

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, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1434



16—SETEMBRO—1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 7\$50 — 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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Serviços Suburbanos e Electrificação de Linhas Férreas, pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	355
De Lisboa a Sevilha por Vila Real de Santo António, por <i>Guerra Maio</i>	359
Um Projecto Sensacional, por <i>Carlos Bivar</i>	361
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	364
As vindimas em França, por <i>Marie Louise Huais</i>	367
O Arsenal do Alfeite e a sua actividade	371
Os Caminhos de Ferro na Imprensa do País	371
O Nosso Número Especial comemorativo da Tomada de Lisboa	372
Parte Oficial.	373
Bélgica	377
Recortes sem Comentários	380
Há 50 anos	381
Publicações recebidas.	381
Espectáculos.	381
Portalegre, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	383
Valores Turísticos de Portalegre	387
Aspirações de Castelo de Vide, cuja solução depende da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Dr. <i>João António Transmontano</i>	392
A vila e os seus subúrbios, por <i>José António Gordo</i>	393
Crato a de nobres tradições e panoramas sedutores	396
Ponte do Sôr, Antiga povoação romana	397
Evora, cidade clara	398
Estremoz	403
Arraiolos, importante centro industrial e agrícola	404
Montemór-o-Novo	405
Reguengos de Monsaraz	411
Beja, Cabeça do Baixo Alentejo.	415
A Tertúlia «Festa Brava» e a Morte de Manolete	420
Moura é uma das mais típicas vilas alentejanas em pleno desenvolvimento	421
VIII Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros	424

Serviços Suburbanos e Electrificação de Linhas Férreas

1908 - 1947

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

DUAS datas memoráveis, a 40 anos de distância, para nós, velhos observadores da vida económica dos caminhos de ferro, mundo em fora, ou, melhor dizendo, nos dois mundos. Além Atlântico os caminhos de ferro estão mais desenvolvidos, e muito mais prósperos, do que na propecta Europa. A contabilidade e a estatística são também muito mais pormenorizadas.

E de notar é a coincidência dessa circunstância com a pouca simpatia dos Americanos pela electrificação das grandes linhas de caminhos de ferro. Por outro lado, a América é o país dos tramueis eléctricos — dos económicos tramueis eléctricos, tão empregados pelos prácticos Americanos nos serviços suburbanos. Só consultando, com vagar e com minúcia, os relatórios das grandes companhias ferroviárias do país de Roosevelt se pode avaliar o imenso labor que representam estes magníficos documentos.

Seis eram as grandes companhias de caminhos de ferro que, na primeira daquelas datas, entre si repartiam todo o tráfego da simpática e desafortunada França.

Muito desegualmente as bafejava a fortuna. Riquíssimas eram o *Nord* e o *Est*, ambas instaladas em regiões industriais, e auferindo elevadíssimas receitas por quilómetro de rede. A fortuna ia diminuindo até chegar ao pobríssimo, sacrificado e «super-electrificado» *Midi*. A data do colapso de todas as grandes companhias francêsas essa mal-aventurada rede tinha perto de 40 % das suas linhas electrificadas, contra insignificantes percentagens nas outras redes!

Foi um «fartar» para os «electrificadores», os quais nada se comoviam por ver a empresa nas vascas da agonia.

O quadro seguinte indica a percentagem dos encargos financeiros para as receitas totais nas cinco grandes redes francêsas em 1933.

<i>Nord</i>	31,9 %
<i>Est</i>	25,2 »
<i>Orleans</i>	27,1 »
<i>P. L. M.</i>	26,2 »
<i>Midi</i>	43,2 »

A elevada percentagem no *Nord* foi consequência das devastações da guerra de 1914.

Antes dessa data a percentagem era muito mais baixa. Nas outras três rêdes é inferior a 30 %. Porém, no desditoso *Midi* eleva-se a 43,2 %. É a consequência dos encargos da electrificação. Essa alta percentagem não é compensada por economias na exploração, porquanto o respectivo coeficiente — 107,6 % —   o mais alto de todas as companhias francêsas. Na desgraçada r de do Estado sucessora de *Ouest*,   de 121,66 %!! Aviso aos que, ing nuamente, imaginam que a mir fica electrificação se faz sempre acompanhar de economias na exploração das grandes linhas férreas. Essa teoria são   aceitável para ing nuos e leigos em assuntos ferroviários. Essas duas percentagens, 43,2 % dos encargos financeiros para as receitas *brutas*, e de 107,6 % das despesas de exploração para as receitas, mostra bem a enormidade do crime financeiro cometido contra o *Midi*.

Se as pobr ssimas linhas férreas portug sas fossem electrificadas, segundo a concepção do sr. Engenheiro José Albino Machado Vaz, o crime não seria menos monstruoso.

Betomemos o quadro sobre electrificação de linhas férreas publicado nestas colunas em 1 de Agosto do corrente ano. Juntamos-lhe um outro, não menos curioso, indicando as percentagens das linhas electrificadas nas cinco rêdes francêsas em 1933.

Percentagens das linhas electrificadas nos principais países do mundo em 1938
Extensões em milhas inglesas

PAÍSES	Extensão total das linhas	Extensão das linhas electrificadas	Percentagem das linhas electrificadas para o total
U. S. A. . .	245.752	3.091	1,2 %
França . . .	40.438	2.194	5,0 »
Alemanha . .	36.256	1.454	4,0 »
Inglaterra . .	20.121	958	4,7 »

Percentagem das linhas electrificadas em França em 1933
Extensões em quilómetros

RÊDES	Extensão total	Extensão electrificada	Percentagem das linhas electrificadas para o total
Nord	3.830	—	—
Est.	5.056	—	—
Orleans . . .	7.555	349	4,6 %
P. L. M. . . .	9.949	148	1,5 »
Midi	4.290	1.490	34,7 »

A não ser no *Midi* onde por quaesquer razões, nem técnicas, nem econ micas, os «electrificadores mundiais» encontraram excelente campo para exercer as suas actividades, as percentagens das linhas electrificadas, tanto nos principais países do mundo, como em França, nos últimos trinta anos são insignificantes e desanimadoras.

Os Americanos, o povo mais adiantado do globo em matéria de caminhos de ferro, parecem recear particularmente a electrificação.

Que razões haverá para propôr a electrificação das linhas portug sas?! Para evitar a import  o de 60.000 contos de carvão, que amanhã, em virtude da diminuição do preço de custo e da baixa dos fretes, quando muitos navios estiverem amarrados mundo em fora, se reduzirão a 40.000, ou talvez ainda menos?! Para aumentar em 70 milhões de kwh o consumo de energia hidro-eléctrica?! Ambas as razões nos parecem de muito pouco peso. Bem pobre seria o nosso país se a import  o da exígua soma de 60.000 contos de carvão pudesse influir s riamente na sua economia. E bem infelizes seriam as nossas estações geradoras se a sua prosperidade dependesse da venda de 70.000.000 kwh aos caminhos de ferro!

No seu discurso, a quando da visita à barragem do Zêzere, o qual lemos com muito prazer, o sr. Ministro da Economia falou de um mínimo de 300 milhões de kwh para a indústria química, e esse número já impressiona um pouco.

Foi o discurso de um verdadeiro economista o qual, pela sua ponderação, reconforta os velhos, já muito longe de ilusões, e desprendidos de quaisquer idéas preconcebidas.

Entre todas as seis rêdes francêsas de 1908 uma havia, que de rica sempre presumiu, mas cuja estrutura econ mica quanto às receitas era muito defeituosa. Referimo-nos ao *Ouest*. O movimento de combóios na «gare» de St. Lazare, e a massa de passageiros, eram assombrosos. Muito deveria satisfazer o amor próprio dos ferroviários, que das realidades terrenas andam muitas vezes afastados. E a tal ponto, que o sr. capitão Jayme Gallo lamenta a desapareção dos serviços suburbanos, embora estes acarretem prejuízos para os caminhos de ferro, e possam ser substituidos junto do p -

blico por outros meios de transporte mais económicos, como o próprio articulista reconhece.

Para os leigos em assuntos ferroviários era uma companhia riquíssima. Só o movimento da indicada estação era suficiente para a tornar próspera. A verdade era, porém, muito outra. Esse movimento vinha cavando a ruína da empresa há muitos anos, e a companhia sossobrou em 1908, trinta anos antes das outras, as quais, muito menos assediadas pelos traiçoeiros e ruinosos serviços suburbanos, puderam resistir muito mais tempo.

Enquanto não continuamos a resposta ao sr. capitão Jayme Gallo permitimo-nos chamar a sua esclarecida atenção para este facto, bem importante na história dos caminhos de ferro, e para outros mencionados neste artigo, os quais — pode cre-lo sinceramente — têm imediata aplicação aos nossos caminhos de ferro. E, embora não tenhamos o amor próprio de ferroviário, só desejamos a prosperidade dos nossos caminhos de ferro da economia do nosso querido Portugal. Podemos errar — *errare humanum est* — mas as nossas intenções são as melhores possíveis, como já o eram quando cantríamos a construção da desnecessária linha da Trindade, mais um cancro na economia dos caminhos de ferro portugueses, o qual se poderia perfeitamente ter evitado. Os perniciosos efeitos desse cancro vão aumentar sensivelmente com os encargos do capital consagrado à construção de uma estação ainda «provisória», destinada a substituir o vergonhosíssimo barracão que ali permanece há tantos anos. A «definitiva», que custará alguns milhares de contos, provavelmente nunca será construída. As nossas previsões realizaram-se inteiramente, o que nada nos envaidece, pois não era necessário ser grande profeta para as fazer. Só o engôdo inexplicável de muitos, e a má fé de muito poucos, tornaram possível essa realização, a qual tudo fazia prever seria desastrosa para a economia dos nossos caminhos de ferro.

O desenvolvimento dos serviços suburbanos, sejam quais forem os meios empregados para o conseguir, será com certeza ainda mais um. O futuro o mostrará, e então o sr. capitão Jayme Gallo, muito mais novo do que

nós, se lembrará das previsões do velho engenheiro, as quais não podem ser mais sinceras.

Repitamos bem alto: os serviços suburbanos nas grandes linhas de caminhos de ferro, sejam a vapor, eléctricos ou por meio do motor Diesel, nunca poderão ser lucrativos.

Outros meios de transporte devem ser empregados para os substituir, gradualmente mas o mais depressa possível.

Tomemos o caso do nosso país. Os tramueis eléctricos de Lisboa e Porto, em flagrante contraste com os nossos caminhos de ferro, estão extremamente prósperos.

Contra este contraste nada pode o mais acrisolado amor próprio de todos os ferroviários portugueses, como parentesis o dizemos.

As causas dessa prosperidade dos tramueis eléctricos já várias vezes foram indicadas e comentadas nestas hospitaleiras colunas.

Essas rêdes devem ser prolongadas, rompendo com a rotina, para além dos seus actuais limites. Para nós, no caso do Porto, os limites deviam ser, para o Norte, a Trofa, para o Sul, Espinho.

As novas linhas, embora lucrativas, nunca serão tanto como as actuais, situadas no coração das cidades e nos arrabaldes mais próximos. É natural que as entidades detentoras das duas rêdes não vejam com bons olhos esses prolongamentos. A verdade é, porém, que todos os organismos de transporte, sejam de que natureza forem, e sejam quais forem os seus possuidores, devem ter como função principal *bem servir os interesses da nação*, afastando sempre para bem longe as questões de sentimento e interesse particular.

A quem compete intervir para que essa elevada função seja cabalmente desempenhada?! Naturalmente ao Governo, o qual superintende, orienta e «coordena» todas as actividades dos organismos de transporte. Ninguém o pode substituir nessa elevada função.

A sua intervenção neste caso pode revestir os mais variados aspectos. Auxiliando directamente os organismos detentores dos tramueis, subvencionando a construção de linhas férreas, garantindo juros, tomando a seu cargo o alargamento de estradas que não permitam o

assentamento das linhas, facilitando o fornecimento de energia hidro-eléctrica em condições favoráveis, etc., etc.

Nenhum risco correrá o capital empregado nesses cometimentos, ao contrário do que sucederá na aventureira e dispendiosíssima electrificação das grandes linhas férreas, à qual os americanos se mostram tão refractários, não obstante a riqueza das suas linhas, em flagrante contraste com a pobreza das nossas.

O enorme movimento dos actuais combóios a vapor, em torno de Lisboa e Porto, e a grande economia de exploração dos tramueis eléctricos, em contra-posição com a dispendiosa exploração das grandes linhas, mesmo *electrificadas*, (veja-se o que vai na Suíça e no *Midi*) é garantia de que o capital assim immobilizado não correrá perigo algum. Antes será um capital bem reprodutivo e útil aos superiores interesses da nação.

Paralelamente permitir-se-há, e até se animará, o desenvolvimento do automobilismo nos subúrbios do Porto e Lisboa. Assim, ao cabo de alguns anos, ter-se-há creado um excelente sistema de transportes suburbanos, aliviando os caminhos de ferro de um serviço para o qual êle é eminentemente impróprio e anti-económico.

O público só terá a lucrar com semelhante transformação.

A electrificação das grandes linhas no nosso país, para desempenhar serviços suburbanos, é um crime de lesa-economia de caminhos de ferro e de lesa-economia nacional.

Não cremos que Governo algum se abalance a tão aleatório cometimento, sem previamente mostrar aos seus contribuintes os benefícios a esperar de tão custosa transformação.

Salvo o devido respeito, e sem desprimor para ninguém, em nossa opinião, cálculos como os do sr. Engenheiro José Albino Machado Vaz, baseados em fórmulas empíricas e vagas hipóteses, não podem fornecer base segura para tão vasta operação financeira.

O problema é essencialmente económico e não técnico, e tem de ser tratado muito mais concretamente.

A opinião de técnicos estrangeiros, os quais desconhecem por completo as condições locais, e nem sempre estão completamente libertos da influência dos grandes fornecedores mundiais de material eléctrico, não tem valor algum para o caso presente. O problema, de resto, não apresenta tècnicamente dificuldade alguma, e podia ser resolvido pelos engenheiros portugueses sem auxílio de técnicos de além fronteiras.

Não cremos que o Governo se deixe influenciar por essas opiniões de importação.

Vejamos a grande diferença entre o que passou na primeira das indicadas datas e o que se passa actualmente.

Em 1908 o *Ouest* sucumbiu aos prejuizos causados pelos serviços suburbanos. Mas sossobrou gloriosamente, prestando até final serviços nos quais *não podia ser substituído por nenhum outro sistema de transporte fora das linhas férreas*. O automobilismo estava na infância, e os tramueis eléctricos, embora prósperos, não tinham, nem a robustez nem a experiência de hoje.

Em 1947 pretende-se desenvolver ou, pelo menos, sustentar serviços altamente nocivos para os caminhos de ferro quando, fora das vias férreas, há outros meios de transporte capazes de os desempenhar muito mais economicamente do que aqueles, os quais só os podem prestar *anemiando a sua própria economia e a da nação*.

A disparidade entre as circunstâncias nas duas épocas é flagrante.

Em 1908 era imprescindível a necessidade da prestação de tais serviços pelas vias férreas. Em 1947 só a rotina, o amor próprio dos ferroviários ou, porventura, causas semelhantes às que originaram a linha da Trindade poderiam justificar elevadíssimas despesas para sustentar tais serviços nas grandes linhas de caminho de ferro.

Não falta onde empregar o dinheiro dos contribuintes para as equipar **económicamente**, se o Governo resolver enveredar por esse caminho.

DE LISBOA A SEVILHA

por Vila Real de Santo António

P o r G U E R R A M A I O

O Engenheiro G. Uriguën, chefe do serviço de itinerários da «Renfe» publicou, há pouco, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um estudo sobre a possível ligação de Lisboa com Sevilha, por Vila Real de Santo António-Aiamonte, estudo que pela admirável documentação de que se serviu e pelo bom senso nele aplicado prova, sem reservas, a sua competência em tão delicados problemas.

O categorisado funcionário da «Renfe» advoga o itinerário Lisboa-Sevilha, pelo Algarve com dois motivos de transcendente importância, a facilidade de ser estabelecida uma ligação rápida entre as duas cidades peninsulares, com o aproveitamento dum lado, do rápido Lisboa-Vila Real de Santo António e do outro o tráfego, assaz importante, entre Aiamonte, Huelva e Sevilha, ainda com a vantagem de se ligar a Andaluzia com o litoral algarvio, por combóios cómodos e sem despesa de maior, o que seria, na verdade, interessante.

Para a boa execução desse desideratum, o distinto engenheiro, preconiza o regresso do rápido do Algarve à linha do Vale do Sado, para o que seria talvez necessário preparar a linha para maiores velocidades afim de se pouparem os 52 quilómetros a mais que a viagem por Beja exige e ao mesmo tempo sugere a construção duma ponte sobre o Guadiana, que poderia ser comum ao caminho de ferro e à estrada, com um dispositivo para a passagem dos vapores.

Não me parecem difíceis nem dispendiosas os trabalhos de reforço da linha do Sado, outros maiores se fizeram na linha da Beira Alta por exemplo, para que o «Sud-Expresso» pudesse circular com mais segurança; e que estariam largamente justificados pela passagem do rápido por Setúbal, cidade de 50.000 habitantes e grande centro industrial e ainda por valorisar a linha de Sines, hoje com precárias ligações com o Algarve e com Lisboa.

Quanto à ponte sobre o Guadiana, também me não parece obra de grande importância, tanto mais que a nova estação de Vila Real de Santo

António, assim como a de Aiamonte, ambas longe dos cais do Guadiana, se prestam à maravilha para a sua construção o montante desta última cidade e por tal o seu custo seria relativamente pequeno.

Havia o inconveniente da passagem do rápido deixar de se fazer por Beja, mas o tráfego desta progressiva cidade, assim como das linhas afluentes, justificam bem um combóio rápido diário entre o Barreiro, Évora e Beja. para além de Beja poderia obter-se uma ligação na Funcheira, com um combóio omnibus, servindo-se ainda em boas condições o ramal de Aljustrel.

Não será demais repetir que, para termos bons combóios internacionais, temos que conjugar neles o tráfego interno dos dois países. O movimento considerável e inesperado do *Lusitânia-Expresso* não pode ser tomado como exemplo, pois não assenta em bases sólidas; e o tráfego Lisboa-Madrid pode, mais depressa do que se imagina, voltar à situação desoladora de há poucos anos.

Ora as três grandes cidades peninsulares, Barcelona, Madrid e Lisboa, deviam ter um serviço directo que as ligasse em boas condições, mas a triste verdade é bem outra. Estamos mesmo neste paradoxo sempre desagradável, não há passageiros entre Lisboa e Barcelona porque não há bons combóios, não há bons combóios por que não há passageiros.

Entre Barcelona e Madrid, houve sempre dois combóios rápidos diários, em cada sentido, com marchas muito razoáveis, mas de Madrid para Lisboa, o serviço foi sempre precário apesar dos esforços feitos para o melhorar. O remédio é bem simples: chamar a capítulo o tráfego das linhas convergentes, em Espanha, o de Placência a Salamanca e em Portugal, o das linhas de Elvas e Beira Baixa. É o processo seguido em França, onde, à parte alguns combóios de luxo, de grande movimento, os grandes expressos internacionais, não só iam à procura do tráfego que lhes faltava, nas linhas convergentes, mas recorriam às três classes, como aconteceu com o *Roma-Express*, *Côte d'Argent* e *Barcelona-Express*.

Como muito bem disse o engenheiro Uriguën, nós poderíamos ter um excelente combóio rápido entre Lisboa e Sevilha, em 11 horas por Vila Real de Santo António, aproveitando o rápido do Algarve, o que traria ainda a vantagem de ligarmos o litoral algarvio com toda a Andaluzia.

Pelo mesmo processo poderíamos ter um rápido nocturno, por Badajoz, interessando nele o tráfego das três cidades extremenhas, Badajoz, Cáceres e Mérida — as quais totalizam hoje perto de 200.000 habitantes — nas suas relações com Sevilha. Mas para isso seria necessário que o combóio descendente partisse de Mérida pela meia noite e não cerca das 2 horas como acontecia com a derivação do *Lusitânia-Expresso* e que no sentido inverso ali chegassem depois das 7 horas. para que o W. L. pudesse ser aproveitado.

De Mérida a Sevilha são 241 quilómetros, que poderiam ser vencidos, sem esforço, em 7 horas e meia, o tempo necessário para uma noite razoavelmente dormida e para o que se deviam suprimir as paragens entre Zafra e Los Rosales, onde o combóio à ida e à volta passaria a horas mortas e por tanto sem interesse para o tráfego local. Dessa maneira teríamos um combóio cómodo entre Lisboa e Sevilha em 14 ou 15 horas. De outra forma é impossível.

O mesmo critério poderia ser adoptado, e certamente com sucesso, nas relações do Porto, com

Salamanca e Madrid, pela linha do Douro, assim como com Vigo e Corunha.

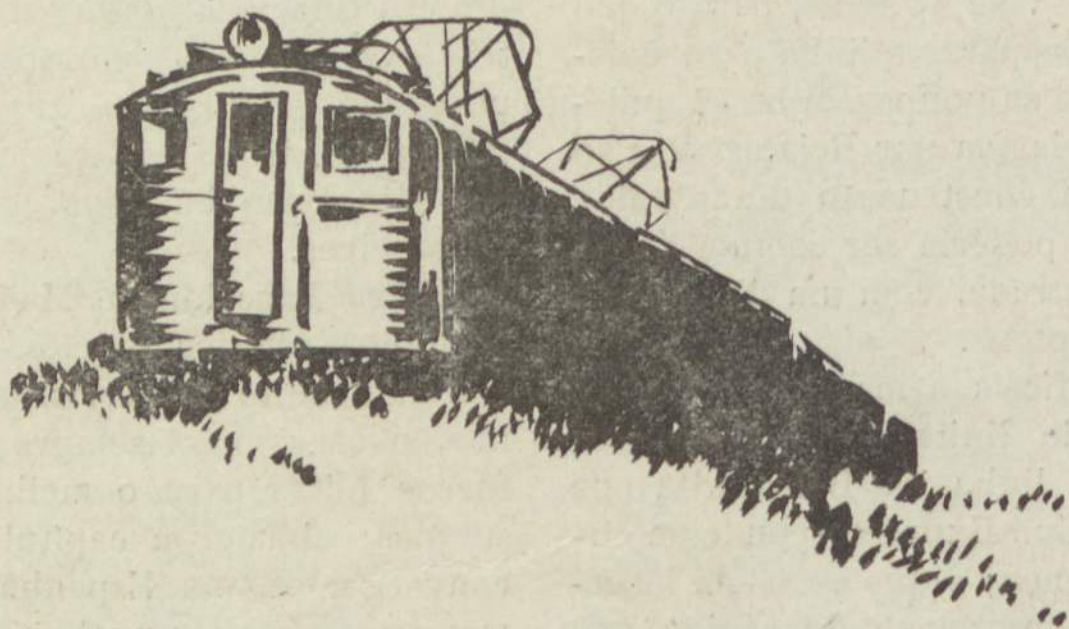
A linha do Douro tem um considerável tráfego de passageiros, principalmente das linhas transmontanas, que poderia ser canalizado para um rápido diário internacional e de Salamanca a Madrid há um excelente combóio expresso, que poderia ter seguimento para Portugal, sobre tudo, se ele partisse de manhã da capital espanhola, como antigamente.

Esse combóio já existiu, fazendo o percurso entre Madrid e o Porto em menos de 14 horas, mas que fracassou devido à falta de tráfego interno em Portugal e às demoradas e incómodas ligações que em Medina tinha com Handaia.

Se esse combóio excelente fosse interessado no tráfego das linhas, do Corgo, Tua e Sabor, e se recebesse em Boadilla uma ligação rápida de Lisboa, Coimbra e Figueira da Foz, assim como se tivesse imediatas ligações em Medina de e para Handaia, teria sido um sucesso.

No que respeita às ligações do Porto com a Galiza, penso que não será difícil estabelecer ligações rápidas entre o Porto e Vigo com regresso no mesmo dia, e ainda um serviço directo e comodo de Lisboa com a Corunha.

O que seria necessário era estabelecer um plano de conjunto, pondo em causa os interesses dos dois países e acompanhado duma larga dose de boa vontade de ambas as partes.



Um Projecto Sensacional

P o r C A R L O S B I V A R

A aspiração de alguns lisboetas de se poderem fazer transportar de um a outro ponto da cidade por meio de um *tramway* subterraneo data de há muito. Mas a aspiração nunca se tornou em realidade por razões diversas.

Ao tempo em que apareceram os projectos de construção de um metropolitano a capital continha, apenas, uns escassos tresentos mil habitantes e, as áreas que hoje constituem bairros ricos não passavam de campos, onde vegetavam as oliveiras, árvores que na época presente são já consideradas como das mais necessárias à economia do país. Os lisboetas eram servidos por várias empresas de transportes de passageiros entre elas, a Carris de Ferro de Lisboa, que se apresentou bem apetrechada e, para o tempo, com certo luxo de pessoal bem fardado e nédio gado muar alentejano correspondendo à respectiva tracção. Os carros Ripert e mais tarde outras empresas que o público alcunhou de «Chora».

Tudo isto desapareceu com o rodar dos tempos mas, paralelamente, com estes serviços a ideia do metropolitano germinava nos cérebros de algumas mas pessoas mais

viajadas, que previam que o aumento da periferia da cidade e o correspondente crescimento numérico da população, viriam a exigir novos melhoramentos dos serviços de viação e, os respectivos projectos começaram a aparecer nos relatórios oficiais, transparecendo mais ou menos na grande imprensa de então.

Como succede toda a vez que se quer implantar qualquer melhoramento deste género, as opiniões dividem-se formando partidos, pró ou contra a inovação, aduzindo razões contraditórias, dificuldades e perigos que a natureza do sub solo da cidade ofereceria à construção dos tûneis necessários para o assentamento das linhas, etc., e os relatórios mais ou menos pormenorizados iam resistir à poeira e à traça dos arquivos.

Um dos motivos que dificultavam a vida do lisboeta, sobrecarregando-lhe a psicologia com maior ou menor tensão, era a necessidade de viverem onde podiam arranjar alojamentos compatíveis com as suas situações económicas, sempre difíceis para a grande maioria da população. A perspectiva da cidade, obedecendo ao acidentado da sua situação geográfica, de cal-

çadas ingremes pavimentadas pelo sistema de macadame, cujo granito e saibro se esboroava com frequência e que por virtude da ventania estival atirava pelas casas dentro nuvens de poeira e transformando-se em lamaçais durante a época das chuvas.

As calçadas da Glória e do Lavra, as da Estrela e da Graça marcavam o expoente máximo da canceira dos que tinham que as galgar para se dirigirem aos seus domicílios ou para tratarem de negócios. Os que iam ao estrangeiro voltavam e estabeleciam comparações, discutiam os seus casos, ácremente, lamentando as suas situações bem como o atraso em que a capital se encontrava, em relação a outras cidades que nos respectivos países eram consideradas secundárias.

Do sistema de pavimentos inventado pelo engenheiro escossês, Mac-Adam, falecido no ano de 1836, ainda hoje existem, infelizmente, bastantes exemplares. Foi uma invenção feliz, é claro, quando não haviam ainda surgido outras.

Os que regressavam de Paris e Londres enalteciam as perspectivas de elegância das pontes lançadas sobre o Sena e o Tamisa, dando vasão ao tráfego estabelecido entre as duas margens dos rios e referiam-se ao nosso Tejo sobre cujas águas as pontes brilhavam pela sua ausência.

* * *

Um homem de rara energia e de concepções, à americana, nascido na cidade do Porto de nome Raul Mesnier, meteu mãos à obra de fazer galgar as rampas por tracção mecânica construindo o primeiro elevador, o da Calçada do Lavra, ligando o Largo da Anunciada com o Thorel e o Campo de Sant'Ana. Este elevador era, primitivamente, movido a água que depositada sobre o tejadilho, com o seu peso estabelecia o movimento de vai-vem.

Um outro, e esse então de longo percurso, o Camões-Estrela (o machibombo) foi construído tendo prestado bons serviços apesar dos carros comportarem poucos passageiros e serem tirados por um rebo-

cador, bastante incómodo para as pessoas que dele se utilisavam.

O da Calçada da Glória, ligando a Avenida da Liberdade com a Rua de S. Pedro de Alcântara era mais curioso, diferente dos outros, pela sua perspectiva. Tinha uma imperial, com duas bancadas, costas com costas, permitindo aos passageiros gozarem o panorama do trajecto. O da Bica ligando o Largo do Calhariz à Moeda. O da Rua do Crucifixo ligando-o à do Carmo; o do Largo de S. Julião ao Largo da Biblioteca e, o de S. Sebastião da Pedreira ao Largo de S. Domingos.

Mas o principal, como obra de arte e de grande utilidade, foi inaugurado em Junho de 1901, o Elevador de Santa Justa-Carmo.

Raul Mesnier, ganhou muito dinheiro e muita fama fazendo bom uso de uma e outra coisas, pois, no estrangeiro era conhecido pelas suas prodigalidades principalmente em matéria de transportes ferroviários chegando a utilizar-se de combóios especiais. Mesnier dedicou-se também à construção e aperfeiçoamento de armas de guerra.

Mas o que admira é que Raul Mesnier nunca tivesse concebido a ideia de ligar as duas margens por meio de uma ponte sobre o Tejo. Apareceram vários projectos de outros engenheiros cada um deles propondo pontos de ligação diferentes. Queria um ligar o Grilo ao Montijo, outro o Alto de Santa Catarina a Cacilhas e ainda outro a Rocha do Conde de Obidos a Almada.

Qualquer destes projectos reduzidos a obra concreta, daria à cidade um aspecto monumental que a obrigaria a ser considerada como uma das mais progressivas, se atendermos a que o primeiro projecto tinha em vista a ligação do sistema ferroviário do Sul e Sueste com o do Norte e Leste outras facilidades de comunicações entre as duas margens, e o concomitante desenvolvimento urbanístico da chamada Outra Banda, descongestionando Lisboa com a derivação de famílias que difficilmente nela encontram alojamento.

Algumas das tentativas, pelo menos

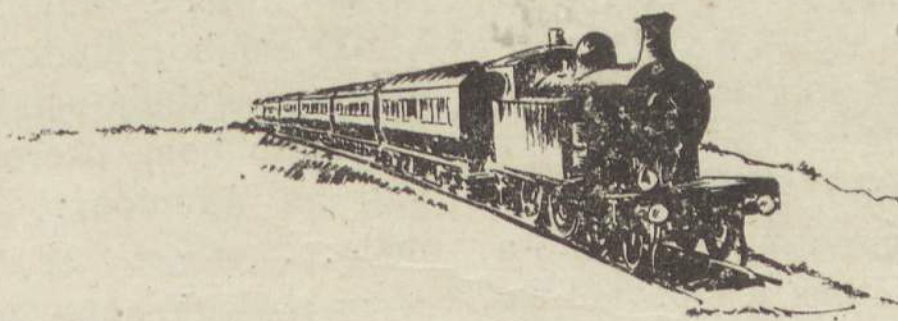
* * *

uma, esteve quase a converter-se em realidade, a do Montijo. Infelizmente, porém, mais uma vez se malogrou a perspectiva de podermos admirar uma ponte monumental sobre o Tejo. Tal ponte cujo projecto foi apresentado pelo engenheiro, Miguel Paes, já lá vão uns setenta anos, dava-lhe um comprimento de 4.500 metros com 2 taboleiros e 76 tramos de 60 metros. Seria a maior ponte do mundo, pois, que a que actualmente detem esse *record* é a do Zambeze com 3.451 metros e 80 tramos.

Um outro projecto, mais modesto, foi o elaborado pelo engenheiro A. P. de Vieira, em 1891. Era também monumental pela altura em que a ponte seria lançada, de forma a não tolher ou embaraçar a navegação de grande cabotagem, transpondo o Tejo na parte muito mais estreita do que a do Montijo ao Grilo, talvez menos de metade da sua extensão. Destinava-se a ligar a Rocha do Conde de Óbidos com a colina de Almada e também com a rede ferroviária. Foram ainda apresentados outros projectos mas o lisboeta não teve ainda o prazer de os ver transformados em realidade.

Mas nenhum dos projectos citados logrou arrebatrar de entusiasmo, transportando-o ao máximo, e preencher o ambiente dos pontos de reunião da época, Casa Havana, Baltresqui e outros fazendo delirar a imaginação exaltada do lisboeta, como aquele que se diz fôra concebido pelo engenheiro Mesnier, do qual não conseguimos obter qualquer prova documental, mas cuja noticia circulou no entanto e foi registada nos órgãos auditivos de quem estas linhas escreve, consistindo nada mais nada menos do que na construção de uma ponte metálica ligando a Alameda de São Pedro de Alcantara com o Largo da Graça, por sobre a Avenida da Liberdade!

Afirmavam uns, os que presumiam de mais entendidos no assunto, que tal obra era inexecutável, outros que a engenharia já tinha dado provas de que era capaz de executar construções que muitos reputavam utópicas. Concordavam, porém, todos, que se tal obra viesse a ser consumada, por qualquer sistema que fosse, Lisboa ficaria sendo a detentora da oitava maravilha do mundo!



Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

XIV

N O artigo anterior tratei da viagem de D. Martinho e de Mariquinhas para Lisboa, extraída do interessante livro do Senhor Engenheiro Armando Ferreira, «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa», continuando com a transcrição:

«Era (1) já noite cerrada, e ainda não haviam chegado. Em todas as paragens, D. Martinho punha a cabeça de fora e perguntava:

— «É aqui Lisboa?

«Desde o Entroncamento pusera no assento, prontos à primeira voz, o saco, o baú, as malas pendurara o bengalão ferrado no braço, vestira a samarra, e estava nervoso. Parava o combóio e perguntava inquieto a Mariquinhas:

— «Vê lá que estação é?

«Ela punha a mão junto à vidraça e lia o que lhe ficava em frente:

— «Retretes...

