



GAZETA

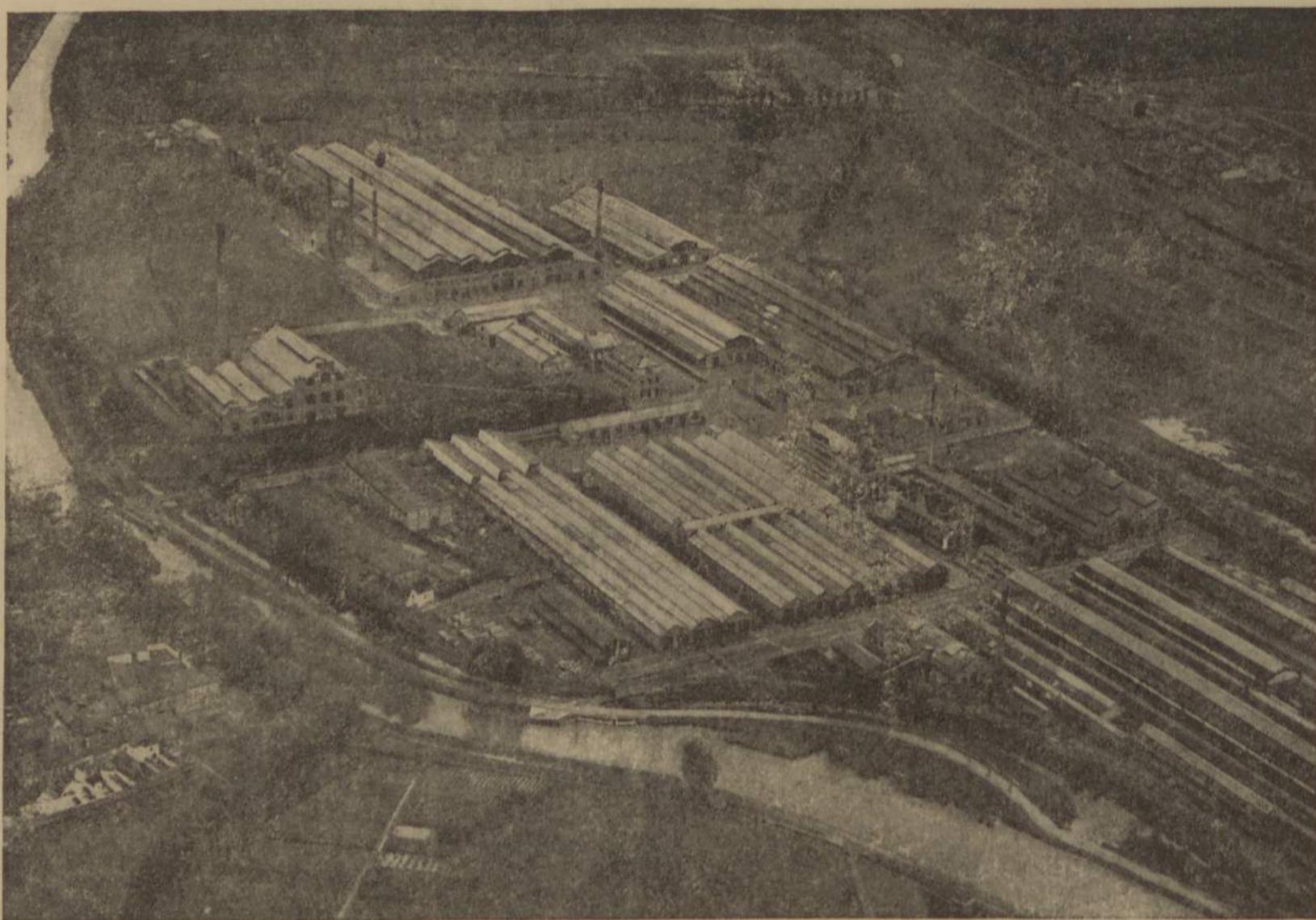
DOS CAMINHOS DE FERRO

La Bruggeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIÉDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T. MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fabricas em S.t Michel-lez-Bruges

**Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro
e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons**

de todos os tipos e para todas as capacidades

**Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros
e todas as construções metálicas rebitadas e soldadas**

**Peças em Aço moldado — Peças em ferro fundido
Molas — Aparelhos de Via**

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÔNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL
Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

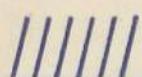
COMÉRCIO E TRANSPORTES—ECONOMIA E FINANÇAS—OBRAS PÚBLICAS—NAVEGAÇÃO
— E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO —

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

LISBOA

(P. B. X.) 20158
TELEFONES: DIRECÇÃO 27520



CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

ARMANDO FERREIRA, Engenheiro, Professor e Secretário Geral da A. P. T.;
ALVARO PORTELA, Comerciante.

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS, Funcionário da Secretaria da Imprensa Nacional de Lisboa;
REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista

COLABORADORES:

JOÃO DE ALMEIDA, General do Corpo do Estado Maior do Exército; CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia da Reserva, e Colonial; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia; MARIO DE OLIVEIRA COSTA, Major de Engenharia e Vogal do Conselho de Administração da C. P.; D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro e Funcionário Superior da «RENFE»; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e Funcionário Superior da C. P.; HUMBERTO CRUZ, Major-aviador; ANTÓNIO MONTÉS, Chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P.; ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; DR. MANUEL MÚRIAS, Director do Arquivo Histórico Colonial e do «Diário da Manhã»; J. M. GUERRA MAIO, da Câmara do Comércio Portuguesa em Paris; DR. BUSQUETS DE AGUILAR, Advogado e Professor; CARLOS C. SANTOS GONÇALVES, Contabilista; JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS, Secretário da Assembleia Geral da C. P.; VIDAL CALDAS NOGUEIRA, Engenheiro e Professor; e CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS, Desenhador.

Índice dos Artigos e Secções do 60.º Ano

1 9 4 8

	Pág.		Pág.		Pág.
Aeronáutica — Considerações mais pesadas que o ar, pelo major-aviador <i>Humberto Cruz</i>	217	Caminhos de Ferro (Do psicológico em) pelo Eng.º <i>Manitto Torres</i>	11	Capital vista da Serra (A) — Má língua e algumas verdades, Bairrismo, por <i>Aquilino Ribeiro</i>	20
Agência de passagens e carga aérea	454	Caminhos de ferro e o turismo (Os) por <i>J. Rebelo de Bettencourt</i>	213	Carlos (Os)	350
Anadia e o seu concelho	88	Caminhos de Ferro da Ásia, por <i>Carlos Bivar</i>	209	Carregal do Sal	568
Aniceto dos Santos, Capitão,	659	Caminhos de Ferro da Ásia, Palestina e Transjordânia, por <i>Carlos Bivar</i>	291	Carruagens da C. P. (Novas) — A experiência oficial da primeira carruagem fabricada na Suíça foi coroada de grande êxito	387
Anos. (Há 50) — 94, 135, 154, 175, 189, 225, 267, 281, 298, 321, 336, 349, 367, 454, 472, 482, 511, 526, 554, 615, 632, 647 e	660	Caminhos de Ferro de Ceilão, por <i>Carlos Bivar</i> , 503, 543 e	655	Casa dos Açores (A) por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	389
Arganil — Os seus encantos turísticos e os seus problemas	495	Caminhos de Ferro coloniais, 137, 470, 553 e	616	Castelo Branco	62
Armamar	565	Caminhos de Ferro Espanhóis — Reorganização da RENFE Divisão da rede em zonas	388	Castro Daire	569
Armando Narciso (Dr.)	135	Caminhos de Ferro da Índia, por <i>Carlos Bivar</i>	359	Centenário do Caminho de Ferro Espanhol	610
Assembleia Geral da C. P. — Foram aprovados, por unanimidade, o relatório e as contas do exercício de 1947	441	Caminhos de Ferro do Iran, por <i>Carlos Bivar</i>	327	Centenário dos Caminhos de Eerro Espanhóis	136
Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro no próximo ano (Uma reunião, em Lisboa, da Comissão Permanente da) pelo Eng.º <i>Raúl da Costa Couvreur</i>	163	Caminhos de Ferro da Itália, pelo Dr. <i>Bruno Bonotto</i>	276	Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis (O) por <i>António Montês</i> , 628 e	631
Aveiro	85	Caminho de Ferro do Monte, (O), na Ilha da Madeira, que deixou de funcionar há anos, oferece, agora, um lamentável espetáculo	633	Chaves	71
Barcelos (a cidade de)	422	Caminhos de Ferro da Costa Ocidental da África, por <i>Carlos Bivar</i>	133	Cidade saída da floresta virgem em dez anos (Uma)	512
Barcelos, centro de Turismo	438	Caminhos de Ferro Portugueses e a sua modernização (Os) — Palavras do sr. Ministro das Obras Públicas ao inaugurar uma automotora	257	Coimbra	83
Belmonte é uma das nossas terras com que o turismo deve contar	411	Caminhos de Ferro Portugueses (Estatutos da Companhia dos)	35	Colaboradores (Os nossos) 199 e	489
Boas Festas, 33 e	143	Caminhos de Ferro Portugueses apreciados no Brasil	188	Colaboradores (Os nossos) por <i>António Montês</i>	470
Braga	242	Caminhos de Ferro da Síria-Líbano, por <i>Carlos Bivar</i>	345	Colónia de Férias da C. P. em Mangualde	220
Bragança	58	Caminhos de Ferro Suíços (Os) pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i> , 170, 183, 211, 279, 311 e	439	Comboios e a psicologia do viajante (Os)	348
C. P. (A) e a sua grande obra social — Inauguração de duas cantinas, uma na estação do Rossio e outra em Santa Apolónia	151	Cantanhede, vila histórica	418	Comemoração (A propósito duma) — Os caminhos de ferro em Portugal e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», por <i>Albino Lapa</i>	207
Câmara Portuguesa de Comércio, de Paris (A) vai intensificar a nossa exportação para França	174	Cantinas para ferroviários	143	Comunicações de Lisboa com o Sul do País (As), pelo coronel <i>Alexandre Lapes Galvão</i>	14
Caminhos de Ferro, 310 e	472	Cantina para ferroviários (A C. P.) inaugurou, na Figueira da Foz, uma, por <i>António Montês</i>	639	Concelho de Abrantes (O)	394
Caminhos de Ferro (A vida dos) através das estatísticas, pelo Dr. <i>J. Francisco Rodrigues</i>	479			Concessão de Caminhos de Ferro à C. P. (Aspectos jurídicos da) — Uma notável conferência, na Sociedade de Geografia, pelo dr. <i>Alberto Xavier</i>	331
Caminhos de Ferro (Os) e a indústria dos transportes	244			Congresso dos Caminhos de Ferro em Lisboa (Ainda o)	343
Caminhos de Ferro (Fundo Especial de) — Relatório da gerência do ano económico de 1946	319			Congresso de Caminhos de Ferro — A próxima reunião, em Lisboa, da sua respectiva Comissão	

Pág.		Pág.			
Permanente, vai realizar se em 1949	307	«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Folha de Transito no C.º N.º 60	255	Modernização da Estação do Rossio (A)	281
Conheça a sua terra, por António Montês.	218	«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — número de verão	351	Moimento da Beira	582
Conheça a sua terra, 442, 454 e	489	«Gazeta» (O 60.º aniversário da pelo General Raúl Esteves	195	Monumento aos ferroviários italianos (Um)	528
Congresso de Engenharia (O II) 173 e	328	«Gazeta dos Caminhos de Ferro» (Os sessenta anos de) Constituiu uma verdadeira jornada e um êxito memorável o banquete no «Avenida Palace», comemorativo do 60.º aniversário da nossa revista	251	Montês, António.	615
Couvreur (Eng.º Raúl da Costa)	522	Gerez, estância de águas	419	Mortos (Os nossos), 351, 468, 511 e	530
Covilhã	65	Gouveia	78	Nacionalização económica de Moçambique — Foi resgatado o Porto da Beira estando em estudo a nacionalização de caminho de ferro	455
Curiosidades e distracções da «Gazeta» por Alexandre Settas, 284, 297, 333, 347, 451, 465, 491 e	552	Grémio dos Industriais Gráficos.	482	Notas da Quinzena, por Rebelo de Bettencourt, 488, 507, 523, 546, 613, 626 e	661
Descida do Limbo (A) por Aquilino Ribeiro	385	Guatemala	529	Notícias de Espanha — Inauguração dum novo caminho de ferro que estabeleceu a ligação directa Madrid Valencia, por D. Juan Cabrera	25
Devem saber (O que todos) 269, 296, 369, 404, 512.	533	Homens Ilustres	615	Número de Verão	375
Direcção Geral de Caminhos de Ferro (Relatório de 1946)	267	Horários	526	Oficina do país (A mais antiga)	220
Ecos e Comentários por Sabel, 31, 301, 335, 489, 526.	645	Imprensa, 175, 188, 287, 310, 334, 356, 368, 442, 490, 513, 533 e	618	Oliveira do Bairro	91
Efemérides ferroviárias, por Carlos Nono, 5, 149, 181, 262, 293, 329, 362, 449, 486, 524, 611 e	176	Inimigo público mundial n.º 1 (O)	553	Olivença, vila portuguesa	519
Electrificação das linhas da C. P. entre Lisboa e Porto	176	Instinto médico dos povos primitivos	468	Oliveira de Frades	584
Electrificação das vias férreas e a nacionalização da energia eléctrica em Portugal (A) — Esclarecimento necessário	662	Instituto Ross (O)	663	Oliveira de Azemeis	56
Espetáculos 176, 189, 222, 282, 323, 338, 349, 369, 442, 459, 474, 499, 516, 529 e	275	Jardim Zoológico, 137, 281, 302, 332, 616 e	633	Página de Memórias, por Guerra Maio	205
Espinho — Uma vila, ou um grande bairro dumha cidade moderníssima?!.	39	Junta Autónoma das Estradas	137	Para onde vai o Mundo? por Aquilino Ribeiro	215
Esposende (A vila de)	423	Lamego	573	Parte Oficial, 100, 138, 155, 176, 190, 226, 270, 288, 323, 338, 354, 427, 458, 473, 498, 516, 526, 602, 650 e	667
Exposição de artistas franceses residentes em Portugal	324	Leiria e o seu sentido de cidade, por Rebelo de Bettencourt	534	Pinto Teixeira (Engenheiro Francisco dos Santos)	296
Estação de Beja	287	Linha da Beira Baixa — o sr. Eng.º Espregueira Mendes, director geral da C. P., percorreu a linha da Beira Baixa para examinar as obras de renovação de carris	349	Política e Economia (Ao Encontro das Coisas), por João C. Reynaldo	264
Estação do Rossio (A) e os seus notáveis melhoramentos	364	Linhas electrificadas portuguesas	281	Ponte sobre o Tejo (A) em Vila Franca de Xira	309
Estação do Rossio, (A) vestíbulo de Lisboa, pelo Eng.º Armando Ferreira	202	Linhas Estrangeiras, 101, 185, 269, 320, 332, 350, 369, 42, 456, 470, 492, 664 e	648	Porto (O) e os seus monumentos arquitectónicos, por Cruz Cerqueira	233
Exposição de Obras Públicas	522	Linha férrea (As Caldas da Rainha vão pedir ao Governo a construção de uma)	282	Previdência do Pessoal Ferroviário	136
Falam os números — Os portugueses viajam agora muito mais em caminho de ferro	334	Linhas Coloniais — Os caminhos de ferro na província de Angola	452	Príncipe Russo (O) pelo Eng.º Manito Torres	203
Feira Internacional de Bruxelas	286	Linhas portuguesas, 220, 282, 334, 351, 442, 469, 490, 511, 550, 616, 627, 644 e	658	Problemas ferroviários	296
Ferroviários franceses de visita a Portugal	368	Lisbonense Vitória, Lda.	633	Problemas Nacionais — Transportes marítimos e em caminhos de ferro, por José Lucas Coelho dos Reis, 383, 447, 463, 483, 508, 520, 547, 607, 623 e	641
Figueira da Foz, a praia da claridade	415	Louzã e os seus pintores	419	Problemas Sociais, pelo Prof. Vidal Caldas Nogueira — O trabalhador rural	614
Filme ferroviário (Exibição dum) Fundão	96	Madagascar (A Ilha de) e o seu actuais sistemas de comunicação, por Carlos Bivar.	179	— A preparação cívica do trabalhador	627
«Gazeta dos Caminhos de Ferros» 175, 456 e	69	Mangualde, 81 e	580	— De mendigos a trabalhadores honestos	659
«Gazeta dos Caminhos de Ferros» — Ainda o nosso número extraordinário de 1 de Janeiro 287 e	470	Macedo de Cavaleiros	60	— A acção da escola na valorização cívica do trabalhador	643
«Gazeta dos Caminhos de Ferros» (Amigos da)	300	Manteigas — uma vila progressiva a que não faltam encantos turísticos	409	Problemas de Transporte (Lisboa e os) pelo general João de Almeida	7
Gazetas II (Gazetas das Nações Modernas)	30	Material circulante (A C. P. renova com excelentes carruagens o seu)	455	Propaganda dos Açores	323
Gazetas III (Origem das Gazetas em Portugal)	33	Marinha mercante nacional — Os «Carregadores Açorianos» inauguraram uma nova carreira.	268	Publicações recebidas, 188, 287, 425, 456, 468, 494, 513, 530, 634 e	647
Gazetas IV e V (Gazetas Portuguesas e da China)	221	Material para a C. P. (Novo) — Acabam de chegar a Lisboa 8 automotoras e novo material	506	Rádio e Quinina	490
«Gazeta dos Caminhos de Ferros» (Conselho directivo de)	283	Medicamentos	634	«Railways Company» (Os direitos da Beira) foram adquiridos pelo Governo português por 4 milhões de libras	658
Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha — reprodução do primeiro número da nossa Revista	198	Meio Século (Há) — Uma reportagem retrospectiva do ano de 1898, pelo Reporter Z	27	Recortes sem comentários, 141, 157, 186, 223, 265, 303, 337, 352,	
	197	1948 pelo General Raúl Esteves	3		
		Ministro do Interior (O) encontra-se, de visita, nos Açores.	615		
		Mirandela	61		
		Modelo de comboio (Um novo).	553		

Pág.		Pág.	Pág.		
370, 442, 457, 474, 497, 514, 532, 601, 617 e	665	«Sud-Express» (A questão do), pelo Eng.º D. Gabriel Uriüen	23	Viage na sua terra, 361 e	531
Rêde ferroviária do Norte de Mo- çambique, (O porto de Nacala que está ligado à) será, em breve, um dos melhores do mundo.	630	«Sud-Express» (Novo horário).	522	Viagem ao Algarve — Corrigindo, por Jayme Gallo	295
Rede Ferroviária de Portugal (A) pelo Capitão de Eng.º Jayme Gallo	380	«Sud-Express» (A questão do) pelo General Raúl Esteves	131	Viagens na nossa terra — notas de Reportagem — Guarda, a mais alta cidade portuguesa	405
Restauração de Angola (O Tricen- tenário da)	631	«Sud Express» (O) de hoje em diante passa a circular duas vezes por semana	220	Viagens e Transportes	281
Revista Militar, 220, 322, 346, 367, 429, 470 e	663	Termas das Taipas	472	Vias Férreas do Alentejo e Al- garve	166
Ribatejo (Pelo) — A vila do En- troncamento e o seu progresso — Tomar e as suas condições turísticas — Torres Novas e os seus valores económicos, 400 a	404	Tertúlia «Festa Brava» — Com grande relévo foi inaugurada esta simpática organização, 92, 322, 471 e	612	Vida Ferroviária, 137, 310, 335, 349, 442, 529, 612, 631 e	660
S. João da Pesqueira.	588	Terra de Hipócrates (A).	646	Vila de Nelas (A)	583
S. João da Madeira — e o seu admirável bairrismo	51	Tondela	594	Vila Nova de Famalicão	391
S. Pedro do Sul	589	Torres Vedras	538	Vila Nova de Ourém	414
Santa Cruz da Trapa, por M. Mar- Teixeira	591	Transportes colectivos na África Austral, pelo Coronel de Eng.º Alexandre Lopes Galvão	377	Vila Nova de Paiva	597
Sapadores de Caminhos de Ferro (Antigo Batalhão de) 282 e	313	Transportes colectivos em Lisboa (Os), pelo Dr. Busquets de Aguilar	466	Vila Velha de Ródão possui valo- res e atracções de ordem turística	412
Sociedade de Geografia de Lisboa — semana das Colónias	286	Tristão Ferreira de Almeida, Eng.º	660	Vila Pouca de Aguiar	74
		Túneis da actualidade (Os gran- des), por Carlos Bivar	147	Vila Real de Trás-os-Montes	76
		Val d'Isère prepara a sua próxima temporada de Desportos de In- verno, por Charles Diebord	97	Viseu, região de beleza e de tra- lho — Aos nossos leitores	555
				Viseu (A cidade de)	557
				Vouzela	598
				Wagons-Lits (Nova sede da Agê- ncia dos) — À sua inauguração so- lene assistiram o Chefe do Es- tado e mais algumas altas per- sonalidades	317



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 BX 20158; Direcção: 27520

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

1441

1—JANEIRO—1948

ANO LX

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* 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 GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

1948, pelo General Raúl Esteves	5
Efemérides ferroviárias, por Carlos Nono	5
Lisboa e os Problemas de Transporte, pelo General João de Almeida	7
Do «psicológico» em caminhos de ferro, pelo Engenheiro Manitto Torres	11
As comunicações de Lisboa com o Sul do País, pelo Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão	14
A Capital vista da Serra, por Aquilino Ribeiro	20
A questão do «Sud-Express», pelo Engenheiro D. Gabriel Uriquen	23
Notícias de Espanha, por D. Juan Cabrera	25
Uma reportagem retrospectiva do ano de 1898, pelo Reportor Z	27
Amigos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	30
Ecos & Comentários, por Sabel	31
Gazetas	33
Estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	34
Espinho, por Rebelo de Bettencourt	39
S. João da Madeira e o seu admirável bairrismo	50
Oliveira de Azeméis	56
Bragança	58
Macedo de Cavaleiros	60
Mirandela	61
Castelo Branco	62
Covilhã	65
Fundão	69
Chaves	71
Vila Pouca de Aguiar	74
Vila Real de Trás os-Montes	76
Gouveia	78
Mangualide	81
Coimbra	83
Aveiro	85
Anadia e o seu concelho	88
Tertúlia «Festa Brava»	92
Há 50 anos, por M. d'Espregueira	94
Exibição dum filme ferroviário	96
Val d'Isère prepara a sua próxima temporada de Desportos de Inverno, por Charles Diebord	97
Parte Oficial	100
Linhas Estrangeiras	101

1943

Pelo General RAÚL ESTEVES

VAI a nossa *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entrar no 60.º ano da sua publicação, e em toda a sua já longa carreira jornalística tem sempre mantido inalterável o seu carácter de revista da especialidade, com uma correcção de atitudes nunca desmentida e com um dedicado interesse por tudo que se refere ao bem público.

É justo recordar neste momento os nomes bem conhecidos de Mendonça e Costa, o seu ilustre fundador, e de Fernando de Sousa que, por tantos anos, foi o seu director e incansável colaborador.

A ambos devemos prestar a homenagem que bem merecem pela sua feliz iniciativa, e pelo seu persistente e valioso trabalho de colaboração.

Num meio, como este nosso, tão integrado para as letras, constitue decerto um empreendimento de monta, fazer perdurar durante mais de meio século um periódico de carácter técnico e literário, que nunca sofreu uma interrupção na sua publicação nem um desfalecimento na sua tarefa.

* * *

Compulsando os diversos volumes que já constituem a colecção da *Gazeta*, verifica-se como em todos os tempos ela tem acompanhado todas as fases do desenvolvimento dos nossos caminhos de ferro, e nela tem sido versados todos os

problemas que dizem respeito à sua vida e ao seu progressivo desenvolvimento.

Como elemento valioso da economia nacional os caminhos de ferro em nada perderam ainda da sua considerável importância, e, apesar do aparecimento de novos meios do transporte e do desenvolvimento por eles assumido, é ainda nos caminhos de ferro que tem de basear-se todo o sistema de transportes que interessam à vida social e económica de um país.

A missão que lhes é atribuída, sob todos os pontos de vista, não pode considerar-se substituível, e, num bem estudado regime de transportes dum país, os caminhos de ferro teem necessariamente de figurar no plano de relevo que de direito lhes pertence pelas notáveis características do seu modo de acção, e pelo avultado valor de património nacional que eles representam.

* * *

Mas, se os caminhos de ferro nada perderam do seu valor como orgão importante da economia nacional, as condições de vida que lhes são impostas actualmente é que modificaram completamente a forma como tem de ser encarada a sua posição financeira.

As empresas de caminhos de ferro, na época em que eles detinham, por assim dizer, uma espécie de monopólio dos transportes a grande distância, cons-

tituiam um remunerador emprêgo dos capitais que muito facilitaram, nos diversos Estados, o estabelecimento e o progresso das suas rôdes ferroviárias.

As novas condições que, posteriormente, vieram a criar o aparecimento de outros meios concorrentes, designadamente o automobilismo, e o crescente custo de todo o material e trabalhos de caminhos de ferro, produziram inevitavelmente encargos tão onerosos para a exploração ferroviária, que nenhuma vantagem se assinalava já para o emprêgo de capitais nessa indústria.

Daí resultou que a exploração de caminhos de ferro deixou praticamente de constituir um objectivo da indústria particular, para passar a ser essencialmente um serviço público de que o Estado se não pode desinteressar, e para o qual só ele tem poderes para regular as suas condições de vida sem que se lute constantemente com dificuldades financeiras, pois que essas dificuldades só podem ser removidas por medidas tendentes a definir rigorosamente o campo de acção dos diversos sistemas de transporte, e a fixar a conveniente remuneração que lhes deve ser concedida.

O problema dos caminhos de ferro constitue hoje um importante assunto da administração pública, e, por toda a parte se vê o Estado tomar a seu cargo a regulação da sua necessária eficiência, assumindo uma acção directa na organização das redes ferroviárias e na manutenção do seu equilíbrio financeiro.

* * *

O ano que findou marcou, entre nós, uma importante etapa ferroviária realizando a unificação da exploração de toda a rôde nacional.

Há, porém, ainda muito que fazer no tocante a melhoramentos no seu material, e ao aperfeiçoamento das suas condições de exploração, e, com esse fim, são muito avultados os recursos exigidos para nos conseguirmos pôr a par dos mais modernos requisitos.

As dificuldades a superar não cremos que existam no campo da competência técnica dos seus agentes, nem no da dedicação dos seus dirigentes, mas elas surgem evidentemente na parte financeira do problema que cada vez mais deve provocar a atenção do Estado, a quem este serviço público continuará decerto a merecer a melhor atenção.



Efemérides ferraviárias

P o r C A R L O S N O N O

JANEIRO

1

1909 — Inaugura-se a linha férrea de «Brika-ville» a «Tanaharine», na Ilha de Madagascar.

2

1920 — Realiza-se o concurso para a adjudicação e construção do caminho de ferro directo de Madrid ao porto de Valência.

3

1922 — Declaram-se em greve os ferroviários da linha de Cascais.

4

1932 — Nas linhas férreas dos Estados Unidos da América, para evitar o despedimento de homens, concedeu-se a todas as suas empregadas casadas com funcionários das mesmas empresas; seis meses de licença com vencimento.

5

1906 — É inaugurado o comboio expresso de Mobile a Ohio, (E. U. A.).

6

1906 — Anuncia-se que está quasi concluída a expropriação dos terrenos por onde deve passar o último troço da linha da Régua a Chaves.

7

1876 — Inicia-se a construção da Ponte D. Maria Pia, sobre o rio Douro.

