ponte do Zambeze que tambem foi objecto de concessão por parte do Governo português.

\* \* \*

Os caminhos de ferro construídos nos territórios de Manica e Sofala são: o caminho de ferro da Beira à Rhodésia (Beira Railway) com uma extensão total de 362 quilómetros e o caminho de ferro Transzambezião (Trans Zambezia Railway) com 295 quilómetros. Total 657 quilómetros.

O caminho de ferro da Beira à Rhodésia tem já um movimento comparavel ao do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal.

Em 1943 aquele caminho de ferro transportou 1.199.859 toneladas; o caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal transportou 1.928.451 toneladas.

É porem de notar que 1.305.999 toneladas representam o trafego do carvão. A mercadoria geral, incluindo minérios, representa apenas 622.452 toneladas, ao passo que a mercadoria transportada pela Beira Railway, exceptuando o carvão para exportação (81.400 toneladas), representa 1.118.459 toneladas.

## O PORTO DA BEIRA

O porto da Beira movimentou no ano de 1943 1.119.826 toneladas.

Como é sabido o porto da Beira tem um grande cais acostavel a grandes navios, e um pequeno cais destinado aos batelões.

O grande movimento faz-se hoje pelo grande cais de Pungué.

Com efeito, por ele passaram em 1943, 95,67 % de carga total embarcada e desembarcada.

É de notar que o movimento não tem afrouxado, apesar das dificuldades da guerra.

Com efeito em 1939 manusearam-se 737.660 toneladas, ao passo que em 1943 se manusearam 1.119.826 toneladas.

## Mercadorias que mais avultaram no movimento do porto

O maior tráfego foi o de cobre (315.500) seguindo-se-lhe o do crómio (315.000) toneladas.

As gasolinas e os óleos em bruto entregues registaram 93.900 toneladas; o carvão 81.000; o amianto 189.000; o tabaco 53.500; os metais 13.000; chá 12.800; vem depois o trigo (17.600); os maquinismos para as minas 16.700 ton. e a gasolina e óleos embalados 10.600 e o sal 10.700 ton..

Apesar do estado de guerra que tanto tem afectado a navegação, o movimento de tonelagem do porto não tem diminuido. Tem diminuido as importações; mas tem aumentado a exportação, registando a tonelagem total ligeiros aumentos:

Em 1939	.	.	.	.	1.009:500 ton.
» 1940	.	.	.	.	1.242:100 »
» 1941	.	.	.	.	1.131:500 »
» 1942	.	.	.	.	1.275:100 »
» 1943	.	.	.	.	1.170:500 »

*Aparelhagem do porto:* Não é por ora muito grande.

O cais de Pungué dispõe de 24 guindastes eléctricos de potência variável entre 3 e 6 toneladas.

No cais do Chiveve, destinado à atracação de lanchas, há 10 guindastes, um dos quais levanta 20 toneladas (o mais potente do porto) e outro 5, sendo os restantes de capacidade de 3 toneladas. É de notar que havendo no porto só 1 guindaste de 20 toneladas, o número de horas de serviço prestado durante todo o ano foi apenas de 11, <sup>h</sup> 30!



## As obras realizadas no porto no ano de 1943

Um dos grandes inconvenientes do porto é a dificuldade de acesso. Antes das obras actualmente em curso o porto não era acessível em maré baixa, a navios que demandassem mais de 12 pés de calado.

Por isso a maioria dos navios que o demandavam tinham de aguardar fora da barra a maré para poderem entrar. Como a amplitude das marés vai até 23', na barra há possibilidades de passarem navios demandando 29' e 30' de calado, embora com risco de baterem no fundo da areia, quando o mar está agitado.

Teem prosseguido com grande actividade as dragagens de um canal chamado canal Carmona. Em 1942 dragaram-se ali 132.000 m. c. e no canal Rambler 138.073 m. c.

Em 1943 dragaram-se no canal Carmona 313.000 m. c. e na Rambler 329.500 m. c.

Tambem nos fundeadouros e ao longo do cais são necessários constantes trabalhos de limpeza. E por outro lado foi preciso proceder-se a dragagens de profundidade para que ao longo do cais pudessem atracar navios demandando 33' (10 metros).

### O CAMINHO DE FERRO DA BEIRA A SALISBURY (BEIRA RAILWAY) EM 1943

O número de passageiros transportados neste ano eleva-se a 176.754, dos quais a grande maioria eram indígenas (132.445). Por isso a receita foi muito diminuta: 3.810 contos apenas. A carga geral deu 47.647 contos; os minérios deram 24.810 contos e a mercadoria geral rendeu 5.568 contos.

A receita total foi de 82.344 contos.

As despesas elevaram-se a 46.927 contos.

Lucro de exploração 35.417 contos a que corresponde um coeficiente de exploração de 56,99 %.

Não surpreende que o coeficiente de exploração seja tão favorável.

A maioria da mercadoria que circula no caminho de ferro vai em trânsito, aproveita o percurso total. E como o movimento da mercadoria é bastante grande, a exploração faz-se nas melhores condições.

As maiores dificuldades com que durante muito tempo esbarrou o caminho de ferro foi a travessia do vale do Pungué. Foram necessários trabalhos de grande envergadura para levantar a plataforma e consolidá-la, para que as grandes cheias o não atingissem e o não danificassem. Mas hoje conserva-se em bom estado mesmo durante a época das cheias.

### O CAMINHO DE FERRO TRANSZAMBEZIANO

Se é certo que o caminho de ferro Beira Rhodésia atravessa uma região cheia de possibilidades

outro tanto não acontece com o caminho de ferro Transzambeziano que serve principalmente o pequeno protectorado do Nyassaland, visto que na parte portuguesa por ele servida não há por ora tráfego digno de notar; o Niassa é um pequeno território onde a população branca é muito escassa.

Foi inspirador da construção deste caminho de ferro o grande colonial que foi o falecido general Machado. O rio Zambeze e sobretudo o rio Chire que davam continuidade ao caminho «Chire Highland Railway», não satisfaziam as exigências do tráfego que pelo caminho de ferro devia passar. Dai o pensar-se em servir o Nyassaland pelo porto da Beira por meio de um caminho de ferro. Em boa verdade também podia ser servido por um canal que ligasse o rio Zambeze com a Beira. Adoptou-se porém a solução do caminho de ferro. Ora este caminho de ferro para poder realmente servir por forma eficiente o Nyassaland, exigiu a construção da grande ponte sobre o rio Zambeze, a maior ponte de toda a Africa, pois mede 3.600<sup>m</sup> de comprimento.

O seu custo foi elevadíssimo e constitue hoje um grande encargo para a exploração, pois entra na aplicação da tarifa com um comprimento virtual de algumas dezenas de quilómetros.

### O movimento do Transzambeziano em 1943

O número de passageiros brancos transportados é ainda muito diminuto. Nas duas classes em que os europeus viajam registou-se um movimento de 5.659 passageiros. Os indígenas transportados foram em número de 76.117 e o número total transportado foi de 82.912, com uma receita de 34.922 contos. Os percursos médios foram pequenos como se depreende de comparação da receita com o número de passageiros transportados (8 shillings = 40\$00).

O movimento de mercadorias totalizou 126.765 que renderam 175.579 libras.

A receita total foi pois de 210.541 libras. As despesas ficaram em 95.219. Daí o baixissimo coeficiente de exploração registada: 45,23 %!

O movimento em 1942 fora um pouco menor, motivo porque o coeficiente de exploração subiu a 50,2 %.

Os resultados da exploração permitem assegurar um rendimento razoável ao capital accionista, o que é para admirar, depois de pagas as despesas com impostos, juros e amortização do capital, etc., etc.

Boa administração.

### A navegação no porto da Beira

O número total de navios entrados no porto da Beira no ano de 1943 elevou-se a 372, registando uma tonelagem de arqueação bruta de 1.696.611 tons.



A carga descarregada elevou-se a 224.000 tons. e a carga embarcada elevou-se a 801.587 toneladas.

Em número de navios e em tonelagem movimentada, a Inglaterra ainda mantém a primazia. Entraram no porto 126 navios ingleses com uma tonelagem de arqueação bruta de 780.746 toneladas, seguindo-se os navios portugueses representados por 107 unidades, mas com uma tonelagem bruta muito menor, pois não chegam a realizar 252.000 toneladas.

A navegação americana levou ao porto 52 navios com uma arqueação de 345.260 toneladas.

Navios de várias outras nacionalidades entraram ali. Houve navios gregos, holandeses, jugoslavos, noruegueses e suecos.

Os holandeses fizeram-se representar por 49 navios, os noruegueses com 21, apresentando 116.305 toneladas de arqueação, etc..

Como a navegação escasseava devido à guerra, os espaços dos navios eram melhor aproveitados.

Assim é que a média da carga dos navios passou de 1.514 para 3.762 toneladas.

As taxas de estacionamento do porto é que se agravaram pela necessidade que havia de os fazer sair.

## O CAMINHO DE FERRO DO BARUÉ

É vulgaríssimo ouvir falar-se entre coloniais ilustres no caminho de ferro do Barué e no erro que se cometeu construindo o caminho de ferro do Tete ao longo do rio Zambeze, em vez de servir o distrito com uma linha férrea que partindo da Beira Railway percorresse o Barué de Sul a Norte, atravessando o rio pelas alturas da vila de Tete.

É curioso notar como se formam lendas através de ideias... abstractas. O Barué tornou-se conhecido pelos feitos do «muzungo» Manuel António de Sousa e pelas campanhas em que tanto se distinguiu Azevedo Coutinho. Mas é ainda hoje desconhecido quanto a possibilidades agrícolas ou mineiras.

É certo que Manuel de Sousa, armado em soba da região, mandou guardar avaramente as aluviões auríferas de alguns rios que ele supunha de grande valor. Mas não consta que daí tivesse tirado qualquer proveito, morrendo às mãos dos indígenas pobre como Job.

Reconhecimentos recentes, feitos por técnicos competentes, comprovaram que se encontra ouro aluvionario no país, mas não em quantidade que mereça exploração capitalista.

Jazigos de importância não foram ainda registados e quanto ao valor agrícola dos seus vales ou das suas encostas está ainda para ser demonstrado. Também se afirma ter condições para uma colonização branca intensiva. Mas por agora tudo representa possibilidades que precisam ser estu-

dadas e que certamente hão-de ser estudadas quando a oportunidade se oferecer.

Mas para ajuizar das possibilidades da região não se torna hoje necessário servi-la com um caminho de ferro. Evidentemente que não. E pronunciamos com tanta mais imparcialidade quanto é certo que do nosso plano da rede ferroviária da Colónia consta um caminho de ferro que partindo da linha da Beira ia ligar por Tete com a rede a construir ao norte do rio Zambeze.

Mas na data em que o plano foi elaborado ainda a camionagem não tinha nascido. Então só com caminhos de ferro se tornavam acessíveis os países novos. Hoje a camionagem devassa todas as regiões. Onde quer que se encontre uma possibilidade lá está o automóvel para a servir.

E dadas as rasgadas iniciativas do Director Geral dos Transportes da Colónia, Sr. Major Pinto Teixeira, o Barué será em breve percorrido por carreiras de camionagem. É pois possível devassar todas as suas riquezas e avaliar de todas as suas possibilidades sem um instrumento de trânsito assaz dispendioso como é o caminho de ferro.

★ ★ ★

Seria hoje um grande erro construir através do Barué um caminho de ferro, sem previamente se conhecer das suas possibilidades e sem estar formulado um plano da sua valorização.

Nem mesmo os estudos do caminho de ferro devem ser empreendidos.

Com efeito, poderiam os engenheiros, guiados apenas por considerações técnicas, porque outras os não podiam orientar, levar o traçado por caminhos errados.

Supunhamos que o traçado, por ser de mais económica realização se levava por leste e que mais tarde os jazigos mineiros apareciam por oeste. Tínhamos um caminho de ferro, se não inutilizado, pelo menos incapaz de desempenhar economicamente a sua função do bem servir o território.

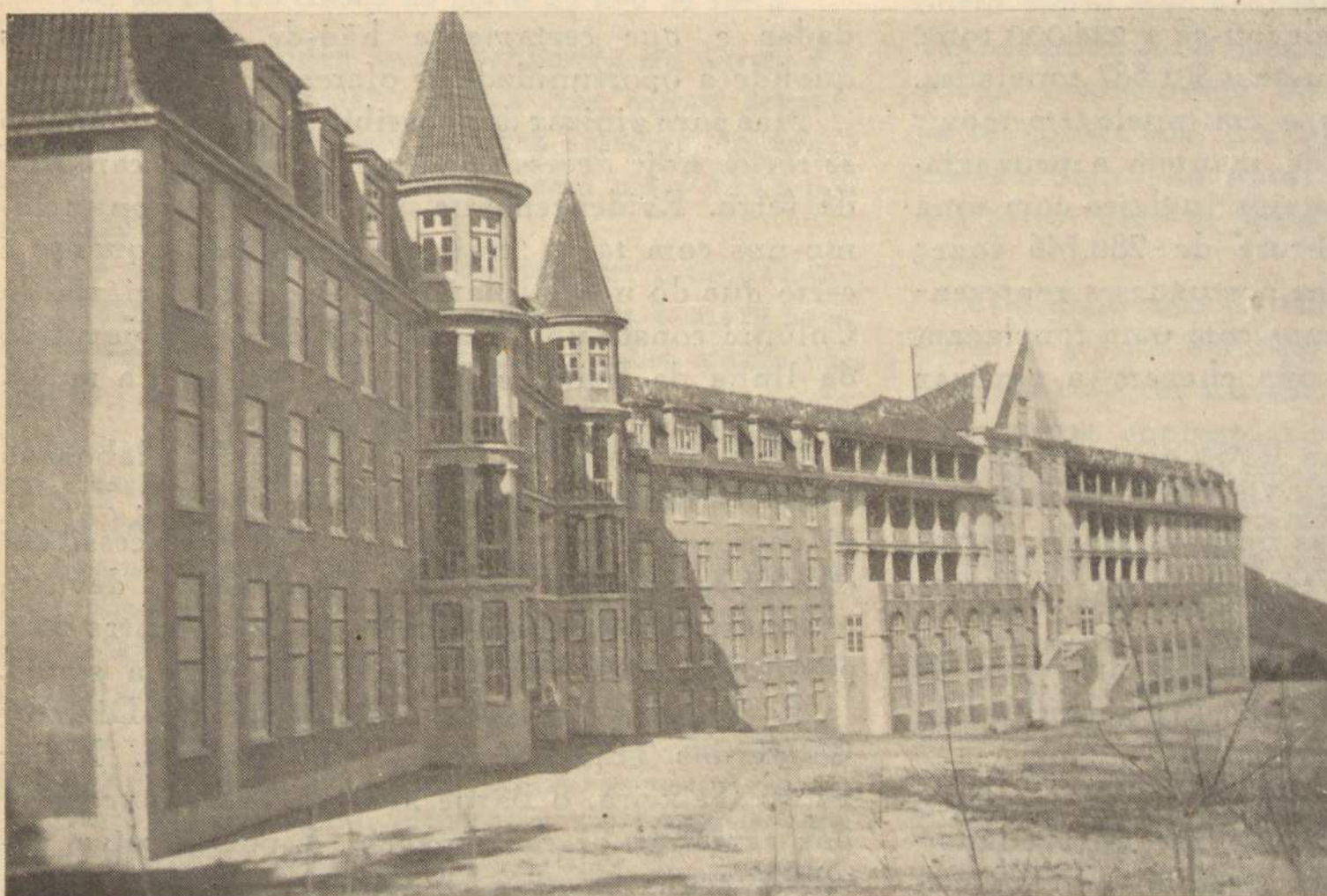
Intensifique-se pois o estudo do país; retalhe-se o território com estradas que permitam fácil acesso aos seus lugares mais recônditos. E quando as carreiras de camionagem já não cheguem para servir o tráfego que a ocupação provoque, ir-se-á então para o caminho de ferro.

Apesar da grande extensão do território que orça por 27.000 quilómetros quadrados, a população que o habita é relativamente pequena, pois não vai além de 74.000 habitantes, fraca densidade para uma região que dizem privilegiada.

Em todo o caso, sendo as raças que ali vivem fortes e trabalhadoras, podem criar muita riqueza quando bem orientadas e bem dirigidas. Urge pois ocupar o território. E para isso a camionagem chega.

Quanto à justificação do caminho de ferro de Tete, fica para mais tarde.





O magnífico edifício do Sanatório Ferroviário

A existência do Sanatório Ferroviário das Penhas da Saude constitui uma afirmação brilhante do espírito social dos dirigentes de uma grande empresa e interessante modalidade de assistência que deveria servir de exemplo para outros sectores de actividade. Pelo local onde se encontra e pelas condições técnicas que possui, o grandioso edifício que se destaca



Quarto com sala e casa de banho

UMA GRANDE OBRA SOCIAL

## O Sanatório das Penhas da Saude

construido expensas da  
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

representa no nosso país uma das  
mais interessantes realizações do género



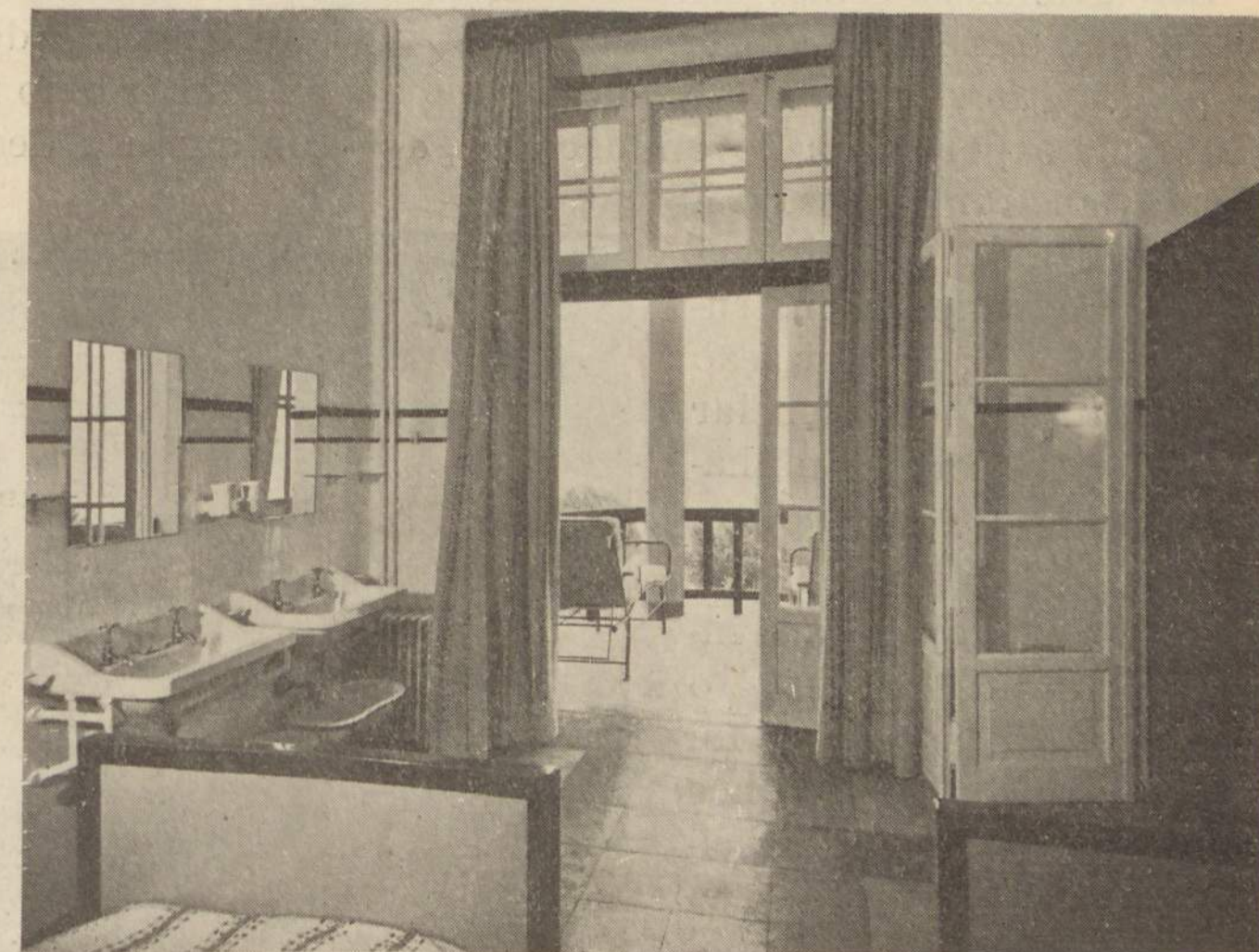
Sala de estar na ala Sul



O átrio

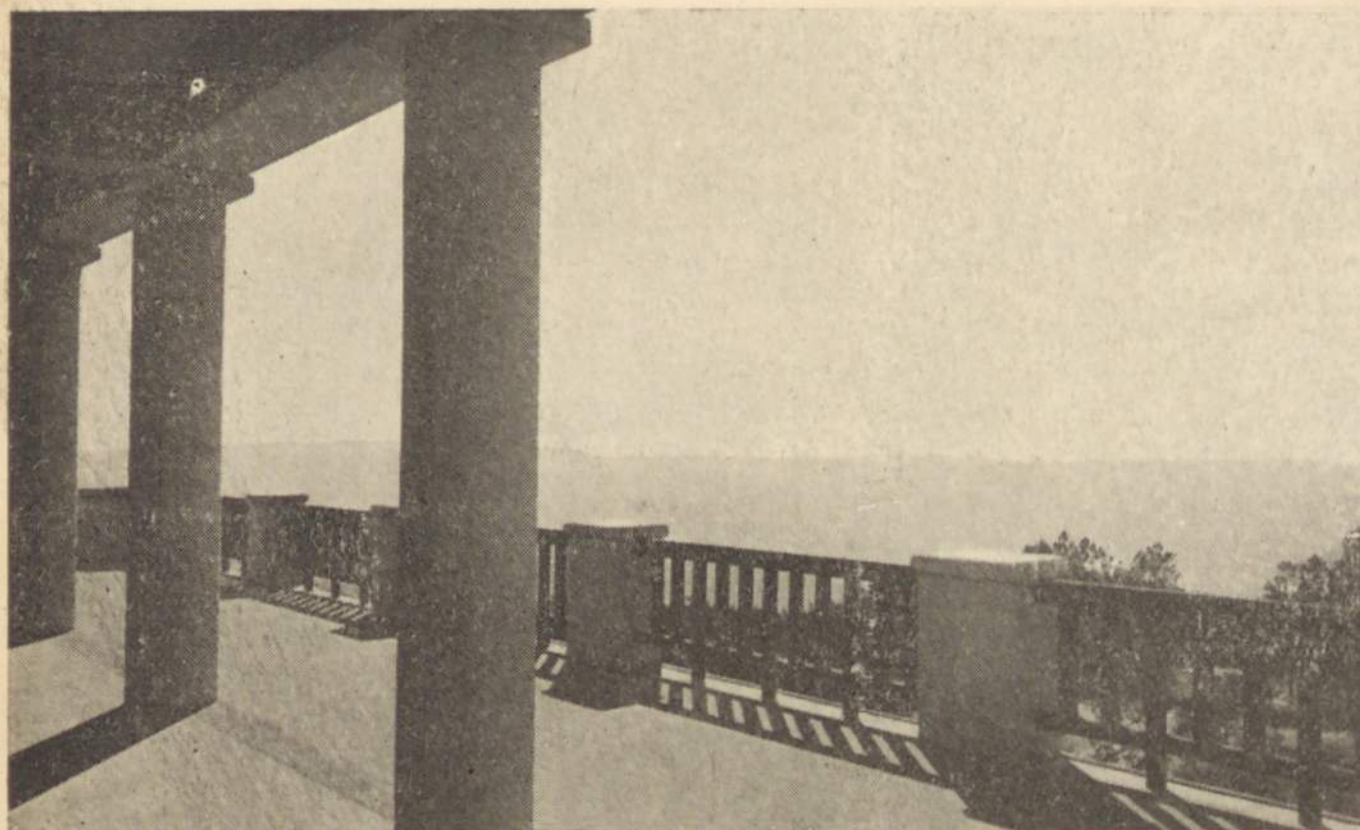
a meia encosta da Serra da Estrela deve considerar-se como dos melhores do seu género e valioso contributo para o combate ao terrível flagelo que ainda hoje só por si ceifa maior número de vidas na estatística da mortalidade.

O problema da campanha anti-tuberculosa tem aspectos vários e as soluções até agora adoptadas, talvez por falta da-



Quarto com galeria privativa





Galeria de cura

quela unidade necessária, não encontraram uniformidade na sua aplicação. Por esse motivo, certas entidades entenderam por bem tomar a iniciativa na execução de planos de assistência, adiantando-se assim a projectos de hipotética viabilidade, marcando desde logo a sua posição numa obra que deve ter cunho nacional. Uma dessas entidades foi a C. P., cujo Conselho de Administração levou a cabo a execução da magnífica obra que é o Sanatório das Penhas da Saude, instalado num dos mais adequados locais da Serra da Estrela.

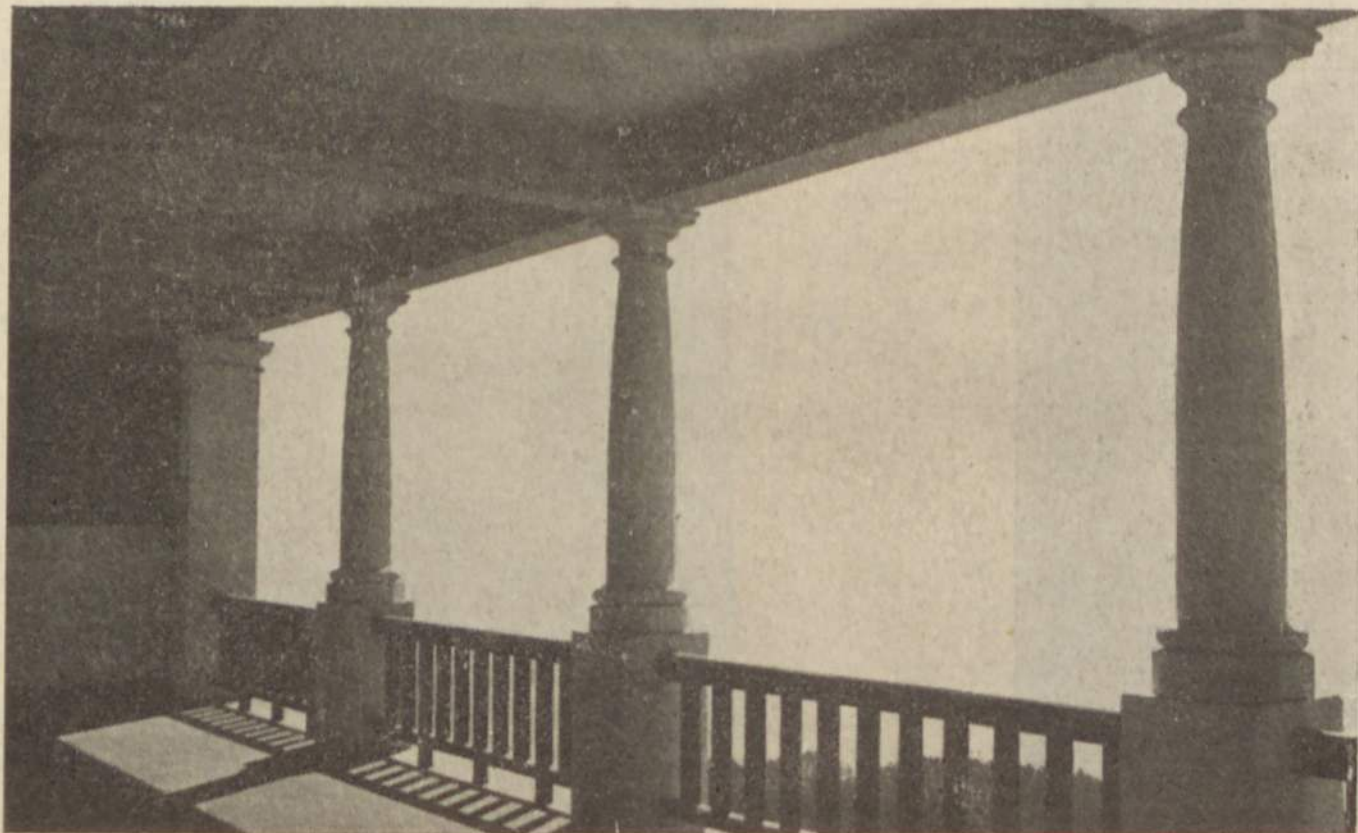
Este grandioso estabelecimento foi edificado em terreno compreendido dentro do poligno florestal da Covilhã e cedido pelo Estado por força de um decreto publicado em Junho de 1925.

Considerando antecipadamente quão poderoso instrumento seria uma organização desta natureza para debelar um mal que sacrifica milhares de vidas, o Governo não hesitou em associar-se à execução de um projecto que interessava directamente o país. Em consequência, foi possível iniciar os trabalhos algum tempo depois, precisamente decorridos cinco anos, e se aqueles não começaram mais cedo manda a

justiça que se diga não ter sido a C. P. a culpada, pois não só tinha destinada a verba para as obras respectivas como a foi reforçando. Nessa altura o plano abrangia outras organizações similares, que o Estado pretendia tornar interessadas na obra de assistência ao respectivo pessoal, como o demonstra a doutrina do decreto n.º 9.787, publicado em Junho de 1924 e por força do qual foi criado, junto de cada empresa ferroviária, o «Fundo de Assistência Ferroviária», constituído pela percentagem de 1 % sobre as receitas totais de cada empresa e destinado à organização dos meios de combate à tuberculose dentro dos quadros do pessoal dessa mesma empresa.

A ideia, aliás louvável, que representava o referido decreto, não teve plena execução, dado que uma parte das empresas interessadas, não concordando com a doutrina oficial, contestou a sua aplicação encontrando esta atitude eco no Supremo Tribunal Administrativo. O resultado foi ter sido extinto o Fundo em questão.