— «Outra vez? Isso já passou.

«Ria-se muito a Mariquinhas, fronte colada ao vidro, de olhos abertos para a noite, a ver a marcha sem fim das luzinhas, das sombras, dos vultos!! Que grande era Portugal!

«De vez em quando um bólido, em sentido contrário, passava durante meio minuto, assustando a Mariquinhas que fechava os olhos e tapava a cabeça, e fazia Martinho resmungar entre dentes:

— «Selvagens!

«Mariquinhas, a certa altura, assustou-se:

— «Padrinho. Mudou o tempo. A noite está escura como tição e há um grande nevoeiro. Não se vê nada, nada. Ter-nos-iam enganado?

— «Cala-te e reza. Este engenho há-de ir parar a algum sítio.

«Que opressão! Que calor! Mas ao fim de alguns minutos, ambos se riam de si próprios, quando

a luz dos globos começou a dar-lhes nas caras em relâmpagos cada vez mais demorados, até que a estação do Rossio imobilizou a máquina, que manifestava a satisfação por terminar aquele frete, bufando sonoros bochechos de vapor de água.

— «É aqui. Vamos, apeia-te, não vá isto partir outra vez.

«Malas, cestos, sacos, baú, foram puxados para o chão, enquanto os rodeavam alguns sujeitos de boné de pala, a gritar:

«Continental, Aliança, Francfort, Pensão Americana.

«Um deles dirigiu-se-lhe, descobrindo-se:

— «Como está o senhor doutor? Já tem hotel?

«D. Martinho hesitou. Quem era aquele tipo que o cumprimentava? Mas um problema muito grave, em que não havia pensado, surgiu instantaneamente: Para onde ia em Lisboa? Nas vagas reminiscências do que lera entrou um nome que atirou ao ar com firmeza:

— «Hotel Universo?! Parece-me que ouvi falar, mas já não há...

— «Hotel Espanhol.

«O senhor doutor parece-me que está enganado; esse ainda não ha... Eu arranjo-lhe um Hotel muito bom, preços razoáveis, central... O Rivoli na Avenida... com licença. Eu levo esta mala...

-- «Largue!

«D. Martinho levantou a bengala, fazendo círculo em volta.

— «Não preciso nada! Fora daqui, intrujões... Mariquinhas, toma cuidado com as nossas malas. É preciso mil cautelas, minha filha; se eles deitam as mãos às nossas coisas nunca mais as vemos. Eu quero é um galego... chamem um galego.

«Um moço, de blusa azul, boné de pala, que se aproximara, faz cara feia:

— «Galego? Galego, não! Nós semos moços...

carregadores, se quiser, mas lá chamar-nos galegos não vale. A nossa associação de classe proibiu.

«D. Martinho acolheu bem esse fruto duma reivindicação social e, cortês, lhe falou:

— «O senhor empregado... ajude-nos a levar a bagagem para um trem.

— «Patrãozinho, trem não há; acabaram-se... Quer um taxi?

«D. Martinho comentou intimamente: Oh! que terra esta onde se acabou tudo. Mas depois sorriu e resmungou: velho estúpido; tu é que não queres libertar-te das ideias mortas! — e respondeu com grande convicção:

— «Um taxi... pudera.

«O moço à frente, com o baú e a caixa de folha, Mariquinhas com o saco de ramagens e D. Martinho com a mala puseram-se em marcha. Mas o homem parecia que queria fugir com a bagagem, tão ágil caminhara, e o fidalgo quase que corria atrás dele. Até que berrou:

— «Eh! homem... pare! Cá está outro com pressa!

«Pegou pela ponta do bengalão, e deitou o cabo curvo à perna do moço que o ia estatelando.

— «Você não foge, ouviu?

«O moço ia a zangar-se, mas como tinham chegado ao pé do taxi, não houve mais discussão. Tomaram um; carrão enorme de 7 lugares, onde D. Martinho se sentara à beira do estofo e a Mariquinhas ao lado, com o saco nos joelhos; em frente o resto das bagagens. Pagou dez escudos ao moço, que ficou a considerar a extravagância do velhote:

— «Se calhar é algum americano disfarçado!

«O chauffeur, arrumados os fregueses e a mobília perguntou:

— «Para onde vamos?

— «Ah! é verdade, para onde vamos? Eis novamente a indiscreta pergunta! Mas desta vez a reflexão rápida de D. Martinho dá solução ao problema; todas as cidades têm um Palace. É para lá que manda seguir:

— «Para o Palace!!!

«O chauffeur revira-se todo, e pergunta irado:

— «O quê? Pró Avenida Palace?

— «Sim... Bota pró Avenida Palace! Ou já acabou também?

«Olhou-os o chauffeur, e, depois duns momentos de hesitação, pôs em marcha o carro.

— «Vá devagar, vá devagar, que eu gosto de ir vendo o caminho — advertiu-o D. Martinho.

— «Ora essa...

«Subiu a calçada do Duque ⁽²⁾, virou à Trindade, São Pedro de Alcântara, Patriarcal, Rato, Herculano, Avenida e veio parar à porta do Avenida Palace.

«Que grande é a cidade, padrinho!

— «E que longe que é tudo — comentou D. Martinho.

— «Mas enfim, Mariquinhas, estamos em Lisboa! Agora é estarmos com muito cuidado, porque só se não puderem é que não nos enganam! Mas homem prevenido...

«E riu-se satisfeitíssimo ao pagar 25 escudos ao chauffeur, pela ida da estação do Rossio ao Avenida Palace».

Após diversos episódios, D. Martinho e Mariquinhas foram convidados por José Gabriel a assistirem à romaria do Senhor da Serra em Belas, acompanhando-os Fernandinho que ia muito incomodado por viajar em terceira classe.

«Mais ⁽³⁾ agoniado ficou, quando viu que iam em classe de três riscos, assentos higiênicos de madeira rija, no meio duma multidão que parecia andar a mudar a casa, tal a quantidade de cestos, sacos, embrulhos com que ia ajoujada.

«D. Martinho perguntou:

— «Isto vai devagar?

— «É o expresso saloio... Pára em toda a parte...

— «Bem, bem; eu quero é ver a paisagem.

«Mas não podia ver, porque a quantidade de gente em pé, pendurada do tecto, nas plataformas, era o triplo da que ia sentada. Mariquinhas levava um menino ao colo, D. Martinho não podia assentar o guarda-chuva no chão por causa dum cabaz donde se emanavam vapores de coelho guisado, e o Fernandinho encolhia-se imenso porque o casaco aos gomos estava esborrachado contra um casaco de ganga azul ornado de medalhões negros de óleo seco.

«Em Queluz, apearam-se todos, e todos pareciam conhecidos; não havia, apesar do Fernandinho ter anunciado, caras patibulares nem olhares sinistros. Havia rostos alegres, sujeitos até de idade, mulheres trintonas de faces largas e abertas, famílias inteiras com a prole e a criada, tudo em convívio «fraterno e ameno».

Regressando à sua casa na Beira, D. Martinho, acompanhado por Mariquinhas e José Gabriel, estava apressado.

«O rápido ⁽⁴⁾ do Porto galgava as distâncias em velocidade de vertigem. Passava rapidamente as planícies das lezírias, mas D. Martinho ansiava reconhecer a sua paisagem familiar. Por isso, apesar dos sessenta à hora, dizia nervoso;

— «Isto vai tão devagar! Parece que da outra vez corria mais... Estas viagens de regresso são muito longas».

* * *

Num pequeno conto publicado em 1930, a ilustre romancista, Senhora D. Maria Archer, narrou uma viagem de comboio de Vila Real à Régua, atravessando regiões de um pitoresco inesquecível, descrição efectuada num estilo ameno e simples.

«Tomei ⁽⁵⁾ em Vila Real o comboio da 1 e 30, o

terrível combóio do Corgo, que costuma descarriar várias vezes por dia, que é sabotado várias vezes por hora, e que, como é pequenino, tem de certo aquela graça que Deus dispensa ao menino e ao borracho; porque, em boa hora seja dito, com tantos descarrilamentos e tantos atentados, nunca por lá houve desastre de maior; mas enfim, sempre que dentro daquela frágil maquineta eu olho os despenhadeiros do Corgo, altos de darem vertigem, com o rio mugindo no fundo sobre pedras brancas como ossadas abandonadas ali após ignoradas catástrofes, eu lamento infinitamente que... os progressos da aviação ⁽⁶⁾ não tenham a marcha acelerada das suas hélices e que o helicóptero, de que nos fala Claude Farrère, esteja ainda na região dos mitos.

«E por ali fui, até à Régua, entre estaçõeszinhas, muito bem caiadas, com seu jardim muito verdejante e até numa estação houve um episódio muito pitoresco, a aparição duma figura imprevista, uma evocação dos soviets, uma imagem bolchevista, ou um disfarce de carnaval; era uma mulher alta e magra, figura trágica de revoltada, a cara erguida num desafio, a boca vomitando injúrias; vestia de azul escuro com barras vermelhas, na cabeça um

chapeu de homem, preto, de largas abas; nas mãos a bandeira rubra dos anarquistas.

«No fim de contas era a guarda do apeadeiro, a quem a Companhia presenteara com aquela toilette, evidentemente filha das locubrações artísticas dos directores e pela qual faço a S. Ex.^{as} as minhas felicitações; e com toda a verdade devo dizer que a expressão de Revolta da tal guarda é de todo o ponto justificada pelo uso da toilette; e que o ar de desafio e as injúrias que ela atirava, o mais rubras que podia, se dirigiam simplesmente aos passageiros do cento e onze (111) que a mimosiavam de galanteios mimosíssimos».

(1) Senhor Engenheiro Armando Ferreira, «Aventuras de D. Martinho de Aguiar em Lisboa», Lisboa s/d, pág. 55 a 59.

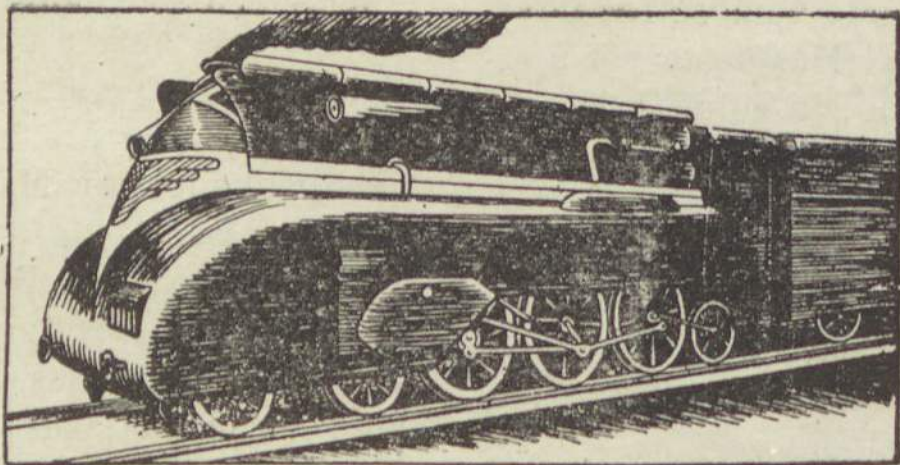
(2) Aliás Calçada do Carmo, porque a Calçada do Duque é formada por escadas.

(3) Senhor Engenheiro Armando Ferreira, obr. cit., pág. 165 a 166.

(4) Senhor Engenheiro Armando Ferreira, obr. cit., pág. 191 a 192.

(5) Senhora D. Maria Archer, «Um Susto», conto publicado em «O Primeiro de Janeiro» de 1 de Junho de 1930.

(6) Convem lembrar que foi escrito em 1930.





A vindima em Bordelais

As vindimas em França

P o r M A R I E L O U I S E H U A I S

(Especial para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*)

O Outono chegou bruscamente. As folhas esvoaçam no ar para de repente tombarem vencidas.

É este o momento que nos campos da França se movimentam os vinhateiros, subitamente febris. Aproxima-se a hora em que num grande estendal de cestos, corroças e celhas, no meio dos risos e dos cantares, partirá para o campo a primeira procissão de vindimadores que vai espalhar-se por entre as cepas.

Acabaram-se por algum tempo os penosos e obscuros trabalhos que ocupam e põem um curioso ritmo na vida dos vinhateiros; a poda, a supressão dos rebentos, o abacelamento e a cava junto de cada cepa para lhe garantir um solo leve e permeável, os diversos tratamentos químicos; acabaram-se também momentaneamente as angústias que durante o ano tantas vezes os assaltaram: o receio do gelo, do granizo, das doenças.

Enquanto uns correm para as vinhas, os outros exercem a sua actividade nas adegas, onde o material é verificado e cuidadosamente posto em estado de servir.

No interior das casas vai também grande agitação. As camponêsas amassam o belo pão caseiro

e os «brioches» dourados; preparam com cuidado as saborosas tortas e os «patés» recheados com a carne das lebres apanhadas nas vinhas.

Sobre a cidadezinha paira um ar festivo:— Começaram as vindimas! A região vinhateira, onde as vindimas tomam um colorido mais pitoresco, inclui recantos de carácter e ambiente medieval como Saint-Emilion, em Bordelais. Desta cidade da Idade Média restam apenas ruínas musgosas, meio escondidas sob a hera que de ano para ano as invade, cada vez com mais intensidade.

Saint-Emilion está edificada sobre uma elevação abrupta, cercada por uma ravina e é dominada pela massa imponente da sua soberba igreja colegial do século XII.

Agrupadas em torno desta igreja, as casas comprimem-se umas contra as outras, sombreadas pelas árvores que encobrem o Cláustro dos Franciscanos. A igreja é um curioso monumento, cuja ogiva, sobre o portal de entrada, acentuada por duas delgadas colunetas, serve de moldura a uma porta dupla.

Por detraz estende-se o cláustro, com as suas áleas arborizadas, as abóbadas sombrias, as arcadas baixas cobertas de verdura, as manchas de sol



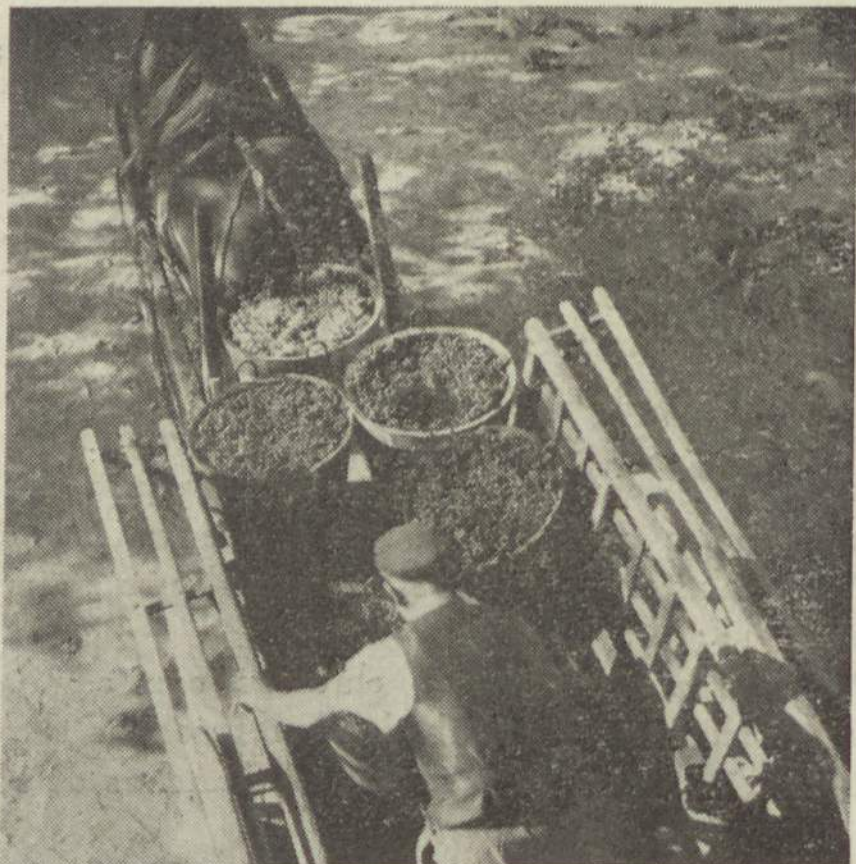
Os magníficos vinhedos de Saint-Emilion



Cubas gigantesas na adega de Chateau Gazin em Pomerol



Entrada para as caves das adegas em Saint-Emilion



As excelentes uvas da região são conduzidas para as adegas

por entre os pilares maciços, o silêncio dos locais de recolhimento e a paz apenas perturbada pelo canto das aves.

Atravessemos novamente o portal. Dados alguns passos numa ruazita tortuosa, eis-nos em plena agitação na praça do mercado.

Por toda a parte se erguem toldos. Aqui, é um vendedor que canta a excelência dos seus vestuários da «última moda» a preços extraordinariamente baratos — segundo ele diz.

Mais longe, um latoeiro gaba a uma cliente hesitante a solidez das suas caldeiras para barrela.

Camponêças, com o acentuado sotaque da região, interpelam ousadamente os transeuntes: «Venha ver os meus alhos, minha senhorinha, são os mais belos do mercado».

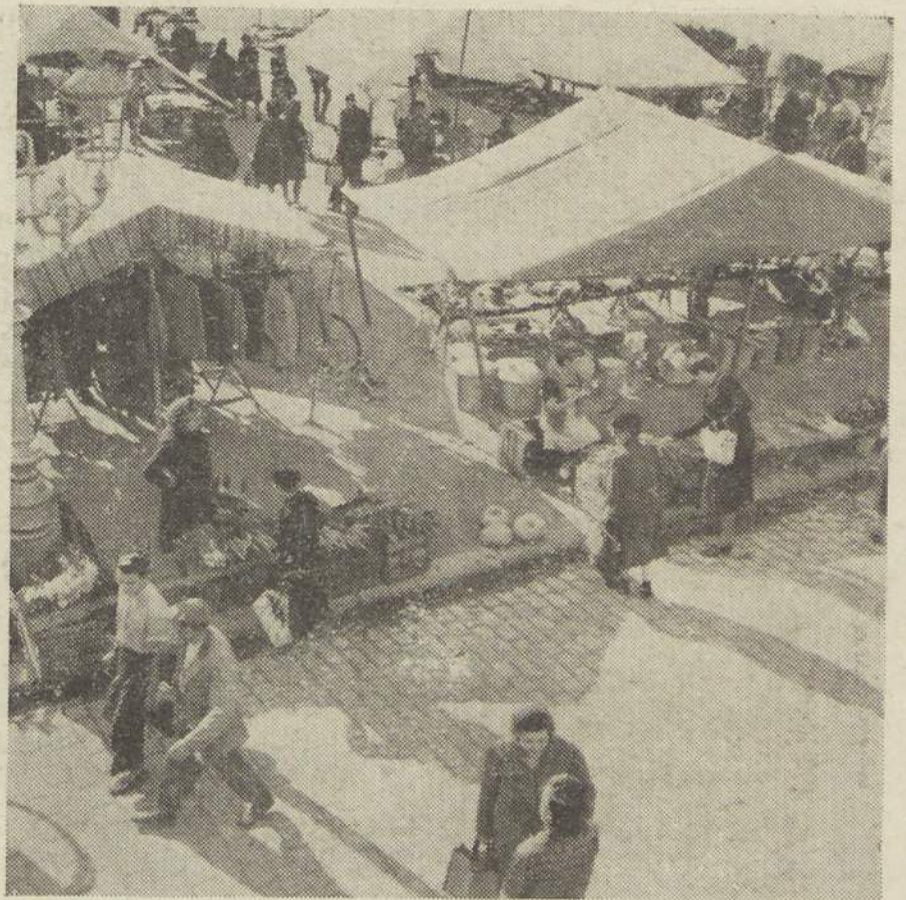
Toda a gente vai e vem, agita-se, grita, chama, no mercado que «ri, alegre, barulhento, multicolor».



SAINT EMILION — Aspecto duma das adegas do Chateau Ausone



Garrafas muito antigas onde o vinho envelhece



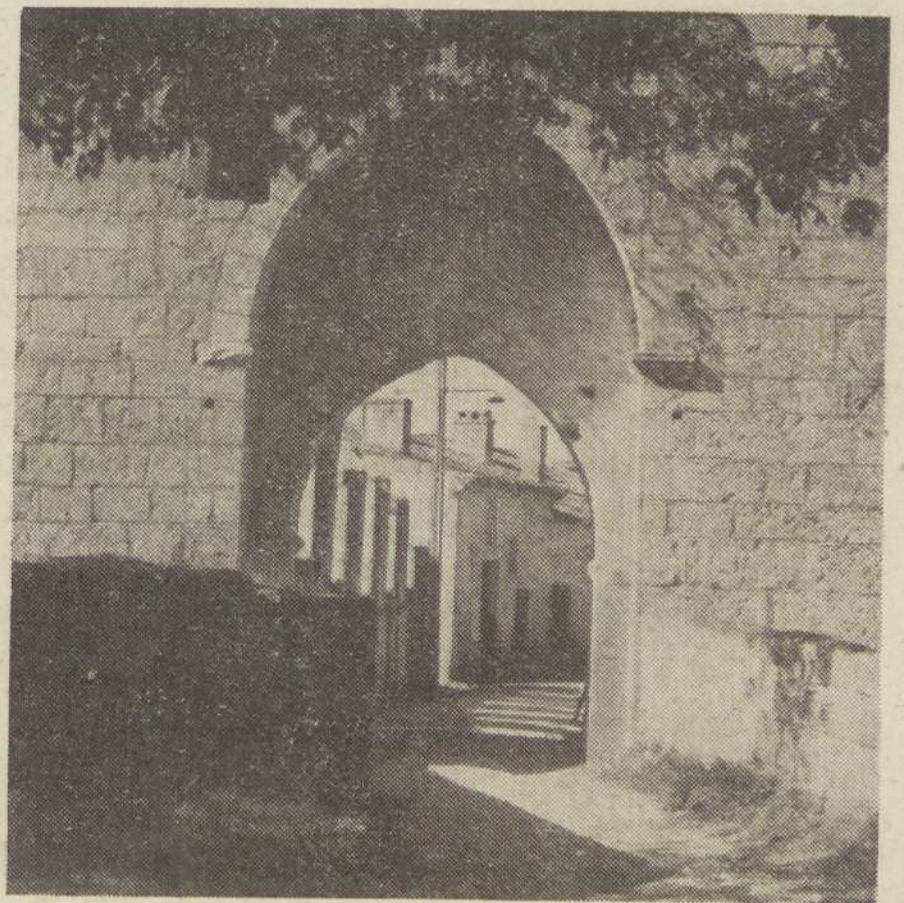
O pitoresco mercado de Libourne

Enquanto no mercado a vida quotidiana segue o seu curso, o vinhateiro parte mais uma vez a inspeccionar as suas terras.

Em redor da cidadezinha ondulam as encostas sob a protecção illusória das antigas muralhas. A perder de vista, alinham-se as filas de cepas na direcção do horizonte ençoberto por um renque de choupos. Estes bordejam o riacho que fornece à vinha a frescura e a humidade de que esta necessita.

O sol brilha. As sombras alongam-se desmesuradamente. É a hora em que os animaisinhos dos campos, fatigados pelas loucas correrias da noite, dormitam entre as cepas, protegidos pela sua folhagem e camuflados pelas manchas de sombra.

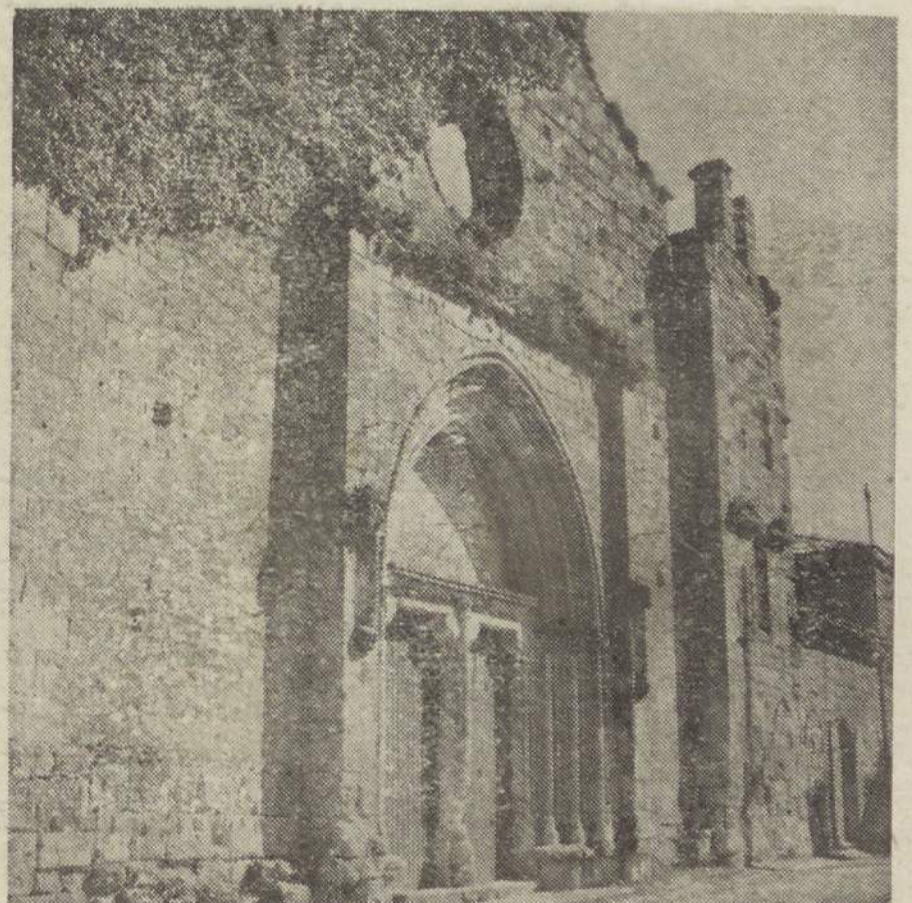
Depois, chegam os vindimadores. Grandes e pequenos, homens e mulheres, moços e velhos,



O velho forte Brunet em Saint-Emilion



O Porto de Bordeus por onde transitam em grande escala os soberbos vinhos franceses



Pórtico do Mosteiro dos Franciscanos em Saint-Emilion

estão presentes. Ninguém quereria faltar à apanha do primeiro cacho.

O patrão, em mangas de camisa, a cabeça abrigada por um chapeleirão de palha de grandes abas, abrange com um último olhar a superfície a pesquisar. Depois fornece as instruções gerais e indica a cada um a sua tarefa.

Armados de canivetes, de cabazes, de cestos, os vindimadores começam o seu trabalho. Pouco tempo depois as vinhas retinem de canções e de conversas, a que se mistura o ruído sêco e monótono das tesouras. Os cachos sumarentos são lançados nos cestos e estes despejados nas celhas em seguida. Quando cinco ou seis estão já cheios são carregados numa carroça.

É o velho vinhateiro quem a conduz devagar até à cidade, ao passo seguro e cadenciado do seu cavalo.

Assim, cada idade encontra o seu emprego e aquele que o fardo dos anos impede de se curvar como noutros tempos para fazer a colheita, fornece à comunidade o seu contributo por meio deste trabalho adequado às suas forças. As carroças chegam à cidade. Quão pitoresca a velha porta da muralha, sombreada também pela espessa folhagem! Dá para uma ruazinha e mal calçada, onde o carro avança aos solavancos, puxado lentamente pela velha égua.

As primeiras carroças atraem sempre a atenção e são espreitadas por aqueles cujas ocupações os forcem a ficar na cidade. Trocam-se impressões sobre a vinha, sobre as esperanças da colheita e sobre o tempo. Será este assaz elemento para permitir que a colheita se faça com inteira tranquilidade? As adegas nem sempre são situadas dentro da cidade. Há-as também nas quintas, junto das próprias vinhas, tornando-se assim mais curto o percurso das carroças.

Neste caso, o vinho vai adquirir as suas maravilhosas qualidades de paladar e de perfume ao lado mesmo das cepas que lhe deram o ser. Os grossos bagos, esmagados pela prensa, deixam escorrer para a gigantesca dorna um suco macio e assucarado, que vai fermentar no enorme recipiente cuja madeira o sol faz brilhar.

De tempos a tempos, prudentemente, o vinhateiro trepará a escada encostada aos bordos para vigiar a fermentação.

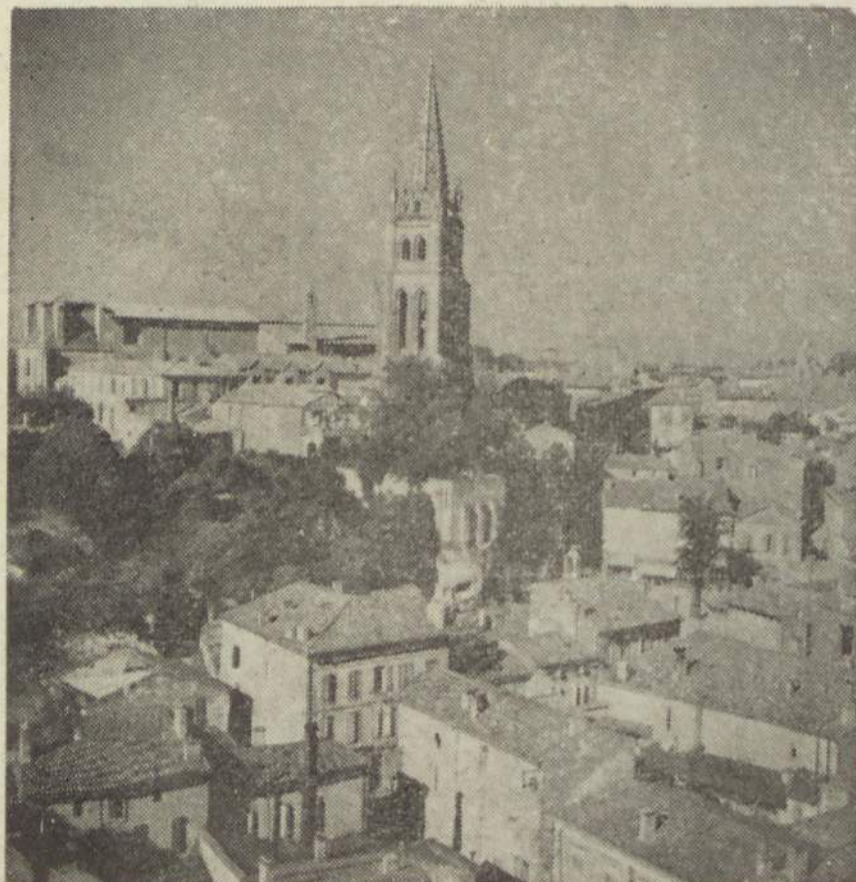
Trabalho delicado como os que o são, exige do experiente vinicultor uma grande segurança de julgamento e de paladar. O vinho é depois metido em cascos. Estes são cuidadosamente alinhados e empilhados na adega, cave abobadada talhada na rocha. Ali estão, às dezenas, às centenas, em filas impecáveis, dos dois lados da coxia central.

E até ao engarrafamento, conservar-se-ão abrigados sob as abóbadas ancestrais das longas galerias subterrâneas, calmas e silenciosas. A cerimónia do engarrafamento só se realiza quando o vinho começa a tomar um colorido «huilé». O dia é escolhido com cuidado, pois é necessário que o tempo esteja seco e claro.

Mas depois, que prometedor espectáculo o das garrafas alinhadas ao longo das paredes!

E ali envelhecerão, rodeadas do respeito de gerações inteiras, sem choques, sem nada que possa alterar o líquido dourado ou púrpura que pouco a pouco se aperfeiçoará. Nos países estrangeiros também se gosta de provar os bons vinhos da França e numerosos são os barcos que acostam aos seus portos para embarcarem o precioso carregamento.

E, por fim, embarcadas em grandes navios, as garrafas finamente vestidas e decoradas com etiquetas de nomes célebres, irão para além dos mares dar a apreciar os produtos da vinha francesa.



Curioso trecho de Saint-Emilion, em Bordelais

O Arsenal do Alfeite e a sua actividade

Do sr. Eng.^o Joaquim de Araujo Perestrelo de Vasconcelos, ilustre presidente do Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, recebemos a oferta dum exemplar do respectivo Relatório e Contas, referente ao ano de 1946. Foi com o maior interesse que lemos o 8.^o documentário da actividade que, quer sob o ponto de vista técnico, quer sob o ponto de vista financeiro, vem exercendo o primeiro estaleiro de construção e reparação naval do País.

Essa actividade pode, sem favor, considerar-se notável. Com efeito, desde a sua criação até hoje, construíram-se as seguintes unidades:

— O navio hidrográfico «D. João de Castro»; o navio petroleiro «Sam Braz»; os dois arrastões «Portisham» e «Portaferry», as seis lanchas para a fiscalização da pesca: «Azoia», «Bicuda», «Corvina», «Dourada», «Espadilha» e «Fataça»; cinco vedetas para transporte do pessoal; dois batelões, um para transporte de munições e um para nafta, e o navio petroleiro «Sameiro».

O número das reparações desde 1939 (98) até 1946 (133) é elevado: nada menos, nada mais do que 845 unidades, representando 909.927 toneladas de deslocamento, tendo o custo das obras ascendido a 161.988.238\$10.

Se somarmos os valores das construções novas

com o das reparações obtem-se a conta, expressiva, eloquentíssima, de 362.000 contos.

Os trabalhos de maior importância realizados no Arsenal do Alfeite em 1946 foram o navio petroleiro «Sameiro», as lanchas para a Fiscalização da Pesca, «Espadilha» e «Fataça», e um batelão cisterna.

Embora a organização do Arsenal do Alfeite não permita a obtenção de lucros, a sua exploração, segundo lemos no Relatório presente, mantém-se num nível suficientemente favorável à compensação do capital invertido.