8

1912 — Projecta-se construir uma linha férrea entre «Ruremond», na província de «Limbourg», Holanda, e a fronteira belga na direcção de «Kessenich».

9

1906 — O ministro da França, em Lisboa, entrega pessoalmente o grau de Cavaleiro da Legião

de Honra ao jornalista Mendonça e Costa, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

10

1906 — É publicada a portaria que aprova o projecto do 1.º lanço da linha férrea de Braga a Monsão, com a extensão de 16 quilómetros, compreendido entre a estação de Braga e a ribeira de Sabariz.

11

1912 — Projecta-se a construção de um caminho de ferro peninsular de «Saint-Moritz» a «Chantarelle-Sur-Chaunt», (Suíça).

12

1907 — É aberta à exploração a linha férrea de «Turane a «Hué», na Indo-China.

13

1904 — Liga-se a linha entre Setil e Vendas Novas, que em 2 de Junho de 1928 passa para a posse da C. P.

14

1914 — Declara-se em greve o pessoal ferroviário da C. P.

15

1916 — Inaugura-se o comboio expresso «Berlim-Constantinopla».

16

1890 — A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro rescinde o contrato com a empresa construtora do ramal de Viseu.

17

1921 — É publicada uma portaria mandando abrir concurso para a construção e exploração da linha férrea do Setil a Peniche.

18

1888 — Emídio Navarro, Ministro das Obras Públicas, autoriza por portaria a construção de um lanço de caminho de ferro entre Campanhã e uma estação central nas proximidades da Praça de D. Pedro, no Porto.

19

1933 — Celebra-se no Cairo o congresso internacional dos Caminhos de Ferro, que teve a assistência do Rei Fuad I do Egito.

20

1937 — Conclui-se a linha de caminho de ferro de Évora a Cabeço de Vide.

21

1923 — Um violento incêndio destroi as oficinas dos caminhos de ferro de «Perigueux».

22

1912 — Inicia-se a construção de uma linha partindo da estação do Presidente Pena, na linha férrea do Noroeste do Brasil, atravessando as zonas dos Rios Feio e Peixe, e terminando em Conceição de Monte Alegre.

23

1861 — A «Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul do Tejo» abre à exploração as suas linhas do Barreiro a Vendas Novas e de Pinhal Novo a Setúbal.

24

1911 — E' aberto á exploração o troço da linha

férrea «Chang-Chun-Kirin», entre «Yingchengtzu» e «Nananshan («Mandchúria»).

25

1946 — Nos caminhos de ferro espanhóis circulam as primeiras automotoras entre Madrid e Segóvia.

26

1909 — E' aberta à exploração a linha férrea de «Kartum» a «Sennar», no Cairo.

27

1928 — Celebra-se entre a C. P. e a Companhia Nacional o contrato das linhas do Corgo e Sabor.

28

1855 — E' desta data a inauguração dos serviços ferroviários na Columbia.

29

1945 — O engenheiro Francisco Pinto Teixeira, é nomeado director efectivo dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

30

1911 — E' inaugurada a linha de «Haby», na fronteira alemã, a «Kielce», passando por «Czenstochowa», na Rússia.

31

1909 — Segundo a última estatística publicada pela «Board of Trade», a extensão total das linhas férreas em exploração em Inglaterra é de 37.432 quilómetros.



Lisboa e os Problemas de Transporte

Sugestões acerca da localização da Estação Central de Lisboa, travessia das artérias da zona norte da cidade, e possível aproveitamento do túnel do Rossio e linha de cintura para uso de um metropolitano

Pelo General JOÃO DE ALMEIDA
(Engenheiro civil)

1—Toda a gente sabe quanto é exígua a Estação do Rossio, para desempenhar as funções de Estação Central de Lisboa. É, pois, da mais instantanea necessidade a construção de uma estação digna desse nome, e capaz de servir a primeira cidade de Portugal.

Ora de entre os vários locais alvitrados para a sua construção, parece-nos estar nas melhores condições o terreno contíguo ao apeadeiro do Arieiro, da banda do Norte compreendido entre a futura Avenida de Roma e a ribeira da Gouveia, junto da Quinta do mesmo nome.

Ali se pode construir facilmente uma plataforma ou terrapleno horizontal, à cota de 50 m., a do actual apeadeiro do Arieiro, de 1.000 a 1.200 m. de comprimento, por 150 a 200 m. de largura, com a área mais que suficiente para o estabelecimento da Estação Central da capital do Império.

Entretanto, a utilização do local do Arieiro para a construção da Estação Central de Lisboa, põe como condição prévia, o rebaixamento da estrutura da linha férrea, no troço compreendido entre a Estação de Campolide e a ponte da estrada das Amoreiras, para a cota de 50 m., o que, por outro lado, traz a grande virtude de obrigar a fazer todos os cruzamentos das artérias situadas a norte da cidade, que a linha atravessa naquele troço, em passagens inferiores às do leito actual.

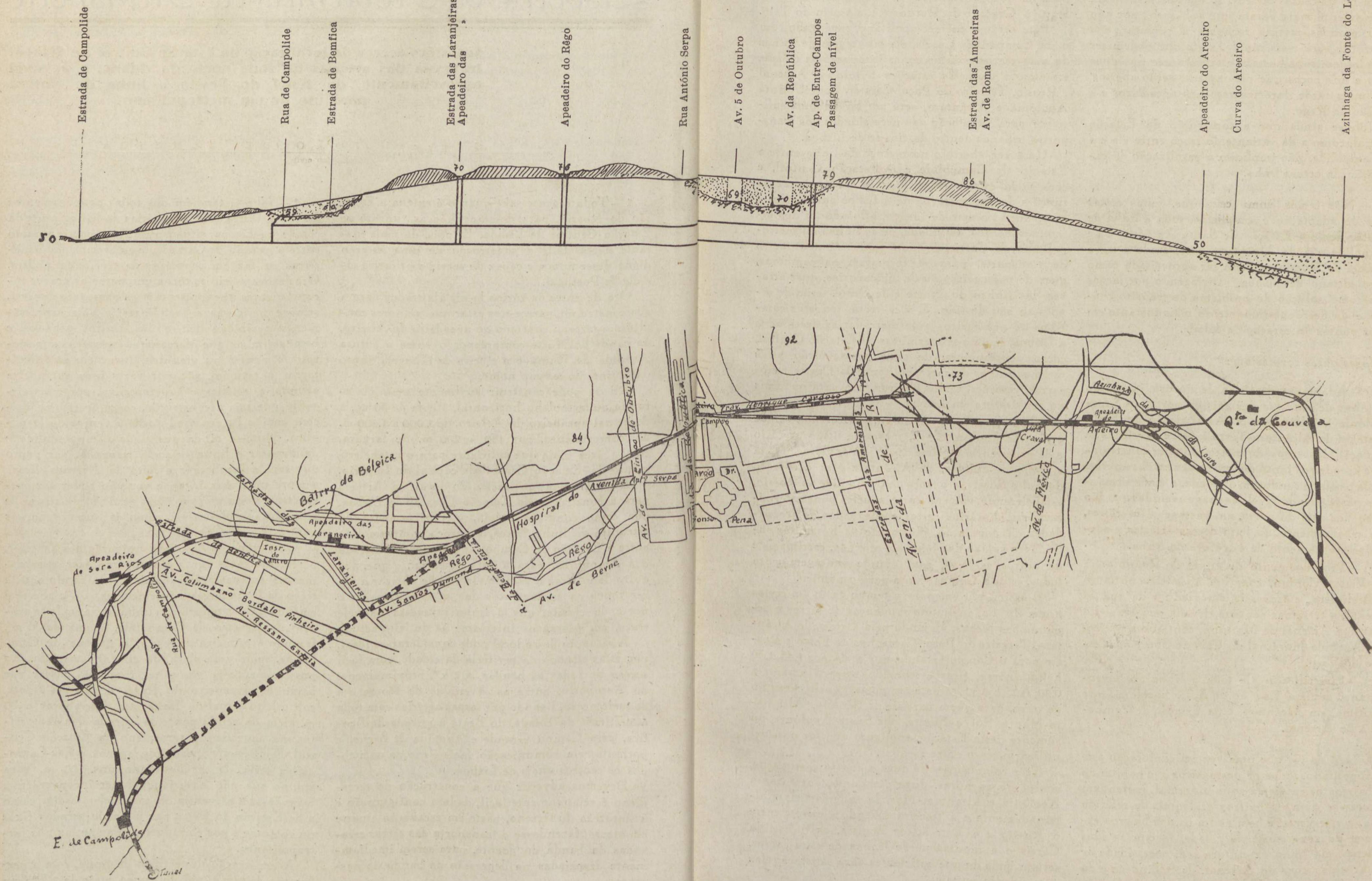
A situação desse local pode considerar-se ideal, por estar situado na periferia da cidade, com fácil acesso de todas as bandas, a 2 km., proximamente do Aeroporto, entre as Avenidas de Roma e a daquele nome, ligando por largas artérias com toda a periferia da cidade, do Beato à estrada de Benfica, pelo Campo Grande e Avenida de Berne, e portanto, em comunicação fácil e rápida com todos os centros vitais de Lisboa.

Devemos advertir que a construção do terrapleno é relativamente fácil, dada a configuração e a natureza do terreno, parte em escavação e parte em aterro, fazendo-se o transporte das terras escavadas da banda do poente, para serem imediatamente despejadas na depressão da banda do nascente.

2—Sabe-se também que todos os cruzamentos da linha férrea com as artérias da banda norte da cidade de Lisboa, situadas no troço compreendido entre a estação de Campolide e a estrada das Amoreiras, se faz em passagens de nível e em pontes. Ora desnecessário se torna enumerar os graves inconvenientes que apresentam as passagens de nível, sempre perigosas e fastidiosas, e hoje expressamente proibidas dentro dos centros urbanos, e bem assim os que oferecem as passagens superiores em pontes ou viadutos, que, além de dificultarem o trânsito, são por vezes uma verdadeira afronta à estética e à perspectiva, por mais elegante que seja a construção, como decerto acontecerá com o futuro viaduto da Avenida da República. Note-se ainda que, dada a impossibilidade de levantar a linha naquela travessia, por pouco que seja, e de rebaixar o leito da Avenida, ficará sempre uma obra incapaz por não poder dar passagem a viaturas com mais de 3^m,50 de altura de tejadilho ou de carga, como já sucede com os auto-carros da Carris.

Ora, como já dissemos no parágrafo anterior, o remédio mais eficaz consiste em fazer os cruzamentos em passagem inferior, rebaixando aquele troço da linha férrea, em trincheira, a céu aberto e em túnel. E desta forma, a linha sairia em leito próprio da Estação de Campolide, à cota de 50 m., fazendo a primeira travessia, a da rua de Campolide, sobre uma placa de cimento armado, ou possivelmente já em túnel, indo este passar por baixo do apeadeiro do Rego, e dali em diante, sob o leito actual da linha, até desembocar a 30 m. além da actual ponte da estrada das Amoreiras, na entrada do terrapleno da Estação Central. Dos actuais apeadeiros, apenas o das Laranjeiras teria de ser deslocado uns 100 m. para sul, no que não haveria qualquer inconveniente, fazendo-se a serventia de todos eles, assim como a da Estação do Rego, por meio de escadas fixas ou rolantes e por elevadores, como se faz nos metropolitanos.

A construção deste troço de linha, com a perfuração de um túnel de pouco mais de 2 km., um



terço menos que o do Rossio, trará um encurtamento de seiscentos metros. A sua abertura ficará relativamente mais barata que a daquele, por não haver grandes massas rochosas a perfurar, e a construção será mais rápida, visto que podem ser iniciados os trabalhos simultaneamente nas duas bocas e nos poços que previamente serão abertos, para mais tarde darem acesso aos apeadeiros e à Estação do Rego.

Note-se ainda que a construção da Estação Central, como a da variante do troço entre ela e a de Campolide, não implicam a paralização da exploração da actual linha.

3 — Nós temos como certo que, feitas certas obras de adaptação e ampliação, toda a linha de cintura, desde a Estação de Santa Apolónia à de Campolide e à de Alcântara, e incluindo o troço do túnel do Rossio, poderia ser aproveitada como metropolitano de Lisboa, satisfazendo por largos anos como solução do problema do trânsito cidadino e do descongestionamento mais instante em certos pontos do coração da cidade.

Essas obras constariam:

a) — Adaptação da linha de cintura, incluindo as linhas de servidão dos cais do porto, de Santa Apolónia à Alfândega Velha (Estação do Sul e Sueste), e de Alcântara-Terra à Gare Marítima, à circulação dos trens do metropolitano, construindo-se apeadeiros junto dos cruzamentos das artérias que da periferia conduzem à cidade, e transformando as passagens de nível das ruas e avenidas que dão acesso aos cais do porto, em passagens inferiores, pelo rebaixamento do leito dessas artérias e adequado levantamento da estrutura da linha.

b) — Prolongamento do túnel do Rossio até à rua Victor Cordon, com um apeadeiro no largo da Biblioteca, e travessia em viaduto da rua do Arsenal, a terminar em gare elevada no terrapleno do antigo Arsenal de Marinha, contíguo à projectada Avenida Marginal do Cais do Sodré ao Terreiro do Paço.

c) — Electrificação de toda a linha do metropolitano, desde a Estação do Sul e Sueste à Gare Marítima, em Alcântara e da Estação de Campolide à do Arsenal.

É fácil de ver que uma vez em exploração este metropolitano, todos os passageiros que habitando os bairros orientais da zona marginal, pretendam deslocar-se para os bairros ocidentais da referida zona, e vice-versa, e bem assim os dos bairros extremos da zona norte da cidade, fariam as suas viagens pela linha de cintura sem necessidade de passar pelas ruas do Arsenal, da Alfândega e da Baixa, ficando reservadas as Estações do Rossio

e do Arsenal, e apeadeiro do Largo da Biblioteca, para os que se destinam ao centro da cidade, do Rato à Graça e da Rotunda à margem do Tejo.

Este serviço do metropolitano, conjugado com o da Companhia Carris, e a montagem de linhas de auto-carros para as zonas interiores da cidade, irradiando daquelas estações terminus, Arsenal e Rossio, Terreiro do Paço, Cais do Sodré, Santa Apolónia e Alcântara, será por largos anos suficiente para satisfação das necessidades dos transportes urbanos dentro da cidade de Lisboa.

Uma vez aberto o novo troço da linha entre a Estação de Campolide e a Estação Central, e construída esta, passará logo a desempenhar as funções de concentração de todos os passageiros e mercadorias a sair de Lisboa, afluindo ali dos diferentes pontos da cidade, pelas linhas do metropolitano, da Carris, dos auto-carros e outros meios de transporte, para se formarem os combóios, quer de passageiros ou de mercadorias, quer através das linhas do Norte e de Oeste, terão de seguir ao seu destino. E vice-versa, todos os combóios de passageiros e de mercadorias destinados a Lisboa, terão o seu terminus na Estação Central, como distribuidora, de onde prosseguirão pelas mesmas linhas do metropolitano, da Carris, auto-carros, camiões, carros ligeiros, etc., para os locais do seu destino em Lisboa.

E entretanto, de momento, parece-nos ser de aconselhar que a C. P., mesmo a título precário e de experiência, abrisse desde já à exploração toda a linha de cintura, de Alcântara-Mar à estação do Sul e Sueste, e o troço de Campolide ao Rossio, estabelecendo viagens entre aqueles pontos terminus, com horários certos e adequados às necessidades da população, mormente às horas das entradas e saídas das fábricas, oficinas, escritórios e de outros serviços, com grande vantagem para todos, para a Companhia e para o público.

E assim, por exemplo, o tempo gasto em certas horas do dia, incluindo mudanças de carros e demoras nas bichas, viajando pela Carris, de Alcântara, Terreiro do Paço, Caminhos de Ferro e Rossio para o Campo Grande, que anda por 1,45, 1,30 e 0,50 horas, ficaria reduzido respectivamente a 0,20, 0,25 e 0,30 horas o tempo gasto pelo caminho de ferro, para quem partisse do Rossio, Alcântara-Mar e Sul e Sueste, por Santa Apolónia, ou sómente desta Estação, enquanto não fôr possível utilizar o troço entre as duas.

Três composições de duas a quatro carruagens, consoante as horas, duas circulando entre Santa Apolónia e Alcantara-Mar, de onde partiriam alternadamente e a terceira fazendo a navete entre o Rossio e a Estação de Benfica, as linhas da Carris e a montagem de linhas de auto-carros, seriam mais do que suficientes para satisfação das necessidades actuais.

Do "psicológico" em caminhos de ferro

Pelo Engenheiro MANITTO TORRES

MOESTRA-SE o "psicológico" bastante arredio das coisas ferroviárias. E é pena. E' pena porque a técnica e o equipamento material, com serem base incontrovertida do seu progresso, não bastam hoje só por si — batidos que ancam do encanto novo de outras técnicas e equipamentos — nem à sua velha glória, nem à simples garantia do seu tranquilo viver.

E que admira afinal que assim seja se, como que para vincar melhor a extensão do psíquico, nem a própria guerra — choque material por excelência — se furta hoje ao seu domínio?!

De 1870 para cá a sua intelectualização torna-se, com efeito, definitiva ao proclamar-se que o vencedor de Sédan não fôra a espingarda de agulha mas o professor de instrução primária; a confirmá-lo, para citar apenas factos de hoje, não é a futura guerra atómica antecedida desde já por uma autêntica luta de lances virtuais e não afirma Montgomery que a campanha de África se venceu menos por força das armas que pela psicose da vitória que êle próprio incutira nos seus homens?

Por uma ou outra razão a verdade é que, não só no ponto mais alto (arte, política, acção militar ou social) como no corrente da vida humana (comércio, indústria, transporte), o moral — isto é, o «psicológico» — está sendo proficientemente utilizado, não com objectivos sentimentais que seriam descabidos na época vertiginosa que vivemos, mas para fins palpáveis e imediatos de consecução prática.

Trata-se — na sua generalização actual — de um facto novo de que pululam os exemplos.

Não têm, com efeito, outra origem as lutas que sob capa ideológica servem por todo o mundo interesses materiais e as reacções que em determinados países detêm intromissões imperialistas a pretexto social e desmandos anti-artísticos a pretexto renovador; a teoria de captar o cliente superior pela sedução do reclamo, da embalagem ou do local e o inferior pelo aspecto que melhor lisonjeia o seu baixo gôsto; a orientação de dar aos instrumentos do transporte a feição desportiva grata ao espírito actual, e tantos outros factos que denotam uma arguta apropriação do psicológico a êxitos materiais.

É a este fertilíssimo campo que, a exemplo das demais actividades, o caminho de ferro — a braços com

o actual desconcerto económico e ainda com a concorrência e as próprias dificuldades — terá de ir buscar a directriz de uma política mais humana e ousada, complementar da acção preciosa, mas hoje insuficiente, da técnica e do equipamento material.

Não o tem feito até agora — pelo menos com a decisão e generalidade convenientes — e assim, descerrada a via que a experiência alheia mostra mais útil e subjugado ainda ao peso de velhas restrições de que os outros são dispensados ou se dispensam, vê o caminho de ferro, enquanto fica para traz gemendo suas dificuldades, que esses mesmos lhe passem à frente com a mais desconcertante facilidade.

E todavia as decisivas provas a que tem sido submetido nos nossos dias, sob o ponto de vista militar, da concorrência e das dificuldades do seu próprio abastecimento, mostram que o caminho de ferro se defende satisfatoriamente na maior parte dos casos e é insubstituível nos mais importantes.

Isto significa que pode viver e é necessário que viva...

*

Esta diversão do "psicológico" não é de hoje nem de ontem, nem daqui nem dali. E' de sempre e de toda a parte, como se dissessemos, permanente e mundial. Por isso mesmo — queremos acentuá-lo bem — as nossas considerações desconhecem casos particulares e têm o cunho mais geral que dar se possa.

A questão, pode dizer-se, permanece congénita e estrutural do próprio carril e nisto reside principalmente a dificuldade de lutar contra o prejuízo, visto que o caminho de ferro como que se sente indemne por tradição e natureza a certos males e — acastelado nesta ilusória torre de marfim — dispensado de os combater.

Inexplicável prejuízo, que tem pago o mais pesadamente possível e de que podem ver-se flagrantes reflexos em toda a gama ferroviária, seja em votos de organismos internacionais, seja na tímida alteração de leis anacrónicas e demasiado limitativas, seja por fim — e é decerto o peor — em muitas das resoluções explorativas que interferem com o público!

Para remover o peso morto de tão extensa cadeia de inibições, tem-se por toda a parte desenvolvido os meios técnicos, modernizado o equipamento, estudado

e criado orgãos de carácter comercial, e engenheiros, economistas, funcionários superiores e pessoal executivo têm-se lançado ao trabalho com exemplar dedicação; a técnica — digâmo-lo com justiça — tem mesmo sido brilhante nas suas realizações.

Simplesmente o êxito falha! E falha porque, além de razões de oportunidade e ordem geral, tem faltado muito daquilo a que os outros que lidam com o público têm hábilmente atendido nos difíceis tempos modernos: estudá-lo, conhecê-lo, não o contrariar, auscultá-lo nos seus desejos, tendências e até defeitos, para os satisfazer, e lisongear mesmo, quando caiba.

*

A urgência, no domínio ferroviário, duma política oposta, isto é "nítidamente psicológica", data de há uns vinte anos, pois deve vir de aí (menos ainda entre nós) a instituição de uma camionagem já susceptível de bater o carril e o início de uma época de exigências do público que a concorrência e a melhoria social começavam a despertar; de então para cá as necessidades duma "contrapartida psicológica ferroviária" fazem *boule de neige* à medida do progresso daquelas circunstâncias.

Até aí o caminho de ferro funcionava como uma instituição veneranda e quasi bíblica cujos ditames se acatavam como o bom ou o mau tempo, de que se gosta ou não se gosta, mas contra o qual não se protesta! De então para cá — ai de nós! — o caminho de ferro desce vertiginosamente à categoria de simples comerciante, ao qual se bate o pé e com o qual se discute, se o artigo não agrada e o tem o vizinho ao lado...

Na época anterior não havia um problema de exploração, embora, a despeito de melhorias desejáveis, não o houvesse também de Tracção ou Via, pois tudo se limitava, para assegurar o modesto êxito, a uma cuidadosa orgânica e a uma regular dotação material.

O mundo começava então a atravessar o período em que a técnica caminhou, por assim dizer, só, e só ou quasi só — esta a sua glória — impeliu a humanidade em frente, facultando-lhe uma série de conquistas e progressos a que deve prestar-se convicta homenagem; data aproximadamente de então o início do moderno reequipamento ferroviário, que culmina por todo o mundo na prestigiosa situação material de hoje, em que (descontados os malefícios da guerra) as instalações da via, da segurança automática, da sinalização e das telecomunicações e o material de tracção e transporte atingiram um gráu de eficiência senão definitivo pelo menos considerável.

Hoje, (porque a técnica se firmou, sem prejuízo de novos e desejáveis progressos, em uma posição bastante na maior parte dos casos à situação incerta do caminho de ferro) não há, como antes não havia, um problema agudo de Via ou Tracção, mas há um agudo problema de exploração, que se desdobra no aspecto administrativo, social e explorativo propriamente dito;

e para o qual, na delicada conjuntura presente, se requere, como pão para a boca, a "aguda actuação psicológica" a que nos temos referido.

*

Se o caminho de ferro houvesse de perecer pela eclosão de outros meios de transporte, seria estulto e criminoso querer prolongar-lhe a vida artificialmente para tolher a evolução de novos e mais adequados valores económicos; ninguém sensato o faria, pois a todos incumbe, dentro da sua função, ser do seu tempo, sentir o presente e evoluir.

Mas nós sabemos muito bem que, substituível com vantagem em alguns pontos, ele resiste bem no comum de todos e é verdadeiramente insubstituível em muitos outros e dos mais importantes ao colectivo e à vida e segurança das Nações. Tanto basta para que a quantos o amam e, designadamente, a todos que o servem côrra a obrigação moral de o defender.

Segundo três lineamentos gerais, correspondentes ao arrumo das suas grandes actividades — *Modo de ser, Condução do Pessoal e Acção Directiva* — se podem classificar os seus graves problemas de hoje; cada um dêles daria para um estudo interessante e substancial no sentido da sua orientação na futura defesa do caminho de ferro, mas não há mais aqui do que aflorá-los muito por alto.

Quanto ao seu *modo se ser*, sentimos — que é mais do que entender — que dia a dia ele consubstancia mais uma "actividade pública", votada ao serviço colectivo da Nação, como seu sustentáculo nos bons e nos maus dias, queremos dizer, na paz, na perturbação ou na guerra. Como tal, tudo se deve fazer para que a exploração seja produtiva ou, onde provadamente o não possa ser, o menos pesada à colectividade; mas nada se pode poupar para que o carril viva onde quer que o exija o interesse nacional, ainda que aí o não ampare a economia imediata.

A manutenção da sua alta posição pública impõe-se hoje por dupla exigência de ordem social e nacional: a de serviço colectivo a estender e melhorar cada vez mais e a de eficaz instrumento na catástrofe, na perturbação e na defesa do país.

Por tudo isto é tal a sua consubstância com "o nacional" (é possível que, dentro de pouco, muito discretas estruturas militares o enquadrem em certos pontos do mundo) que parece que o Estado o deverá querer o mais próximo "psicológicamente" e o mais à mão "materialmente" que possa ser, posição que, aliás, lhe corresponde como instrumento dos mais altos objectivos nacionais.

Assim pareceria a "nacionalização" o regime mais adequado, hoje ainda por motivos suplementares dos anteriores, à circunstância actual; mas isto não significa que, por considerações económicas ou episódicas, não seja judicioso aqui ou ali adoptarem-se outros regimes que, claro está, não diminuirão nunca os cuidados, responsabilidades e obrigações do Estado, visto

que, não lhe podendo ser indiferente a vida ou gestão de tão poderoso instrumento nacional, sempre haverá de estar junto dêle (seja qual fôr a recíproca posição oficial) em auxílio pronto e intervenção oportuna.

No que se refere à *condução do pessoal* — ponto delicado e “psicológico” por excelência — somos, por amôr do assunto, prática e observação directa, partidários duma restrita, muito pautada e discreta “acção psicotécnica” (melindrosa por vezes, dado o problema, hoje delicadíssimo, dos *déchets* materiais e morais), duma adequada e intensíssima “instrução profissional” e duma activa “intervenção moral” capaz de tornar o ferroviário convicto e orgulhoso da grandeza da sua missão, facto indispensável ao êxito completo do seu espírito de classe, da sua função técnica e — pode parecer extraordinário — da sua mesma função comercial! Não se criará sem isto a unidade, a prontidão e a sensibilidade colectivas necessárias não só ao delicado instrumento de trabalho que é o caminho de ferro, mas ainda às indispensáveis condições de salvação pública que ele é chamado a exercer em momentos, tão prováveis agora, de emergência grave.

Com uma simples referência a três dos problemas vitais da actualidade no ponto de vista *pessoal* — preparação e cultura dos agentes graduados intermédios; normalização circular; adequação dos revisores (olhos da exploração) ao seu papel de elementos de contacto e apreensão; iniciativa e independência graduada dos chefes com personalidade para ensaios locais de conduta e atracção do tráfego e posterior selecção pessoal — temos que encerrar um capítulo que em outras circunstâncias tão interessante seria desenvolver, como decisivo ao futuro do caminho de ferro.

Enfim, ao último ponto, *acção directiva*, nos referiremos, também com a concisão que se impõe.

Aos técnicos — engenheiros e economistas conforme compita a cada um no que toca à exploração e posteriores cargos directivos, pois a tal sector aludimos sempre — se sabe que deve ser dado, com a

colaboração prática intermédia, o bastão de comando.