Nesta circunstância, porém, a C. P. deu alto exemplo de civismo, pois não só não foi solidária no recurso apresentado, como continuou a destinar, das suas receitas, a



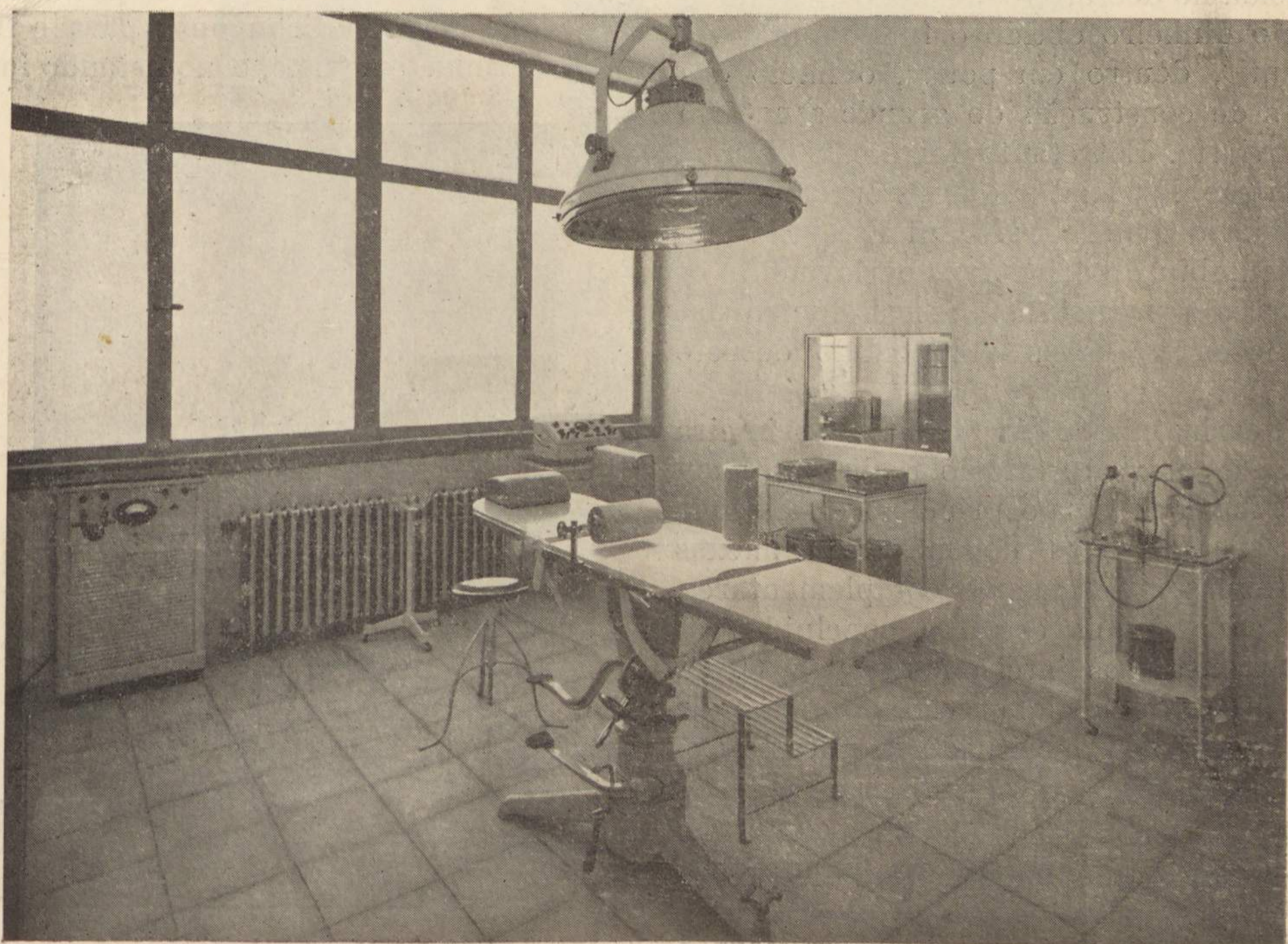
Outro aspecto da Galeria de cura





Sala de jantar

Sala de operações







Sala anexa a quarto

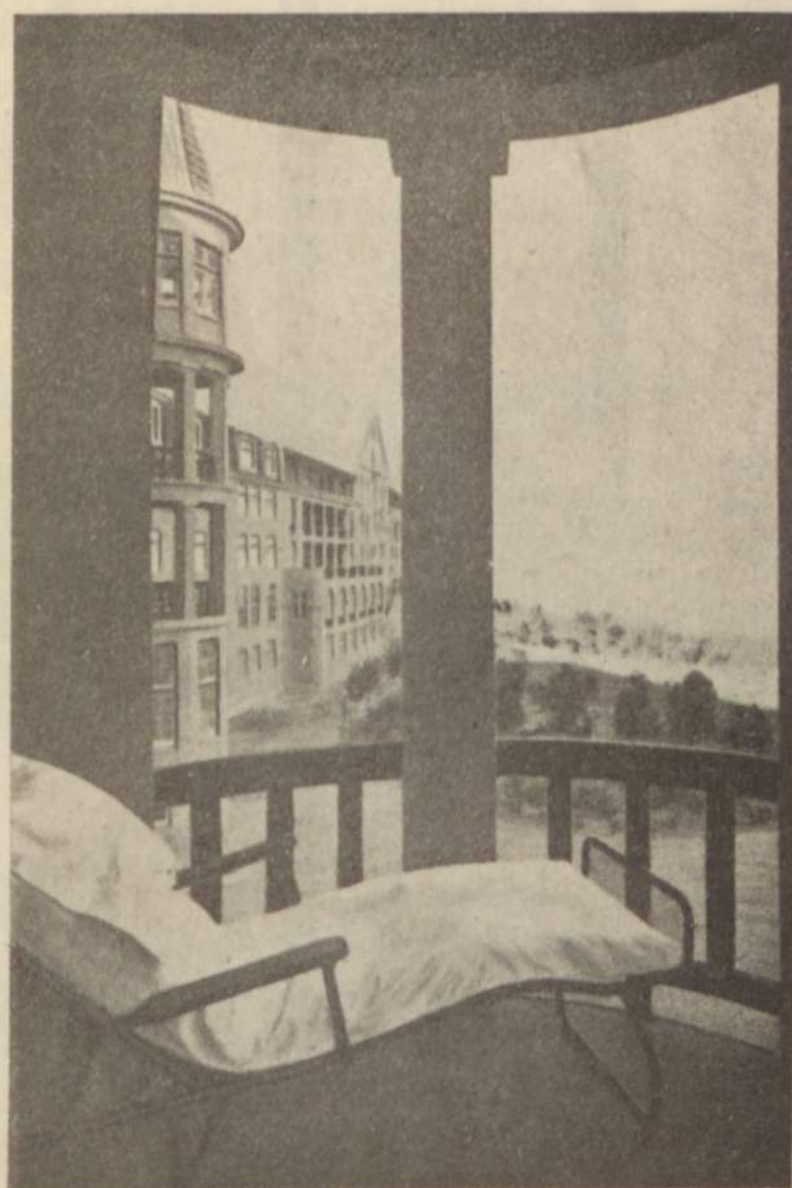
verba correspondente à percentagem estabelecida no decreto revogado, constituindo com o dinheiro obtido o fundo que devia garantir, dentro em pouco, o início das obras de construção do grande sanatório ferroviário. Entretanto foi nomeada uma Comissão Especial de Assistência, a que presidia o general sr. Raul Esteves e que se incumbiu de orientar superiormente os socorros a prestar ao pessoal dentro das condições previstas pelo citado decreto n.º 9.787.

A cerimónia do lançamento da primeira pedra do novo Sanatório realizava-se em 1930. Além do corpo principal do edifício estavam previstas dependências anexas destinadas aos serviços complementares. Seis anos depois estavam concluídas as obras, custeadas inteiramente pela C. P., que entregou a elaboração do plano de construção ao conceituado architecto Cotineli Telmo.

O acto inaugural revestiu-se, como não podia deixar de ser, da maior imponência. Entre as personalidades que, com função oficial, consagraram a cerimónia com a

sua presença, contavam-se, além do Ministro do Interior do Governo de então, os srs. engenheiro Cancela de Abreu, já ministro das Obras Públicas e Comunicações; dr. Trigo de Negreiros, sub-secretário da Assistência Pública e dr. José Alberto de Faria, na qualidade de director geral da Saude. A C. P. estava representada pelo sr. General Raul Esteves e Fausto de Figueiredo. Todas estas entidades, acompanhadas pelo sr. Governador Civil de Castelo Branco, foram conduzidas à Covilhã em comboio especial, tendo ali calorosa recepção e em sua honra organizou-se um cortejo que os seguiu até às Penhas da Saude, onde, depois da cerimónia, foi oferecido um almoço a todos os convidados.

Construído num ponto da Serra da Estrela de excepcionais condições climatéricas, à altitude de 1250 metros, o Sanatório das Penhas da Saude reúne todos os requisitos indispensaveis para o desempenho da missão que lhe foi atribuída, representando ao mesmo tempo uma das realizações do género de maior interesse geral. Entregue a sua direcção ao Prof. Lopo de Carvalho, desde logo ficou apto para o fim que se tinha em vista, conquistando ime-



Mais um aspecto da galeria de cura



diatamente o primeiro lugar entre os estabelecimentos daquela natureza. Além do importante corpo clínico que ali passou a fazer serviço, foi organizado meticulosamente o quadro do pessoal auxiliar, adequado não só tècnicamente às funções pró-

da categoria de cada doente, foram as acomodações preparadas tendo em vista essa circunstância, havendo aposentos com duas, quatro e seis camas. Juntamente foram criados os serviços de tratamento osteo-articular e organizado um perfectíssi-



Ala sul da sala de jantar

prias, mas também socialmente capaz de as desempenhar com elevação.

Quanto a instalações, o que se fez então representou já um grande passo em matéria de ordenação e comodidade, podendo considerar-se modelares quanto a higiene e utilidade. E como não podia deixar de se reflectir ali as condições sociais

mo sistema de desinfecção, sem o que este género de estabelecimentos constituiriam graves riscos para as zonas onde se encontram instalados. Possui, mais, o Sanatório, amplas galerias de cura, salas de operações e outras de tratamentos especializados, tudo dentro dos mais rigorosos preceitos de higiene e segundo estudos prè-





Sala anexa a quarto



Outro aspecto da sala de estar



viamente feitos por técnicos responsáveis. A capacidade do edifício é de cerca de duzentas pessoas. Por conveniência de administração e vantagens técnicas, a C. P. arrendou o estabelecimento à Sociedade Portuguesa de Sanatórios, L.<sup>da</sup>, constando do contrato a obrigação da referida Sociedade receber ali todos os funcionários da C. P. necessitados de tratamento anti-tuberculoso, sendo hoje cerca de trinta o número dos ferroviários que ali se encontram nas referidas condições e a sua manutenção é assegurada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que para esse fim destina anualmente uma parte das suas receitas.

O Sanatório das Penhas de Saude, que recolhe também doentes particulares, destina cinquenta das camas existentes a doentes a cargo da Assistência Nacional dos Tuberculosos, contribuindo assim para o descongestionamento dos sanatórios dependentes daquela benemérita instituição, que

se vê, por vezes, em grande dificuldade para alojar a grande quantidade de doentes necessitados de internamento.

Como se verifica, o Sanatório das Penhas da Saude desempenha papel de relevo dentro da organização destinada a combater um dos mais terríveis males que asseverbam o nosso país, não só pela assistência concedida àqueles para que foi criado, mas principalmente pela valiosa colaboração prestada à Assistência Nacional e à clínica particular. A C. P. é, por esse motivo, credora do reconhecimento público e é de desejar que tão significativo exemplo seja seguido pelas grandes organizações que, no nosso país, têm a sua responsabilidade a existência física e economica de grandes massas de operários. Desta maneira se prepararia a distância a solução de um dos mais importantes problemas de todos os tempos, que é o processo profilático e assistencial que reduza ao mínimo os encargos do operário atacado pela doença.





# Plano geral da rede ferroviária do continente

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

## III

A linha férrea denominada transversal do Minho, partindo de Entre-os-Rios e terminando nos Arcos de Vale de Vez, tem um traçado desvantajoso e inexplicável, parecendo que obedeceu a um critério de régua e esquadro, descrevendo linhas sobre o papel. Começando em Entre-os-Rios dirige-se a Penafiel, Lousada, liga perto de Lordelo com a linha de Guimarães, partindo desta cidade para Braga, daí Vila Verde, Ponte da Barca, Arcos de Vale de Vez onde finda.

Creio bem que ninguém defenderá hoje esta orientação, servindo alguns lugares que a camionagem pode satisfazer plenamente. Até Braga é uma via férrea inútil, outrotanto não se pode dizer daí até aos Arcos e conduzi-la a Monção, estando a solução numa via larga, que seja a transversal de Braga a Monção, natural prolongamento do ramal de Nine a Braga, ligando a linha férrea do Minho pelo interior, permitindo mesmo comboios circulatórios. É a razão porque defendo a via larga, tanto mais que esta é determinada pela natureza do terreno que neste caso a não impossibilita, a qual partindo da actual estação de Braga, contorne parte da cidade pelo norte dirija-se a Vila Verde por Palmeira, daí a Ponte da Barca, Arcos, Extremo e Monção, seguindo o traçado projectado nesta zona. As causas indicadas explicam o ser preferível empregar-se a via larga, que será um pouco mais dispendiosa nas obras de arte e principalmente nos contrafortes da serra do Extremo, que tanto entusiasmou D. António da Costa (<sup>1</sup>). Serve esta transversal regiões muito ricas agricolamente e povoadas de Braga aos Arcos, pobre e pouco povoada na região do Extremo, só melhorando da Brejoeira a Monção. Até aos Arcos as expropriações são caras, diminuindo depois o preço, mas obrigando a curvas na serra do Extremo para vencer o desnível, e pontes de certa importância sobre o Rio Cávado e o Rio Lima. Linha férrea necessária, mas dispendiosa na sua construção, recompensada pelas vantagens dum tráfego intenso.

É a linha litoral do Minho o prolongamento do caminho de ferro do Porto-Trindade à Póvoa do Varzim

pela zona da beira-mar, servindo uma região agrícola, rica, muito povoada e de acentuada importância turística. Em vez de infletir para Amorim, a linha projectada abandona a via férrea de Famalicão e continua junto do litoral, havendo até vantagem em que se aproxime do mar, servindo as povoações piscatórias e as praias de frequência diminuta, mas de grande futuro como Aguçadoura, Apúlia e Fão, onde é necessário construir uma ponte importante junto da foz do Rio Cávado. Transposta a ponte, contorna a populosa vila de Espozende, seguindo por uma região menos povoada, passando em Mar, Belinho, São Paio Dantas, para ter de novo uma ponte sobre o Rio Neiva. Ultrapassado Castelo de Neiva, apenas algumas diminutas povoações existem antes de Viana do Castelo. Aqui a linha pode ir em algália na actual ponte sobre o Rio Lima, ligando em Viana do Castelo com o caminho de ferro do Vale do Lima, ou construindo-se uma ponte, o que seria de custo muito elevado. Via vantajosa, destinada a efectuar a junção da via estreita no Alto-Minho, dispendiosa pelas expropriações, obras de arte e pontes.

Segue-se no plano a linha do Cávado, ou seja de Espozende a Braga por Barcelos, e a ligar com a transversal do Minho. Já se viu como a transversal deve ser de via larga, pelo que esta linha pode perfeitamente abandonar-se não só pelas curtas distâncias de lugares com comunicações ferroviárias, como também pela possibilidade de continuarem a serem servidos dum modo útil pela camionagem. Na remodelação do plano, esta linha é desnecessária.

A linha do Ave, entroncando em Caniços com o caminho de ferro de Guimarães, está projectada desde aquela povoação até ao Arco do Baulhe, onde cruza com o prolongamento da via de Livração a Celorico de Basto, apresentando o traçado a sequência do vale do Ave, importante zona industrial, servindo Póvoa do Lanhoso, descrevendo um perfeito arco de círculo para tocar em Cabeceiras de Basto, ligando com a via férrea do vale Tâmega. Creio não ter vantagem o

(<sup>1</sup>) D. António da Costa, No Minho, 3.<sup>a</sup> edição. Porto 1936, pág. 189 a 194.



traçado aprovado, mas antes haver utilidade na sua modificação por outro mais económico e sem prejudicar a região de Caniços à Póvoa de Lanhoso, dotada de magníficas estradas, embora com curvas e desniveis bruscos, onde é suficiente a camionagem. Há necessidade em ligar todas as vias reduzidas, por isso parece-me preferível prolongar a linha de Guimarães a Fafe por Moreira de Rei, contornando a pitoresca serra da Lameira, e por Várzea, Cova, dirigir-se a Celorico, encontrando aí a via férrea do vale do Tâmega. O caminho de ferro de Fafe a Cabeceiras de Basto obriga a muitas curvas para vencer altitudes e talvez a alguns tuneis.

Pretende o ramal de Lanhoso efectuar a ligação da transversal do Minho em Crespos com a linha do Ave, mas havendo benefícios, como já demonstrei, na transversal ser de via larga, transformando na via férrea de Braga a Monção, não há motivo para se manter este ramal na remodelação do plano, mas antes de eliminá-los.

Indispensável é o prolongamento da via férrea de Celorico de Basto às Pedras Salgadas por Ribeira de Pena, servindo as minas da Borralha e favorecendo o desenvolvimento de uma região de largas possibilidades, zona de transição entre o Minho e Traz-os-Montes. Trata-se, porém, de uma linha que necessita de largos encurvamentos para vencer muitos desniveis e subir ao planalto transmontano efectando a ligação dos caminhos de ferro do vale do Tâmega com o do vale do Corgo.

A linha de Famalicão destina-se a efectuar a junção do caminho de ferro de Guimarães com a via da Póvoa do Varzim a Famalicão. É muito duvidosa a sua necessidade pois a ligação existe da trofa à Senhora da Hora, podendo eliminar-se esta linha.

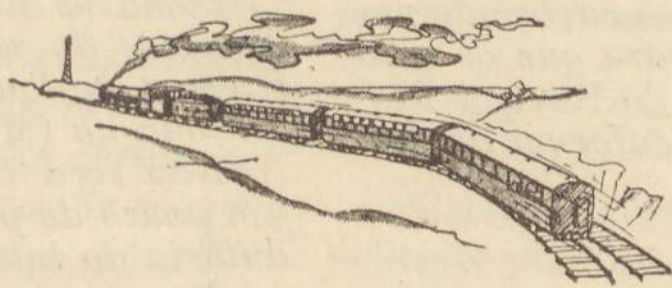
O prolongamento da via do vale do Corgo, servindo a veiga de Chaves e pondo em comunicação esta cidade com o centro termal de Verin, passando em Monte Rei, que já foi português, só se deve realizar no caso de se construir em Espanha a respectiva linha que iria entroncar com a de Orense a Madrid. Não é natural que isso se dê, pelo que se deve desistir.

A linha do vale do Sabor consiste no prolongamento do caminho de ferro de Duas Igrejas ao Vi-

mioso para servir uma parte do planalto transmontano com um traçado péssimo, apenas útil para as pedreiras de Santo Adrião, abandonando Miranda do Douro e parando no Vimioso. Outra é de aconselhar a orientação desta linha com poucas obras de arte, expropriações baratas, e destinada a desenvolver uma das regiões portuguesas que esteve abandonada até 1926. É tempo de favorecer Miranda do Douro, histórica cidade de tão acentuado interesse turístico, e que, quando possua bons hotéis, será um lugar muito frequentado, além disso os sítios de atracção populacional dos povos desta região, são, depois de Miranda, Vimioso e Bragança, e sem abandonar as pedreiras de Santo Adrião, podem-se servir todas as povoações, apenas com um encurvamento do traçado e satisfazendo o que a Câmara Municipal de Miranda defendeu quando da descrição do plano. A linha de Duas Igrejas dirigir-se-á a Miranda, daí por Malhadas, Santo ao Adrião ao Vimioso, e desta vila a Bragança, ligando com a via férrea do vale do Tua e evitando a construção de uma transversal, a de Macedo de Cavaleiros ao Mogadouro, denominada transversal de Chavim que pode desaparecer.

Pretende a transversal de Vale-Paços realizar a ligação das vias férreas do vale do Corgo e do vale do Tua, desde Pedras Salgadas ou Vila Pouca de Aguiar a Mirandela passando em Vale-Paços, sendo preferível ter início a directriz no entroncamento com o caminho de ferro do vale do Tâmega. É de facto uma via necessária, não muito pela região pobre que serve, contrafortes da serra da Padrela, mas antes por ligar dois caminhos de ferro de via estreita, e favorecer um centro populacional como Vale-Paços. Poucas obras de arte, expropriações baratas, mas grande extensão do traçado pelas curvas necessárias, devido ao desnível dos terrenos.

Aceitando para a linha do vale do Sabor a directriz que proponho, não tem razão a transversal de Chavim, que é possível eliminar, pois a junção da via férrea em Bragança, permite a ligação das vias férreas do vale do Sabor e do vale do Tua. Outrotanto se deve dizer da linha de Vale-Paços a Vinhais, pois a rede de estradas serve perfeitamente a região, povoada mas sem povoações importantes. Desnecessária e sem justificação a ligação do caminho de ferro da Senhora da Hora com a linha do vale do Tâmega.





# Écos & Comentários

P o r S A B E L

## Um morto vivo

*N*O número de 1 de Outubro do ano passado, escrevemos com este título e na nossa secção de «Écos & Comentários» uma local a propósito do sr. Visconde do Porto da Cruz ter falecido em Berlim e ter «ressuscitado» em Lisboa.

Diz a local assim:

«Quando os exércitos aliados forçaram Berlim à rendição, tivemos conhecimento de que entre os escombros dos grandes prédios derrubados, havia ficado como tejo o Director da *Revista Portuguesa*, sr. Visconde do Porto da Cruz, que havia ingressado como locutor da Rádio de Berlim. Não houve missas por sua alma, mas houve quem dissesse que o Visconde do Porto da Cruz havia morrido no seu posto como honrado defensor do nazismo.

Recentemente, surpreendeu-nos a notícia que abaixo transcrevemos de *A Tarde*, que se publica na capital do norte:

«O Visconde do Porto da Cruz, conhecido entusiasta nazi, que serviu largo tempo na Rádio de Berlim como comentador político nas irradiações destinadas a Portugal e ao Brasil, regressou agora a Lisboa, depois de ter estado internado numa casa de saúde suíça.

Em Lisboa declarou-se «arrepentido» dos serviços prestados à causa nazi, confessando-se convencido finalmente de que o nazismo era sinónimo de barbarismo. «Eu próprio fui envenenado por esses assassinos durante as últimas fases da propaganda, quando me exigiam que fizesse determinadas declarações através da rádio, às quais me recusei.

Depois senti-me doente e fui internado num campo de concentração onde um médico alemão conseguiu salvar-me, revelando-me depois que a minha doença não era ocasional, mas sim resultante duma dose de sulfato de chumbo ministrada nas refeições — veneno que servia para me liquidar com os primeiros sintomas da mudez».

Efectivamente, o Visconde do Porto da Cruz ainda hoje fala com dificuldade, numa voz velada. Também informou que o sobrinho de Eça de Queiroz, anunciador da Rádio de Berlim, conseguiu salvar a vida e que estava arrependido dos serviços prestados aos nazis, e que brevemente regressaria a Portugal.»

Ainda bem que está vivo o sr. Visconde do Porto da Cruz e preparado para o que venha.»

Recentemente recebemos do sr. Visconde uma extensa carta invocando a Lei da Imprensa para a sua publicação. Vamos publicar a carta não nos termos da referida Lei, mas sim para que os nossos leitores saibam que o Director da *Revista Portuguesa* não sabe ler ou então enferma do mal dos cafés.

Eis a carta do sr. Visconde:

«Ex.<sup>mo</sup> Sr.:

Quando eu me encontrava ainda na Alemanha alguns Jornais portugueses publicaram uma «entrevista que me era atribuída, mas que na realidade eu não dera e portanto

com afirmações que eu não fiz. Quando regressei alguns amigos chamaram-me a atenção para o facto e então apressei-me a desmentir, protestando inergicamente contra essa infâmia. Por essa ocasião citaram-me a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* como tendo sido um dos órgãos da imprensa que dera publicidade a essa... «habilidade». Recusei-me terminantemente a aceitar isso como possível pois as velhas relações pessoais e políticas com o Director dessa Revista eram garantia para mim de não ser viável tal facto. Infelizmente enganei-me e hoje tendo a confirmação de que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não só deu curso a essa «entrevista» mas até acrescentou que eu dera a minha adesão no Movimento de Unidade Democrática (MUD) apresso-me a vir pedir ao abrigo da Lei da Imprensa a publicação na Revista de que V. Ex.<sup>a</sup> é digno Director do necessário desmentido. Assim desminto que tivesse dado qualquer entrevista para qualquer jornal e muito menos para um que eu desconhecia por completo.

Não estive preso pelos alemães, mas os franceses é que me detiveram em campos de concentração que eles denominam «centres d'accueil».

Se fui perseguido pela «Gestapo» foi devido ao procedimento incorrecto de certos indivíduos que se diziam portugueses... No entanto essa perseguição não é motivo para que eu culpe o Povo Alemão ou o seu Governo. Pelos alemães e pela Alemanha mantenho inabalavelmente a minha maior estima e a máxima consideração.

Mantive-me voluntariamente no mais aceso da luta num posto muito difícil com a convicção de que estava servindo a causa do meu país e da civilização cristã, enquanto muitos dos que se permitem agora criticar-me e caluniar-me andavam na vida fácil dos cafés sem riscos nem responsabilidades.

Não é pelo facto de ter sido vencida a Alemanha que eu mudaria de opinião. Conservo o mesmo parecer, mantenho-me no mesmo posto e com o mesmo critério, sem retirar uma vírgula de tudo o que escrevi e do que disse.

Apenas, por dever de justiça e lealdade, devo afirmar que após a convivência que tive com os Americanos, depois do colapso alemão, fiquei com uma boa opinião deles, ao contrário da que até ali formara.

As calúnias e a difamação dos profissionais da «má-língua» nem me atingem nem me preocupam. Os actos ficam com quem os pratica e como trago a consciência tranquila nada me visa. Os factos me farão justiça e no meu livro «Como vi o fim da guerra na Alemanha» os relatos mostrarão a independência e neutralidade com que faço a crítica e apresentação do drama que parece ter findado na passada Primavera. Agradecendo a publicação deste desmentido quero ainda dizer que *nunca* dei a minha adesão à MUD, embora esteja convencido que ali ninguém me trataria com a incorrecção e a injustiça com que muitos dos que se dizem meus camaradas de ideais me têm tratado.

Lisboa, 9-2-46.

Sem mais, sou

De V.<sup>a</sup> Ex.<sup>a</sup>

Visconde do Porto da Cruz.

Como os nossos leitores viram, pouco ou nada dissemos do sr. Visconde do Porto da Cruz nem fizemos qualquer referência à filiação de Sua Excelência na (MUD).

Não será isto uma habilidade para fazermos um pouco de propaganda ao livro que vai sair da autoria do interessado?

Não era necessário invocar a Lei da Imprensa para fazer essa publicidade.

Estamos sempre às ordens na Rua da Horta Seca, 7 ou pelo telefone 20158.



# Mercado do livro na antiguidade

Por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

**H**OJE que o negócio do livro, vencendo todas as distâncias conquistou as fronteiras alcançando uma enorme expansão, e que a ânsia de saber constitui uma das grandes preocupações da humanidade, importa fazer um breve estudo da evocação histórica sobre o início do comércio livreiro no mundo.

\* \* \*

Foi no tempo dos imperadores romanos que o comércio dos livros se tornou especial e importante. Aqueles que se davam a este negócio — os *bibliopole* — formavam um corpo de negociantes, com os seus regulamentos e privilégios claramente especificados na legislação romana <sup>(1)</sup>.

Os romanos distinguiram os *labiri*, ou copistas de livros, dos *bibliopole*, negociantes, expressões estas que muitas vezes se confundiam. Aos primeiros também se chamavam *antiquarii*, porque copiavam obras antigas. Eram, na sua maior parte, escravos, como escravos eram muitos dos que exerciam as funções de maior utilidade.

As livrarias mais importantes pela sua expansão foram lógicamente as de Roma. Conhecem-se os nomes de algumas delas: Tito Pomponio Atico, um amigo de Cícero, tinha a seu cargo a venda das obras deste: os livros de Horácio apareciam em casa dos irmãos Sosis; os de Quintiliano, na casa de Tryphon, considerado um dos mais cultos dessa classe de livreiros.

Notavam-se em Roma alguns bairros especialmente consagrados ao comércio de livros. Gellius diz que havia nos *Legillataria* um bazar de livrarias onde se podiam comprar por bom preço as obras de Vergílio e de Horácio. Em Agiето ad forum Caesário, isto é, numa praça que Júlio Cesar mandou construir, havia outros mercados de livros, onde se vendiam os poemas de Marcial <sup>(2)</sup>, que tinham muita procura por em alguns se descreverem as aventuras amorosas, os jogos e muitos factos insignificantes, que mostravam certos aspectos da vida íntima da sociedade romana e onde abundavam os trechos livres e obscenos.

Os livreiros romanos procuravam escritores de préstimo, e quando encontravam um que tivesse fama e talento, tais propostas lhe faziam que, por vontade ou por força o autor se via obrigado a

acceder aos seus desejos; não os deixavam sossegar enquanto não dessem por completo as obras.

Quintiliano exorta, numa parte dos seus livros, Tryphon a só dar publicidade a obras boas e correctas. Este, mais arguto do que os seus colegas, e muito ilustrado, escolhia copistas entre as pessoas mais instruídas e que possuíam as habilitações necessárias. Esta inteligente orientação deu motivo a Tryphon ser apelidado de doutor copista (*doctorem librarium*).

Data desta época o hábito de os livreiros afixarem rótulos com os títulos das obras que editavam nas colunas dos vestibulos e nas portas dos estabelecimentos. Estes locais eram como que o ponto forçado de reunião dos autores, que nessas lojas liam as suas obras. Na Grécia, onde a cultura attingia grande desenvolvimento, fazia-se o mesmo.

Sabe-se por M. Salomon Reimach que existiu em Roma, antes da época de Cícero, um comércio de livros entre alguns autores e livreiros, perfeitamente organizado.

O autor vendia o seu livro a um editor, que pagava um direito por cada exemplar vendido. Supõe-se que com Cícero já este processo se seguia.

No tempo de Marcial parece haver surgido uma inovação com a venda da edição completa. Claro que isto só acontecia em relação a autores que o público apreciava e apontam-se já as edições cuja tiragem attingia um milhar de exemplares.

Para se obter tam elevada quantidade de exemplares era directamente e ao mesmo tempo ditado o manuscrito a um grande número de copistas, na sua maior parte escravos estrangeiros, que sabiam imperfeitamente o latim, do que resultava as cópias serem geralmente espalhadas pelas livrarias com erros e várias outras imperfeições.

Esta maneira de fazer maiores tiragens aperfeiçoou-se sensivelmente quando começaram a utilizar copistas que haviam aprendido notas tiro-

<sup>(1)</sup> O grau da cultura então attingido pelos romanos pode avaliar-se pelo facto de as bibliotecas públicas, criadas na vigência de Augusto, se haverem desenvolvido por tal forma que no tempo de Adriano esse número subia a 29.

<sup>(2)</sup> O primeiro livro de *Epigramas*, de Marcial, era vendido por cinco diniero.



nianas <sup>(1)</sup>. O poeta latino Marcial refere a este propósito, que o segundo dos seus livros de versos pôde ser ditado aos copistas e copiado em uma hora, a-pesar-de o livro se compor de 93 poesias, que, não contando com o título, tinha 540 linhas, o que representa 9 linhas por minuto, trabalho excessivamente rápido para aquela época.

O comércio de livros em Bolonha e Paris parece haver sido estabelecido no século XII. Os le-gistas e as universidades foram, segundo afirma Hallam, na sua obra *Literatura da Europa*, quem lhes deu a existência. Pedro de Bloi fala de certo livro, que comprara a um vendedor público, que se entregava a tal mister (*a quandam publico mangone librorum*), mas até ao século XIII não há, que conste, notícia alguma, clara, da existência de livreiros nas citadas cidades.

Estes vendedores denominavam-se *stationarii* supondo-se que talvez o nome derivasse dos bal-cões patentes em que realizavam as suas transa-ções, posto que *Statis* significasse, geralmente, na baixa latinidade, loja.

Sabe-se pelos antigos estatutos das universida-des de Paris e Bolonha, que os *stationarii* vendiam livros mediante o recebimento de uma comissão, e

que se distinguiam por vezes, dos *liarii*, palavra que, aplicando-se a princípio apenas aos copistas, foi também depois dada aos que negociavam em livros. Os *stationarii*, que, por sua vez, vendiam o pergaminho e outros materiais necessários para escrever, exerciam — simultâneamente as funções de iluminadores e encadernadores.

Os livreiros de Paris como os de Bolonha de-pendiam como vimos das universidades que os no-meavam, exigindo eles juramento e caução. Ne-nhum livro podia ser posto à venda em Paris sem a aprovação da Universidade, que, segundo o pa-recer de quatro livreiros jurados, estabelecia o preço da venda ou do aluguer. O livreiro era obrigado a ter o seu catálogo exposto na loja com a indicação do preço que fora estipulado.

---

(1) A primitiva taquigrafia surgiu na pátria dos gregos. Cícero que havia ido a Rodes e Atenas para estudar filoso-fia, ali aprendeu este modelo de escrita. Reconhecendo-lhe as vantagens, de regresso à sua pátria, confiou ao liberto Tiron, o encargo de aplicar [ao latim as regras da braque-grafia grega, o que deu motivo a tornarem-se conhecidas por «notas tironianas».





A LUTA PELO DEUS MILHÃOO princípio de vida de dois archi-milionários e as suas  
acções administrativas nas Companhias Ferroviárias  
“New-York-Erie-Line” e “New-York Central Line”

*O trabalho e a perseverança conduzem ao exito — Duma modesta indústria de transportes ao desenvolvimento de importante companhia de caminhos de ferro — Rivalidades de empresas que determinam uma aparatosa colisão de locomotivas — O ludíbrio hábil e inesperado dum dirigente — Nem sempre os que perdem se afligem — Acerca de outros milionários*

P O R A L E X A N D R E S E T T A S

N OS Estados Unidos da América existem verdadeiras dinastias fundadas sobre uma riqueza remota e pregressivamente accumulada como, por exemplo, a da linha dos Vanderbilt.

Amontoada durante muitas gerações a fortuna dos Vanderbilt remonta ao seu antepassado Cornelius, o qual fora filho dum modestíssimo rendeiro de propriedades agrícolas, junto às margens do Hudson.

Cornelius Vanderbilt principiou a sua laboriosa vida com o transporte de passageiros, numa barca chata e de pequeno calado, passando-os de uma à outra margem do imenso rio, perto do qual habitava.

Depois transferiu-se para Nova Iorque, já com um pequeno pecúlio pouco a pouco amealhado à custa de inúmeras economias e trabalhos.

Poucos anos decorridos, em 1846, o antigo barqueiro possuía já a bonita fortuna de 37 milhões de dólares.

Casado, teve farta prole. Todos os seus treze filhos, foram como ele próprio o tinha sido, experimentados pelos mais árduos trabalhos e, dentro do ambiente das grandes actividades, quis certo dia pôr à prova a capacidade de trabalho e intelligência do primogénito, o seu Guilherme, deixando-o só embrenhado nos negócios, com dificuldades de toda a espécie e o dever imposto de se desenvolver com nobreza e vantagem dos obstáculos que lhe pudessem estorvar os bons resultados apetecidos.