Se alguns críticos não acham económico nem aconselhável a construção de navios no nosso país por não existirem no continente as matérias primas e outros materiais nela empregados, outros há que julgam necessário e indispensável criar e manter uma mão de obra suficientemente especializada que permita conservar a frota nacional, tanto militar como mercante.

Estes últimos críticos têm razão. Se o critério dos primeiros fosse seguido por todos os países da Europa, muitos deles não teriam o desenvolvimento industrial de que tanto se orgulham presentemente.

Ao ilustre Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite apresentamos os nossos agradecimentos pela oferta do Relatório e Contas referente a 1946.

Os Caminhos de Ferro na Imprensa do País

Nos últimos dias têm andado a fazer medições no local denominado «Prêsa do Carro», um pouco abaixo de S. Sebastião, distintos engenheiros e avaliadores de propriedades ao serviço da C. P..

Trata-se da passagem pelos Olivais da linha do caminho de ferro da Louzã, que, do tunel da Portela, virá à referida «Prêsa do Carro» e daqui para a Estação Velha — a única estação que ficará em Coimbra.

Afirmaram os referidos engenheiros, cujos nomes não publicamos a pedido, que a linha em projecto há-de estar a funcionar em 1950.

A propriedade do sr. Júlio Marques é uma das que é mutilada, mas aquele sr. fez a declaração de que nada queria receber dos terrenos que lhe fôrem expropriados — e cuja marcação já foi delineada e marcada com estacaria — apenas, diz com a satisfação, de ver tão grande melhoramento na freguesia que o viu nascer.

(De O Despertar, de Coimbra)

Em face das reclamações feitas por um amigo da Louzã e que a esta linda vila se tem dedicado com o maior carinho, a C. P. resolveu mandar colocar a carruagem das classes superiores a meio da composição dos combóios para obstar aos inconvenientes de descida e subida no Apeadeiro de Louzã-A, fora da plataforma.

Eram constantes os protestos, principalmente em noites de chuva quando da descida e subida apressada dos passageiros, muitas vezes ao colo das pessoas que os aguardavam ou acompanhavam.

A plataforma vai ser prolongada para resolver definitivamente esse desagradável problema, assim o afirma o officio em que se responde às reclamações.

Não podemos deixar de nos congratular com o facto que esse nosso prezado amigo em tão boa hora e com tanto êxito conseguiu.

(De O Povo da Louzã)

O Nosso Número Especial

comemorativo da Tomada de Lisboa

Arquivamos mais algumas elogiosas referências de diversos jornais

Recebemos esta importante Revista quinzenal que, em grande parte, é dedicada às comemorações do VIII Centenário da Tomada de Lisboa.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, trata ainda de assuntos referentes ao comércio, transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura, engenharia, indústria e turismo.

(Do *Notícias de Évora*)

Está em publicação o n.º 1427 desta boa revista, a qual se apresenta óptimamente ilustrada e colaborada, dedicada às festas centenárias de Lisboa, apresentando um lindo aspecto gráfico. Dirige esta bela revista o sr. Carlos d'Ornellas.

(Do *Progresso de Paredes*)

A Redacção e Administração deste apreciado Órgão fez editar um número especial em homenagem às comemorações centenárias do 8.º centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros, o qual acaba de ser distribuído e temos presente um exemplar. É um trabalho artístico que honra a arte gráfica e o recheio das suas páginas tem leitura que merece ser conhecida.

(Do *Correio da Feira*)

Esta antiga revista da especialidade, que já conta cinquenta e oito anos, publicou agora, por ocasião das festas centenárias de Lisboa, um esplêndido número especial. Entre outros artigos, todos de grande interesse, publica um sobre a linha de Estremoz a Castelo de Vide, cuja construção advoga, e que faz acompanhar de duas gravuras da nossa Vila.

Os nossos cumprimentos à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em cuja direcção continua, com a sua provada competência, o senhor Carlos d'Ornellas.

(De *O Castelovidense*)

O número relativo a 1 de Junho desta importante revista, vem interessantíssimo, com escolhida colaboração e profusão de gravuras.

(Do *Comércio de Penafiel*)

Comemorando o 8.º Centenário da Conquista de Lisboa aos Mouros, publicou um excelente número especial, óptimamente colaborado e cheio de belas gravuras, a magnífica revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é Director, Editor e

Proprietário, o nosso amigo e distinto jornalista sr. Carlos d'Ornellas.

(Do *Jornal de Elvas*)

O número comemorativo da Tomada de Lisboa, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, é notável em aspecto gráfico e colaboração literária. Além de artigos técnicos de oportunidade, consagra algumas páginas especiais a terras do Algarve, ilustradas com magníficas fotogravuras.

(Do *Comércio do Porto*)

Encontra-se publicado mais um número da revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é director o sr. Carlos d'Ornellas.

Este último número da excelente revista, que é dedicado às festas do Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros, apresenta-se com magnífico aspecto gráfico. Na capa, figura em artística reprodução, a bandeira do Município de Lisboa, destacando-se, a ouro, o seu escudo.

Da sua interessante colaboração salienta-se um artigo do sr. Ferreira de Andrade, intitulado «Da Conquista de Lisboa às Comemorações dos Seus Oito Séculos de História».

(Do *Diário Nacional*)

A revista quinzenal da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou agora um valioso número no qual presta homenagem à «Mui Nobre e Sempre Leal Cidade de Lisboa», trazendo na capa uma magnífica alegoria do exímio artista Stuart.

No texto sobressai um artigo intitulado «Da Conquista de Lisboa às Comemorações dos seus Oito Séculos de História», por Ferreira de Andrade, ilustrado com uma vista de Lisboa no princípio do século XVIII e uma fantasia do Cêrco a Lisboa em 1147 pelos exércitos de Afonso Henriques e dos Cruzados, por Francisco Vieira Lusitano.

O sumário deste número é vasto, interessante, digno de ser apreciado pelos que ambicionam alimentar o espírito de bons bocados literários e de conhecer as regiões da Metrópole e Colónias portuguesas e dalgumas do estrangeiro, como seja a de Cannes, deliciosa estância de Inverno e de Verão.

(Do *Notícias da Figueira*)

Gazeta dos Caminhos de Ferro — n.º 1427 referente a Junho. É um esplêndido número de 120 páginas com interessante colaboração. Este número é dedicado às festas centenárias da tomada de Lisboa.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

Magnificamente colaborada, tanto na parte literária como na ilustrada, o n.º 1427, referente ao mês de Junho, desta apreciável revista da capital, que, como o seu título indica, se consagra quasi inteiramente a assuntos ferroviários.

(Do *Jornal de Penafiel*)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 173, II série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, ao abrigo do artigo 1.º do decreto n.º 19:465, de 14 de Março de 1931, o projecto da passagem superior da estrada nacional n.º 18 ao quilómetro 169,388.05 da variante de Beja, na linha férrea do Sul, e estrada de acesso à nova estação de Santa Vitória.

O «Diário do Governo», n.º 183, II série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro termo adicional ao contrato primitivo da empreitada n.º 62 da linha do Sado, para a construção da estrada de acesso ao apeadeiro de Vale do Guizo.

O «Diário do Governo», n.º 184, II série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

tro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 16 do corrente, adjudicar a José Eusébio Gonçalves a empreitada n.º 86, de construção de casas de pessoal, tipo A (duas moradias), em Baleizão, Pias e Moura, pela importância de 454.900\$00, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 185, de 11 de Agosto, publica o seguinte:

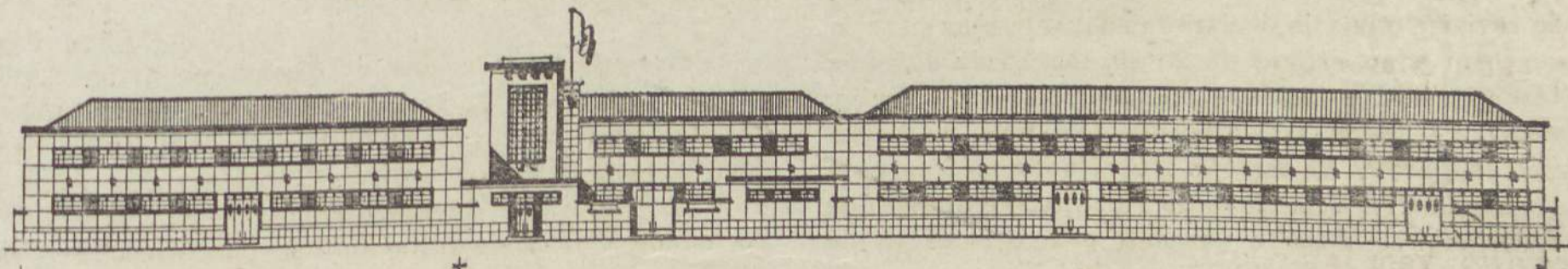
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar, ao abrigo do decreto n.º 19:465, de 14 de Março de 1931, o projecto da 2.ª via de Cacém a Sintra da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, devendo na sua execução ser atendidas as sugestões constantes do referido parecer quanto ao apeadeiro de Mem Martins — Algueirão e às passagens de nível.

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 13 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobranter três parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 174m²,60, 26m²,30 e 31m²,70, localizadas entre os quilómetros 2,582.80 a 2,640.00, 2,667.20 a 2,691.50 e 2,691.50 a 2,712.50 da linha férrea de cintura do Porto, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Campanhã (1.º bairro), concelho e distrito do Porto, e confrontam: a primeira, ao norte com Clara Alice de Sousa Bastos, ao sul com Febrónia Margarida dos Santos, ao nascente com herdeiros de Teresa F. da Silva e Manuel da Silva Campos e ao poente com o caminho de ferro; a segunda, ao norte com António Martins F. de Araújo Guimarães, ao sul e nascente com herdeiros de Antero A. Guerra e Sá e ao poente com o caminho de ferro, e a terceira, ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com her-

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA
EM 1923



MARCA REGISTRADA

FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

Um quadro de Rembrandt



do Vermeer, de Frans Hals, de Terborch, de Puysdael, de Fabricius, e os de tantos outros grandes pintores holandeses



tem o seu brilho eterno
porque foi pintada com
as famosas tintas holandesas.

A maior fábrica de todas as TINTAS DE IMPRESSÃO holandesas **Arnhemia**, em Arnhem, com muitas dezenas de anos de experiência

AS SUAS EXCELENTES TINTAS ENCONTRAM-SE EM STOCK NOS REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL

ESTEVES, L.^{DA}

LISBOA — Rua da Madalena, 273-1.º-Esq. — Telefone 3 1496

deiros de Antero Adelino Guerra e Sá e ao poente com o caminho de ferro.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas ao Ministério da Guerra em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 189, II série, de 15 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 2^m2,40, localizada entre os quilómetros 38.984.02 e 38.988.36 da linha férrea do Minho, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Nine, concelho de Vila Nova de Famalicão e distrito de Braga, confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com Jaime José da Costa e ao poente com Beatriz Rosário da Fonseca.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 20 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da co-

missão de revisão, aprovar o projecto da passagem inferior de Santa Comba, situada ao quilómetro 85,900 da linha férrea da Beira Alta, elaborado pela respectiva empresa.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto da passagem inferior de Fornos, situada ao quilómetro 152,838 da linha férrea da Beira Alta, elaborado pela respectiva empresa.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto da passagem inferior de Murilo, situada ao quilómetro 131,918, da linha férrea da Beira Alta, elaborado pela respectiva empresa.

O «Diário do Governo», n.º 190, II série, de 16 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no decreto n.º 31:232, de 28 de Abril de 1941, foram aprovados, por despacho de 5 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos dos seguintes diplomas tarifários, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Tarifa internacional de cupões para transporte de passageiros e bagagens;

Aviso ao público anunciador da tarifa e da venda dos respectivos bilhetes pela Companhia das Carruagens-Camas;

Anexo à mesma tarifa precisando, em especial, a latitude dos serviços a desempenhar pelas estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses quanto ao despacho de bagagens.

O «Diário do Governo», n.º 191, II série, de 18 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 11 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é anulado o aviso ao público B-85, de 20 de Novembro de 1928, o qual estabelece a cobrança pela utilização das retretes reservadas e seus lavatórios.

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 20 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, de aditamento às classificações gerais de mercadorias em vigor nas linhas exploradas por aquela Companhia, pelos quais é reduzido a 50 quilogramas o mínimo do peso a taxar nas remessas de rastilho, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

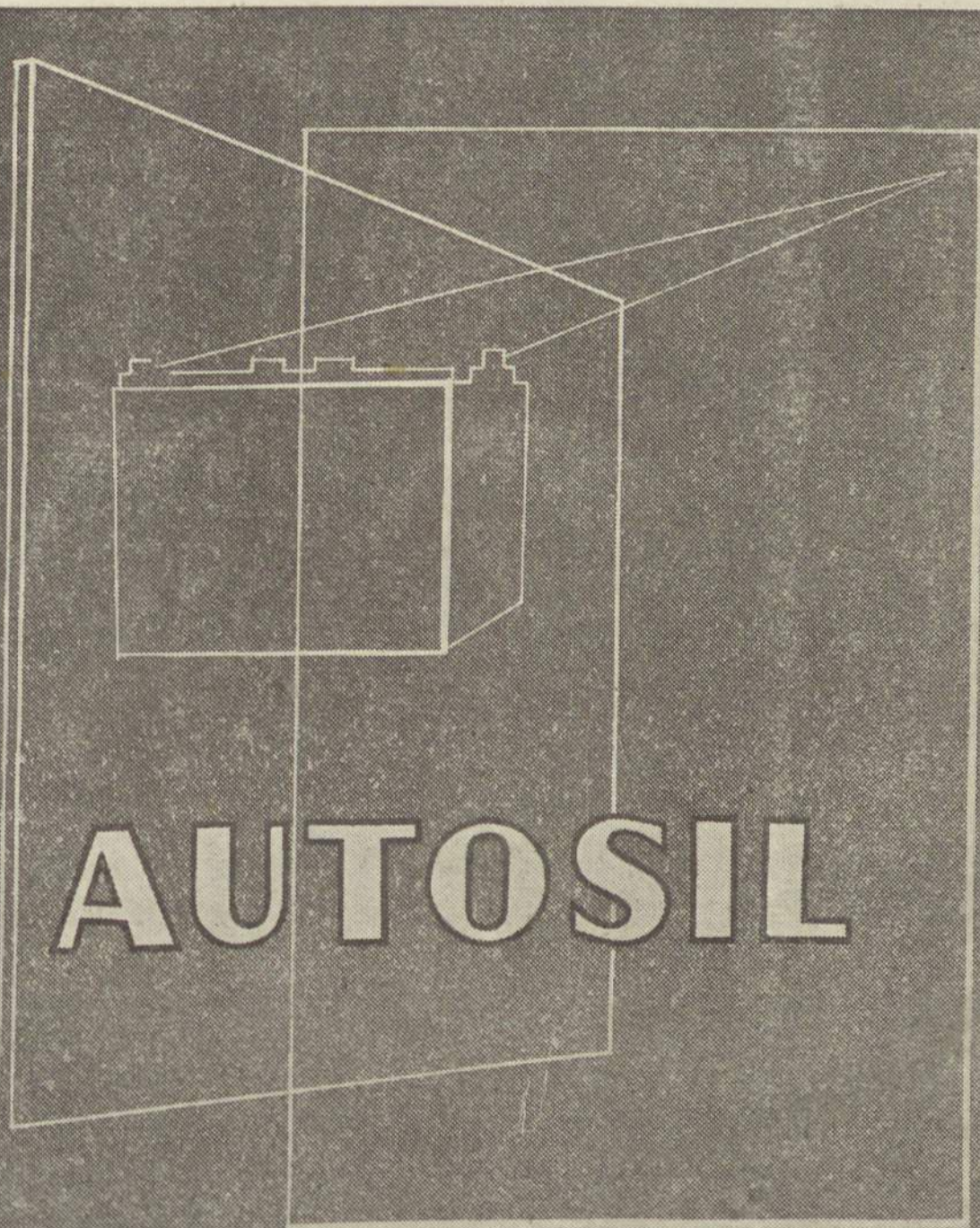
O «Diário do Governo», n.º 194, II série, de 21 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados

com alterações, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, os projectos da nova tarifa especial n.º 5, passageiros (bilhetes de entrada nos cais de embarque das estações, bilhetes para utilização dos ascensores da estação Lisboa-Rossio e licenças para transitar a pé na linha férrea), e do respectivo aviso ao público anunciando a tarifa, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para vigorarem em todas as linhas que presentemente explora, em substituição da actual

tarifa especial n.º 5, passageiros, em vigor na antiga rede e nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, e das tarifas especiais internas n.ºs 10 e 12, 3, 3 e 15, e 2, em vigor nas linhas encorporadas que eram exploradas pelas Companhias Nacional de Caminhos de Ferro, dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e da Sociedade para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), respectivamente

Acumuladores de chumbo



UM PRODUCTO NACIONAL
MELHOR QUE O ESTRANGEIRO

A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B—LISBOA

O «Diário do Governo», n.º 196, II série de 23 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 13 do corrente mês desta Direcção Geral o projecto do novo 55.º complemento à tarifa de camionagem, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suspendendo o serviço combinado do transporte de passageiros, em lanchas automóveis, entre o porto de Setúbal e o Portinho da Arrábida, com ligação pelo apeadeiro do caminho de ferro de Praça do Quebedo, e alterando serviço idêntico estabelecido para a praia de Tróia.

O «Diário do Governo», n.º 194, II série, de 21 de Agosto publica o seguinte:

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Por ter saído com inexactidão no «Diário do Governo» n.º 194, II série, de 21 do corrente, novamente se publica a portaria nomeando nma comissão para proceder ao estudo da revisão das instalações ferroviárias da cidade de Coimbra:

Tornando-se necessário rever as instalações ferroviárias da cidade de Coimbra, para, an medida do possível, melhorar as ligações desta cidade com a rede ferroviária;

Atendendo a que este estudo não deve fazer-se sem considerar atentamente o plano geral de comunicações por estrada e de urbanização da cidade:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que uma comissão, com a composição abaixo indicada, proceda ao

estudo da revisão das instalações ferroviárias da cidade de Coimbra:

Presidente — Engenheiro Roberto Espregueira Mendes, director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em representação desta Companhia.

Vogais: — Coronel Raúl Gomes Saraiva, vereador do pelouro de obras da Câmara Municipal de Coimbra, em representação deste Município.

Engenheiro Germano Joaquim Venade, chefe da Repartição de Melhoramentos Rurais, da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, em representação desta.

Engenheiro Alberto Pereira Lemos, director de estradas do distrito de Coimbra, em representação da Junta Autónoma de Estradas.

Engenheiro de 2.^a classe António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em representação desta.

Ministério das Comunicações, 14 de Agosto de 1947. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araujo*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Reembolso de acções da Companhia do Mondego

Comunica-se que, a pedido da comissão liquidatária da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego, o reembolso das acções desta Companhia se fará a partir de 1 de Setembro próximo, todos os dias úteis, das 10 às 12, na sede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Calçada do Duque, 20.

Lisboa, 21 de Agosto de 1947. — O Vice-Presidente do Conselho de Administração, *Manuel José Pinto Osório*.

CASA RIBEIRO

SIRGUEIRIA

Guarnições para todo o género de decorações
Franjas, Borlas, Galões e Cordões

Rua Ivens, 48 — Telef. 2 7217 — LISBOA

FÁBRICA DE SIRGUEIRIA
PASSAMANARIA E TREFILARIA

Calçadinha do Tijolo, 58 Telef. 2 5089

Telefone: 3 2640

Telegramas: *Mardite*

SILVAMAR, L.^{DA}

AGENTES DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO

Representantes
nos principais portos do mundo

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 32, 4.^o
LISBOA



BRAGA

O guia inseparável do turista

é o

«Manual do Viajante em Portugal»

indispensável a quem percorre o País

Pedidos à Rua da Horta Sêca, 7-1.^o — LISBOA



VISEU

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

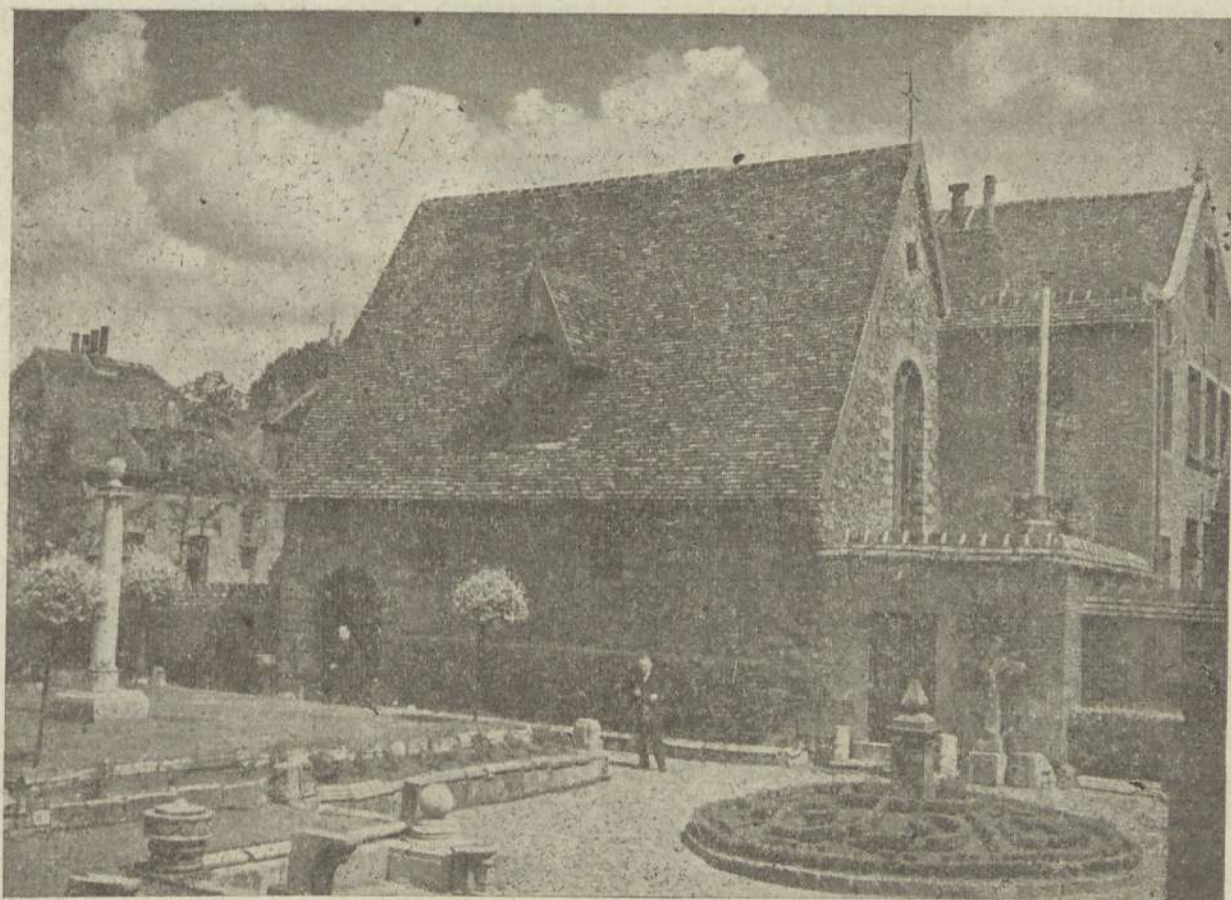
P. B. X. — 2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



Mons Musée du Chanoine Puissant

BÉLGICA

Não será esta a única vez em que falaremos das suas cidades de arte, dos seus museus, das suas indústrias e dos grandes trabalhos ferroviários actualmente em curso. Na excelente revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro», teremos ocasião de descrever cada uma das 9 províncias belgas, tão diferentes umas das outras.

Por esta vez, iremos até Liège, até às risonhas margens do Mosa e para os lados das altas planuras, dos rochedos abruptos, dos montes e dos vales...

Vales e montes

O encanto atraente da província de Liège reside, sobretudo, na diversidade dos múltiplos motivos de interesse que ela apresenta. A sudoeste da província, Huy reflete as suas maravilhas no espelho do Mosa que é engrossado pelas águas do Néhaigne e do Hoyoux. Huy é uma cidade rica e antiga que guarda, ciosamente, para os pesquisadores, tesouros de toda a natureza numa magnífica moldura de colinas arborizadas.

Ao longe, na margem esquerda, estende-se a opulenta Hesbaye, rica pelas suas colheitas de trigo e beterraba, famosa pelas suas coudelarias.

Prosseguindo o seu curso, o rio atravessa Liège,

separando Outremeuse do resto da cidade. Liège, centro universitário, industrial e comercial, é também uma cidade de arte, uma velha capital e, ao mesmo tempo, uma urbe moderna, laboriosa, acolhedora, alegre, e sempre a «Cidade Ardente».

A indústria apossou-se dos seus arredores — resgate inevitável do progresso — mas as esporas rochosas e arborizadas conservam o seu aspecto agreste mesmo às portas da cidade. É aqui que a Ourthe e a Vesdre terminam os seus percursos. É aqui que nasce o canal Alberto, cuja entrada é ornada dum imponente monumento a Alberto I e de frescos grandiosos, glorificando o trabalho dos portos e da indústria de Liège.

Sulcadas de batelões, as águas vivas do Mosa reflectem também ao claro sol as velas brancas dos barcos de recreio. Contrastes. Ao sair da ci-

dade, o rio amansa, espraia-se, formando para os lados de Visé, encantadora localidade mosana, uma toalha de água de enorme beleza. As ribeiras, a Ourthe, a Amblève, a Hoyoux, a Vesdre e os seus afluentes descem dos cumes, alimentadas pelas águas transparentes das Altas Fagnes e das Ardenas, serpenteiam e atingem o Mosa numa série de curvas e cotovelos impressionantes. A velha terra das Ardenas, desgastada durante milhares de anos, resistiu em muitos lugares aos ataques persistentes das águas e das intempéries e arvora, debaixo do seu céu tão especial, colinas de contornos alucinantes.

As recordações do passado abundam: ruínas dos castelos da Franchimont, de Amblève, de Logne, de Reinhardstein, a que se ligam tantos acontecimentos históricos e tantas lendas captivantes.

Pelourinhos de Stavelot, Sart e Theux, símbolos de liberdades cêdo mas custosamente adquiridas.

Vestígios das antigas forjas que fizeram no século XVI, a fortuna e a nomeada da província.

Entre este amontoado de lembranças e de construções abandonadas, erguem-se magníficos palácios ainda habitados: Modave, Chokier, Tilff e Pepinster, ou transformados em hotéis ou em estalagens de juventude: Angleur, Wégimont.

A todo o momento se descobrem belezas naturais incomparáveis: os rochedos abruptos de Sy, o rochedo e o abismo de Comblain, as grutas e a ribeira subterrânea de Remouchamps, os vales de Ninglinspo, de Hoyoux, de Wéblon, de Warche ou de Holgné, de misterioso encanto e, por toda a parte, árvores magníficas, orgulho das Ardenas: as faias gigantescas, os carvalhos magestosos, as resinosas de todas as espécies, fazem companhia às claras bétulas.

Estas florestas são o habitat de javalis numerosos que aí encontram refugio contra a habilidade dos caçadores. São também paradiço de predilecção de veados, cabritos e gamos.

As altas planuras conservaram uma fauna e uma flora alpestres e certos cantos possuem ainda a sua vegetação da época glaciária.

O aspecto selvagem das Fagnes foi, muitas vezes, inspirador de artistas de reputação mundial.

A província de Liège não contém apenas espaços desnudados em que sopra o vento. Existem também cantos encantadores, estações termiais de que Spa é rainha e Chaudfontaine, a violeta, como disse Victor Hugo. Também há Chevron com o seu circo de colinas e as suas nascentes gazozas que brotam em pleno bosque.

Outros estarão em melhores condições para falarem das virtudes curativas de cada uma das águas e das estações termiais da província de Liège. Todavia, deve-se assinalar que, além das curas, cada uma destas termas possui atractivos suficien-

tes para que o aquista ou aqueles que o acompanham, se deleitem, mesmo durante uma longa estadia. Festividades, atracções de todo o género, são organizadas todos os anos no quadro luxuoso dos Pálaces, dos Casinos e no seio duma natureza particularmente pródiga.

A rede das Pousadas da Juventude, estende-se a toda a província e a mocidade pode, assim, aí realizar circuitos interessantes em condições excepcionais. Será necessário lembrar «Wégimont», domínio ancestral, com o seu lar de férias, a sua Pousada da Juventude, o seu terreno para acampar, os seus lagos e o seu parque?

Terrenos para acampar, encontram-se um pouco por todo o lado, nos centros turísticos e ao longo dos caminhos que conduzem a estes centros. Viagens por etapas podem ser organizadas pelos amadores do ar livre.

As piscinas são numerosas e bem instaladas: de resto, os banhos nas ribeiras são autorizados por não oferecerem perigo algum.

Os cursos de água navegáveis são indicados e existem instalações preparadas para o alojamento dos desportistas náuticos. Por toda a parte se oferecem magníficas possibilidades ao turista.

* * *

O verdadeiro turismo acompanha-se duma cozinha regional e bem particular. Liège, sob este ponto de vista, oferece uma série completa de pratos regionais: o cordeiro à moda de Spa, a truta da Amblève, o salmão da Ourthe, a enguia de escabeche, o ganso de Visé, o fricassé de Chévreumont, o javali de Malmédy, o presunto das Ardenas, os morangos de Liège, Vottem e Huy, os queijos de Herve e de Harzé, as tortas de frutas de Liège e Verviers.

Não haverá de que satisfazer os mais difíceis, sobretudo se se acrescentar que a indústria hoteleira de Liège, acolhedora e correcta, também sabe apresentar todos os pratos internacionais e que as suas caves guardam os melhores vinhos franceses?

Poder-se-á desejar algo de melhor que provar numa velha cidade: Stavelot ou Dolhain-Limbourg, Eupen ou Malmédy, Visé ou Verviers, uma refeição finamente preparada, uma velha receita local, judiciosamente acompanhada pelos vinhos apropriados.

Seria fastidioso enumerar todos os centros turísticos da província de Liège, citar todos os palácios de Hesbaye e outros pontos, descrever todas as paisagens, monumentos e curiosidades. Onde quer que se vá, nos vales do Mosa, da Ourthe, da Vesdre, da Amblève, nos cumes de Louveigné, de Francorchamps, de Baraque Michel, ao longo de riachos murmurantes como o Chefna, o Bayehon, o Wayai, o Berwinne, o Lienne, junto da cascata

de Coe, nas belas cidadezinhas como Hamoir Esneux, Aywaille ou Remonchamps. ou ainda como Eupen, Trois-Ponts, Theux ou Malmédy, por toda a parte se encontrará o que pode chamar a atenção e o interesse do visitante.

* * *

A história tão apaixonante da província, não se pode resumir. Os seus principais capítulos mostram que os habitantes de Liège lutaram, sempre, para conquistar e defender a sua liberdade. O último episódio da história, viu a luta de homens vindos não sómente de Inglaterra mas também da América e de outros pontos, para ajudar os Liégenses a reconquistar e fortalecer a sua liberdade.

Cidades, outrora risonhas e cheias de vida, ficaram destruídas, para testemunhar a fúria da luta. Stavelot, Malmédy, Saint-Vith, La Gleize, Stoumont, pensam as suas feridas e reconstroem sobre as ruínas. Numerosos dos seus heroicos defensores repousam nos imensos cemitérios militares de Henri-Chapelle e de La Neuville.

Sem descanso, corajosamente, as populações, que tantas vezes sofreram a invasão, reerguem

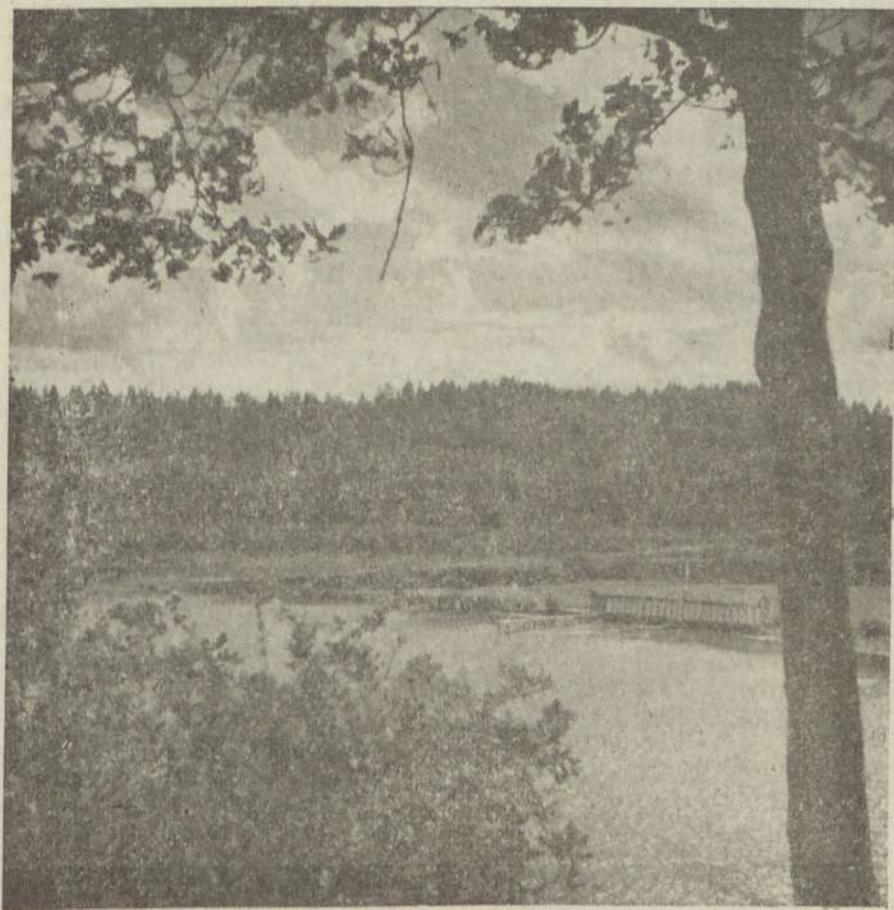
cidadezinhas animadas e alegres. A terra gira, a vida continúa...