Reportamo-nos aqui ao que escrevemos no nosso livro “Caminhos de Ferro” (1936) e que coincide inteiramente no pormenor com o que nas linhas gerais expõe o interessantíssimo trabalho do engenheiro inglês E. C. Gordon (1946), o qual, conhecido para nós desde há um ano por oferta dum colega muito querido, foi agora publicado com louvável oportunidade na Revista da Ordem dos Engenheiros. Ali — e isto, como quanto se refere a todos os assuntos anteriormente abordados, é “psicologia pura” — se faz a apologia inteligente e fundamentada de que a técnica, isto é, «o técnico», deve ocupar os postos directivos desde a mesma governação pública (e disto temos o mais autorizado exemplo no nosso país) até à base da escala competente.

Apenas anotaremos aqui, como verdade de que estamos possuídos, que, para o êxito desta necessária orientação — sobre uma indispensável base natural de observação, tendência “psicológica” e qualidades directivas — a cultura geral do técnico e a prévia prática (não episódica mas sistemática, duradoura e frutuosa) dos serviços a exercer e dirigir posteriormente, devem ser escrupulosamente asseguradas como elementos indispensáveis ao prestígio, ascendente e êxito do futuro chefe.

Através de tão rápido bosquejo, damos aqui por finda a nossa defesa do “psicológico” no futuro do caminho de ferro.

Ao fazê-lo, não nos despedimos da hipótese de, sem compromisso de tempo ou lugar, virmos a desenvolver cada um dos pontos tocados, de forma a atrair outros, mais e melhor, à batalha comum.

Nem por isso se terá desbravado o áspero caminho, em que tantos e tão esforçados pioneiros lutam pelo bem comum; mas ter-se-á, pelo menos, dado prova de boa vontade e da aspiração íntima de que não tenha sido em vão que Reynolds inventou o carril e Stephenson lançou sobre ele a sua galharda locomotiva!...



As comunicações de Lisboa com o Sul do País

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O rio Tejo constitue um enorme obstáculo às ligações do norte com o sul do País. Algumas pontes têm sido construídas para facilitar as comunicações. Existe a ponte de Vila Velha de Rodam, a ponte de Belver, as pontes de Abrantes, a ponte da Praia, a ponte da Golegã, a ponte de Santarém e a ponte do Setil.

Daqui para jusante até Lisboa, numa distância de mais de 60 quilómetros, nem uma ponte existem e entretanto é neste trôço que elas se tornam mais precisas por haver maior densidade de população e maior soma de interesses a servir.

Se se admite como distância máxima 30 quilómetros de uma ponte a outra, na travessia dos grandes rios, vê-se logo que a ponte de Vila Franca se encontra bem justificada. Mas apesar de repetidas vezes solicitada e outras tantas prometida, há talvez um século, se não mais, ainda não foi construída.

Pela mesma razão, se outras não houvesse, devia ter sido já construída de há muito uma ponte destinada a servir a capital do país, por nela se concentrar mais de um décimo da população de todo o Portugal continental. Da capital a Vila Franca são precisamente 30 quilómetros, distância máxima entre pontes conforme já foi referido.

Quando se delineou a rede ferroviária do país e os carris começaram a ser assentes nas grandes planuras do Alentejo, reconheceu-se logo que os caminhos de ferro do sul não podiam deixar de ser ligados directamente à capital por uma linha contínua.

Fez-se paladino dessa ligação o Engenheiro Miguel Carlos Correia Pais, há muito falecido, propondo a construção de uma ponte de caminho de ferro entre os Grilos e o Montijo.

Em 7 de Outubro de 1876, apresentou à Associação dos Engenheiros Civis uma Memória acerca do local mais conveniente para a construção da estação terminal da rede ferroviária transtagana, fixando-a definitivamente em Lisboa. Para trazer o caminho de ferro para dentro dela, preconizava

a construção de uma grande ponte ferroviária entre a península do Montijo e os Grilos, dando continuidade ao traçado que passava pelo Pinhal Novo.

A Associação dos Engenheiros Civis perfilhou a ideia e deu-lhe todo o apoio.

A Memoria que Miguel Pais apresentou à Associação em 3 de Abril de 1879, na qual melhor concretizou a ideia da ponte, teve aprovação plena, e teve ainda um voto, por escrito, dos mais notáveis engenheiros de então. Entre os 61 engenheiros que o subscreveram encontram-se os nomes de Pires de Sousa Gomes, de Paulo Benjamim Cabral, de Carlos Roma du Bocage, de João Augusto de Abreu e Sousa, de José de Matos Cid, de Frederico Ressano Garcia, de Duval Teles, de David Xavier Cohen, de Nery Delgado, de Brito Limpo, de José Emílio Sant'Ana Castel-Branco, de Nuno Brito Taborda, de Vasconcelos Porto; de Justino Teixeira, de Marrecas Ferreira, etc., etc.. Em boa verdade se pode dizer que todos os engenheiros que assinaram o voto eram nomes dos mais distin-
tos de Engenharia portuguesa da época.

Na lista figurava também o nome do Engenheiro francês Bartissol, tão ligado a vários problemas de engenharia de Portugal naquele tempo, e que mais tarde havia de apresentar uma solução sua para o problema de ligação de uma à outra margem do rio, dentro de Lisboa.

Não temos à mão os relatos dos jornais da época, mas todos eles se ocuparam largamente do caso, a ponto de o próprio Miguel Pais se ter mostrado surpreendido com o apoio dado à sua proposta.

Os povos do Montijo, ao tempo ainda Aldeagalega, exultaram de contentamento. A Câmara Municipal deitou luminárias, e bandas de música saíram para a rua, dando maior relêvo às manifestações.

A ponte de Miguel Pais

Miguel Pais não apresentou um projecto de ponte, nem sequer um ante-projecto técnico. Dese-

nhou a superestrutura da ponte; definiu as suas características, disse como poderiam ser construídos os pilares e encontros, se a geologia do terreno se mostrasse semelhante à do Vale do Tejo em Santarém; e, por comparação com o custo das principais pontes ao tempo já construídas, ou ainda em construção, mas em condições similares, arbitrou o custo da sua ponte em 3.000 contos de então, ou cerca de 700.000 libras. A construção podia fazer-se em 5 anos.

Em cada ano haveria que dispender 600 contos que possivelmente a rede dos caminhos de ferro do Sul poderiam dar.

Miguel Pais entendia que em Lisboa devia haver 3 estações de caminho de ferro de longo curso: a de Leste, a de Norte e a de Oeste.

A estação destinada ao serviço da rede do Sul seria construída no Cais dos Soldados, onde existe a actual estação de Santa Apolónia.

As outras seriam construídas: a do Norte no princípio da Calçada do Salitre; a do Oeste no Vale de Alcântara, em terrenos a conquistar ao Tejo.

É interessante notar que Miguel Pais, apesar de Engenheiro Civil, se preocupou com a defesa da cidade em caso de guerra. E essa defesa justificava também a construção da ponte onde ele pretendia lançá-la. Dizia ele: «a construção da ponte sobre o Tejo não pode ser encarada únicamente pelo lado económico; o seu duplo fim, como ponte militar, não permite aquele simples modo de ver a questão».

A ponte deveria ter 76 tramos e uma extensão total de 4560 metros. A primeira ideia era construir a ponte só para caminho de ferro; depois propôz a construção de uma ponte mixta, para viação ordinária e para viação acelerada. O tabuleiro inferior destinava-se à linha férrea; o tabuleiro superior à viação ordinária.

O entusiasmo com que a ideia da construção da ponte foi recebida, não conseguiu vencer a inércia dos Governos de então. De nada valeu o apoio que lhe deu a Câmara Municipal de Lisboa; a Junta Geral do Distrito e outras organizações de carácter económico.

E entretanto bastava que o apoio moral da população citadina se convertesse em apoio material, para a ideia ter fácil realização. A população, no dizer de Miguel Pais, gastava por ano 700 contos na lotaria portuguesa e outro tanto, se não mais, na lotaria espanhola, mas não tinha dinheiro para uma subscrição de 600 contos por ano necessários à realização do projecto!

Por isso o caminho de ferro, em lugar de se dirigir para o Montijo à procura da sonhada ponte, dirigiu-se para o Barreiro, que tomou para terminus, e onde pelo que se vai ver criou sólidas raízes. Nem a extensão até Cacilhas, preconizada e estudada com todo o detalhe, já em nossos dias, pelo

distinto engenheiro que foi Costa Serrão, alcançou êxito, não obtante reduzir o trajecto no troço fluvial a poucos minutos, contra minutos intermináveis que ainda hoje exige a travessia a partir do Barreiro, feita com navios, já bem dignos de museu.

Planos de travessia ulteriores

A ligação da rede ferroviária do norte do país com a rede do sul fez-se com a linha do Setil a Vendas Novas. Essa ligação era absolutamente necessária para dar continuidade à rede ferroviária do país. Assim o reconheceu logo em 1854 o Engenheiro Rumbal que propunha essa ligação por meio de uma ponte a construir pelas alturas do Carregado. Mas é evidente que tal ligação não dispensa a ligação da rede do sul directamente à capital. Ninguém vai tomar a linha de leste para alcançar, pelo Setil, a rede do Alentejo e do Algarve.

Apesar disso, a ideia de Miguel Pais não logrou ser executada. Mas também não caiu no olvido. Miguel Pais morreu, mas a ideia sobreviveu e subsiste. Subsiste porque é uma necessidade que se impõe.

Depois de Miguel Pais veio o Engenheiro americano Lye que se propunha construir a ponte, não no lugar escolhido por Miguel Pais, mas mais a jusante. A ponte daquele engenheiro partia do Tesouro Velho para Almada. A estação terminal do caminho de ferro seria construída próximo do Largo das Duas Igrejas.

Esta proposta, que nos conste, não teve andamento.

* * *

Bartissol e Seyrig, que também se propuseram construir uma ponte para ligar as duas margens do rio, localizavam-na entre a Rocha do Conde de Obidos e Almada.

Ao tempo existia já a estação do Rossio, e por isso Bartissol se propunha ligar a Rocha do Conde de Obidos com esta estação, por meio de túneis e viadutos.

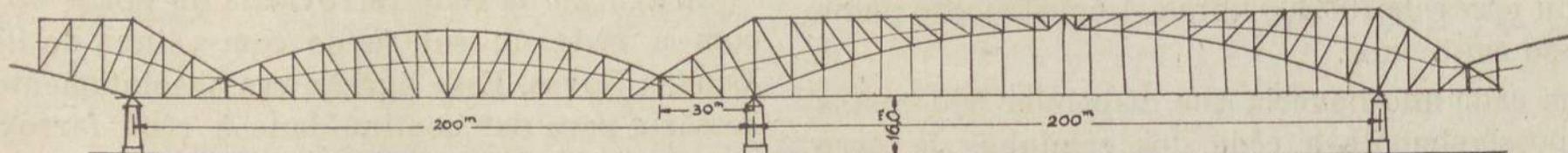
Esta foi outra iniciativa falhada, como falhada foi também a do Engenheiro Vieira, Visconde de Assentis, mais completa e mais detalhada.

* * *

No ano de 1890 a fábrica alemã Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, de Nuremberg, elaborou o projecto de uma ponte de caminhos de ferro que devia partir das proximidades da fábrica de fósforos a montante da Quinta da Mitra, e não muito longe do Beato • terminar na península do Montijo. Era sensivelmente o traçado de Miguel Pais. É o único projecto que existe da ponte naquele local. Apresenta já o perfil geológico do terreno, resultado de sondagens que então se fizeram e que não

diferem muito das feitas mais tarde pelo Governo, em 1933.

A ponte era feita em vigas cantilever sobre pilares de alvenaria distanciados de 200m. A construção dos pilares era verdadeiramente original e bem merece ser considerada em qualquer projecto que se faça.



A viga cantilever do projecto da Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, de Nuremberg

Ignoramos por ordem de quem foi feito o projecto e a consideração que tenha merecido das entidades oficiais a quem tenha sido presente. Trata-se realmente de um projecto notável.

Em 1912 elementos que ao tempo agitavam as massas populares, prometendo-lhes o paraíso sobre a terra, tomaram com entusiasmo o problema da ponte e promoveram uma grande reunião nas salas da Associação Industrial, à qual se dignou presidir o Ministro da Marinha de então.

Foi nomeada uma comissão para se ocupar da elaboração do projecto, tendo sido escolhido como técnico um distinto engenheiro infelizmente já falecido.

Fizeram-se então discursos inflamados; acreditou-se que algum milionário americano, em passeio de turismo, fosse capaz de dotar a cidade com tão notável empreendimento e até o então presidente da República foi solicitado para dar o seu nome à ponte a construir.

Mas não se passou da fase dos discursos e dos convites.

O projecto de Peña Boeuf

Aí por 1920 veio a Lisboa o distinto engenheiro D. Affonso Peña Boeuf, trazendo um interessante projecto de uma ponte a construir entre a Rocha do Conde de Obidos e Almada.

O projecto foi apresentado à associação dos Engenheiros Civis, onde o autor fez uma brilhante conferência sobre o assunto.

A ponte era projectada em betão armado, em arcos de 150 metros, se a memória nos não falha, vãos que ao tempo constituiam arrojo técnico.

O autor pedia a Concessão da ponte e o pedido foi tomado em consideração pelo Governo.

O projecto percorreu as estações competentes e mereceu apreciação favorável de algumas.

Receou-se porém que a enorme massa de betão, caindo no fundo do rio, em caso de acidente que destruisse a ponte, viesse impedir a navegação, e a concessão não foi dada.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no seu número

949 de 1 de Julho de 1927 publicou um notável artigo devido à pena do grande Engenheiro que foi Fernando de Sousa, ao tempo seu director, versando o problema da ponte sobre o Tejo. Ia acesa a discussão do projecto Peña Boeuf e Fernando de Sousa, com a competência e com a autoridade que todos lhe reconheciam, condenou

em absoluto a Concessão. E condenou-a «por ser uma obra aleatória sob o ponto de vista da estabilidade e aleatória sob o ponto de vista financeiro, prejudicial ao livre e desafogado serviço do porto de Lisboa», etc. E optava pela ponte de Miguel Pais, propondo o seu estudo e construção na primeira oportunidade.

Também o coronel de Artilharia Ramos da Costa publicou por essa ocasião um folheto de crítica ao projecto Peña Boeuf, condenando-o. (A Ponte sobre o Tejo entre Santos e Cacilhas — crítica ao projecto do Engenheiro Espanhol D. Afonso Peña y Boeuf).

Duarte Pacheco e a ponte

Mas a ideia de dotar a cidade de Lisboa com uma ponte, ligando as duas margens do rio, não morria. Logo que o Governo do Estado Novo se estabilizou, foi nomeada pelo então Ministro Dr. Antunes Guimarães, uma Comissão para rever o plano da rede ferroviária do país.

A Comissão era constituída por distintos engenheiros e presidida pelo falecido General de Engenharia Adolfo Cesar de Pina. Dela faziam parte Fernando de Sousa, relator, Jaime Nogueira de Oliveira, Manuel Roldão y Pego, António Birne Pereira e Júlio José dos Santos (secretário).

No seu parecer lia-se que era de altíssima importância a ligação das duas margens do rio por uma ponte mixta, para estrada e caminho de ferro, a construir entre os Grilos e o Montijo, ideia inicial de Miguel Pais.

Em face de tal opinião, o Ministro Duarte Pacheco nomeou uma outra Comissão para se ocupar dos estudos preliminares de pontes. A Comissão devia estudar a sua viabilidade económica, indicar o local e as características da ponte e elaborar o programa de concurso e caderno de encargos, para a hipótese de ser concedida a sua construção e exploração a uma entidade particular.

A Comissão da presidência do Inspector Superior das Obras Públicas João Alexandre Lopes Galvão era constituida pelos engenheiros Frederico

Cambournac, Avelar Ruas, Afonso Zuzarte de Mendonça, Eduardo Pires Soares Leite e João Alberto Barbosa Carmona.

Esta comissão concordou com as propostas da sua antecessora e emitiu um parecer cujos tópicos convém relembrar.

Assim: a ponte devia ser lançada entre o Beato e o Montijo. É nesta zona, situada a montante do estuário, que as margens estão mais aproximadas e é nela que as condições geológicas se mostram mais favoráveis para a fundação dos pilares e encontros. Aqui os pilares não opõem grande resistência à corrente, em vista da grande largura do rio e da fraca velocidade das águas. As profundidades da água não são grandes, e essa circunstância favorece grandemente a construção dos pilares.

Por outro lado, a directriz escolhida permitia fácil ligação da ponte quer com a rede de estradas, quer com a rede de caminhos de ferro, tanto de um como do outro lado do rio.

Como a navegação fluvial se estende para montante do local, houve que tomar em consideração a altura dos mastros das fragatas. E assentou-se

construídos em alvenaria ordinária e fundados sobre estacaria ou sobre caixões descidos até às camadas resistentes, conforme se mostrasse mais económico e mais favorável.

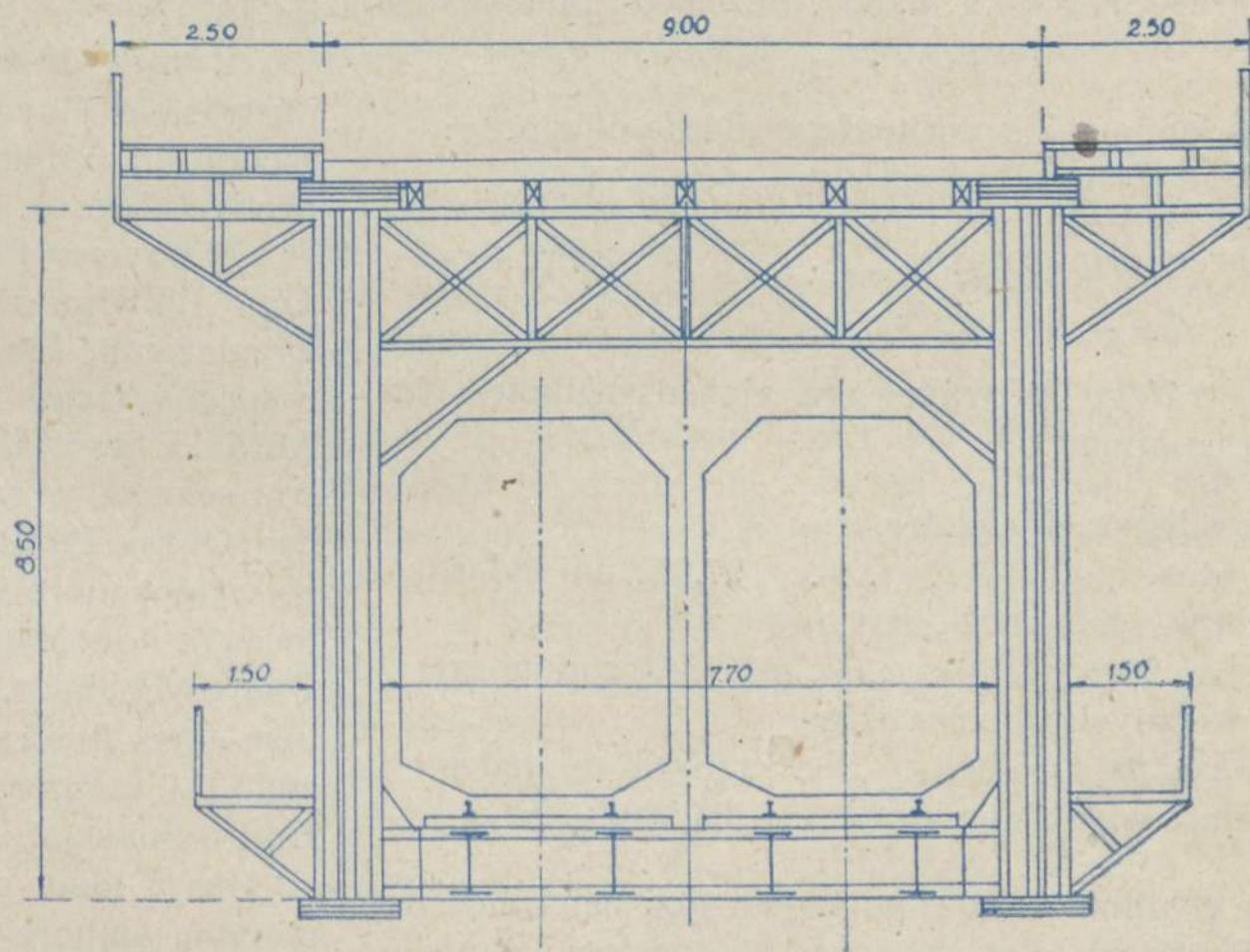
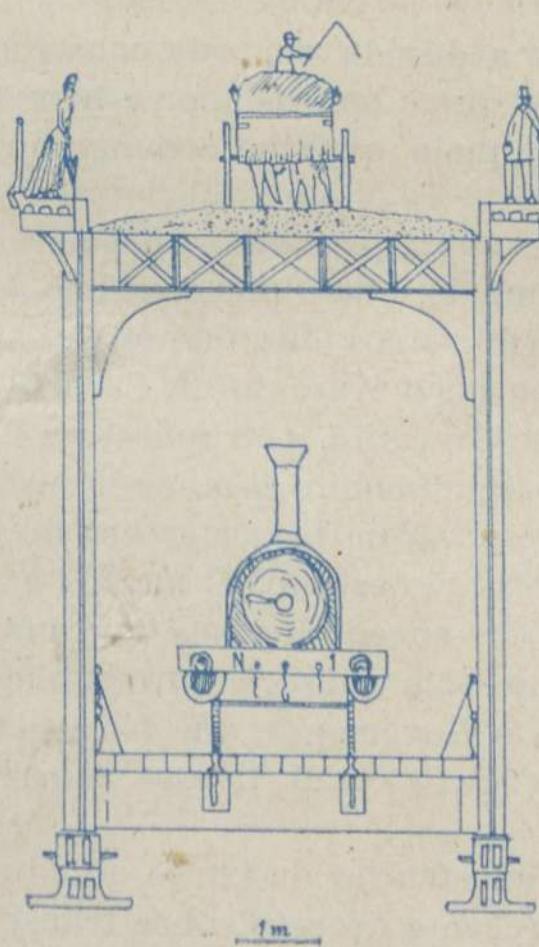
A superestrutura seria constituída por vigas metálicas, assentes sobre pilares de alvenaria.

O tabuleiro destinado à circulação dos comboios devia ter lugar para duas linhas férreas, o que exigiria uma largura mínima, entre faces inferiores das vigas, de 7^m,70.

O tabuleiro destinado à viação ordinária devia ter uma largura mínima de 14 metros, sendo a faixa de rolagem de 9 metros de largura. Os passeios laterais teriam 2^m,5 de largo cada um.

Os dois tabuleiros podiam ser sobrepostos ou justapostos. Na primeira hipótese, o tabuleiro destinado às linhas férreas seria o inferior.

Como se vê por esta simples resenha, estava-se já muito longe da primitiva ponte de Miguel Pais. E, embora este Engenheiro já tivesse previsto a ponte com dois tabuleiros sobrepostos, inicialmente contentava-se com a ponte de um tabuleiro só para a passagem da linha férrea em via única.



Da ponte Miguel Pais à ponte Duarte Pacheco

em que uma altura livre de 30 metros, acima do preamar das águas vivas, seria suficiente para lhes dar passagem.

Podia, é certo, optar-se pelo sistema de tornar articulados os mastros das fragatas para poderem ser abatidos quando estas tivessem de passar por debaixo da ponte evitando-se a grande altura dos pilares. Foi porém considerado preferível elevar o tabuleiro até à altura indicada.

Detalhes técnicos da construção

Os pilares e encontros da ponte deviam ser

Não admira por isso que a ponte agora planeada custasse 4 ou 5 vezes mais do que a sua e que o prazo de construção tivesse de ser maior. Do caderno de encargos, mais tarde elaborado, constava que a ponte devia ficar concluída em 6 anos, salvo casos de força maior.

Estudo económico do problema

A Comissão que elaborou o parecer sobre a construção da ponte apresentou um estudo económico do problema, cuidadosamente elaborado, que demonstrava a viabilidade de construção sem en-

cargo para o Estado, embora exigisse a garantia de juros como era natural.

O movimento de passageiros foi computado inicialmente em 400.000 por ano. A mercadoria de grande velocidade podia dar um peso de 15.000 toneladas e a pequena velocidade um mínimo de 205.000 toneladas.

Estes números fôram calculados na base da média dos anos de mais baixo tráfego nas linhas férreas do Sul.

Ora, dado o progressivo aumento de passageiros e mercadorias que a Estatística vinha registrando de ano para ano, não será exagerado supor que ao fim de 6 anos, quando a ponte entrasse em exploração o tráfego tivesse aumentado de 25 %, pelo menos.

Tomou-se para tráfego provável, quando a ponte fôsse aberta à exploração, tendo em atenção o volume de passageiros e mercadorias que passavam pela linha do Setil e pelas linhas do Pinhal Novo, o seguinte:

Passageiros	500.000 unidades
Mercadorias de g. v. . .	20.000 toneladas
» de p. v.	250.000 »

correspondendo a um tráfego médio diário de:

Passageiros	1.359 unidades
Mercadorias de g. v. . .	55 toneladas
» de p. v.	694 »

O tráfego provável em viação ordinária foi assim computado:

Cavaleiros, bicicletes, gados	97.000 unidades
Motos, «side-cars», carros de 2 rodas	72.000 unidades
Automóveis ligeiros e carros de 4 rodas	145.000 unidades
Camions e camionetas	35.000 »

O rendimento da portagem dos caminhos de ferro, aplicando-se tanto a passageiros como a mercadorias taxas moderadas, foi computado em 13.000 contos. Os passageiros dariam 1.000 contos, aplicada a taxa de 1\$40 a cobrar com o bilhete do caminho de ferro; a mercadoria daria 12.000 contos, atribuindo-se 7.000 contos ao rendimento do tráfego derivado da linha de Vendas Novas-Setil e 5.000 contos de rendimento de tráfego de longo curso que era desviado do Barreiro.

É de notar que tanto um como outro tráfego ficaria grandemente beneficiado pela redução de percurso pela nova ponte e pela supressão das baldeações morosas e que muito prejudicam principalmente os géneros frescos vindos do Algarve.

As portagens previstas para o tráfego da viação ordinária eram bastante favoráveis. O peão

pagaria \$50, os animais \$10; as «motos» e os carros ligeiros 5\$00; os automóveis 15\$00 e as camionetas de carga e de passageiros entre 25\$00 e 30\$00.

O rendimento total previsto era de 17.000 contos. Um factor novo com que se contava e que aumentaria grandemente o rendimento da ponte, era a construção da linha férrea pelo vale do Sorraia, bem necessária ao desenvolvimento da margem sul do Tejo e até às rápidas ligações com a Espanha. Esta nova linha traria um grande aumento ao tráfego previsto.

O juro e amortização do capital empregado na construção da ponte e que era computado em 400.000 contos, ficava amplamente assegurado.

Assim se explica que as Empresas Americanas que foram chamadas a estudar o problema e a apresentar propostas se detivessem durante dois anos em negociações que o Ministro esperava levar a bom termo.

Mas o Ministro deixou o cargo, os americanos foram despedidos, voltando-se à situação de 1877, agora agravada pelo enorme aumento do tráfego. Dizia Miguel Pais no final da sua Memória datada de 1879:

«É fora de toda a dúvida que esta construção ilustrará o Governo que a empreender e bem merecerá do público aquele que lhe ordenar o respectivo estudo».