O único benefício que lhe facultara fora apenas a cedência à exploração duns campos numas terras próximas de onde moravam. Mas, intimamente, o velho Cornelius compenetrava-se de que o filho não conseguiria equilibrar-se bem na vida e, para corroborar tal suposição era frequente ouvir-lhe dizer com evidente despeito e um certo ar de prosápia:

— Bem sei que é meu filho, mas nem parece tal. Não é suficientemente espertalhão... nunca conseguirá desvencilhar-se das dificuldades nos negócios.

Depois rematava com azedume:

— Não passarás da cepa torta!

Contudo uma vez chegou em que o pai Vanderbilt mudou para melhor a opinião que tinha acerca da mediocridade do filho. É que este entablara com ele negociações para lhe adquirir todo o estrume produzido nas suas cavaliças, mediante o pagamento de quatro dólares por cada carregamento e a condição do respectivo transporte se fazer para a outra margem do Hudson.

Sabia o pai que a embarcação de seu filho era pequena e por isso pouco estrume poderia transportar de cada vez e, além disso, afigurava-se-lhe também que o negócio, demorado pelos constantes percursos de ida e volta, seria quase nada remunerador.

Por essa circunstância o velho Cornelius quis ir ver como se efectuava o transporte e para isso dirigiu-se ao ponto do embarque, onde encontrou



o filho entregue à tarefa de dirigir o carregamento.

Admirado ficou quando viu que o estrume estava sendo amontoado numa fragata, evidentemente alugada para o fim, em vez do pequeno barco do seu filho e, calculista como todos os negociantes, começou a fazer mentalmente as contas para ver se o aluguer compensava o filho com lucro vantajoso no fim da transacção.

Para maior exactidão nos cálculos perguntou:

— Quantos carregamentos já estão dentro da fragata? Talvez uns trinta, ou mesmo mais, não é assim?

A esta pergunta, confiada e natural, respondeu Cornelius, Junior, com a compenetração de quem usa da máxima lizura nos actos da sua vida:

— Quantos carregamentos? Então, o pai não vê que todo o estrume que arrematei não constitue mais do que um carregamento a levar para a outra margem? E ante a estupefacção do velho, continuou desta maneira a justificar o seu ponto de vista:

— O direito, direito! Eu propuz-lhe o pagamento de quatro dólares por cada carregamento e nem mais um centimo do que o ajustado. Quatro dólares é a importância da transacção e é isso que lhe devo até à conclusão do negócio.

Cornelius Vanderbilt, raposa velha, experimentado na sua longa vida de negócios, em vez de ficar preocupado com o falhanço a que a esperteza do filho lhe conduzira o negócio, respondeu-lhe com uma franca gargalhada, dizendo-lhe depois:

— Levaste-me à certa. Ganhaste a partida. Podes crer que fiquei satisfeito por notar agora que não és tão parvo como cheguei a supor.

Tempos depois de haver sucedido este episódio chamou Cornelius o seu filho Guilherme para se associarem nos negócios, onde ficaram ligados em estreita cooperação durante bastantes anos.

Quando, por fim, morreu o velho Cornelius deixou, fora da avultada fortuna legada à restante família o *quantum* de 450 milhões de dólares ao que fora seu sócio, em fundos e em propriedades.

Um outro grande adversário dos negócios desses Vanderpilt foi um milionário chamado Jay Gould. Este Jay Gold era, igualmente, filho dum rendeiro. Quando atingiu a idade de 12 anos o seu pai entregou-lhe a escassa quantia de meio dolar, um fato novo, alguma roupa numa pequena mala de mão e embarcou-o para Nova Iorque, com a determinação de ir tratar da vida, sem outra preocupação além da de procurar trabalho e manter-se sempre honesto.

Após muitas e variadas contrariedades, Jay Gould que estudara nas suas horas de ócio e tanto aproveitara nos estudos que conseguira ser engenheiro, fundou nuns barracões uma pequena fábrica de curtimento de peles e desenvolvendo-lhe a produção, pouco a pouco a foi ampliando até chegar ao

ponto de abranger uma enorme área e determinar nas cercanias um povoado que tanto se foi adensando e desenvolvendo até chegar ao ponto de formar uma nova cidade industrial e de muito comércio, a qual em homenagem ao seu fundador tem ainda o nome de Gouldborough e continua florescente.

Além de outras riquezas de importante vulto o milionário Gould fez-se também o principal accionista da linha férrea do Erie, junto do largo do mesmo nome.

Foi então nessa época que Gould iniciou uma luta épica para monopolizar todas as restantes vias férreas, a-fim-de constituir um «trust».

Entre as que pretendia abarcar existia uma que era propriedade dum tal Sasquehanna e ficaria assim completada a rede que ambicionava possuir.

Em vão os adversários criaram-lhe obstáculos jurídicos e de outra espécie para lhe estorvarem as intenções, mas Gould trocando de toda e qualquer resistência legal mudou de processos.

Para isso fez infiltrar na linha de Sasquehanna agentes da sua confiança, empregados e operários da mesma empresa que, a soldo de Gould propagavam as vantagens e a força da outra companhia competidora, a da linha de Erie. Os jornais dessa época falaram mesmo duma curiosa demonstração da superioridade do material rolante da companhia de Gould quando se referiram, em grandes parangonas a um inesperado acontecimento e que iria atrair a curiosidade de toda a gente.

Tratava-se, nada mais nada menos do que o desafio, aliás aceito, para o duelo titânico, travado entre as locomotivas de dois combóios onde, por provocada colisão seriam postas à prova de resistência as máquinas e demais material de companhia que Gould administrava e da outra de quem era competidora. Resumindo: locomotiva contra locomotiva, deveriam decidir qual das duas empresas ficaria vitoriosa.

Como não podia deixar de ser as autoridades opuzeram-se, em princípio à catástrofe certa que resultaria de tão estranho prélio e modificando as condições desse encontro de duas forças antagónicas assentaram que, em substituição de repto que fora lançado se fizesse apenas a demonstração das forças contrárias, colocando na mesma via as locomotivas antogonistas, que avançariam em sentido oposto, moderadamente, e apenas para se imporem pela sua potência, sem violência de embate, que seria desastroso. Desta forma evitava-se uma catástrofe e assim sucedeu.

A mais potente das duas máquinas obrigou a rival a recuar, sob a ameaça de a esmagar e o público assistiu a uma curiosa competição, única nos anais dos desportos e das provas ferroviárias.

A classificada como vencedora foi a máquina da companhia que Gould representava e, obtido



êste resultado a linha á que pertencia a locomotiva derrotada foi adquirida por Gould que, no entanto, teve de a pagar por bom preço.

Outro episódio, digno de ser contado:

A *New-York-Erie Line*, de Gould e a *New-York Central Line*, de Vanderbilt, transportavam ambas para a cidade, grandes carregamentos de gado vindo da fronteira canadiana. As tarifas eram exactamente de idêntico preço e assim se mantiveram durante largo espaço de tempo, cobrando por cada vagão o valor de 25 dólares.

Mas Vanderbilt dispoz-se um dia o romper as hostilidades e para derivar a farta clientela dos negociantes de gado para a linha da sua companhia resolveu baixar o preço de vagão para 20 dólares.

Gould, indisposto pelo facto, mas pensando em resistir à redução de preços tarifas continuou com a competência, ordenando que nas suas linhas se baixassem os preços do transporte de gado para 15 dólares cada vagão.

— Quinze dólares? Disse Vanderbilt, algo espantado por tamanha audácia do seu rival. Pois vamos ver quem vence! E, com cólera ou fleugmático, sem outra preocupação do que a de aniquilar o adversário ordenou que o preço por idênticos transportes ficasse estabelecido em 10 dólares cada vagão.

E, de redução em redução, perdendo cada um somas fabulosas com esta luta de interesses, em que o lucro era para ambos negativo, foi Vanderbilt quem deu a última palavra sobre o assunto, ao anunciar que, de futuro, o transporte de gado oriundo do Canadá seria continuamente assegurado ao preço excepcional de 1 dólar por cada vagão.

Nesta altura Jay Gould entendeu por bem não insistir mais e, desesperado elevou o preço à tarifa normal de antes da competição.

Foi portanto, segundo nos parece à primeira vista, Vanderbilt quem teve a glória de haver vencido, pois, por fim, só o seu material transportava o gado vindo do Canadá para Nova Iorque.

É certo que, quanto mais transportes fizesse mais perdia, mas como se tratava duma vitória a alcançar não se olhava aos prejuízos advindos. Bastava a satisfação de saber que os comboios de mercadorias da *New-York-Erie Line* circulavam com alguns vagões, quase vazios, e que outros se enferrujavam nos depósitos e nas estações, enquanto que os seus eram os detentores dos mais importantes transportes de gado até então feitos.

Porém, a-pesar-do que ia acontecendo, Gould não esboçava o mínimo sinal de se preocupar com a falta de clientela e isto originou um inquérito promovido por Vanderbilt, no decurso do qual se chegou à seguinte conclusão do enigma:

Jay Gould, espertalhão e essencialmente práctico nos negócios da sua vida quando se viu forçado a baixar as tarifas, em virtude da tática do seu adversário, resolveu comprar no Canadá todo o gado bovino que poud transaccionar e fê-lo transportar nos vagões de Vanderbilt, despachando-o, evidentemente, com nomes supostos e dirigindo-o a pessoas de sua inteira confiança.

Foi ainda a circunstância do ínfimo preço de transporte que lhe permitiu vender no ponto do destino a mercadoria por tão baixo preço que, mesmo só por essa circunstância, aumentou colossalmente a sua fortuna, à custa do capricho e dos prejuízos de Vanderbilt.

Este Gould de quem nos vimos ocupando tinha uma justa reputação de temível ave de rapina, pois que nos seus processos de realizar negócios com bons lucros não olhava a prejuízos alheios.

Conta-se a seu respeito o seguinte: no dia imediato ao do início duma guerra civil em que os Estados do Norte da América se colidiram com os do Sul, por motivos resultantes duma grave questão de escravatura, em que seriam considerados libertos milhares de escravos empregados nas plantações da borracha, o mercado financeiro estava literalmente sob um alude de papel representativo de moeda.

O dinheiro em metal, sofregamente detido por um pequeno número de especuladores só a elevadíssimas taxas se conseguia transaccionar.

Tal desequilíbrio financeiro traduzia-se ou, antes, completava-se com a maior perturbação possível no mundo dos negócios e a situação era por isso bastante crítica para toda a gente.

Todavia ao ambicioso Gould convinha que se mantivesse assim esse estado anormal, triste e desastroso para a economia de todos, pois lhe importava simplesmente, assegurar por qualquer modo a alta cotação das acções do caminho de ferro onde era director.

Em opposição aos interesses especulativos de Gould movimentava-se o povo reclamando a interferência do Governo. Então o Ministro da Fazenda decidiu vender na Bôlsa todas as reservas-ouro que o Estado possuía.

Imagine-se o que fez Gould?

Teve a audácia inaudita de adquirir por compra toda a moeda-ouro de que dispunham os cofres oficiais dos Estados Unidos, chegando mesmo a adquirir num só dia 1:200 milhões de dolares.

O mercado financeiro estava prestes a falir, o principal dono do ouro continuava a ser Jay Gould e não a Fazenda Macional, o que indignava fortemente todos os meios, pois se admitira uma especulação em negócios entre os diferentes bancos americanos mas nunca um açambarcamento tão individual e único.

(Conclui no próximo número)



## Um homem de acção que honra a sua terra

LOULÉ acaba de prestar justíssima homenagem a um seu filho ilustre, a quem muito deve e que a tem honrado como poucos. Essa individualidade, que há cerca de dez anos dirigia os destinos do Município, é o sr. José da Costa Guerreiro. No cargo de presidente da Câmara Municipal de Loulé, não só desempenhou as suas funções com singular aprumo como logrou promover o progresso da terra a contento de todos e a sua obra em período tão prolongado pode dizer-se que foi de conciliação e de construção.

Se é de considerar coisa invulgar a permanência do mesmo homem à frente de um município durante tão largo espaço de tempo, a circunstância desse homem não ter criado inimizades e de abandonar o seu posto rodeado pelo carinho geral, é facto quase único. Esse exemplo raro forneceu-o o sr. José da Costa Guerreiro, a quem a vereação e o funcionalismo, bem como muitos munícipes homenagearam de forma significativa, formando alas e acompanhando-o comovidamente quando o ilustre louletano esteve, pela última vez, no município, na qualidade de seu presidente.

A passagem do sr. José da Costa Guerreiro pela Câmara marcou um período de verdadeiro progresso da terra e a sua retirada, imposta por motivos de saúde e exigências da sua vida particular, ao mesmo tempo que penalizou quantos conheciam a ténpera do seu character e a sua esclarecida inteligência, criou grandes responsabilidades para os seus sucessores, aos quais incumbe, agora, desenvolver uma obra que foi planeada com critério e realizada com pertinácia.

O acto de transmissão de poderes, a que as figuras mais representativas da vila quiseram dar o significado da sua presen-

ça, constituiu a mais impressionante demonstração de quanto o antigo presidente do município era estimado. A sua obra, que agora fica a perpetuar o brilho de inteligência do sr. José da Costa Guerreiro e a largueza das suas concepções, concitou o respeito de toda a gente. E se as razões invocadas calaram fundo no espírito daqueles que receberam, com mágoa, a notícia do seu afastamento, não é menos certo que esse sentimento manifestado traduz um receio, legítimo, de que a obra futura não corresponda em continuidade e ritmo à que já foi realizada.

Mas, logicamente, os destinos municipais de Loulé devem ter passado para boas mãos. A circunstância do sr. José da Costa Guerreiro os ter transmitido confiadamente ao seu sucessor é garantia de que estão salvaguardados. E assim se justifica que o povo louletano, tendo embora recebido com tristeza a notícia da saída do município de um seu conterrâneo tão ilustre, se conformasse ao mesmo tempo com os motivos que a justificam.

## NOVAS LINHAS

### **Ponte permanente sobre o Reno destinada ao tráfego ferroviário**

Segundo uma informação da «Agência Reuter», transmitida de Londres, acaba de ser aberta ao tráfego, por disposição da Comissão Oficial de Fiscalização da Alemanha, a primeira ponte permanente de caminho de ferro lançada sobre o Reno.

Essa ponte tem cerca de 700 metros de comprimento e fica situada em Baerl, perto de Duisburg. Com essa ponte terminará o actual embotijamento de Reno, prestando ela um importante serviço por assegurar uma rápida transposição do rio. As duas pontes militares, que têm estado a ser utilizadas até agora, ficam postas em perigo pelo gelo flutuante. A conclusão da nova ponte significa que as duas pontes militares em Duisburg-Spuck poderão ser desmontadas, terminando assim o embotijamento do Reno e o tráfego das barcas.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1896)

## A viação em Lisboa

Como dissémos, a Companhia Carris de Ferro pedindo licença á camara para substituir o systema de tracção animal pelo electrico em todas as suas linhas. aproveitou o ensejo para requerer o alargamento da rêde n'uma enorme extensão constituindo o monopolio de exploração d'este modo de viação em toda a cidade.

Não lhe queremos mal por isso; cada qual trata dos seus interesses e achamos mesmo perfeitamente logico que uma companhia importante, como parece vae ser a Carris, tenha umas garantias seguras que lhe permittam consolidar a sua existencia e auferir lucros que lhe compensem o enorme dispendio de capital.

Vamos mais longe: diz-se que são capitaes estrangeiros que virão dar impulso á nova companhia e bom é que lhe dêmos remuneração correspondente, porque vantagem é para a capital, para o paiz, que elles venham empregar-se em cousas nossas.

E se achamos exaggerado o pedido de linhas ferreas por todas as ruas, ainda as de menor importancia, devemos attender a que por certo a Carris parte do princípio de pedir o tudo para obter o pouco. O caso seria, pois, que a camara tivesse o bom criterio de lhe conceder só o razoavel e todos ficaríamos bem.

Mas no que não concordamos é na escolha do systema de tracção que ella quer adoptar, systema o mais prejudicial e o mais perigoso para o interior de uma cidade, especialmente sendo esta, como a nossa, formada por estreitas ruas.

Em contrario da affirmação que ella faz na sua representação, o systema de tracção por fio aereo tem enormes inconvenientes, e, embora esteja adoptado em muitas cidades da America e da Europa, não foi ainda conseguida a sua introdução no interior d'ellas, limitando-se aos *boulevards* exteriores, ás avenidas largas, ás margens dos rios, como o temos visto na margem do lago Lemán, em Bruxellas, Hamburgo e na nossa cidade do Porto; e até na propria America, onde o systema Thompson Huston nasceu, e onde elle tomou um prodigioso incremento, as cidades de Nova York, Washington e outras nunca consentiram a sua adopção nas linhas urbanas.

Em primeiro lugar, como imagina a companhia Carris enfiar todas as nossas ruas da cidade baixa, o proprio Chão, de mastros lateraes e fios atravessados de uns a outros longitudinal e transversalmente? O que é *passavel*, n'uma grande avenida, seria um grande pejsamento impossivel n'uma rua sem horizontes nem largura sufficiente, como as nossas. Imaginem-se essas ruas cobertas com uma grade de arame?

Depois não nos diga a companhia que o systema de *trolley* não tem perigos.

Os accidentes resultantes da ruptura dos fios conductores são continuos na America, tendo já causado victimas, não só sobre a via publica, como nas estações telegraphicas e telephonicas, quando sobre algum fio d'esta rêde cae outro da tracção electrica, produzindo descargas que fulminam os pobres empregados.

Outro inconveniente é o prejuizo causado ás communicações telephonicas. A inducção causada pela proximidade do cabo desconcerta-as por completo, não havendo maneira de as fazer funcionar regularmente.

Finalmente, sendo o circuito, como é, fechado pelo carril, nos pontos de junção d'este, produzem-se pequenas resistências, que fazem com que uma parte da corrente passe á terra, e cruzando ahi as canalizações da agua e do gaz provoca d'ellas prejuizos importantes pela electrolyse, oxidando-as por completo a breve trecho.

Na America, tubos de gaz e d'agua teem sido destruidos em poucas semanas pela passagem d'esta potente corrente electrica atravez d'elles, e por mais experiencias que mr. Farnham, engenheiro de Boston, fizesse para proteger as tubagens subterraneas por meio de placas de chumbo, nada conseguiu.

Quanto ao pedido de concessão de assentamento de linhas em tantas ruas, tambem nos parece que a camara municipal não deve acceder a elle.

Como bem se vê, a companhia pretende—e não o occulta—ter o monopolio, mas não iria construir linhas na maior parte das ruas em que as pede. O seu fim é evidentemente impedir que outras se construam.

Ora pelo contracto anterior já a companhia tem concessões de ruas que nunca utilizou nem utilizará. Igual caso se dá com os ascensores que teem tambem uma grande rêde concedida sem que tratem de a explorar.

D'isto resulta, que pontos populosos da cidade estão privados de viação commoda e alguns nem sequer a incommoda teem.

A communicação entre a margem do Tejo e o Principe Real já estaria feita por um ascensor, se essa construcção não estivesse concedida ha muitos annos á companhia Carris; o bairro da Sé, S. Thiago e ruas seguintes até Santa Clara já teriam outro ascensor, se igual concessão não estivesse tambem dada.

Assim, estas companhias, que não fazem nem deixam fazer, são um prejuizo para o publico.

Tenha a camara muita prudencia no estudo d'este assumpto. Veja-se no espelho da de Paris, que se tem visto a braços com o monopolio da companhia dos omnibus, conseguindo com difficuldade attenuar-lhe os impectos. Mas tem-o conseguido com a sua auctoridade, impondo-lhe condições de execução e impedindo-a de praticar demasias a que ella se julgava com direito.

Ahi tem-se implantado a tracção mechanica, mas nunca se consentiu nem se consentirá, dentro da cidade, a machina a vapor nem o *trolley*.

E já que acima falámos de ascensores, não deixaremos de nos referir á representação que esta companhia tambem agresenton contra a da companhia Carris.

Com um bocado de razão em combater o pretensio monopolio da sua rival, esta companhia perde-a pela maneira porque reclama, attingindo os limites do comico!

Começa por affirmar que bairro onde toque um ascensor deve considerar-se completamente servido de viação e não lhe ser concedida outra, e esta idéa confirma-a no final, pedindo uma área de protecção de 400 metros para cada lado das suas linhas.

Ora se fôrmos vêr as linhas que a companhia dos ascensores tem em exploração e concedidas, encontraremos que raros pontos da cidade ficariam fora d'estas zonas.

E para justificar, esta theoria a companhia sahe a campo com periodos como este, que não resistimos á tentação de transcrever:

«Se a Companhia Carris de Ferro supprime a tracção animal, ha prejuizo para os criadores, para os lavradores, para todo o pessoal empregado no tratamento, que ficará



sêm pão; ferradores, correeiros, etc., etc., que tudo, é evidente, será dispensado do seu serviço. Mas ha ainda melhor: se uma das vantagens promettidas é a de levar a viação *rapida, barata e confortavel a toda a parte*, que necessidade ha de trens de aluguer? Consequentemente dispensaveis, e por tanto mais 2.000 individuos com as respectivas familias serão lançados á margem para poderam descançadamente... morrer de fome. Escusado é dizer que a importante receita proveniente d'ali para a fazenda municipal será perdida. Os pobres carroceiros também serão envolvidos no lugubre cortejo dos poderosos e pertensos monopolistas de viação de Lisboa, porque, sendo evidente que a Companhia Carris de Ferro empregaria carros próprios para transporte de mercadorias, a pobre industria dos carroceiros ficaria senão esmagada, pelo menos muito cerceada no seu ganha pão.»

Este periodo é pyramidal!

A companhia dos ascensores a defender os carroceiros, os trens e até os cavallos, devem concordar que é desopilante.

De resto ella lá se entende.

\* \* \*

A companhia Carris contrapoz ao pretexto da dos Ascensores uma representação em que lhe responde bem e em que defende a adopção do cabo aereo.

Não temos espaço para discutir mais este ponto, hoje. Limitamo-nos a transcrever a auctorizada opinião do nosso collega *Novidades* que é também a de toda a imprensa e do publico

«Parece incrível que alguém se lembre de empregar no interior d'uma cidade como Lisboa, com ruas pouco largas, um tal systema, que obriga á fixação de postos com braços estendidos para o meio da rua, e que põe os transuentes no risco de apanharem, quando menos o imaginem, um *raio* pela cabeça ou pelos pés.

Vimos esse systema em execução *na estrada*, que liga Clermonte Ferrand a Royat, e por isso dizemos que a ideia de o applicar ao interior de uma cidade como Lisboa não tem pés nem cabeça.»

Não largaremos o assumpto.

### Sabedorias do «Século»

Para prova da *competencia* com que os nossos jornaes diarios falam de assumptos de caminhos de ferro, ahi vae a noticia que no dia 6 apparceu na 1.<sup>a</sup> pagina do *Seculo*:

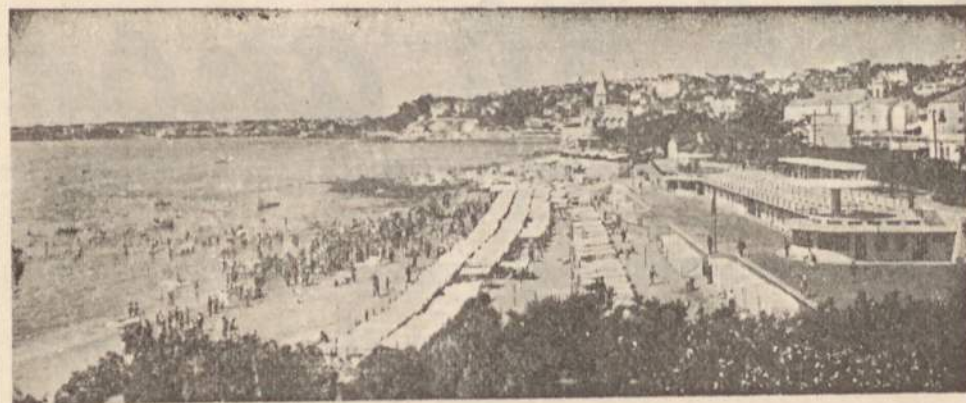
Acaba de se publicar a estatistica das linhas ferreas em exploração na Europa, em 1895. Em 31 de dezembro do anno findo os caminhos de ferro em exploração na Europa mediam 25.875.530 kilometros. A Allemanha figura em primeiro lugar com 4.813.890 kilometros; a França segue com 4.205.460; a Inglaterra tem o terceiro lugar, com 3.606.710 kilometros; mas a Russia em breve tomará o terceiro lugar, porque em 1896 deve ter promptos mais 362.000 kilometros de caminhos de ferro, enquanto que os inglezes preparam apenas 105 kilometros.

A Austria tem linhas na extensão de 3.172.540 kilometros; Italia, 1.144.790; Hespanha, 1.282.900; Suecia, 975.290; Belgica, 585.650; Suissa, 427.200; Hollanda, 261.690; Romania, 272.510; Portugal, 247.520; e Dinamarca, 239.360 kilometros.

Relativamente ao seu territorio é a Belgica o paiz melhor dotado quanto ao serviço ferro-viario.

Esta é de eternas luminarias!

O collega nem sequer notou que Portugal não podia ter 247.520 kilometros de caminhos de ferro?



# Estoril

## COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

### TODOS OS DESPORTOS

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

#### ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

#### HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

#### MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

#### ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico  
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

#### TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

#### PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITACÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

## CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —  
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL



# Recortes sem Comentários

## Um estranho assalto a uma estrela de cinema

Diz um telegrama de Hollywood que seis indivíduos, mascarados e armados, assaltaram, na última noite do ano, a residência da célebre artista de cinema Betty Grable, que estava acompanhada de seu esposo, dos directores de produção cinematográfica Sam Wood e Edmund Goulding e de outros artistas de Hollywood.

Betty Grable contou a um representante da United Press que os bandidos a obrigaram, bem como aos seus convidados, sob a ameaça de pistolas-metralhadoras, a levantarem os braços. Cumprida a intimação, os assaltantes apossaram-se de todo o dinheiro que as vítimas traziam, ou seja um total de 75.000 dólares. Após o roubo, os meliantes desejaram-lhes «um feliz Ano Novo» e desapareceram.

## «A democracia mais progressiva»!...

Lemos, algures, um artigo do sr. Vishinsky — chefe da delegação russa à assembleia da O. N. U. — no qual se afirma que a Rússia é a democracia mais progressiva.

Para chegar a isso — conforme números colhidos no grande semanário norte-americano «The Pathfinder», de 11-10-41 — foi necessário assassinar:

- 50 bispos.
- 4.860 sacerdotes.
- 7.824 professores universitários.
- 8.920 médicos.
- 65.000 políticos.
- 45.940 oficiais do exército e da marinha.
- 360.000 soldados.
- 48.000 agentes agrícolas.
- 892.000 trabalhadores.
- 9.600.000 camponeses.
- 120.000 funcionários.

Assim, com efeito, não é difícil implantar um regime. Sim: os criminosos, somos nós...

(De *Boa Nova*)

## Morreu de paixão pela morte do pai

É uma página de emoção, a que resulta desta tragédia, que passou pelas páginas dos jornais e que aqui vamos arquivar.

Vítima de um lamentável desastre com arma de fogo, morreu, sábado último, o soldado n.º 3115 da Guarda Fiscal, Joaquim Pereira de Azevedo, de 42 anos morador com sua família, na rua dos Guindais.

O caso consternara todos os camaradas da vítima, que naquela unidade gosava de gerais simpatias. Era bom marido e bom pai, o infeliz soldado e deixara na orfandade dois filhos a quem estremecia: José Pereira de Azevedo, já de 21 anos, e Alvaro Pereira de Azevedo, apenas com oito.

Pois a este doloroso drama faltava ainda um epílogo mais pungente — que ontem ocorreu, em lance inesperado, deixando profundamente emocionados todos quantos dele tiveram conhecimento.

O pequenito Alvaro, que sentira sempre uma verdadeira adoração por seu pai, mal soube do fatal desenlace, caiu à cama, em desoladora prostracção, adoecendo tão gravemente que ninguém o pode salvar e nada o salvou — nem os cari-

nhos da mãe e do irmão, nem os esforços da ciência. E a pobre criança sem um grito, sem um queixime, coração inocente retalhado de amargura, alma angélica buscando, inquieta, a que lhe fugira deste mundo, lá se finou, pela tardinha de ontem, num brando sorriso de felicidade.

A vida os juntou, na sua efémera ilusão — mas a morte os uniu, na sua eterna presença!

Os funerais fizeram-se no mesmo dia: um saindo do necrotério e o outro de casa. Mas ambos os cadáveres se encontraram na rua, seguindo no mesmo cortejo para o cemitério.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

## O mundo acorda para o perigo que vem da Rússia

O mundo começa a acordar do sono que tem dormido sobre o perigo que surge da Rússia. Portugal foi o único país que se recusou sempre a reconhecer o Governo de Kremlin e admitir com ele relações diplomáticas.

Não poucos Governos lhe estranharam essa atitude inteligente e corajosa, da defesa dos eternos princípios da nossa civilização.

Agora todos lhe dão razão.

Em França, acaba de formar-se um novo partido anti-comunista. Na Bélgica e Holanda os jornais comunisias vêm todos os dias baixar, em larga proporção, a sua tiragem.

A Inglaterra já declarou que a Rússia só tem uma política externa: destruir o Império Britânico. A América toma todas as medidas contra a propaganda russa. O Canadá segue-lhe o exemplo. E toda a política da paz está comprometida pela perfídia e pela ambição de Moscovo.

Pode dizer-se que há já no mundo uma conjura contra as manobras expansionistas de Moscovo, que são precisamente idênticas e por igual ideologia, às da Alemanha nazista.

Que dará esta nova contra ofensiva da ordem contra a desordem, da liberdade contra a tirania? O futuro o dirá.

Mas não esqueçamos que uma única força, com poder e eficácia se ergue diante da ofensiva russa: o destino e as instituições católicas.

Bem o viu e confessou o próprio Indalécio Prieto, chefe dos socialistas espanhóis.

(De *A Guarda*)

## As mulheres são mais fortes que os homens

Os médicos de vários países preocupam-se, e com certa razão, com o grande desenvolvimento físico atingido pela mulher moderna.

Há um século, segundo recorda uma revista norte-americana, a mulher vivia recolhida em sua casa, ocupada com os seus trabalhos. Raras eram as que passavam por cima do ombro de seus pais ou seus maridos.

Hoje a coisa é diferente. O homem, ocupado em trabalhos sedentários, fechado durante várias horas na atmosfera viciada do escritório ou da oficina, tende a ser magro e baixo, enquanto que a mulher, fazendo cada vez mais exercício, passeando, vendo montras ou dedicando-se ao desporto, aumenta em estatura e em vigor.

Se as coisas continuam assim, dentro de cem anos a



mulher será mais potente do que o homem; o sexo fraco passará a ser o forte e, então, é possível que sejam elas quem nos dominem e submetam às suas leis e caprichos...

Pensando logicamente, há que supor que o princípio da autoridade do homem sobre a mulher, desde os tempos pré-históricos, tem base na sua superioridade física. Se elas se convertem em robustas matronas e nós passamos a ser míseros fedelhos, lógico é que se imponha a lei do mais forte...

O fogão e a passagem nas peugas serão o porvir dos nossos bisnetos. Nós, desgraçadamente, nem vida já temos para mais um século — o século em que as mulheres mandarão nos homens.

(De *O Cávado*)

### Espionagem

Era uma coisa que os ingênuos supunham que tinha acabado com a Guerra. Pois soube-se agora que não, encarregando-se o Canadá do seu mais formal desmentido com a descoberta duma espantosa rede que por toda a parte estendia as suas malhas, em que eram abrangidas universidades, repartições públicas, quartéis, etc.

Ao que se diz, trata-se duma verdadeira «quinta coluna» dirigida pela Rússia e tendo por fim imediato conhecer todos os planos secretos relacionados com a energia atômica.

De Washington chega-se a afirmar que alguns desses segredos foram parar às mãos soviéticas, pondo em risco a supremacia dos Estados Unidos, quanto ao fabrico da bomba atômica.

Quanto aos espiões que trabalham na grande república e no Canadá parecem ser milhentos, ou, pelo menos atingir um número tão elevado que foi necessário meter a polícia secreta militar e naval dos Estados Unidos a colaborar com os agentes canadianos numa grande caçada que já apanhou algumas dezenas deles — mesmo em tempo defeso.

(Do *Correio do Ribatejo*)

### Traição à Pátria

A *Vitória* tornou agora público o documento que os emigrados políticos Moura Pinto, Jaime de Morais e Jaime Cortesão, enviaram em nome não sabemos bem de que portugueses, a Estaline, Truman e Atlee, reunidos em Postdam.

Esses tres portugueses reclamavam daqueles políticos, os famosos «Tres Grandes», nada menos do que a sua intervenção em Portugal no sentido de acabarem com o fascismo que eles dizem dominar a vida pública. Não se sabe o que nesse documento haja mais de incompreensão do momento político do mundo e dos interesses que nesta hora ligam as nações, se a abdicação patriótica ou a traição aos mais altos interesses nacionais.