Vários centros religiosos: Hannut, Banneux, Vaux-sous-Chévremont, Eupen, Saint-Roch, chamam, todos os anos, milhares de peregrinos. As paisagens calmas e repousantes são particularmente propícias ao recolhimento. Mas, além dos peregrinos, há também os grupos de desportistas e os amadores do ar livre que, em todas as épocas, são tentados pelos grandes espaços, enquanto que os ribeiros, fervilhando de peixes, são para os pescadores outras tantas tentações...

A província de Liège pode ser percorrida por todos em todas as direcções. As suas regiões naturais: Hesbaye, Condroz, Herve, Ardenas, Fagnes, todas tão características, nunca poderiam decepcionar o viajante que sempre guardará de Liège uma recordação imorredoura.

Os dias passados nesta velha terra, rica de recordações, próspera pelo trabalho dos homens, viva e alegre pelo espírito dos seus habitantes são outras tantas jornadas de felicidade.

A Bélgica inteira convida-o e exclama: *Bem-vindo!*



Barrage de la Gileppe

Recortes sem Comentários

Cautela com os Angariadores de Anúncios!

Por vezes chegam até nós notícias que nos aborrecem imenso, especialmente quando se relacionam com os nossos prezados anunciantes, em virtude de pagarem recibos em nome de *O Comércio de Gaia*, recibos dos quais a nossa Administração não tem conhecimento.

Toda a cautela é pouca, e não será demais avisar os senhores comerciantes e industriais de que *nunca* devem pagar publicidade adiantada, seja a que título for, pois há angariadores-vigaristas que usam de todas as artimanhas para arrancar dinheiros aos anunciantes. Daí resultam, normalmente, dois males: o anunciante quando paga adiantado, jámais vê o seu anúncio publicado, pois já não chega à Administração do Jornal, e os jornais são prejudicados na sua reputação e nas suas finanças.

Seja a que título for, os senhores comerciantes e industriais nunca devem pagar os seus anúncios adiantadamente: repetimos, de contrário correm o risco de serem prejudicados e de prejudicarem o jornal para quem forem solicitados.

(De *O Comércio de Gaia*)

A Profissão do Jornalista

«O artigo 4.º do decreto-lei 31:119 estabelece o seguinte:

«A carteira profissional de jornalista é título por si só suficiente para mediante a sua apresentação, ter o seu possuidor direito: 1.º ao livre trânsito nas ruas e mais lugares públicos onde se torne necessário o exercício da profissão. E seguem outras disposições destinadas a facilitar o exercício dos deveres profissionais.

Entre outros «vistos», tem a carteira profissional o «visto» do Comandante Geral da Polícia de Segurança Pública que, assim, toma expresso conhecimento, não só do disposto no decreto-lei n.º 31.119 mas, concretamente, de cada indivíduo que fica em condições de aproveitar as regalias expressas no decreto.

A exacta observância do artigo 4.º e seus números é essencial ao exercício da profissão de jornalistas.

Embaraçar, ou tentar embaraçar por qualquer forma o uso das garantias que a lei estabelece, impedindo os movimentos que os jornalistas considerem necessários para se documentarem e observarem quaisquer factos ou acontecimentos públicos representaria, além do mais, um estorvo ao exercício de uma profissão legal e prejuízo para as empresas jornalísticas e para o público. Não pode perder-se de vista, ainda, que os jornais representam um arquivo da vida actual em relação ao futuro.»

(Do *Diário da Manhã*)

A reconstrução de uma oficina de material ferroviário que foi bombardeada 54 vezes durante a guerra

PARIS—O centro ferroviário de Longueau, ponto estratégico situado na confluência das linhas Paris-Lille e Paris-Calais, constituiu, durante as hostilidades, para a aviação aliada, objectivo de primeira importância, tanto mais que estava próximo da base aérea de Glisy, utilizada pelos alemães.

Este centro foi alvo de 54 bombardeamentos de que os mais violentos foram em Março e Julho de 1944; os estragos materiais foram consideráveis e, quando da Libertação, a

oficina V. W. estava reduzida a um amontoado caótico de construções arrazadas e de vagões destruídos.

Apesar das dificuldades que mais pareciam intransponíveis, o pessoal começou imediatamente a trabalhar na sua reconstrução, depois de proceder ao desentulho.

Actualmente, as obras estão muito adiantadas e a oficina já dispõe de 10.000 m² de superfície coberta contra os 16.200 de que dispunha antes da guerra. Reconstruíram-se 1.500 metros de vias cobertas, dos 2.000 destruídos. Nos fins de 1946, mais de 43.000 veículos tinham sido ali reparados.

(Do *Boletim da Legação de França*)

Pesca de conhaque pelo radar

Segundo informa o «Svensk Sjöfartstidning», quando um barco da marinha sueca procedia a experiências de radar para auxílio à pesca no Báltico, teve a surpresa de pescar uma caixa de bom conhaque Três-Estrêlas. Estas experiências têm estado a ser levadas a cabo com o fim de estabelecer até que ponto o Radar pode ter uso prático na indústria da pesca. Ao seguir-se certas indicações da instalação de Radar, tirou-se do fundo do mar uma caixa de madeira, que mostrou conter garrafas de conhaque de excelente qualidade. Fizeram-se investigações e chegou-se à conclusão que a caixa tinha caído à água há já alguns anos, de bordo de uma lancha aduaneira, que havia capturado um barco de contrabandistas de bebidas alcoólicas, em dia em que o mar estava muito agitado.

(Do *Diário do Alentejo*, de Beja)

Um novo invento

O piloto e engenheiro norte-americano Howard Hughes anunciou a invenção de um aparelho de aviso por meio de radar que evitará o choque de aviões no espaço ou o embate contra montanhas e outros obstáculos com mau tempo ou durante a noite. A «Hughes Aircraft Corporation» aperfeiçoou o modelo depois de sucessivas investigações durante um ano. Pesa apenas 16 libras e, montado em frente do piloto, transmite nos casos necessários um sinal dando àquele tempo bastante para fazer meia volta ou levantar-se em ângulo muito mais largo no espaço. O novo invento, que estará instalado em 114 aparelhos de transporte dentro de um mês, é uma combinação receptora e transmissora a trabalhar em frequências de 420 a 450 megacíclos; duas pequenas antenas lançam fortes sondagens à velocidade de 40 por segundo em todas as direcções, excepto para a retaguarda. No espaço de um milionésimo de segundo, as vibrações-sondas retrocedem quando encontram qualquer objecto na sua frente e accionam sinais luminosos e acusticos à vista do piloto. Por este meio será também facilitada a aterragem em circunstâncias difíceis; e é de crer que a generalização do sistema reduza em proporções muito importantes o número dos desastres de aviação, trágicamente avultados nos últimos tempos.

(Do *Jornal do Comércio*)

Guerra aos atacadores

Vi agora uns sapatos masculinos chegadinhos do Brasil que não tinham atacadores. Feitos de uma só peça, não averigui como eutravam no pé; a pessoa que os tinha era

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Setembro de 1897)

Empréstimo D. Miguel

Recebemos uma circular do sr. conde de Reillac, transcrevendo um requerimento que dirigiu ao nosso governo sobre o escandaloso negocio em que este sujeito anda mettido e que lhe tem servido para cobrir de toda a casta de insultos o nosso paiz; queixando-se de que o nosso governo não lhe dêsse resposta.

Nada temos com os negocios a que se refere, e se o governo não lhe respondeu, achamos que fez muito bem, porque seria descer de mais responder a requerimentos do nosso insultador.

No que entendemos que anda mal o governo ou a policia, é em consentir em Lisboa esse sujeito, instalado no hotel com todo o deslante.

Qualquer pessoa tem o direito de mandar pôr fóra de sua casa quem a insultou. Uma nação tem eguaes direitos aos de um individuo.

Ou não terá?

A brandura dos nossos costumes, em muitos casos, pôde ser tomada como pusillanimidade.

tudo quanto há de menos «bota-de-elástico», de modo que o sistema deve ser outro.

Ora na América do Norte desencadeou-se uma grande offensiva. Provaram laboriosas estatisticas que, em 1946, vinte e dois americanos tropeçaram nos atacadores deslaçados e morreram esmagados por automóveis.

A Sociedade Americana de Protecção contra Acidentes pede, portanto, a abolição dos sapatos com atacadores e reclama os elásticos antigos.

Acho que não será preciso recuar tanto no tempo, na moda e no ridículo.

Agora me lembro; os tais sapatos chegadinhos do Brasil apertavam com uma fivela ao lado.

Senhores sapateiros da nossa terra, por que não lançam este novo modelo? Sossegam, assim, a S. A. P. A. (em português, tem graça que dá quase sapa-to) e criam algo de novo.

(De Notícias de Guimarães)

Um triste espectáculo que é necessário proibir

Escrevem-nos alguns proprietários de hotéis e pensões situados nas ruas mais centrais da capital, a pedir que chamemos a atenção de quem de direito para o que se pássa durante a noite nas principais artérias da cidade. Numerosos grupos de mulheres enchem os passeios falando uma linguagem que causa calafrios e dando um aspecto a todos os titulos confrangedor. Os hotéis e pensões, onde se hospedam famílias de respeito, sofrem prejuizos de grande monta, porque há clientes, em especial se têm crianças, que fogem ao espectáculo que se lhes depara quando recolhem aos seus aposentos, depois do teatro ou do cinema.

Há ruas em que grupos suspeitos estacionam com tal á-vontade, que quem passa é forçado a descer dos passeios e a assistir, com frequência, a cenas que nada prestigiam a capital de um país. Os moradores nessas ruas têm feito baldados esforços para consignir que junto das suas casas se não apresente o triste cenário a que nos referimos. O apelo que, por nosso intermédio, fazem a quem de direito os proprietários de hotéis pensões, aqui fica.

(De O Século)

Publicações recebidas

«France»

«France», de que recebemos alguns belos exemplares, é uma publicação de propaganda do grande e admirável país latino, editada pelo Ministério dos Trabalhos Públicos e dos Transportes em colaboração com o Commissariado Geral do Turismo.

A França, que está a recompor-se, é um país de excepcionais condições turísticas.

A «plaquette» presente oferece-nos aspectos das cidades mais características da França, paisagens, castelos, catedrais, etc.

A França sorri de novo. Sorri e atrai.

Aos serviços de Propaganda da França agradecemos os magníficos e luxuosos exemplares da «plaquette» em questão.

«Informações Argentinas»

Recebemos o n.º 18 da magnífica publicação «Informações Argentinas», editada pelo Departamento de Cultura do Ministério das Relações exteriores e Culto da Argentina. Trata-se dum documentário de grande interesse para o conhecimento das actividades, da cultura e da arte daquela florescente república sul-americana.

Esta publicação patenteia-nos um grande número de reproduções de quadros dos mais notáveis pintores argentinos e revela-nos que todos os ministérios fomentam as artes com a concessão de prémios e que no Teatro Colón de Buenos Aires, por iniciativa da esposa do General Péron, se iniciaram espectáculos de arte destinados exclusivamente aos operários.

Escusado será dizer que a apresentação gráfica das «Informações Argentinas» é esplêndida.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «O Inevitável Sr. Dubois».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Os três Mosqueteiros».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

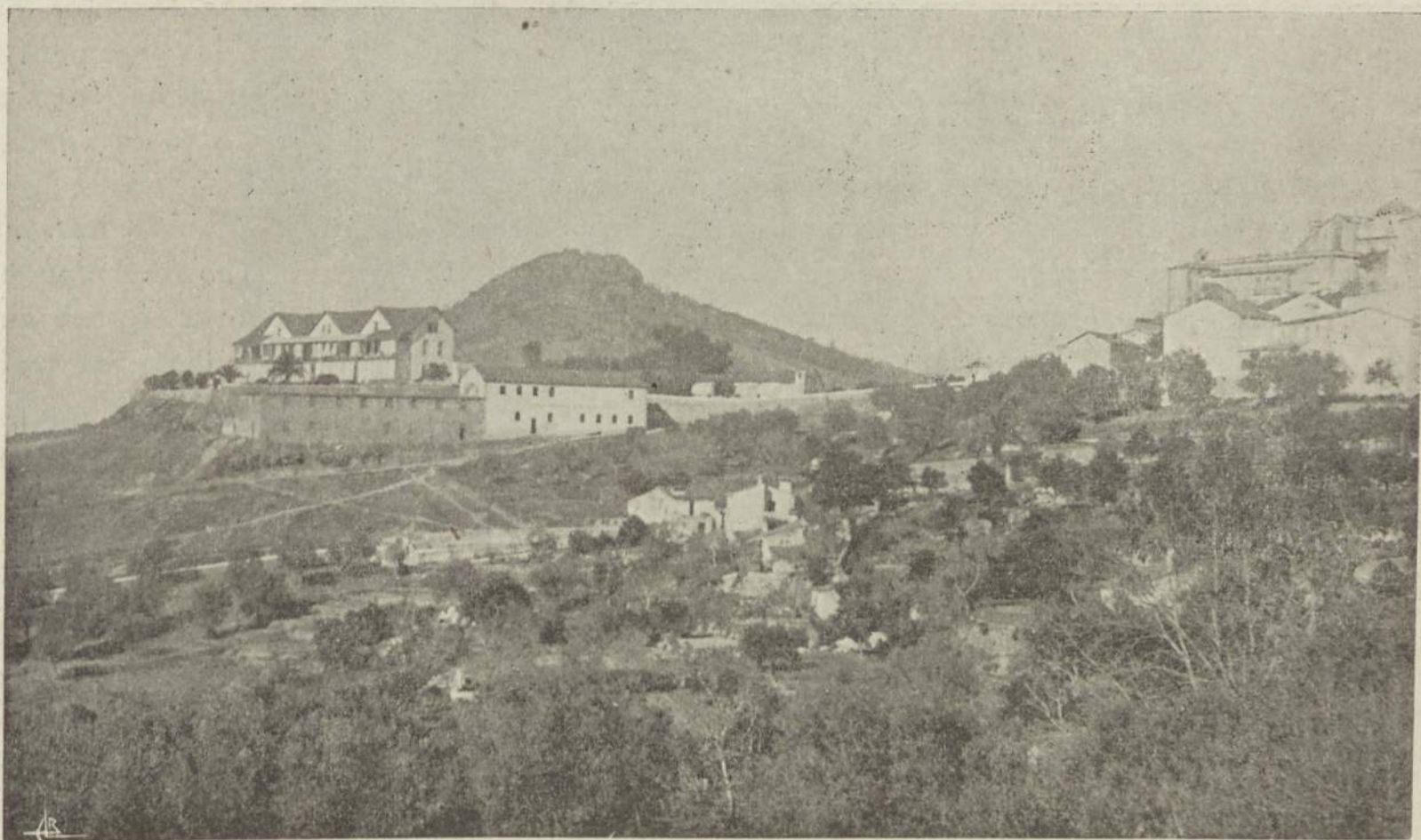
Era nosso intuito ao organizar o presente número, dedicá-lo ao Alto Alentejo exclusivamente.

Em número que lhe se seguiria ocupar-nos-íamos do Baixo Alentejo.

Ambas as regiões, constituem pelas suas notáveis actividades, dois importantíssimos sectores da riqueza nacional para cujo fomento contribuem de maneira preponderante, mercê dum solo rico e fértil, duma população laboriosa e até dum conjunto apreciável de circunstâncias que demonstram, de forma inequívoca, a enorme importância que refletem na economia do país.

O Alentejo, província de extensos recursos, tem nestas duas zonas os melhores elementos da sua extraordinária vitalidade e do seu constante progresso. Por tão eloquente motivo se justificava a nossa iniciativa, que, apesar da colaboração que lhe asseguraram as boas vontades e o interesse de entidades oficiais, não pudemos levar a cabo, por não ser oportuno para cada uma das regiões um número especial.

Desta forma englobamos num só número, dedicado ao Alto e Baixo Alentejo, todos os elementos que dizem respeito aos dois importantes núcleos da nossa maior e mais próspera Província—conscios de que, com o presente número especial, damos, contudo, um índice de certo modo expressivo, do valor que os distingue.



PORTALEGRE — Vista parcial

PORTALEGRE

FOI no dealbar duma inefável manhã de primavera que o combóio me deixou na estação. Dali até ao centro da cidade são doze quilómetros de estrada que a camionete, apesar de velha, vence facilmente.

Porque não puseram mais perto de Portalegre a estação de caminho de ferro?

Esta pergunta ninguém m'a faz se não eu. E, todavia, a estrada é simpática, bonita mesmo, com as árvores que a bordam dos dois lados, e de cujas ramadas começam a cair, com os primeiros, indecisos feixes de sol, as sombras que serviram de manto a Nossa Senhora a Noite.

Não sei de prazer maior na vida — e isto deve suceder com tóda a gente que tem a paixão das viagens — do que chegar pela primeira vez a uma terra desconhecida. Tem-se a impressão de que vamos entrar num mundo novo, inteiramente diferente daquele em que vivemos,

Após meia hora, se tanto, a camionete deixa-me num largo ou praça, não me lembro bem. Desço imediatamente, entro num estabelecimento que é uma espécie de café popular, e informado ali onde fica a pensão onde vou hospedar-me, para lá me

encaminho. À hora tão matutina são poucos os transeuntes. Na pensão, onde, aliás, não sou esperado, ninguém se encontra de pé. Como não há sinal de porteiro, bato as palmas à porta do corredor. Ninguém me responde. O pessoal da casa e os hóspedes devem estar ferrados no sono dos justos. Tenho pena de os acordar, lá isso tenho, mas como necessito também de repousar, bato de novo as palmas.

Quem, finalmente, acode ao meu chamamento, é o próprio dono da pensão. Ao ver-me a maleta logo se apercebe de que se trata de hóspede que precisa de agasalho. Solícito e risonho, conduz-me ao segundo andar onde escolho um dos dois quartos devolutos. É uma quadra espaçosa, com duas janelas que deitam para uma rua simpática, curiosa. Abro as janelas de par em par. Este ar fresco da manhã sabe-me bem. É uma doce manhã de primavera. Do céu azul o sol tomba numa chuva de ouro. Já nem penso em deitar-me. O que me apetece agora é dar um giro pela cidade, errar ao acaso, por essas ruas, assistir ao despertar das suas actividades.

Foi há cinco ou seis anos que visitei Porta-

legre e agora, ao lembrar essa viagem encantadora, imagino-me de novo nessa cidade do Alto Alentejo, vejo-me de novo a cruzar a suas ruas, parando aqui e ali, ora para analisar uma antiga moradia de recuados séculos ou para admirar a fachada dum templo, ou, ainda, para me extasiar perante o espectáculo dum panorama imprevisto.

Os leitores que desconhecem o Alto Alentejo não imaginam como esta região de Portalegre é linda. Em geral, e erradamente, tem-se a ideia de que o Alentejo é uma terra ainda, povoada, apenas, de sobreiros e oliveiras, a quebrar a monotonia das suas planícies. Mas o Alentejo já não é isso há muito tempo — em vez da «estepe» árida e triste, de que nos falavam ainda há menos de cem anos alguns escritores, o que se encontra agora e nos surpreende e deslumbra, é um maravilhoso jardim.

Com efeito, todas as terras do distrito de Portalegre são um verdadeiro encanto para os olhos e para o espírito. Falam-nos do passado, através da voz imortal dos seus monumentos de arte; contam-nos os feitos mais importantes de que se orgulham as tradições portuguesas; e, ao assistirmos às suas actividades industriais e comerciais, colocamo-nos em frente do seu presente e até mesmo no limiar do seu próprio futuro.

Portalegre é um cidade bela, original, e, se me permitem a expressão, *peçoalíssima*. Nada, quer no perfil das suas ruas, quer no estilo das fachadas das novas moradias e palácios antigos, quer, também, na grandeza dos seus templos, quer, enfim, nos seus panoramas, nada nos faz lembrar, sequer passageiramente, outra cidade do país. E, no entanto, a pesar do seu carácter pessoal não deixa de ser uma das mais típicas povoações alentejanas.

Tem fama também o seu clima e os médicos recomendam-no pelas suas virtudes teurapêuticas. Mas uma estadia em Portalegre, principalmente numa das vivendas construídas na Serra que lhe fica sobranceira, não é eficaz apenas para as pessoas fracas e carecentes, por consequência, de pul-

mões de aço, recomenda-se também para as pessoas que, fatigadas por um longo e penoso trabalho mental, precisam de fazer uma cura de repouso.

É um verdadeiro sanatório essa estância. Purifica e enrijece os pulmões, enche os olhos de beleza e alegria o espírito. E não há melhor tónico para o espírito do que a contemplação das coisas belas. Com a alegria vem o optimismo, a força da vontade, a energia, o gosto de trabalhar e de viver.

Quer o leitor dar comigo uma pequena volta por essa cidade de Portalegre? Imagine como eu que já lá chegou de combóio, que se meteu em seguida numa camionete ligeira, ela própria contente de conduzir os passageiros até ao centro da povoação e que percorre ao acaso esta curiosa e típica cidade. Vamos primeiro à Sé. Enquanto subimos a rua que nos conduz até lá, dir-lhe-ei que esta cidade é muito antiga, devendo ter sido edificada pelos romanos. Frei Amador Arrais, que conhecia como mestre as coisas do passado, diz-nos, nos seus famosos «Diálogos», que foi construída com as pedras que haviam pertencido à antiga *Medrobiga*.

No Museu Municipal, que é dos mais importantes da província, há a documentar esta asserção, os cipos encontrados e que fazem parte do seu recheio pré-histórico. D. Afonso III deu-lhe foral, em 1259 e o castelo deve-se a D. Diniz que também mandou cercar a povoação, para mais completa defesa, de duas ordens de muralhas, com sete portas e doze tórres. E graças à sua importância populacional, D. João III, em 1550, conferia-lhe a categoria de cidade e elevou-a a sede de bispado.

A Sé, classificada como monumento nacional, é um dos mais antigos monumentos de Portalegre. Tudo nos leva a crêr que os seus alicerces foram assentes em 1556, por ordem do bispo D. Julião de Alva, sendo sido concluído dois séculos depois, em 1795, pelo bispo Fr. Amador Arrais.

A fachada, porém, é do século XVIII. Tem de cada lado uma Torre em forma de pirâmide

Alfaiataria «TRAGUIL»

DE

FERNANDO ANTÓNIO TRAGUIL

EXECUTA FATOS PARA HOMEM, SENHORA E CRIANÇA

PELOS FIGURINOS MAIS MODERNOS

CAMISARIA, GRAVATARIA E FAZENDAS

RUA 19 JUNHO, 37

PORTALEGRE

Estrada de Elvas
a Badajoz



e o pórtico, que é grandioso, é de mármore negro. Vale a pena entrar. O interior é simplesmente grandioso. Nada menos de três naves, sopesadas por colunas de granito. São belos os seus retábulos. Os azulejos da capela do Santíssimo e as tábuas com cenas da Paixão são obras curiosas e valiosas.

Agora vamos ver o antigo Convento de S. Bernardo. Foi fundado pelo bispo D. Jorge de Melo, no século XVI, e pertenceu à Ordem de Cister. Foram-se os frades, mas o magnífico edifício que nos deixaram acha-se adaptado a Museu. É o Museu Municipal, onde se guardam preciosidades, de muito valor. O leitor interessa-se por estas coisas? Repare nestes azulelos, datados de

1739, que foram as paredes do alpendre; admire este pórtico do antigo templo, em mármore de Estremoz; veja o túmulo do seu fundador, D. Jorge de Melo, um dos mais belos e artísticos do país; admire o bem trabalhado destes armários, e destas obras de ferro forjado. Vamos agora ver o claustro do antigo Convento de Santa Clara, cuja fundação data de 1376, por D. Leonor Teles.

Mas como o dia está magnífico, metamo-nos num automóvel a caminho da Serra de São Mamede, e reservemos para amanhã ou depois uma visita à Câmara Municipal, ao Palácio Amarelo, que era a residência dos Abrançalhos, ao solar dos Vilas Reais. É um passeio encantador o que se faz até à Serra de S. Mamede. Os panoramas que se descobrem dali são verdadeiramente empolgantes. Só para os contemplar merece bem a pena vir até Portalegre.

Pessoas de teres e haveres e sobretudo de bom gosto construíram aqui lindas quintas, com moradias engraçadas. O ar que se respira aqui é puríssimo, de modo que o sítio constitui um magnífico Sanatório.

Na quinta-feira de Ascensão realiza-se, no cenário maravilhoso da Serra, com grande brilho, a típica *Festa dos Aventais*, e em princípios de Junho, na cidade, a não menos curiosa *Feira das Cerejas*.

Em qualquer das boas pensões de Portalegre o turista encontrará pratos regionais, à base das excelentes, das famosas carnes ensacadas. E à sobremesa, ser-lhe-hão servidos os deliciosos doces de amêndoa e ovos, os quais, refere a tradição, são feitos segundo receitas conventuais.

Terminou, leitor amigo, o nosso passeio. Foi pequeno. Durou o tempo que se gasta em fumar um cigarro. Mas o leitor, que, por certo, gosta de viajar, com olhos de ver e coração de português, nesta nossa incomparável terra, não se contenta com esta migalha de prosa e decide ir um belo dia, o mais breve possível a Portalegre. E não se arrependerá, posso desde já garanti-lo.

REBELO DE BETTENCOURT

JOÃO ESPIGA

LANIFÍCIOS

Os mais lindos padrões para homem e senhora, das mais acreditadas fábricas do País, tais como PORTALEGRE e COIMBRA, Etc.

ENGOMA
CERSE
LIMPA
TINGE
LAVA

TINTURARIA OLÉBÉR

FATOS
SOBRETUDOS
VESTIDOS
GABARDINES
CASACOS

Rua do Comércio, 37 — PORTALEGRE

TELEGRAMAS: AUTOPOR
TELEF. 167

AUTO-PORTALEGRE, L.^{DA}

CONCESSIONÁRIOS

Ford

Venda de peças e acessórios para automóveis

ÓLEOS, GAZOLINA, ETC.

Agentes dos Pneus «MABOR» e «KELLY»

Sub-Agentes da SOCONY VACUUM OIL COMPANY, INC

REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS

CARGAS DE BATERIAS

SOLDADURA AUTOGÉNIO

CAFÉ POPULAR

DE

Belarmino E. Simões

Rua 19 de Junho n.º 12 — PORTALEGRE

O preferido entre os melhores
pelo seu aroma, paladar,
— sempre feito de ocasião —

ALMOÇOS, JANTARES, LANCHES E CEIAS

Saborosos aperitivos, Sandes,
vinhos da Região, engarrafa-
dos das mais reputadas marcas

Os melhores refrescos, Cervejas e Bôlos

*V. Ex.^a a título de experiência
visite esta casa o que muito lhes
agradecemos.*

José Moreira Baptista

Comissões, Consignações e Conta Própria

Agente da Companhia de Seguros

«IMPÉRIO»

Telefone n.º 125 PORTALEGRE

Moagem de Portalegre

S. A. R. L.

Fábrica de Moagem de Trigo

— PADARIA —

PORTALEGRE

DISPENSA IDEAL DE

António Maria Cheu

COM

Fabrico de carnes de porco, mercenaria, cereais,
louças de ferro esmaltado, licores e vinhos de pasto

Vendas por Atacado e a Retalho

Rua do Forno e Largo 28 de Janeiro, 3 e 4

Tel. 140 PORTALEGRE

Sub-Agentes em Portalegre da
Socony-Vacuum Oil Company, Inc.
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES
Agentes na área de Portalegre da
Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da} (LUSALITE)
Depositários da Metalúrgica, L.^{da} do Crato

José António Costa, Suc.^s & C.^a

Mosaicos, Azulejos e Louças sanitárias — Pneus e Camaras d'ar
Correias e todos os acessórios para máquinas agrícolas

SEGUROS em todos os ramos

R. 19 de Junho — Telefone, 109 — PORTALEGRE

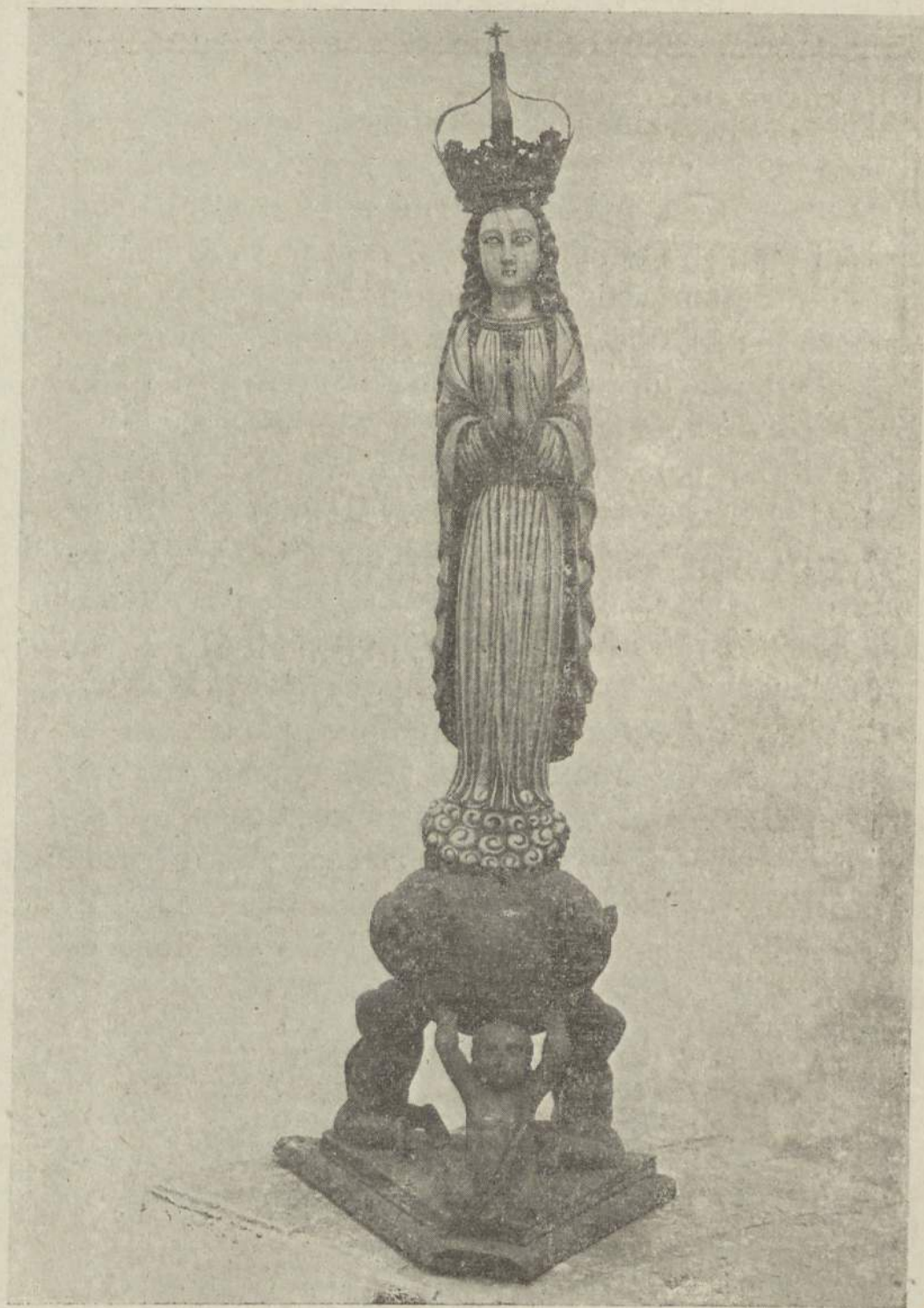
Valores

Turísticos

de

Portalegre

*Uma Virgem em marfim
numa peça só*



QUEM pelas linhas de leste ou do ramal de Cáceres viajar e se dirigir para esta cidade, nas estações de Portalegre ou de Castelo de Vide, respectivamente, à chegada dos combóios encontrará cómodas camionetas que conduzem o passageiro até à velha Ammaya.

Não tendo pessoa de família ou amiga que em sua casa o receba, em pensões espalhadas pela cidade encontrará acolhimento franco e hospedagem acolhedora.

Depois de percorrer o burgo portalegrense e admirar as curiosidades que ele encerra, de automóvel ou de trém — uma e outra coisa há aqui para aluguer — poderá ir dar a chamada «volta à serra», passeio a que, de encantador que é, não pode furtar-se quem venha a Portalegre. E quem com olhos de ver apreciar a bela paisagem que à sua volta se desenrola, acabará por confessar que razão tinha o professor Silva Teles quando a proclamou a mais linda serrania que existe na Europa.

Daí o motivo por que todo o portalegrense se enche de orgulho quando lhe falam ou fala da sua formosa serra, «onde acima da beleza artificial que os homens lhe podiam dar, se nota a inconfundível beleza com que a natureza a prodigalizou».

É toda ela coberta de sombrios soutos, pomares, vinhas, olivais e castanheiros, bem como muitas outras árvores de tecidos de graciosa era e que em todo o ano se apresentam com o encanto duma interminável primavera.

Desta maneira, o turismo nesta região nada tem de artificial, pois em toda ela a vista se perde numa paisagem de surpreendentes tonalidades.

A serra de S. Mamede, assim como a de Castelo de Vide e de Marvão, pertence à formação toledana, sendo o bloco montanhoso mais alto ao sul do Tejo, pois no seu vértice se regista a altitude de 1025 metros.