Os governos desse ano, presididos, um por António Rodrigues Sampaio, outro por Anselmo José Braamcamp, sendo ministros das Obras Públicas respectivamente Lourenço António de Carvalho e António Saraiva de Carvalho, não quiseram ilustrar-se com o empreendimento nem os ministros das Obras Públicas quiseram bem merecer do público ordenando o necessário estudo. O mesmo aconteceu a todos que lhe sucederam, até que surgiu Duarte Pacheco, que bem mereceu do público e bem teria ilustrado o Governo de que fazia parte, com tal melhoramento, se não tivesse morrido. Honra lhe seja!

Mas a ideia da construção da ponte ainda não morreu, embora o recente decreto sobre transportes fluviais entre a margem direita e a margem esquerda do rio venha retardar a sua efectivação. O monopólio que se vai dar e que, em nosso entender, não resolve o problema dos transportes, sobretudo o dos transportes a grande distância, mais embaraçará a sua realização. Mas ha-de realizar-se.

Solução que se impõe

O problema dos transportes em caminhos de ferro para o sul do país põe-se hoje, como há 70 anos. Lisboa tem de ser a testa da rede ferroviária do Sul do país. A descontinuidade imposta pelo estuário do Tejo tem de ser vencida.

O movimento existente em 1933 já justificava,

como se viu, a construção da ponte. Hoje a construção impõe-se com muito maior razão, porque o tráfego se desenvolveu por forma formidável.

Mas a ponte sobre o Tejo ligando o Beato com o Montijo é uma ponte para os transportes de grande percurso, quer se efectuem por estrada, quer por caminho de ferro. A sua construção não dará satisfação aos transportes ribeirinhos, chamemos-lhes assim. Quem está em Almada não irá ao Montijo tomar a ponte para vir para Lisboa. A margem Sul onde se adensa a população que já anda por muitas dezenas de milhares de almas, precisa de uma ligação directa e rápida com Lisboa. A margem sul do Tejo também é Lisboa.

Ainda há dias o acentuava o grande orgão da opinião pública *O Século*, num belo artigo intitulado «Do lado de lá».

A margem sul, desde o Alfeite até ao Pinhal do Rei, passando pela Costa da Caparica, é Lisboa. Mas é uma Lisboa abandonada. Dir-se-hia que todos aqueles mórros e arribas a desfazer-se sofreram grandes bombardeamentos ou abalos sísmicos!

Nota *O Século* no artigo referido, que durante o inverno, milhares de moradias ficam desocupadas quando podem servir para residências permanentes, se a margem sul estiver ligada á margem norte por forma continuada.

E nós acrescentaremos que se essa ligação estivesse feita não seriam só os milhares de moradias que seriam habitadas permanentemente, mas muitos milhares de outras logo se construiriam por toda a encosta e por todo o planalto que se debruça sobre o Tejo, dando lhe um aspecto risonho.

A solução está indicada no artigo referido: a construção de uma grande ponte que ligue o coração da cidade com os arribas do Sul. Almada está naturalmente indicada para o efeito. Dir-se-ia que foi um presente da natureza para a ligação se poder fazer melhor.

Uma rede de linhas eléctricas, ligada à rede de Lisboa por essa ponte, desempenharia para os ribeirinhos o papel que é atribuído à ponte do caminho de ferro para as grandes distâncias.. Esta solução foi brilhantemente defendida também pelo Dr. Ferreira de Almeida que do assunto se ocupou na Reunião Olissiponense, comemorativa do oitavo centenário da tomada de Lisboa.

A viabilidade das duas pontes

Que a construção da ponte entre o Beato e o Montijo era já económico viável em 1933, bem o demonstrou a permanência em Lisboa, durante tanto tempo, do representante da Empresa americana, especializada. O problema ainda não sofreu alteração de então para cá. Mas põe-se hoje com maior acuidade. E estamos certos de que um novo concurso que se abrisse nas bases do primeiro, seria coroado de êxito. Quanto à ligação de duas margens para servir as duas Lisboas, do norte e do sul, supomos não haver também dúvida de que encontraria concessionário, desde que lhe fosse permitido cobrar portagem razoável, durante determinado número de anos.

Esta ponte teria hoje mais viabilidade do que em 1920, quando Penha Boeuf apresentou o seu projecto e a sua proposta.

Qualquer das concessões seria dada com a cláusula expressa de que o Estado entraria na posse das concessões quando o entendesse conveniente, por meio de resgate, préviamente estabelecido. Os concessionários, recebendo o que houvessem dispendido, com a depreciação ínherente ao tempo decorrido até ao momento do resgate, com uma margem de lucro préviamente fixada também, darse-iam por satisfeitos. Não desesperemos, pois, da sua realização.



A Capital vista da Serra

MÁ LÍNGUA E ALGUMAS VERDADES / BAIRRISMO
(CRÓNICA RETARDADA)

Por AQUILINO RIBEIRO

O senhor Policarpo da Rosa voltou da capital. Parentes e aderentes, como por aqui se diz, foram esperá-lo à estação mais próxima por uma destas tardes caniculares que até as próprias cigarras, que são insectos refractários ao fogo como as salamandras fabulosas, se metem no maior recesso do folhedo a tomar o fresco.

Amigo Policarpo trazia a calva ebúrnea perlada de suor e dentro da caixa craneana meia dúzia de opiniões inconformistas, rebarbativas, em grande chocalhada.

— Então que tal, amigo e senhor?

— Venho cheio de Lisboa até aos olhos. Uf, os alfacinhas são a gente mais desgraçada do globo.

— Mas então...? Que mal lhe fez Lisboa? Cá e lá más fadas há...

— Imagine o amigo que Lisboa com um calor destes, um calor de deitar as codornizes abaixo sem necessidade de tiro, não tem sombras, uma sombrinha digna debaixo da qual refrescar o cadáver. Pode crer, pão e sombra são a primeira necessidade dum povo... no verão, bem entendido. A árvore, a começar pela árvore da ciência do bem e do mal e a árvore genealógica de cada um, são tudo no cosmos. Lisboa carece de arvoredo. Para franquear o passo às lindas e amplíssimas avenidas que a capital hoje conta, foi preciso derrubar bosques inestimáveis que abrigaram da sesta às Pompadour do senhor D. João V. Já não encontrei diante dos Jerónimos a estupenda árvore debaixo da qual se abrigavam todos os velhos de Belém e Ajuda a ouvir a música da Guarda aos domingos. Estou em crer que valia a porta do templo rendilhada por Botataca. Substituíram-na por um tanque de fantasia, uma faceciosa caixa de água, que arma quando arma. As árvores modernamente adoptadas para as ruas, ailantes, jacarandás, olaias dão escassa sombra. Derramam graça, é certo, mas para o nosso clima, dê-lhe as voltas que quiser, uma árvore que não produz frutos, frutos comestíveis, entende-se, ou boa e copiosa sombra, não merece o húmus que come.

— Intolerância botânica, amigo! Então o cipreste, o «kuparissus lusitanus» tão exclamativo no topo dum colina o uchoroso à beira dum mausoleu e a japoneira, que também se pode considerar uma árvore, que dão apenas mimo aos olhos, não merecem figurar nas praças públicas duma grande cidade?

— Certamente, certamente, eu quando decreto, decreto para o geral. Há excepções. Mas na cidade a árvore que se recomenda é aquela que dá sombra aos «lazzaroni», que constituem uma classe como outra

qualquer — não se lembra do homem dos passarinhos dos *Contos do tio Joaquim*? — com a qual há que deixar operar a graça divina. O mesmo direi quanto aos poetas e quanto aos marçanos que, de cesto no cachaço, arriam o carrêgo com desafogo e, depois de descansarem, sentados a gorjear de coisas e loisas, incluso o mal que dizem dos patrões, rompem a jogar uns com os outros a sua partida d'berlinde. Numa palavra, a *tegmen fagi* é indispensável como o ar, como a luz, como a graça de Deus, a quem gosta de não se ralar ou é obrigado pelos achaques ou pelos anos a ver para onde correm as nuvens.

— O amigo Policarpo está conceituoso...

— Estou morto por desabotoar o colarinho, pôr-me em mangas de camisa e repotrear-me no pátio à sombra da minha carvalha que vale o palácio do senhor Souto Maior. Eu, pelo menos, não trocava!

— A Lisboa estival tem os seus encantos, mas é preciso saber descobri-los. Dizia Fialho que não havia para passar o verão como a sombra das paredes pom-balinas e uma bilhinha de água entrapada à janela.

— Literatura! Fialho era de Cuba, nunca viu um castanheiro, daqueles que botaram castanhias para as hostes de D. Afonso Henriques, nem nunca bebeu água de mina depois de precipitada através dum biquinha de pau para um tanque meio cheio, dormente ou de superfície a arrufar-se como seda ao ar livre.

— Esse enfado não se explica num civilizado, deixe-me que lhe diga, Policarpo!

— Qual! Lisboa foi, é e será a cidade dos meus sonhos. Que satisfação me deu ao vê-la agora liberta das precintas abomináveis a que a sujeitavam uns centenares de casebres e de agros saloios, piores que a muralha fernandina de pedra e morrião! A urbe rompeu esse espartilho e espraiou-se pelo campo. Sem disciplina, como as varetas dum guarda-chuva destroçado pela ventania, concordo. Sem grande senso pois, mas em suma rompeu os enfaixes absurdos. Desafogou, embora subsistam pontos pleuríticos dentro da cidade que requerem intervenção cirúrgica imediata. Em Buenos Aires, ouvi contar, na impossibilidade de deitar abaixo quarteirões inteiros, fizeram chanfraduras profundas nos cunhais angulares das ruas, descongestionando assim o movimento. Talvez sejam operações aconselháveis em determinados sítios da capital.

Só tinha que apoiar a Policarpo, homem lido e viajado, na enunciação destes males e remédios. As pessoas que estão longe e hora por hora da sua

feliz pasmaceira vêm com olho desapaixonado correr o mundo e, na catadupa do tempo, dobarem homens e nações, à espera de vez, da inexorável vez, acertam a descobrir coisas que perto passam despercebidas.

Lisboa, aquela que vem até perto de D. Pedro IV, salvo um ou outro hortejo e as cercas monásticas, aparece nas cartas como um penedo pitoresco, escalvado aqui, coberto além literalmente de pilhas de cantaria.

Era assim toda a aglomeração antiga — dir-se-á. Era assim, inegavelmente, mas em país algum se terá cometido barbárie igual à perpetrada pelo indígena lisboeta: voltar as costas ao Tejo, tapar para lá todas as vistas, cegar para lá todas as perspectivas, como se deitado nas águas da sua enseada azul estivesse o horrendo e fero Adamastor a vomitar pestilência para a terra. Não, esta repulsa para com o Tejo, o rio glorioso da epopeia, não tem explicação na moral que poderia colher-se da *História Trágico-Marítima* e é que não há maior cão para um português que outro português. Tem-na, sim, no carácter fechado do habitante, e no horror insuflado por uma pedagogia vesga ao seu sentido da limpidez e alegria. Desta ignomínia não é legítimo acoimar o beirão ou o minhoto, embora emigrem em tamancos das suas portelas e, às duas por três, calcem luvas para empunhar a vara de edis.

Que o aglomedado urbano evoluiu, por esse mundo fora, de igual maneira... Quando em todos os países civilizados era princípio assente de saúde e aformoseamento das cidades a arborização intensiva, em Lisboa que se fazia? Em Lisboa talavam-se todas as quintas, todas as cercas conventuais, todos os logradouros públicos, para erguer hediondos prédios, armazéns de gente. Alargou-se a bitola das ruas, é certo: plantaram-se por ela fora, como processionárias, algumas árvores. Mas que árvores? Palmeiras e plantas de climas que dão a Lisboa ar exótico, roubando-lhe a fisionomia que deveria ter quando os cruzados ajudaram a conquistá-la aos mouros.

Por um acaso feliz, essa fisionomia, no que toca ao reino vegetal, conserva-a ainda todo o Norte. E o parque, tão necessário a determinada área de casas, como o pulmão a um organismo vivo, abunda na capital?

Parques não se fizeram suficientemente, esta cidade é um morno e poeirento deserto de pedra e caliça. Os empreiteiros o que tiveram em mira foi encafuar gente, erguer gaiolas, multiplicar o número dos seus arrendatários. E, derrotando dezenas de velhas matas, como essa das Galveias, ao Campo Pequeno, dum valor inestimável, alcandoraram no ar esses bairros novos, que não têm vinte anos de dura, patuços à vista e inconfortáveis ao viver, com os seus saguões a descoberto, mais imundos que intestinos de fora.

Atrás das cercas dos frades e quintas particulares, os quintais que restam vão sendo um a um retalha-

dos, esbandalhados, para que neles floresça a ignobil cantaria dos mestres de obras. Se não lhe põem cobro, não ficará de pé uma árvore entre esses castelejos de casario para dar sombra a um passarinho e perfumar o quarto dum pobre fabiano. O português de hoje joga tudo à voragem, como se amanhã viesse o terramoto ou o fim do mundo. E só um código severo, à oriental, poderá salvar as árvores, afectando-lhes uma polícia civil, como parece que há já para defesa e protecção dos indivíduos. Para ser eficiente, porém, não lhe deve faltar um artigo: contra o arboricida por cupidez, capricho, ou bestialidade, a pena de mão cortada.

Não é raro ouvir proclamar que Lisboa é uma bonita cidade. Alguma coisa se tem feito pelo seu alindamento e modernização, mas não basta. Onde está o que os antigos chamaram fábrica e consistia no utilitário, águas, despejo, luz, repartições públicas, viação? Tem isso, transvertido em moeda nova, em correspondência com o seu crescimento? E os parques, esquares, jardins, escalonaram-nos gradualmente conforme à ária? Nada disso ou em deficientíssimo grau.

Quanto ao exterior, rainha do oceano a proclaimam românticos inveterados ou pobres do entendimento, que gastam os olhos na contemplação do próprio umbigo e piedosos reclusos que nunca tomaram o combóio para fora da santa terrinha. Onde estão os monumentos, os bulevardes, as praças, as casas de espectáculo? O céu não tem rival. Tem, mas que não tivesse, o céu está fora de causa, porque não é obra do homem. Os panoramas? Que importa que de Santa Catarina se disfrute vista esplêndida quando não há ali um banco cómodo em que me reposite nem uma copa de árvore que me abrigue? Que me importa que de S. Pedro de Alcântara o casario fronteiro seja mais deslumbrante que uma tela de Monet, se sei que tudo aquilo é bárbaro, desordem, sordidez? Que me pode interessar o pitoresco de Alfama, da Mouraria, se tudo aquilo é pobreza, incúria, gangrena? E nesta cidade, de que o grande arquitecto foi o acaso, a que título pretender associar o maravilhoso da desordem à minha admiração que no fundo o seria pelo génio realizador dos seus habitantes.

Não, Lisboa era e ainda é em boa proporção uma cidade decrepita, insalubre, feia, pretensiosa ao mesmo tempo, uma sorte de velha sécia atulhada de rapé, capa de vidrilhos ás costas, e com sapatos á papo-sêco. Algumas das suas mazelas são irremediáveis; muitas das suas pústulas antigas não se curam com o basilicão dos mesinheiros. Porque não deitam abaixo S. Roque e não levam a capela joanina para um museu? Porque não acabam de tirar dali o Arsenal? Porque não desmontam o arco do Marquês de Alegrete, um pastelão histórico que ali só serve de estorvo e para derrancar a paciência dos automobilistas?

Se há arqueólogo ou poeta que em nome da arte saia a campo a defender a conservação das misérias

arquitectónicas e outros que enxovalham não só os olhos como o sentimento de humanidade que devemos professar para com os nossos semelhantes, condenem-se a lá viver. Há uma arqueologia respeitável sob todos os pontos de vista, pois que contende com a fisionomia duma cidade, a artística. Há uma outra merecedora de certa vénia, a histórica. É certo que em Paris deitou-se implacavelmente abaixo tudo o que não representava um valor intrínseco de arte, sempre que era necessário alargar ou desobstruir. À velharia ali, ainda que andasse ligada a esta ou aquela grande personagem histórica, não se lhe dava foros de empate. Do Berlim antigo guardava-se um beco de torna-atrás: *Petristrasse*, para memória. História, dum modo geral, tem tudo o que existe à flor da terra, a começar pelos próprios penedos, batidos pelos raios, almenaras de pastores e guerreiros, muitos com o seu calendário de caldeirinhas por onde o homem primitivo lia a chegada das estações e a migração das aves. Não seria a menor consideração pelo *souvenir* de Marialva, da Severa ou doutros patuscos de idêntico quilate, que faria torcer o cordel a engenheiro francês ou alemão.

Será preciso para civilizar Lisboa fazer muito e não desfazer menos. Para semelhante obra, de Hausmann por um lado, de bomba atómica por outro, só uma longa e ininterrupta dinastia de Pombais. Mas' por amor de Deus, arejem esses bairros maciços, tonificando-os com o pulmão necessário, o parque. Poupem os quintais, onde haja sombras de arvoredo, municipalizando-os em último recurso. Esses raros oásis têm de ser salvos do pedregulho branco dos gaioleiros. Ao mesmo tempo toda a cautela será pouca com os beneméritos que se propõem erguer ora hóteis magníficos nos altos da cidade, que são logradouros públicos, ora construir as Hespérides nos raros parques que existem. Ali nem Biblioteca, nem Palácio da Justiça, nem palácio das festas, nem a casa de Deus verdadeiro. Será mester deixar aqueles cantinhos de terra tais como estão, sejam oiteirinhos ou chãs, à arvore do nosso clima, tão amiga e hospitaleira, e quando muito semeá-lo por meio delas uma ou outra estatuazinha de mármore, aprazível e graciosa. E daqui a vinte anos, com estio prematuro, como esses que de lustro em lustro amolecem a ralé com que o português se atira para a vida e lhe doura a esperança que conserva para a chegada do Messias, os lisboetas serão reconhecidos aos autores de tais providências.

Para desviar o corrume do discurso, proferi:

— E as lisboetas, amigo Policarpo, as lisboetas já lhe não dizem nada? Os teatros? As artes?

— As lisboetas, de facto, estão cada vez mais bonitas. Aparte os chapeus que tem qualquer cousa de tampa de chaminé, panela amolgada, alcofa de chocar pintos, a moda beneficia-as muito. Depois, nada mais higiênico e moral que a perna à vista e o peito decorosamente decotado. Tudo isso era natureza, boa na-

tureza, e vendá-la com afincos e medo do Diabo era criar a zona proibida e misteriosa, em torno da qual voejam todos os silfos da imaginação. Daí até a perversidade não iam grandes léguas.

Velho amador, inverno em flôr — estava o sorriso dos circunstantes a proclamar. Policarpo que não é tolo de todo acudiu:

— A medida que o homem vai avançando na jornada terrenal, como escrevia o P.^o Bernardes, vai filtrando as asneiras e vaidade do mundo. O pecado as mais das vezes deriva dum formalismo. Adão e Eva andavam nus e o sentido de olhar, segundo a teologia uma das portas do pecado, não era cominado de fautor de escândalo. Por isso julgo que em certos casos foi fornecido ao mal o ponto de apoio da alavanca de Arquimedes.

O carro esgalgava-se várzea fora através do sobre-céu da ramaria e Policarpo, penetrado do seu refrigerério, fez marcha atrás para as suas impressões de aclarado:

— Fui ao Estádio... O palácio de Mafra do *foot-ball*. A volta, tudo desconjuntado, de pancada alta, para depois de amanhã. Uma bela estrada levou-me lá em poucos minutos desde o Cais do Sodré. A partir de Algés, porém, o fedor da maresia ou do quer que era tornava-se insuportável. A Cruz Quebrada de baixo era uma pocilga. As sombras da Quinta da Graça, à beira do Jamor, eram vedadas aos passeantes. Guardavam-nas do pobre lisboeta escalfado uns janizarosotes de polainas, armados uns de *casse-tête* e até de espingarda de guerra. E' verdade! E creia, com grande pena vi cachos de lisboetas, gente a gozar o domingo, apinhados debaixo do sombreiro fátuo duma oliveirinha, por morros e vales. Bem dei conta que daqui a alguns anos haverá por aqueles andurriais sombra para dar e vender. Mas, por enquanto, há excesso de zelo em não deixar por pé em ramo verde ao lisboeta em deambulação pelas hortas e hortejos graças ao Criador ter descansado ao sétimo dia e sermos uma terra cristã.

— Roma e Pavia não se fez num só dia, Policarpo amigo. Já estão votados os créditos para sanear o Jamor de modo a que a pituitária dos delicados não sofra com os eflúvios da maresia somada aos dejectos mal canalizados das povoações ribeirinhas. Espere um pouco.

— Aconselha-se muito esse remédio entre nós: espere! E' como o pó da sepultura para quem sofre de reumático. Eu sei, eu sei! Por isso mesmo é salutar que se diga.

— Afora isso, filosófico amigo?

— Afora isto, Lisboa é uma grande terra, mas a minha aldeia, com a sombra espessa das carvalhas, que em Outubro passam a dar bolota, com o palhete da encosta, a serenidade dos poentes, uns petiscos leves que consente a Santa Madre Igreja e não acordam a gota, a minha aldeia serrana não é pior, não é, não, meu senhor.

A questão do "Sud-Express"

Pelo Engº D. GABRIEL URIGÜEN

O distinto engenheiro sr. Raúl Esteves publicou no último número da *Gazeta* um segundo artigo dedicado à questão do «Sud-Express», no qual me concede a súbita honra de fazer referência ao que sobre o mesmo tema tive a liberdade de publicar no número anterior desta mesma revista.

Começa o interessantíssimo trabalho por fazer uma exposição da fundação e criação do «Sud-Express», que foi, é e continuará a ser, tanto para Portugal como para Espanha, o primeiro combóio internacional da Península, relatando, em seguida, as vicissitudes e trabalhos que a Companhia Portuguesa teve naqueles tempos para conseguir a criação do referido combóio.

Constitue um tema interessantíssimo para os que, como nós, temos consagrado a nossa vida de trabalho ao Caminho de Ferro, ouvir ou ler de vez em quando estas exposições, e que deviam, por isso, repetirem-se mais, pois é importante recordar a história de todos os grandes combóios internacionais de passageiros já existentes, incluindo as suas épocas de esplendor e de crise, e a que eu acrescentaria todos os pormenores possíveis, tais como o material com que começaram a fazer serviço, composições e toda a espécie de alterações que sofreram, etc., etc. Devia constituir, como outros países da Europa e América, objecto de publicação e atenção preferente para os que se interessam por estas questões.

Pois bem, o facto de não ter dedicado mais linhas de referência ao «Sud-Express», foi por se tratar dum combóio cujo serviço é tão conhecido e cujas necessidades e conveniências tão indiscutíveis, para as relações que servem não só a Península Ibérica com a Europa, mas também internas das nações peninsulares, é por que julguei desnecessário fazê-lo, e agora me alegro muito com isso, porque me deu ensejo a que a ilustre personalidade do sr. Raúl Esteves dedicasse segundo artigo ao combóio em questão. Depois da sua brilhante exposição, nada tenho a acrescentar.

Todavia, da segunda parte do mesmo artigo permito-me discordar totalmente da opinião sustentada, discordância que posso considerar dividida em dois aspectos.

Um deles diz respeito ao futuro que o «Lusitâ-

nia Expresso» poderá ter. Alcançará os objectivos que eu apontava ou não? Poderá ter um grande interesse para o porto de Lisboa? Como isto pertence ao futuro, forçosamente só Deus poderá sabê-lo, e assim como o ilustre sr. Raúl Esteves o nega, eu penso, pelo contrário, que será um combóio de futuro muito interessante. Porém, como as razões em que se fundamentarão as nossas duas posições, mais que razões são critérios, os anos futuros e as circunstâncias se encarregarão de dar razão a um e outro.

O outro conceito reside na afirmação de que as relações entre as duas capitais, Madrid e Lisboa, ficavam perfeitamente asseguradas com os rápidos 151 e 152 da C. P., únicos combóios que asseguravam essa ligação antes da criação do «Lusitânia-Expresso». Diga-se entre parêntesis, que êsses combóios, que só no nome eram rápidos ou directos, por quanto, no trajecto espanhol, o serviço era feito pelo combóio correio «Madrid-Valência de Alcântara» e no português desde o Entroncamento até Valência, também efectuavam o serviço de correspondência e paravam em todas as estações.

Pela minha parte, entendo não se poder comparar o serviço que actualmente se presta com a viagem que então se fazia, saindo de Madrid pelas 21 horas e chegando a Lisboa pelas 16, com os conhecidos inconvenientes da passagem da fronteira, e, em sentido inverso, saindo de Lisboa pelas 15, com os mesmos inconvenientes, para chegar na manhã seguinte a Madrid. Proporia que se fizesse um inquérito junto dos usuários do caminho de ferro entre Madrid-Lisboa, para ver a opinião que sustentavam e creio que a contestação seguramente não oferecia dúvidas. Se a isto acrescentarmos que quando as circunstâncias de combustível e material o permitam possam converter-se em realidade os enlaces previstos com êste combóio, a que se aludia no primeiro capítulo, não há dúvida que o melhoramento foi de carácter extraordinário e um acerto a sua criação.

Como no artigo anterior disse e sustento ainda, no acordo da criação do «Lusitânia-Expresso», em que intervimos pessoalmente, nem por um momento nos ocorreu que pudesse ser um derivativo do «Sud-Express», já que, como manifestei então e repito agora, estes dois combóios nada

têm que ver um com a outro, os seus objectivos são completamente distintos, e se se pensou estabelecer alguma compensação de «quilómetros-trem» para o aumento de circulação do «Sud-Express», parece natural que sendo o «Lusitânia-Expresso» um combóio luso-espanhol poderia de certo modo obter-se alguma compensação no percurso de ambos os combóios na Península.

Vamos à última parte do referido artigo, que é a que mais me interessa esclarecer. Nela fez-se alusão a alguns ilustres funcionários dos Caminhos de Ferro Espanhois que estiveram em Lisboa para estudar as comunicações ferroviárias com Sevilha, e há que recordar que naquela ocasião os representantes das duas grandes Redes Peninsulares foram convocados **Única e exclusivamente** para dar cumprimento a um acordo entre as duas Entidades de estabelecer, como meio de ensaio, durante o período do mês de Abril correspondente à Semana Santa e Feira de Sevilha, a derivação do «Lusitânia Expresso» entre Torres das Vargens e Sevilha, derivação que se encontra prevista quando as circunstâncias o permitirem de circulação permanente. Para conseguir isso os funcionários da «RENFE» tiveram que obter previamente um crédito de «Quilómetros-trem», das autoridades competentes do seu país, que autorizaram efectuar um máximo de 15 circulações duplas entre Badajoz e Sevilha, porém recomendando aos referidos funcionários que se tratasse de conseguir da Companhia Portuguesa reduzir essas 15 circulações na maior quantidade possível.

Pois bem, a Companhia Portuguesa entendeu que já se havia conseguido autorização para que estas circulações se fizessem na totalidade, e esta é a razão por que durante todo o mês de Abril esteve circulando aquela derivação de Sevilha.

Se na referida reunião ou fóra dela, se comentou o possível aumento de circulação do «Sud-Express», seria com carácter exclusivamente particular e de conversações próprias entre colegas ferroviários, todavia sem que o tema do «Sud-Express» constituisse o fundamento daquela reunião para a qual não havia sido convocada.