Estes homens que se deixaram dominar pelo vírus político tornam-se impermeáveis às lições do tempo e às vicissitudes da ordem internacional. Enquistam numa forma determinada de regime e alteiam-no à categoria de absoluto, esquecendo que ao mundo e sobretudo no mundo político tudo é relativo e a ciência política reside sobretudo na compreensão e oportunidade da função que a nação tem a desempenhar dentro do rumo da sua tradição e do condicionalismo externo.

Mas o facto não precisa ser comentado. Por si mesmo marca um ferrete que define o patriotismo de três homens que se propõem governar o país. Quer dizer, de homens que queriam entrar na vida pública da nação pelas armas dos estrangeiros e, por isso em diminuição da autonomia da Pátria e do seu governo.

(De *A Guarda*)

### Monte Cassino

Já começou a ser reconstruída a famosa abadia de Monte Cassino bombardeada pelos aliados quando da sua marcha sul norte para a conquista da Itália.

O Ministro das Obras Públicas da Itália comunicou ao velho Dom Abade Primaz da Ordem, D. Gregório Dlamare, que se estão apressando as obras num dos corpos do edifício, a fim de poderem regressar à sua abadia alguns monges.

Não se sabe ao certo quanto se salvou das riquezas preciosíssimas do mosteiro. Além da sua livraria (alguns códices e documentos que os alemães haviam removido acham-se em Roma) e obras de arte, havia relíquias de um valor inestimável como os corpos de S. Bento e de sua irmã Santa Escolástica. Quanto a quadros, ornatos de oiro, mármore dos altares, colunas, pavimentos, etc., saberemos mais tarde, removidos os escombros, o que de tudo isso resta.

Calcula-se que só a remoção do entulho custará 2.000.000 de dólares (50.000 contos) e a reconstrução 15.000.000 de dólares (375.000 contos).

E que é tudo isto comparado com o tesouro de riquezas que a guerra destruiu em todo o mundo!

(Do *Diário dos Açores*)

### Os comunistas franceses rejeitam a liberdade da Imprensa

A Comissão parlamentar francesa, encarregada de elaborar a Nova Constituição, rejeitou a proposta que os deputados católicos haviam feito, no sentido de figurar naquele estatuto fundamental, a garantia da liberdade da imprensa.

Também os mesmos deputados quiseram que fosse abolida a disposição vigente, que não permite a fundação de um jornal sem licença do governo.

Ambas essas propostas foram rejeitadas. Por quem? Pelos deputados socialistas comunistas da referida comissão.

Quer dizer: os deputados comunistas e socialistas franceses, que se dizem os depositários dos pergaminhos da democracia, foram precisamente os que se opuseram àquelas duas pretensões verdadeiramente democráticas. E, no entanto, lá como cá, continuam os comunistas e socialistas a acusar os católicos de inimigos da... democracia.

Porque votaram os comunistas e socialistas contra aquelas duas disposições, de que se faziam arautos audazes e intemeratos? Porque esperam assaltar o poder e procuram preparar-se para então poderem apenas consentir na publicação de jornais seus. E' a ditadura democrática à maneira russa, isto é a escravidão do trabalho e do pensamento.

Vão os nossos comunisantes observando e esperando...

(De *A Guarda*)





# Linhas Estrangeiras

**BRASIL** O progresso ferroviário no Brasil acentua-se cada vez mais, registando-se a construção de novas linhas que muito irão valorizar as comunicações com o interior.

A mais importante das linhas, actualmente em construção, é aquela que ligará, em breve, o sertão goiano a Belem, cuja instalação está sendo dirigida por um considerado técnico da especialidade, o engenheiro Carlos Teles.

Do traçado que vai até ao porto de Jatobal, cuja extensão é de 112 quilómetros, 100 já estão em condições de serem utilizados, o que garante a realização de viagens semanais para Sucuri. Os trabalhos prosseguem, agora, com aceleramento, em direcção à margem esquerda do rio Tocantins e daqui até ao Pacajá, em cuja região existe uma enorme planície habitada pelos índios Paracanã, que vão ter a oportunidade de observar, pela primeira vez, um comboio, coisa ignorada por eles.

O objectivo da instalação desta linha férrea é contornar a célebre cachoeira de Tabocas, partindo da estrada que atravessa a região baixa do Tocantins, perigosíssima não só pelas condições naturais, mas principalmente devido à pouca confiança que inspiram os indígenas, ainda pouco habituados ao contacto com homens de raça diferente. Por outro lado, as condições sanitárias daquela zona são péssimas e os operários empregados na construção da linha estão constantemente ameaçados tanto pelas epidemias como pelos ataques dos índios incivilizados, tendo estes já trucidado dois operários, no decurso do último ataque de surpresa ao pessoal que estava procedendo à abertura da estrada, incendiando ao mesmo tempo uma das pontes construída na mesma região.

A conservação das estradas, que esteve, até agora, sucessivamente, a cargo dos governos federal e estadual, passou recentemente para as atribuições da Fundação do Brasil Central, que já promoveu a colocação de trilhos até à Praia da Rainha, localidade situada para além da cachoeira das Tabocas.

**ESTADOS-UNIDOS** Nos Estados-Unidos da América, a produção do material ferroviário está próximo a atingir o ritmo alcançado antes da guerra. No que diz respeito a vagões de carga, esse desiderato poderá ser uma realidade dentro de pouco tempo, ao contrário do que sucede com a execução de encomendas de vagões de passageiros, que será mais demorada, calculan-

do-se que as primeiras remessas só possam efectuar-se nos próximos meses.

Entretanto, no intuito de manterem as suas competições no transporte de passageiros, as companhias que o têm a seu cargo já tomaram as necessárias medidas para que o tráfego respectivo seja desenvolvido ao máximo, destinando para isso milhões de dolares. E entre essas empresas conta-se a Pulman-Stantard-Car Manufacturing Co., que só à sua parte incluiu no orçamento setenta e oito milhões de dolares exclusivamente destinados à construção de material ferroviário.

Para se ter uma ideia do incremento atingido pela construção do novo material, basta conhecer que a indústria respectiva tem já encomendas correspondentes a 35.000 vagões de carga, 28.750 dos quais foram construídos durante os primeiros sete meses do ano findo, terminando a construção dos restantes dentro do mesmo ano.

Em relação ao material destinado a passageiros, o problema tornou-se mais complicado, dada a falta de determinados produtos indispensáveis, bem como de tecidos destinados às decorações interiores das carruagens. Por isso, a produção destas foi bastante mais reduzida.

Entre as companhias que iniciaram o emprego de novos vagões de passageiros, conta-se a American Car & Foundry, a qual promoveu em especial a construção de carruagens destinadas aos «expressos» e a bagagens. Um dos novos modelos desta companhia é constituído por um moderno tipo de carruagens para percursos nocturnos, tendo já apresentado algumas delas.

Por seu turno, a Edward G. Budd Man Co. dedicou-se à construção de carruagens leves encomendadas pela Santa Fé Railway. A referida companhia, que adquiriu, há pouco, uma nova fábrica em Filadélfia, anunciou a intenção de construir carruagens de aço inoxidável para passageiros, tendo já garantidas encomendas que lhe permitem manter a sua fábrica em laboração acelerada durante vários anos.

A produção de trilhos de aço entrou também em fase intensa e as fábricas respectivas aumentaram consideravelmente a sua actividade desde que a guerra terminou.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «A loira incendiária».  
OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «O monstro humano».  
COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de Opera Italiana».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



# Os nossos mortos

DR. MANUEL RODRIGUES

O falecimento do ilustre estadista e professor de Direito, Dr. Manuel Rodrigues, além de ser motivo de consternação nacional, corresponde à perda de um dos mais assinalados valores da época presente, tanto sob o aspecto político como social. A sua acção, ainda que a sua vida não tivesse sido longa, tem o cunho das coisas moldadas na experiência e consagradas pela razão. E pode dizer-se que foi ele o mais esforçado obreiro da ossa-



DR. MANUEL RODRIGUES

tura jurídica que sustenta o edifício político da situação portuguesa estabelecida em Maio de 1926.

Depois de aplicados estudos preparatórios, o Dr. Manuel Rodrigues, que desde novo se mostrou espírito brilhar e aberto, formou-se em Direito, tendo exercido pela primeira vez o magistério na Universidade de Coimbra, para onde foi contratado professor em 1919. Poucos meses passados, era nomeado, mediante concurso, assistente de Ciências Jurídicas na mesma Universidade, tendo marcado brilhantemente o seu lugar, pelo que alguns anos depois, após concurso notável, foi nomeado professor catedrático do mesmo grupo.

Até então, a sua actividade orientara-se exclusivamente para o desempenho das suas funções no magistério. Interessado pelos problemas sociais, ocupara-se, por vezes, de tão palpitante assunto em estudos que foram do domínio publico. A política, contudo, não o atraía e tudo indicava que lhe era avesso. Em Maio de 1926, em face da situação calamitosa do país, decidiu-se a participar do movimento de restauração nacional, como outros professores da velha universidade portuguesa. E foi desta maneira que se iniciou a sua vida política, ao lado do Prof. Dr. Oliveira Salazar, hoje Chefe do Governo, pois ambos fizeram parte do primeiro Governo formado após o movimento de 28 de Maio, colaborando com o Marechal Gomes da Cos-

ta e o então comandante Mendes Cabeçadas, chefes militares da revolução.

Na política não deixou o sr. Dr. Manuel Rodrigues de assinalar as suas características de mestre de Direito. E logo iniciou, na pasta da Justiça, a obra que deveria alicerçar, no campo jurídico, a realidade da renovação política e económica que marcou uma nova fase na existência nacional. Seria injustiça flagrante deixar de reconhecer que a acção reformadora do falecido estadista, que encheu dois períodos da nova situação política, se caracterizou por notáveis aspectos construtivos e progressivos. Depois de fortalecer e prestigiar o poder judicial, o ministro dr. Manuel Rodrigues traçou as linhas gerais do grande plano que iria empreender e foi, mais tarde, um dos marcos da revolução que agitou a sociedade portuguesa. Successivamente criou as inspecções do Registo Civil e Predial e do Notariado e estabeleceu normas justas e moralizadoras para o provimento dos lugares no sector da Justiça. A ele se ficou ainda devendo a supressão do juri criminal, já então desacreditado, a instituição da Ordem dos Advogados, organismo que desde logo se impôs pela eficiente acção com que interveio na vida judicial. Mas o que mais assinaladamente conferiu qualidades de reformador ao jurista de Coimbra foi a sua reforma do Processo, pela qual deu golpe mortal nos métodos antiquados, terminando com anomalias que davam por si triste espectáculo de desordem existente na vida nacional.

Outro aspecto interessante da obra do Prof. Dr. Manuel Rodrigues foi o ajustamento dos serviços jurisdicionais de menores aos modernos princípios jurídicos. Novos reformatórios e colónias penais representaram no campo material, a projecção daquelas doutrinas renovadoras, contribuindo, ao mesmo tempo, de forma surpreendente, para a regeneração dos menores delinquentes, que até ali eram valores definitivamente perdidos para a sociedade.

Logo a seguir veio a elaboração da lei que reconheceu a personalidade política da Igreja. Com esta medida, de grande projecção dentro e fóra do país, o ilustre estadista deu desejada satisfação à consciência da grande parte da população do país. Também a lei da Imprensa, da sua autoria, marcou o sentido construtivo de nova época política, pois esse diploma representou, então, o pensamento da parte sã da nação, que embora ciosa do uso da le-



gitima liberdade de pensamento, entendia que tal concessão implicava a necessária noção das responsabilidades, que o diploma em questão, veio, em boa hora, estabelecer.

A grande e profícua actividade do malogrado estadista tinha amplo campo para desenvolvimento, pois tudo estava por fazer ou reformar. Nessas condições, o dinamismo do homem que os chefes da renovação portuguesa encontraram, ajustou-se plenamente à sua larga e revolucionária concepção das soluções a pôr em prática. E seguiram-se então, num crescendo que nada fazia prever tão rápido fim, as reformas complementares da grande obra encetada. Reformados os serviços centrais do Ministério da Justiça, veio a publicação dos primeiros códigos do Notariado do Registo Civil e do Registo Predial e, mais tarde, a instituição do Cofre dos Tribunais e a ordenação da tabela dos emolumentos judiciais. De acordo com os ensinamentos da moderna ciência penal, concentrou a legislação relativa aos serviços prisionais e deu vida a essa organização conhecida pelo Patronato das Prisões, a que está atribuída a assistência moral e material aos reclusos.

Como documentos materiais a assinalarem a sua passagem na pasta da Justiça devem-se ao sr. Dr. Manuel Rodrigues, além da construção do Palácio da Justiça de Coimbra e da transformação da Boa Hora, a construção da Colónia Penal de Alcoentre e da Cadeia Central de Caxias e adaptação da Colónia Penal de Santa Cruz do Bispo.

Eis porque se pode afirmar do Prof. Manuel Rodrigues que a sua curta vida deixou vinculada uma grande obra.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que estava representada no funeral pelo seu Director, sr. Carlos d'Ornellas, apresenta à família do extinto as suas mais sentidas condolências.

PEDRO MURALHA

O jornalista Pedro Muralha, há pouco falecido, marcou, ainda que de forma particular, a sua passagem pelo sector da imprensa. Natural de Beja, onde nasceu no último quartel do século passado, cedo se dedicou à profissão das letras, quando ainda era impressor. Ingressou na redacção de *O Século*, de onde transitou, mais tarde, para a do *Diário de Notícias*.

Ocupou-se, nos primeiros tempos da sua actividade jornalística, da situação dos trabalhadores. Como director de *A Vanguarda*, lugar que exerceu mais tarde, participou do movimento de reacção contra os desmandos políticos da época. Em 1924, seguiu para a África, onde colheu copiosos elementos que reuniu, depois, numa obra intitulada «Terras de África».

Mais tarde publicou outras obras, como «A Cartilha Colonial», «História da Colonização dos Portugueses na América do Sul», «A Alemanha perante a Europa» e o «Album do Alentejo». Dirigiu, também, o *Jornal do Meio Dia* e a revista *Portugal Maior*. Ultimamente estava organizando o «Roteiro Turístico da Beira Litoral», que não chegou a terminar em consequência do ataque que o vitimou.

A família enlutada apresentamos a expressão das nossas condolências.

MARIO MARTINS DE ALMEIDA

Em Espinho, faleceu o sr. Mário Martins de Almeida, distinto analista de química industrial, filho do nosso prezado amigo e assinante, sr. Manuel Martins de Almeida, inspector da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Pelas suas qualidades de carácter, de inteligência e de trabalho, o sr. Mário Martins de Almeida deixou profunda mágoa em todos os que o conheceram.

À família enlutada, e em especial ao nosso velho amigo sr. Manuel Martins de Almeida, acompanhando-o comovidamente na sua dor, apresentamos sentidos pêsames.

Wiese & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 20181  
LISBOA

**Rocha & Oliveira**

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

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA



# Tauromaquia *Imprensa*

## Tertúlia Tauromáquica Alentejana

Esta prestimosa organização que em Évora agita a festa brava, desde 1944, realizou há dias a sua anunciada Assembleia Geral para eleições dos Corpos Gerentes a qual deu o seguinte resultado:

*Assembleia geral* — Comandante Raúl Queimado de Sousa, Presidente; Eng.º José Sebastião de Torres Vaz Freire, Vice-Presidente; Jorge Pinto Bastos Barros Capinha, Secretário; Fernando Augusto Pereira, Secretário.

*Conselho fiscal* — Henrique Pais de Sousa, Floreano Gama Leal e Joaquim Augusto Sardinha.

*Direcção* — Profêssor Dr. Artur Ervideira, Presidente; Rui César Magno, Vice Presidente; Jornalista João Gonçalves Valentim Alferes, Secretário Geral; Francisco Calhau Júnior, Secretário-Adjunto; Henrique d'Oliveira Quintas, Tesoureiro; Estevam Nunes Barata, Vogal; Francisco Chaveiro Calhau, Vogal;

A Direcção foi empossada pelo sr. Tenente-Coronel Maia Mendes, ilustre Governador Civil de Évora.

Os nossos cumprimentos e o desejo de que todos saibam compreender o esforço que é necessário para desenvolver colectividades deste género a contento de todos e a bem da festa brava.

## Grupo Tauromáquico «Sector 1»

A seu pedido deixou de fazer parte dos corpos directivos do Grupo Tauromáquico «Sector 1» o nosso director sr. Carlos d'Ornellas, que há anos vinha exercendo o cargo de Presidente da Direcção.

—Também solicitaram a sua demissão de tesoureiro e do Conselho Fiscal, os nossos prezados amigos Mapril Batista de Gouveia e Alvaro Figueiredo de Almeida.

—Há grande entusiasmo pela excursão que o «Sector 1» organiza este ano a Sevilha, por ocasião da sua Feira Anual, e a exemplo dos anos anteriores os sócios desta colectividade têm os seus bilhetes assegurados para as corridas de toiros.

## Agradecimento

À ilustre Direcção da Tertúlia Tauromáquica Alentejana, ao ilustre director da *Vida Ribatejana* e a todas as pessoas que se manifestaram pela saída do sr. Carlos d'Ornellas da Direcção do «Sector 1», encarrega-nos o nosso director, na impossibilidade de o fazer pessoalmente, de agradecer a todos, com os reconhecimentos por tantas demonstrações de simpatia que lhe foram manifestadas tanto na imprensa como particularmente.

## «DIÁRIO INSULAR»

Sob a direcção do sr. dr. Rocha Alves e com a assistência técnica do nosso camarada açoreano João Afonso, iniciou, há pouco, a sua publicação, em Angra do Heroísmo, na Ilha Terceira, o jornal *Diário Insular*, que se apresenta com bom aspecto gráfico e larga informação acerca dos assuntos de interesse geral.

Ao nosso novo colega desejamos as maiores prosperidades.

## «A ARQUITECTURA PORTUGUESA»

As gravuras que ilustram o nosso artigo deste número sobre o Sanatório das Penhas da Saude, foram-nos gentilmente cedidas pela simpática revista *A Arquitectura Portuguesa*, gentileza que muito penhorados agradecemos.

*A. S. Musqueira, Lda*  
R. AUGUSTA, 106-108  
TEL. 26503 - LISBOA  
**CARIMBOS** - gravura  
CHAPAS ESMALTADAS - DATADORES  
NUMERADORES - SELOS EM BRANCO

MÁQUINAS DE ESCRIVER. AGRAFARE FURAR  
PAPEL QUÍMICO E FITAS PARA MÁQUINAS

## António Veiga

CONSTRUTOR CIVIL — (I. I. L.)

Inscrito na C. M. L. sob o n.º 249

Empreiteiro das obras de:

PONTE DO TAMEGA

LINHA DO DOURO

VILA MEÃ

CONSTRUÇÃO DO BAIRRO  
DAS FURNAS

e AMPLIAÇÃO DO DA  
BOA VISTA

P. dos Restauradores, 10, 3.º-D.

Telefones: 5 2992 — 2 7845

**LISBOA**

## SAPATARIA



**RUA DO AMPARO**

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
**LISBOA**

Sempre Sortes Grandes!



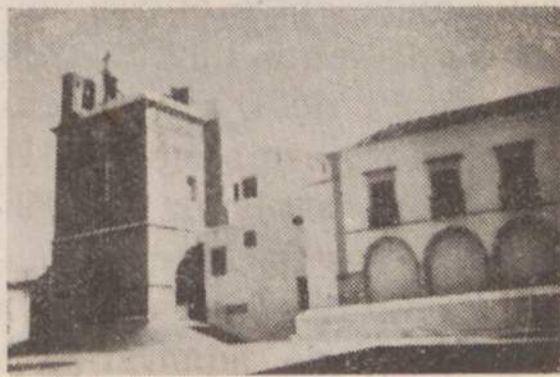
# A cidade de Faro

A cidade de Faro, situada no extremo sul de Portugal, goza dum clima que poderá considerar-se, sem exagero, o mais benigno do País se fizermos o exame comparativo dos dados meteorológicos publicados pelo Observatório Central Infante D. Luiz, de Lisboa, colhidos em 51 estações meteorológicas do Continente, 16 no litoral e 35 no interior, em 1943.

Sendo, como é sabido, a temperatura e humidade os principais elementos que definem um clima, verifica-se que a temperatura média mensal de Faro, no referido ano de 1943, foi de 18,20 graus e que a média mínima foi de 15,07 graus, ambas as mais elevadas do País. A temperatura mais alta verificada em Faro foi de 36,3 e houve 35 localidades de maior calor, das quais 19 com mais de 40 graus. A mais baixa foi de 4 graus, sendo a

mais benigna de todas. A humidade média relativa verificada nesta cidade foi de 67,7%, a mais baixa de toda a orla marítima do Continente; dos postos do interior somente em 10 se registaram números mais baixos.

A insolação (expressa em números de horas de sol) foi



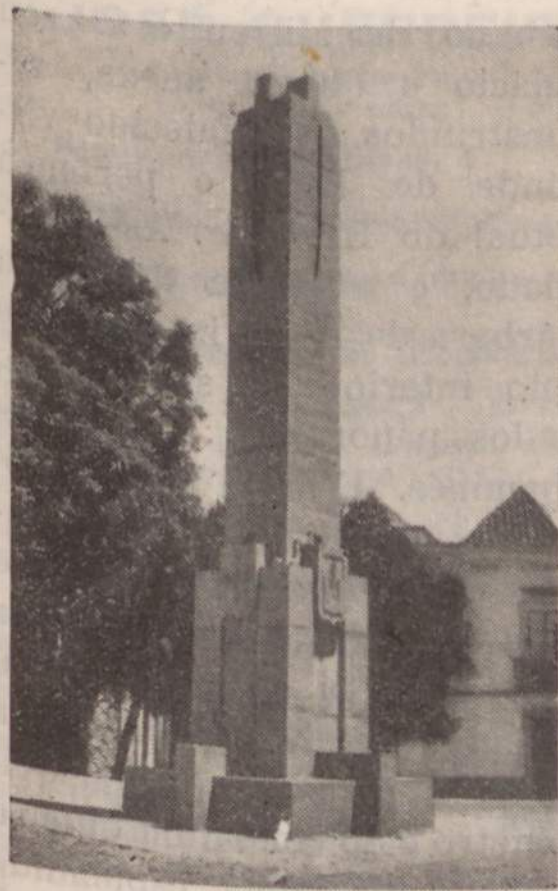
Um aspecto da Sé de Faro

em Faro de 3.264,1 — somente ultrapassada pela Praia da Rocha (3.334,3) e os números relativos aos restantes fenómenos meteorológicos, uns nitidamente favoráveis e outros ligeiramente desvantajosos dão, no seu conjunto, um somatório francamente positivo, justificando plenamente a afirmação de que a cidade de Faro possui o melhor clima do País.

Mas não é só pelo seu clima que Faro se torna recomendável. Sob o ponto de vista artístico, embora o seu património não seja muito rico, são dignos de ser visitados os seus museus e alguns dos seus monumentos. Além do museu «Arqueológico-Lapidar Infante D. Henrique» instalado provisoriamente na antiga Igreja de Santo António dos Capuchos, onde podem ser admiradas im-

portantes lápides e alguns quadros a óleo de pintores célebres, como sejam os 4 doutores da Igreja — S. Jerónimo, Santo Agostinho, Santo Ambrósio e S. Gregório, — de Vieira Portuense, há também o «Museu Marítimo», instalado no antigo Paço Episcopal, notável pelos inúmeros modelos de barcos e artes de pesca empregados na costa de Portugal, e alguns quadros de peixes e assuntos marítimos de João Vaz, Lyster Franco, J. Almeida, etc.. Neste edifício são ainda dignos de ser admirados os magníficos azulejos do século XVIII que guarnecem o átrio da entrada, escadaria principal e algumas salas do andar nobre.

No largo da Sé, beneficiado em 1940, pode admirar-se, além do antigo Paço Episcopal, a que já fizemos referência, o monumento em pedra ao eminente bispo D. Francisco



Padrão comemorativo do centenário da cidade



Arco do Repouso, uma das portas da cidade



Gomes de Avelar, o actual paço do Prelado com artísticas janelas e portal D. João V, o Seminário, a Catedral e a Câmara Municipal, cujas fachadas vão ser modificadas de maneira a ficarem condizentes com o estilo dos restantes edifícios, devendo ficar, depois, uma das mais interessantes praças de cidades de província. No Salão Nobre deste último edifício pode ser admirada a colecção artística oferecida pelo ilustre fareense, Dr. Ferreira de Almeida Carvalho, ali colocada provisoriamente, e numas dependências do rez-do-chão a biblioteca municipal, ultimamente restaurada e valorizada, sob a orientação do douto professor do Liceu, Dr. Moreira Júnior.

A Sé, além da sua torre inacabada romano-gótica e do pórtico da entrada principal, neste último estilo, tem ainda a recomendar-se a capela das Relíquias, onde existe além dum magnífico relicário em bela talha do século XVIII, um cenotáfio em mármore de Itália, tudo mandado construir pelo bispo D. António Pereira da Silva. São também interessantes as capelas de Nossa Senhora da Conceição e de S. Domingos, ambas forradas de azulejos polícromos e em estilo gótico, e a Capela de Nossa Senhora dos Prazeres em preciosa talha do século XVIII e mármore embutidos. Tem bons paramentos e uma naveta em madrepérola e prata, do século XVI, de grande valor.

A Igreja de S. Francisco, no largo do mesmo nome e junto ao quartel de Caçadores 4, que era o antigo convento, é notável pelo seu artístico cruzeiro e magníficos azulejos que cobrem, por completo, as paredes e abóboda da Capela-Mór, tudo fabrica do século XVIII. Existem, também, 4 quadros, do pintor italiano M. Leopardi, representando pas-

sos da vida de S. Francisco de Assis, mandados ali colocar pelo bispo D. Francisco Gomes. Pena é que a fachada da Igreja esteja incompleta, o que deveria dar grande realce ao templo visto que a porta principal e janela são muito bem lançadas e elegantes.

Na Igreja do Carmo admiramos a sua fachada em estilo baroco, com duas elegantíssimas torres donde se disfruta um belo panorama. As suas cinco capelas são todas em talha dourada, de grande valor, destacando-se a Capela-Mor pela sua riqueza e imponência. Todas as dependências do templo estão muito cuidadas, destacando-se a sacristia onde, entre outras imagens se distingue uma de Nossa Senhora do Carmo, escultura primorosa do século XVIII, geralmente atribuída a Machado de Castro. Ainda no antigo cemitério, que circunda a Igreja, pode admirar-se a Capela dos Ossos, que é muito curiosa.

Paro ainda pode mostrar, a quem a visite, um dos mais belos panoramas de Portugal, da torre da ermida de Santo António do Alto, embora um pouco prejudicado pela construção do edifício do novo liceu, mesmo na sua frente.

A capital do Algarve é uma cidade alegre e movimentada; tem muitos e bons estabelecimentos de modas, mercearias, cafés, várias pensões e um hotel com todos os requisitos modernos. Um belo cinema, vários clubs de recreio e sportivos, dois amplos e bem cuidados jardins, — a Alameda João de Deus — magnífico recinto para passeio, festas e repouso, onde o visitante encontrará, num aprazível local em frente do «Chalet» uma pequena biblioteca ao ar livre, sucursal da biblioteca municipal, comodamente instalada e já muito frequentada, po-

dendo emparceirar com as principais congêneres de Lisboa e Porto, e o «Jardim Manuel Bivar», ponto preferido da população citadina nas tardes e noites de verão; inúmeras praças e largos, duas das quais ajardinadas. A avenida de Santo António, em vias de acabamento, já constitui um passeio predileto para muitos farenses.

Outro local para um passeio interessante é a «Praia de Faro», onde já existe uma explanação que fornece almoços, lanches e jantares e que tem alguns quartos para pernoitar durante a época balnear. É de crer que, dada a amenidade deste clima, em breve, quando os meios de comunicação estiverem mais fáceis, sejam aproveitados os dias lindos de inverno para ali se passarem algumas horas deliciosas.

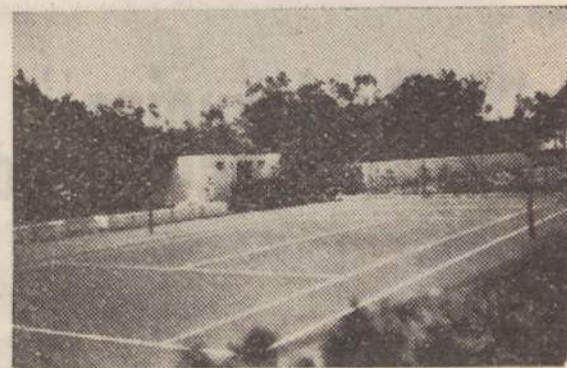
Faro é o centro geográfico do Algarve; para qualquer ponto que se queira deslocar tem magníficas estradas asfaltadas, bom serviço de camionetas e automóveis. Recentemente um belo serviço de comboios, principalmente para Lisboa e vice-versa. São também dignos de ser visitados os seus arredores, principalmente a aldeia de Estoi, notável pelas ruínas do balneário romano de Milreu e o seu palácio e quinta anexa, reconstruídos pelo falecido visconde de Estoi e pertença actual do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Assis Machado, e a aldeia de Santa Bárbara de Nexe, interessante pelo interior da sua Igreja, lindos panoramas e curiosas chaminés. E mais uns quilómetros andados por entre lindas e verdejantes quintas e pomares, chega-se a S. Braz d'Alportel, já em plena serra, ridente e muito povoada vila onde, a pouco mais dum quilómetro e no cimo dum outeiro se encontra uma esplêndida pousada, donde se disfruta um



dos mais belos panoramas do Algarve.

Faro espera ansiosa que os grandes melhoramentos projectados e prometidos para breve execução, sejam um facto. Até aqui, é triste dizê-lo, tem sido votada ao mais lamentável desprezo pelas esferas superiores, não obstante os esforços e boas vontades de quem tem presidido aos seus destinos. Se não fosse

a parte comercial, que tem primado sempre em dotar os seus estabelecimentos com todos os requisitos modernos, não se poupando a esforços de maneira a dar um aspecto civilizado à cidade, esta estaria num estado de atraso, em relação a outras terras congêneres, que faria grande pena. Durante quatro dezenas de anos, as suas duas principais avenidas, uma das quais logo



Um aspecto do campo de ténis

à entrada da cidade e que é, por assim dizer, o corredor de acesso à sua sala de visitas, estiveram completamente abandonadas, dando logo uma nota desagradável a quem visitasse a capital da província, pela primeira vez. A avenida de Santo António devido à construção do novo liceu, está em vias de conclusão. A avenida da República é ainda uma interrogação, apesar de ser urgente o seu acabamento. Oxalá que os edifícios e obras projectadas sejam dentro de pouco tempo um facto, mas feitos nos locais que a cidade deseja os primeiros e com critério as segundas.



**JOSÉ ABADIA**  
Café e Pastelaria A BRAZILEIRA  
Rua Santo António, 119 FARO

**CASA VICTÓRIA**  
**JOSÉ GUERREIRO ROSÁRIO**  
Sapataria — Camisaria — Gravataria — Chapelaria  
PREÇOS SEM CONCORRÊNCIA  
Rua Conselheiro Bivar, 4 FARO

**Fábrica Mecânica de Confeitaria «A Popular»** (Sistema SUÍSSO)  
**PARAISO PINTO, L.<sup>DA</sup>**  
Rebuçados de toda a qualidade, Amendoas, Marmelada, Bolos secos, Pastelaria fina, etc. — **DOCES REGIONAIS**  
Teleg. «Paraiso, Lda.» — FARO-Algarve—Telefone 76

**A PÉROLA DE FARO**  
MERCEARIA FINA  
**JOSÉ NUNES MACHADO J.<sup>OR</sup>**  
Rua Conselheiro Bivar, 21-21A — FARO

Teleg.: «António Lan»

Telefone n.º 91

**António Lã**

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

LARGO DO CARMO, 63 a 70

**FARO**

Fazendas de lã, algodão e seda

**CASA VERDE**

Rua D. Francisca Gomes — Telefone 33 — FARO

**O ANTHERO**

RESTAURANTE — CAFÉ E BAR

O MAIS COMPLETO NO GÉNERO

Rua 1.º Dezembro, n.º 9, 1.º — FARO

Telegramas: «Livraria Capela»

**Livraria e Papelaria Capela**

Artigos de escritório e desenho—Perfumaria e Brinquedos—Agência de publicações nacionais e estrangeiras Artigos Fotográficos.