Dela se avistam várias povoações da Beira Baixa, Alentejo e até a Serra da Estrela. Por entre o verdejante dos seus campos e como a dar razão a Pinho Leal quando diz que ali nascem 7 rios e 21 fontes, têm riqueza as águas puras e cristalinas dos «Maguetes», «Azenha Queimada», «Vale da Cruz» e «Vale da Azenha». E para mais valorizar uma zona tão pujante e polícroma como a que estamos descrevendo, parece ter-se descoberto que em certo recanto dela, num sítio maravilhoso de paisagem e quietude, brotam águas com características medicinais, o que, a confirmar-se nas análises,

ses a fazer, mais enriquecerá esta tão linda serra!

Ao atravessarmos a parte mais bela da estrada que nos leva da cidade, sob o túnel que por cima das nossas cabeças formam os castanheiros bravos que a ladeiam, dum e doutro lado dela e como se fôsem casinhas brancas de cartolina, por entre o verde dos olivais ou dos sotos de castanheiros, destacam-se as quintas e vivendas, onde apetece descansar à sua sombra acolhedora.

Passamos pelo «Carvoeiro», sede dos folguedos domingueiros. A seguir vem o Reguengo, com o seu adro e ermida, fonte, escola, Casa do Povo, onde o bom povo do sítio passa suas horas de lazer, depois da labuta dum dia de trabalho.

Lá adiante a «Lameira», celebrizada pela água oficialmente declarada das melhores para mesa—a dos «Patos» — e notabilizada pela capela, onde a virgem que escutou as amargas desilusões do velho proprietário da quinta «parece chorar ainda as lágrimas vertidas por essa vítima das mais altivas dores humanas» e de que Teles de Menezes nos diz que:

*«O seu olhar?! Como exprime
O sofrer duma alma aflita!
— Mas que se ergue ao céu e o fita,
Resignada e sublime!»*



Senhora das Dôres

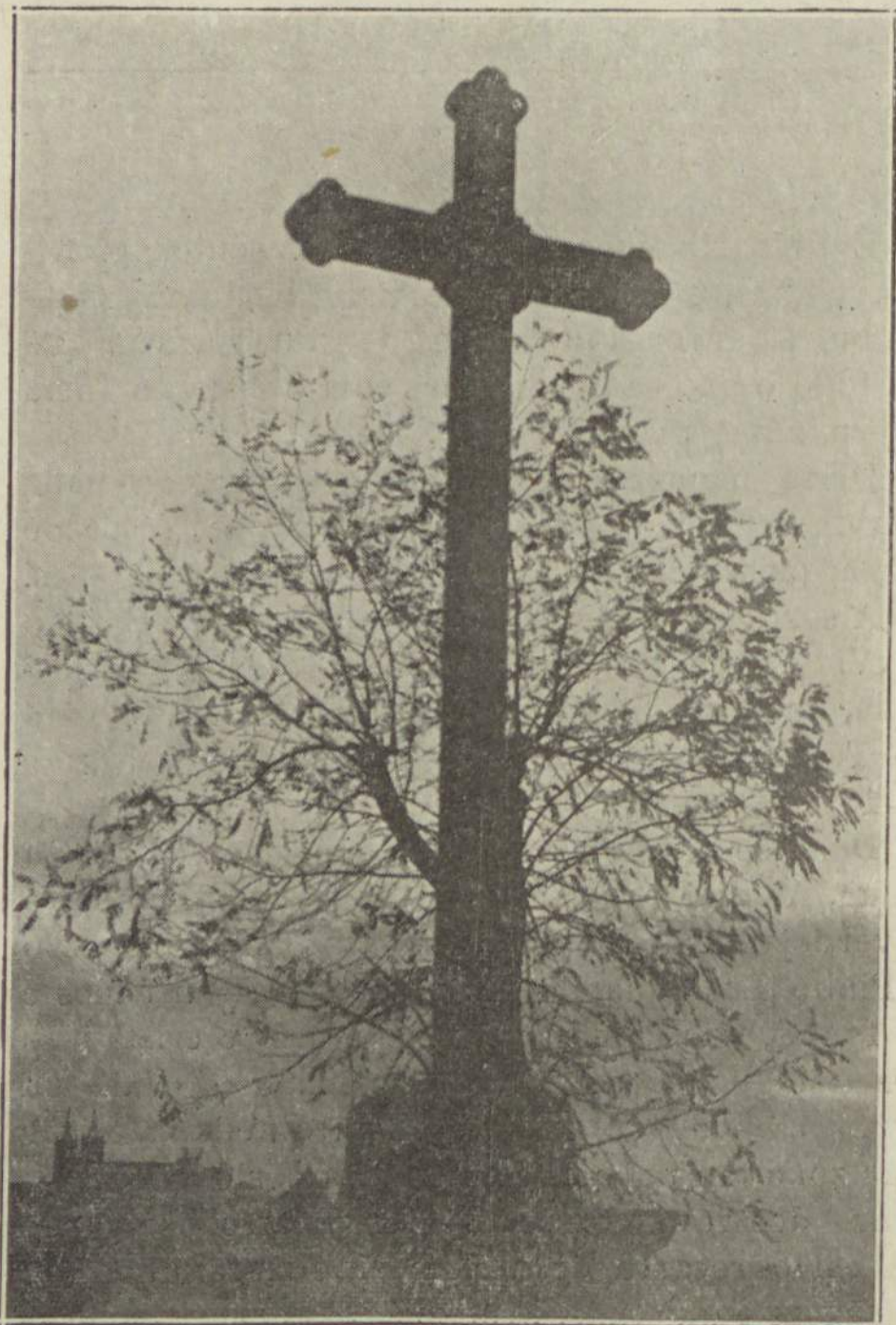
Refere-se esta quadra à imagem feita em Itália e atribuída por alguns a Machado de Castro, da Senhora das Dôres, «Virgem da Lameira» que com o peito trespassado por espadas, tanta máguia exprime em seu lindo rosto que acusa pena pelo sofrimento e inspira amor pela beleza.

Dela aquele mesmo poeta afirma que:

*«Diz o povo da Serra
Com devoção verdadeira,
Virgem como a da Lameira
Outra não há sobre a terra!»*

Foi a quinta da Lameira construída pelos anos de 1783 ou 1784 e era pertença de João da Fonseca Achaioli Coutinho, o tão falado «Cenobita da Lameira», que, por causa da política, esbanjou uma enorme fortuna e, acordando pobre, teve de acabar seus dias agarrado à enxada, para plantar as couves e as batatas destinadas ao seu frugal passadio.

Depois vêm as quintas da «Relva» e a dos «Cantarinhos», residência solarenga, cuja fundação remonta entre 1580 ou 1590, pelo que impressiona a vetustez da sua construção, onde as portas e janelas têm o cunho quinhentista.



Cruzeiro do Calvário com azulejos do Século XVIII

Foi fundada pelo castelhano D. João da Silva, embaixador de Filipe II junto de S. Sebastião e que, não obstante ser regedor da cidade de Toledo, foi feito conde de Portalegre e depois capitão general. Mais tarde foi parar às mãos do duque de Lafões e por compra às de Joaquim Larcher.

Seguem-se as quintas do «Soldado» e «Branca», a «Fonte da Ammaya» e, a seguir, a «Quinta da Saúde», retiro encantador em plena serra e um dos locais mais lindos dela.

Com uma área de 120 Ha, rodeada de pinhais, castanheiros, pomares e hortejos, onde saborosa e fria água da serra corre a jorros, «por entre macissos de vegetação e dando a cada uma o ar discreto duma intimidade acolhedora», tem ali excelentes vivendas para famílias, assim como pensão e quartos individuais, o que torna a «Quinta da Saúde» um aprazível centro de turismo, onde não falta o casino, terraço, campo de jogos, jardins, telefone e luz eléctrica, tudo decorrendo ali no meio dum sossêgo que encanta e duma paisagem que deslumbra.

Estrada fora, outras vivendas se nos deparam, como sejam o «Belo Horizonte», «Um de Abril», e, por fim, o Miradoiro, criação excelente e feliz duma Comissão de Turismo e donde dá gosto ver

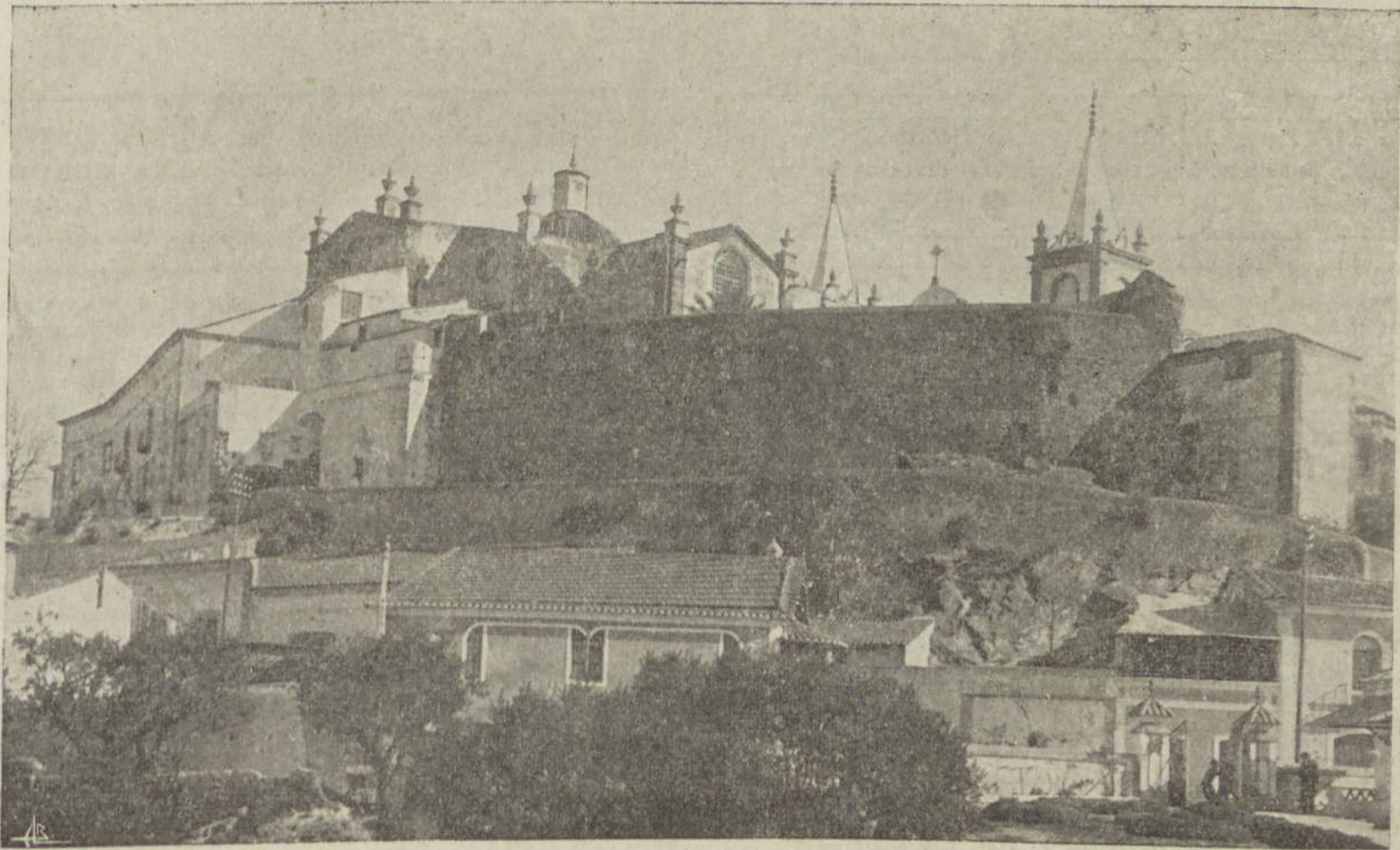
a cidade que a seus pés se estende e que tão encantadora se mostra vista de tão alto!

Mas se alongarmos um pouco mais o passeio que estamos dando, aumentarão os atractivos da Cidade Agualela, ladeada pela formosa Sintra do Alentejo — a filantrópica e garrida Castelo de Vide — e pelo Ninho de Águias, que é a forte e maravilhosa vila de Marvão.

Percorridos os quilómetros da alcatroada estrada que o forma, o famoso triangulo de Turismo oferece a quem o percorre os mais admiráveis panoramas, verdadeiramente deslumbrantes e de horizontes de excepcional beleza, que extasiam pelo contraste e que não nos cansamos de admirar.

Este passeio que se faz em poucas horas de andamento, prende-nos e fascina-nos a ponto de desejarmos indefinidamente prolongar essa viagem, onde se tem o desmentido formal aos que dizem ser o Alentejo uma terra árida e charnequenta, desconfortável pela secura e desoladora pela monotonia, êles que nunca viram a nossa região, região bendita que tanto tem que vêr.

E assim, enebriados pelo que vimos e encantados com o que nos foi dado observar, regressaremos ao ponto de partida, a pequenina e encantadora pátria de Cristóvão Falcão e José Duro, dois dos mais ilustres poetas portugueses.



PORTALEGRE — Um trecho das Antigas Fortificações

António do Bom Sucesso da Fonseca
Estabelecimento de Mercarias, Vinhos e oficina de Ferrador
Rua Cândido dos Reis, 61 e 65 PORTALEGRE

JOSÉ MARIA ALEGRE
Mercarias, Vinhos, Cereais e Carnes
Rua do Carmo, 10 PORTALEGRE

Estabelecimento Comercial de **FILIPPE JOSÉ QUEZADA**
Sucessor de JOSÉ MANUEL GOMES
66, Rua do Comércio, 68 — PORTALEGRE — Telef. 138

MANUEL DA SILVA CAPÃO
Mercarias, Vinhos engarrafados e espumantes, Cafés, Louças e Vidros
Rua 5 d'Outubro, 2 PORTALEGRE

JOÃO BATISTA FIGUEIREDO
Rua da Pracinha — PORTALEGRE

JOAQUIM LUIS RAIMUNDO
ESTABELECIMENTO COMERCIAL
36, Rua Garrett, 39 PORTALEGRE

Alberto Maria da Costa
COMERCIANTE
PORTALEGRE

ARMANDO JOSÉ CASQUEIRO
Comissões, Consignações e Conta própria
PORTALEGRE Telefone 75

PROGRESSO COMERCIAL de Marcolino Poças
Drogas, Ferragens e Mercarias Papeleria e Calçado — Lotarias
Proprietário do Café Poças — PORTALEGRE — Telefones 37 e 96

MATIAS J. RAIMUNDO
Mercarias, Cereais, Farinhas, Legumes, Algarve e diversos artigos
Rua 1.º de Maio — PORTALEGRE — Telefone 76

ORGANIZAÇÕES «ALFELO», L.da
Produções Fotográficas — Variado sortido de molduras — Imagens religiosas — Peças Decorativas do mais fino gosto
Rua 5 d'Outubro, 23 PORTALEGRE

Luis da Trindade Martins Murta
Camionagens — Carreiras regulares Alto Alentejo
— Serviços combinados com o Caminho de Ferro
PORTALEGRE Telefone 145

SILVINO HENRIQUE DA SILVA
Papeleria Livraria — Tipografia — Encadernação
Telefone 86 — Telegramas Pap. SILVA
Rua do Comércio, 87 a 91 PORTALEGRE

ANTÓNIO PACHECO DO CARMO
Fazendas, Mercarias, Miudezas e Calçado para Senhora, Homem e Criança
Largo Dr. Alves de Sousa, 16 PORTALEGRE

«A ALENTEJANA»
Livraria, Papeleria, Mercaria — Perfumarias das melhores marcas
Rua 19 de Junho, 19 a 21 PORTALEGRE

JOÃO MONTE EMPINA
Depositário oficial da TABAQUEIRA
Telefone 66 — Telegramas «Monte Empina»
Rua do Comércio, 23 a 27 PORTALEGRE



PORTALEGRE

Salsicharia e Mercaria de Alfredo Augusto Raimundo
Sucessor de José Luiz RAIMUNDO
Largo António José Lourinho, 8, 10 e 12 — PORTALEGRE — Telefone 29

António Maria Lagarto
Oficina de Sapataria — Calçado fino para homens, senhoras e crianças — Casa de Solas e Cabedais
Praça da República, 26 a 32 PORTALEGRE

ANTÓNIO SEVERINO DA CRUZ
Mercarias — Miudezas — Calçado
Rua 5 de Outubro, 3 PORTALEGRE

MANUEL GARÇÃO BRITO Sucessor de TOMAZ DIAS GARÇÃO
Carros alentejanos para transporte de mercadorias
Serviço de camionagem para qualquer ponto do País
Rua D. Augusto Eduardo Nunes, 7 PORTALEGRE — Telefone 45

JOÃO P. PINHEIRO
Completo sortido de Mercarias, Nacionais e Estrangeiras
46, Rua do Comércio, 48 — PORTALEGRE — Telefone 71

Estabelecimento Comercial de **MARCELINO ROSA DA MATA**
Mercarias, Salsicharia, Vinhos, Tabacos e Cereais
Rua Cândido Reis PORTALEGRE

A. SANCHO CLEMENTE
Agente da SOCIEDADE PORTUGUESA DE SEGUROS
PORTALEGRE

Avelino José FachaProdutos Vacuum — Transportes
— Comissões e Consignações —

Telefone 16

PORTALEGRE

FANQUEIRO E RETROZEIRO**Viuva de Tertuliano Joaquim Guapo**

23, Rua Garrett, 27 PORTALEGRE

Manuel Januário Ferreira

Pólvora para Caça e Pedreiras — Espingardas de várias marcas

Completo sortido de artigos para caçadores

88, Rua 5 d'Outubro, 90 PORTALEGRE

BARATA & BAGINA, L.^{DA}**MERCEARIAS E VINHOS**

Cereais, Semeas e Produtos do Algarve

TELEFONE 188

Avenida da Liberdade n.º 54, 58 PORTALEGRE

JOSÉ MARIA DA SILVA

FAZENDAS, MERCEARIAS E REFRIGERANTES

Agente depositário das águas:

VIDAÇO, MELGAÇO E PEDRAS SALGADAS

Telefone 55 PORTALEGRE

A TENTADORA Maria Dores Tristão Folgado Castanho

Rua 5 de Outubro, 53 PORTALEGRE Telefone 184

José Gouveia de FreitasCarros Ligeiros e Camions
"DODGE" e "MORRIS"

Avenida da Liberdade, 20-r c. E.—PORTALEGRE—Telef. 190

O MELHOR DO MUNDO Portalegre

RESTAURANTE, MESA FARTA, SERVIÇO ESMERADO

Rua 31 de Janeiro, 21 PORTALEGRE

FRANCISCO CARVALHO

OFICINA DE PINTURA À PISTOLA

Telef. 116 PORTALEGRE

ANTÓNIO FELISBERTO

MERCEARIAS, ESMALTES E MIUDEZAS

Rua Garrett, 57 PORTALEGRE

CASA COMERCIAL de José Maria P. Gasalho

MERCEARIA E MIUDEZAS—Completo sortido de calçado manual para homem, senhora e criança

Rua Garrett, 43 PORTALEGRE

Confeitaria Cardoso

Especialidades regionais — Dôces de amêndoa —

Rebuçados de ovos e completo sortido de bôlos

Rua 31 de Janeiro, 79 PORTALEGRE

CAFÉ ALENTEJANO e PENSÃO ALTO ALENTEJO

DE

José Joaquim Francisco Fernandes

Duas casas que se impõem, pelo seu esmerado asseio

Rua do Comércio, 102 PORTALEGRE

PADARIA BIJOU TABOENSE

DE

PARDELHAS & SANCHES

Fornecedora das principais casas de Portalegre

Pão de 1.ª e 2.ª qualidade

Praça da República, n.º 2 PORTALEGRE

Instalações de Luz e Fôrça Motriz Electra Bobinagem de Motores, Dinamo e Re-

Electrificação de Fábricas, Lagares, etc.

sistências—Aparelhos de Aquecimento

DE

A. RAMOS

Electricista-mecânico

Rua do Comércio, 15 — PORTALEGRE — Telef. 100

Telegramas SEMEDO BAPTISTA
fone 49**António Semedo Baptista**

Azeite, Cereais e Palha // Comissões — Consignações

PORTALEGRE

CAFÉ AVENIDA

O MELHOR CAFÉ QUE SE BEBE NESTA CIDADE

Avenida da Liberdade, 14, 14-A PORTALEGRE

LEITARIA CHIC de Adelino Augusto Martins

Serve bebidas geladas — Cervejas, Laranjadas e diversos — Cafés dos melhores

Rua do Comércio, 97 Telefone 151 PORTALEGRE

SALSICHARIA PORTALEGRENSE de José Joaquim de Brito

A mais antiga salsicharia do Alentejo e com mais completas instalações

Rua Luis de Camões, n.ºs 11-17—Telefone 128 —PORTALEGRE

ANTÓNIO FRANCISCO D'ASCENSÃO, SUC. & C.ª (IRMÃO) Telegramas: CARLOS ASCENÇÃO

Casa Fundada em 1897 por ANTÓNIO FRANCISCO D'ASCENÇÃO—Armazém de Fazendas e Mercarias

Rua Luiz de Camões, 1 a 9 Telefone 82 PORTALEGRE

JOAQUIM FELISBERTO

Mercearias, Tabacos, Louças, Miudezas, Calçado, Óculos e Artigos para Brinde

Rua Luis de Camões, 47 PORTALEGRE

RELOJOARIA MARTINS de João António Martins

OFICINA DE CONSERTOS — OURO — PRATA — RELÓGIOS

Largo Dr. Frederico Laranjo, 1 PORTALEGRE

Aspizações de Castelo de Vide, cuja solução depende da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo DR. JOÃO ANTÓNIO TRANSMONTANO

Presidente da Câmara Municipal

QUIZ a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, por intermédio de um dos seus Redactores, ter a gentileza de nos procurar, para em número especial da mesma e dedicado ao Alto-Alentejo dizermos das nossas razões acêrca do concelho que nos está confiado, apontando as suas velhas e legítimas aspirações.

E embora mau escrevinhador — por isso mesmo mal alinhavadas serão estas linhas — a verdade é que pelo lugar que ocupo fui procurado para dizer algo sobre o que iremos escrever e aqui estamos pois ao serviço de Castelo de Vide.

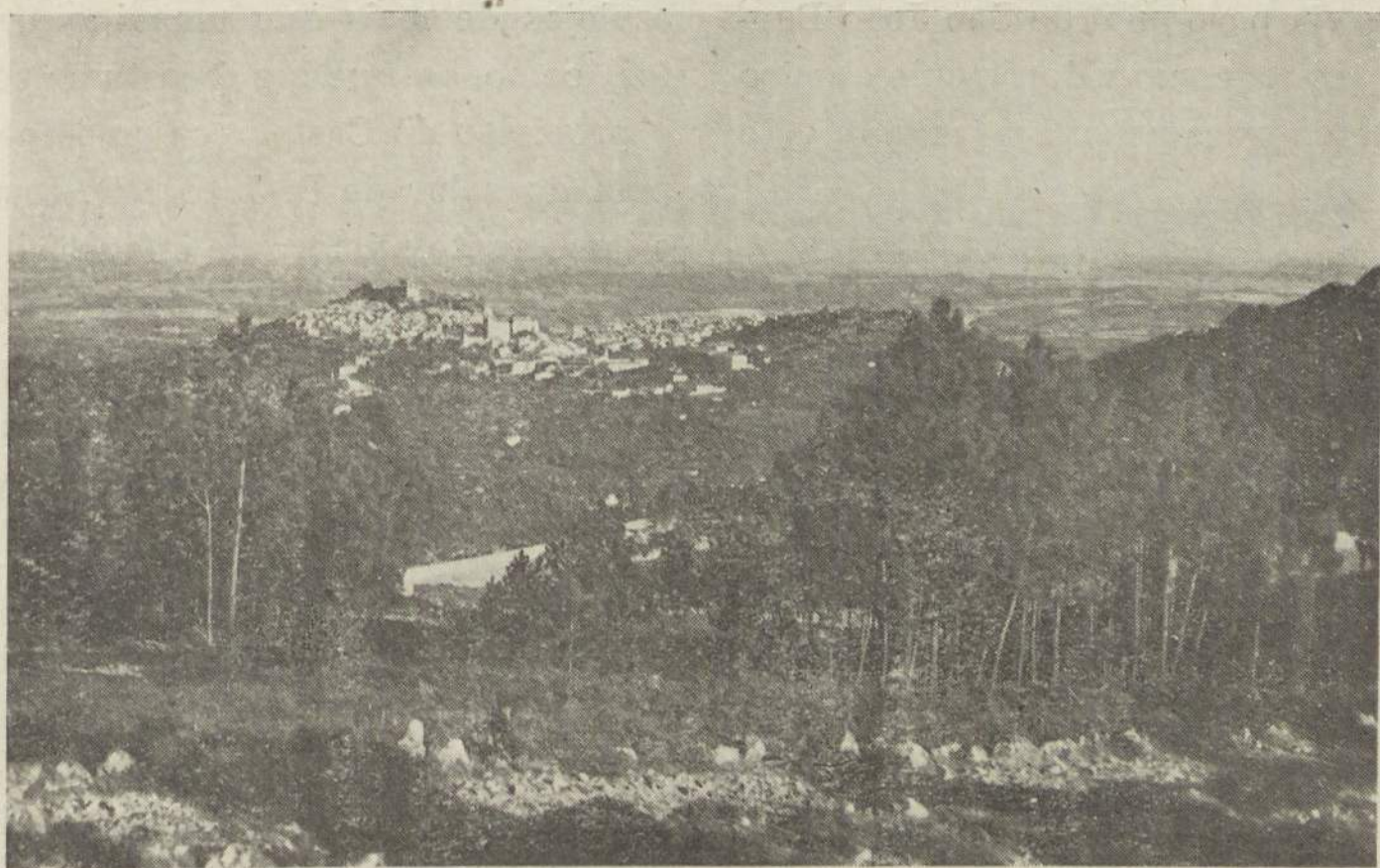
Castelo de Vide, porque o Govêrno da Nação sob a hábil regência de Salazar, empresta e comparticipa obras e projectos de reconhecida importância e urgência, terá dentro em breve o lugar que merece adentro das Vilas da sua categoria, pois tendo perdido pela sua má administração o ritmo e o contacto com o poder central, vai a pouco e pouco recuperando a posição que preguiçosamente e por incompetência havia perdido, vai iniciando as suas obras rasgando estradas, instalando repartições e tornando possível o abastecimento de água ao domicílio à primeira aldeia próxima.

Os melhoramentos, as aspirações legítimas e muitas não são elas as que dependem da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro são as que em devido tempo tivemos a honra de apresentar a quem de direito; pedia a iluminação eléctrica da estação de caminho de ferro de Castelo de Vide.

Desejava-mos ver demolido o actual muro da «gare» para ser substituído por um muro engradado ou vasado, que não só faria alegre aquele local, da Estação de Castelo de Vide como permitiria a perfeita visibilidade na curva perigosa, apertadíssima que se segue à «gare» de Castelo de Vide e está em continuação à passagem de nível da Estação na estrada que dá acesso à Cidade capital do Distrito.

Há quem defenda a derivação ou desvio da estrada que nos conduz a Portalegre, da primeira à segunda passagem de nível, dêste troço da estrada para sul da linha do comboio; desta forma não teríamos passagem de nível para Portalegre.

Era na verdade notável em meio da comunicação.



Castelo de Vide surge ao longe por entre uma paisagem ridente

A vila e os seus subúrbios

P o r J O S É A N T Ó N I O G O R D O

QUEM visita a vila alto-alentejana, alcandorada num dos prolongamentos do *Hermínio-Menor* e cintilando à luz forte do estío, por vezes se encontra vacilante e indeciso na outorga de suas preferencias à fisionomia urbana da terra, ou à emolduração, caprichosa de relêvos e rica de tonalidade, que por todos os lados a cerca e envolve.

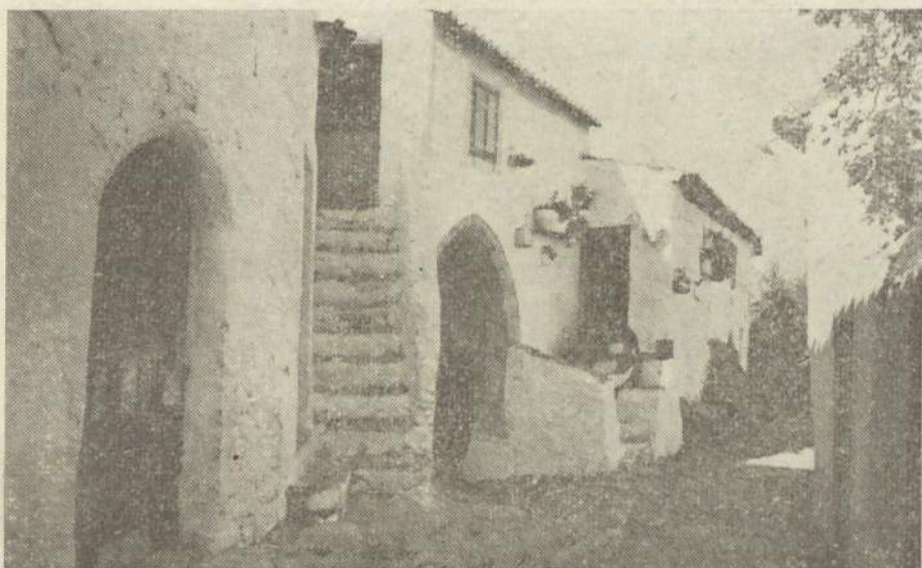
Praças e jardins relativamente modernos, ainda que em parte contem mais de cem anos, impressionam e surpreendem, pela sua superfície, quem chega de fóra e não ignora encontrar-se em terra serrana e a mais de seiscentos metros sôbre o nível do mar. Logo além esses desafogados recintos marcam notável dissonância, aliás curiosa pelo contráste, quando, em sua sequência, lhes sucede a série numerosa de ruas e viélas estreitas e tur-

tuosas, como quem, e em verdade, há séculos vive comprimido e afogado pela cintura férrea das muralhas.

Nas suas construções civis, como nas de carácter religioso, a mesma disparidade, todavia não desconcertante, de valores de arte. Pelo contrário, esse permanente contacto entre o grande e o pequeno, seja nas ruas ou nas moradias, como tem por si o prestígio que se dilúe do tempo e da tradição, constitue por sua parte valioso motivo de apreço.

Conjugando-se muito bem com quanto de agradável existe nesses largos e jardins, bem como nas duas Carreiras, que são as artérias de maior movimento, aí se erguem vários edifícios antigos que nunca deixam de interessar a curiosidade dos observadores.

Próximo da igreja paroquial de São João Baptista, que hoje não conta como valor architectónico e onde o que resta da traça primitiva jaz sepultado



CASTELO DE VIDE
— Burgo do Castelo

debaixo da torre sineira, levanta-se, tódo em cantaria enegrecida pelo tempo e os aguaceiros, o hospital da Santa Casa da Misericórdia, que já no século XVII era hospital militar, servido pelos irmãos de S. João de Deus.

Logo junto a este edifício, e também tóda em granito almofadado, vê-se a que foi sumptuosa moradia dos Tórreres, há mais de cinquenta anos servindo como sede da Sociedade Recreativa.

Na mesma e ampla praça, entre a Carreira de Cima e a Carreira de Baixo, que se comunicam por sua espaçosa e elegante arcada, ostentam-se os pacos do Concelho, edifício a que, por seu cunho de distinção e de dignidade, melhor que a tantos outros cabe título tão honroso.

De uma parte da arcada levanta-se, integralmente reconstituído o velho pelourinho do Concelho. Do lado oposto, em correspondência, e ao centro da praça do seu nome, a estátua que o povo de Castelo de Vide custeou e erigiu ao Rei D. Pedro V.

Vários outros edificios, de bôa apparencia, deixamos de referir para não alongar estas notas, embora nesses tais o interesse artístico não esteja ausente.

Nas diferentes igrejas e capelas, respeitantes a todas as épocas da existencia nacional, se não é muito, ainda alguma coisa há que anotar. De tantas que são, vem a impossibilidade de as nomear, dada a indole deste artigo e o espaço de que se dispõe. Mas há nesses templos velhos lavôres em riço granito que observar, não faltam aí talhas e

azulejos de mais que uma época, lindos paramentos, como os que lhe é costume servirem na festa e procissão do Castelo, os quais pertenceram à capela do solar de D. João e D. Joaquim Mousinho, e importante número de imagens arcaicas, algumas da autoria dos velhos santeiros de Coimbra, e entre as quais se encontra uma Virgem pejada, que se pode observar na Matriz de Santa Maria.

* * *

Ao redor da vila, num raio de meia légua, impera a massa cinzenta das serras, no alto a longa crista de suas escarpas, tismadas pelo sol de milénios. E, dos flancos pedregosos, começa então a descer para as terras baixas e humidas dos vales, primeiro a vegetação de carvalho cerquinho, algum tanto raquitica, e logo depois a exuberancia frondosa dos sultos de castanho.

Para o lado sul, junto da estrada que leva a Marvão, encontram-se as quintas do Prado e da Atalaia, esta com seu velho portão brazonado, e ambas subindo pelo dorso das montanhas até aos cumes altaneiros, e aí cêrca, também a da Moutosa, propriedade e residencia do comandante Casal Ribeiro, dominando do alto da eira a bifurcação do majestoso vale.

Não longe das que nomeamos, e tóda no pendor da serrania, a quinta da Água-Formosa, ramejante de sombras frescas e virentes, mas em lamentável decadencia, principalmente nas fontes, onde a água corre bastante fria e cristalina.



CASTELO DE VIDE
— Paços do Concelho

Não podendo deter-nos no maravilhoso sítio da Amieira, nem tampouco na região dos moinhos, ao longo da ribeira da Vide, mencionemos, já agora,

e de fugida, outras belas propriedades de culturas intensivas, não desprovidas de apreciável urbanização.