Tomo a liberdade de insistir que a única realidade são os 950 quilómetros de percurso pela «RENFE» do «Sud-Express», contra os 400 do «Lusitânia Expresso», chegando portanto à mesma conclusão do meu artigo anterior, quer dizer, que para restabelecer uma circulação do «Sud-Express» é preciso suprimir mais de duas circulações semanais do «Lusitânia-Expresso», do que resultaria ficarem pioradas as relações de Portugal para além das suas fronteiras, pois, por exemplo, no referente a carruagens-camas, vemos que hoje transitam semanalmente pelas fronteiras luso-espanholas, em regimen de combóio de luxo, 9 carruagens camas correspondentes às três circulações do «Lu-

sitânia Expresso» e duas do «Sud-Express». Pois bem, se a proporção se estabelecesse, Portugal ficaria com 7 carruagens-camas em cada sentido, 3 do «Lusitânia-Expresso», no dia em que circulasse e 4 correspondentes às duas circulações do «Sud-Express», ou seja que, no total, só refereate a carruagens-camas, perderia quatro unidades. Isto supondo que pudesse ser mantida a circulação unisemana do «Lusitânia Expresso», se bem que implicasse um déficit de 150 quilómetros semanais para a «RENFE» o intercâmbio das duas circulações do «Lusitânia» por uma do «Sud-Express».

Creio que ao problema devia dar-se uma outra solução e não pôr em termo de compensação estes dois combóios de finalidades tão diferentes e buscar a tão ambicionada segunda circulação do «Sud-Express» por outros caminhos, não sómente por Portugal mas também por Espanha, pois, insistirei mais uma vez, se tem importância para um dos países a circulação deste combóio, para o outro é extraordinária, o que pode comprovar-se vendo a utilização que tem desde a sua fundação nas suas duas derivações.

Também sobre as suas composições podia fazer a história desde a sua criação até nossos dias, e ver-se-ia que a afirmação que fiz é exacta.

* * *

Por último, tenho que fazer alusão à carta que particularmente dirigi a meu querido e velho amigo, ao qual, destas colunas, envio um forte abraço.

São quasi 30 anos de amizade fraternal. — Carlos d'Ornellas!

A ela fez referência o ilustre general e se queixa de que os meus pontos de vista tivessem sido tradados sob um aspecto cem por cento espanhol. Desejo fazer constar que a minha posição não me permite tratar este assunto sob o ponto de vista português, pois tendo a Companhia Portuguesa funcionários de reconhecida competência internacional dos quais bem se pode mostrar orgulhosa, teria significado para mim uma violência ter tratado este assunto de forma distinta da que o fiz. Mas aí está a minha larga vida de reuniões internacionais com estes meus queridos colegas, nas quais se pôde ver o carinho com que sempre tratei as questões ferroviárias de Portugal e o empenho em melhorar as suas relações internacionais.

Para terminar, acho completamente razoável e lógico o ponto de vista adoptado pelo ilustre General português, no pé de igualdade que deve existir na colaboração dos países peninsulares, já que dignamente não cabe outro, senão o estreitamento da amizade das duas grandes nações que tantas glórias deram ao mundo, e hão de, juntas, caminhar para o bem da humanidade.

Notícias de ESPANHA

Inauguração dum novo caminho de ferro que estabeleceu a ligação directa Madrid-Valência

Por D. JUAN CABRERA

(Nosso redactor em Madrid)

No dia 25 de Novembro, o Chefe do Estado Espanhol inaugurou a nova linha férrea de Cuenca a Utiel, que enlaça as antigas linhas de Madrid a Cuenca e de Utiel a Valência, conseguindo-se assim a ligação directa entre as duas capitais espanholas, que encurta 90 quilómetros sobre a linha de Madrid a Valência por Albacete, e põe a capital de Espanha a 400 quilómetros do Mar Mediterrâneo, que se percorrem em 7 horas e permitem cruzar a Galiza no extremo contrário da Península em 28 horas, ou ir de Lisboa a Valência em 26 horas e às ilhas Baleares em dia e meio.

Este caminho de ferro constituía uma antiga aspiração de ambas as cidades e tinham-se feito diversos projectos para a sua construção desde o começo deste século. A importância extraordinária da capital valenciana, segundo porto do Mediterrâneo e terceira cidade de Espanha, não tinha a servil-a um meio de transporte prático, que aproximassem os seus passageiros e os seus produtos do resto da Península sem efectuar um largo rodeio pela antiga linha de Alicante, que, embora de via dupla e simples traçado, obrigava a uma grande perda de tempo e encarecimento do transporte pelo maior percurso.

Foi o general Primo de Rivera quem, apoiando os desejos do ministro das Obras Públicas em 1924, deu às obras um grande impulso e empreendeu com entusiasmo a construção do Cuenca-Utiel. Este caminho de ferro viu as suas obras paralizadas entre 1936 e 1939, sendo depois recomeçado pelo actual governo, que o inaugura precisamente quando Espanha entra no ano 100 da sua história ferroviária.

A construção desta linha custou 165 milhões de pesetas e constitue um legítimo orgulho para a engenharia espanhola. O seu traçado é de 113 quilómetros, todos eles por terreno muito acidentado, que exigiu a construção de quatro grandes viadutos, um deles monumental; outros quatro de menor envergadura; um grande arco de 88 metros

de luz e outros seis de 16 metros para cruzar o barranco de San Jorge a um túnel de 3 quilómetros de longitude que atravessa os montes dos Paiancares.

Todas estas obras, custosíssimas e de difícil realização, deram lugar a numerosos estudos incluindo discussões técnicas, que demoraram a decisão de empreender as obras, que, no ano de 1927, seguiram com carácter definitivo.

Quatro rios opõem obstáculos no trajecto de Cuenca a Utiel, á parte o grande barranco de San Jorge. O maior viaduto é o que cruza o rio Narboneta, projectado pelo engenheiro Tôrres Quevedo, filho do famoso engenheiro espanhol que realizou a obra da passagem do Niagara (Estados Unidos). Este viaduto sobre o Narboneta é uma das obras mais importantes do seu género na Espanha e pode comparar-se com os maiores da Europa. Mede 680 metros de longitude total com altura de rasante de 63 metros e é composto por três arcos centrais de 56 metros de luz, de 30 metros e 12 de 12 metros.

A passagem do rio Cabril consegue-se mediante um viaducto de 210 metros de longitude total, com uma altura de rasante de 30 metros. É constituído por um grande arco de 38 metros de luz e outros 5 de 12 metros. Segue-se em importância o viaducto de San Jorge, que cruza o barranco do mesmo nome, com um arco de 88 metros de luz, seis de 16 metros e a longitude de 210 metros com altura de razante de 32 metros.

A nova linha tem além disso 20 túneis, um deles, como ficou dito, de três quilómetros e alcança uma altitude sobre o nível do mar, de 1132 quilómetros, passando por doze lindas paisagens de serrania e pinhais. O traçado é para via única, não existindo passagens de nível. Os sinais e mudanças foram instalados conformemente os processos modernos, sendo modelo dos mesmos os das estações de Cuenca e Utiel. Todas as casinholas dos operários e vigilância do percurso estão providos de iluminação eléctrica, apesar de em alguns casos

ter sido preciso instalar a linha eléctrica ao longo de alguns quilómetros.

Como informação curiosa, diremos que para esta linha foi preciso empregar 12 mil toneladas de carril e três mil toneladas de placas, parafusos e outros pequenos materiais, bem como 250 mil toneladas de carvalho. Quanto a cimento, sómente o viaducto Tôrres Quevedo, sobre o rio Narboneta, necessitou empregar 56 metros cúbicos de saibro.

Com a inauguração do novo caminho de ferro estabeleceram-se serviços directos entre Madrid e Valência, em que se utilizam modernas automotoras diárias, e gastam 7 horas no percurso, e combóios correios-omnibus de serviço diurno. Entre Cuenca e Valência estabeleceram-se mais outros serviços, também com automotoras.

A capital de Cuenca, que pertence à região de Castela Mova e é uma das que possuem mais atraentes paisagens de toda a Espanha, tinha sómente comunicação até Valência e o mar do Mediterrâneo, por estrada, ou utilizando a linha Cuenca-Madrid até Aranjuez, para tomar a linha Albacete-Valência, o que obrigava a efectuar um percurso de 800 quilómetros, que está reduzido actualmente a 200. Cuenca e a sua província são ricas em explorações florestais e agora Valência beneficiará desta circunstância, permitindo que as riquíssimas laranjas valencianas e outros frutos dos seus magníficos pomares cheguem em poucas horas a Cuenca e em boas condições.

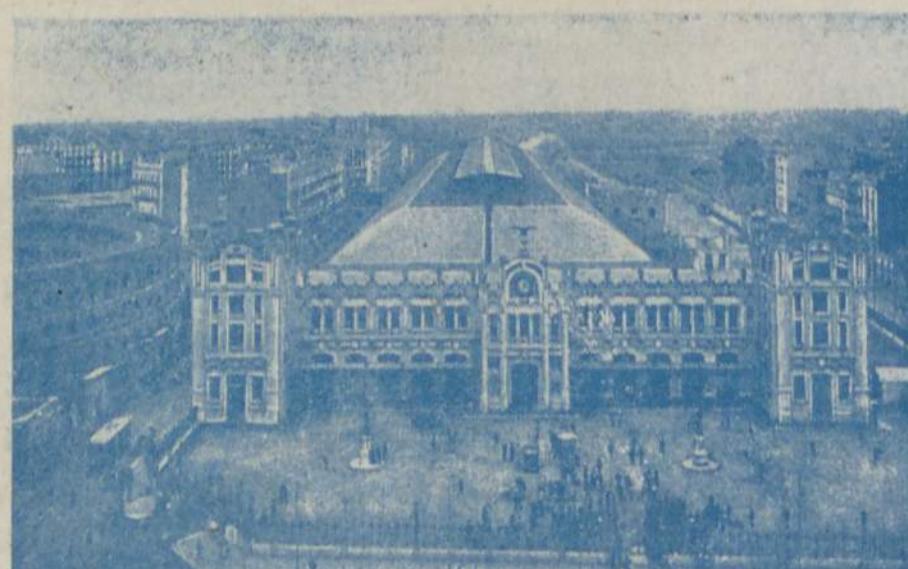
Este caminho de ferro ficará completo logo que se modernize o trajecto de Utiel a Valência, que tem 88 quilómetros e pertenceu à antiga Com-

panhia do Norte, linha que hoje, todavia, não está em condições de suportar o peso das modernas locomotoras nem carroagens de passageiros, e cujas obras já se iniciaram.

A estação de Utiel, já na província de Valência, terá enlace com a nova linha em construção de Baeza (Andaluzia) a Albacete e Teruel, que cruzará as regiões de Andaluzia, a típica mancha espanhola e o Baixo Aragão.

O caminho de ferro recentemente inaugurado é de grande interesse para toda a Península, visto que Valência é porto de fácil comunicação com as Baleares e também com a Itália e o norte de África em tempos normais. Antes da guerra mundial, partiam de Valência linhas marítimas para Marselha e Génova que, algum dia, serão restabelecidas, e é porto de escala das companhias italianas e francesas de navegação. A Península, desde Lisboa a Valência poderá cruzar-se por um traçado de 1065 quilómetros de linha férrea, o que indiscutivelmente constituirá um atractivo para a visita a Portugal de turistas italianos, de Balneares, e do levante espanhol, que hoje têm que fazer um rodeio por França, ou pelo menos por Barcelona ou Albacete para cruzar por Madrid e chegar a Lisboa, gastando mais horas, fazendo mais despesa e um percurso de mais quilómetros.

O caminho de ferro Cuenca-Utiel ficou concluído sob a direcção do prestigioso engenheiro D. Gregório Pérez Conesa, a quem se devem outras importantes obras em Espanha, e a quem o governo concedeu a alta recompensa da Grã-Cruz de Mérito Civil.



VALÉNCIA — Estação de Caminho de Ferro do Norte

HÁ MEIO SÉCULOUma reportagem retrospectiva

do

ano de 1898

Pelo REPORTEUR

AS reportagens retrospectivas estão em moda. Sempre estiveram. O que é a história senão uma reportagem? E Fernão Lopes, o fundador da História de Portugal, senão, também, um reporter genial? Oliveira Martins, ao escrever as páginas admiráveis da «História da República Romana» outra coisa não fez do que uma reportagem retrospectiva. Reportagem é história, sempre história. Do passado ou do presente.

As coisas idas gostam de ser sempre recordadas. É na lembrança dos homens de hoje que elas voltam a palpitar, a viver. Só morre definitivamente o que se esqueceu para sempre. A vida é eterna. Se por um lado o passado vem ao nosso encontro, por outro lado, em contra-partida, sentimos um prazer enorme em trazê-lo para perto de nós, para a nossa intimidade.

Quais foram os principais acontecimentos de 1898, isto é, há meio século? Feita esta pergunta, ocorre-nos de seguida outra: Haverá ainda quem, na qualidade felizes sobreviventes, sinta interesse em recordá-los? Hoje em dia, todo o homem que se preza vai sempre muito além dos cincoenta. Não são raros, para orgulho da raça, os rapazes de sessenta, de sessenta e cinco mesmo. É para esses rapazes, que, há meio século, eram crianças, que destinamos principalmente estas páginas de reportagem retrospectiva. O passado nunca deixou de ter encanto. Os rapazes de vinte anos, hão de encontrar também, por esse facto, prazer em conhecer alguns dos principais acontecimentos nacionais e internacionais desses recuados tempos.

Em Janeiro de 1898 desaparece do número dos vivos uma das maiores figuras literárias da França: Alphonse Daudet. O seu delicioso livro: *Tartarin Tarrascon* abriu-lhe as fronteiras do seu próprio país. Outras obras vieram que continuaram a chamar para ele a atenção e a simpatia do mundo literário, como *Sapho* e *O Imortal*, que foram traduzidas para a nossa língua.

Nesse mesmo mês, a 28, morre em Lisboa o grande explorador Roberto Ivens, filho de súbdito inglês e natural da Ilha de S. Miguel. Com Hermenegildo Capelo fez a travessia de África, de Bihé à Contra Costa. A sua primeira viagem terminou por 1880; três anos depois partiram de Lisboa para a sua segunda viagem, de Angola às terras de Iacca, donde voltaram em 1885. Tanto a população de Lisboa como a do Porto receberam-nos com delirante entusiasmo.

Em Fevereiro de 1898, o maestro Augusto Machado faz ouvir com grande êxito a sua nova ópera «Mário Wetter», no Real Teatro de S. Carlos. Um crítico do tempo, falando desta ópera, disse: «O novo trabalho de Augusto Machado afirma de modo incontestável que ele conhece profundamente toda a ciência da música e está a par da evolução da arte, de todo o seu moderno movimento. A orquestração da nova ópera é primorosa, é um trabalho de mestre».

No dia 16 de Fevereiro, desse mesmo ano, morre o Conde de S. Marçal, fundador do *Diário de Notícias*. Chamava-se Tomaz Quintino Antunes. Foi um grande lutador. Soube, desde os 14 anos, quanto custa ganhar o pão de cada dia. Com efeito, naquela tenra idade, quando os filhos dos abastados andam pelos liceus, ele entrava para a Imprensa Nacional como compositor tipográfico. Foi seu colaborador no *Diário de Notícias* Eduardo Coelho.

O falecimento, em Março de 1898, do toureiro espanhol Frascuelo, produziu grande impressão entre os aficionados portugueses. Era, como todos os toureiros célebres, um grande de Espanha. Conta-se, a propósito, esta deliciosa anedota: Um dia, Afonso XII, que o encontrara, dissera-lhe: — *Adiós, Frascuelo*. Com grande fleuma, o toureiro respondeu-lhe: — *Adiós, Alphonso*.

Salvador Sánchez, *el Frascuelo*, foi, na verdade,

um mestre do toureio. Ninguém o excedeu em coragem.

Em Março de 1898, o conselheiro António Duarte Ramada Curto, Governador Geral de Angola, consegue dominar por completo um acto de rebelião no Humbe. Nessa rebelião, foram trucidados alguns soldados portugueses. Para castigar o gentio, Ramada Curto, homem enérgico, organizou uma coluna composta de 1.200 homens, a qual seguiu imediatamente para o Humbe. No dia 10 de Março de 1898, o Ministro da Marinha recebeu do Governador Geral de Angola este telegrama:

«Coluna chegou em 23 ao Humbe, tendo derrotado o inimigo, que sofreu grandes perdas. O soba fugiu. Foi aprisionado o chefe de guerra Cuamato. O gentio pede paz, que não foi concedida sem plena satisfação. Massacres durante combates. Na marcha apenas um ferido nosso. Durante o cerco dois mortos, oito feridos. O estado sanitário da coluna satisfatório.»

A este telegrama, o Ministro da Marinha respondeu nos seguintes termos:

«El-rei e o Governo receberam com grande regozijo notícias das vitórias do Humbe. Louvam e felicitam tropas, sua intrepidez e a V. Ex.^a pela sua acertada direcção.»

O conselheiro António Duarte Ramada Curto foi um dos mais distintos coloniais. Em 1883, o Governador Geral Conselheiro Ferreira do Amaral fazia de Ramada Curto este elogio:

«Este funcionário é modelo como administrador e como clínico. Duma honestidade nunca desmentida tem conseguido no administração do Hospital verdadeiros milagres financeiros. É dos melhores funcionários que tenho conhecido no ultramar.»

Em Abril de 1898 apresenta-se pela primeira vez em Lisboa, no «Teatro D. Amélia», depois «República» e hoje «S. Luís», a extraordinária actriz italiana Eleonora Duse. D. João da Câmara, faltando dela, deixou este perfil magnífico:

«É preciso vê-la, deixar-se um homem conquistar, pouco a pouco, pela assombrosa artista, sentir o cérebro exaltado, o coração comovido, ter a sensação única que ela produz pelos meios mais simples, para ter uma vaga noção do génio que a anima. O génio junto a toda a graça, a todo o seu encanto feminino!».

Eleonora Duse, como todos sabem, teve além da paixão pelo teatro, o amor, o maior, o único da sua vida, por Gabriel D'Anúzio. Algumas peças deste grande poeta foram por ela soberbamente interpretadas. Com a Duse, desapareceu um dos maiores gênios do teatro de todo o mundo.

Em Maio de 1898, encontra-se de visita em Lisboa, o presidente da República do Brasil, Campos Sales, antigo senador. A sua viagem a Portugal e a vários países da Europa teve por objectivo criar e consolidar relações e amizades diplomáticas. Foi,

como não podia deixar de ser, festivamente recebido pelos portugueses.

É nesse mesmo mês que no país se celebram as festas centenárias do descobrimento do caminho marítimo para a India. É uma iniciativa da Sociedade de Geografia. O Governo, que se abstivera de auxiliar aquela prestante instituição, colaborou, no entanto, no centenário, com a concessão do título de Conde da Vidigueira a D. José Teles da Gama, filho mais velho do representante, ao tempo, do primeiro Conde, que foi Vasco da Gama. Assim se conservou o título concedido por D. Manuel I ao grande navegador.

A Sociedade de Geografia desenvolveu uma actividade extraordinária nessas comemorações, que resultaram brilhantes.

O Grémio Artístico, que colaborou com a Sociedade de Geografia, promoveu uma exposição, em que foi muito admirado um quadro do notável pintor António Condeixa: *D. João II ante o corpo inanimado do seu filho D. Afonso*. Por seu lado, o Ateneu Comercial de Lisboa realizou uma interessantíssima exposição de jornalismo e arte tipográfica.

Continua a prender as atenções do mundo a guerra hispano-americana. A Espanha foi derrotada. As forças americanas eram esmagadoras. Distinguiu-se nessa infeliz guerra o contra-almirante D. Pascual Cervera, que comandava, a bordo do couraçado *Infanta Maria Tereza*, a esquadra espanhola em operações nas águas de Cuba.

Em 30 de Junho de 1898, faleceu na Alemanha o príncipe de Bismark. Chamavam-lhe o chanceler de ferro. Tinha 84 anos de idade. O leito em que fechou os olhos para sempre, depois dum longo agonizar, era feito da madeira cortada nas suas florestas. Ele próprio escreveu o epitáfio para o seu jazigo. É nestes termos: «Aqui jaz o príncipe de Bismarck, fiel servidor do imperador Guilherme I.»

Em 15 de Agosto, celebra-se o quarto centenário da instituição da Misericórdia de Lisboa, pela Rainha D. Leonor — a mais bela personificação do amor ao próximo, como, num dos seus livros, a definiu o Visconde de Castilho.

Em 27 de Julho faleceu António Maria Pereira, filho do antigo livreiro do mesmo nome. Deve-se-lhe o desenvolvimento da indústria livreira. Com prejuízo monetário, lançou duas publicações: a *Revista Ilustrada* e o *Branco e Negro*. Algumas das suas edições distinguiram-se pela luxuosa apresentação.

Um acontecimento que teve repercussão em todo o mundo foi a coroação da Rainha Guilhermina da Holanda, no dia 6 de Setembro de 1898. A Holanda é uma nação simpática. Muitos holandeses, principalmente os de sangue e religião judaica, descendem de portugueses e mantêm ainda

pelo nosso país um grande culto. Muitos deles falam português.

A cerimónia da coroação da Rainha da Holanda foi concorridíssima. Os principais jornais do mundo fizeram-se representar pelos seus redactores e correspondentes mais categorizados. Eis a tradução do juramento da Rainha :

«Juro ao povo da Holanda observar e manter fielmente a constituição da monarquia. Juro igualmente defender com todas as minhas forças a independência e a integridade do território, proteger as liberdades públicas e individuais e os direitos dos meus súbditos, e usar de todos os meios que as leis põem à minha disposição para manter e aumentar o bem estar do país. Que Deus Todo Poderoso me ajude».

Nesse mesmo mês, no dia 10, dá-se em Genebra um acontecimento grave: um italiano, de nome Luccheni, assassina a Imperatriz Isabel da Áustria, esposa de Francisco José.

Em Setembro, reune-se em Lisboa o V Congresso Internacional da Imprensa, na Sociedade de Geografia, sob a presidência do Sr. D. Carlos. A Sala Portugal oferecia um aspecto deslumbrante. Entre os congressistas, contavam-se alguns vultos proeminentes do jornalismo, como Wilhelm Singer, presidente, António Enes, dr. Magalhães Lima, Luciano Cordeiro, dr. Alfredo da Cunha, Abel Botelho, dr. Eduardo Burnay e Rafael Bordalo Pinheiro.

Aos congressistas foram oferecidos vários passeios. No «foyer» do antigo Teatro D. Amélia, Rafael Bordalo Pinheiro expôz a sua famosa jarra Beethoven, que foi muito apreciada. Esta admirável peça de cerâmica faz parte hoje do recheio do Museu Rafael Bordalo Pinheiro, legado à cidade por Cruz Magalhães.

Em 29 de Setembro, faleceu em Copenhague a Rainha Luiza da Dinamarca, esposa do rei Cristiano.

Em 18 de Outubro, faleceu o antigo jornalista Martins de Carvalho. Foi uma figura de relevo. Era natural de Coimbra.

Em 11 de Dezembro de 1898, o sócio efectivo da Academia Real das Ciências, José de Sousa Monteiro, em sessão pública e solene, leu o elogio do falecido académico Latino Coelho, que durante muitos anos foi secretário geral daquela douta instituição.

Latino Coelho foi um dos mestres da prosa portuguesa. O prefácio que escreveu para acompanhar a tradução da «Oração da Coroa», de Demóstenes, é uma das mais belas, mais opulentas e esplêndentes páginas da literatura portuguesa. E, todavia, este grande escritor parece esquecido das novas gerações. É pena!

E com este facto fechamos a nossa reportagem retrospectiva. O ano de 1898, como os leitores acabam de verificar, por alguns dos factos que registamos, não foi isento de interesse.



Amigos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Gostosamente publicamos hoje as fotografias de alguns dedicados elementos ferroviários, aos quais a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* deve provas de especial interesse e carinho. Não ficariamos de bem com a nossa consciência se não dessemos aqui público testemunho da nossa gratidão pelos

serviços que, espontaneamente, quiseram prestar-nos, colaborando com o nosso redactor regionalista na organização das páginas consagradas às actividades de várias terras do país.

Para todos eles, a expressão do nosso mais vivo reconhecimento.



1.º PLANO — Manuel Cruz, chefe da estação de Murtede; João Loureiro Baptista, chefe da estação de Aráze; José Aniceto Rodrigues, factor de 1.º em Mórtagua; Firmino de Sousa, chefe de 3.º; Alberto Jorge Batista, praticante em Aráze; Artur Ferreira, chefe principal de Coimbra, e Dionísio Malho, aspirante em Mórtagua. 2.º PLANO — Arnaldo de Sousa, chefe de 3.º em Barroselas; Virgílio de Carvalho, factor de 1.º em Coimbra; Júlio da Cunha S. Maciel, chefe de 3.º em Darque, interino em Viana do Castelo; Luiz Marques, chefe de 1.º em Santarém; João A. Martins Seabra, chefe em Santana Ferreira; António T. da Costa Gonçalves, chefe de 1.º em Valença; Alberto C. Macedo, chefe de 3.º em Vila Meão e António C. Ventura, chefe da estação de Coimbra

GRAHAM'S PORT

À VENDA NOS MELHORES BARS, HOTEIS
E RESTAURANTES DO PAÍS

AGENTES:

Guilherme Graham Jr. & C.º

R. dos Fanqueiros, 7
LISBOA
Telef. 200669

R. dos Clérigos, 6
PORTO
Telef. 26961/2

Distribuidores no Sul:

JOSÉ LUÍS SIMÕES
Largo do Chiado, 17 — LISBOA — Tel. 28913

CARLOS MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

R. da Conceição, 120, 3.º-E.— LISBOA

Telefone 25017

ALVAREZ & C.º, IRMÃO

Drogaria e perfumaria — Armazém de drogas
Tintas e Vernizes

Grande sortido de perfumarias nacionais e estrangeiras dos melhores fabricantes — Produtos químicos — Essência de frutos de todos os aromas para licores, especialidade da casa

Telef. 22178-R. da Prata, 221 a 225-LISBOA

Bartolomeu Jorge & Filhos, L.^{da}

Fornecedores de Mármore e Cantarias

Serração própria

Máquinas de Cortar e Polir

TELEFONE P. P. 53

PERO PINHEIRO

TELEF. 21 P. P. E 68 P. P.

João António Moucheira

Fornecedor de Cantarias de todas as qualidades—instalações Mecânicas de Serragem—Polimentos de Mármore

MONTELAVAR

Telefones: 44 e 9 — PERO PINHEIRO

SILVÉRIO ANTÓNIO

Fornecedor de CANTARIAS E MÁRMORES
Com pedreiras, serragens e oficinas

PERO PINHEIRO

MORELENA

Manuel Casinhas & Irmão

FORNECEDORES DE

Cantarias, mármore serrados,
polidos e pedras de Cabriz

PERO PINHEIRO

FAÇÃO

Manuel Rodrigues Lavos Júnior

FORNECEDOR DE MADEIRAS E MATERIAIS
DE CONSTRUÇÃO — CIMENTO — VIDRAÇA — TE-
LHAS — TIJOLOS — MANILHAS — FERRAGENS —
TINTAS E CAL HIDRÁULICA, ETC., ETC.

PERO PINHEIRO

Telefone 30

Ecos & Comentários

Por SABEL

Morte de um escultor

*E*m Novembro do ano findo faleceu, subitamente, em Madrid, o insigne escultor espanhol Mariano Benlliure que contava oitenta e cinco anos.

Entre as obras formidáveis do genial artista, figura no cemitério de Sevilha o mausoléu do maior toureiro da Espanha, naquela data, José Gomes Ortega, «Joselito», obra notável que immortalizou o genial artista.

Benlliure que pertencia a uma numerosa família de artistas era um amigo verdadeiro de outro mestre português que se chamou Teixeira Lopes. Este recebeu no Porto bastas vezes a visita dessa figura inconfundível da arte espanhola.