**FARO**



## "A Marisqueira" de Silva Pereira

Todos os dias **MARISCOS**  
Serviço primoroso de **ALMOÇOS**  
E **JANTARES**—Pratos Regionais

Rua Capitão-Mór, 16—Tel. 254—FARO

A casa que melhor serve em todo o Algarve

## Casa Nobre

(Fundada em 1886)

Mobiliário e Bazar

Rua de Santo António

Telefone 186 — FARO

Tele gramas JAF  
fone 155  
Apartado N.º 26

José Alexandre da Fonseca

CORTIÇA E APARAS

FARO

Portugal

## Empresa de Refrigerantes UFRA, L.<sup>da</sup>

Fábrica de Refrigerantes, Licores e Xaropes

Rua Dr. Cândido Guerreiro — FARO — Telefone n.º 98

SUCURSAL EM MONCHIQUE

Agentes em toda o Algarve

## Papelaria Moita

de

Emilio Fernandes Moita

Papelaria — Perfumaria — Artigos de Escritório  
— Impressos — Malas — Pastas e outros artigos  
— Lotarias — Jornais e Revistas — SEMPRE NOVIDADES

Rua de Alportel, 44-46 — Telefone 4 — FARO

## José Roque Patrocínio

Mercearia e Frutos Secos

ARMAZEM DE: Artigos de cordoaria,  
farinhas, cereais, legumes, sementes para  
hortas, alfarroba, palha prensada, palma,  
obras em palma, espartos, obras em  
esparto, lenha e diversos

Rua Conselheiro Bivar, 18  
Travessa dos Arcos, 2-7 FARO

TELE FONE N.º 248  
GRAMAS ADUBOS

APARTADO N.º 39

## José Mateus Horta

Adubos — Cereais — Palha — Cordoaria — Sementes

ESCRITÓRIO: RUA DE S. LUIZ, 1A

ARMAZENS: R. DR. CANDIDO GUERREIRO, 27-27A  
R. DE S. LUIZ, 1A, 3A, 3 E 5B

Faro-Algarve





Vista parcial de Lagos

# LAGOS

*repositório das tradições*

*lusitanas na costa do sul*

A região de Lagos pode considerar-se uma variante dessa paisagem algarvia, que de por si é única dentro do próprio território português. Dentro de um conjunto bem definido, em que o mar, a planície e a montanha se harmonizam num quadro de beleza cheia de suavidade a reflectir-se num céu permanentemente azul, através duma atmosfera transparente e sempre límpida, a sua situação é valorizada por ser a costa nas suas imediações, a mais rica da Europa em acidentes pitorescos. A cidade domina uma das mais amplas baías do território metropolitano e quem a demande pelo mar encontra-se perante um espectáculo deslumbrante constituído pela grande escarpa rochosa caindo a prumo sobre as águas marinhas. Do lado da terra, a paisagem projecta a luminosidade do resto da província e desliza em extensos bosques e pomares, terminando em escarpes sobre pequenas praias, espalhadas pelo capricho das águas.

Sob o ponto de vista histórico, Lagos é talvez a mais rica de antigas tradições das terras algarvias.

Segundo alguns arqueólogos, está identificada com a Lusitânia e julga-se que foi a citada Lacobriga dos antigos. Na era anterior à nossa já este retalho de terra algarvia representou importante papel na existência da península e sofreu importante cerco dos romanos, os quais, acometidos por Sertório, que tinha às suas ordens destemidos cavaleiros da Lusitânia e da África, tiveram de abandonar o intento.

Sob o domínio do seu valente libertador veio Lacobriga a disfrutar um período florescente e os dados recebidos indicam que a sua fortuna começou a empalidecer com a morte do grande capitão. Cercada e tomada pelo inimigo, a cidade lusitana sofreu a sorte de muitas outras segundo as leis de guerra de então. Foi destruída e pilhada e a importância decresceu consideravelmente.

Da sua existência sob o domínio dos moiros





LAGOS — Um aspecto da costa



falam as crónicas mais de espaço. Sabe-se que, nessa altura, foi reedificada, com o nome árabe de Zawaia, que quer dizer poço, por um kalifa de Córdoba, chamado Abderraman, que a fez rodear de grossas muralhas e altas torres, transformando-a numa praça forte, o que não obstou que D. Sancho I, quando lançou as suas hostes sobre o Algarve, a tomasse. Passava-se isto em 1189 e como nessa altura a ocupação portuguesa ainda não fosse sólida, os moiros tentarem a reconquista desta e doutras posições perdidas, vindo Lagos a cair novamente nas mãos dos moiros, dois anos depois, quando as tropas do emir de Sevilha a submeteram a duro cerco. Os portugueses só cinquenta anos depois puderam recuperá-la e desta vez definitivamente.

Desde então Lagos passou a desempenhar na história militar portuguesa um papel de relevo, especialmente pela situação excepcional do seu porto, que havia de constituir uma base importante para os empreendimentos náuticos da grei nacional. De Lagos partiram as primeiras caravelas que demandaram as costas de África e dessas navegações advieram os elementos que deviam, mais tarde, orientar os descobridores portugueses nas suas viagens pelos mares desconhecidos. O grande porto foi aproveitado pelo ilustre Infante D. Henrique como base das expedições náuticas à costa africana.

O nome da cidade algarvia está ainda ligado a um dos mais retumbantes acontecimentos da história pátria, tão notável como lutuoso, pelas consequências. D. Sebastião, que elevou Lagos a capital do Algarve, juntou na grandiosa baía a poderosa esquadra em que embarcou a sua gente para a trágica jornada africana, mas não terminou aqui a história dos acontecimentos militares de que a cidade e as suas redondezas foram teatro. Nas águas fronteiras feriu-se, em 1693, uma das mais renhidas batalhas navais daquele tempo. As forças em presença eram constituídas, de um lado, por uma grande esquadra francesa e do outro, pelas esquadras inglesa e holandesa reunidas. Cerca de um século depois voltaram as mesmas águas a ser campo de outra importante batalha naval, desta vez travada entre navios ingleses e espanhóis.

Dentro dos seus muros também se registaram importantes acontecimentos e um deles sobremaneira honroso para os habitantes, quando as tropas francesas ali puzeram pé, após a invasão de Portugal. A revolta contra o estrangeiro constituiu verdadeira epopeia da gente algarvia e quando em Lagos tiveram notícia do levantamento em Olhão, não demoraram em secundar o gesto dos comprovincianos. Caindo de surpresa sobre os franceses, os habitantes de Lagos inutilizaram rapidamente a resistência dos invasores, dos quais poucos deixaram com vida. Contudo, os que esca-

param ainda tiveram artes de não fugir com as mãos vazias, tendo conseguido levar entre os frutos de pilhagem os paramentos e alfaia da igreja de Santo António, considerados de grande valor.

Durante o período das lutas políticas, a capital do Algarve, como outras cidades da província, não escapou às vicissitudes da guerra entre irmãos. Liberais e absolutistas enfrentaram-se ali muitas vezes, escrevendo páginas tão sangrentas como dolorosas.

A despeito da sua grande importância e dos acontecimentos de que foi teatro, Lagos não possui monumentos desse agitado passado, pois foi arrasada quase totalmente pelo grande terramoto que enlutou o país. Nesse momento trágico, as águas do mar galgaram as rochas e invadiram a cidade, destruindo tudo na sua passagem, incluindo a célebre fortaleza do Pinhão e a antiga igreja de Santa Maria, onde os restos do Infante D. Henrique tiveram a sua primeira sepultura. Algumas das suas casas setecentistas e os panos das velhas muralhas dão, contudo, uma nota da sua fisionomia nos tempos que se seguiram ao tremendo sismo.

A sua população actual é de cerca de cinco mil pessoas, cuja actividade se emprega principalmente em indústrias dependentes da pesca do atum e da sardinha, que ali se faz em grande escala. Como toda a gente da província, os habitantes de Lagos são piedosos e alguns dos templos existentes na cidade, como a antiga igreja do Compromisso Marítimo, atestam a fé dos homens daquelas paragens, dia a dia submetidos aos perigos da faina piscatória.

**SAPATARIA MADEIRA**  
JOAQUIM ANTÓNIO MADEIRA (Comissões, Representações e Conta Própria. — LAGOS — TELEFONE 52)

**ALFAIATARIA CENTRAL**  
Fazendas a retalho das melhores qualidades e Gabardinas «EAGLE»  
RUA MARQUEZ DE POMBAL, 28 — LAGOS

**VIÚVA DE PEDRO MARTINS**  
Armazém de Madeiras — Carpintaria — Artigos Funerários  
CASA FUNDADA EM 1908 LAGOS

**VAI VIAJAR?**

**LEVE O**

**Manual do Viajante em Portugal**





O molhe-cais em Lagos



LAGOS — Um aspecto da Ponta da Piedade



# Manuel Rosado d'Oliveira

M E R C E A R I A

ARMAZEM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

RUA GIL VICENTE, 32-34 E 36

Telefone n.º 42

LAGOS

Teleg. ROSADO OLIVEIRA

Tele { gramas: COCCO-Lagos-Faro  
fone n.º 21  
Código: A. B. C. 5.th Ed.

## PAOLO COCCO

FABRICAS { LAGOS — PORTIMÃO  
OLHÃO — MATOZINHOS

LAGOS — PORTUGAL

TELE { gramas — CYSNE  
fone 24

## José d'Abreu Dimenta

Desca, Conservas, Camionagem, Adubos, etc.

AGENTE DE NAVEGAÇÃO E SEGUROS

LAGOS

(Algarve-Portugal)

## Marreiros & Correia, L.<sup>da</sup>

SERRALHARIA MECANICA E CIVIL

Sub-Agentes da VACUUM OIL COMPANY

Agentes Depositários do CIMENTO TEJO  
e do Fibro-Cimento «LUZALITE»

ARMAZEM DE FERRO, AÇO E METAIS,  
—::— TINTAS E VERNIZES —::—

LAGOS

Telefone 16

## Lino de Sintra Freire

Mercearias, Cereais (Por grosso) e Frutos secos

LAGOS — Algarve

Telefone 65

## J. ESCALA & TEMPERA, L.<sup>da</sup>

Officina mecânica de construção de carros e Tanuaria —  
Executam-se todos os trabalhos em viaturas de tracção  
animal, garantindo-se a máxima perfeição e solidez —  
Trabalhos em carrousserias de automoveis e camionetes

Rossio de S. João

LAGOS

# Manuel da Piedade Ralheta

Armazenista de Mercearias e Cereais — Revendedor de Tabacos

Rua Lima Leitão, 7 a 15

LAGOS





JOAQUIM VALLADARES PACHECO

Ilustre Presidente da Câmara Municipal  
de Portimão

# Portimão

P o r J O S É D O S S A N T O S R I B E I R O

A cidade de Portimão, uma das mais belas e progressivas do Algarve, está situada na margem direita do rio Arade, a 2 quilómetros da barra. Dista 62 km. da capital do Distrito e 230 de Lisboa.

O concelho tem duas freguesias: Alvôr e Mexilhoeira Grande.— A sua população é de 21.419 habitantes assim distribuídos:

Portimão . . . . .	14.679
Alvôr . . . . .	3.303
Mexilhoeira Grande . . . . .	3.437

Como quasi todas as localidades do litoral algarvio povoado desde as épocas mais remotas, como o atestam os numerosos vestígios da prehistória encontrados em toda a área do concelho, a origem de Portimão é antiquíssima, não se conhecendo a época da sua fundação nem a sua denominação primitiva. Nos terrenos que se estendem entre o antigo Convento dos Capuchos e a fortaleza de S.<sup>ta</sup> Catarina, junto à barra, encontraram-se restos de construções muito antigas, tanques de salga, balneário romano, fragmentos de cerâmica romana, sepulturas, indicando ter havido ali uma povoação importante. Quem a fundou? Supõe-se que os fenícios ali tivessem estabelecido uma feitoria, ou talvez já ali tivessem encontrado um povoado mais antigo, pois segundo Schulten, antes dos fenícios teriam vindo a esta região os cretenses. É provável mesmo que, quando esses povos chegaram a estas paragens, já tivessem aqui encontrado estabelecida alguma tribu de pescadores neolíticos e que muito antes da entrada na anseada de Portimão, de naus gregas ou fenícias, já as suas águas e as do Arade e seus afluentes, fossem sulcadas pelas pirogas da população primitiva.

Os cartagineses que sucederam aos fenícios no domínio desta região, teriam ampliado o povoado primitivo que depois os romanos ainda engrandeceram, admitindo alguns autores que tivesse sido aqui o «Portus Annibalis» de que falam os geógrafos da antiguidade, localizando-o pouco mais ou menos nestas paragens.

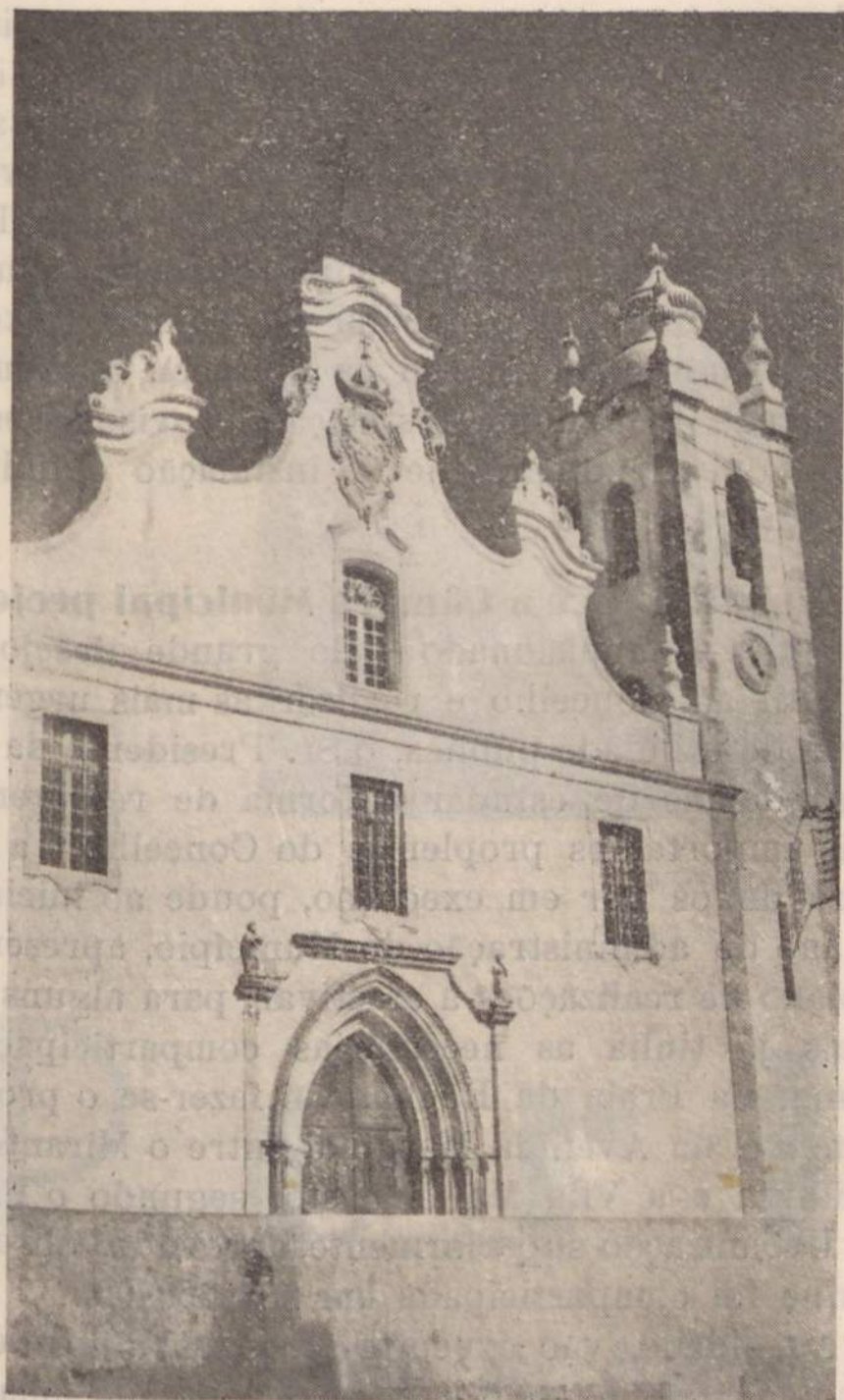
Quanto à etimologia de «Portimão» admite-se derivado de Portus Magnus, nome que os romanos tivessem dado à cidade.

Vieram as invasões! Alanos, godos, bizantinos dominaram nesta região, sem que tivessem deixado vestígios conhecidos da sua passagem. Durante o domínio árabe, não se fala de Portimão. Talvez que a cidade romana estivesse já destruída e no local apenas houvesse uma povoação de pescadores e um castelo, guarda avançada das fortificações da opulenta Schelb. O cruzado que narra a conquista de Silves, refere-se ao Castelo de Portimunt, que se supõe tivesse sido Portimão. Entretanto, parece que na época da reconquista do Algarve, seria já localidade importante, pois que D. Afonso III deu-lhe logo foral, conforme se diz no foral reformado por D. Manuel I em 1504.

«E visto assey oforall verdadeiro e antiguo da dita villa dado por ERey dom afomsso que foy cõde de bolonho»

Reinando D. Afonso V, alguns moradores de Silves requereram ao Rei licença para fundarem uma povoação junto de Portimão. O motivo de tal pedido foi a insalubridade de Silves, devido a uns pegos de água estagnada, que deu motivo a muitos dos seus moradores virem estabelecer-se em Portimão. D. Afonso V deferiu o pedido, dando a licença em carta de 4 de Agosto de 1463, e concedendo vários e importantes privilégios aos moradores da nova povoação, que ficou a denominar-se S. Lourenço da Barrosa, e estava situada a oeste





PORTIMÃO — Igreja Matriz

de Portimão, de que a separava um sapal. Actualmente, está dentro da área da cidade.

Foi também durante o reinado de D. Afonso V que a vila foi cercada de muralha, formando um quadrilátero com 4 portas defendidas por torres: a da Serra, de S. João, da Ribeira e de S.<sup>a</sup> da Graça, com o baluarte de Santa Bárbara, e 3 postigos: dos Fumeiros, da Igreja e de Santa Isabel.

Em 1773 reinando D. José, quis o Marquês de Pombal dividir o bispado do Algarve, ficando a séde de um bispado em Portimão, elevada a categoria decidada. Falecendo D. José, ficou a divisão do bispado sem efeito e Portimão voltou a ser vila até que foi novamente elevada a cidade em 1923, sendo Chefe do Estado o ilustre portimonense Manuel Teixeira Gomes.

No decorrer da nossa história sempre os portimonenses demonstraram o seu patriotismo. Como quase todo o Algarve, Portimão foi das primeiras localidades que em 1640 aclamaram D. João IV como Rei, e durante as guerras da Restauração, distinguiram-se os portimonenses Álvaro Gomes de Gouveia, Luis Simões Sárrea, Estevão Falcão e outros. Também alguns portimonenses fizeram parte da «valorosa brigada algarvia», que se distinguiu nas lutas quando da invasão francesa.

Distinguiram-se os marinheiros algarvios nas lutas para a conquista das praças marroquinas, pelo que

os nossos Reis lhes concederam privilégios especiais; os marinheiros portimonenses gozavam desses privilégios e tinham a sua corporação «Os Compromissos Marítimos», com séde e capela própria.

**Donatários**—Foi o primeiro donatário de Portimão Rui Afonso Melo, porta-estandarte do Infante D. Henrique na jornada de Tanger. Pela sua morte, em 1467, ficou vago o senhorio que D. Afonso V doou a Gonçalo Vaz de Castelo Branco em recompensa de actos de heroísmo por ele praticados na batalha de Toro. A este sucedeu seu filho D. Martinho que usou o título de Conde de Vila Nova de Portimão.

\* \* \*

Numa situação privilegiada, no triângulo turístico do barlavento algarvio cujos ângulos são, Praia da Rocha, Sagres, Monchique, Portimão aspira e tem jus a tornar-se um centro de turismo importante.

Apesar de não ter monumentos de grande valor arquitectónico ou histórico que preudam a atenção do forasteiro, a sua situação e as belezas naturais dos seus arredores, são capazes de suprir aquela falta. Não falando na Praia da Rocha, frequentada por nacionais e estrangeiros, ali atraídos pela suavidade de clima e pelas belezas naturais que a tor-



PORTIMÃO — Igreja do Colégio



nam um dos mais lindos recantos do litoral português, Portimão ainda tem atractivos que prendam o turista.

Já o panorama da cidade com o amontoado do seu casario branco dominado pela Igreja Paroquial e pelo edifício do Colégio, descendo em declive suave até junto ao seu rio, animado pelo constante vai e vem das embarcações, tendo ao fundo o maciço azulado da Serra de Monchique, impressiona bem o forasteiro, e esta impressão não desmerece, ao percorrer as ruas da cidade, pobre de edifícios mas limpa, e ao descansar nos largos ajardinados.

Região cheia de tradições, nela encontra o arqueólogo restos das antigas civilizações, desde os dolmens de Alcalá até às ruínas romanas da Abicada.

A arquitectura regional, o sistema de irrigação, lembra o domínio árabe. A cúpula branca de uma ermida, uma palmeira que ergue o seu elegante penacho de folhas, lembram a África fronteira, assim como as fortalezas que dominam a entrada da barra, que foram construídas para defesa contra as incursões dos piratas berberes. As ruínas do Castelo do Alvôr falam-nos das lutas da reconquista.

À Praia da Rocha, principal atractivo dos forasteiros, dedica a Comissão Municipal de Turismo toda a sua atenção e actividade. Actualmente está a Câmara Municipal pondo em execução o plano de urbanização aprovado pelo saudoso Ministro das Obras Públicas Engenheiro Duarte Pacheco, trabalho que será lento devido à extensa zona a urbanizar mas que as qualidades de quem preside aos destinos do Município, são garantia de que ele se fará com persistência e tendo em vista apenas o interesse da colectividade.

Portimão é ainda um dos principais se não o principal centro de actividade comercial e industrial do Algarve. Ainda sob este aspecto está bem situada, na confluência das estradas que servem vários concelhos, e servida por um porto que feitas as obras necessárias que estão projectadas e já autorizadas pelo Governo da Nação, poderá ser no futuro um dos primeiros do País, como já o é pelo volume e valor das mercadorias por ele importadas e exportadas, e ainda como porto de pesca. As suas indústrias principais são: as conservas de peixe e a pesca que ocupam muitos milhares de operários.

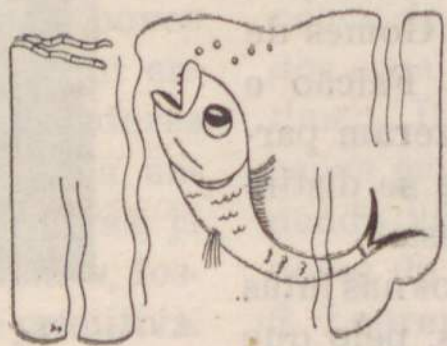
**Instrução** — Além das escolas primárias ainda sem edifício próprio, possui Portimão o Liceu Municipal «Infante de Sagres» muito frequentado, e que os portimonenses desejariam fosse elevado à categoria do Liceu Provincial. Ainda possui Portimão uma Biblioteca Municipal fundada com os livros da biblioteca particular de Manuel Teixeira Gomes que com esse fim os ofereceu à Câmara Municipal. Está numa instalação provisória esperando que a Câmara lhe dê instalação definitiva e condigna.

**Trabalhos que a Câmara Municipal projecta executar** — Impulsionado pelo grande desejo de ser útil ao Concelho e realizar as mais urgentes obras de utilidade pública, o Sr. Presidente da Câmara depois de estudar a forma de resolver os mais importantes proplemas do Concelho e a maneira de os pôr em execução, pôde ao iniciar o 2.º ano de administração do Município, apresentar o plano de realizações a efectivar, para alguns dos quais já tinha as necessárias participações. Assim, na Praia da Rocha, vai fazer-se o prolongamento da Avenida Marginal entre o Mirante da Guitarra e a Vila Maria Basto, segundo o Plano de Urbanização superiormente aprovado, obra esta que foi participada em 282.000\$00.

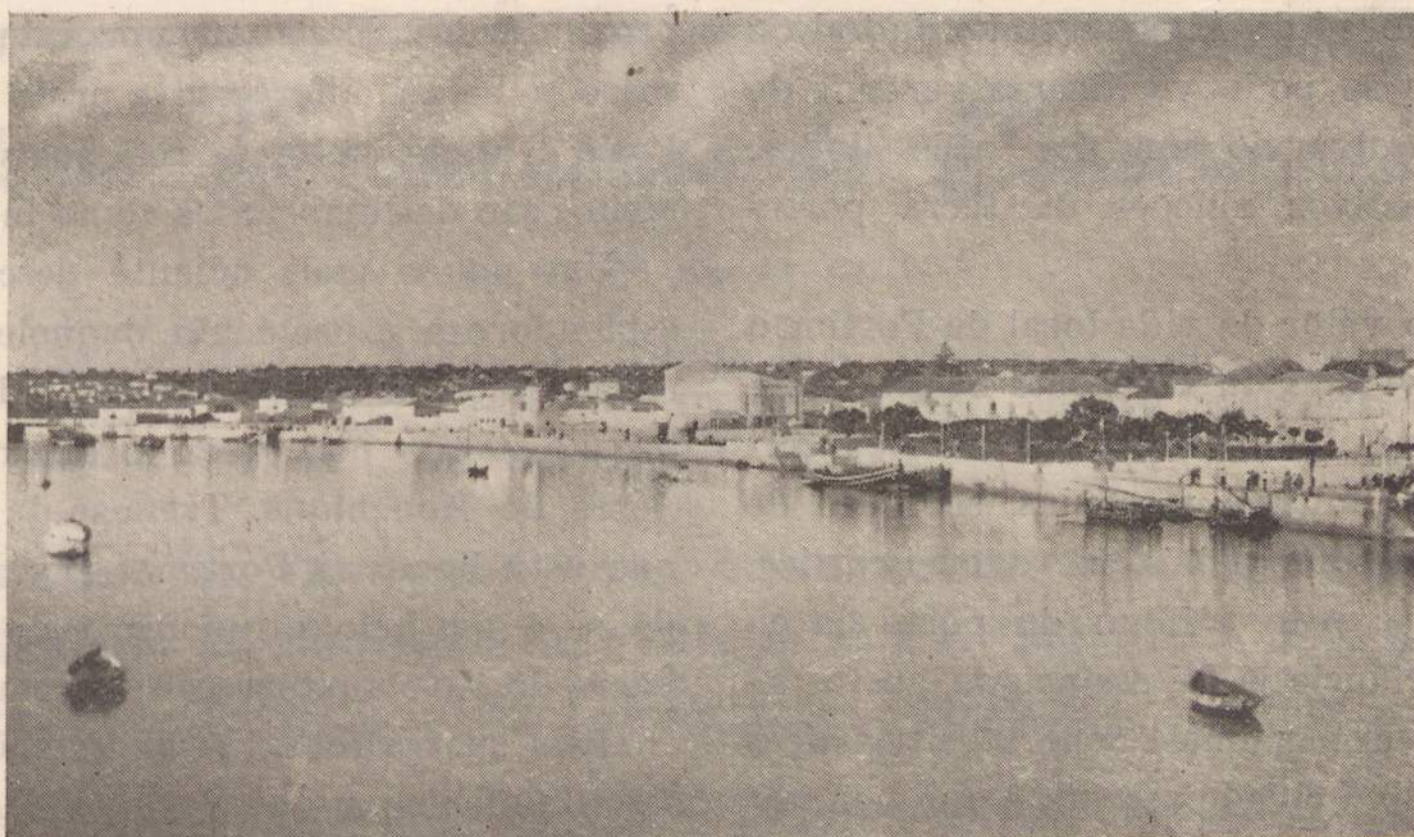
Na cidade, vão executar-se os trabalhos de saneamento na Zona Norte, obra reputada uma das mais necessárias e que parecia estar no número dos impossíveis. Foi participada em 492.000\$00.

Vai ainda a Câmara iniciar a construção de 90 casas para pobres procurando atenuar assim a crise de habitação, electrificar a Central da Figueira e melhorar a nascente de água, para poder garantir o seu abastecimento à cidade e freguesias rurais que também serão electrificadas e dotadas das melhores condições de vida, e construir os edifícios para as escolas, tanto na cidade como nas freguesias, segundo o Plano dos Centenários.

**Obras a executar pela Comissão Municipal de Turismo** — Propõe-se a Comissão Municipal de Turismo terminar o mais rapidamente possível os trabalhos de transformação da Fortaleza de Santa Catarina, o miradouro e casa de chá para que os turistas possam ainda este ano aproveitar-se deste interessante melhoramento e gozar as belezas panorâmicas que daquele local se disfrutam, e continuar a abertura de tuneis nas rochas para ligação das várias praias.







PORTIMÃO — Cais de desembarque

# Portimão

**cidade de feição industrial situada numa região  
de extraordinária importância turística**

**A**O falar de Portimão, que alguns querem identificar com as cercanias de *Portus Hannibalis* dos tempos pré-romanos, não podemos esquecer a circunstância de que esta novel cidade, hoje de reduzido interesse artístico e monumental, devia ter desempenhado, no passado, função importante pela natural configuração do seu porto, pois este é, depois de Vila Real de Santo António, o melhor de todo o Algarve.

Sendo, nos nossos dias, cidade predominantemente industrial, com uma população que não atinge dez mil almas, a sua fisionomia local perdeu aquelas características que identificam, ainda hoje, as povoações algarvias com a época da dominação mourisca. Isso não quer dizer, porém, que o seu passado, de que não existem dados concretos, não ofereça interesse histórico e só a circunstância de não existirem documentos fidedignos pode explicar a inexistência de elementos que possam servir de base à história da sua existência em épocas reculadas. É de admitir, por outro lado, que a vida

da moderna cidade estivesse sujeita às alternativas das outras localidades do sul do país, quando os bandos armados, quer de mouros, quer de cristãos, seguindo os hábitos do tempo, destruíam quando não podiam conquistar. E se isto não explica cabalmente o incaracterístico arquitectónico da cidade e a ausência de monumentos e das riquezas aos mesmos vinculadas, aceitemos como argumento o que se invoca para justificar a pobreza de outras, o qual é de tal natureza, que não deixa dúvidas: a força dos elementos. É sabido que a costa do Algarve foi abalada, durante o século XVIII, por vários sismos, que levaram a ruína a toda a parte e fizeram desaparecer inteiramente algumas localidades.

Se a cidade em si não tem hoje, dentro dos seus muros, riquezas de natureza arquitectónica ou artística, além do que poderemos considerar com interesse em alguns dos templos que lá existem, como a Igreja Matriz ou o antigo Convento dos Camilos, os seus arredores são, para compensação,



os mais belos não só do Algarve como de todo o país. É aqui que se pode verificar a verdade de ser o território algarvio um dos mais lindos, originais e sugestivos rincões da terra portuguesa.

Circunscrito o valor da vida local de Portimão à apreciável actividade da sua gente na manutenção de importantes indústrias como as de conservas, litografia, serralharia mecânica, serração de madeiras, fundição de metais, nevagem, cortiça, etc., impulsionadas pelo tráfego do porto da cidade, cuja importância já foi assinalada, somos levados a notar as excepcionais condições turísticas da região em que a cidade assenta e que tem por fundo a serra de Monchique, cujas lombas oferecem à vista espectáculo de maravilha, não só pela sua imponente, como pela circunstância de nos patentear um tipo de paisagem completamente diverso daquele que caracteriza o resto da província. Aqui são mais variados os tons da vegetação e as plantas, tanto dos terrenos secos como dos húmidos, desenvolvem-se ali com igual facilidade, sendo vulgar encontrarem-se castanheiros de mistura com eucaliptos e alfarrobeiras.

Logo a dois passos de Portimão, no outro lado do rio, que ali forma larga bacia, antes de se lançar no oceano filtrando-se entre as velhas e demanteladas fortalezas de Santa Catarina e de S. João, encontra-se a povoação de Ferragudo sobranceira em alto rochedo e a dominar a entrada da baía. Desse ponto vê-se o mar bater a areia e espalhar-se pelas numerosas lagunas existentes nas

proximidades. E não menor interesse, pelo pitoresco e beleza, oferecem a praia da Angrinha e a Praia Grande, onde os reflexos solares provocam efeitos tão deslumbrantes como inesperados.

Um pouco mais adiante descortina-se o mais esplendoroso espectáculo daquele lado da Costa, constituído por uma larga varanda aberta sobre o oceano, tendo por fundo o cenário imponente da Serra de Monchique. Trata-se da Praia da Rocha, que está ligada a Portimão por uma estrada que de si é um belo miradouro e de onde se avista a barra do rio e a pitoresca fisionomia de Ferragudo.

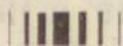
Esta maravilhosa praia estende-se do forte de Santa Catarina até ao Buraco da Avó e os Leixões dos Castelos e é das mais extensas do país, com a particularidade de ser muita plana e extraordinariamente decorativa. Da sua decoração natural são de admirar os «Três Ursos» — rochedos de singular configuração que lembra tão ferozes animais; o «Buraco da Avó» — através do qual se pode comunicar, quando a maré está baixa, com a praia dos Castelos, além de outras singularidades, a que o povo deu designações adequadas.