A mais próxima da vila é, de entre tôdas, também a mais abandonada, nomeadamente na sua parte urbana, quase tôda em ruína. Neste *Lagar do Morgado* (que assim a decrépita quinta se apelida) aliás rica de sólo, de aguas e de arvoredos tão variados, os bustos de mármore branco da sua velha fonte monumental emergindo da ramaria de carvalho talhada no granito escuro, fala-nos com saudade de aureos tempos que já não voltam.

E mais quintas apreciáveis, lá para baixo, acompanhando a serra no seu prolongamento até ao môro de São Paulo:—a da Senhora da Luz e a das Palmeiras, a de S. Martinho e a do Cartaxo, onde os architectos Raúl Lino e Ernesto Korrodi assinaram a traça de suas construções residenciais.

Não distante fica a quinta da Serra, recanto aprazível onde ha anos certo turista nos afirmava ter recebido, aí, a mais que em qualquer outro ponto local, a doce sugestão de que se encontrava em plena Serra de Sintra...

AFONSO DE ALEGRIA ROQUE

Fazendas e Mercarias, Ferragens, Miudezas e Drogas

CASTELO DE VIDE

João Transmontano

CLINICA GERAL

Electromedicina — Raios X

CASTELO DE VIDE

António Joaquim Candeias

(Antiga Casa Pestana)

Fazendas e Retrozeiro — Capotes à Alentejana

ELVAS

TELEFONE 153

Flaviano d'Oliveira Cortes

Mercarias, Vinhos e Cereais

ELVAS

Leitaria «PRIMOR»

de Joaquim Maria Rodrigues

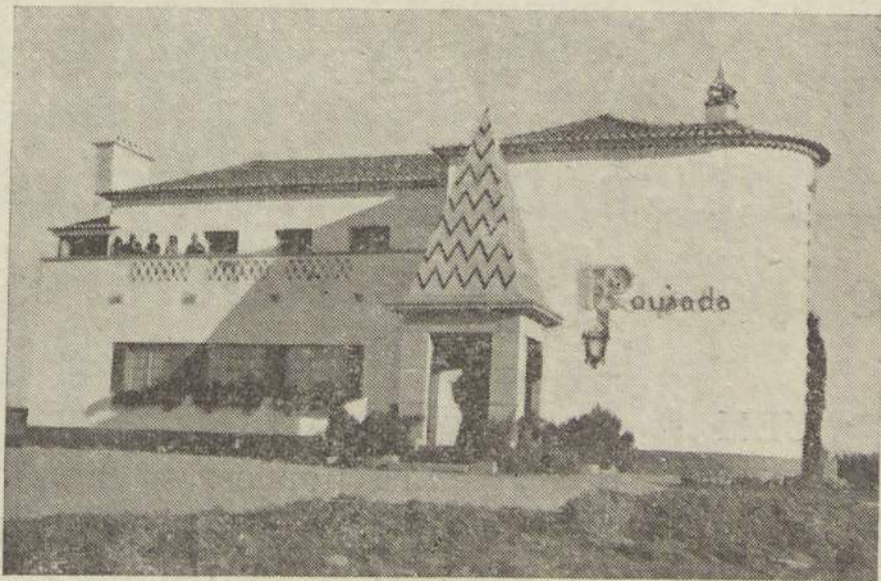
SERVIÇO DE RESTAURANTE

PRAÇA DA REPÚBLICA, 7

Telefone: Cabine Pública 83

ELVAS

Pousada de ELVAS



**A N I Z
DOMUZ**

PRODUTO ALENTEJANO—Três tipos:

DOCE, SÊCO E MEL DAS DAMAS

Prove e não preferirá outro

VERMOUTH MAYORAL

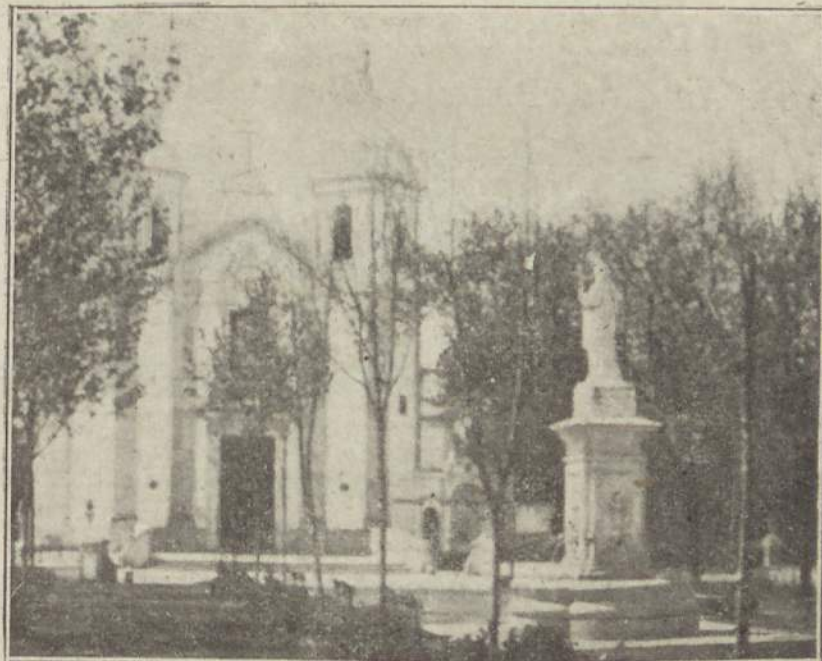
À VENDA EM TODAS AS BOAS CASAS

Sociedade Domuz, L.^{da} — Elvas

DEPOSITÁRIO EM LISBOA:

Francisco Velez Conchinhas

RUA DOS FANQUEIROS, 356 — Telefone 2 4746



ELVAS — Igreja da Piedade

CRATO

a de nobres tradições
e panoramas sedutores

QUEM se der ao prazer de viajar, numa digressão encantadora por essas terras maravilhosas do Alto Alentejo, onde a pitoresca província das longas planuras embebidas em sol, adquire como que uma nova expressão, não deve deixar de ir em agradável visita até à formosa vila de Crato. O passeio é tentador pelas muitas sugestões de belesa que oferece, e dêle grata lembrança para sempre guardará no espirito, o forasteiro curioso, ávido de conhecer as mais típicas paisagens da nossa terra. Vila de senhoris tradições, cuja nobresa de origem remonta à época faustosa do império de Cartago, não esconde à embevecida contemplação do visitante seus atavios de graça e de sonho: de moldura lhe servem panoramas inesquecíveis ao longo de caminhos onde o verde idílico da paisagem mantêm o sorriso branco do casario esparso por campos e colinas. Depois a vila surge como flôr mágica que despontasse dum oculto jardim, à sombra protectora dum Castelo — que foi baluarte poderoso, e em cujas pedras, hoje simples ruínas a atestar uma vetustez de alguns séculos heroicos, parecem animar-se legendas épicas.

É que a vila de Crato orgulha-se dum passado de ascendência guerreira que lhe outorga pergaminhos nobilíssimos. Foi, em todo o esplendor, rica e opulenta cidade cartaginesa, até ser devastada pelos mouros no ano de 796.

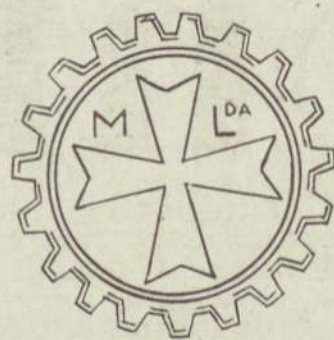
Em 1530 foi séde dos Cavaleiros da Ordem de Malta e em 1662 tomou-a D. João de Austria. O nome de D. António, Prior do Crato, está ligado aos fastos da vila — relíquio de curiosíssimas tradições.

O magnífico templo da igreja matriz, considerado monumento nacional, merece uma visita.

Na graciosa praça ostenta-se um velho palácio, onde se realizou o magnífico casamento de D. Manuel I com D. Leonor.

É também de grande antiguidade a famosa *Torre do Relógio* no centro da vila.

Crato, hospitaleira e sempre amável para com os visitantes, oferece a todos um raro espectáculo de belesa, de arte e de poesia.



METALÚRGICA, L.ª

Fábrica de Fundição de Ferro, Bronze e outros Metais

Medalha d'Ouro na Exposição de Portalegre
de Julho 1931

Serralharia Mecânica e Civil

Construção e Reparação de Máquinas. Debulhadoras. Enfardadeiras. Automóveis. Locomóveis. Tractores. Montagem e reconstrução de Fábricas de Moagem. Transmissões e instalações industriais. Caixas de fôgo para locomóveis e caminheiras, vigamentos e reconstruções metálicas. Cancelas para vedação de gado nossos modelos. Fabricação de material agrícola. Charruas-relhas e seus pertences. Noras mouriscas. Cangas de tubo d'aço. Veios para conductor e Cirandas. Pressas hidráulicas em ferro fundido e aço vasado. Instalações completas para lagares

Soldagem a electrogénio

Peçam orçamentos

CRATO

TELEF. 19

Henrique Antunes Lourenço

CARVÃO — CASCAS PARA CORTUMES
— LAGAR DE AZEITE

CRATO

TELEFONE 23

Café Restaurante Central DE RODRIGUES & SARAMAGO

Serviço Esmerado, Cosinha, Café, Chá, Cervejas, Licores e Bar
Rua José Maria Casqueiro, 1 **CRATO**

João de Matos Alfaiate (Herdeiros)

CEREAIS E AZEITES
Lagar em Portalegre Vila Nova — Telefone 146

CRATO

TELEFONE 18

SERRALHERIA ELECTRO-MECÂNICA ALBANO & FERREIRA

Reparações em Automóveis, Tractores, Debulhadoras e Lagares
Largo das Portas de Sêda **CRATO** Telef. 33

NOVO PROGRESSO de MÁRIO DA CONCEIÇÃO CHÉU

Vendas por atacado e a retalho
Telef. 13 — Praça do Município, 7 — Armazém, 9 e 11 — **CRATO**

RICARDO ANTUNES LOURENÇO

Carvão, Casca, Azeites, etc.

CRATO

Telefone 17

TIPOGRAFIA E PAPELARIA CRATENSE de CARLOS ANTUNES

Artigos de Escritório — Livraria e Perfumaria
Rua José da Gama, 18-20 **CRATO**

Ponte do Sôr

**A antiga povoação romana,
é hoje uma vila progressiva**

NO formoso vale do Sôr, por entre frondosos arvoredos cuja mancha alastra numa orgia verde pela paisagem, enfeitada de luz e de doçura — das mais belas paisagens do país — aninha-se a graciosíssima vila de Ponte do Sôr, que já existia na época romana.

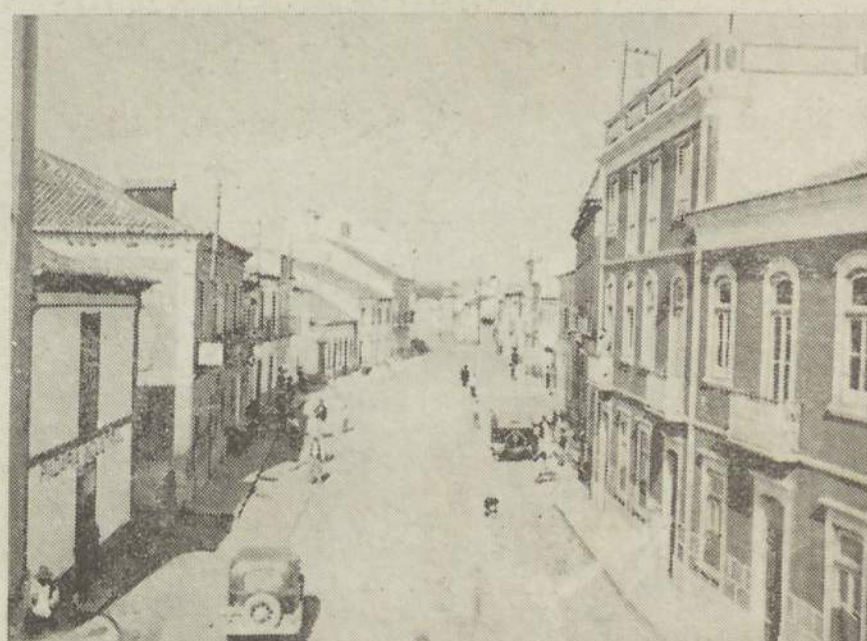
Servida por ótima estação de caminho de ferro,



Ponte do Sôr — Paços do Concelho
(Cliché de Gama Reis)

a dois quilómetros, é uma região progressiva, excepcionalmente abundante em cortiça e azeite. Foi D. Manuel quem lhe concedeu a categoria de vila em 1514, mercê de muitas circunstâncias que contribuíram para tal mercê, porquanto, laboriosa e produtiva, se desenvolvia em suas actividades. Tem magnífico campo de aviação — um dos primeiros instituídos em Portugal, junto à estação do caminho de ferro. (Consta dos mapas respectivos à aviação e é considerado como campo internacional). Está ligada por diferentes carreiras de camionetes a Aviz, Ervedal, Galveias, Fronteira, Mora, Évora, etc., e possui excelentes estradas para Gavião, Montargil, Alter do Chão, etc..

Devia ter sido povoação romana de grande importância, porquanto por ela passava a via de Lis-



Ponte do Sôr — Rua Vaz Monteiro
(Cliché de Gama Reis)

boa a Mérida, na época em que os consules de César dominavam na Península e a águia do império sombreava com suas azas o nosso solo. Possui alguns monumentos de curiosa arquitectura dignos de serem admirados, e locais aprazíveis donde se disfrutam soberbos quadros cheios dessa luminosidade afável e cariciosa que é privilégio da região.

O Alto-Alentejo tem em Ponte de Sôr o seu delicioso pomar, como em Castelo de Vide o seu jardim em flôr.

Telefone n.º 19

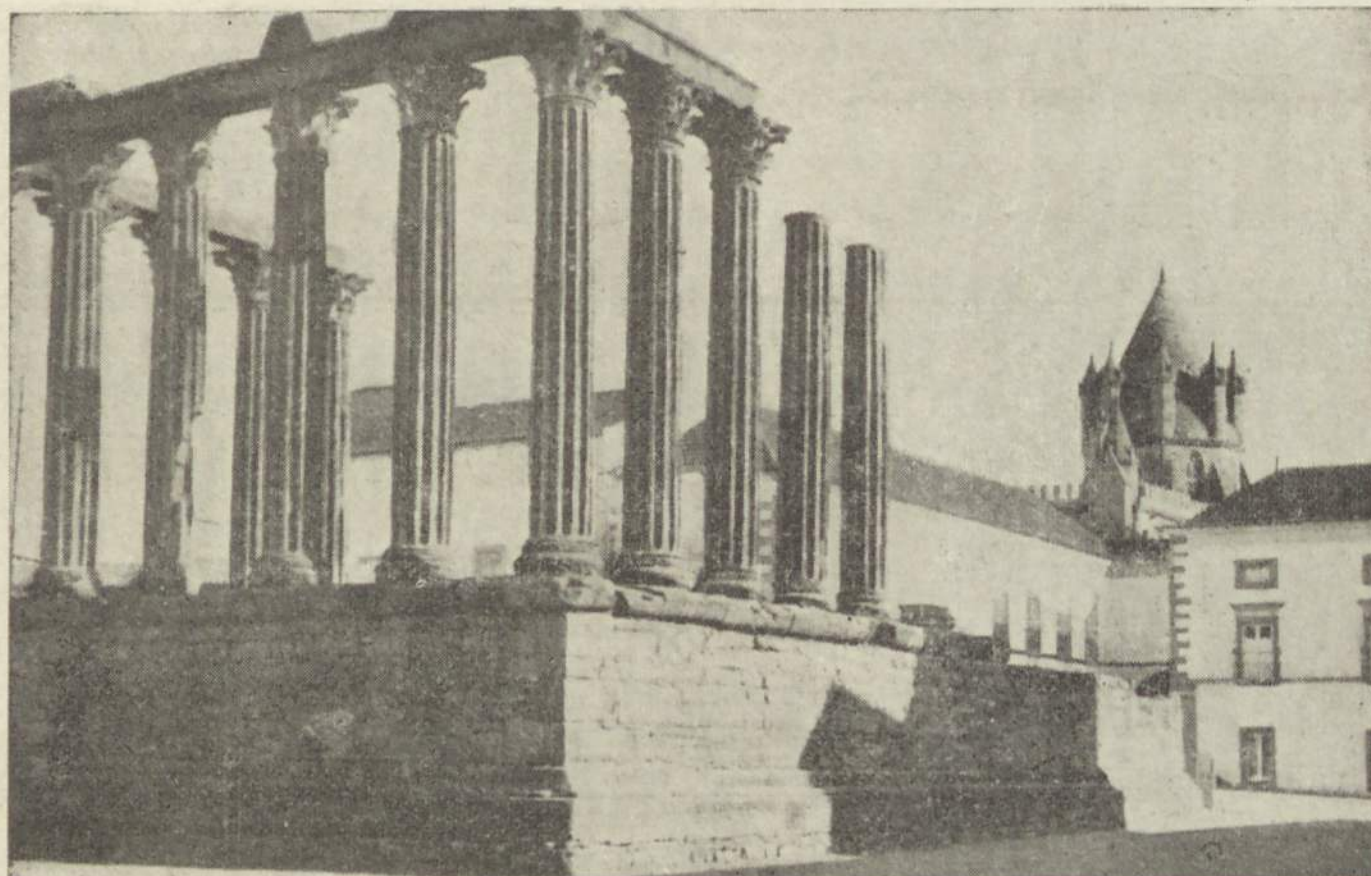
Filial na Covilhã

Fernando Rosa de Almeida

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

CEREAIS E LEGUMES

PONTE DO SÔR



ÉVORA — O templo de Diana

ÉVORA, cidade clara

A linda e monumental cidade de Évora tem feito, nestes últimos anos, notáveis progressos, principalmente desde quando se fundou o Grupo Pró-Évora — o primeiro que, se não nos enganamos, surgiu no país e antecedeu as Comissões de Turismo.

Esse Grupo, que ainda existe, e ao qual, entre outros, com o entusiasmo de sempre, continuam pertencendo os drs. António Bartolomeu Gromicho e Celestino David, despertou para um sentimento mais vivo de orgulho, de ternura e bairrismo o espírito e o pensamento dos eborenses e dos alentejanos.

Com efeito, devido às campanhas e aos esforços dos ilustres componentes do Grupo Pró-Évora, a cidade começou a ter uma ampla e mais clara consciência do seu valor turístico. O Dr. Celestino David, ilustre secretário do Governo Civil, inicia então uma série brilhante de artigos sobre Évora e compõe admiráveis poemas em louvor da «cidade clara, claro celeiro de pão», como a chamou, uma vez, numa das suas mais belas páginas líricas, o saudoso Augusto Gil.

Não é, toda a gente o sabe, alentejano e muito menos eborense, o dr. Celestino David. É beirão, ali do distrito de Castelo Branco, mas os monu-

mentos, as ruas, os recantos mais pitorescos, as casas do mais nobre e original estilo, fizeram-no eborense pelo espírito e pelo coração. É um exemplo, entre muitos, dos que vão para Évora um dia e para sempre ficam enamorados de tudo aquilo.

Também os nossos melhores pintores se têm apaixonado por Évora, como Alberto de Sousa e José Felix, que pintaram lindas aguarelas.

Por sua parte, as vereações têm tido o cuidado de conservar o aspecto típico da cidade sem, todavia, deixarem de a dotar com vários e importantes melhoramentos que a colocam, sem favor, no número das mais progressivas.

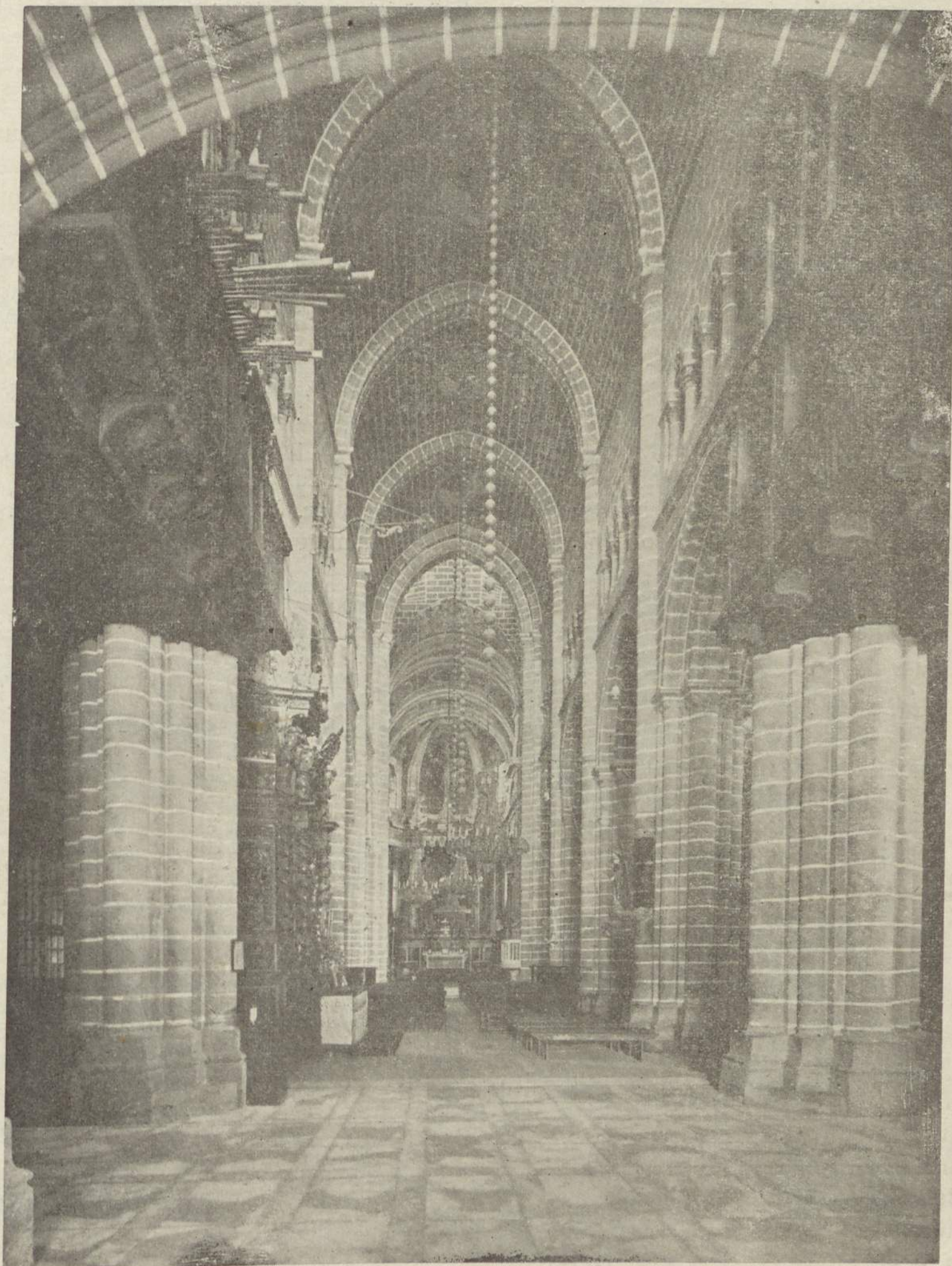
Évora é das cidades que mais carácter possuem e das mais ricas em monumentos do país. E, no entanto, apesar da nobre antiguidade desses monumentos, que cidade tão moderna, tão encantadora! Até os seus melhores hotéis estão instalados em

CALÇADO DE LUXO—CHAPÉUS DE CATEGORIA—CAMISARIA

GUERREIRO'S
NOVIDADES CONSTANTES

RUA JOÃO DE DEUS, 100-Telef. 466

ÉVORA



ÉVORA — Sé, Interior das naves

edifícios históricos, que, por seu estilo, enriquecem o tesouro incomparável do seu património monumental e artístico.

Évora é actualmente uma das cidades mais conhecidas e visitadas no país, tanto por nacionais como por estrangeiros. Ela não é apenas um admirável museu aberto é, também, uma das páginas mais vivas da nossa história. Há que visitá-la e conhecê-la para, em boa verdade, se poder dizer que Portugal é um dos países mais pitorescos sob o ponto de vista natural e dos mais ricos sob o ponto de vista artístico.

Évora pode orgulhar-se da sua antiguidade e

da mocidade eterna dos seus mais belos, mais expressivos monumentos.

O ilustre etnógrafo Luís Chaves, conservador do «Museu Dr. Leite de Vasconcelos», de Belem, Escreveu um dia o seguinte:

«Évora é um panorama de séculos. Quem se embrenha nele, é conquistado. Todavia — após a

CAFÉ RESTAURANTE DIANA BAR
 de **ANTÓNIO JOSÉ ROSA**
 QUARTOS E PENSÃO
 Praça de Giraldo, 77 e 78-Rua dos Mercadores, 45—ÉVORA—Telef. 470

conquista certa — não se pode dizer: Évora, eis o inimigo! Antes: Évora, eis a maravilha!»

De facto, a cidade maravilhosa conquista-nos. É para sempre. Tudo nela é sedução, eloquência, beleza e poesia. Há quem a veja apenas no espaço curto de um dia. Mas para se ver, *com olhos de ver*, isto é, com consciência, a linda cidade, são precisas, pelo menos, três jornadas. Assim se diz na «Cartilha do Povo e nas Escolas de Évora», escrita pelo dr. Celestino David e publicada, para ser distribuída gratuitamente, pelo industrial Archimínio Caeiro.

Efectivamente, os seus templos grandiosos, as suas ruas mais pitorescas, a sua «Biblioteca», o seu «Museu Arqueológico» não se podem ver e apreciar em poucas horas. Depois, a cidade é verdadeiramente aliciante. Quem ali vai, gosta sempre se demorar não apenas horas, que correm como segundos, mas durante alguns dias, num doce e espiritual repouso.

Évora tem, já o dissemos acima, a consciência e o orgulho do seu valor. Quem, por exemplo, se dirigir à Comissão de Turismo, encontra logo as informações de que necessita e, se quiser, no que afinal só terá vantagens, será acompanhado na sua digressão por um amável cicerone, conhecedor da história da cidade e do valor de todos os monumentos, pois o «Grupo Pró-Évora» instituiu um curso especial para formação de cicerones.

À frente dos altos destinos políticos do distrito encontra-se há dois anos, na qualidade de Governador Civil, um alentejano ilustre. Referimo-nos ao sr. José Felix de Mira. Natural de Arraiolos e proprietário duma importantíssima Casa Agrícola e Pecuária, os problemas alentejanos são-lhe fami-

liares. E, ao assumir a chefia do distrito, poz logo no exercício das suas altas funções todo o seu orgulho regionalista, o seu espírito prático e até o seu próprio coração, como se viu ao organizar, a favor da Misericórdia de Évora, um grandioso «Cortejo de Oferendas», sem dúvida o de maior rendimento, até hoje levado a efeito no país.

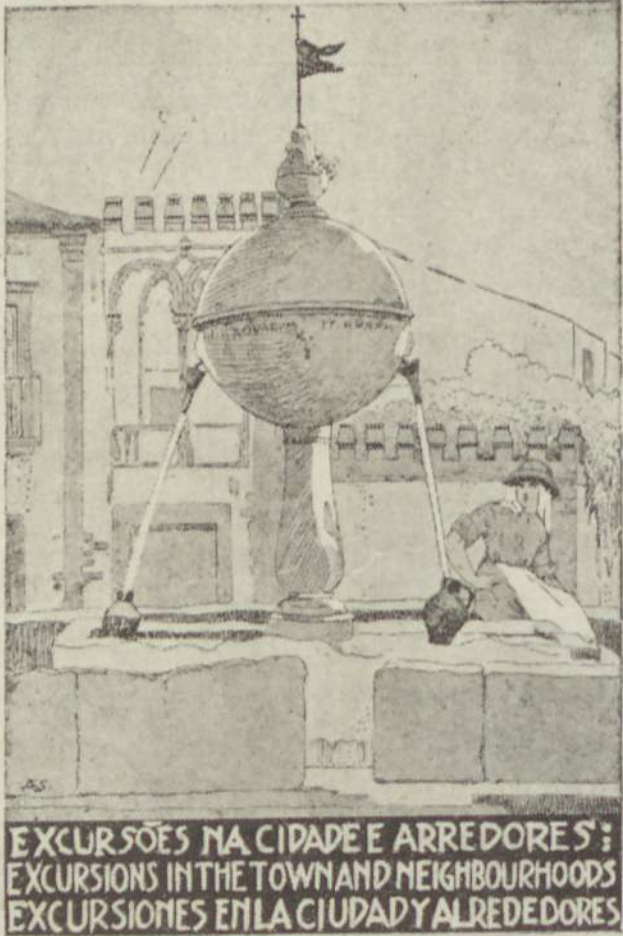
Não vamos agora aqui enumerar os serviços que o sr. José Felix Mira tem prestado ao seu distrito. Bastará dizer que o governo, nomeadamente os srs. Engenheiros Cancela de Abreu, Ministro do Interior, e Professor Caeiro da Mata, Ministro dos Estrangeiros, ainda há pouco, em expressivos telegramas, manifestaram a S. Ex.^a o seu alto apreço pela notável política de realizações que tem desenvolvido em favor do Distrito.

Para o sr. José Félix Mira vão também as nossas homenagens.

DROGARIA SERRANO
(ANTIGA CASA FERRO)
DROGAS, FERRAGENS, FERRO, AÇO E CARVÃO
Rua João de Deus, 90-92 - Telef. 521 ÉVORA

J. OLIVEIRA MOTA
(Antiga casa Martins & Matta)
Estabelecimento de Drogas, Tintas, Ferragens, Quinquilherias,
Louças Sanitárias, de Alumínio e Esmaltada
Telefone 64 ÉVORA

JOSÉ GOMES QUARESMA
Com Mercaria, Cereais, Legumes e Azeites — Vinhos do Porto
e Licores — Estanqueiro das Polvoras do Estado — Artigos de caça
Rua Candido dos Reis ÉVORA Telef. 52



REBUÇADOS
D R O P S
CAMELOS

Diana

SÃO OS MELHORES

Pedir aos seus depositários:

Fomento Eborense,
Limitada

Moagem e Massas

de

Vendas Novas, L.^{da}

GERÊNCIA DE

Marcos José Banha

Fábrica de Moagem

— (INSTALAÇÃO BUHLER) —

VENDAS NOVAS

— ESCRITÓRIO —

Rua Nova, 10 2.º D.º

É V O R A

António Anselmo Dias, Suc., L.^{da}

Armazem de Mercarias, Papelaria e Miudezas

Fábricas de Chocolate, Confeitaria e Licores

Torrefação e Moagem de Café

Fundada em 1876

Telef. 62 P. B. X

112 a 116, Rua João de Deus, 128 a 136

É V O R A

Empresa Eborense de Construções
Urbanas Limitada

COM

FÁBRICA

de Loisas e Mosáicos

em todas as cores

(Fabricos artísticos)

Lindos padrões

STAND na Praça de Giraldo

É V O R A

Representações Bancárias

LÂS

CEREAES — AZEITE
ADUBOS — SACARIA

Distribuidores Geraes da

« M A B O R »
no Districto de ÉvoraAntónio Simões PAQUETE & C.^a, L.^{da}R. DA REPÚBLICA — ÉVORA Portugal
Telefone 97

Empresa Martins-ÉVORA

CAMIONAGEM GERAL

Carreiras diárias de passageiros
— Excursões — Turismo — Cami-
— :: — nhões de carga — :: —

SEDE: ÉVORA-Praça 28 de Maio, 19

Telefone 349

Teleg.: Martins — CAMIONETES

José Joaquim d'Almeida

CASA FUNDADA EM 1901

VINHOS, AGUARDENTES E VINAGRES

Telefone 82

ÉVORA

SEQUEIRAS & FEIO, L.^{DA}

LOUÇAS, VIDROS E ARTIGOS DE NOVIDADE

Rua de Avis, 36-38-A — ÉVORA — Telef. 465

CENTRO COMERCIAL

Telefone 298

COSTA & COSTA, L.^{DA}MODAS — CONFECÇÕES — FANQUEIRO
RETROZEIRO — SEMPRE NOVIDADES

Praça de Giraldo, 38-44

ÉVORA

BABEL AUTOMOBILISTA

de Bento Henriques Teigão, Suc.