A loucura de um poeta

*S*É certo que no fundo dum poeta há sempre qualquer coisa de extra-lógico confundível com a loucura, não menos certo é também que a loucura, na sua forma definitiva, costuma apoderar-se de alguns homens que outrora brilharam pela inteligência, e verte-lhes então todas as tintas da angustiosa noite do espírito. O fundo de António Botto, dado a «loucuras», foi sempre acomodatício a determinadas tendências que incluem alguns indivíduos em várias escalas de doenças estudadas pelos psiquiatras. A perversão de paranoico manifestada pelo poeta, subiu desde não se sabe quando, à cabeça, e dali expulsar o que restava duma inspiração que foi capaz de certas atitudes de beleza do Lírico, as quais compensavam todas as outras atitudes do «homem». E o António Botto das *Canções*, imitador de grandes poetas e discípulo de não sei quantas escolas, tornou-se doido furioso, para o qual o senso comum das pessoas de saúde moral reclamam colete de forças. É de crer que, mais dia, menos dia, o poeta maluco seja varrido do Brasil por onde anda malucamente a difamar a sua Pátria: trata-se dum doido varrido.

Veja o leitor o que ele disse numa entrevista concedida ao *Diário Carioca* do Rio:

«Na literatura portuguesa destaco Camões (sobretudo o *Camões dos sonetos de amor*), o grande e genial Gil Vicente, alguma coisa de Antero, o grande Fernando Pessoa...»

«— Não há mais ninguém?»

— Há ainda um outro!

— Quem?

— Todo o mundo sabe que sou eu...»

Todo o mundo sabe, infelizmente, que o poeta António Botto morreu. E o pobre farrapo humano que dele lembra ainda vagamente o nome é um lamentável caso de loucura, uma espécie de loucura ambulante com seus vagidos histéricos e perigosas alucinações...



é a marca dos condutores
eléctricos fabricados segundo
as normas de segurança das
instalações de baixa tensão,

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Cumprimentos de Boas Festas

Tiveram a gentileza de enviar cumprimentos de Boas Festas à nossa Revista e ao seu Director, o que agradecemos e retribuimos, as seguintes firmas:

Tertúlia Tauromáquica Alentejana; João B. Carneiro, L.^{da}; Companhia Real de Aviação Holandesa (K. L. M.); Junta de Turismo da Vila da Ericeira; Guedes Reis & Miranda, L.^{da}; Rovere, L.^{da}; Fábrica Lusitânia de Tintas e Vernizes, L.^{da}; Cruz Sousa & Barbosa, L.^{da}; Moitinho d'Almeida, L.^{da}; Sindicato de Iniciativas y Turismo de Madrid; Casa Atlântica de Viagens, L.^{da}; Viajes Ibéria (Sociedade Anónima); António Moreira, L.^{da}; Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; Casa das Bandeiras; Sociedade Revendedora de Papéis, L.^{da}; Dominguez & Lavadinho, L.^{da}; Arsenal do Alfeite; Rádio Renascença, L.^{da}; Papelaria Fernandes; Manuel Reis Morais & Irmãos; Empresa de Sacos de Papel, L.^{da}; Transfer, L.^{da}; Armeis & Moreno, L.^{da}; Victor Névoa; Livraria Arcádia; Socony-Vacuum Oil Company Inc.; Augusto Marques, L.^{da}; António Crato Araújo; A Cartográfica; Ch. Lorilleux & Cie.;

Viúva José da Silva, L.^{da}; Comissão Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Hotel Flórida; Grupo Onomástico «Os Carlos»; Tertúlia «Festa Brava».

E os srs.:

Capitão Adalberto Ferreira Pinto, Engenheiro Jorge Paredes d'Almeida Henriques, Carlos Amaro Fernandes, Luís dos Santos Bagorro, Carlos Moreira, José D. Torres Ferreira, Dr. Bruno Bonotto, Carlos Alberto Castro Pereira, Carlos Soeiro da Costa; Carlos J. Grill, Carlos A. Roque Santos; Raúl Esteves Coluna, Edouard Dolphin, Carlos d'Oliveira, D. Juan B. Cabrera, Mateus Gregório da Cruz, Manuel da Costa Figueira, Carlos Rodrigues Teixeira, J. M. da Silva Pinto; Carlos Francisco Méga, Major-aviador M. Moreira Cardoso, Hilário Pereira Rodrigues, Carlos Alfredo Moura da Silva, Feliciano Cereó Ferreira, Carlos Nascimento, Felix Ferrão, João da Costa Reynaldo, A. Martin Maqueda, Carlos Borges Santos, Alberto Tavares de Magalhães, João Valério Moreira dos Santos, Afonso Calçada Bastos, João Rocha Júnior, Manuel Martins d'Almeida, José Ratto, Carlos Guimarães, Jacques Grasset, Manuel Nunes, Antunes de Paiva.

Este número foi visado pela Comissão de Censura

GAZETAS

II

GAZETAS DAS NAÇÕES MODERNAS

FALLAMOS em um Numero antecedente das gazetas dos romanos; tractaremos agora da sua origem e progresso entre os modernos, deixando para ultimo logar a noticia deste genero de escriptos em o nosso paiz.

Depois da extincão dos «Actos Diários» dos romanos segue-se um largo periodo em que nenhum genero de publicação se encontra, que fosse destinada a noticiar o estado dos negócios publicos. Quando porém, tornaram a aparecer gazetas foi quasi no mesmo territorio, onde se haviam inventado. Pelo meado do seculo 16 estava a república de Veneza envolvida n'uma guerra ateadissima com os turcos.

Foi então que se tomou o expediente de dar conta aos cidadãos das operaçoes militares e naivas da republica, por via de folhas escriptas com letras de mão, as quaes se depositavam em lugares certos, onde as podia ir ler quem quer que tivesse curiosidade de saber novas, a troco de uma pequena moeda, chamada «gazeta» que para esse fim se pagava.

O nome do dinheiro foi gradualmente passando para o proprio periódico; e assim nasceu este título admittido depois entre todas as nações. Em uma das livrarias publicas de Florença se acha uma collecção destas gazetas manuscriptas que eram, como os «Actos Diarios» dos romanos, publicadas debaixo da immediata direcção do governo.

A gazeta manuseripta começou por fim a aparecer regularmente de mez a mez; mas tal era o receio que o governo veneziano tinha de que os papéis politicos se augmentassem e corressem, que, posto fosse conhecida geralmente a arte impressora, e mais em Veneza do que em parte alguma, as gazetas impressas foram proibidas e só as manuscriptas continuaram a ser distribuidas, n'uma epocha em que já a invenção da typographia contava mais de um século.

Entretanto aquella proibição relaxou-se; e os venezianos foram os primeiros que imprimiram folhas volantes contendo a narração dos acontecimentos publicos.

Veneza era então pelo seu commercio e poder maritimo uma das primeiras nações da Europa, e

assim estes impressos chegavam a toda a parte, onde a lingua italiana podia ser entendida.

Este meio de diffundir o conhecimento dos sucessos que occoriam, começou a vulgarizar-se no resto da Italia; mas a Santa Sé julgou serem perigosos semelhantes escriptos. Uma bulla de Gregorio 13.^o prohibiu formalmente as gazetas que principiavam a apparecer em algumas cidades daquelle paiz.

Parece que foi em Inglaterra onde primeiro se imitou o exemplo da Italia. Burleigh, ministro de Isabel, fez publicar pelos annos de 1588 um periodico a que deu o nome de «Mercurio Inglez», com o intuito de desassombrar o povo dos receios que lhe causava a armada que Philippe 2.^o mandava para conquistar a Inglaterra.

Este Mercurio, contudo, não era mais do que uma folha volante, que saia em epochas indeterminadas. Só em 1622 se começou a publicar um semanario em Londres, com o titulo de «Noticias certas da semana corrente»; mas logo apoz deste se publicaram successivamente outros.

Foi tambem esta epocha a do nascimento dos periodicos franceses. Um medico de Paris chamado Renaudot recorreu ao novo expediente de andar sabendo novidades e de as ir contar aos seus doentes para espairecerem. Alcançando assim a reputação de grande escudrinador de noticias, veio por isso a ter muita freguezia. Porem, como nem todas as quadras iam doentias, lembrou-se o doutor de que podia tirar maior proveito dos seus talentos e do thesouro de novas que costumava ajuntar, dando todas as semanas aos seus antigos doentes algumas folhas volantes, que continham noticias de diversos paizes.

Para esta publicação alcançou Renaudot privilegio exclusivo em 1632, e assim se estabeleceu em França a literatura periodica.

Em um subsequente artigo fallaremos da origem das gazetas em o nosso paiz.

(Publicado a paginas 37 do «Panorama» N.^o 40 de 3 de Fevereiro de 1828).

Estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

O «Diário do Governo», n.º 175, I série de 31 de Julho, publica o seguinte:

TÍTULO I

Fins, denominação, sede e duração da Companhia

Artigo 1.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima conhecida geralmente pela designação de Companhia Portuguesa (C. P.), continua a existir com a mesma denominação constante do registo comercial de Lisboa e a ter nesta cidade a sede da administração.

O pacto social da Companhia, tendo constado inicialmente dos estatutos de 15 de Dezembro de 1859, aprovados por decreto de 22 do mesmo mês, e depois dos estatutos aprovados por alvarás de 25 de Junho de 1885, 22 de Setembro de 1887 e 30 de Novembro de 1894 e pelo decreto n.º 20.792, de 31 de Dezembro de 1931, rectificado em 2 de Fevereiro de 1932, passa a ser constituído pelas disposições que seguem.

Art. 2.º A Companhia tem por fim:

1.º A exploração de caminhos de ferro, designadamente dos seguintes:

1) De Lisboa a Badajoz e do Entroncamento ao Porto — Linhas de Leste e Norte (concessão de 5 de Maio de 1860);

2) De Torre das Vargens a Valência de Alcântara — Ramal de Cáceres (concessão de 19 de Abril de 1877);

3) De Pampilhosa à fronteira (concessão de 3 de Agosto de 1878 e portaria de 7 de Setembro de 1946);

4) Ramal de Coimbra (concessão de 3 de Agosto de 1878 e portaria de 23 de Novembro de 1883);

5) De Pampilhosa à Figueira da Foz (concessão de 3 de Setembro de 1879 e portaria de 7 de Setembro de 1946);

6) De Lisboa (Alcântara) a Sintra e Torres Vedras (concessão de 10 de Julho de 1882);

7) De Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos (concessão de 23 de Novembro de 1883);

8) De Foz-Tua a Mirandela (concessão de 30 de Junho de 1884 e portaria de 7 de Setembro de 1946);

9) De Abrantes à Guarda — Linha da Beira Baixa (concessão de 29 de Julho de 1885);

10) De Santa Comba Dão a Viseu (concessão de 29 de Julho de 1885 e portaria de 7 de Setembro de 1946);

11) Ramal de Santa Apolónia a S. Domingos de Benfica — Linha de cintura (concessão de 7 de Julho de 1886);

12) Ramal de Cascais (concessão de 9 de Abril de 1887);

13) De Lisboa (Rossio) a Campolide — Linha urbana (concessão de 9 de Abril de 1887);

14) De Coimbra a Serpins (concessões de 10 de Setembro de 1887 e 8 de Novembro de 1888 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

15) De Setil a Vendas Novas (concessão de 13 de Dezembro de 1888);

16) Ramal de Leixões (termo de responsabilidade de 4 de Fevereiro de 1898 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

17) De Mirandela a Bragança (concessão de 24 de Maio de 1902 e portaria de 7 de Setembro de 1946);

18) De Espinho a Viseu (concessão de 5 de Fevereiro de 1907 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

19) Ramal de Sarnada a Aveiro (concessão de 5 de Fevereiro de 1907 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

20) Ramal de Lamarosa a Tomar (concessão de 19 de Agosto de 1925);

21) Do Sul e Sueste e do Minho e Douro (contrato de 11

de Março de 1927 e portarias de 7 de Setembro e 28 de Dezembro de 1946);

22) Do Porto à Póvoa e Famalicão (concessão de 8 de Agosto de 1927 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

23) De Trofa a Guimarães e Fafe (concessão de 8 de Agosto de 1927 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

24) Da Senhora da Hora a Trofa (concessão de 8 de Agosto de 1927 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

25) Da Boavista à Trindade (concessão de 8 de Agosto de 1927 e portaria de 28 de Dezembro de 1946);

26) Ramal de Aveiro-Mar (concessão de 31 de Agosto de 1931);

2.º A construção ou exploração em Portugal de outros caminhos de ferro e vias de comunicação que lhe forem legalmente concedidos ou que, por qualquer modo, obtenha com prévia autorização do Governo;

3.º A organização e exploração, com prévia autorização do Governo, de todos os meios de transporte por terra, por água ou pelo ar e de todas as empresas e estabelecimentos correlativos que possam ser legitimamente constituídos, ou aos quais convenha associar-se, desde que tenham qualquer interesse para os caminhos de ferro que explora, salvo todos os privilégios e concessões já outorgados;

4.º A fruição e exploração dos terrenos, matas, minas, pedreiras, oficinas, fábricas ou outros estabelecimentos que lhe sejam concedidos ou adquira por qualquer forma;

Art. 3.º A duração da Companhia será a das concessões que lhe foram ou vierem a ser feitas.

TÍTULO II

Acções e obrigações

CAPÍTULO I

Acções

Art. 4.º O capital da Companhia é de 20:000.000\$, representado por 20.000 acções no valor nominal de 1.000\$ cada uma, devendo ser substituídas por estas as actuais 516.476 acções privilegiadas 65.915 acções ordinárias, na proporção de 40 acções privilegiadas por uma nova e 10 acções ordinárias por uma nova.

Das acções indicadas deduzir-se-ão as que, por qualquer título, se tornarem propriedade da Companhia, as quais serão anuladas. Para este efeito deverá inscrever-se no activo uma verba correspondente ao valor das acções anuladas, não se alterando no passivo a cifra do capital social.

§ único. O capital social poderá ser elevado, uma ou mais vezes, por simples resolução do conselho de administração, tomada por unanimidade, até ao montante de 100:000.000\$. Além deste limite o aumento só pode efectuar-se por deliberação da assembleia geral, sob proposta do mesmo conselho.

Art. 5.º As acções serão nominativas e ao portador, reciprocamente convertíveis.

Poderá haver títulos de 1, 5, 10 e 25 acções.

Art. 6.º As acções são indivisíveis. A Companhia só reconhece um titular para cada acção.

A propriedade de uma acção importa plena adesão aos estatutos da Companhia.

Art. 7.º Os accionistas terão o direito de depositar as suas acções nos cofres da Companhia ou nos que forem indicados pelo conselho de administração. Deste depósito será passado recibo nos termos que o mesmo conselho fixar.

CAPÍTULO II

Obrigações

Art. 8º As obrigações da Companhia são actualmente 300.000, do valor nominal de 1.000\$ cada uma, e vencerão o juro de 3½ por cento, pagável aos semestres, em 1 de Janeiro e 1 de Julho de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1 de Julho de 1947. São amortizáveis por compra no mercado ou por sorteio e reembolsadas ao par em sessenta semestres, a contar de Julho de 1947, inclusivé.

A Companhia, decorridos que sejam cinco anos da data da emissão, tem a faculdade de reembolsar antecipadamente ou converter estas obrigações.

Art. 9º Haverá títulos de 1, 5 ou 10 obrigações à escolha do subscritor. As obrigações poderão ser nominativas ou ao portador.

Art. 10º O pagamento dos títulos reembolsáveis e dos cupões far-se-á na caixa da Companhia em Lisboa ou nos estabelecimentos de crédito designados pelo conselho de administração.

As obrigações a reembolsar deixam de vencer juro desde a data em que forem reembolsáveis.

O reembolso será anunciado pela forma indicada no artigo 53º.

TÍTULO III

Administração da Companhia

CAPÍTULO I

Organização e competência

Art. 11º A administração da Companhia compete a um conselho de sete membros, todos cidadãos portugueses, residentes em Portugal, dos quais quatro serão eleitos pela assembleia geral de entre os accionistas e três nomeados livremente pelo Governo.

Art. 12º O conselho terá um presidente e um vice-presidente, eleitos por ele anualmente.

Na falta do presidente e do vice-presidente as sessões serão presididas por quem o conselho designar de entre os seus membros.

§ único. É permitida a reeleição do presidente e do vice-presidente.

Art. 13º Cada um dos administradores eleitos deverá caucionar a sua gerência por meio de acções da Companhia que representem o capital de 20.000\$00.

Estas acções serão depositadas nos cofres da Companhia dentro de oito dias a contar da eleição e não poderão ser alienadas nem levantadas senão depois de aprovadas pela assembleia geral as contas da gerência respectiva.

Art. 14º Junto do conselho funcionará um comissário do Governo, de livre nomeação deste.

O comissário terá voto consultivo nas sessões do conselho e incumbe-lhe especialmente habilitar o Governo a exercer o direito consignado no artigo 52º.

§ único. No impedimento temporário do comissário poderá o Governo designar quem o substitua.

Art. 15º Em cada um dos dois primeiros anos do 1º período trienal será substituído um administrador, designado pela sorte; no 3º ano serão substituídos os dois restantes.

Findo o 1º período trienal, funcionará o princípio da antiguidade.

E' permitida a reeleição dos administradores.

Art. 16º As vagas que ocorrerem no quadro dos administradores representantes dos accionistas serão preenchidas provisoriamente mediante designação feita pelos restantes administradores da mesma origem. O preenchimento

definitivo far-se-á por eleição na primeira assembleia geral ordinária, mas só em relação ao período de tempo por que ainda haveria de servir o substituído.

Os administradores assim designados ou eleitos terão os mesmos poderes que os restantes.

Art. 17º Sem prejuízo do disposto no artigo 52º, compete ao conselho praticar todos os actos e exercer todos os poderes relativos á administração da Companhia.

Cabe-lhe designadamente:

a) Celebrar todos os contratos e acordos respeitantes aos mencionados nos n.os 1º a 4º do artigo 2º, precedendo autorização do Governo e da assembleia geral, quando necessária;

b) Adquirir bens mobiliários ou imobiliários necessários para a realização dos fins da Companhia e aliená-los, quando desnecessários;

c) Celebrar convenções com outras empresas cujos transportes ou estabelecimentos de qualquer natureza possam interessar á vida da Companhia;

d) Regular, segundo os estatutos, o emprego e aplicação dos fundos de reserva e de qualquer outros;

e) Fixar e modificar as tarifas e o sistema de arrecadação das receitas, nos termos dos contratos e alvarás de concessão;

f) Aprovar os regulamentos necessários para a execução dos serviços;

g) Aprovar o orçamento das receitas e despesas;

h) Contrair empréstimos para a satisfação das necessidades da Companhia:

i) Realizar todos os contratos atinentes à conservação e exploração das linhas, estabelecimentos e empresas da Companhia, e nomeadamente os contratos de fornecimento de aquisição de máquinas, materiaes, utensílios e ferramentas;

j) Autorizar todas as transferências de valores e fundos, desistir de privilégios, dar quitações, efectuar renúncias;

k) Nomear e demitir o director geral e, sob proposta deste, os subdirectores, chefes de direcção e chefes de serviço e quaisquer outros empregados cuja nomeação e demissão não sejam cometidas ao director geral;

l) Nomear e demitir o secretário geral e, sob proposta deste, os funcionários superiores e quaisquer outros empregados dos serviços que lhe estão subordinados cuja nomeação e demissão não sejam cometidas ao secretário geral;

m) Fixar os quadros do pessoal e respectivos vencimentos e conceder as gratificações que considerar justas;

n) Autorizar a proposição de quaisquer acções e processos, assim como as desistências, confissões ou transações relativas a processos pendentes;

o) Submeter à assembleia geral as propostas para deliberações que sejam da competência exclusiva da mesma assembleia;

p) Dirigir ao Governo, com prévia autorização da assembleia geral, petições sobre prolongamento de caminhos de ferro ou ramais e sobre novas concessões.

CAPÍTULO II

Funcionamento

Art. 18º O conselho terá normalmente uma sessão ordinária por semana. Pode, além disso, reunir extraordinariamente, sempre que o presidente o julgue necessário.

As deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos; em caso de empate o presidente terá voto de qualidade.

Para a validade das deliberações é necessária a presença de quatro administradores, pelo menos.

§ único. Aos administradores ausentes é permitido fazerem-se representar por outro administrador, mediante pro-

curação conferida, para cada sessão, por carta ou por telegrama confirmado por carta. Nenhum administrador pode reunir mais de duas representações.

Art. 19º Ao director geral da Companhia compete a direcção superior dos serviços técnicos e administrativos, sob a superintendência do concelho.

O director geral assiste às sessões do concelho, nas quais tem voto consultivo; tem às suas ordens todos os empregados dos serviços técnicos e administrativos, com excepção dos que estão subordinados ao secretário geral e as comissões autónomas; nomeia e demite os empregados cuja nomeação e demissão o concelho lhe tenha delegado; propõe ao concelho a nomeação e demissão dos restantes e a fixação dos vencimentos de todos; prepara o expediente relativo à modificação das taxas e tarifas, à organização de regulamentos para a execução de serviços e à celebração de contratos relativos à construção e exploração das linhas e das outras empresas compreendidas nos fins da Companhia.

O concelho de administração determinará as restantes atribuições do director geral e poderá delegar nele os poderes que entender.

§ único. Poderá haver um ou mais subdirectores, que coadjuvarão o director geral e o substituirão nas suas faltas e impedimentos.

Art. 20º O secretário geral da Companhia assistirá às sessões do conselho para lavrar as actas, nas quais registará fielmente as deliberações tomadas e, em resumo, os fundamentos invocados.

As actas serão assinadas pelo presidente. As cópias ou extractos serão sobreescritos pelo secretário geral e não poderão ser passados para uso de pessoas estranhas sem autorização do presidente.

Art. 21º Carecem da assinatura de dois administradores:

- a) Todos os documentos relativos a actos que possam envolver responsabilidade da Companhia;
- b) Os que digam respeito a transferência de valores;
- c) Os de aquisição, venda e troca de imóveis;
- d) Os recibos, endossos e ordens sobre bancos e depositários de fundos sociais.

§ único. Tratando-se de títulos de acção e obrigações da Companhia, uma das assinaturas pode ser chancela.

Art. 22º É vedado aos administradores celebrar contratos ou realizar negócios com a Companhia, directamente ou por interposta pessoa, salvo se forem expressa e especialmente autorizados pelo conselho de administração.

Art. 23º Uma comissão de três accionistas, eleita em sessão ordinária da assembleia geral, fixará a verba global destinada à renumeração dos membros do conselho de administração e do conselho fiscal e á do comissário do Governo.

A distribuição da verba por cada um dos interessados compete ao conselho de administração, devendo o comissário do Governo ser retribuído como os vogais do conselho que não exerçam as funções de presidente nem de vice-presidente.

§ único. A fixação global a que se refere este artigo valerá por três anos. A verba será levada à conta de despesas gerais.

TÍTULO IV

Conselho fiscal

Art. 24º O conselho fiscal será composto de três membros de nacionalidade portuguesa, eleitos pela assembleia geral de entre os accionistas.

Proceder-se-a, em cada ano, à eleição de um dos vogais do conselho, sendo, porém, permitida a reeleição.

§ 1º Em cada um dos dois primeiros anos do 1º período trienal substituir-se-á um vogal, designado pela sorte; depois atender-se-á, para esse efeito, à antiguidade.

§ 2º O conselho terá um presidente, eleito anualmente pelos seus membros e cuja reeleição é permitida.

Art. 25º É aplicável aos membros do conselho fiscal o disposto no artigo 13º, reduzindo-se, porém, a metade o capital aí indicado.

Art. 26º As atribuições do conselho fiscal são as que lhe confere a legislação geral.

Art. 27º O conselho fiscal reunirá ordinariamente uma vez por mês. Terá, além disso, as reuniões extraordinárias que forem julgadas necessárias pelo seu presidente ou pelo conselho de administração. O presidente tem voto de qualidade.

TÍTULO V

Assembleia geral

Art. 28º Assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

As suas deliberações obrigam a todos, mesmo aos ausentes, dissidentes e incapazes.

Art. 29º A assembleia geral compõe-se dos accionistas que possuam dez acções.

§ único. Os possuidores de acções em número inferior a dez poderão agrupar-se de modo a completar esse número e fazer-se representar por um deles.

Art. 30º Para poderem tomar parte na assembleia devem os accionistas ter as acções nominativas averbadas um mês, pelo menos, antes do dia da reunião e as acções ao portador depositadas, nos cofres que o anúncio de convocação designar, quinze dias antes do dia acima indicado.

Aos accionistas com direito a tomar parte na assembleia serão passadas as respectivas cartas de admissão.

Art. 31º Qualquer accionista com direito a fazer parte da assembleia pode fazer-se representar por outro que também o tenha.

§ único. A representação provar-se-á mediante procuração legalizada por notário, sem outra formalidade.

Art. 32º As mulheres casadas poderão ser representadas por seus maridos; a representação dos incapazes, das pessoas colectivas e dos estabelecimentos públicos incumbe aos respectivos representantes, que deverão obter as autorizações legalmente necessárias.

Art. 33º A cada dez acções corresponderá um voto; mas nenhum accionista terá direito a mais de vinte e cinco votos, seja qual for o número das suas acções.

Exceptua-se o Estado Português, ao qual se contará, até ao limite máximo de trezentos, os votos correspondentes às acções que possuir, quer estejam em nome da Fazenda Nacional quer em nome de qualquer serviço ou estabelecimento público.

§ único. Nenhum accionista particular pode, por si e como representante de outros, reunir mais de cem votos.

Art.º 34 A mesa da assembleia geral será constituída pelo presidente e por dois secretários, eleitos para este fim de entre os accionistas de três em três anos. Para os substituir nas suas faltas serão eleitos, nos mesmos termos, um vice-presidente e dois vice-secretários.

Os dois maiores accionistas presentes serão os escrutinadores; se não aceitarem, serão substituídos pelos dois imediatos maiores accionistas e, se estes não aceitarem, por quem o presidente designar.

§ 1º A mesa assim constituída compete dar posse aos accionistas eleitos para os cargos do conselho de administração e do conselho fiscal.

§ 2º É permitida a reeleição para os cargos da mesa da assembleia geral.

Art. 35º A assembleia ordinária serão submetidos os documentos a que se refere o artigo 44º.

A assembleia discute e aprova as contas; fixa a aplica-

ção dos lucros do exercício, nos termos destes estatutos; eleger a sua mesa, os membros electivos do conselho de administração, os membros do conselho fiscal e a comissão a que alude o artigo 23.º, e delibera, no limite dos estatutos e da lei, sobre quaisquer outros assuntos anunciados que interessem à vida da Companhia.

Art. 36.º As deliberações relativas a alterações dos estatutos, fusão ou reunião com outras companhias, traspasse de empresas, arrendamento de toda a rede ou parte dela, redução do capital social ou aumento não previsto no § único do artigo 4.º, prorrogação ou dissolução antecipada da Companhia, só podem ser tomadas em assembleia expressamente convocada para esse fim, em que se ache representada, pelo menos, metade do capital social.

Estas deliberações dependem, para se tornarem válidas, da aprovação do Governo.

§ único. É aplicável aos casos previstos neste artigo o disposto no § único do artigo 39.º e no artigo 40.º

Art. 37.º A assembleia geral ordinária realizar-se-á uma vez por ano na sede social, dentro do 1.º semestre, para os fins designados no artigo 35.º e para quaisquer outros que sejam especificados no anúncio de convocação.

As assembleias extraordinárias serão convocadas a requerimento do conselho de administração, do conselho fiscal ou de accionistas que representem, pelo menos, um quinto do capital social. A convocação será feita dentro de oito dias a contar do pedido.

Art. 38.º A assembleia será convocada por anúncio publicado com a antecedência de vinte dias, pelo menos. O anúncio indicará a ordem do dia.