Tem Portimão, na sua vizinhança, outro elemento turístico de valor, que é o rio do mesmo nome, também conhecido por Arade, formado pela confluência, com rio de Silves, junto da ilha do Rosário e das ribeiras de Boina e de Odelouca, vindas da serra de Monchique. A subida deste rio, aproveitando o seu curso sinuoso, torna-se interessante à medida que a vista se alarga e o panorama que se disfruta é sobremaneira pitoresco.

**CASA INGLESA**

— DE —

**PEDRO DIAS, L.<sup>DA</sup>**



**Café, Livraria e Papelaria**

**Café Moderno**

— DE —

**JOSÉ PEDRO**

CASA DE PETISCOS

— E MARISCOS —

**Largo do Dique PORTIMÃO**

**Teófilo Araujo Nunes**

**Chapelaria IDEAL**

V.<sup>as</sup> Ex.<sup>as</sup>

QUEREM FICAR BEM  
SERVIDOS? — PRETEN-  
DAM A CHAPELARIA  
IDEAL. LÁ ENCONTRA-  
RÃO AS MELHORES  
MARCAS DE CHAPÉUS  
POR TÃO BAIXOS  
PREÇOS NA

**R. João de Deus, 44**

**PORTIMÃO**

**Restaurante Esplanada**

**PORTIMÃO**

Direcção técnica de DOMINGOS DOS SANTOS GOMES

MAGNÍFICOS QUARTOS

BOAS CASAS DE BANHO

SALÃO DE FESTAS

CINEMA

Telef. Cabine Pública n.º 1

**Ourivesaria CATARINO**

JOIAS OURO PRATAS RELOGIOS

**Praça Visconde Bivar-Portimão-Tel. 93**

Para os seus impressos prefira a

**Tipografia LUMEN**

Telefone 28

**PORTIMÃO**



# Sociedade Portimonense de Construções, L.<sup>da</sup>

( S O P O C O L )

EXECUÇÃO DE TODOS OS TRABALHOS DE ENGENHARIA CIVIL  
PROJECTOS — ORÇAMENTOS — CALCULOS DE BETÃO ARMADO  
—— OBRAS POR EMPREITADA E ADMINISTRAÇÃO ——

PROPRIETÁRIA DE TERRENOS PARA CONSTRUÇÃO NA PRAIA DA ROCHA

Séde — Rua Infante D. Henrique, n.ºs 196 a 202 — Telefone 197 — PORTIMÃO

## Antonio João Junior e Irmão, L.<sup>da</sup>

OFICINA SERRALHARIA E CANALIZAÇÕES

TRAVESSA DA IGREJA

CASA DE VENDAS E EXPOSIÇÃO  
— DE MATERIAL SANITARIO —

RUA MACHADO SANTOS

Portimão

## João Primo Antonio

RUA CANDIDO DOS REIS  
PORTIMÃO (Portugal)

Depósito de madeiras e outros materiais de construção

Cimento «TEJO», Drogas e Ferragens

OLEOS E EMPANQUES, TUBAGEM DE FERRO  
— E ACESSÓRIOS E OUTROS ARTIGOS —

Agente-Depositário do Cimento «TEJO»

Agente dos Produtos «ROBBIALAC» e «LUSALITE»

## Grémio do Comércio de Portimão

(Decreto n.º 29.232, de 8-12-1938)  
(Alvarás de 15-10-1940 e 7-2-1944)

Séde — R. Dr. Antonio Candido, 21-1.º

TELEFONE N.º 114



DELEGAÇÕES

Lagos, Monchique, Aljezur, Vila do Bispo

## Joaquim da Silva Alfarrobeira

SERRALHARIA MECANICA E GARAGE

MONTAGENS, REPARAÇÕES MARITI-  
MAS E TERRESTRES — SOLDADURA  
— ELÉCTRICA E A AUTOGÉNIO —

LARGO DO DIQUE  
PORTIMÃO

Telefone 120

## Café *Retiro da Severa*

A casa que melhores petiscos tem  
e mariscos, bebidas de todas as  
marcas

de Renato Guerreiro

Rua Dr. Gustavo Cordeiro Ramos, 88  
PORTIMÃO

Telefones: Escritório 128-Armazem 119

## CERAMICA COMERCIAL DE MANUEL VIEIRA

ARMAZEM DE EXPOSIÇÃO E VENDA

Praça do Município, n.º 7 — PORTIMÃO

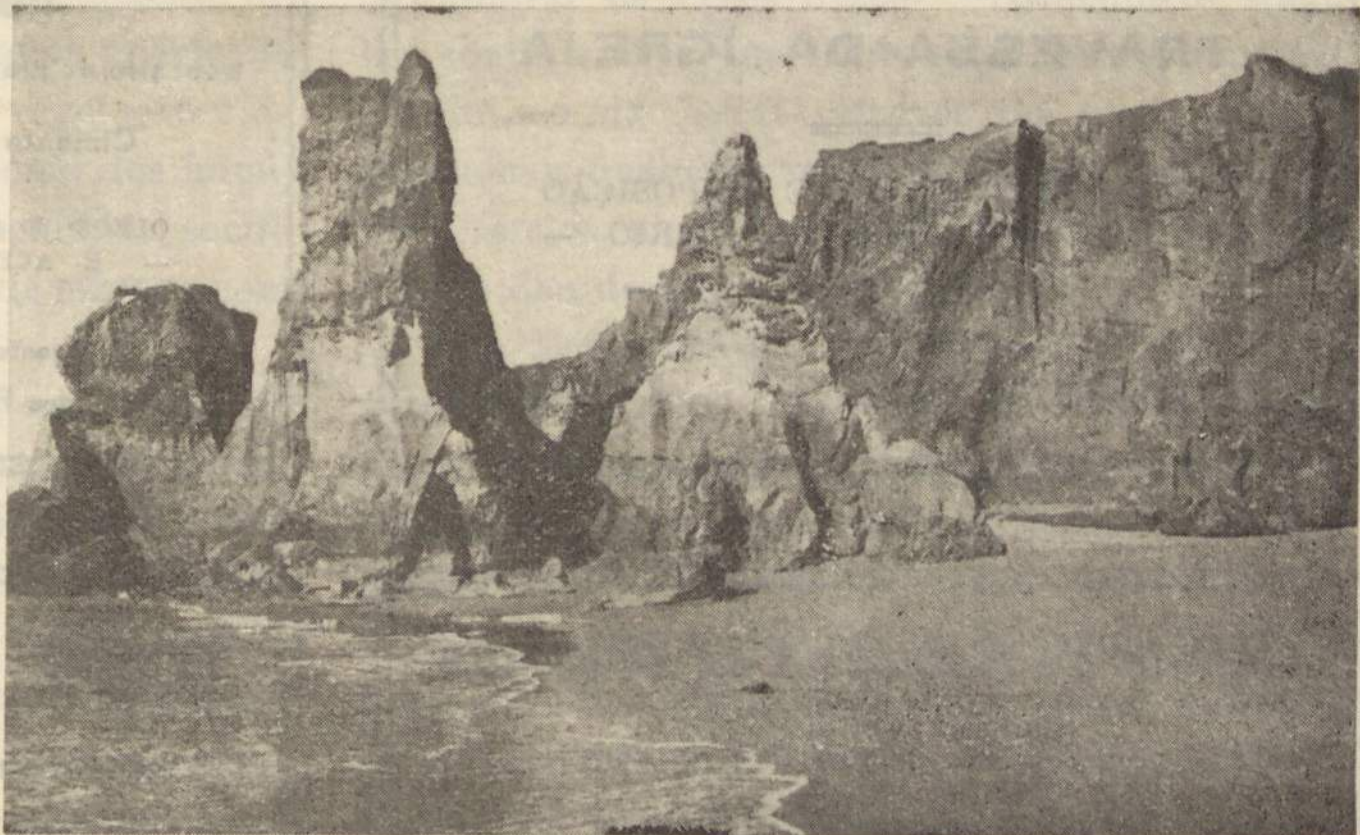
Louças sanitárias, Domésticas, Azulejos e Acessórios,  
Mosaicos hidraulicos, Ceramicos e de Marmorite. Tu-  
bos de barro e de Grés, Barrô e Tijolos Refractários,  
Telhas de Marselha, Tijolos de barro para todos os  
fins, Cortiça aglomerada para tetos, Lambris, Pavi-  
mentos e isolamentos, Vidro em chapa, Lisos, Im-  
presso e em cores, etc., etc.

Todos os materiais cerâmicos e de construção





PRAIA DA ROCHA — Castelos

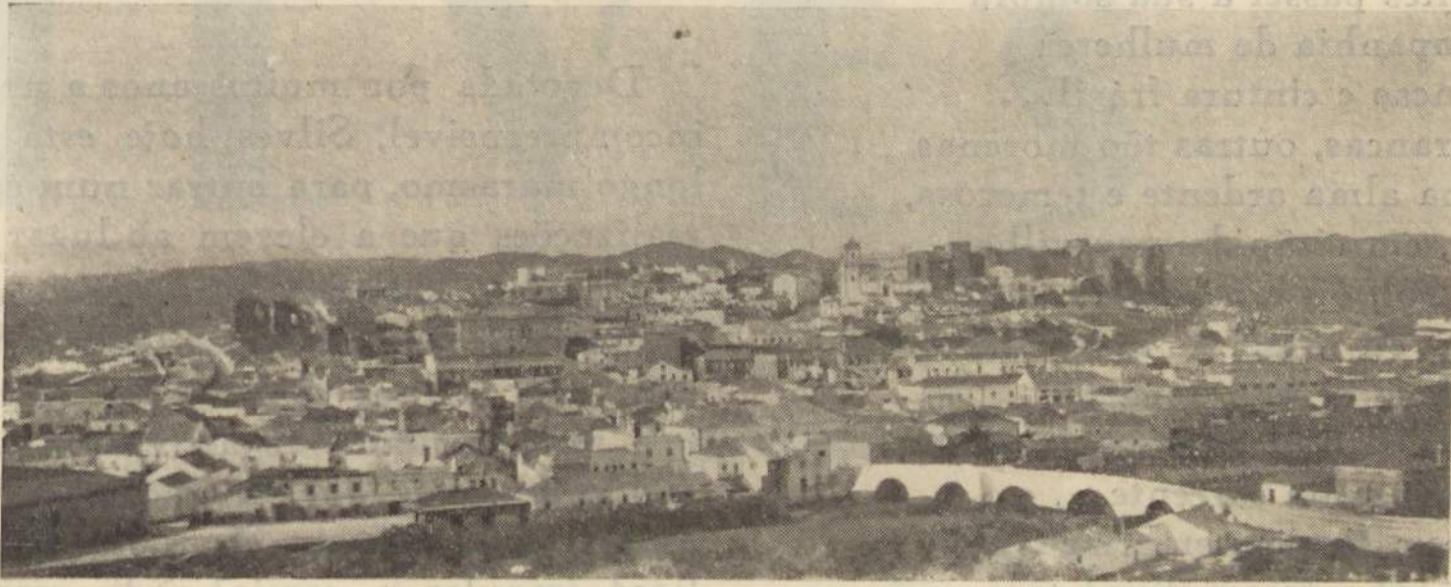


PRAIA DA ROCHA — Pirâmides



PRAIA DA ROCHA — Rochedos





SILVES — Vista geral

# SILVES

Por ALFREDO S. B. GARCIA

**O** viajante que venha de Vila Real de Santo António, ou da capital da província, por via férrea, a caminho de Lagos — terminus da linha ferroviária — e que queira visitar Silves, tem a estação do Caminho de Ferro a pouco mais de um quilómetro da cidade.

Quem descer a ladeira de S. Pedro a caminho do burgo, a certa altura, de surpresa, depara-se-lhe Silves, altaneira e majestática — de dia inundada de luz, da claridade ofuscante do sol algarvio, de noite salpicada de luzinhas tremeluzentes, como um presépio...

A cidade de Silves disposta sobre uma colina suave, cercada pelas rubras muralhas ameidadas do vetusto castelo, estende-se pasa Sul, até junto às águas do Arade, onde o seu casario branco se espalha.

Da grandeza e opulência de outros tempos, Silves hoje é apenas a sombra de uma velha capital, que foi o mais poderoso núcleo e centro do Ismanismo, em território depois português.

Quem percorrer as páginas da sua história, e quem lhe for desvendando os mistérios, encontrará um rico manancial de lendas fantásticas, de episódios, de beleza, de feitos de armas e de heroísmo, e bem poderá aquilatar o nível de cultura que marcou, e a sua inconfundível posição no movimento cultural arábico na Península.

Terra-mãe de poetas e de guerreiros, de filóso-

fos e de músicos, Silves antiga, a cidade-sultana, a cujos pés se lhe vinham depor os tributos de África e as pedrarias do Oriente, viveu horas de rara beleza e de inebriante glória, com que ainda hoje sonha, num sonho cheio de poesia, onde se agitam mágicas figuras, num profundo mistério de idades.

Do rei-poeta, filho de Silves, Al-Motamid, que morreu no exílio em Agmat, é a composição que se segue, de sabor puramente árabe, e trespassada da mais sentida e romântica saudade:

## Evocação de Silves (1)

Sauda em Silves, Abu Becre Amigo  
Os lugares tão queridos para mim  
Da minha inesquecível juventude.  
Pergunta-lhes se ainda me recordam...  
Saúda sobretudo o Xaradjibe,  
Esse lindo Palácio das Varandas...  
Diz-lhe que vive longe um cavaleiro  
Que morre aos poucos por tornar a vê-lo.  
Nele viviam, fortes e audazes,  
Guerreiros que aos meus olhos pareciam  
Leões de solta juba embravecidos...  
E mulheres inquietas e formosas,  
Como gazelas brancas ao sol-pôr...  
Como eu recordo as selvas em redor  
E a poesia sem par dos seus recantos...



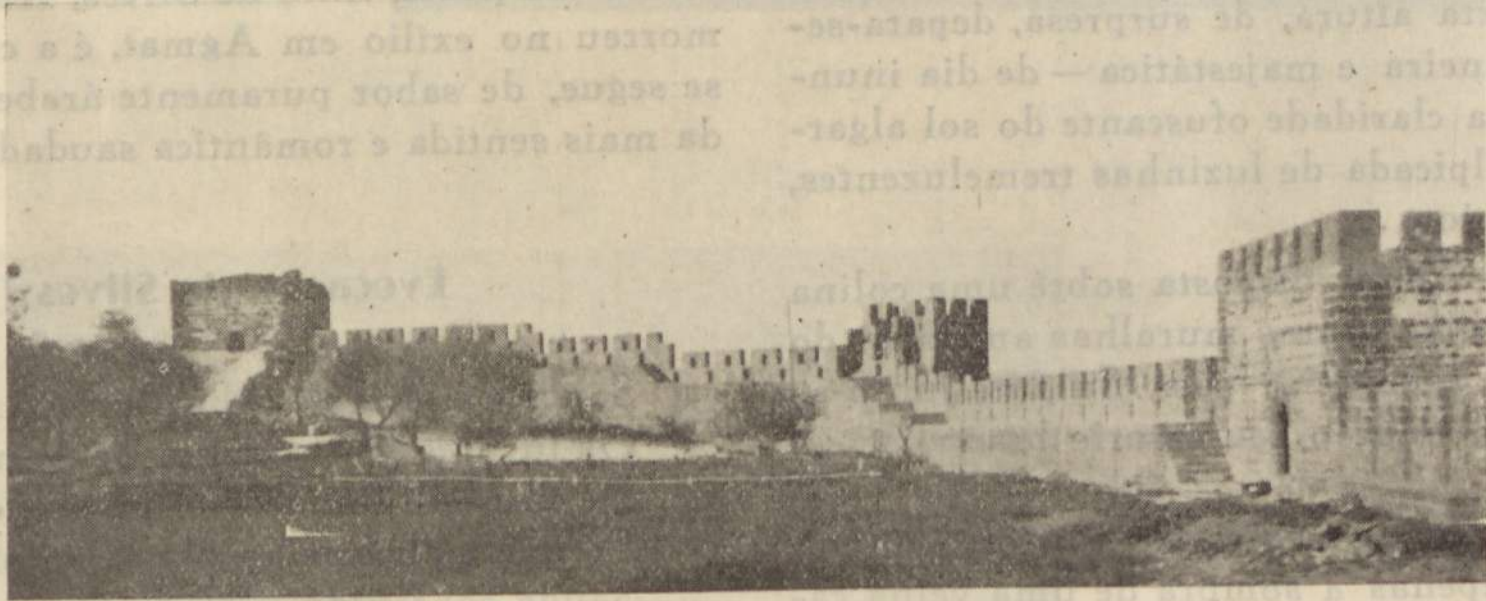
\* \* \*

Quantas noites passei à sua sombra  
 Na doce companhia de mulheres  
 De largas ancas e cintura frágil...  
 Umas tão brancas, outras tão morenas  
 Que à minha alma ardente e temerosa,  
 Lembravam, em visão de maravilha,  
 Espadas ao Sol, ou lanças pela noite...  
 As horas que eu passei de encantamento  
 Perto do rio, com uma donzela  
 Cujá pulseira de oiro eu comparava  
 A curva graciosa da corrente...  
 Ela noites sem fim me embriagava  
 Ora com o vinho fresco duma taça,  
 Ora com o vinho dos seus olhos claros  
 Ora com o vinho, a arder, da sua boca...  
 Os sons que ela ariancava do alaúde  
 No tanger vivo dos seus dedos ageis,  
 Faziam-me vibrar como se fossem,  
 Melodias de espadas invisíveis  
 Os tendões inimigos trespassando...  
 O seu manto caía, devagar...  
 E ao descobrir-se o seu corpo virginal  
 —Visão de sonho que os meus olhos guardam—  
 Eu dizia, tomado de emoção:  
 Olhai! Que do botão surgiu a flor!

Devotada por muitos anos a um esquecimento incompreensível, Silves hoje está a acordar dum longo marasmo, para entrar num campo de largas realizações que a elevem ao lugar a que tem jus.

A actual Câmara Municipal, da presidência do Ex.<sup>mo</sup> Senhor Salvador Gomes Vilarinho, animada da melhor vontade de servir o Concelho, tem no seu plano de actividade um conjunto de melhoramentos que de facto há muito se impunham, e que a este Município prestarão um valioso impulso a caminho do ressurgimento que todos os silvenses desejam para a sua cidade. Tais são: transformação e acabamento dos Paços do Concelho construído há 60 anos; construção de dois mercados mistos (em Silves e Messines); construção dum bairro operário e Centro de Assistência; electrificação das freguesias rurais; lançamento da rede de esgotos na cidade; construção de um edifício escolar; reparação de algumas estradas municipais e prosseguimento da estrada de ligação de Porches a Armação de Pera, a única praia do Concelho de Silves e que constitui obra de alto interesse turístico.

(1) — Adaptação de Guerra Roque, sobre a tradução espanhola de Garcia Gomez.



SILVES — As Muralhas de Castelo



# SILVES

*a linda e opulenta cidade mourisca  
que foi glória da civilização árabe*

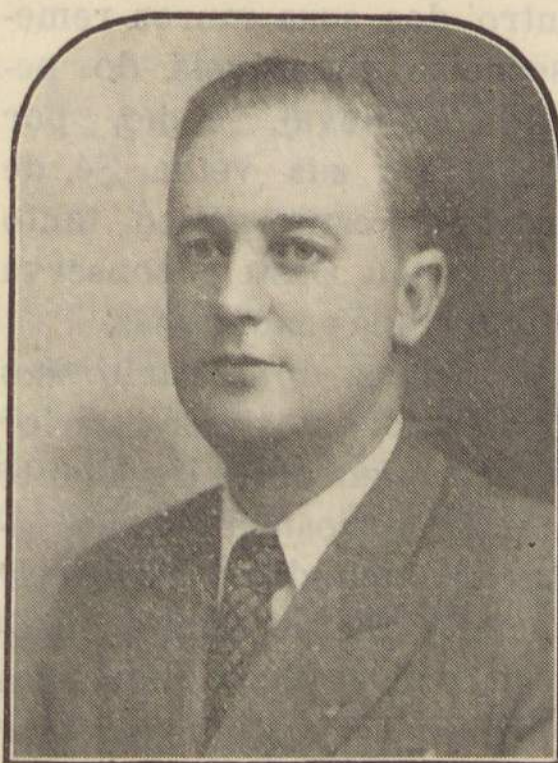
**S**ILVES, a cidade algarvia que mais realçou as características do seu passado mourisco, foi das mais interessantes joias que a realeza encastou na coroa de Portugal. A sua conquista e reconquista constituíram façanhas que ilustram a nossa história e bem se pode dizer que, apoderando-se dela, os portugueses deram profundo golpe no prestígio e nas tradições dos árabes na península.

A cidade de Silves, ainda que tivesse entrado na comunidade portuguesa como aglomerado mourisco por excelência, parece ter sido uma colónia fundada pelos fenícios.

A história, todavia, é omissa quanto a esta hipótese e só refere a sua existência como feudo do império muçulmano, que ali dominou cerca de quatro séculos, deixando-lhe fortes raízes das duas tradições.

No período brilhante da sua existência como capital do Al-Faghar, Silves foi uma cidade florescente, habitada pelos árabes de Yemen, que lá mantiveram uma vida cheia de ostentação, tornando-a não só centro de luxo, como sede da sua intelectualidade. Ali abundavam tanto as famílias nobres como os letrados e diz-se que a linguagem dos seus habitantes era das mais requintadas, gabando-se a pureza da sua pronúncia.

Os árabes chamaram-na Xelb e os poetas cantaram-na como mansão aprazível e exaltaram a beleza dos seus palácios e os tesouros que encerrava. Entre as cidades árabes da Espanha



Salvador Gomes Vilarinho  
Presidente da Câmara Municipal de Silves

era a mais admirada e essa primazia era-lhe conferida pela opulência dos seus palácios sobrejogados por terraços de mármore, pelos bazares, recheados de preciosidades orientais, que esmaltavam as suas numerosas ruas e, sobretudo, pelo aroma que a impregnava, vindo de odorosos pomares e viçosos jardins.

A riqueza, o luxo e o requinte não anularam a natureza de praça forte, que Silves manteve sob o poder sar-

raceno e que se revelou exuberantemente, quando das acometidas que sofreu dos cristãos castelhanos e portugueses. Nesse tempo a sua população estava calculada em cerca de trinta mil habitantes, quantidade muito superior à do censo actual. Por isso, quando os castelhanos a tomaram, em 1060, a sua posse foi disputada duramente pelos moiros que a vieram a reconquistar, depois de ter sido quase completamente saqueada pelos soldados de Fernando I de Castela.

A primeira conquista de Silves, pelos portugueses verificou-se em 1189, no reinado de D. Sancho I. Este monarca, aproveitando a passagem de uma armada de cruzados, que se dirigia à Terra Santa, interessou os estrangeiros na conquista da praça, que não se efectuou, contudo, senão após dilatado cerco. Foi seu primeiro fronteiro-mor, D. Rodrigo Sanches que a governou com o título de «anadel», consagrado no tempo. Por prelado deu-lhe D. Sancho o seu próprio confessor, um cônego regente de Santo Agostinho, que foi o primeiro bispo de Silves sob o nome de D. Nicolau.

Mas os árabes não se conformaram com a perda daquela joia do escritório muçulmano da península. E retomaram-na aos



portugueses, três anos depois, ainda que para isso tivessem de utilizar um poderoso exército que o miramolim de Marrocos fez passar o estreito que divide a península da costa africana. Os portugueses, por seu turno, não se mostraram dispostos a desistir daquela conquista que alargava o seu poder e lhes oferecia novas perspectivas para novos cometimentos e no reinado de D. Afonso III entraram novamente nela, mas desta vez sem que lá encontrassem vestígios da sua antiga grandeza. Não só estava deserta, como arruinada, sendo necessário mandá-la reedificar. D. Afonso III mando-a povoar e concedeu-lhe foral, reconduzindo-a à sua categoria de sede episcopal.

Foi capital do governo das armas do Algarve até ao reinado de D. Afonso IV e sede de bispado até 1577.

No século XVI, devido a circunstâncias de vária ordem, Silves estava reduzida a localidade de somenos importância e os seus escassos duzentos habitantes levavam uma existência precária, sem comércio nem lavoura. Os abalos sísmicos, que já tinham arruinado a

cidade por várias épocas, deixaram-na quase desmantelada, principalmente o de 1755, que não poupou mais de dez casas. E assim perdeu a formosa e opulenta cidade dos mouros o seu prestígio e as suas características, ao mesmo tempo que o movimento do seu comércio, afectado pelo assoreamento do Arade, que lhe corre à beira.

Hoje, Silves apresenta o carácter de uma cidade predominantemente industrial. A sua população de cerca de dez mil almas, ocupa o casario construído em anfiteatro numa das vertentes da Serra de Monchique. A vida local desenvolve-se dentro das novas construções, que pouco representam as antigas características mouras. No entanto, sob o ponto de vista monumental, Silves tem dentro dos seus muros reminiscências veneráveis do período medieval, como, por exemplo, a sua velha Sé, de verdadeiro estilo gótico, tanto como o seu Castelo conserva as suas linhas mouriscas.

As ruínas do Castelo são ainda imponentes e no interior do recinto encontra o visitante algumas curiosidades que foram aproveitadas para forjar as lendas que povoam a história da velha cidade. Entre elas conta-se o «postigo da traição», por onde, segundo a lenda, tentou novamente voltar à cidade o rei mouro que a dominava quando a tomou o nosso D. Afonso III. Dentro do mesmo recinto existem, também, a «Cisterna da Mou-

ra», de abobada abaulada e cinco naves de arcos sustentados por quatro ordens de colunas e que continha água que podia abastecer a população inteira durante algum tempo; o antigo Alcaçar, que fazia parte do mais importante torreão do Castelo e que fora assente no ponto menos acessível e a «Cisterna dos Cães», que oferece o interesse de ser uma habil obra dos mouros, destinada a garantir o abastecimento de água no caso de cerco e que fora escavada em sentido vertical, tendo cerca de sessenta metros de profundidade.

Alem do Castelo e da Sé, esta de interessante história, pois segundo as crónicas, foi mandada construir em 1189, por Afonso, o Sabio, de Castela, mas que se apresenta hoje como foi reconstruída no século XIV, Silves possui ainda outros monumentos vetustos, como a ermida de Nossa Senhora dos Mártires, que recorda a sua construção gótica no arco triunfal em ogiva e no artesoado da capela-mor e a Cruz de Portugal, lindo cruzeiro quinhentista situado na estrada para Messines.

# Grémio da Lavoura de Silves

Organismo Corporativo  
creado em Maio de 1941, tendo como Delegações no Concelho, 3 Casas da Lavoura nas principais freguesias

Direcção :  
Salvador Gomes Vilarinho  
João Carneiro Jacinto  
Domingos das Neves Cabrita  
João Pedro Bitôrrres Cabrita  
António dos Santos Domingos

Organismos integrados :  
Federação Nacional dos Produtores de Trigo  
Junta Nacional do Vinho  
Comissão Reguladora das Moagens de Ramas  
Serviços de Sanidade Vegetal

# João de Sousa Nery

FAZENDAS DE ALGODÃO,  
LINHO E LÃ, CHAPEUS,  
CALÇADO, LOUÇAS, MERCERIAS, ESMALTES,  
FERRAGENS

RUAS } João de Deus 1 a 7  
          } e José Estevão, 1

SILVES-Algarve  
TELEFONE 8

# AVERN & Bucknall

(Corks) L.<sup>da</sup>

II

Cork Merchants & Manufacturers  
18-20 Whites Grounds  
Bermondsey — London S. E. 1

II

PORTUGAL  
ALGARVE  
SILVES



## LOULÉ, e a...

## “Gazeta dos Caminhos de Ferro”

P o r R A Ú L P Í N T O

S EM a tradicional e quase crónica dissertação histórica que abre os artigos descritivos de qualquer concelho provinciano e que, na generalidade, enfadavam o leitor ávido de pormenores mais objectivos que sentimentais, vamos resenhar as belezas e actividades deste rico e progressivo sector do Algarve que constitui o concelho de Loulé.

O louletano é, por via de regra, pretencioso, bairrista, cheio de personalidade e de grande amor próprio. Hospitaleiro, generoso na recepção e na aceitação ao convívio de qualquer visitante, exige apenas em troca, que este se resigne, calmamente, a tolerar a sua verbosidade descritiva e encomiástica das belezas naturais e dos melhoramentos que engrandecem o concelho e das festas que o mesmo realiza.

Não há melhor para o louletano que o que existe em Loulé. E dentro desta convicção, deste sagrado postulado que o bom louletano se impõe, existe uma força de vontade, um imperativo moral que lhe estimula o instinto de aperfeiçoamento e beleza que muito contribui para o aspecto progressivo, simpático e acolhedor que o seu concelho exterioriza.

O concelho é rico de belezas naturais desde a beira-serra ao litoral, enquadrando mesmo a faixa

de barrocal. A distâncias da Vila, não superiores a 3 quilómetros, têm paisagens deslumbrantes o miradouro da Cruz da Assumada, a Nossa Senhora da Piedade, e Santa Luzia. Uns quilómetros mais adiante temos o Cerro de Cabeça Gorda, local privilegiado para campismo, a queda de água denominada «Queda d'Alte», a ponte sobre a Ribeira das Mercês, e, se enveredarmos pela estrada da Corte Garcia em direcção à Tor, encontramos um triângulo de belezas sem par. A dez quilómetros da Vila para o Sul, situa-se a larga e bela Praia de Quarteira, incontestavelmente a praia mais popular e mais frequentada do litoral algarvio.

A ela acorrem veraneantes de Faro, Olhão, S. Braz de Alportel e de vários concelhos do Baixo Alentejo. Ali se realizam interessantes festas, todos os anos e é sempre colorida a vida desta praia com a faina e o movimento de algumas dezenas de empresas de pesca com as chamadas «artes de chá-vega» puxadas para terra com o esforço braçal dos pescadores, numa sinfonia de cor e de ruído que encanta e deslumbra.

No campo arqueológico além das inúmeras grutas, parte delas inexploradas, cavernas e algueirões existentes pelo concelho, muito havia que sondar no próprio sub-solo da Vila, onde pessoas antigas garantem e afirmam a existência de amplas e bem delimitadas galerias subterrâneas.



\* \* \*

A riqueza económica de Loulé é também um dos mais vigorosos factores do progresso deste concelho e até influi na vida económica de toda a a Província. Os produtos de exportação como figos, amêndoas, alfarrobas e cortiça, vão avolumar por forma notável o movimento de vários portos e, não raro, o preço do Mercado desses produtos é estabelecido pelo de Loulé.

Com um sub-solo riquíssimo de produtos mineiros, como mármore, belíssimos calcários de que se fabricam cantarias primorosas, cal, gesso e argilas plásticas, o concelho de Loulé, enfileira ao lado dos concelhos de maior desenvolvimento industrial do Algarve.

Também a interessante e simpática indústria da palma e esparto que mobiliza milhares de pessoas, numa actividade de puro artesanato é digna de relevo, pois constitui um produto de exportação verdadeiramente característico do concelho.

A confecção de chapéus e pequenos sacos de viagem e de trabalho em palha de arroz também constitui um dos mais interessantes ramos da indústria caseira local.

As indústrias de fabricação de calçado e de curtumes representam igualmente um importante sector de actividade deste formigueiro de 60.000 almas que constitui o concelho de Loulé.

\* \* \*

Mas, a que vem todo este despreocupado relato de valores que enriquecem uma das mais lindas regiões da província das amendoeiras em flor?

Tudo para se condensar numa louca aspiração, num sonho dourado, que é mais que tudo para os louletanos. Há um anseio sentido por todos, encarnado com tanto esmero que avassala e preocupa novos e velhos, que é contado às criancinhas como como a Terra da Promissão, como o Maná delicioso que há-de chegar um dia. Não se fala de outra coisa, no lar, na rua, na Vila, no campo, tudo diz: Se chegamos a ter o caminho de ferro à porta!!!

E é esta a razão de ser de intercalar o nome da *Gazeta* na epigrafe deste artigo.

É que a *Gazeta* tornou-se amiga de Loulé e Loulé faz o que pode pela *Gazeta* mas afinal, e, tristemente, o caminho de ferro continua a fazer-nos... gazeta.



Como Loulé recebeu os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que em 1938 visitou a encantadora Vila





LOULÉ — Edifício do Centro de Saude

# LOULÉ

*vila de fisionomia mourisca alcandorada  
numa paisagem deslumbrante*

**A** FIRMA-SE, não sem motivo, que Loulé é das terras mais interessantes de todo o Algarve. Na realidade, a sua situação é verdadeiramente excepcional dentro da exuberância panorâmica da província meridional do país e não é exagerado compará-la com um gigantesco minarete de cujo varadim se possa abarcar os longes, tanto sobre o mar como ao longo da planície.

Dali é possível notar quanto de pitoresco oferece a terra algarvia em algumas das suas zonas, constituindo pequenos retalhos que deslumbram a vista e encantam pela arte divina como ali se casam elementos tão diferentes. À doçura do clima, à suave luminosidade junta-se a maravilha da disposição artística das camadas do solo, dando-se o caso de ser possível alcandorados pequenos vergeis, que se diriam existir apenas para que o Creador, lá do alto, se possa rever na sua obra.