O mais variado sortido em ACESSÓRIOS para AUTOMÓVEIS
Lâmpadas de iluminação, Lanternas e Fogões
Cargas de Baterias de formação e simples

Rua João de Deus, 104 ÉVORA — Telefone 159

JOÃO LOPES BRANCO

Oficinas: P. António d'Aguiar, 20-23 — (Jardim das Canas)

Estabelecimento: R. João de Deus, 53-55 — (Junto à Casa «Singer»)

Latoaria — Canalisações — Serralharia — Torneiro — Soldadura
a Autogénio e Electrogénio — Niquelagem

ÉVORA

TELEFONE 242

EMPRESA DE CAMIONAGEM
DE INÁCIO G. CAPUCHO — ÉVORA

Concessionário de Carreiras de serviço Público

Serviço de aluguer e de Excursões para toda a parte do país
em luxuosos e cómodos Auto-cars

Escritório: Praça 28 de Maio, 10-12 — ÉVORA

Telefone P. B. X. 285

Francisco José Patronilho
Sucessor JOSÉ PATRONILHO

47, Rua da República, 49 — ÉVORA — Telefone 222

A. VIEIRA JUNIOR

JOIAS, OURO E RELÓGIOS

2, Rua 5 d'Outubro, 4 ÉVORA Telefone 258

SALSICHARIA de JOAQUIM ROBERTO & FILHOS, Ld.^aFábricas e escritórios: RUA DE SERPA PINTO — Estabelecimentos de venda: R. DE SERPA
PINTO, 42-17, PRAÇA 28 DE MAIO, 18 ÉVORA Telefone 121

COLCHOARIA CENTRAL (MOBILIAS)

MARCIAL MARTINS

Rua dos Caldeiros, 7 e 7-A — Rua Serpa Pinto, 47-B — ÉVORA — Telefone 492

OURIVESARIA LEMOS

SUCESSOR MÁRIO VIEGAS

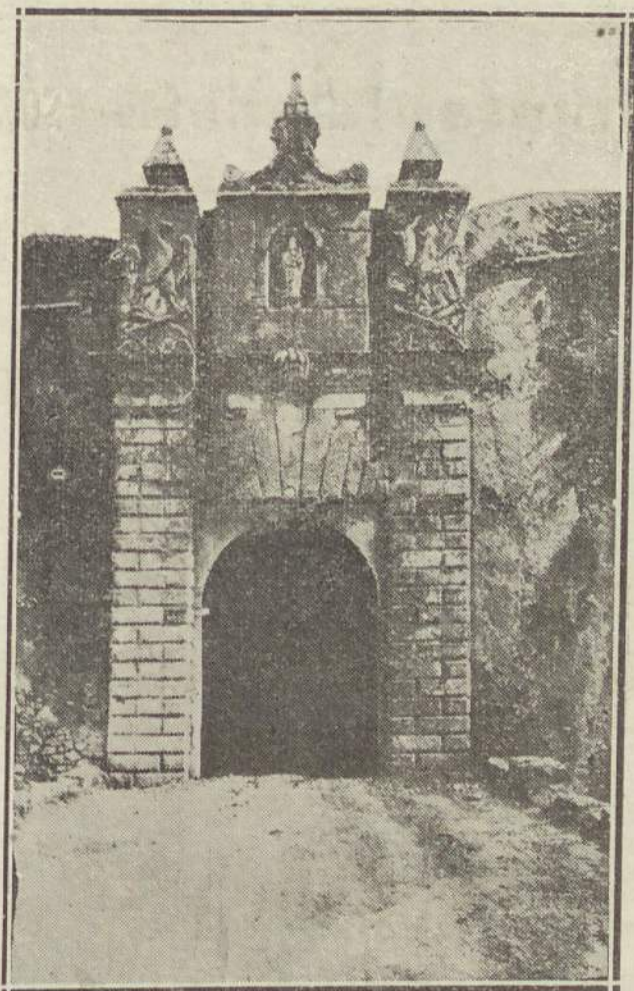
JOIAS — OURO — PRATAS — RELÓGIOS

Rua 5 de Outubro, 38 ÉVORA Telefone 278

CAPOTES ALENTEJANOS — A melhor confecção — Envia-se amostras

CASA GODINHO

12, RUA JOÃO DE DEUS, 14 ÉVORA



ESTREMOZ — Restos da segunda fortificação da cidade — a porta denominada dos currais, uma das mais bem conservadas

ESTREMOZ

PODE dizer-se, sem receio de exagero, que Estremoz é uma das mais belas terras alto-alentejanas. Branca e pitoresca, cheia de tradições e de curiosidades de arte, oferece a quem a visita o aspecto agradável duma vila onde o progresso caprichou em tornar, vistosa e atraente, a sua fisionomia. Terra a muitos títulos encantadora, mantém o culto de se mostrar graciosa e impecável na compostura das belezas naturais que a ornamentam. As suas ruas, cuidadosamente vigiadas, por uma higiene rigorosa, as casas mais humildes caiadas com esméro, os muros alindados por uma brancura imaculada, deram a Estremoz o título que a enobrece de ser uma vila tradicionalmente amiga do asseio; daí a excelente impressão que o visitante recebe. Sendo uma das mais típicas e saudáveis regiões do Alto Alentejo, possui característicos lugares, uma importante indústria de olaria em que avultam as curiosas bilhas de barro poroso, e belíssimos edifícios entre os quais justo é destacar os *Paços do Concelho* com riquíssimos mármore e lindos azulejos, as igrejas da Misericórdia, de S. Francisco e de St.º André, etc.

Dominando a histórica vila ergue-se uma torre de menagem de notável valor arqueológico, edificada por D. Afonso III, monumento dos melhores conservados do país e que, só por si, constitui atracção de particular interesse.

Estremoz tem um esplêndido Palace-Hotel, e diversas pensões confortáveis.

SERVIÇO DE PEQUENOS ALMOÇOS,
ALMOÇOS E JANTARES

TELEFONE 7

Palace Hotel

O mais bem instalado na estrada internacional

LISBOA-BADAJOS

ESTREMOZ

CAFÉ ALENTEJANO, L.^{DA}

Esmerado serviço de CAFÉ, PASTELARIA,
PEQUENOS ALMOÇOS e REFEIÇÕES
— A QUALQUER HORA —

BILHARES E JOGOS LÍCITOS

Rossio Marquez de Pombal, 14—ESTREMOZ—Telef. 34

Centro Comercial Estremocense, L.^{da}

Drogas, tintas e perfumarias

— Livraria e papelaria —

Bicicletas e Máquinas de costura

Artigos de escritório, de Viagem
e Fotográficos

T. S. F., Aerodínamos, Frigoríficos
e Material Eléctrico. Novidades
estrangeiras

ARTIGOS PARA BÉBÉS

TELEFONE 116

Rua 5 de Outubro ESTREMOZ

Arraiolos

Importante centro industrial e agrícola do Alto Alentejo

O nome de Arraiolos, é por demais conhecido de todos os portugueses, pelas suas tradições de terra estreitamente ligada a uma das mais curiosas actividades: a industria de tapetes. Grande fama tem, igualmente, as suas esplendidas carnes, apreciadas, com inteira justiça, de norte a sul.

Não é possível deixar de incluir no itinerário duma viagem por terras alentejanas, esta vila hospitaleira que acompanha fervorosamente o progresso, pondo um ambiente de vida moderna no seu aspecto de velha região histórica. É antiquíssima, porquanto a sua origem se julga remontar aos galo-celtas. Por morte de D. Alvaro, primeiro conde de Arraiolos, o rei D. João I fez conde e senhor de Arraiolos ao condestável Nuno Alvares, título este que passou depois para a casa de Bragança.

São bastantes os vestígios que atestam a sua alta nobresa como povoação que foi das mais ilustres do Alentejo. Possui um soberbo pelourinho, bem conservado, e são dignos de ver pela sua beleza architectónica, alguns templos, entre eles a linda Igreja da Misericórdia. O Convento dos Loios é também um notável edifício de linhas austeras e imponentes. Nos arredores, destaca-se a magnífica *Quinta da Sempre Noiva*, belíssimo recanto onde se reúnem motivos inesquecíveis de beleza e de sonho — um verdadeiro jardim de delicias. Disfrutem-se da vila panoramas surpreendentes: do monte de S. Pedro amplas vistas para Évora, Redondo, etc.

Arraiolos é uma das mais prosperas vilas do distrito de Évora, estando apenas a 21 quilómetros da capital do Alentejo. A população, do concelho calculada em perto de 14.000 almas, mantém fidalgas tradições de hospitalidade. As suas feiras são concorridíssimas, oferecendo um quadro pitoresco de animação e de côr; a elas afluem grande número de negociantes de gado e é sempre notável o volume das transações que ali se realisam.

Entre as principais riquezas da região ocupam lugar preponderante cereais, azeite e vinho, gozando também de grande apreço os seus magníficos frutos.

Tapêtes de Arraiolos, são sómente os que se fabricam em Arraiolos

Pedidos à:

Fábrica de Tapêtes de Arraiolos

M. J. Pinto Xavier
& C.^a, Ltd.^a

CALIFA



Telefone 17

ARRAIOLOS

ARRAIOLOS-Portugal

Grémio da Lavoura de Arraiolos e Casa da Lavoura da Vimieira

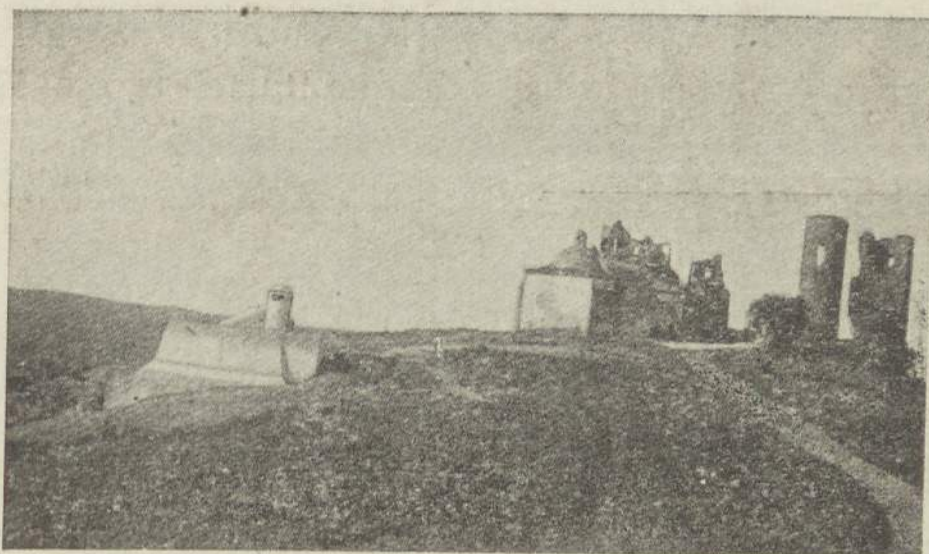
Fornecimento aos Associados de Adubos, Ferragens e Insecticidas

Seguros em todos os Ramos e Companhias

MÁQUINAS DE MOAGEM

Tararas, Bandejas, Escovadoras, Noras, Ventoinhas, Sem-fins, Molhadores, etc.. Fabricam pelos sistemas mais modernos, e executam montagens completas de fábricas por pessoal habilitadíssimo

CIDADE, (IRMÃOS) & C.^a, L.^{da}
ARRAIOLOS



MONTÉMÓR-O-NOVO
Ruínas do Palácio do Alcaide

Montemor-o-Novo

MONTÉMÓR-O-NOVO, no Alto-Alentejo e participante do distrito de Évora, é uma curiosa e importante vila e cabeça dum concelho populoso. Como a estação ferroviária está situada na própria vila e porque tem ainda a servi-la a estrada internacional que vai de Cacilhas à Fronteira-Caia, pode dizer-se, por esse facto, que esta povoação está ligada aos principais centros de actividade do seu distrito e com meios de comunicação com outras terras do país.

Como todas as terras do distrito de Évora, Montemor-o-Novo procura na actividade agrícola e na produção pecuária as bases da sua economia regional. As suas feiras, principalmente as que se realizam nos meses de Julho e Setembro, bastariam para afirmar o valor económico da região.

As «Casas Agrícolas» estão à frente, pelo seu número, das principais actividades do concelho.

Quem fôr de visita a Montemor-o-Novo não perde o seu tempo, quer na qualidade de homem de negócios, quer na qualidade de turista. Com efeito, sob o aspecto comercial, a vila oferece probabilidades e vantagens de boas transacções devido ao seu comércio que é importante, e sob o aspecto turístico encontram tanto na vila como nos arre-

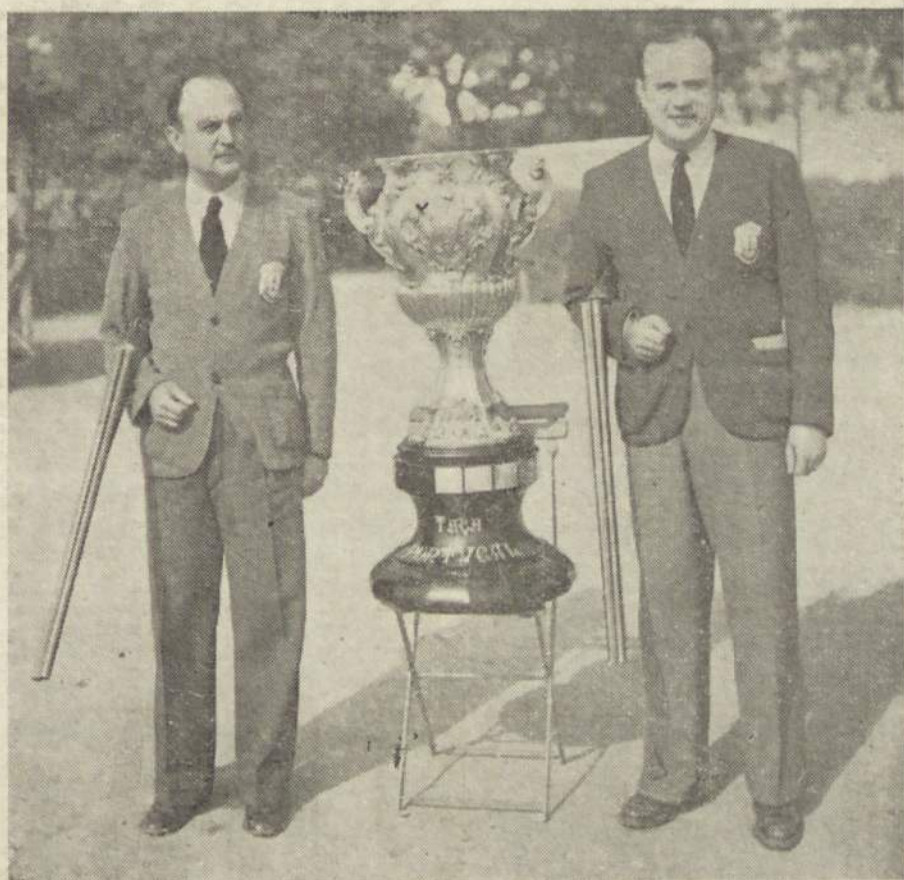
dores motivos de atracção, como, por exemplo, as ruínas da fortaleza; a Igreja Matriz; o Chafariz, com inscrições latinas; a ermida de Santo André, de estilo romano-gótico; o mosteiro de Nossa Senhora da Visitação e o Convento de S. João de Deus.

Há na vila um lugar que ninguém deve deixar de ir ver: é a nascente do Borbogão, numa abertura ampla, de mais de um metro de diâmetro. É coisa digna de vêr-se. A água rebenta dali com tal evidência que arremessa a grande distância qualquer objecto que lhe atirem. O ruído que produz assemelha-se ao fragor das ondas revoltas do mar embravecido. A pouca distância da nascente, as águas formam uma lagôa, vulgarmente designada pelo nome de *Diabroria*.

A população de Montemor-o-Novo eleva-se, hoje, a mais de oito mil habitantes e distribue-se por duas freguesias, na sede do concelho: Nossa Senhora do Bispo, que é a matriz, e Nossa Senhora da Vila.

Montemor-o-Novo regista sempre, na roda do ano, um grande número de visitantes, quasi todos eles em viagem de negócios. Para os receber há grande número de pensões, de todas as categorias, assim como existem alguns cafés para onde se vão

passar as tardes ou cavaquear durante a noite. Montemor-o-Novo, como algumas outras vilas



O sr. António de Sousa Padeira, que em 1936-1943 e 1944 ganhou a Taça «Portugal», e seu irmão o sr. Manuel António Padeira, vencedor da mesma Taça em 1941

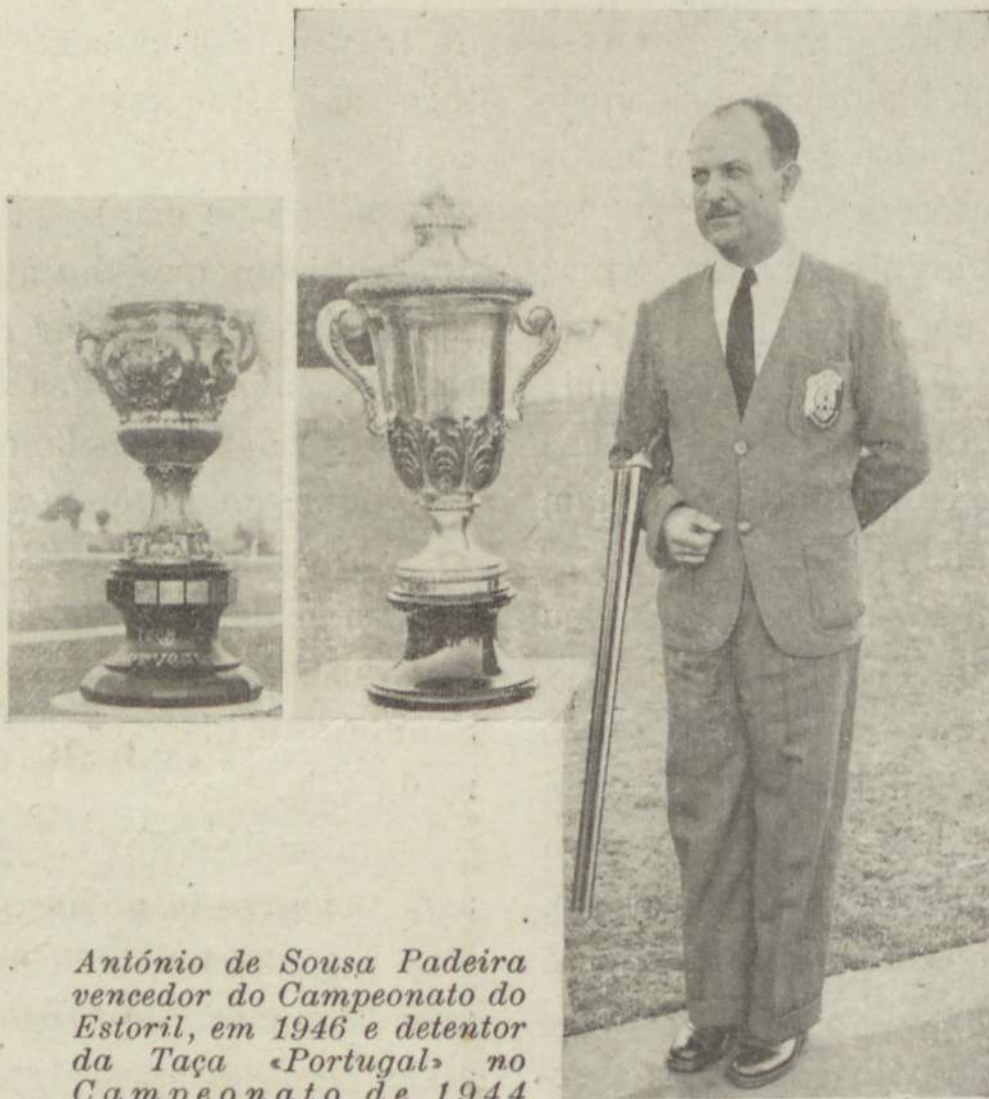
alentejanas, pode orgulhar-se da sua admirável organização assistencial. No Asilo da Infância Desválida funciona uma escola de instrução primária

sob a direcção da professora D. Isaura de Jesus Roque Romeiras, e o Asilo da Mendicidade é outra instituição simpática, que tem à frente da sua administração, na qualidade de presidente, o sr. engenheiro António J. C. Praça.

Os montemorenses distinguem-se também pelo seu sentido colectivo. Assim, os trabalhadores rurais fundaram uma cooperativa e a classe operária instituiu uma sociedade de socorros mútuos. A mocidade, essa reúne-se em dois clubes desportivos.

Muitas são as individualidades em destaque que ilustram a história contemporânea de Montemor-o-Novo. Entre elas, avulta o nome bem conhecido do grande desportista sr. António de Sousa Padeira, exímio atirador da Secção de Tiro do Grupo União Sport, vencedor da Taça Portugal de 1944 e do campeonato de Portugal em 1930 e campeonato do Estoril em 1946. Em provas de grande responsabilidade exibiu-se brilhantemente marcando o primeiro lugar com competidores dos mais experimentados. Montemor-o-Novo orgulha-se, com bem justificada razão, dum dos seus «ases» de grande classe no desporto do tiro.

Montemor-o-Novo é uma vila atraente e progressiva, hospitaleira e importante, que encanta todos os visitantes.



António de Sousa Padeira vencedor do Campeonato do Estoril, em 1946 e detentor da Taça «Portugal» no Campeonato de 1944

Francisco dos Santos Magina

BAIRRO LUSITANIA — AVENIDA SACADURA CABRAL

OFICINAS DE REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS, TRACTORES, MOTORES
A ÓLEOS PESADOS, LOCOMÓVEIS, MÁQUINAS AGRÍCOLAS — SOLDADU-
RAS A AUTOGÉNIO — FUNDIÇÃO DE METAIS

Telefone 90

MONTEMÓR-O-NOVO

ANTÓNIO PADEIRA

Lavrador da Herdade Chamine Safira

Produtor de gados

BOVINO PARA TALHOS, LANIGERO,
CAPRINO — CEREAIS E CORTIÇAS

MONTEMÓR-O-NOVO

Marques (Irmão) & C.^a L.^{da}

VINHOS E SEUS DERIVADOS
:—: AZEITES E CEREAIS :—:

Telefone 37

Montemór-o-Novo

Francisco António Alves Alfacinha

Herdade da Repôla

PRODUTOR DE GADOS DE TODA
A ESPÉCIE E CEREAIS EM
GRANDE ESCALA

MONTEMÓR-O-NOVO

Telefone 3
End. Tegr. CERES

Sociedade Industrial "Ceres", L.^{da}

FÁBRICAS DE MOAGEM (ESPOADAS
E RAMAS) E INDÚSTRIA DE PANI-
FICAÇÃO

MONTEMÓR-O-NOVO

ISIDORO DOS SANTOS

Praça Dr. Miguel Bombarda

ESCRITÓRIO — Telefone 55

MONTEMÓR-O-NOVO

AUTO-RÁDIO

SUB-AGÊNCIA DA
Companhia Portuguesa
dos Petróleos Atlantic

Gazolina, Gasóleo, Petróleo e
Oleos, Motores e Máquinas
agrícolas, Bombas para eleva-
ção de águas, Acessórios para
Automóveis

JAIME ERNESTO DOS REIS

Praça da República MONTEMÓR-O-NOVO Telef. 6

O CENTRO DA MODA DE BARROSO & FARIA, L.^{da}

Fazendas, Modas e Confeções, Camisaria, Gravataria
e Alfaiataria — Retrozeiro e Fanqueiro, Sobretudos,
Gabardines e Capotes — Calçado e Perfumarias

LARGO JOAQUIM PEDRO DE MATOS

Telefone 60 MONTEMÓR-O-NOVO

Firminio António Laboreiro

Com Estabelecimento de SAPATARIA

Completo sortido de Calçado e de todos
os artigos concernentes à sua arte

MONTEMÓR-O-NOVO

M. PIMENTA D'AGUIAR

Com fábrica de ceiras e capachos para lagares de
azeite, Cordas, Arreatas, Barrigueiras, Cabrestilhos,
Tapetes, Redes e mais artigos que se possam fabri-
car com Linho, Cairo, Sisal, etc.. TAPETES PARA AUTOMÓVEIS

Rua de Lisboa

MONTEMÓR-O-NOVO

Farmácia Mendes, Suc.^{res}

DIRECÇÃO TÉCNICA DE AUGUSTO FERREIRA

R. 5 de Outubro — MONTEMÓR-O-NOVO

António Manuel Lamego Catalão

Mercearias, Carnes, Vinhos, Licores e Papeleria

Especialidade em Chá e Café

Rua Horta das Bacias

MONTEMÓR-O-NOVO

LUIZ LOPES CANAS

com OFICINA DE SAPATEIRO

Encarrega-se de todos os trabalhos com
—:— a máxima perfeição e solidez —:—

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Praça Miguel Bombarda, 37

MONTEMÓR-O-NOVO

CENTRO COMERCIAL de AGOSTINHO LOPES BORGES

Com Secção de Modas e Fanqueiro — Alfaiataria e Calçado

NEGOCIANTE DE LÃS

R. 5 de Outubro, 4, 6, 8 e 10 — MONTEMÓR-O-NOVO — Tel. 51

CHOCOLATEIRA & FRADE

OFICINA DE MOBILIA ALENTEJANA

Rua 5 de Outubro, 23 — Montemor-o-Novo

Loja do Povo de Francisco José Melgaz Vieira

FAZENDAS E MERCEARIAS

Praça Miguel Bombarda MONTEMÓR-O-NOVO

JOSÉ JARDIM com OFICINA DE ALBARDEIRO

Tem à venda Albardas, Molins, Encostos, Cabeçadas, Arreatas, Barrigueiras, etc.

Rua 5 de Outubro

MONTEMÓR-O-NOVO

DIAMANTINO DE AZEVEDO

Com Mercearias, Vinhos, Monte dos Henriques
Industrial de Padaria — Negociante de Cereais, Aveia, Cevada e Fava
Rua de Santo António, 4 — MONTEMÓR-O-NOVO

V. Ex.^a Visita Montemor-o-Novo? — Deseja tomar uma boa ginja
ou ter um bom lanche? — Visite a Tendinga de FRANCISCO
MANUEL ROBERTO (Sita Junto ao Largo das Camionetas)
Rua 5 de Outubro MONTEMÓR-O-NOVO

LOJA NOVA Bernardino António Pereira

Fazendas de lã e algodão, Camisaria, Gravataria, Retrozeiro e Fanqueiro

18, Rua de Lisboa, 20

Montemor-o-Novo

Pereira Marques, Limitada

ARMAZENISTAS — Porto, Brands, Espumantes, Licores.

—:— Xaropes, Vinhos, Aguardentes, vinagres —:—

Largo dos Paços do Concelho

Montemor-o-Novo

Telefone 87

Quando vier a Montemor-o-Novo não se esqueça de visitar

O BAR ALENTEJANO

TELEFONE 72

Uma casa que se recomenda

Henrique Pinto de Sá

MERCEARIA E PADARIA

Rua d'Aviz, 46 e 46-A

MONTEMÓR-O-NOVO

GRÊMIO DA LAVOURA DE MONTEMÓR-O-NOVO

CASA AGRÍCOLA
DE

Filipe Lobo de Brito Malta

CEREAIS — PECUÁRIA
— AZEITE — CORTIÇA

Sede: MONTEMÓR-O-NOVO

Soc. Agrícola de Morganhos, L.^{da}

CEREAIS — PECUÁRIA — AZEITES

Sede: MONTEMÓR-O-NOVO

CASA AGRÍCOLA
DE:

João Baptista Nunes Malta

Cereais, Pecuária, Azeite e Cortiças

MONTEMÓR-O-NOVO

CASA AGRÍCOLA
DE:

João Inácio Freixo & Irmão

Cereais, Pecuária, Azeite e Cortiças

MONTEMÓR-O-NOVO

CASA AGRÍCOLA DE:

Gabriel Lobo Nunes Barata

Cereais, Pecuária, Azeite

CORTIÇA

Sede: MONTEMÓR-O-NOVO

CASA DA LAVOURA

CABRELA

CAIXA DE CRÉDITO AGRÍCOLA MÚTUO
DE

MONTEMÓR-O-NOVO

Francisco Antunes Caldinho

Mercearias, Ferragens, Tintas, Drogas, Louças, Vidros, Charruas e seus pertences, Papelaria, Madeiras, Oleos, Empanques, Miudezas, Material para instalações eléctricas

ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS
M O R A

CASA JOÃO DE DEUS DE**Manuel António Piteira**

FAZENDAS DE LÃ E ALGODÃO MODAS
— E CONFECÇÕES E MOBILIAS —

Praça da República, 5 e 6 — REDONDO**MÁRIO CARITA DA SILVA**

Mercearias, Ferragens, Miudezas, Drogas, Sêneas, Louças e Vidros — Roupas feitas — Chapéus — Calçado

Rua do Barco**M Ó R A****A CÉLTICA**

LIVRARIA
E PAPELARIA

R E D O N D O**Grémio da Lavoura de Mourão****TELEFONE 11****A D U B O S****FERRAGENS AGRÍCOLAS****I N S E C T Í C I D A S.****SEGUROS E INFORMAÇÕES****Grémio da Lavoura de Redondo****TELEFONE 15**

FORNECE À LAVOURA TODOS
OS ARTIGOS AO MENOR PREÇO

Rua Cândido dos Reis, 35 e 37**R E D O N D O****CENTRO COMERCIAL****COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES****DE****Joaquim Rosa Bruno****EDIFÍCIO PRÓPRIO — Secção de Madeiras e Móveis — Comprador e Vendedor de Gado, Lanigero, Cavalar e Suíno**

Grande Sortido de FAZENDAS de LÃ,
ALGODÃO e SEDA, MODAS E CON-
FECÇÕES

SEMPRE AS ÚLTIMAS NOVIDADES

Perfumarias, Retrozaria, Peúgas, Meias de
seda e fio de Escócia. Lãs para malhas.
Grande sortido de malhas, etc.

Secções completas de GRAVATARIA com
os mais recentes padrões — Chapelaria desde
o mais grosseiro ao mais fino chapéu

SEMPRE MAIS BARATO

CAMISARIA, Sempre o maior sortido e dos
melhores fabricantes, como as acreditadas
marcas «ATILLA» e «ADÃO»

Telegramas: JOAQUIM BRUNO**Rua 5 de Outubro, 6, 8 e 8-A****TELEFONE 26****R E D O N D O**

REGUENGOS de Monsaraz

REGUENGOS de Monsaraz é uma das vilas mais populosas e mais importantes do distrito de Évora. Como tal, tem vida própria, assente em bases económicas de valor, constituídas, principalmente, pela agricultura e pela pecuária.

Com efeito, tanto a produção agrícola como a criação de gado vacuum representam as suas duas actividades de maior vulto. As suas «Casas Agrícolas», são, por consequência, das mais ricas que existem no Alentejo.

A quarenta e dois quilómetros de distância, por caminho de ferro, da cidade de Évora, Reguengos de Monsaraz é como que uma pequena cidade, onde a vida não representa a monotonia de certas vilas. Possui uma praça de toiros; um clube onde se reúne a melhor sociedade da terra; duas ou três filarmónicas, um clube de caçadores, casas de espectáculos. Isto, por outras palavras, significa que a população aprecia e cultiva a boa convivência e procura, nas suas reuniões, como nos seus divertimentos, a alegria de viver.

Quem for a Évora com o programa estabelecido de ver, admirar e estudar os mais belos monumentos, as mais típicas características da nobre cidade, não deve deixar de aproveitar a oportunidade para dar um salto a Reguengos de Monsaraz. É uma vila graciosa, a que não falta o sêlo, a marca definida, do carácter, da alma do Alentejo.

Possue a vila para seu orgulho próprio e para encanto dos que a visitam, um magnífico templo gótico. É a igreja matriz. A

fachada é curiosa, o transepto cruciforme é admirável e do sítio o nosso olhar abrange um belo, um empolgante panorama.

Este valioso templo não é, felizmente, o único motivo de atracção turística da vila. A poucos quilómetros, encontra-se a histórica e linda povoação de Monsaraz, com seu castelo, e sua respectiva torre de menagem, um valioso pelourinho e a igreja matriz, cuja fundação data do século XVI.

Para se ter a justa medida da importância agrícola e pecuária do concelho bastará visitar Reguengos de Monsaraz por ocasião da sua grande feira anual, que se realiza nos dias 15, 16 e 17 de Agosto. É uma feira concorridíssima, não só pela gente do concelho mas também por lavradores das regiões mais próximas.

O problema da assistência tem merecido sempre, desde longa data, a atenção e o carinho da população de Reguengos de Monsaraz. Nunca os que mais podem deixaram de pensar nos que menos têm. Assim, além da Misericórdia e do Hospital, encontram-se na vila um asilo para inválidos, mantido pela Casa Leal, uma Cosinha dos Pobres, dirigida pela mesa administrativa da Misericórdia; a Obra das Mães, simpática instituição dirigida pelas senhoras D. Julieta de Sá Fernandes, D. Julieta Janes e D. Julieta de Andrade Rosado e finalmente o Patronato de Nossa Senhora de Fátima, dirigido pela senhora D. Maria C. S. Simões.

A alma generosa da população alentejana reflete-se nestas admiráveis obras de assistência.

MANUEL BARONA

Fazendas — Chapellaria — Calçado

Aldeia do Mato

REGUENGOS DE MONSARAZ

Alexandre Lopes Carapeto

Mercearias e Cereais — Miudezas

REGUENGOS DE MONSARAZ

Aldeia do Mato

Joaquim de Carvalho AraújoLOUÇAS E MERCEARIAS
ARTIGOS PARA CAÇA

ESTANQUEIRO DAS POLVORAS DO ESTADO

Largo da República, 20 — REGUENGOS DE MONSARAZ

JOSÉ AUGUSTO PIRES

COM AUTOMÓVEL DE ALUGUER

Rua Mousinho d'Albuquerque, 42 — REGUENGOS DE MONSARAZ

Telefone 81

MANUEL BALTAZAR

MERCEARIA E VINHOS

*Por grosso e a retalho, Vinhos do Porto e
comuns. Artigos de caça. Drogas, Funerá-
rios — Carnes de Porco e Cereais*

REGUENGOS DE MONSARAZ

Aldeia do Mato

PASTELARIA E CONFEITARIA

ALFREDO JOSÉ DE CARVALHO

Mercearias, Papelaria, Livraria, Espumantes, Vinhos do Porto e Licores

R. do Comércio, 25 a 29 — REGUENGOS DE MONSARAZ — Tel. 79

CASA PASSINHAS

J. A. Santos Passinhas

Faqueiro, Retroseiro, Camisaria, Chapéus e Fatos feitos

Agentes das máquinas de costura «Husqvarna» e das mantas de Reguengos

Praça Salazar, 11 e 12 — REGUENGOS DE MONSARAZ — Tel. 40

José Maria Rodrigues

INDUSTRIAL

Comerciante — Mercearia e Café — Padaria

— Aldeia do Mato —
REGUENGOS DE MONSARAZ**João Lopes Segurado**Com estabelecimento de Mercearias, Sal-
sicharia, Fazendas, Louças, Vidros, etc.