Art. 39.º Salvo o disposto no artigo 36.º, a assembleia considerar-se-á regularmente constituída uma vez que os accionistas presentes e representados atinjam, pelo menos, o número de vinte e cinco e possuam a quarta parte do capital social.

§ único. Quando se verifique, pelos depósitos de acções, que a assembleia não pode funcionar, o presidente convocará imediatamente nova reunião para data que não esteja distanciada nem mais de vinte nem menos de quinze dias.

Nos primeiros dez dias a contar desta 2.ª convocação será admitido o depósito de acções.

Art. 40.º Se a primeira assembleia não poder constituir-se por falta de número, será convocada segunda com a antecipação marcada no § único do artigo anterior.

A segunda assembleia convocada nos termos deste artigo e do § único do artigo anterior funcionará com qualquer número, mas só poderá deliberar sobre o objecto da convocação primitiva.

Art. 41.º Haverá três formas de votação:

- a) Por levantados e sentados;
- b) Normal;
- c) Por escrutínio secreto.

§ único. Adoptar-se-á a votação por escrutínio secreto quando se trate de eleger alguém para qualquer cargo ou função ou de deliberação que possa afectar pessoa determinada, salvo resolução em contrário da assembleia, não rejeitada por seis accionistas, pelo menos.

Em todos os outros casos a votação será por levantados e sentados, salvo se seis accionistas, pelo menos, reclamarem votação nominal.

Art. 42.º As deliberações da assembleia constarão da respectiva acta, que será assinada pela mesa.

À acta juntar-se-á uma lista, assinada também pela mesa dos accionistas que tomaram parte na assembleia, com indicação dos votos que lhes pertenceram, por si ou como representantes.

§ único. Quaisquer cópias ou extractos da acta farão prova desde que estejam assinados pelo presidente e um dos secretários.

TÍTULO VI

Inventário, balanço, contas, dividendos, fundos de reserva e amortizações

Art. 43.º O conselho de administração enviará mensalmente ao Ministério das Comunicações um balancete da situação da Companhia, que será publicado no *Diário do Governo*.

Art. 44.º Trinta dias, pelo menos, antes da reunião da assembleia geral ordinária o conselho de administração apresentará ao conselho fiscal o inventário, o balanço, a conta de ganhos e perdas e o relatório da gerência do exercício findo. O conselho fiscal dará o seu parecer e por fim os documentos referidos, com o mesmo parecer, serão submetidos à assembleia geral.

§ único. O relatório, o balanço e o parecer serão impressos e distribuídos aos accionistas com direito a tomar parte na assembleia geral. Serão também facultados aos outros accionistas que os solicitarem.

Art. 45.º Apurado o saldo credor da conta geral da exploração e feita a dedução das despesas extraordinárias, da contribuição para as caixas de previdência e dos encargos resultantes de linhas exploradas por contratos, o que sobrar do produto líquido do exercício terá o destino seguinte:

a) Assegurar-se-á, com referência ao exercício findo, a amortização regular das obrigações a que alude o artigo 8.º, por meio de sorteio com reembolso ao par ou por compra no mercado, à escolha do conselho de administração;

b) Pagar-se-á, em segundo lugar, o juro das referidas obrigações respeitante ao exercício que findou;

c) Levar-se-á, a seguir, ao fundo de reserva ordinária a percentagem fixada na lei;

d) Retirar-se-á depois, para reserva extraordinária, até 10 por cento da receita bruta;

e) O que restar será distribuído em dividendo às acções ou terá a aplicação que a assembleia geral determinar.

§ único. A economia que se fizer com a compra de obrigações no mercado em substituição do sorteio pode ser aplicada à compra suplementar de obrigações para acelerar a amortização ou ao reforço da reserva extraordinária, conforme o conselho de administração entender.

Art. 46.º O pagamento do dividendo efectuar-se-á em Lisboa nas datas fixadas pelo conselho de administração.

Art. 47.º Do remanescente a que se refere a alínea e) do artigo 45.º pode a assembleia geral ordinária destinar à amortização de acções a quantia que entender.

A designação das acções a amortizar far-se-á por sorteio público, na sede da Companhia, nas épocas e pela forma que o conselho de administração determinar.

Os titulares das acções sorteadas receberão em numerário o capital respectivo, com o dividendo que lhes couber até ao dia fixado para a amortização. Ser-lhes-ão entregues, além disso, tantas acções especiais ao portador quantas houverem sido amortizadas. Às acções desta natureza não serão atribuídos dividendos nem reconhecidos direitos sociais, mas na liquidação da Companhia os seus portadores terão direito a receber o que for além das importâncias já arrecadadas em virtude da amortização.

§ 1.º A assembleia geral pode deliberar que a amortização, em vez de se fazer por sorteio, se faça por compra no mercado.

§ 2.º No caso de sorteio, o pagamento do capital e o dividendo efectuar-se-á em Lisboa, nos cofres designados pelo conselho de administração.

Art. 48.º A Companhia dispõe das reservas seguintes:

1.º Reserva ordinária, constituída pelas deduções previstas na alínea c) do artigo 45.º;

2.º Reserva extraordinária, constituída por obrigações de 3 1/2 por cento, resultantes da troca das que a Companhia

tem na mesma reserva, pelo juro dessas obrigações e pelas quantias a que se referem a alínea d) do artigo 5.º e o § único do mesmo artigo.

§ 1.º Compete ao conselho de administração regular o emprego da reserva ordinária.

§ 2.º A reserva extraordinária é destinada a aplicações extraordinárias. O seu rendimento reverterá para a mesma reserva.

TÍTULO VII

Liquidação e contestações

Art. 49.º Em caso de dissolução da Companhia, a assembleia geral nomeará para liquidatários três accionistas com direito de voto que não façam parte do conselho de administração e quatro membros deste conselho.

Os liquidatários procederão imediatamente à liquidação nos termos da lei, cessando a partir desse momento as funções do conselho de administração.

Art. 50.º Liquidados os haveres sociais e satisfeita todo o passivo o saldo será distribuido pelos accionistas em proporção do seu capital.

Art. 51.º Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia acerca dos tratos e alvarás de concessão serão resolvidas pela forma neles prevista.

As disposições destes estatutos não prejudicam os direitos que pelas leis, contratos e alvarás de concessão pertencem ao Estado sobre as linhas concedidas à Companhia, nem alteram os prazos e demais condições estabelecidas

para a reversão ao Estado das linhas e seus ramais, nem modificam o direito, assegurado ao Estado, de fazer o resgate dessas linhas, tudo nos termos dos referidos contratos e alvarás.

TÍTULO VIII

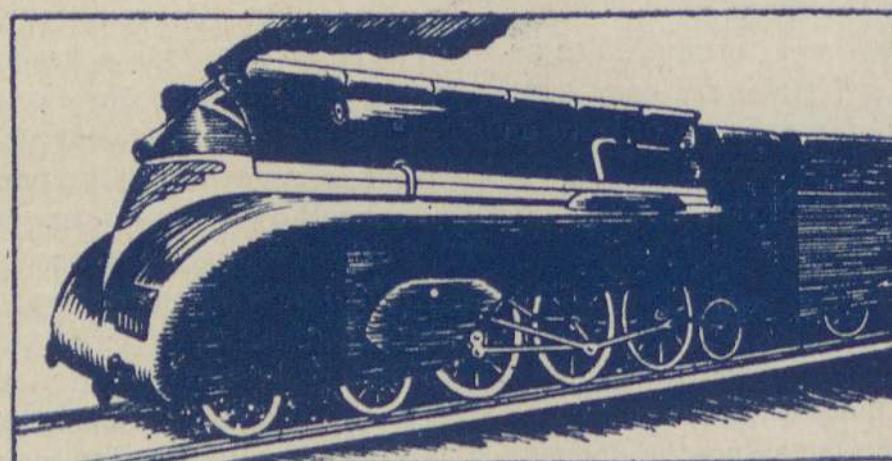
Disposições gerais

Art. 52.º O Governo tem o direito de suspender e anular quaisquer deliberações da Companhia e actos da sua administração que sejam contrários às leis, aos contratos e diplomas de concessão ou aos estatutos.

Art. 53.º Todos os anúncios relativos a assuntos da Companhia serão publicados no *Diário do Governo* e em dois jornais de Lisboa, pelo menos, escolhidos pelo conselho de administração.

Art. 54.º Os herdeiros ou credores de qualquer accionista não podem, sob pretexto algum, fazer penhorar ou por qualquer forma apreender bens e valores da Companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem intrrometer-se em actos de administração. Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e deliberações da assembleia geral tomadas em conformidade dos estatutos.

Ministério das Finanças e das Comunicações, 31 de Julho de 1947.—O Ministro das Finanças, João Pinto da Costa Leite.—O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.





PISCINA SOLAR ATLÂNTICO

ESPINHO

*Uma vila, ou um grande bairro
duma cidade moderníssima?*

QUANDO, numa manhã radiosa, me apeei, pela primeira vez, em Espinho, senti o remorso amargo de não ter, há mais tempo, visitado esta maravilhosa e surpreendente vila.

Foi qualquer coisa de novo, de inédito, para os meus olhos, para estes olhos que já tinham contemplado e admirado, muitos anos antes, algumas vilas e praias estrangeiras.

Não sei de prazer maior do que este de viajar. Mas só depois de ter andado por terras estranhas é que cheguei à conclusão de que nada fala tanto

ao nosso coração do que peregrinar pela nossa própria terra.

Só depois de ter andado pelo estrangeiro é que apreciamos devidamente o que é nosso; é que reparamos, com mais atenção e maior dose de orgulho, nos nossos valores.

Onde há paisagem mais encantadora e enternecedora do que a nossa?

Portugal é um país rico sob o ponto de vista turístico. Dos mais ricos da Europa. Tão rico e tão atraente que os próprios espanhóis, tão ciosos de suas coisas, uma vez por outra deixam de frequen-

MÓVEIS E DECORAÇÕES

Esnesto Pereira de Oliveira

Telefone 93

ESPINHO

tar as suas praias para passarem uma larga temporada nas nossas. São eles que vêm dar uma excepcional animação à Figueira da Foz; são eles, ainda, que contribuem, na grande época dos banhos, para o movimento, para a alegria ruidosa e festiva da praia de Espinho. Devemos-lhe, por isso, gratidão. Mas Espinho não deve apenas a sua glória e a sua fama internacional à sua magnífica praia. Deve-as igualmente ao bairrismo enternecido dos seus habitantes. Com efeito, poucas terras do país se têm desenvolvido tão velozmente como esta linda vila. Pelo traçado das suas ruas e pela importância e excelente aspecto dos seus edifícios, dir-se-ia um grande bairro duma cidade moderna. As suas indústrias, que já não são poucas e o seu comércio, que é importante, estão contribuindo poderosamente para o seu progresso e para o seu embelezamento.

As ruas de Espinho, exactamente como as de Nova Iorque, são numeradas e não designadas por nomes. Isto é uma das suas mais curiosas características.

Espinho é uma das mais belas praias do país e para agasalho e regalo dos seus frequentadores, na época balnear, dispõe de magníficos hoteis, restaurantes modernos e algumas pensões.

O turista encontra sempre maneira agradável de passar os seus dias de férias nesta maravilhosa estância. O Casino proporciona-lhe festas magníficas e os que têm prazer em visitar lugares pitorescos, encontra, nas vizinhanças de Espinho, o Convento de Grijó, com um admirável claustro renascença e o túmulo de D. Rodrigo Sanches, filho da célebre D. Maria Pais Ribeiro, a Ribeirinha, por quem D. Sancho I se apaixonou. Este túmulo é obra do século XIII e é considerado pe-

los críticos e historiadores de arte um dos mais notáveis espécimes da estatuária gótica.

Dois outros sítios pitorescos, dignos de visita, são a gruta na encosta da fonte do Mocho e a Ponte dos Suspiros, ao norte da vila.

As segundas-feiras realiza-se, com excepcional animação, a feira tradicional. É curiosa, verdadeiramente pitoresca, pelo seu carácter popular e por ela se avalia a importância de Espinho. E se a feira é curiosa, mais animadas são as suas tradicionais romarias de Nossa Senhora da Ajuda, no penúltimo domingo do mês de Setembro, que dura três dias, e de S. João, nos dias 23 e 24 de Junho.

Os habitantes de Espinho possuem em alto grau o sentimento bairrista. Para esse sentimento muito tem contribuído o semanário local: *Defesa de Espinho*, da direcção de Benjamim Dias. Na sua redacção reunia-se antigamente o *Grupo de Amigos de Espinho*, que exerceu acção notável. A esse grupo pertenceram e pertencem ainda as figuras mais representativas da terra.

Esse Grupo colaborou com a Câmara Municipal algumas das suas mais importantes iniciativas. Alguns dos presidentes do Município desse mesmo Grupo é que saíram.

Espinho é uma grande vila industrial e sabe tirar também do turismo uma das suas mais importantes fontes de receita.

Não é para admirar que daqui a poucos anos ela seja elevada à categoria de cidade.

É principalmente no verão, quando começa a época dos banhos de mar, que se deve visitar a formosa vila de Espinho. É, se me permitem o francésimo, a verdadeira, a mais elegante *saison* da praia.

REBELO DE BETTENCOURT

Adriano Pereira Lopes

Oficina mecânica de mármores e esculturas
FUNDADA EM 1897

Rua 7, n.º 561 — Chamadas ao Telefone 391 — ESPINHO

T A P E T E S
P A S S A D E I R A S
A R T I G O S
P A R A P E S C A
E C O R T I Ç A

—
I M P O R T A Ç Ã O
E
E X P O R T A Ç Ã O



SEMPRE QUE PRECISE COMPRAR QUALQUER ARTIGO, CONSULTE OS MEUS PREÇOS

ARMAZÉM DE FAZENDAS

TELEFONE 342 (Por chamadas)



Silva & Coteiro, Lda.

Rua 22, n.ºs 503-505

ESPINHO



Fábrico da Firma — BARBOSA & CARVALHO, Ltd.
Representada em ESPINHO — p/MARÇAL DUARTE

*Agora...
no Futuro!*

Materiais de Construção

Cal hidráulica «MARTINGANÇA»

Empresa de Cimentos

da Maceira, L.^{da}

Rep.º em ESPINHO — p/MARÇAL DUARTE

TUDO PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

Armazens em ESPINHO

Fábricas Perfectus, L. da



FÁBRICA DE CARROS E CADEIRAS PARA BÉBÉ
BRINQUEDOS E JOGOS EDUCATIVOS — CARTONAGEM
ARTIGOS DE PIASSABA — ESCOVARIA E PINCELARIA FINA

RUA 22, N.º 1336

TELEFONE N.º 398

ESPINHO
(PORTUGAL)

TELEG. PERFECTUS

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Revista quinzenal

ALBERTO DE SOUSA REIS & C.a, L.da
Fábrica de Móveis Artísticos
Avenida 8 n.º 1054 Praia de Espinho Telef. 48-Caixa Postal 7

Café-Restaurante COSTA VERDE
O melhor das praias portuguesas
ESPINHO TELEFONE 3-4-3

PEIXARIA CENTRAL
Peixe fresco todos os dias—Lagosta e ameijoas do Algarve
Rua 23, 51-52 — Telef. 346 ESPINHO

METALÚRGICA DE ESPINHO — DE —
ABEL DE OLIVEIRA, MARTINS & C.º, LTD.
Oficinas: Ruas 37 e 22—Garagem: Ruas 18 e 16—Telef. PBX 44 ESPINHO

ELECTRO CARPINTARIA de ANTÓNIO SIMÕES CARDOSO
MONTE LIRIO—PONTE DE ANTA TELEFONE 352 E 353 — POR CHAMADA ESPINHO

POMPEU FERREIRA DA SILVA
Fábrica de sacos de papel, impressos e lisos em todas as qualidades
VERGADA—VILA DA FEIRA Telef. 18—LOUROSA

Arminda Fernandes de Amorim (V.º de Henrique Balôna)
ARMAZEM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS
Telef. 69 Armazém e Escritório: Rua 18 — ESPINHO

COLÉGIO DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO — ESPINHO
Para educação de meninas nos cursos primários, comercial e liceal
e preparação para admissão às Universidades e Institutos — Telef. 303

HOMERO MENDES
(Representações e Comissões)
Rua 9, n.º 258 ESPINHO

PINHO, OLIVEIRA & REZENDE, L.DA Armazénistas de Mercearias
Farinhas, Gorduras, Batatas, Frutas secas
Angulo das Ruas, 18 e 33—Telef. 377 ESPINHO

ANTÓNIO DIAS COELHO
Fabricante-Exportador de Rolhas, Aparas e outros derivados de Cortiça
Rua 22 n.º 1293 ESPINHO

Sociedade de Vinhos de Espinho, L.da
TELEFONE 301
Armazens: Angulo das Ruas, 18 e 35 ESPINHO

Oficinas de Tanoarias de RELVAS & GUIMARÃES
Vasilhame de todas as dimensões, fábrico esmerado. Modelos de exportação
SILVADE — ESPINHO — PORTUGAL TELEF. 396

CERVEJARIA VERDE GAIO
BAR estilo português — Único no género
Avenida 8, n.º 450 ESPINHO

DIAS & IRMÃO, L.da
Armazém: Rua 12, n.º 580
Secção de retalho: Rua 8, n.º 583 ESPINHO

CONFETARIA IDEAL
DE JOAQUIM SÁ COUTO
Rua 8, n.º 593 — Telef. 64 ESPINHO

Faria & Irmão
Padaria mecânica—Farinhas e cereais—Fábrica mecânica
Rua 16, n.º 312 a 316—Telefone 84 ESPINHO

HILÁRIO GOMES ROSMANINHO
ARMAZEM DE VINHOS
Em Espinho: Rua 18 n.º 995—Rua 31 n.º 452—Tel. 345—ESPINHO

Fábrica de Serração, Carpintaria e Marcenaria «A MODERNA»
Móveis—Carpintaria limpa—Soalhos à Inglesa—Vigamentos—Armações para estabelecimentos
ESPINHO

Depósito de Fructas LUIZA NOGUEIRA
Vendas por junto e a retalho—Legumes das melhores qualidades
Mercado Municipal n.º 58—Telef. 304 ESPINHO

Central de Viveres, L.da
Armazém de Mercearia—Cereais, Farinhas, Gorduras e Adubos Químicos
Rua 14 n.º 894 a 898—Telefone 13—Apartado 41 ESPINHO

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E CAIXOTARIA
de FRUTUOSO & MAIA
Telefone n.º 4-Anta ESMOJÃES ANTA-ESPINHO

PINTO & FÉLIX, L.da
Armazénistas de cereais e Mercearias
Rua 16 n.º 791 a 797 ESPINHO Telefone 26

Alberto Rezende & Irmão
Armazém de Mercearias—Cereais, Farinhas, Sêmeas e Gorduras
Armazém e Escritório: Rua 23-n.º 451—Tel. 357—Apartado 24 ESPINHO

SÁ, SANTOS & C.º
Industriais de Cordoaria e seus derivados
Telef. 10 (Paramos)—Teleg. SASSANTOS—PARAMOS—ESPINHO (Portugal)

Garagem Central de A Mecânica de Espinho
JOAQUIM PEREIRA DE SOUSA
RUA 62 (Antiga Rua Passelo Alegre) — Telefone 302 ESPINHO

BAPTISTA & OLIVEIRAS
FARINHAS, CEREALIS E MERCEARIAS
Telefone 21—Telegrams FARINHAS—Apartado, 5 Rua 62—ESPINHO

SERRAÇÃO A VAPOR DA PONTE DE ANTA DE
Francisco Rodrigues de Castro e Filhos, L.da
Telefone, 67-E ESPINHO

ABEL PEREIRA LOPES
MOVEIS — MOBILIARIO ANTIGO E MODERNO
Avenida 8 e Rua 25 ESPINHO

COLÉGIO DE S. LUIS
Cursos: Primário, Comercial e Liceal (3 Ciclos)
PRAIA DE ESPINHO Telefone 60

LUSALITE—Depositário: A. TRINDADE, SUCESSOR
Armazens de Ferro, Aço e Carvão de Forja
880-Avenida 3-886 Caixa Postal 4—ESPINHO Telefone 39

PADARIA CENTRAL
Propriedade da SOCIEDADE INDUSTRIAL DE PADARAIS DE ESPINHO, L.da
Angulo das Ruas 14 e 23 ESPINHO

FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL

DE

Manuel Domingos da Silva

!

Nogueira da Regedoura

E S P I N H O

MERCARIA ELEGANTE

FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL

DE

Júlio Gomes Paiva

NOGUEIRA DA REGEDOURA

E S P I N H O

Representante da Fábrica

Alfredo Joaquim Pais

“A CONQUISTADORA”

PAÇOS DE BRANDÃO

FÁBRICAS DE PAPEL E CARTÃO

FÁBRICA DE PAPEL, CARTÃO E SACOS DE PAPEL

DE

Aires Gomes Ferreira

FABRICAÇÃO DE PAPEL E
CARTÃO EM QUALQUER
QUALIDADE E FORMATO
QUE LHES SEJAM PEDI-
DOS, ASSIM COMO SACOS
DE PAPEL DE TODOS OS
FORMATOS

NOGUEIRA
E S P I N H O

Pedro da Silva Moreira

..

FÁBRICA DE SACOS
DE PAPEL, PAPEIS DE
EMBRULHO E CARTÃO

|||

O MELHOR FABRICO

..

Nogueira da Regedoura

E S P I N H O

António Catarino da Fonseca «Raimundo»

CONSTRUÇÕES CIVIS

OFICINAS:
RUA 62, N.º 594

ESPINHO

FÁBRICA DE TAPEÇARIAS

DE

Joaquim Moreira da Costa Júnior

FUNDADA EM 1918

FABRICO ESMERADO DE CARPETTES, TAPETES, PASSADEIRAS,
ALCATIFAS E CAPACHOS EM LÃ, JUTA, CAIRO, SIZAL, ETC.

RUA 24

ESPINHO

DEPÓSITO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

V.º DE JOSÉ DE BRITO PAULA

Tintas, Óleos e Vernizes, Produtos Cerâmicos, Tubos de
Grès e Sanitários, Cimento e Cal de todas as qualidades

RUA DEZANOVE, 452

ESPINHO

LOUÇAS DE CHAPA-DE ALUMÍNIO
E ALUMÍNIO FUNDIDO. TODOS
OS ARTIGOS DE ALUMÍNIO:
GALVANOPLASTIA, ETC.

Telefone 388
Telegramas SOL
Apartado n.º 36

FÁBRICA ALEA

SANTIAGO & OLIVEIRA, L.^{DA}

FABRICANTES DA LOUÇA DE ALUMÍNIO MARCA SOL

RUA 33

ESPINHO

TELEGRAMAS OLIVA
FONE 326

SOCIEDADE IMPORTADORA OLIVA, L.^{DA}

IMPORTADORES

Peças e Acessórios para Automóveis de todas as marcas

RUA 15, N.^o 539

ESPINHO

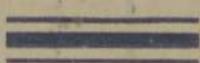
TELEFONE 380

JOSÉ MIGUEL

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

Rua 20, N.^o 461

ESPINHO



FÁBRICA NA COVILHÃ – Telef. 83

FÁBRICA DE TAPEÇARIA E CORDOARIA
SANTA CRUZ
DOMINGOS FRANCISCO ALVES

Execução rápida e perfeita em TAPETES e CARPETES, etc.—Exportação para as COLÔNIAS e AÇORES

Executa-se com perfeição todos os artigos de CORDOARIA

SILVALDE

ESPINHO (PORTUGAL)

CONFEITARIA
«PONTO CHIC»

RUA 8—ESPINHO

Pastelaria variada, Bolos Regionais, Bebidas geladas, Vinhos do Porto, Champanhes

TELEFONE, 389

CASA TAVARES

RUA 62, N.º 230
ESPINHO

Visitar esta casa é ficar preso a um nunca acabar de Doce Regional, pastelaria húngara, bebidas geladas, mercearia fina, etc.

A Menina do Chocolate

Com o seu sorriso de menina e moça, continua a distinguir a sua clientela favorita, com chocolates finos, rebuçados variadíssimos, dropes e cartonagens para presentes.

RUA 19, N.º 212 ESPINHO

PENSÃO BEIRA-MAR
DE
Leonel de Jesus Lázaro

RUA 17, N.º 51—ESPINHO

Que horrível é sofrer de reumatismo! A melhor cura encontra-a V. Ex.^a no balneário de Espinho.

Aproveite a oportunidade de êste estabelecimento se encontrar aberto todo o ano com banhos quentes de imersão, duche e sulfurosos com a milagrosa água do mar devidamente canalizada.

Para melhor comodidade tem V. Ex.^a a PENSÃO BEIRA-MAR que lhe proporciona uma melhor eficácia ao seu tratamento, e que tem dado provas dos melhores resultados em pessoas entrevadas há muitos anos.

Nesta Pensão encontra V. Ex.^a uma belíssima hospedagem, bons quartos e bom serviço de mesa.

Serviço de cozinha à portuguesa. Executam-se dietas.