Observando esta região bem se pode dizer que se o Algarve constitui um retalho do território português inconfundível com as terras existentes à sua volta, este mesmo retalho possui em si parcelas que são outras tantas provas de que a singularidade provincial se pode subdividir, concorrendo entre si. No concelho de Loulé encontra-se um quadro geográfico de beleza própria, criado pela mais imponente associação do mar, da planície e da montanha. Lombas de terra ondulada em contraste com cerros de grandiosa configuração,

alteando-se à massa das águas que, lá em baixo, se agitam em fluxos e refluxos violentos umas vezes, graciosos outras, mas constituindo sempre espectáculo belo e impressionante.

Dentro deste quadro está Loulé flanqueada por Querença, Salir e Quarteira, esta última apagada praia de banhos, mas que se alcança através de copados pinheirais, talvez os mais belos do país.

Por seu turno, a estrada para Salir é das que oferecem um dos mais belos panoramas da região próxima e Querença tem como interesse turístico as suas particularidades locais.

Talvez pela excelência da sua situação e condições climatéricas que a recomendam, Loulé tornou-se uma das vilas mais populosas não só do Algarve como de todo o país. Alberga cerca de dezassete mil habitantes e esta densidade populacional não podia deixar de ser acompanhada de activo labor, o que explica a variedade e desenvolvimento da sua vida industrial e comercial. O seu comércio é constituído principalmente pela exportação de alfarroba, figo e amêndoa e a sua actividade industrial é aplicada de preferência no fabrico de cortumes, sabão, linha e juta, possuindo fábricas de moagem.

Todo este labor se confina dentro de um aglomerado cheio de pitoresco constituído pelo casario configurado das maneiras mais caprichosas e em que se revela o apego às tradições mouriscas, como





LOULÉ — Edifício dos Correios

se verifica nos motivos escolhidos para a cobertura das habitações. E ao que parece, esta fidelidade a um estilo que vem de longe tem fundamento no facto de ter sido Loulé uma das povoações que os moiros mais tiveram em conta, a ponto de a terem fortificado zelosamente, como depois muito bem puderam reconhecer os homens de D. Paio Peres Correia que a conquistaram para a corôa portuguesa, então sustentada por D. Afonso III.

Do seu histórico passado não tem a vila, hoje, documento completo. O antigo castelo sarraceno mal se reconstitui nos poucos trechos de muralha ainda existentes e das épocas seguintes vão desaparecendo as relíquias, como o Convento do Espírito Santo, a Igreja da Graça, o Mosteiro de Santo António, etc. São ainda as características chaminés que constituem a ligação mais expressiva do nosso tempo com o passado e é através delas que o viajante, de longe, pode evocar o perfil arquitectónico da região de Loulé no tempo dos moiros.

Mas existem, ainda, à sombra do seu privilégio de monumentos nacionais, alguns edifícios religiosos que marcam a evolução da nossa idade média. São eles, por exemplo, a Igreja Matriz, que foi



LOULÉ — Largo Dr. Bernardo Lopes

doadada, em 1280, aos cavaleiros de S. Tiago e que oferece a particularidade de possuir um interior dos mais vastos em igrejas portuguesas, constituído por três naves com quatro tramos de arcos ogivais assentes sobre colunas de curiosos capiteis; a curiosa porta manuelina da Igreja da Misericórdia; o cruzeiro do adro da Misericórdia e o portal do antigo Convento da Graça, que recorda o edifício cujas ruínas são consideradas as mais interessantes de Loulé e evocam uma das casas conventuais mais opulentas da região.

Se, porém, estas recordações mal passam de ruínas e o seu prestígio e riqueza se desvaneceram no tempo, os locais em que assentaram, esses conservaram as suas antigas prerrogativas e continuam a ser pontos excepcionalmente dotados dentro do conjunto da paisagem de que fazem parte. Assim, do largo fronteiro à velha Igreja Matriz



LOULÉ — Praça da República

ainda continua a disfrutar-se o soberbo panorama de sempre, cheio de luz e de graça, com a cortina de cerros coalhados de casaria e arvoredo e mais ao longe o mar, na sua agitação constante e sempre renovada. Igualmente a esplanada onde se encontra a ermida de Nossa Senhora da Conceição domina retalhos pitorescos do horizonte, em que sobressaem o cerco da Assomada, a Cabeça do Mestre, o Vale Judeu e a Campina de Cima.

Se a vila, em si, tem, no pitoresco, valor próprio, os arredores não lhe ficam atrás e talvez o ultrapassem. Além de muito frescos e arborizados, possuem encantadores pontos de observação. O sítio do Cadouço e o Santuário de Nossa Senhora da Piedade são interessantes exemplos e a pequena ermida oferece mais a curiosidade de ter sido construída na primeira metade do século XVI.

Quem visita Loulé não pode resistir à curiosidade de peregrinar nas proximidades. A pouco



mais de dez quilómetros encontra a Quarteira, modesta praia utilizada pela gente local, mas que não deixa de ser bastante extensa e onde se encontra muito peixe, bom e fresco. Diz-se que tem valor arqueológico, por ter ali existido, em tempos imemoriais, a antiga cidade do Carteia.

Um pouco mais distante encontra-se Salir, de onde se disfrutam belas vistas da região. A pouca distância da localidade, que outrora foi conhecida por Selir, a Cruz da Assomada oferece um esplendoroso panorama, constituído de um lado pela planície onde assenta Loulé e se encosta o mar e do outro pela zona montanhosa da região. E do velho Castelo de Salir, representado hoje por paredes arruinadas, avistam-se pontos interessantes, como o Cerro dos Negros, a Rocha da Pena, o Barranco do Velho, para só citar estes.

Noutra orientação encontra o viajante a localidade de Querença, que se recomenda pelas suas curiosas e belas estalactites, de tonalidades raras. No cimo de um pequeno cerro, ali existente, está situada a caverna da Salustreia, com setenta e oitenta metros de comprimento e que no seu interior contem lindos exemplares de estalactites. Próximo desta gruta vê-se a «Igrejinha dos Mouros», que oferece a particularidade de possuir uma abóboda sustentada por colunas estalactíticas.

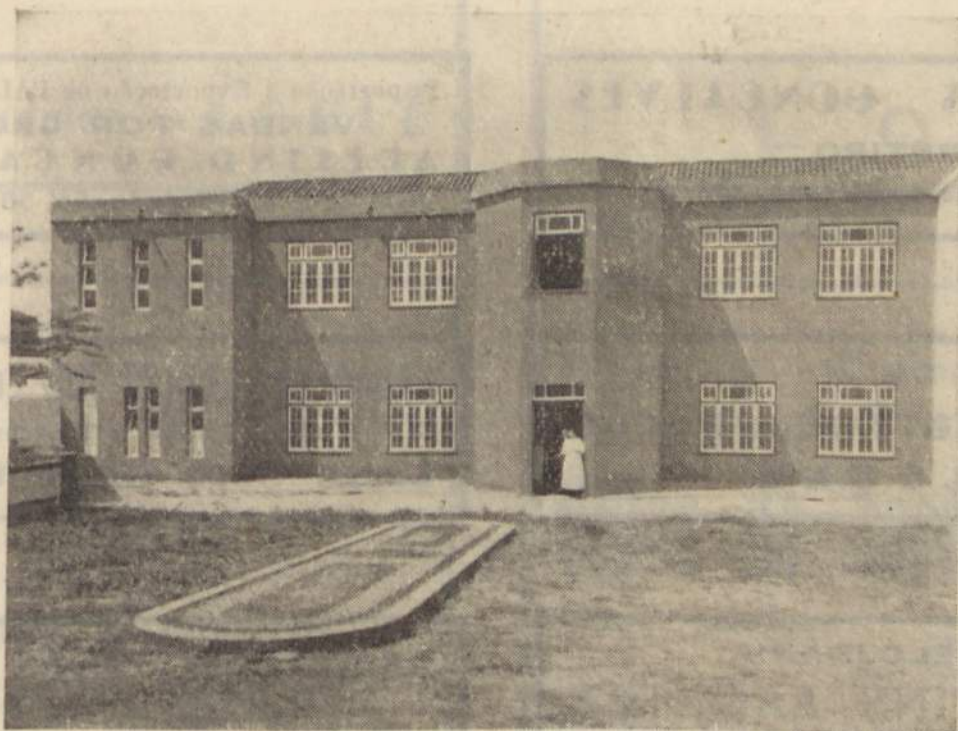
Também nas suas proximidades existe S. Brás de Alportel, localidade rodeada de pitorescos ca-



LOULÉ — Rua Engenheiro Duarte Pacheco

saís, frondoso arvoredado e continuada linha de cerros a limitar a costa. A estrada que conduz a este lugar é das mais frequentadas e não deixa de oferecer interesse o aspecto dado pela variedade de veículos que atravessam aquela zona, vindos dos pontos mais diversos.

Percorrida a província inteira, radica-se a impressão de que, dentro da fisionomia panorâmica do Algarve, Loulé mantém os seus créditos como uma das terras mais apreciáveis da zona sul do território metropolitano. E não se esquecerá facilmente o encanto do panorama terrestre e marítimo que, dos brancos terraços da vila, se avista, constituído por hortedos e pomares correndo para o mar e, sobretudo, a luz maravilhosa que ilumina aquele retalho privilegiado da terra portuguesa.



LOULÉ — Fachada posterior e cerca do Hospital Dr. Bernardo Lopes



VISITE V. EX.<sup>A</sup>

A

ALFAIATARIA

**YORK****LOULÉ**

CASA BRANCA — DE —

**JOSÉ DE SOUSA INÊS**

Lanifícios para Homens e Senhoras—Faqueiro, Modas e Retrozeiro

5-6, Largo Dr. José Bernardo Lopes, 7-8 — **LOULÉ****António Pereira Guerreiro**

Mercearias, Cereais e Frutos Sêcos

**AVENIDA MARÇAL PACHECO, 12 a 22****LOULÉ — Telefone 115****Adelino Francisco da Silva**

Fábricas de Farinha em rama e de Gêlo

**RUA DA CARREIRA, 7 — LOULÉ — Telefone 56****União de Mercarias do Algarve, L.<sup>da</sup>**

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Armazem de Mercarias, Cereais, Legumes e frutos do Algarve

Sede em **LOULÉ: LARGO GAGO COUTINHO**

Telegramas UMAL — Telefone 22

TELEFONE N.º 121

**JOAQUIM MIGUEL AFONSO**

PALMA E ESPARTO EM RAMA E OBRA

Rua 9 de Abril — **LOULÉ**

Posto N.º 22-28

**José J. M. Adelino Pereira**

MOAGEM DE TRIGO EM RAMA

**RUA D. PAIO PERES CORREIA****LOULÉ****FILIPPE DOS SANTOS GUILHERME**

Vinhos de mesa, finos e licorosos

AGUARDENTES E VINAGRES

FORNECEDOR DOS MELHORES VINHOS DA REGIÃO

**R. José Fernandes Guerreiro — Telefone 112 — LOULÉ**

TELEFONE N.º 40

**ANTÓNIO FRANCISCO CONTREIRAS**

Depósito de Madeiras, Ferragens, Vidros e Tintas

SERVIÇO DE TRANSPORTES

**Largo Gago Coutinho — LOULÉ****MANUEL RODRIGUES GONÇALVES**

ABEGÃO E FERREIRO

**Rua Serpa Pinto — LOULÉ**

Importação e Exportação de PALMA e ESPARTO em RAMA e OBRA

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO

**ADELINO GONÇALVES MATOS LIMA**

Rua Nova da Piedade, 56, 58 e 60

**LOULÉ - (Portugal)**

PADARIA — DE —

**Francisco Barros da Encarnação****Rua de Faio — LOULÉ****HAVANEZA LOULETANA de José Estevens**Café, Vinhos, Licores e Tabacos — Agente da Casa Campião & C.<sup>a</sup>**Largo Gago Coutinho — LOULÉ — Telefone 60**

OURIVESARIA E RELOJOARIA

de **ANTÓNIO MARTINS LAGINHA****Rua 5 de Outubro — LOULÉ****MANUEL DA COSTA JUNIOR**

MOAGEM DE FARINHA EM RAMA

**LOULÉ****VASCO CAMILO MARTINS \* TECIDOS E MALHAS \* 62, Rua 5 de Outubro, 64 — LOULÉ**



*Fábricas de Vidros da Marinha Grande*

DEPOSITÁRIO NO SUL DO PAIS

**JOÃO DE OLIVEIRA**

*Vidros, Cristais, Garrações Empalhados,  
Chaminés, Vidraças Nacionais e Estran-  
geiras, Vidros para Laboratório e Farmá-  
cia, Louças de Sacavem, Lusitania e Vista  
Alegre, Artigos para brindes, etc., etc.*

**112—PRAÇA DA REPÚBLICA—114**  
**LOULÉ — Telefone 57**

**Manuel de Sousa Ignez**

FÁBRICA DE TECIDOS EM GROSSA-  
RIAS, LINHO, ALGODÃO, JUTA E  
CINTAS — SACARIA EM TODOS OS TA-  
— :: — MANHOS E QUALIDADES — :: —

Telefone 26

**LOULÉ (Portugal)**

**Manuel de Sousa Ignez Júnior**

ESTANCIA DE MADEIRAS E  
OFICINA DE CARPINTARIA —  
FERRAGENS E MATERIAIS  
— DE CONSTRUÇÃO —

**Avenida José da Costa Mealha**  
**LOULÉ (PORTUGAL)**

**TIPOGRAFIA LOULETANA**

DE

*Anastácio Guerreiro Douzado*

**LOULÉ**



*Esta oficina executa todos os trabalhos*  
*— com perfeição e rapidez —*

**José da Piedade Caracol Júnior**

FABRICANTE E FORNECEDOR  
DE LOUÇA, MANILHAS, SI-  
FÕES, TELHA, LADRILHO,  
— TIJOLO, ETC. —

**Rua da Central Eléctrica — LOULÉ**

**A LOULETANA**

— DE —

**MANUEL DE SOUSA LOPES**

CASA ESPECIALIZADA EM DOCES REGIONAIS — FRU-  
TAS CRISTALIZADAS — VINHOS LICOROSOS — CAFÉS  
DAS MELHORES MARCAS — JORNAIS, LOTARIAS, RE-  
— VISTAS, MALAS, PASTAS —

**LOULÉ**

**Carlos Dias Gomes**

*Comerciante*

MERCEARIAS, MIUDEZAS, BEBIDAS,  
BONS VINHOS DESTA REGIÃO

*R. Eng.º Duarte Pacheco*  
*é Rua do Prior*

*Loulé*

TELEGRAMAS:

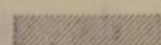
**PINTOS**

TELEPHONE: 28

**Viuva de José Miguel Pinto, L.<sup>da</sup>**

**LOULÉ**

**IMPORTADORES E EXPORTADORES**



**Fructos sêcos, Palma e Esparto**



# OLHÃO

terra de intrépidos pescadores e uma das mais

progressivas da provincia algarvia

**S**E existe, no Algarve, terra de pescadores e mareantes por excelência essa é Olhão. Embora não muito antigo, este aglomerado populacional, constituído, hoje, por cerca de doze mil habitantes, é dos mais típicos, quer nos hábitos, quer na vocação marítima. Um olhanense, dentro de quatro tábuas e com a vela desfraldada, corre o mundo, como o provaram aqueles dois antepassados que tiveram a ideia de ir, num pequeno caique, levar o D. João II a Boa Nova de que os franceses tinham sido expulsos do Algarve. E a verdade é que chegaram ao Rio de Janeiro, percorrendo milhas e milhas sem cartas de marear, logrando alfim o seu intento, que era dar a notícia em primeira mão.

Sendo uma das terras mais progressivas do país e importante quanto ao desenvolvimento que ali adquiriram as indústrias da pesca e das conservas, a sua existência interior apresenta-se-nos sob dois aspectos, um dos quais, se não é o mais imponente, é contudo o mais típico e confina-se no bairro, nas vizinhanças do mar. Nessa faixa de terreno, onde em tempos as velhas cabanas cobertas de colmo davam abrigo à primitiva colónia de pescadores, foram depois levantadas as pequenas casas de pedra e cal, dispostas a esmo e que os habitantes revestiram de gelosias e arabescos de tonalidades em que o azul predomina. Os telhados, porém, são invariavelmente brancos e se não fora a variedade de nível e da conformação das chaminés, dir-se-ia, de longe, que um vasto e alvo lençol cobria todo aquele casario.

Foi entre casario irregular, mas típico, que acusa a tenacidade de uma tradição que vem do passado mourisco daquelas regiões, que se formou o caracter do olhanense. Encontram-se ainda ali traços flagrantes da vida dos primeiros

tempos da terra e muitas mulheres ainda envergam o bioco, que à força de uso de geração para geração, deixou de ser negro para ser esverdeado, tanto o sol ardente lhe comeu a cor como a geada a diluiu. Este cenário apresenta destacado confronto com aquele oferecido pelas construções da vila nova, todas modernissimas e já moldadas às exigências da comodidade.

Debruçada sobre o mar, com o seu casario sem simetria e atravessada por uma Avenida que é o único traço de urbanismo, previamente elaborado, esta vila é, por isso mesmo, um quadro particular no conjunto das populações do Algarve. No seu porto, os barcos, como as casas na vila, aglomeram-se sem ordem, quer sejam vapor, caique, fragata ou chalupa. E quando a pesca promete, lá vai tudo, haja ou não mar bravo, pois o homem de Olhão navega no Oceano como caminha nos trilhos incertos da sua terra, à feição do terreno mas com firmeza.

Por mais estranho que pareça, a gente desta terra, ainda que audaciosa nas andanças dos mares, é crente, ainda que um pouco à sua maneira. As igrejas levantadas e em particular as da Senhora da Soledade e de Senhora dos Aflitos provam a fé do olhanense na protecção do alto e quando a tempestade brama, é ali que as suas mulheres e mães vão, angustiadas, implorar a confiança que lhes falta.

Como quase todas as populações algarvias, Olhão está enquadrada por uma paisagem que convida à contemplação. O cerro de S. Miguel, o pinhal de Marim e Santo António do Alto constituem pontos de referência num horizonte polvilhado de casais claros, vales de escassas dimensões, veigas ridentes, no fundo do qual o mar aparece eriçado de mastros a reticular o seu dorso azulado e sempre em ondulação.



Fábrica de conservas de peixe em AZEITE,  
SALMOURA E PRENSADOS  
EXPORTAÇÃO

INSTALAÇÕES PRÓPRIAS  
DE  
SECA DE POLVOS

Comércio geral de peixe  
fresco, salgado e seco  
MERCADO INTERNO

# ANTÓNIO JACINTO FERREIRA, L.<sup>DA</sup>

Filial em: LISBOA  
Cais do Gaz, 10-A. J. F.

Sede em: OLHÃO (Portugal)

Filial em: PENICHE  
Bairro do Visconde, 2

Tele { fone 2 4830  
gramas FORNECEDOR

Telefone: 29

Telegramas: FORNECEDOR

Tele { fone 46  
gramas FORNECEDOR

Tele { gramas: GIUSEPPE GALUPPO-OLHÃO  
fones: Fábrica 83-Residência 88

*Giuseppe Galuppo fu Carlo*

Produttore Pesci Salati e Conservati e Filetti D'acciughe  
in Pure Olio d'Oliu

OLHÃO-PORTUGAL

## Manuel J. Barros

CASA FUNDADA EM 1921

OFICINAS de Serralharia Mecânica e  
Civil e Fundição de Ferro, Bronze,  
etc.. — DEPÓSITO de Artigos de Ferro  
para todos os usos industriais, agri-  
colas e caseiros, Engenheiros para no-  
— ras, Prensas, Charruas, etc.. —

Rua da Estação do Caminho de Ferro  
OLHÃO Telefone 192

## Abastecedora de Olhão, L.<sup>da</sup>

ARMAZEM DE MERCEARIAS

TORREFACÇÃO E MOAGEM  
ELECTRO-MECANICA DE CAFÉS

Telefone 138

OLHÃO

## João dos Santos Neto

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES  
MERCEARIAS E PERFUMARIAS

Agente e Depositário da  
Companhia União F. Portuense e Aguas de «CASTELO»  
e «LOMBADAS»

R. Marquês de Pombal, 4-6 — OLHÃO

# MARQUES & SANTOS, L.<sup>DA</sup>

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS

COMPLETO SORTIDO EM TECIDOS DE LÃ PARA CASACOS, VESTIDOS, E OUTROS ARTIGOS,  
— TAIS COMO: SEDAS, SETINS, COLCHAS, MEIAS, MALHAS, ETC. —

PREÇOS CONVIDATIVOS

Rua do Comércio, 3 e 7

OLHÃO



Telefone 34

**Manuel António Rita**

Serralharia e Fundição de Ferro e Bronze

Rua do Caminho de Ferro, 54—OLHÃO

Telegr.: PROGRESSO

Telefone 84

**TOMÉ, LIMITADA**

Fábrica de Conservas de Peixe em Azeite

**OLHÃO**

**Confeitaria NETO**

ESPECIALIDADE EM BOLACHAS E BIS-  
COITOS DE TODAS AS QUALIDADES  
DOCES REGIONAIS, VINHOS DO PORTO  
LICORES, ETC..

**JOÃO DOS SANTOS NETO**

Rua do Comércio, 46

OLHÃO-Algarve

Tele { fone: 60  
gramas: HERCULANO POMBINHO

**Transportes Dombinho, L.<sup>da</sup>**

TODO O SERVIÇO DE CAMIONAGEM,  
CAMINHO DE FERRO E VIA MARÍ-  
TIMA — SEGUROS — SUCATAS, ETC. —  
TRABALHA EM COLABORAÇÃO COM A  
EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

Avenida 5 de Outubro, 82-84

OLHÃO

**José da Silva Jor.**

MERCEARIAS, FARINHAS E CEREAIS

Rua Vasco da Gama, 36 a 42

OLHÃO

**Joaquim Romão Pinto**

MERCEARIAS

RUA VASCO DA GAMA, 32 e 34

Olhão

Telegr.: ANIBAL VIEGAS

Telefone 155

**ANIBAL FELIZARDO VIEGAS**

Refrigerantes e Licores «BOA ESTRELA»

Peixe Fresco, Salgado, Sêco e Prensado, Seca de Polvos

PRODUCTOS DO ALGARVE

Avenida 5 de Outubro, 30

OLHÃO (Portugal)

**José Tomás da Graça**

Ferragens e Quinquilharias — Drogas e Tintas

Rua do Comércio, 138 a 142 — Rua Dr. João Lúcio, 33 e 35

Telefone, 67 — OLHÃO — Telegr.: José Tomás

Telefone 175

Telegr.: HERCULANO CARVALHINO

**Herculano Augusto Carvalhinho.**

Louças, Esmaltes, Alumínios, Vidros, Azulejos, Mozaicos, Productos Refractários  
— e de Grés, Louças Sanitárias, Banheiras, Materiais de Construção —

109, Rua 18 de Junho, 109-B

OLHÃO

**Joaquim Sarrea Mendonça**

SERRALHARIA MECANICA, FERRARIA

E SOLDADURA A AUTOGÉNIO

Rua do Morgado, 5

Olhão

**A POPULAR**

CASA DE BICICLETES

de José das Dôres Flôxo

VENDA DE BICICLETES — ACESSÓRIOS E REPARAÇÕES

Avenida da República, 100 e 102 — OLHÃO

**VAI VIAJAR?**

CONSULTE O

«Manual do Viajante em Portugal»



# TAVIRA

## cidade senhoril e melancólica

**N**A sua melancólica quietude, Tavira ostenta, ainda hoje, o seu carácter mourisco do tempo em que D. João Peres Correia a arrebatou ao domínio sarraceno. As suas casas muradas de branco, encimadas por pitorescas chaminés e com as janelas lavradas suntuosamente, mantem o ar senhoril da que já foi cidade residencial de um soberano, pois D. João II habitou-a durante algum tempo e o ambiente da corte deixou por lá vestígios.

O terramoto de 1755 arrasou-a quase por completo e, nesta contingência trágica, em que teve a sorte da maioria das povoações do Algarve, Tavira perdeu quase toda a importância. Na sua reconstrução grande parte dos monumentos do passado ficaram esquecidos e a circunstância do seu porto se ter assoreado afastou dali muita navegação, principalmente os navios de alto bordo que, até então, o poderiam demandar.

Em 1776, o Marquês de Pombal estabeleceu ali o fabrico de tapetes, indústria que não teve, porém, desenvolvimento. A actividade dos seus habitantes orientou-se primeiramente para a pesca e, depois, para o campo industrial e, hoje, fabrica-se ali calçado em grande escala.

Todavia possui um importante estabelecimento de águas termais, muito recomendadas para o tratamento de doenças de pele e artrismo. Sob o ponto de vista monumental, podem lá admirar-se, entre outros edifícios, Santa Maria do Castelo, a Igreja da Misericórdia, de S. Paulo e do Carmo, além das ruínas do antigo castelo e do velho convento dos frades bernardos.

A sua população é actualmente de cerca de doze mil habitantes e a situação da cidade, um pouco afastada do litoral, é favorecida pelas cercanias de interessante paisagem e onde se encontram algumas povoações de curiosa história e interessante documentação vetusta.

### Araujo Ribeiro & Dias, L.<sup>da</sup>

MOAGEM DE FARINHAS EM RAMA DE  
TRIGO, MILHO, CENTEIO E CEVADA —  
TRITURAÇÃO DE ALFARROBA — RAÇÕES  
PARA GADO — DEBULHA DE CEREJAES —  
SERRALHARIA MECANICA

Fábrica e Escritório:

**R. Jacques Pessoa—TAVIRA—Telef. 46**

### A COMPETIDORA DE José Augusto Neves

Especialidade em lanifícios para homem e senhora  
— Algodões e chapelaria — Capas alentejanas e  
sobretudos — É a casa que mais barato vende e  
maior sortido tem

**2, Praça da República, 28-29 TAVIRA**

Carreiras de camionete entre Tavira, Vila Real, Faro e Vice-Versa  
Camionetes de Aluguer e Auto-Carros para Excursões

**JOSÉ PILAR**

Rua Roque Féria, 10 — Telefone 31

**TAVIRA**

Telegramas «TAVIRENSE»

Telefone 21

*J. J. Celorico Palma*

Fábrica de Conservas "TAVIRENSE"

CONSERVAS DE PEIXE EM AZEITE  
PURO D'OLIVEIRA — ESPECIALIDADES  
EM: ATUM, SARDINHA, CAVALA, E  
—::— FILETES DE ANCHOVA —::—

**TAVIRA—PORTUGAL**

COMPANHIA  
DE  
CONSERVAS  
BALSENSE



FABRICO ESMERADO DE CONSERVAS  
DE  
ATUM, SARDINHA, CAVALA, ETC.



TELEFONE 8  
**TAVIRA**



# Vila Real de Santo António

*possui o melhor porto do Algarve*

**N**A planície arenosa da margem direita do Guadiana e vizinha da sua foz, encontra-se Vila Real de Santo António, localidade terminal do sul do país e um dos melhores portos do Algarve, não só pela sua disposição excepcional como pelo desenvolvimento comercial que adquiriu.

Esta vila é das mais recentes das paragens do sul, pois nos meados do século XVIII, o local onde foi construída era uma faixa de costa completamente deserta. O marquês de Pombal fê-la edificar em cerca de seis meses, sob traçado moderno. Por isso a sua fisionomia é deveras diferente da do resto das povoações do Algarve, pelo contraste formado entre as suas largas ruas e a pouca altura das casas.

A crónica desta vila, sob o ponto de vista histórico e a sua importância monumental são portanto precárias. A região, porém, parece que já fora utilizada como centro populacional e nas proximidades da que é hoje Vila Real de Santo António

existiu uma localidade que teve trágico fim, pois segundo as crónicas, foi tragada pelas águas aí pelos fins do século XVI.

Como vila moderna, foi já provida de certos requintes que as outras da mesma província só muito tarde vieram a alcançar. A sua importância, porém, vem-lhe principalmente do movimento do seu porto, visitado, com frequência, por navios estrangeiros e através do qual se fazia a exportação de minério das zonas mais próximas. O seu porto de pesca também adquiriu posição destacada, a ponto de o denominarem «Bolsa do Atum», por ser ali que se fazem as mais volumosas transações daquele pescado. Esta circunstância explica a existência de grande número de fábricas de conservas na vila, onde se empregam muitos habitantes da terra e de outros pontos.