REGUENGOS DE MONSARAZ

Aldeia do Mato

ANTIGA CASA FONSECA

DE

Manuel Ribeiro Santana

Papelaria, Artigos para Brindes e Miudezas
Pneus e camaras Dunlop e Seiberling**VENDAS NOVAS****MANUEL ALVES DE PAIVA**

COM

ARMAZEM DE MERCEARIAS, VINHOS,
CARNES, AZEITES, CEREAIS, LEGU-
MES, PALHAS, CARVÃO E CORTIÇAS

VENDAS POR ATACADO E A RETALHO

VENDAS NOVAS

Telefone 25

RESTAURANTE COELHOJunto à Estação de Caminho de Ferro
Esmerado serviço à lista — Serve: Pequenos almoços,
Almoços e jantares, Cervejas, Vinhos e Tabacos

TELEFONE 15 — VENDAS NOVAS

Horácio Pita DominguesEstabelecimento de FAZENDAS,
MERCEARIAS E MIUDEZAS

VIANA DO ALENTEJO

Telefone 13

A INOVADORA DE
MORAES & FERREIRA, Limitada

Mercearia, Cereais, Miudezas, Ferragens, Louças, Drogas, etc.

Praça da República

VENDAS NOVAS



Uma Velha Indústria Regional

A indústria dos lanifícios tem remotas tradições no Alentejo. Beja, Extremoz, Portalegre, Arraiolos e o antigo termo de Monsaraz, por exemplo, fôram importantes centros de lavalagem, fiação, tecelagem e apisoamento de *panos, bragais, bureis, picotes, almafegas, saragoças, mantas*, etc.

Em alguns desses centros o hábito da indústria perdeu-se; noutros, porém, o «fio» da arte perdurou e foi passando de geração em geração, de pais para filhos, por tradição e herança.

Assim, Portalegre marcha na vanguarda da moderna indústria dos lanifícios; Arraiolos especializou-se na manufactura dos seus preciosos tapêtes; e na vila que é hoje cabeça do antigo concelho de Monsaraz, em Reguengos de Monsaraz, continuam a fabricar-se esplêndidos especimens da velha indústria regional.

Deste modo Reguengos de Monsaraz mantem a tradição da tecelagem tipicamente alentejana. Ali se tecem, hoje ainda, as afamadas cintas de merino, os clássicos alfôrges, a tradicional saragoça alentejana e, sobretudo, as «mantas da terra» já mencionadas no Foral de D. Mannel I — aquelas famosas «mantas de Alentejo» a que se refere Gil Vicente no Auto do Juiz da Beira.

Todavia os LANIFÍCIOS DE REGUENGOS não se limitam a manter as características regionais e o cunho altamente artístico, onde se advinha o espírito dos velhos tecelões medievais: são agora fabricados exclusivamente de lã (DE PURA LÃ E SÓ DA MELHOR — é a sua inconfundível divisa), distinguem-se de quaisquer outros pela solidez das côres e nitidez dos desenhos, e têm um acabamento apurado.

Por isso os artigos desta indústria têm sido premiados com *medalhas de ouro* nas exposições a que têm concorrido; e por isso são hoje procurados por toda a gente de bom gosto.

Além de proporcionarem conforto, os nossos artigos alegram e enriquecem a ornamentação de qualquer ambiente

LANIFÍCIOS DE REGUENGOS LIMITADA

Gerência de Virgílio e Octávio Rosado Durão

Distribuição de ANTÓNIO ROSADO DURÃO (HERDS.)

Telef. 21 — R. Conde de Monsaraz, 46 — Teleg. «Andurão»

REGUENGOS DE MONSARAZ

Alentejo - Portugal

AZEITE, CEREAIS E LÃS

Correspondentes de diversos Bancos e Casas Bancárias

BELTRAN & SOBRINHO, SUC.^{RES}

AGÊNCIA DA COMPANHIA PORTUGUESA DE TABACOS

DEPÓSITO DE FÓSFOROS E PAPEIS DE FUMAR

REGUENGOS DE MONSARAZ*Sociedade Luz e Progresso, L.^{da}*

Fábricas de — AZEITE, MOAGEM DE FARINHA DE TRIGO
EM RAMA E DE OUTROS CEREAIS PANIFICÁVEIS, TRI-
TURAÇÃO DE PRODUTOS PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS

===== DEBULHA MECÂNICA =====

ALDEIA DO MATO
REGUENGOS DE MONSARAZ

MOBILADORA IDEAL

DE

António Lopes Carreteiro Júnior

Fábrica de Serração — Móveis completos
Móveis avulso — Carpintaria e Marcenaria

———— Venda de Madeiras ————

Rua Conde de Monsaraz, 40 — 42

REGUENGOS DE MONSARAZ**António Lopes Franco, Suc. & C.^a**

FAZENDAS, MERCEARIA,
CHAPELARIA E SAPATARIA

Largo da República

Telefone 31

REGUENGOS DE MONSARAZ



BEJA

Cabeça do Baixo Alentejo, cidade de nobres tradições históricas

ENTRE as primeiras cidades do Alentejo, por sua importância comercial e industrial Beja ocupa lugar de destaque. Sem dúvida, é hoje das mais progressivas terras da grande província e seu motivo de orgulho pelo aspecto moderno que a caracteriza. Apreciáveis melhoramentos a engrandeceram, dando-lhe a fisionomia atraente duma urbe que não se conserva indiferente ao ritmo da vida hodierna. Uma visita, embora rápida, pela Beja dos nossos tempos, convence-nos logo de que estamos em presença dum importantíssimo centro de actividades a que não faltam as comodidades da civilização e o recorte sim-

pático duma cidade bem delineada, com magníficos edifícios, hotéis de primeira ordem, excelentes pensões, um vasto mercado e condições muito notáveis de turismo. Entre aqueles edifícios destaca-se o soberbo corpo de arquitectura que é o Liceu André de Gouveia, modelar estabelecimento de ensino, e o imponente e austero Seminário donde têm saído altas figuras da Igreja. Com mais de 25.000 habitantes e um movimento de cidade que vive do trabalho e para o trabalho nas mais diversas actividades, não perdeu Beja, apesar de integrada nesta feição, seus traços pitorescos de antiguidade histórica, conservando da

nobresa que a distingue muitos e curiosos vestígios, entre eles o altaneiro Castelo de cujas barbacans se avista extenso panorama das regiões circundantes até Moura e mais além... Construído no século XIV por D. Diniz, foi o Castelo de Beja cenário de sangrentos recontros com os mouros. É uma curiosidade arqueológica de vetustez impressionante, todavia bem conservada. A sua maravilhosa torre gótica, toda em mármore, é das mais altas torres de menagem do país, e nela está instalado agora o Museu Militar do Baixo Alentejo, rico de colecções de trofeus e memórias, com painéis de azulejos do insigne artista Jorge Colaço. O Pelourinho, na espaçosa e elegante Praça da República, coração da cidade, é outro monumento valioso. O principal templo de Beja é a Igreja da Conceição, junto ao celebre mosteiro da mesma invocação, e considerado o mais magnifico do Alentejo desde o século XVI ao século XVIII.

É construção dos séculos XV e XVI em estilo gótico florido. Além doutros sarcófagos, contém o túmulo do infante D. Fernando pai de D. Manuel I. No claustro vêem-se azulejos quinhentistas de grande beleza. São exemplares preciosos de arquitectura os rendilhados arcos de ogiva, a Casa do Capítulo, de linhas opulentas e as capelas que lhe ficam próximo, interessantes pelo traçado caprichoso. A arcaria ogival da Biblioteca Municipal — valiosa pelas colecções que possui — é também um riquíssimo documento de arte.

A antiquíssima igreja de Santa Maria, cuja edificação remonta ao século XIII, e por várias vezes reconstruída, ostenta esplendidas telas.

Neste capítulo é grande e precioso o património artístico de Beja: azulejos de incalculável valor na Igreja do Paraíso, requintada obra de talha no templo da Misericórdia, construído no século XVI, talha do século XVIII na capela do Hospital, etc. Nos subúrbios, a Ermida de Santo André, valioso exemplar de traça ogival, similar à de S. Braz em Évora, merece a visita do forasteiro apaixonado por motivos de Arte. Os Paços do Concelho, em cujos baixos

está instalado o Museu Arqueológico, fundado em 1892. — repleto de espécies raras em mosaicos, esculturas, anforas, lapides e outros tesouros de etnografia regional, — e o antigo Paço Episcopal do século XVII com a sua galeria de quadros dos nossos primitivos, de Ribera e de Pellegrini, ainda o Hospital, do século XV com formosíssimos claustros emoldurando graciosos pátios, e ainda as ruínas do Aqueduto Romano, bastantes janelas manuelinas, e inscrições, capiteis românicos, etc., são monumentos e motivos de arte que formam a riqueza deslumbradora desta cidade-museu.

As origens de Beja remontam a uma antiguidade que vai até ao domínio dos gallos-celtas. Foi depois colónia romana do antigo direito itálico, sede duma das quatro chancelarias em que o imperador Augusto dividiu a Lusitania. Os romanos, em comemoração das pazes que Júlio César ali celebrou com os lusitanos, deram-lhe o nome de *Pax Julia*, donde os árabes fizeram *Ba Xu*, que veio com o decorrer dos tempos a degenerar em Beja. D. Afonso III deu-lhe foral e D. João II elevou-a a ducado em favor de seu primo D. Manuel que sucedeu no trono a este rei.

Beja ufana-se em ser o berço do celebre filósofo judeu Espinosa, da excelsa rainha D. Leonor, de José Agostinho de Macedo, extraordinário e vigoroso polemista, do bispo Amador Arrais, eminente polígrafo, de André, António e Diogo de Gouveia, do historiador Jacinto Freire de Andrade, e da famosa Soror Mariana autora das mais belas *Cartas* de paixão que se escreveram ainda na nossa história literária.

VIRGÍLIO AUGUSTO CHICHARO JUNIOR
EXPOSIÇÃO DE MOBÍLIAS

No seu próprio interesse visite V. Ex.^a a exposição de mobílias na **RUA DO TOURO, 25-25-A BEJA**

ARMAZENS DA CIDADE

— de —

MANUEL JOSÉ ROMANO, L.^{DA}

FAZENDAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

34, Rua de Mértola, 36 — BEJA — Telefone 169

Sociedade de Combustíveis e Óleos, L.^{da}

Agentes no Distrito da SACOR-CIDIA
e Comp.^a de Seguros «Tranquilidade»

LARGO MANUEL RIBEIRO
BEJA TELEFONE 156

Águas da "CARASONA"

Bacteriológicamente puras. Inalteráveis com o tempo

**As melhores águas da Província
do Alentejo**

Explendidas águas de mesa

Armazem e Escritório:
Rua Dr. Afonso Costa, 31 — BEJA
Telefone 151

José Joaquim de Matos

CARPINTARIA E ESTABELECIMENTO DE
MADEIRAS - MATERIAIS DE CONSTRU-
ÇÃO - COMPLETO SORTIDO DE ARTI-
GOS FUNERÁRIOS

7, Rua Dr. Brito Camacho, 7-A e 7-B
BEJA - TELEFONE 247

CENTRO COMERCIAL DE ALFREDO GARCIA SEITA

Mercearias Nacionais e Estrangeiras — Cafés moidos e
em grão — Licores, Vinhos do Porto e Espumosos
Porcelanas, Vidros e artigos para brinde

14, Rua Dr. Brito Camacho, 15 — BEJA — Telefone 15

DROGARIA BEJENSE DE ALFREDO GARCIA SEITA

Drogas, Ferragens, Vernizes e Produtos de
Farmácia-Perfumaria e Essências a Peso

Rua de Mertola, 13 e 15 — BEJA — Telefone 15

LUIZ GOMES SERRANO

SUCATAS DE FERRO E METAIS

Rua Luiz Filipe de Vargas — BEJA — Telefone 264

CEREAIS, AZEITES E LEGUMES *Joaquim Miguel Lopes Saramago*

Representações Comerciais — Comissões e Consignações
SEGUROS AGRÍCOLAS

Telefone 90 End. Teleg. JOAQUIM SARAGAMO — BEJA

SERRALHERIA BEJENSE Mecânica e Civil DE *Joaquim Freire & Filhos, L.^{da}*

Fundição de Ferro e Bronze

Reparações em caldeiras e caixas de fogo novas
Soldagens a oxigénio e electrogénio — Motor a gaz
e material para debulhadoras, marca inglesa

Estrada de Mertola — Telef. 137 — BEJA

ORY ESTEVES

VINHOS E SEUS DERIVADOS

Escritório: **RUA GOMES PALMA**

Armazém: **TERREIRO DOS VALENTES**

BEJA TELEFONE 235

VULCANIZAÇÃO. RECAUCHUTAGEM

A. PAIVA

Óleo SOBALI

Agente no Distrito de Beja

Rua da Casa Pia BEJA

Vicente António Crujo de Oliveira

(IMPORTAÇÃO DIRECTA)

Armazem de FERRO e AÇO — Cimento LIZ e TEJO —
Carvão de Pedra — Ferragens e Ferramentas — Arame
para enfardar palha — Ferragens agrícolas — «TRAMA-
GAL» e «PORTUGAL»

Rua 1.º de Dezembro BEJA

MOBILIADORA BEJENSE de António Pedro Cardoso
Mobílias dos mais modernos estilos e de bom fabrico
Rua da Liberdade — BEJA Telef. 259

Manuel João dos Reis
Representações Comerciais e Industriais
Rua Tenente Sanches de Miranda. BEJA

ARTUR DE FIGUEIREDO
Sub-agente da C. P. dos Petróleos ATLANTIC — Artigos de caça
Praça Diogo Fernandes de Beja, 67-A e 67-B — BEJA

AFONSO JOSÉ DAS FONTES
VINHOS E SEUS DERIVADOS — CEREAIS E AZEITES
LARGO 9 DE JULHO BEJA

ESTABELECIMENTO DE MÓVEIS DE FERRO
ARTIGOS DE FOLHA DE ZINCO E CHARRUAS

LOUÇAS DE ESMALTE E DE ALUMÍNIO

Manuel dos Santos Moreira, S^ucessores

CASA FUNDADA EM 1908

TELEFONE 138

VENDA DE MATERIAL AGRÍCOLA
DAS PRINCIPAIS FÁBRICAS DO PAÍS

Fogões, Cofres e Metais para Camas

18, 18^A — Rua da Liberdade — 18^B e 18^C — **B E J A**

///

Serração Mecânica de Madeiras
Rua Tenente Valadim

Oficina de Serralharia Civil
Rua Conselheiro Menezes — Tel. 234

João da Palma

Fábrica de Mosáicos

Mosáicos para Pavimentos

— **Tanques em Cimento** —

Mosáicos de Granito

— **Mosáicos Artísticos, etc.** —

///

TELEFONE N.º 266

Travessa da Banha **B E J A**

António Manuel Guttierrez

REPRESENTA:

Shell C.º of Port. L.^{td}

Companhia União Fabril

«O Trabalho» Companhia de Seguros

Fássio, Limitada

C. Santos, L.^{da}

AUTOMÓVEIS

Rolls-Royce, Bentley, Willys, Studebaker
e Standard

CAMIONS

Willys e Studebaker

TRACTORES

International Harvester e outras
Máquinas Agrícolas e Industriais

Largo Escritor Manuel Ribeiro

Telefone N.º 35

B E J A

Manuel Amador Barros Martins

Telefone N.º 9: P. P. C.

Teleg.: BARROS MARTINS

Agente de A Tabaqueira

Sub-Agente da Companhia Portuguesa de Tabacos

MERCEARIAS, CEREAIS,
LEGUMES, AZEITES,
ESPECIARIAS E MIUDEZAS

ARMAZÉM E ESCRITÓRIO:

2 — Rua João Conforte — 9

SECÇÃO DE VENDA A RETALHO:

12 — Largo de Santa Maria — 13

B E J A

Metalúrgica Alentejana

As maiores oficinas no Sul do País

Fundição—Forja—Serralharia e Carpintaria Mecânica e Civil

CONSTRUÇÕES METÁLICAS



Material Agrícola

Aparelhagem e acessórios para soldadura eléctrica

Motores e ferramentas eléctricas

Motores a óleos e grupos moto-bombas

Aparelhos de precisão

SEDE EM BEJA:

Rua de Lisboa

Telefone 19 — Apartado n.º 9

FILIAL EM LISBOA:

Rua do Arsenal, 126-132

Tel. 2 4848 — End. teleg. Herder

Três dos Paineis da Estação de Beja



A Tertúlia «Festa Brava» e a Morte de Manolete

Reuniu-se na sua nova sede, Rua do Salitre, 82, em Lisboa, a Direcção da Tertúlia «Festa Brava», conjuntamente com grande parte dos seus sócios fundadores. Ocuparam a mesa de honra os srs. Francisco Gama que presidiu e os velhos aficionados António de Oliveira e José Fernandes.

O Presidente da Direcção e crítico Tauromáquico do importante Diário *A Voz*, sr. Carlos d'Ornellas, propoz, como primeiro acto do novo organismo, guardar um minuto de silêncio pela morte de Manolete, comovida manifestação que impressionou toda a assistência que, de pé, lamentou a perda do maior dos Toureiros desta época.

Seguidamente o mesmo senhor fez uma pormenorizada exposição ácerca da actividade do novo organismo e apresentou a elaboração de excursões a organizar por Espanha na próxima época taurina.

Foram aprovados vários sócios de diferentes categorias e tomaram-se resoluções de interesse geral.

Usaram ainda da palavra os srs. José Mayer, Dr. Rui Vinagre, Alvaro Figueiredo d'Almeida, Henrique Barreto, Tomaz dos Santos, João Barbosa, Júlio Saraiva e por último o Presidente da mesa que agradeceu a oferta de vários sócios na importância total de vinte mil escudos para a sede.



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefone em todos os quartos, ligados á rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMERICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

MOURA

é uma das mais típicas vilas alentejanas em pleno desenvolvimento

MOURA, famosa pela sua produção de azeite e pelos mercados de gado, é das vilas alentejanas uma das mais típicas, — quadro expressivo da vida duma província em admirável síntese. A alma do Alentejo, o seu colorido e a índole, a sugestão da paisagem, a feição especial da grande região das searas e dos «montes», teem em Moura a mais eloquente definição. Neste Alentejo saudosista e alacre, é ela, incontestavelmente, uma das terras mais «alentejanas» conservando usos e costumes da tradição, muito embora o progresso lhe tenha insuflado uma energia moça e sadia de cidade modernizada, a que não faltam comodidades. Como centro industrial é um importante núcleo de actividades. Foi em Moura que se fundaram as primeiras fábricas de tecidos do país.

A abundância de caça, de colmeias, mon-

tados e gados, contribuiu para a riqueza da região, desenvolvendo-lhe o comércio. Possui hotéis com todos os requisitos modernos, importante estabelecimento de águas minerais, pensões de primeira ordem e edifícios notáveis pela sua arquitectura e valor histórico, entre eles a *Casa da Câmara* de interessantíssima arcaria e a *Igreja de S. João Batista*, que data do tempo de D. Afonso V e foi reconstruída por D. Manuel I. Neste templo sumptuoso existe um rico portal manuelino e uma torre de coruchéu, curiosidade digna do apreço do turista. São valiosos os azulejos e os ornatos desta igreja, cuja torre é conhecida pela *Torre de Saluquia*, designação que parece andar ligada a uma poética lenda. Teve outrora uma fortificação de muros torreados, obra de D. Diniz onde se ostentava o brasão de armas: em campo

AUTO-MECÂNICA MOURENSE
DE

António Pereira Coutinho

OFICINA DE SERRALHARIA MECÂNICA

Reparações de automóveis e máquina agrícolas

— Soldadura a Autogénio e Electrogénio —

Acessórios para automóveis, Óleos e valvolinas

Telefone 27

Largo José Maria dos Santos — **MOURA** - Alentejo

CENTRO COMERCIAL
PROPRIETÁRIOS

NUNES & PIRES, L.^{da}

Este acreditado estabelecimento, tem sempre sortido completo de Artigos de Modas, Retrozeiro, Chapelaria, Camisaria, Perfumaria, Móveis de Ferro, Malas para Roupas, de Viagem e de Senhora

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

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

MOURA

verde uma torre arrejada ao centro do escudo e diante da porta o corpo morto duma moura.

Do Castelo avista-se um belíssimo panorama abrangendo vastas regiões circunvisinhas.

No Convento do Carmo, transformado hoje em hospital, há uma igreja rica de pormenores artísticos. De resto, por toda a vila, surgem a cada passo, motivos de arte: janelas de rótulas, ombreiras lavradas, nichos, portas monumentais, etc.. É uma das mais antigas vilas do Alentejo. Julga-se ter sido fundada no local da antiga Arucitana. Passou do domínio dos romanos para o dos bárbaros do Norte a quem foi depois tomada pelos sarracenos. A estes foi conquistada por D. Afonso Henriques que lhe deu foral em 1171, confirmado em 1295 por D. Denis, e em 1512 por D. Manuel.

Só no reinado de D. Denis se integrou definitivamente no domínio português. Algumas páginas da nossa história receberam de Moura um contributo de dedicação patriótica e heroísmo. Hoje, a nobre vila cujo passado refulge em letras de oiro, é sede dum intenso movimento comercial e industrial, dando à economia do país uma colaboração de grande relêvo.

Sociedade Industrial Mourense, L.da
Fábrica de licores, Refrigerantes, Vinhos, Aguardentes e Extractos concentrados - Armazém de viveres e diversos artigos
Telef. 12 — Largo José Maria dos Santos, 21 — M O U R A — Teleg. SIM

Somente a sua economia fertilizando os campos com regas abundantes nos pomares e sementeiras.

Os grupos Moto-Bomba «Jorro» acionados por motores «Briggs & Stratton» Americanos, ou «Viliers» Ingleses a petróleo e a gasolina. Robustos simples e económicos estão prestando os melhores serviços há muitos anos com plena satisfação dos seus possuidores.



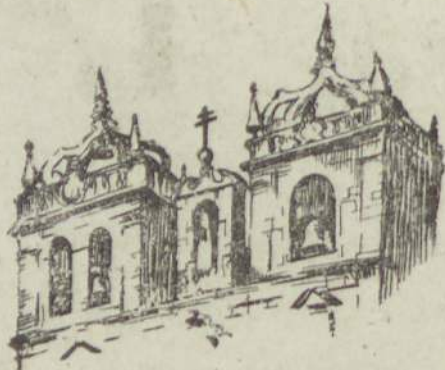
PARA ENTREGA: Grupos 1'', 2'', 2 1/2'' e 3'' com o rendimento horário respectivamente de:
12:000, 36:000, 64:000 e 108:000 litros
aspirando a 6 metros, saída livre // ORÇAMENTOS GRATIS
REPRESENTANTE:
CRISPIM DE MENDONÇA MACEDO
ALENTEJO — MOURA

José Martins Mendes Coveiro


CEREAIS, AZEITES, LÃS E PELES
ESPECIALIDADE EM CARNES FUMADAS

ESCRITÓRIO:
Rua Dr. Miguel Bombarda, 31
M O U R A — TELEFONE 23

O guia inseparável do turista
é o
«Manual do Viajante em Portugal»
indispensável a quem percorre o País



B R A G A



V I S E U

Pedidos à Rua da Horta Sêca, 7-1.º — LISBOA

SOCIEDADE DOS AZEITES DE MOURA, L.^{DA}

FÁBRICAS EM:

AMARELEJA

AZEITES VIRGENS

MOURA

E

SOBRAL D'ADIÇA

PARA CONSERVAS, CONSUMO E EXPORTAÇÃO

Tele { gramas : AZEITES
fone n.º 8

M O U R A

MATADOURO INDUSTRIAL

≡ Noudar, L.^{da} ≡

M O U R A

PORTUGAL

FÁBRICA E ESCRITÓRIO EM:

MOURA — TELEFONE 47

Camiões Frigoríficos para transporte de carnes

ARMAZÉM EM LISBOA:

RUA CARVALHO ARAUJO, 163-A — TELEF. 7 1919 — PORTUGAL

Gregório José Guerra, L.^{da}

Carvões, Cereais, Materiais de construção
e Transportes Mecânicos

Rua da Victória, 7

M O U R A

VIII Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros



PROGRAMA DAS COMEMORAÇÕES

(Conclusão)

1 de Outubro — Inauguração da 1.^a Reunião Olissiponense, Sessão inaugural nos Paços do Concelho.

4 de Outubro — Inauguração do «Salão de Lisboa» (Pintura, Escultura e Arquitectura).

5 de Outubro — 2.^o Concerto Sinfónico regido pelo Maestro Frederico de Freitas.

De tarde — Desafio de Futebol para disputa da «Taça das Comemorações».

6 de Outubro — Inauguração do Ciclo de Conferências — 1.^a, «A Vida em Lisboa», por Gustavo de Matos Sequeira.

8 de Outubro — 2.^a Conferência — «Lisboa na Pintura», pelo Prof. Dr. Reinaldo dos Santos.

9 de Outubro — Inauguração na Sociedade Nacional de Belas Artes da Grande Exposição de Fotografias de Lisboa.

3.^o Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Wenceslau Pinto.

10 de Outubro — 3.^a Conferência — «Lisboa Cristã», por Frei António Crespo.

12 de Outubro — 4.^o Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Rui Coelho.

Festa Desportiva do Exército e da Armada no Estádio Nacional.

14 de Outubro — 4.^a Confe-

rência — «Lisboa e o Tejo», por Joaquim Leitão.

16 de Outubro — Inauguração da Exposição Nacional de Floricultura (Outono), na Estufa Fria. (Prolonga-se até o dia 26).

De noite — 5.^o Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Fernando Cabral.

17 de Outubro — 5.^a Conferência — «Lisboa, Velha Capital Europeia», pelo Prof. Dr. Mário de Albuquerque.

18 de Outubro — Início da 2.^a Semana da Flor. Concurso de montras floridas.

De noite — Récita de gala com «Olissipo», de Jorge Ferreira de Vasconcelos, no Teatro Nacional de D. Maria II.

19 de Outubro — *De noite* — 6.^o Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Pedro de Freitas Branco.

20 de Outubro — Exibição dos filmes apresentados no Concurso de Filmes de Amadores do VIII Centenário da Tomada de Lisboa, na Sociedade Nacional de Belas Artes.

21 de Outubro — Inauguração, na Biblioteca Nacional, da Exposição Bibliográfica comemorativa da Tomada de Lisboa aos Mouros.

6.^a Conferência — «Lisboa, Cabeça do Império Português», pelo Prof. Dr. Marcelo Caetano.

23 de Outubro — Encerramento e distribuição de prémios da Exposição de Fotografias de Lisboa e do Concurso de Filmes de Amadores na Sociedade Nacional de Belas Artes.

De tarde — Inauguração do Clube de Ténis de Lisboa — Campeonato Internacional de Ténis.

De noite — Jogo de Voleibol Lisboa-Paris.

24 de Outubro — 7.^a Conferência — «A Acção Militar na Tomada de Lisboa», pelo Tenente-Coronel Augusto Botelho da Costa Veiga.

De noite — Distribuição de prémios nos Paços do Concelho.

25 de Outubro — *De manhã* — Visita do Presidente da Câmara, da Vereação e da Comissão Executiva dos Centenários, à Ermida de S. Crispim.

De tarde — Encerramento da 1.^a Reunião Olissiponense.

De noite — Recepção nos Paços do Concelho e Fogo de Artificio no Tejo.

26 de Outubro — *De tarde* — «Te-Deum» na Igreja de Santo António da Sé.

Encerramento da Exposição Nacional de Floricultura. (Outono).

BÉLGICA

NA BÉLGICA
REINA

A PAZ SOCIAL
A ALEGRIA NO TRABALHO

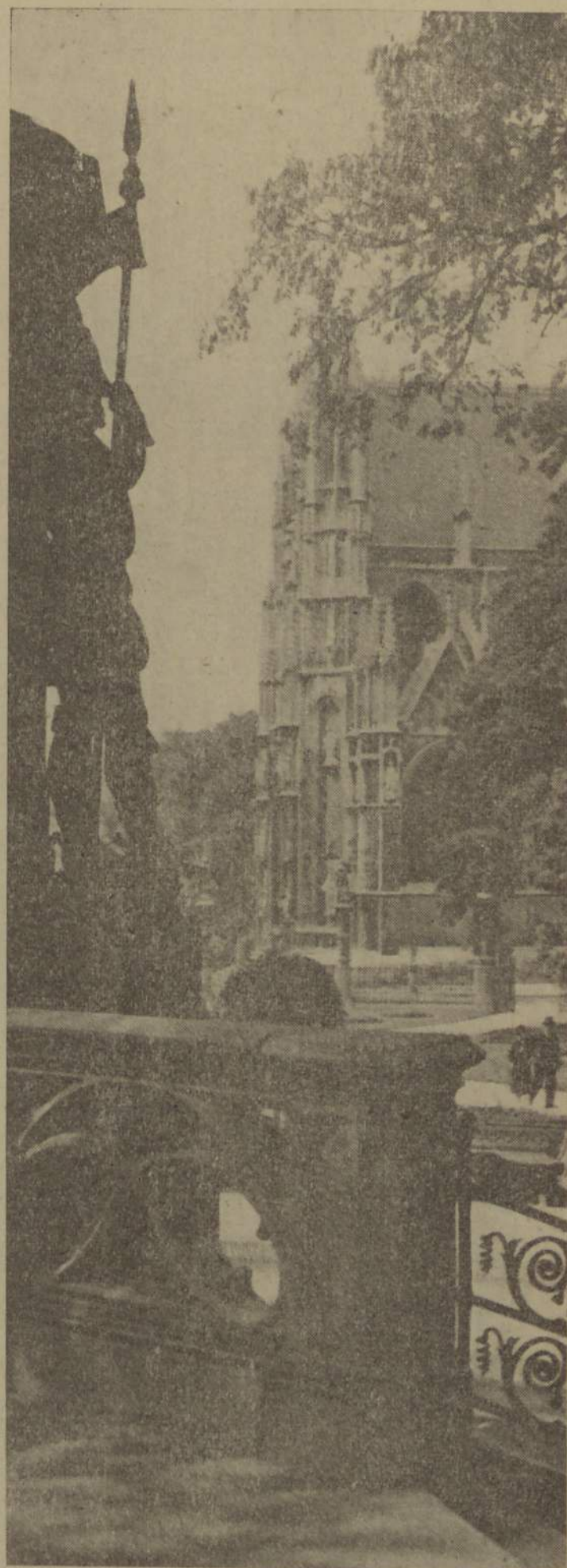
IDE CONSTATAR
VÓS MESMOS

O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL

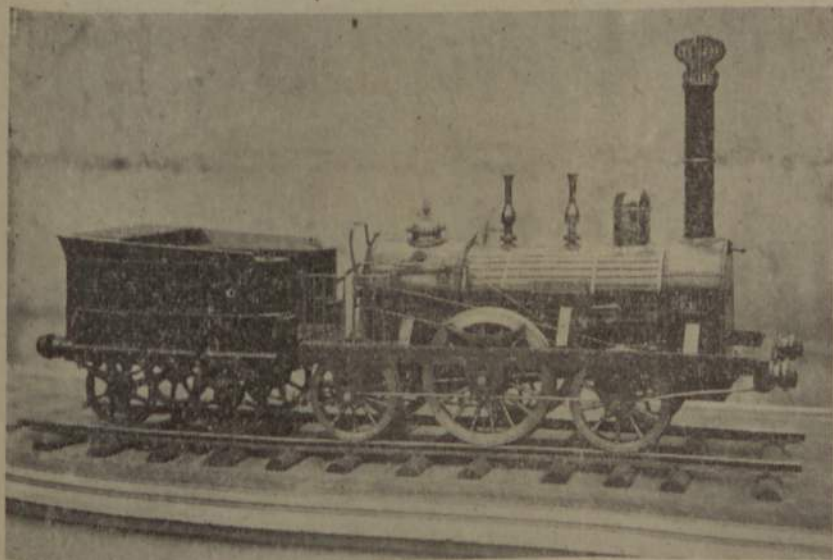
A INTENSIDADE DA VIDA
ARTÍSTICA E INTELECTUAL

O CUIDADO CADA VEZ MAIOR
PELO VOSSO CONFORTO

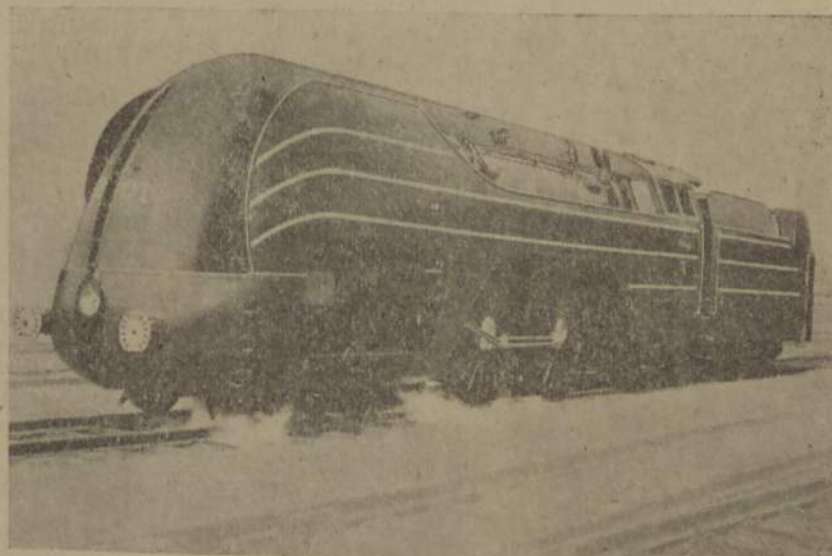
VISITAI
A **Bélgica**



Praça do Petit Sablon — BRUXELAS



1845
/ 1945



«LE BELGE», primeira locomotiva para combóios de viajantes

Locomotiva aerodinâmica tipo 12 para «expressos»

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME — DIRECTION PORTUGAL



UMA MANHÃ LINDA DE VERÃO NA PRAIA DE CAXIAS