Telefone 92

Telegramas: MENVARES

**CLEMENTE & VARELA**

REPRESENTAÇÕES COMERCIAIS E CONTA PRÓPRIA

R.ª Conselheiro Frederico Ramirez, 77 (Rua do Correio)

VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO



Telefone: 33

Telegramas: VIUCAPA

# Viúva de José Joaquim Capa & Filhos

Armazém de Merceria, Fazendas, Solas, Cabedais e estabelecimentos a retalho

Depositários da Companhia Portuguesa de Tabacos e das Conservas em Azeite e Salmoura de Pilotos & Capa

Correspondentes Bancários e Casa de Câmbios

VILA REAL DE SANTO ANTONIO

## Manuel Cipriano

FAZENDAS, MERCEARIAS, CALÇADO,  
— LOUÇAS E VIDROS —

Telefone 75

VILA REAL DE SANTO ANTONIO



ARMAZÉM DE  
FAZENDAS E  
— MIUDEZAS —

Telefone 120

## Manuel Pires Gravanita

FAZENDAS E MIUDEZAS  
MERCEARIAS E TABACOS

Calçado da afamada marca « J A P E »

VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Telefone 89

## Soc. Acc. Angelo Parodi Fu B.<sup>meo</sup>

GENOVA — (Itália)

Casa Fundada em 1870

CONSERVAS DE PEIXE em AZEITE e SALMOURA

Com fábricas em: PORTUGAL  
OLHÃO e VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO (Sucursal)  
ESPANHA — ITÁLIA — MARROCOS — TUNISIA

Telegramas: P A R O — Genova  
P A R O D I — V. R. de St.º António

## CASA COELHO

Fazendas de Algodão, Lãs e Sêdas — Chapéus, Camisas,  
— Gravatas, Gabardines e Artigos de viagem —

Vila Real de Santo António

Telefone 8

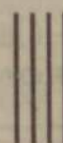
## PENSÃO FELIX

Telefone 91

DE MANUEL FELIX DA SILVA

Praça Marquês de Pombal, 22 — Vila Real de Santo António

## CAFÉ PORTUGAL — DE — ANTÓNIO MARTINS



50 — Rua Teófilo Braga, 52  
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO





BEJA—Dois dos painéis que ornamentam a sua Estação

# Metalurgica Alemtejana

FUNDIÇÃO — FORJAS — SERRALHARIA E CARPINTARIA MECANICA — SOLDADURA  
ELÉCTRICA — ARMAZÉM DE FERRO — MATERIAL AGRÍCOLA — MOTORES E APA-  
RELHOS PARA USOS INDUSTRIAIS — APARELHAGEM ELÉCTRICA — CONSTRUÇÕES

AGRÍCOLAS — REPARAÇÕES EM GERAL

PROJECTOS E ORÇAMENTOS

**SEDE BEJA**

Telefone 19

Filial LISBOA — Rua do Arsenal, 130

Telefone 24848 — End. Teleg. HERDER

## Ourivesaria Silva

JOIAS — PRATAS  
RELOGIOS — OURO

Portas de Mertola, 20 — B E J A

Telefone 96

## CONFEITARIA BEJENSE

FUNDADA EM 1893

Luiz da Rocha, Filhos, L.<sup>da</sup>

DOCES REGIONAIS, ESPECIALIDADE  
DA CASA, PORQUINHOS EM DOCE E  
TROUPAS DE OVOS

CAFÉ E CERVEJARIA

22, Rua Capitão Sousa, 23 — B E J A — Telef. III

## Fábrica Cerâmica Alentejana

Mossicos e Canos em Cimento — Pedras em Granito  
— Lava-Louças e Materiais de Construção — Azulejos

RUA DE LISBOA — BEJA — (Junto à Metalurgica Alentejana)

TELEFONE 280

## JOÃO GONÇALVES Antiga Casa Chiba

Venda de Vinhos da região e seus derivados

RUA PEDRO VICTOR (Junto à Estação de Caminhos de Ferro)

B E J A

## PAPELARIA CORREIA

BRINQUEDOS — ARTIGOS FOTOGRAFICOS

Telefone 255

BEJA

Apartado 11

## OURIVESARIA PEREIRA

JOIAS — OURO — PRATA E RELOGIOS

RUA DE MERTOLA, 62

BEJA



# João da Palma

**FÁBRICA DE MOSAICOS**

**Travessa da Banha — B E J A**

**Mosaicos para Pavimentos**

**Mosaicos de Granito**

**Tanques em Cimento**

**TELEFONE N.º 266**

**Mosaicos Artísticos, etc.**

## António da Graça Moraes

com

**Armazém de vinhos e aguardentes  
— e Fábrica de Refrigerantes —**

**TELEF. 152**

**B E J A**

**Relhas e Formões para  
TRACTORES**

**SUCATAS  
de todas as qualidades**

## Manuel João dos Reis

**ASFALTO E MEXPHALT**

**Máquinas, Madeiras e Parafusos**

**Rua Tenente Sanches de Miranda  
(Ao Pelame)**

**B E J A**

Telo { fone 49 (P B X)  
gramas — AFONSO FONTES

## Afonso José das Fontes

**CEREAIS E AZEITES**

**VINHOS E SEUS DERIVADOS**

**EXPLORAÇÃO AGRÍCOLA**

**Largo 9 de Julho — B E J A**

**CEREAES — LEGUMES — PALHAS**

## José Belchior Pereira

**DEPÓSITO DE SAL**

**Comissões e Consignações**

**ARMAZÉM  
Largo Manuel Ribeiro**

**RESIDÊNCIA  
Rua dos Valentes, 4**

**B E J A**

## ORY ESTEVES

**ESCRITÓRIO — Rua Gomes Palma**

**ARMAZÉM DE VINHOS — Rua Valentes**

**B E J A**

## José Joaquim de Matos

**CARPINTARIA e estabelecimento de MADEIRAS**

**Materiais de Construção**

**Completo sortido de artigos Funerários**

**7, Rua Dr. Brito Camacho, 7-A e 7-B**

**TEL. N.º 247**

**B E J A**



## CONSTRUTORA METALURGICA BARREIRENSE, LIMITADA

*Officinas de:* Cerralharia Mecânica e Civil,  
Soldadura a autogénio e electrogénio, La-  
toaria, Fundição de Metais, Niquelagem e  
Cromagem — *Especializada em:* Construção  
de carroceis e outras diversões mecânicas,  
Construção, reparação e montagem em  
aparelhos para a industria oleicola, Es-  
— tructuras e cotusturas metálicas —

Rua Dr. António José de Almeida, 42, 42-A e 44  
Telefone 129 **BARREIRO**

OFICINA DE CARPINTARIA—TRABALHOS PARA CONS-  
TRUÇÃO CIVIL—PORTAS, CAIXILHOS, JANELAS, ETC.  
— MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS, DAS  
MELHORES PROCEDENCIAS —

## Lucas & Costa, L.<sup>da</sup>

Carpintaria e Marcenaria Mecânica  
Materiais de Construção

Facultam-se orçamentos e aceitam-se trabalhos por administração

R. Miguel Pais, 164 a 168 Telef. 131-BARREIRO

## A. ESTEVAM, L.<sup>DA</sup>

FABRICANTES DE  
CORTIÇA EM PRANCHA, REFUGOS, APARAS E QUADROS

MARCA **A E**

19, Av. Chamberlain **BARREIRO**

## Colégio Barreirense

Proprietário e Director:

**JOSÉ JOAQUIM RITA SEIXAS**

ENSINO PRIMÁRIO LICEAL E COMER-  
— CIAL, DUAS SECÇÕES —  
MASCULINA E FEMININA

**BARREIRO** Telefone 66

## OFICINAS METALURGICAS DE

## Francisco Fernandes & Filhos, L.<sup>da</sup>

*Serralharia Mecânica, Civil, Agrícola e Hi-  
draulica — Fundição de Ferro e Metais —  
Soldadura a Autogénio e Electrogénio —  
Máquinas e Prensas para a Industria Cor-  
liceira — Reparações e Montagens — Traba-  
— lhos com Garantia Técnica —*

ORÇAMENTOS GRATIS

31, Rua Vasco da Gama, 37 — **BARREIRO** — Telef. 70

## RESTAURANTE GALITO de VICENTE JESUS CARVALHO

O MELHOR FREQUENTADO E O QUE MELHOR SERVE

Rua Miguel Pais, 8-10 **BARREIRO**

SE VAI VIAJAR, COMPRE O  
«Manual do Viajante em Portugal»  
— QUE É UM EXCELENTE GUIA —

## ANTÓNIO GERMINO

FERRARIA E SERRALHARIA NAVAL

**ALBURRICA** **BARREIRO**

## Joaquim F. Rocio & C.<sup>a</sup> (Irmão)

Estância de Madeiras — Fábrica de Serração e Carpintaria Mecânica

SUCURSAL EM PINHAL NOVO

105, Rua Miguel Pais, 107 — **BARREIRO** — Telefone 18

Reparações de Motores  
Industriais e Marítimos  
e Máquinas de todas as  
Industrias  
Soldaduras a Autogénio

Telefone  
**3 7 2**

Representantes em  
Setubal do motor  
«BOLINDER»

## Clérigo D Hilário, L.<sup>da</sup>

Serralharia Mecânica

Oficina 22 — Escritório 22  
Rua da Saude, 22

**Setubal**



Établissements  
F. Delozy



Fábrica de Setúbal



Telefone 78 — Teleg. Etadelozy

Theodoro António Soeiro

COM  
ESTABELECIMENTO DE VINHOS,  
PETISCOS E TABACOS

Rua Dr. Miguel Bombarda, 73 MOITA DO RIBATEJO

António Antero Gomes d'Almeida

Mercearias, Azeites e Cereais. Cervejaria

Depósito de Tabacos e Fósforos

CORRESPONDENTE BANCÁRIO E SEGUROS

Tel. M. 31

MOITA

SAPATARIA SOEIRO

CAMISARIA E CHAPELARIA

com oficina de sapateiro e correeiro

Encarrega-se de todos os serviços da sua especialidade

Largo Conde Ferreira e Largo do Alferes — MOITA DO RIBATEJO

ROMÃO DE JESUS MOITA com ALFAIATARIA

Encarrega-se de todos os trabalhos concernentes à sua arte

Baixo Alentejo — P I A S

FRANCISCO MANUEL RÊGO

MERCEARIAS, SALCHICHARIA, CEREAIS E CARVÃO

Rua Santos e Silva — Largo Conde Ferreira — MOITA

"Noudar, L.<sup>da</sup>"

Matadouros industriais

Fábrica de Conservas de Carne,

Salsicharia e Charcuterie

CAMIONS FRIGORIFICOS

para transporte de carnes

Telefones — 41 e 47

M O U R A



Depósito em Lisboa:

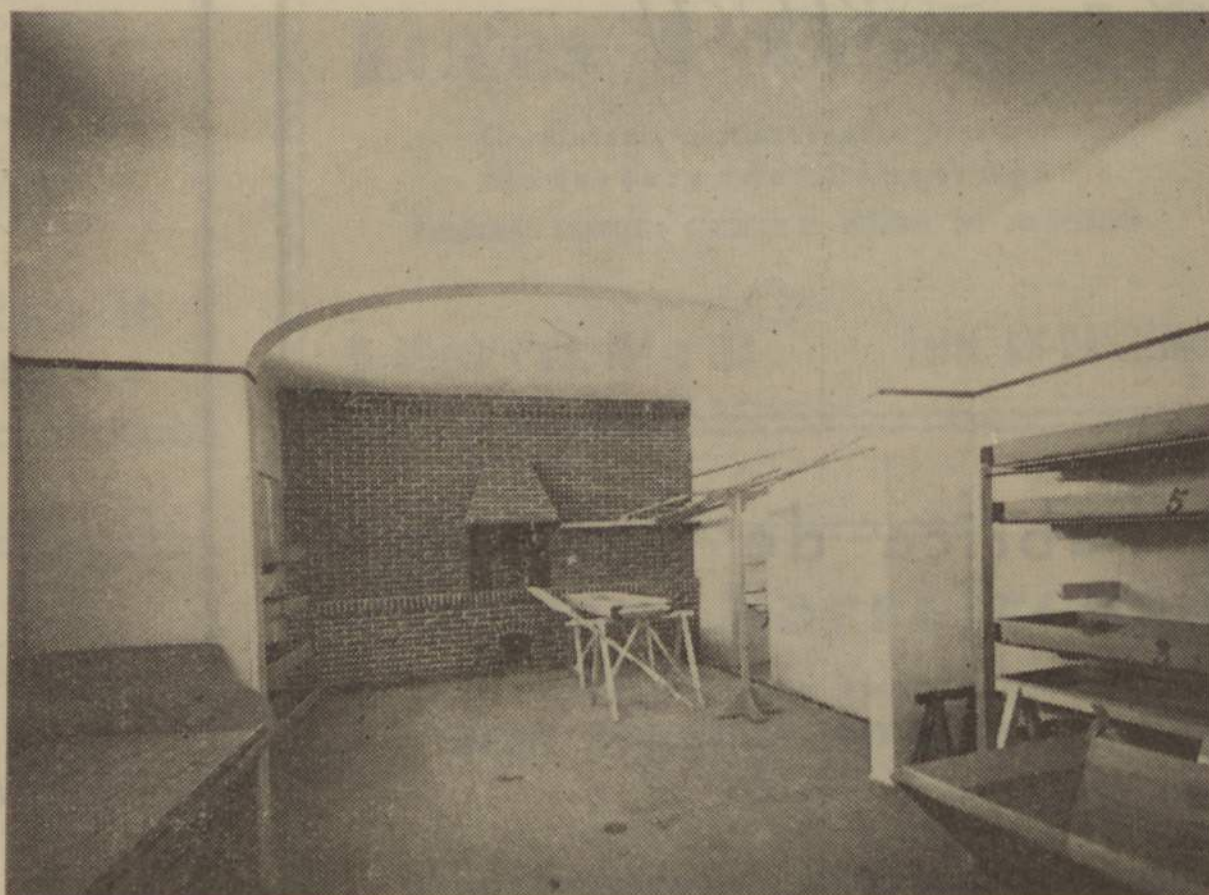
Rua Carvalho Araújo, 163-A



# Sociedade de Panificação Mourense, L.<sup>da</sup>

— M O U R A —

Padarias e Depósitos de pão na  
Rua da Parreira  
Largo da Capa Rota  
Rua dos Fieis  
Avenida Saleiquia, 10



**SEDE EM MOURA:**

Rua da Vitória, 5 e 7

**ESCRITÓRIO EM LISBOA:**

**RUA DO CRUCIFIXO, 25 — Telefone 2 1851**

# Sociedade Comercial de Moura, L.<sup>da</sup>

**ARMAZÉM DE:**

MERCEARIAS — CEREAIS — ADUBOS — MADEIRAS — VINHOS E SAL

**Telefone 29**



**Telegramas «COMERCIAL»**

**Rua da Vitória**

**M O U R A**



## A Electro-Oleica de Moura, L.<sup>da</sup>

Fábrica de Sulfureto de Carbono

Fábrica de Extracção de Oleo de Bagaço

M O U R A

## Crispim de Mendonça Macedo

COMISSÕES E REPRESENTAÇÕES

FORNECEDOR DE CEREAIS

Agente Depositário dos afamados Óleos

Largo da  
Estação



MOURA

MOTOR OIL

Fábrica de Mosaico Mourense

de

Manuel Limpo Calhanas

Rua 28 de Maio, Letras F. M. M. — MOURA

## José Martins Mendes Coveiro

CEREAIS, AZEITES, LÃS E PELES

Especialidade em Carnes Fumadas

ESCRITÓRIO:

Rua Dr. Miguel Bombarda, 31 — Telefone N.º 23

M O U R A

Tele } gramas: AZEITES  
      } fone N.º 8

## Sociedade dos Azeites de Moura, L.<sup>da</sup>

AZEITES VIRGENS

Para Conservas, Consumo e Exportação

FÁBRICAS EM:

Amareleja, Moura e Sobral d'Adiça

## Almeida, Varela & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

ARMAZEM DE MERCEARIAS

Fazendas e Material Agrícola

Rua da República

M O U R A

M O U R A



# SOCIEDADE INDUSTRIAL MOURENSE, L.<sup>DA</sup>

Fábrica de Licores, Refrigerantes, Vinhos, Aguardentes e extractos concentrados—Armazém de Víveres e diversos artigos

Largo José Maria dos Santos, 21—Telef. 12—Teleg. «Sim»

**MOURA**

## GRANDE HOTEL DE MOURA

— Propriedade da Empreza das Aguas de Moura, Assis & C.<sup>a</sup>, Ltd.  
Concessionário: MANOEL DOMINGOS—Este Hotel recomenda o serviço de Bufete da estação dos caminhos de ferro de Beja, aberto a todos os combóios

## DROGARIA «GIL», LIMITADA

DROGAS E PRODUCTOS QUÍMICOS

RUA DA REPÚBLICA, 9A-11

**MOURA**

## JOÃO ALBINO —

Comissões, Consignações e Conta própria—Azeites e Cereais—Agencia da Companhia «Tagus»  
Largo José Maria dos Santos, n.º 47

**MOURA**

## CENTRO COMERCIAL / Proprietários NUNES & PIRES, L.<sup>DA</sup>

Este acreditado estabelecimento tem sempre um sortido completo de Artigos de modas, Retrozeiro, Chapelaria, Camisaria, Perfumaria, Móveis de Ferro e Malas para roupa, de viagem e de Senhora—Preços sem competência

Rua da República, 5 e 7 (Vulgo Rua Larga de S. Pedro) e Rua Serpa Pinto, 3 e 5—**MOURA**

## Manuel Fernandes Carrilho & FAZENDAS E MIUDEZAS

RUA DA REPÚBLICA, 20 E 22—**MOURA**



Museu Arqueológico



BARCELOS

Mercado Municipal





BARCELOS — Um aspecto da Feira

# BARCELOS

NUMA publicação, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em que o assunto preponderante é tudo quanto se refira à expansão e melhoria do importantíssimo serviço de comunicações, seria interessante focar a posição de Barcelos sob esse ponto de vista. Tema importante, quer em geral para intercâmbio das actividades da vida, quer sob aspectos concretos como sejam a defesa nacional, a vulgarização das posses regionais, isto é *Turismo* e outros em detalhes. Porque na verdade Barcelos tem características especiais nesse tema, por ser um notável cruzamento de vias de comunicação, que a ligam com importantes centros urbanos — Porto, Braga, Viana do Castelo, Póvoa de Varzim — e está na margem dum rio que domina transpondo-o em Ponte.

Levaria longe um exame da ridente Dona Rainha do Cávado com esse propósito tão importante e curioso que excederia o intuito desta nótula exi-

gindo tecnicismo apropriado. Limitemo-nos pois a chamar a atenção para uma das mais belas e bem situadas cidades novas — vila desde o alvorecer da Nacionalidade em região povoada há milénios — flor em canteiro de maravilha do mimoso jardim que é o Minho.

Algures já se escreveu que «o aspecto belíssima e acolhedor da povoação prende; homens de diferentes proveniências, de várias modos de vida, de distintas aptidões e graus diversos de cultura, unificam-se na manifestação de agrado que Barcelos provoca, por ser uma das terras minhotas mais interessantes, lindíssima, ampla, de ar lavado, adornada geitosamente e de luminosidade de cenário artístico que sugestiona quem nela entra desconhecendo-a». No centro dum grande concelho, topograficamente de original conformação geométrica — quadrado quase perfeito —, acen- tuadamente rural, denso de população — perto de



80.000 habitantes —, basta uma visita nas quintas-feiras à sua *Feira semanal*, descendente da Feira que D. João I concedeu por carta de 19 de Fevereiro de 1412 «a rrogo do conde dom affonso meu filho» — o futuro 2.º Duque de Bragança o já então 8.º Conde de Barcelos —, para ter à vista um mostruário curiosíssimo e variadíssimo da riqueza regional, das suas possibilidades, vendo-se em conjunto quanto o Povo — com bem maiúsculo P — é capaz de produzir.

E se se conjugasse, nas épocas próprias, essa visita com uns «passeios», hoje tão fáceis com os recursos da viação rápida, em circuitos turísticos às romarias e aos locais de visão panorâmica, a colheita de impressões seria das mais agradáveis e reveladora dos valores do Concelho de Barcelos em Arte natural, em bucolismo, em produções. Simultaneamente, mais, um Guia, embora sucinto, apontaria, como «cicerone», os Monumentos, as recordações históricas de que o Concelho é rico e que a cada passo se encontram.

\* \* \*

Mas ao referenciar a região barcelense não há sòmente a «repetir» o seu passado, o que Barcelos

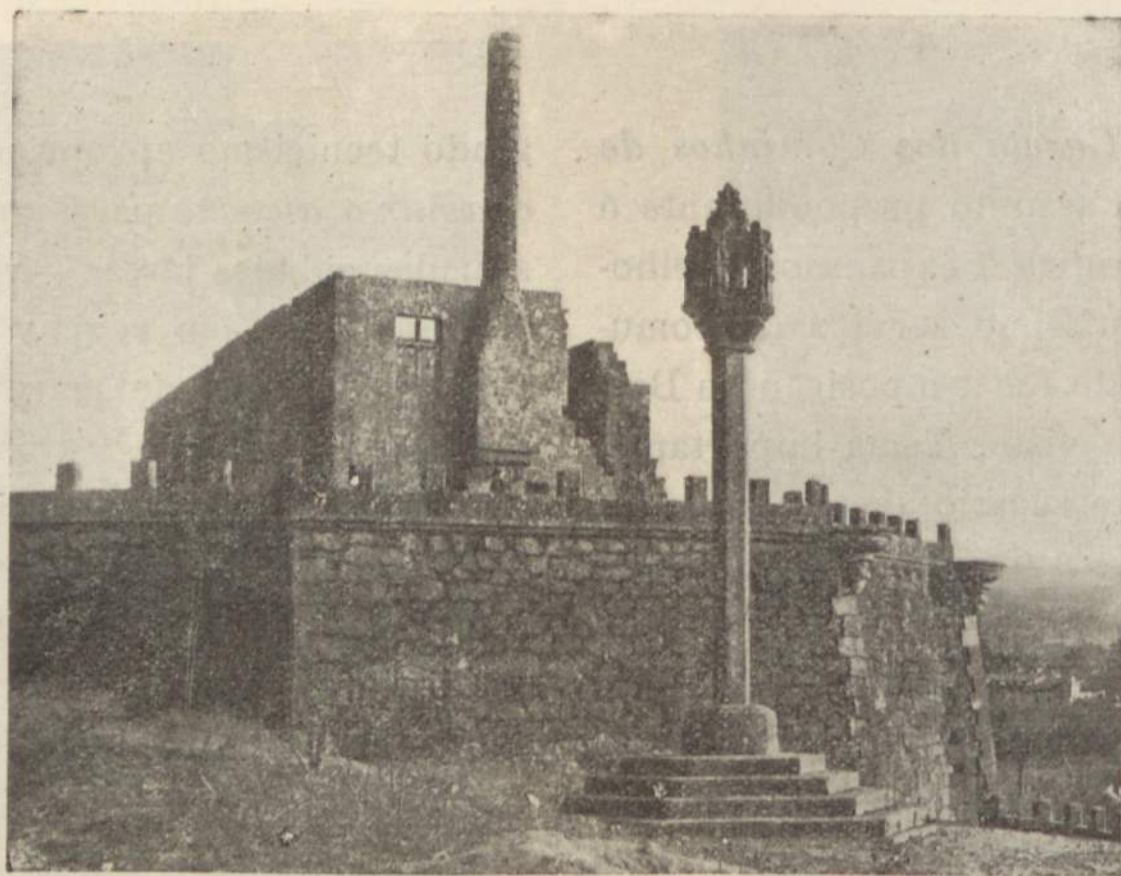
«foi». Deve entender-se esse património de tradições como pesada herança, estímulo norteante da actuação dos contemporâneos para que haja, com o dever, o direito de aludir a esse passado. E agrada, impõe-se, a obrigação justiceira de pôr em relevo as aspirações actuais, o esforço que nas últimas décadas está «em marcha» para o progresso da Terra.

Sem a menor intenção «louvaminheira», por dever de justiça (repete-se), há a evidenciar essa continuidade no programa amplo de melhorias da Câmara presidida pelo Dr. Gandara Norton, grupo de novos que acompanham um novo, que estuda, pondera e apresenta, em actos públicos solenes, suas ideias, suas intensões, com galhardo desassombroso e finalidades esperançosas.

De maneira que se Barcelos «foi» e se orgulha de «ter sido», vem cumprindo o dever de «querer continuar a ser» mais e melhor.

Assim seja «A Bem de Barcelos» porque é «A Bem da Nação».

M. S.



BARCELOS — A Picoia concelhia



## *Dadarias Baptista, L.<sup>da</sup>*

SEDE  
CAMPO 5 DE OUTUBRO  
FILIAL  
RUA CANDIDO DOS REIS

**BARCELOS**

Telefone 8272

TELEFONE 8303

## *José António Fernandes*

ARMAZÉM DE MERCEARIA

**Campo 5 de Outubro, 62 a 65**

**B A R C E L O S**

## OFICINAS «ARTIC»

FOGÕES «ARTIC»

que não consomem mais de  
\$60 por dia

CARROCERIES

para camionetes, etc.

CARROS DE CAVALOS

CARPINTARIA

**BARCELINHOS — BARCELOS**

## *José A. Fontainhas & Filhos, L.<sup>da</sup>*

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, TELHA, TIJOLO,  
CAL EM PEDRA E HIDRAULICA, CIMENTO,  
— ADUBOS AGRÍCOLAS, SAL, ECT. —

**Sede: RUA MIGUEL ANGELO, 24 a 34**

AGENTES do Cimento «Secil» e da Cal Hidráulica do «Cabo Mondego»

Filiais { Em BRAGA: Praça Alexandre Herculano, 51  
Telefone 2617  
Em BARCELOS: Rua Filipa Borges, 27

**BARCELINHOS — BARCELOS**

## *Augusto Figueiredo & Silva, L.<sup>da</sup>*

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA  
CORRESPONDENTES BANCÁRIOS



**RUA FILIPA BORGES, 7 A 9**

**BARCELOS — Telefone 8335**

## OURO, PRATA E RELÓGIOS *Avelino Gonçalves da Silva*

FILIAL NOS MERCADOS DE:

PONTE DO LIMA, BARROSELAS, S. JULIÃO  
DO FREIXO, FAMALICÃO, BARCELOS,  
— VILA VERDE E PICO —

**12, Rua D. António Barroso, 14**

**Telefone 8253 — BARCELOS**

## Fábrica Cerâmica de Barcelos

Telha Francesa de Telha Mourisca  
— Tejolos — *Ramos & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>* - (Regional) -

Telefone N.º 8255

**BARCELOS**

## DROGARIA *Pimenta do Vale & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>*

TELEFONE 8312

**34 — Rua Infante D. Henrique — 36 BARCELOS**

MERCEARIA I.º DE DEZEMBRO  
DE

TELEFONE { 8220  
8355

**AVELINO GOMES DE SOUSA**

27 — Rua Infante D. Henrique — 33  
— 1 — Rua Manuel Viana — 7 —

**BARCELOS**

## ARMAZEM DE AZEITES

*Corzeia, Pedroso & Sequeira, L.<sup>da</sup>*

TELEFONE N.º 8342

Rua Elias Garcia

**BARCELOS**



*Densão, Café e Pastelaria Abrantes*

Especialidade em pasteis de toda a qualidade  
Bôla de Carne, Cacêtes, Lanches e Cavacas

Avenida Dr. Oliveira Salazar, 32  
Telefone 8366—BARCELOS

**A. CORREIA**

RUA D. ANTÓNIO BARROSO, 103  
**BARCELOS**

Nesta casa todos os serviços são pagos no acto da entrega—Vulcanização e Recauchutagem de pneus e câmaras de ar e mais artigos de borracha. Reparações aos melhores preços



BARCELOS — Púlpito do Terço

*Densão, Café e Pastelaria Arantes*

Especialidade em pasteis de toda a qualidade  
Bôla de Carne, Cacêtes, Lanches e Cavacas

Avenida Dr. Oliveira Salazar, 32  
Telefone 8366—BARCELOS

*Mercearia da Calçada de Alexandre Félix Falcão*

**BARCELOS**  
TELEFONE 8331

**A. EURICO SOUCAS SAUX**

Avenida Combatentes da G. Guerra, 154 156 — BARCELOS — Telefone 8345

Rádios e Materiais Eléctricos—Máquinas de escrever, somar, calcular e costura—Amplificações Sonoras (para serviços de instalações)  
Motores a gasolina (para instalações eléctricas)—Fotografia e Artigos Fotográficos—Artigos d'Optica

*A Sport*

CAFÉ E PASTELARIA  
**TABACOS**

DE

José Luiz Fitas de Miranda

109—Rua D. António Barroso—111  
**BARCELOS**



**SABOARIA E PERFUMARIA CONFIANÇA**  
**B R A G A**

**SABÕES**

**SABONETES**

**PERFUMARIAS**

**Agência em Lisboa: RUA DOS DOURADORES, 177**

**TELEFONE 2741**  
(Rede de Braga)

**SERRAÇÃO DE TADIM**

DE

**M. J. Dereira**

Fornecedor de todas as madeiras de construção e caixotaria

**TADIM — BRAGA — PORTUGAL**

**MERCEARIA E VINHOS**

**Maria da Conceição**

**VILAÇA — BRAGA**





B R A G A  
Capela de Nossa Senhora da Conceição

FÁBRICA DE TECIDOS  
RIO ÉSTE

Gomes Pinto, Cruz & C.<sup>a</sup>

ESPECIALIDADE EM RISCADOS  
PARA COLCHÕES E TOLDOS  
E PANOS ALINHADOS

Celeiroz B R A G A

Fábrica de Balanças Decimais,  
Centesimais e todos os sistemas

DE

Adelino Martins Gomes

Celeirós B R A G A

Fábrica de Balanças Decimais e Centesimais em todos os sistemas e tamanhos  
de **ANTÓNIO ANTUNES**  
**FERREIROS** **BRAGA**

OFICINA DE PINTURA

José Augusto Gonçalves

(ZÉ BUTE)

Largo de S. Francisco — «A Viação»

B R A G A

Armazem de Solas e Cabedais — Especialidade em Pelarias Finas  
**V.<sup>a</sup> António Barbosa da Silva**  
Casa fundada em 1919 Vendas a dinheiro  
60, RUA D. FREI CAETANO BRANDÃO, 62 **BRAGA**

FÁBRICA ONÇA

Especializada no fabrico de acessórios para automóveis

Premiada com as medalhas de OURO e PRATA  
na Grande Exposição Industrial Portuguesa

Bombas de encher pneus, de lubrificar, bronzes,  
brincos para as molas, buzinas, cavilhas,  
cotovelos, lubrificadores, porcas, pernos, ra-  
— cords, torneiras, vulcanizadores —

Execução de todos os trabalhos de galvanoplastia

— Telef. 2626 — **B R A G A**  
Rua de Santo André, 58 **P O R T U G A L**

TELEFONE 2532  
**NOVELO BRANCO**

Grande sortido de miudezas, meias, peugas, camisas,  
camisolas, bijouterias, etc.

Manuel Gonçalves de Azevedo

Praça Conde de Agrolongo, 81 **B R A G A**



# Hotel Suave-Mar

EM CONSTRUÇÃO

**A inaugurar na proxima epoca BALNEAR**

Construção moderna e Luxuosos aposentos

== e Garagens para Automóveis ==

Empreza Praia Suave-Mar, L.<sup>da</sup>

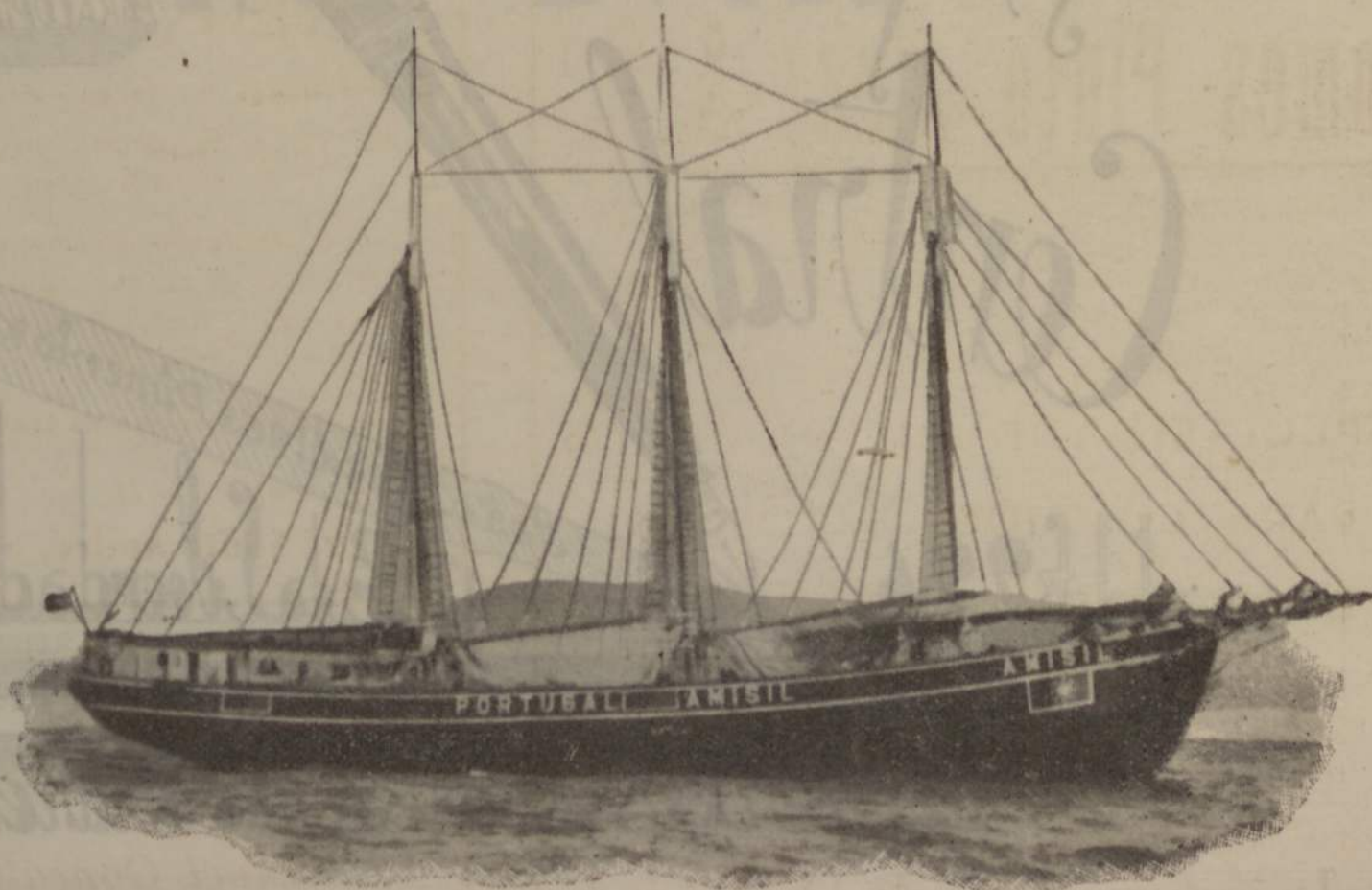
**ESPOZENDE**

## FRANCISCO FERREIRA

CONSTRUTOR NAVAL

**ESPOSENDE**

**(Portugal)**



Lugre «Amisil»

Fabricado neste Estaleiro em 1944



Fábrica de artigos de Verga e Vimes

— EM —  
COIMBRA-TAVEIRO  
DE**BRIOSO & C.<sup>a</sup> (Irmãos)**

Telefone 7422

Cestos, Cadeiras, Mobílias completas em todos  
os géneros e depósito de Chapéus de Palha

Sede em LISBOA:

Calçada de Santo André, 93—Telef. 27837

Armazém de: CEREAIS, LEGUMES, FARI-  
NHAS E SÊMEAS, ESPECIALIZADOS  
— NO COMÉRCIO DE FEIJÕES —**Arenha, Balhau & C.<sup>a</sup>**Inscrito no Grémio dos Armazenistas de Mercaria  
(8.<sup>a</sup> Secção — Feijão e Grão)  
e Junta Nacional de Frutas**TAVEIRO**

Telefone 7412

MERCEARIA, VINHOS, TABACOS, MIUDESAS,  
—::— VIBROS, LOUÇAS E FAZENDAS —::—**VLADIMIRO DOS SANTOS****TAVEIRO**Serração Moagem e  
Carpintaria S. JOSÉ*Albino Tozres*Encarrega-se de orçamentos e de todos os trabalhos de carpin-  
taria e construção civil. MARCENARIA. Soalhos aparelhados  
e madeiras para construção.**FÁBRICA — Avenida S. Januário — F. A. O**Guilherme Domingues da Silva, Filhos, L.<sup>da</sup>

CARPINTARIA MECÂNICA

Serração de Madeiras — Madeiras para construção — Soalhos e forros aplainados

**COIMBRA****TAVEIRO****VAI VIAJAR?****LEVE O****«Manual do Viajante em Portugal»****Papelaria  
Central****PAPEIS  
PASTAS  
ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO  
PAPEL "PHOTOGAL"  
PARA COPIA DE PLANTAS**11 f 996  
11 f 996

17 Pr. da Liberdade 18 PORTO

**Canetas de tinta permanente**