Neste estabelecimento há ordem e disciplina

Padaria e Confeitaria Modelar
Matos & Irmão

Especial fabricação diária de Fogacãs e Caladinhos

ESPECIALIDADE DA NOSSA CASA

Filiais { ESTARREJA
PAÇOS DE BRANDÃO

Rua 18, N.ºs 953 a 957 ESPINHO

FÁBRICA DE PAPEIS
PARA EMBALAGEM

DE

José de Azevedo Aguiar Brandão

///

PAÇOS DE BRANDÃO

Fábrica ÁGUILA

Pedro da Costa Monteiro

Sacos de Papel em todas as qualidades, Lisos e Timbrados — Cordas — Cordeis — Fios — Bambinelas — Carpetes — Passadeiras — Tapetes em Pita e Lã — Capachos de Cairo

SILVALDE ESPINHO

Fábrica de Artigos de Celuloide e Bijuterias

LUSO CELULOIDE

Tel. 70 / Teleg. CELULOIDE / APARTADO 22

Henriques & Irmão, L.^{da}
ESPINHOFÁBRICA DE PAPEIS
PARA EMBALAGEM

DE

José de Azevedo Aguiar Brandão

///

PAÇOS DE BRANDÃO

Serração, Moagem e Caixotaria a Vapor

Serração de madeiras em todas as dimensões. Adubos químicos. Raspa de ossos. Soalhos aparelhados. Guarnições e Molduras

— TELEF. 5—ANTA—

Custódio d'Oliveira Marques

ANTA—ESPINHO

**CAFÉ E RESTAURANTE
— DE —
MÁRIO BORGES, L.^{DA}**

DROGARIA GOMES (Antiga Casa Mateiro)
ANTÓNIO RODRIGUES GOMES
Depósito de Materiais de Construção — Tintas, Óleos e Vernizes,
Ferragens, Produtos Cerâmicos, Tubos de Grés e Sanitários,
Cimento e Cal de todas as qualidades. Barro refractário
Depositário da Ixívia «BRANCA DE NEVE»
Representante da Sociedade Industrial d'Ovar, Limitada
Telha, Tijolo e Canos de Grés
Rua 14 n.º 965 — Telefone 309 ESPINHO

Piscina Solário Atlântico

A MAIOR E A MAIS CONFORTAVEL
DA PENINSULA

ALFAIATARIA
E CAMISARIA

COLONIAL

SOUZA & LACERDA, L.^{DA}

ESPINHO

VINHOS DE PASTO

**VINHOS DE PASTO
JOSÉ TAVARES D'OLIVEIRA**
CASA FUNDADA EM 1920
Marca registada n.º 56.758 59

Fábrica Mecânica de Papel em Tondela
Fábrica Hidráulica de Papel em Ovar
Fábrica de Papel do Engenho Novo

**Fábrica Manual
de Sacos de Papel
COM IMPRESSÃO**

COUTO & IRMÃOS, L.^{DA}

Fábrica de rolhas de Cortiça e seus derivados
— em S. PAIO DE OLEIROS —

Escritório: S. PAIO DE OLEIROS Telefone 18-P. Brandão

CASA N.^A S.^A DO SAMEIRO
CONFETARIA E PASTELARIA
Fabrico especial em bolos, e doces regionais.
Especialidade em Pão podre e bolos de S. Bernardo
CASTRO & NATÁRIO, L.^{DA}
(Sucessores de Joaquim de Sá Couto)
Séde: Rua 14 n.^o 747—ESPINHO—Tel. 370-Apartado 25

Confeitoria **Pastelaria** **JULIA** **Mercearia fina**
e Frutas

Espumantes, Vinhos finos e de consumo. Queijos e cárne fumadas das melhores procedências. Depósito da laranjada «Marina» e água da Fonte da Prata. Chocolates, Aguas minerais. Especialidades diversas

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

JULIA BARBOSA LOURENÇO

Rua 19 n.º 264—Telef. 404 **ESPINNO**

Tipografia PROGRESSO ANTÓNIO GUETIM

FÁBRICAS DE PAPEL E DE SACOS DE
Lino Pereira de Sousa
Papeis de Embalho e Sacos de Papel
ENVIAM-SE AMOSTRAS E PREÇOS
PAÇOS BRANDÃO

VINHOS DE PASTO
UNIÃO VINICOLA ABASTECEDORA, L.^{DA}

CASA SAMEIRO — DE —
MANUEL NUNES DA SILVA

**ARMAZEM DE VINHOS E AGUARDENTES
GORDURAS E AZEITONA**

Alfredo Rodrigues de Sá

RUA 24, N.^o 943 ESPINHO

FÁBRICA DE SACARIA Papel de embrulho
SACOS DE PAPEL EM TODAS AS e para embalagem
QUALIDADES, LÍSOS E TIMBRADOS

Dionísio da Costa Guimarães

ANTA Telefone 6-Anta **ESPINHO**

Pensão Beira Mar

ANEXO AO BALNEÁRIO DE ESPINHO

COM BANHOS QUENTES DE IMERSÃO — DUCHES,
E SULFOROSOS, COM ÁGUA DO MAR DEVIDA-
MENTE CANALIZADA — A CURA COMPLETA DE
V. EX.^a CONSISTE EM MANDAR RESERVAR A
— SUA HOSPEDAGEM COM DEVIDO TEMPO —

PROCURE V. EX.^a A CURA DO SEU REUMATISMO.
ESTE ESTABELECIMENTO TEM DADO PROVAS
DE ÓTIMOS RESULTADOS NA CURA DE PESSOAS
ENTREVADAS HA BASTANTES ANOS

ABERTO DE 1 DE JULHO A 31 DE OUTUBRO

PROPRIETARIO E GERENTE:

LEONEL DE JESUS LAZARO



ESPINHO — Praia de banhos — Esplanada — Paraíso das crianças — «Rink» de patinagem

S. João da Madeira

e o seu admirável bairrismo

FALA-SE com um sanjoanense e logo ele, com um tom de voz que é sinal de convicção e de fé, nos diz: S. João da Madeira, que há poucos anos era uma simples freguesia, que hoje é uma vila das mais importantes, há de ser num futuro próximo uma das mais belas, mais prósperas cidades do país.

O bairrismo, em geral, é um sentimento feito tanto de orgulho como de exagero. Chega também a deformar a visão, a proporção das coisas. Nesses casos, em vez de ser uma força dinâmica, torna-se numa força morta. Não se olha para a frente. Contempla-se, apenas, o passado.

O bairrismo dos sanjoanenses é, porém, feito de impulsos, de iniciativas, de fé no futuro. É a sua mais nobre virtude. É por ele que a povoação caminha a passos largos. Ontem uma freguesia, hoje uma vila, amanhã uma cidade. A fé sempre operou prodígios. O sanjoanense, por amor à terra, obrará milagres. Nas suas mãos honestas, está, com efeito, a modelar-se a futura cidade.

S. João da Madeira é uma das mais lindas terras da região de Aveiro. O sanjoanense, quando sai para o Brasil ou para a América, quando,

mesmo, fixa residência noutro ponto do país, nunca se esquece do cantinho natal. Nunca, no estrangeiro, deixa de ser português e, sobretudo, de ser sanjoanense. A sua terra está sempre presente na sua alma e na sua lembrança saudosa. O parque de Nossa Senhora dos Milagres é obra dos sanjoenses que se encontram no Brasil. Outro exemplo admirável de bairrismo é a dádiva que o importante industrial de chapelaria, sr. António Henriques fez, recentemente, ao Município, destinada à criação duma cantina escolar.

Os próprios sanjoanenses resolveram também o problema local da assistência. O Hospital de S. Francisco foi construído com o importante legado do benemérito Francisco José Luis Ribeiro. Há um Asilo para velhos e um outro, o de Santo António, destinado à infância desvalida. Há ainda uma creche.

S. João da Madeira não se esqueceu também do seu problema cultural. Já tem uma biblioteca e um magnífico teatro.

Quais são as indústrias que concorrem para o progresso e para o equilíbrio económico de S. João da Madeira? A chapelaria, o calçado, os lacticínios

e diversas outras indústrias. No fabrico de chapeus empregam-se mais de mil operários.

É uma terra encantadora, repetimos. Não possuindo monumentos, mosteiros ou velhas igrejas — porque tudo, nela, é de recente data, S. João da Madeira tem, no entanto, para compensar essa falta, ares excelentes e panoramas de beleza incomparável. Só por esses panoramas vale a pena visitá-la.

A vila tem como principais atractivos o lindo parque da Nossa Senhora dos Milagres e as margens do rio Ul.

No último domingo de Junho realizam-se, prolongando-se por três dias, as tradicionais Festas Sebastianinas, que chamam grada concorrência de forasteiros dos pontos mais próximos.

As principais casas bancárias, bem como as mais importantes companhias de seguros do país têm as suas respectivas agências devidamente montadas em S. João da Madeira.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Vale a pena visitar esta progressiva e pitoresca vila. É uma população amável e admirável a sua.

Dá-nos o exemplo de quanto pode o trabalho e o bairrismo inteligente dos seus filhos.

Querem também saber como duma vila, que ainda há poucos anos era uma simples freguesia, vai nascer uma cidade? Não tem mais que saber: é ir um dia a S. João da madeira.

SERRAÇÃO E CAIXOTARIA Joaquim da Silva Teixeira

S. JOÃO DA MADEIRA

Séde: Rua Brito e Cunha, 497
M A T O Z I N H O S

OFICINA DE CARPINTARIA E MARCENARIA MANUEL DIAS DA CONCEIÇÃO

Nesta oficina executa-se todo o serviço concernente à arte de Carpintaria e Marcenaria

ARRIFANA
Vale do Vouga

CALÇADO ZARCO
Costas (Irmãos) & C.º
TELEGRAMAS: ZARCO
S. JOÃO DA MADEIRA (Portugal)

FÁBRICA DE CALÇADO «SEMOG»
GOMES & FILHO
ARRIFANA
VALE DO VOUGA

FÁBRICA DE CALÇADO TELEFONE: 140
PARA HOMEM E SENHORA ELEGRAMAS: IRIS
Calçado IRIS — Marca registada
J. ALMEIDA & SANTOS
S. João da Madeira (Portugal)

Telefone, 73
gramas: ALIANÇA CALÇADO
Aliança Industrial de Calçado, L.º
CALÇADO ALIANÇA — Importação-Exportação
CALÇADO — CABEDAIIS
S. João da Madeira

Fábrica de Fitas de Seda e Algodão
para Chapéus e Calçado
Gomes Ferreira & Dias
Telefone, 128
S. João da Madeira

Martins & Vitor, L.º
S. JOÃO DA MADEIRA
FÁBRICA DE GUARDA-SOIS E SOMBRINHAS
CHAPEUS DE PALHA PARA CAMPO E PRAIA
Telefone: 125
Teleg. VITÓRIA

Fábrica de velas de stearina e velas de cera
COSTA & C.º
CASA FUNDADA EM 1904
Velas de cera de todos os tamanhos
Exportação para o Continente, Ilhas e África
Telefone, 38 — S. João da Madeira — (Portugal)

TELEFONE 42
(O. de Azemeis)
A. Costa & C.º, Suc.
Armazém de Malhas, Miudezas e Atoalhados
CUCUJÃES

TELEFONE, 14

APARTADO N.º 27



A AIROSA
FÁBRICA DE CALÇADO



Santos Leite & Irmão

FABRICO ESMERADO.

CALÇADO PARA HOMEM, SENHORA E CRIANÇA.

EXPORTAÇÃO EM LARGA ESCALA PARA O CONTINENTE, ILHA E COLÔNIAS

S. JOÃO DA MADEIRA (PORTUGAL)

Alvará n.º 16

Colégio Castilho

Telefone 50

S. JOÃO DA MADEIRA

DIRECÇÃO

Dr. José Cerqueira de Vasconcelos

Formado em Letras pela Universidade de Paris

Dr. Adácio Vieira Araújo

Licenciado em Ciências Biológicas pela Universidade do Porto

REABRIU NO DIA 7 DE OUTUBRO

Este Colégio serve com tanta eficiência a sua zona pedagógica que a Ex.^{ma} Comissão Administrativa de S. João da Madeira o considerou oficialmente desde 1937, «de alto benefício para esta região».

O seu competentíssimo corpo docente é formado por professores legalmente habilitados, e com provada experiência pedagógica:

DR. JOSÉ CERQUEIRA DE VASCONCELOS, formado em Letras pela Universidade de Paris e autor do *Tratado Gramatical, Teórico e Histórico da Língua francesa*, que mereceu à Junta Nacional de Educação a seguinte apreciação: «Este trabalho dignifica o autor, revelando capacidades culturais distintas, e vocação e experiência docentes.»

DR. ADÁCIO VIEIRA ARAÚJO, licenciado em Ciências Biológicas.

DR. D.^a MARIA JOSEFINA LEITE SIMÕES, licenciada em Ciências Biológicas.

DR. D.^a ELSA DE JESUS DE ABREU LEITE E MELO, licenciada em Germânicas.

CAPITÃO RUY REBELO DA FONSECA CASTRO DE VALDOLEIROS, licenciado em Físico-Químicas e antigo professor do Liceu de Sá de Miranda.

DR. AGOSTINHO GOMES, licenciado em Românicas.



S. JOÃO DA MADEIRA

calçado
Confiança

MARTINS & ALMEIDA

Fábrica Semoq José Maria Gomes dos Santos Junior

Secções

METROS ARTICULADOS
PROTECTORES PARA CALÇADOS
COMPLEMENTOS PARA INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
CARPINTARIAS, ETC., ETC.

Representantes:

NO PORTO—J. Guimarãis & Ferreira, Ltd.^a

Rua José Falcão, 171-1.^o

LISBOA—Nunes de Freitas (Sobrinho)

Rua Ferregial do Baixo, 7

COUTO DE CUCUJÃIS (PORTUGAL)

FÁBRICA MECÂNICA DE CHAPEUS
DE PELO, LÃ E DE PALHA

CAPACETES COLONIAIS

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Telegrams PROGRESSO
Telefone 121

Nicolau da Costa & C^a, L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA (PORTUGAL)

Serração de Madeiras a Vapor

DE

J. S. Teixeira Junior



FONTAÍNHAS

S. João da Madeira

CALÇADO BEM-SAÚDE

FÁBRICA DE CALÇADO

DE

Manuel Fernandes Pinho

Calçado para Homem

Senhora e Criança

A PREÇOS MÓDICOS



Bairro da Saúde

S. JOÃO DA MADEIRA

Telefone: 4

Telegramas: «AGUIA»

Vieira Araújo & C.^a

FUNDADA EM 1919

FÁBRICAS DE:

FELTROS E CHAPÉUS DE PÊLO E LÃ
CHAPÉUS DE PALHA
LÁPIS E CANETAS
CALÇADO
CAMISAS—CONFECÇÕES

S. JOÃO DA MADEIRA

(PORTUGAL)

Telefone N.º 28

Telegramas: SOCIAL

A SOCIAL SANJOANENSE

Pinho, Costa & C.^a, L.^{da}

Fábrica Mecânica de Chapéus de Pelo,
Lã Merino, Lã Grossa e Feltros

S. JOÃO DA MADEIRA

ARMAZEM DE SOLAS E CABEDAIOS

DANSIL

Danilo Silva

CUCUJÃES (Moinhos)

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

ARMAZEM DE SOLAS E CABEDAES

Fábrica de Calçado «ESTRELA»

Exportação para Ilhas e África

S. JOÃO DA MADEIRA PORTUGAL—CONTINENTE

Telefone 34

FÁBRICA DE CALÇADO

SILVIO DIAS

CALÇADO «NAUTILUS»

O MELHOR CALÇADO PARA
--- HOMEM E SENHORA ---

S. João da Madeira (Portugal)

TELEFONE 26

A MODERNA

OFICINA DE COUROS E PELES ENVERNIZADAS

DE

Custódio de Sousa Júnior

Nesta oficina encontra-se sempre grande stock de crutes envernizadas, pano e carneira, tanto em preto como em cores. — Também se fabricam carneiras para a indústria de calçado. — Tomo conta de fazendas e feitio, tudo por preços razoáveis

Especialidade em fábrica de solainas para fábricas de tecidos

Vale de Vouga-ARRIFANA-(Em frente à feira dos 4)

FÁBRICA DE CHAPÉUS DE PÊLO E DE LÂ

Duarte Gonçalves, L.^{da}

(Casa Fundada em 1904)

AVENIDA DR. MACIEL
S. João da Madeira (Portugal)

TELEFONE 7

Fábrica de Calçado Evereste, L.^{da}



S. JOÃO DA MADEIRA (PORTUGAL)

TELEFONE 11

Fábrica de Papel do Antuã

PAPELÃO, PAPEL DE EMBRULHO
--- E SACOS DE PAPEL ---

ADUBOS E MOAGEM DE OSSO

COUTO DE CUCUJÃIS (Moinhos)

Chamadas ao Telefone 42 (O. Azemeis)

M. A. Correia Santos

FÁBRICA DE CALÇADO

«AMÉRICA»

CUCUJÃIS

FÁBRICA DE CALÇADO — DE —

JOSÉ FERREIRA

Couto de Cucujãis

MARGONÇA

J. M. Lopes da Costa

Representações — MALHAS — Consignações

CUCUJÃIS (MOINHOS)

OLIVEIRA DE AZEMÉIS

Aregião de Aveiro, para quem tem gôsto pelas viagens no seu próprio país, é das mais belas e surpreendentes. Tudo nela nos encanta: a paisagem, os rios, os pitorescos aglomerados populacionais. Oliveira de Azeméis, cabeça dum populoso e importante concelho, não podia, por esse facto, constituir uma excepção à regra. Efectivamente, não só é uma das mais formosas vilas do distrito mas também uma das mais progressivas.

Para o seu progresso tem contribuido o caminho de ferro.

As estações mais próximas que a servem são as seguintes: a de Oliveira de Azeméis, linha do Vale do Vouga; a de Estarreja, a 14 k., linha do Norte; a de Ovar, a 15 k. e o apeadeiro de Avanca, a 12 k.. Várias carreiras de camionetas estabelecem comunicação directa com a capital do distrito, com o Porto e com Lisboa.

Apesar da sua fundação datar de tempos remotos, a vila de Oliveira de Azeméis é das poucas que, no país, sentiram a necessidade de se modernizar, sem, contudo, perderem o culto pelas coisas nobres do passado. Assim, precisamente em frente dos Paços do Concelho, conserva-se e respeita-se um marco miliário da via militar romana. A sua igreja matriz oferece também grande interesse artístico.

Mas a sua principal atracção turística é, sem dúvida, o Parque e o Santuário de Nossa Senhora da Salette. É no outeiro dos Crastos, a um quilómetro da vila. O panorama que dali se abrange é, na verdade, arrebatador.

É neste lindo parque que, todos os anos, no segundo domingo de Agosto e com duração de três dias se realizam as tradicionais e concorridíssimas festas

Saletinas. Mas não ficam por aqui as atracções de Oliveira de Azeméis, se quisermos considerá-la como centro de turismo. Arouca, vila encantadora, no vale do mesmo nome, ergue-se no meio de lindas serras. É um passeio admirável que o turista não deve deixar de fazer. O seu convento é histórico. Nele professou e viveu cerca de setenta anos D. Mafalda, filha de D. Sancho I. Apesar de se encontrar arruinado em parte, contém ainda valiosas obras de arte, como pinturas, entre as quais se atribui uma a Murillo; magníficas talhas; um precioso cadeiral do século XVIII e o túmulo de D. Mafalda, que é trabalho sumptuoso, de ébano e nogueira, com aplicações de prata. Nesse mosteiro há ainda um pequeno mas valioso Museu, contendo alfaias, pinturas e pratas. Próximo de Arouca, encontra-se um memorial românico muito interessante, digno também de visita.

Vemos Oliveira de Azeméis como região turística. Vejamo-la, agora, como centro industrial e comercial. Sob este último aspecto são notáveis as suas actividades e o seu visível progresso. A vila representa, com efeito, um dos maiores valores da economia portuguesa. A lavoura é uma das suas

principais forças vivas. Tanto a criação de gado como os lacticínios constituem duas fontes importantes da sua riqueza colectiva. A par destas actividades coloca-se a indústria vidreira.

São estas e outras actividades que concorrem para a prosperidade do concelho de Oliveira de Azeméis, cuja população está quase a atingir os 40 mil habitantes.

Se o leitor for um dia a Oliveira de Azeméis, e cremos que não deixará de o fazer mais cedo ou mais tarde, não deixe de adquirir, nas casas da especialidade, os deliciosos doces regionais.

AUTOMÓVEIS
FOURGONETTES
CAMIONETTES
CAMIENS



VAUXHALL
BEDFORD
CHEVROLET

AUTOMÓVEIS económicos de 10-12-14 H.P.

FOURGONETTES de 300/600 q. de carga útil.
CAMIONETTES E CAMIENS de 2 a 8 toneladas.
CHASSIS LONGOS para 26/30 passageiros.

AUTOMÓVEIS DE TURISMO sedan e coupé, grande luxo. "Shockproof Steering", a direcção à prova de choques, curvas, areia, cascalho e óleo.
FOURGONETTES pick-up, abertas e fechadas, 600 quilos de carga útil.
CAMIONETTES 4-5 toneladas.

CONCESSIONÁRIO EM TODO O DISTRITO DE AVEIRO
JUSTINO FERREIRA DOS SANTOS
TELEFONE, 11 OLIVEIRA DE AZEMEIS

artel

RIBUL, L.^{da}

FÁBRICAS DE:

CAMISAS—CUECAS—
PIJAMAS—ROBES, ETC.

CINTOS—SUSPENSÓRIOS



CAMISAS RIBUL

Usadas de Norte a Sul

OLIVEIRA DE AZEMEIS
APARTADO 7—TELEFONE 102

J. Pereira & Freitas, L.^{da}

FÁBRICA DE CALÇADO

ESPECIALIDADE EM CALÇADO PARA SENHORA

SANTIAGO DE RIBA-UL

TELEFONE 62

(R. OLIV. AZEMEIS)

MÁQUINAS DE COSTURA HUSQVARNA

Fabricada com os famosos aços Sucessos

Agente oficial nos concelhos de
OLIVEIRA DE AZEMEIS e S. JOÃO DA MADEIRA

MOVEIS JUCA

Oliveira de Azemeis

Telefone 98

Manuel Tavares da Silva Ferreira

Depositários das Aguas de Víago, Melgaço, Pedras
Salgadas e da «Companhia Previdente de Lisboa»

OLIVEIRA DE AZEMEIS

GALES é o calçado que toda a senhora elegante prefere
COSTAS & MOREIRA
S. THIAGO DE RIBA-UL

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO ALVA
JOSE MARIA PINTO
S. Tiago de Riba-UL OLIVEIRA DE AZEMEIS

Afonso da Silva Castro

ARMAZÉM DE MERCEARIAS,
VINHOS E SEUS DERIVADOS

DEPÓSITO DE BATATAS,
BACALHAU E GORDURAS

Rua Dr. Simões dos Reis—Oliveira de Azemeis

Telefone 20

AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES E ACESSÓRIOS

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Agência Ford

DA FILIAL DE

MANOEL ALVES DE FREITAS & C.ª, L.^{DA}

Telefone 57—Apartado 2

Oliveira de Azemeis

EMPRESA DE TRANSPORTES
DE OLIVEIRA DE AZEMEIS, L.^{DA}

(Serviços combinados com os C. F. do Vale do Vouga)

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Condes & Tavares, L.^{da}

VIDROS—LOIÇAS—CRISTAIS

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone 66—Apartado 4

MANUEL FERREIRA DA COSTA JUNIOR

Especialidade em Chá, Café, Bolachas e Vinhos Finos—Artigos de papelaria
OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone 10

Armazém de Ferro, Ferragens, Aço e Prepararia — de —
António José Monteiro

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone 38

ANGELO DA COSTA—gerente do CENTRO INDUSTRIAL DE CALÇADO

CALÇADO LYNCE
OUTEIRO—SANTIAGO DE RIBA-UL (V. do Vouga)

CLEMENTE FERREIRA D'ALMEIDA

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO
OUTEIRO DE S. TIAGO OLIVEIRA DE AZEMEIS



B R A G A N Ç A — Muralhas da Fortaleza

B R A G A N Ç A

H OJE, ao ocuparmo-nos de Bragança, é com o maior respeito que nos curvamos perante a memória do Abade de Baçal, recentemente falecido, a cuja devação científica se deve a criação do Museu Arqueológico, que, só por si, valeria uma visita a esta antiga e importante cidade.

O Abade de Baçal foi um exemplo de amor à terra e de dedicação à ciência e à arte. À volta do seu nome prestigioso nasceram e cresceram simpatias e admirações e a própria cidade de Bragança deve grande parte da sua fama e da sua propaganda a este ilustre trasmontano.

Efectivamente o Museu Arqueológico, com as suas notáveis colecções arqueológicas e artísticas, chamou a atenção dos eruditos, dos críticos e dos amadores de arte para a nobre cidade de Bragauça.

Eis aqui um exemplo de quanto vale o amor à Terra: ao mesmo tempo que, amorosamente, o Abade de Baçal, dia a dia, ia enriquecendo o seu Museu, construía, sem o saber, o seu próprio monumento e ligava para sempre o seu nome ilustre à glória da sua bela cidade.

Donde vem este nome de Bragança? Se as suposições dos historiadores da Península não nos induzem em êrro, o nome provém de Brigo, rei de Espanha, que a fun-

dou muitos anos antes de Cristo, passando a chamar-se, primeiro, Colibriga e mais tarde, Brigança. Reedificada na época romana, Júlio César deu-lhe foros de município.

Fernão Lopes, na «Crónica de El-Rei D. Pedro I», diz que foi em Bragança, em Janeiro de 1353, numa câmara do Paço, que se realizou o casamento secreto de D. Pedro e de D. Inez. Há quem, todavia, duvide da realidade deste casamento. O que, porém, não oferece dúvidas é que o ducado de que proveio a dinastia de Bragança foi criado em 1442, sendo investido nele D. Afonso, filho bastardo de D. João I e de Inez Pereira Esteves.

Foi em Bragança que se forjou e dela partiu a revolução popular contra Junot.

Actualmente Bragança é uma das cidades mais cativantes, mais pitorescas do Norte do País. Os panoramas que a emolduraram são duma beleza surpreendente.

Mas a cidade, em que floresceu, em tempos, o fabrico de veludos e damascos não possue apenas, como atracção turística, as suas paisagens e o seu valioso Museu Arqueológico. O antigo edifício da Câmara municipal, em granito, com janelas de arco redondo, é um dos seus mais nobres e curiosos valores arquitectónicos; as ruinas do Palácio dos duques de Bragança, junto

ao Castelo, oferecem interesse histórico, a Tôrre de Menagem, onde se encontra instalado o Museu e arquivo histórico militar, o pelourinho e a Igreja de S. Francisco, onde existe o túmulo do 1.º Duque de Bragança, constituem atracções turísticas de subido e de indiscutível valor.

Ainda podemos incluir nesta lista de valores a Igreja de S. Bento, o Jardim António José de Almeida, com o monumento ao Abade de Baçal e, nos arredores, o Santuário de Nossa Senhora da Serra, donde se abrange um dos mais empolgantes panoramas de que há notícia em Portugal e, ainda, as ruínas do antigo convento de Frades Beneditinos.

A actualizar a cidade há a registar a bela Avenida João da Cruz.

Bragança é capital de distrito. Pela sua população, pelo seu comércio, pelo seu valor turístico e histórico, é, sem favor, uma das mais importantes e atraentes cidades do país.

ROQUE POÇAS

Negociante do Batata, Castanha, Nozes e Cereais

BRAGANÇA

JOÃO B. FIGUEIREDO ALVES

PRODUTOR DE BATATA DE SEMENTE CERTIFICADA

Negociante de Cereais e Castanhas

Serra de Nogueira a 1.000 e 1.100 metros de altitude

Filial: Rossas — BRAGANÇA

Espadanedo — Macedo de Cavaleiros

SAPATARIA E CAMISARIA DA MODA TAVARES & ALMEIDA

Correspondentes da Companhia de Seguros ARGUS e depositários do calçado ATLAS

30, Rua Almirante Reis, 34 — BRAGANÇA

DOMINGOS LOPES & C.ª, L.ª

Armazém de Mercearia, Artigos da Região, Alfaias Agrícolas, Fábrica de Chocolates

BRAGANÇA — Telefone 47

ANTÓNIO FERNANDES MIRANDA BRAGA

Fazendas, Modas, Miudezas, Livraria, Papelaria, Mercearia e Louças

Depositário das Aguas de Vidago, Melgaço e Pedras Salgadas

Rua Alexandre Herculano, 15 — BRAGANÇA — Tel. 43

Afonso, Lopes & C.ª, L.ª

■
MOAGEM DE FARINHAS
DE CENTEIO, ESPOADA
:—: E EM RAMA :—:

BRAGANÇA

END. TELEGRÁFICO: MOAGEM

TELEFONES: { 57 — BRAGANÇA
7 — MACEDO

APARTADO 3

Mariano & C.ª, L.ª

«A MOAGEM TRANSMONTANA»

FILIAIS EM:

**MACEDO DE CAVALEIROS
E ROSSAS**

FABRICO ESMERADO DE FARINHAS
:—: DE TRIGO E DE CENTEIO :—:

AVENIDA JOÃO DA CRUZ
BRAGANÇA

Macedo de Cavaleiros

Enó trabalho e na produção da terra que a população de Macedo de Cavaleiros baseia a sua prosperidade colectiva. A pecuária entra também no número das suas principais actividades. O azeite e o vinho são as suas produções mais ricas. Depois vem a lã.

Estamos, pois, na presença duma povoação progressiva. Olhando para o mapa temos, de princípio, a impressão de que Macedo de Cavaleiros se encontra isolada do mundo e das principais terras do seu próprio distrito. Mas não é assim. A estação de caminho de ferro é na própria vila. Diversas estradas ligam-na a Bragança, a Mirandela, a Murça, a Vila Real e daqui para o Porto.

A vila tem Misericórdia e Hospital, ao qual prestam serviço quatro médicos. Há também um edifício para a Assistência Nacional aos Tuberculosos.

Nas feiras e nos mercados é que se fica a conhecer bem a importância da sua produção agrícola. As feiras realizam-se regularmente em 6, 18 e 29 de cada mês. As suas romarias, que atraem sempre grande concorrência de forasteiros, são das mais alegres de Trás-os-Montes e realizam-se pelo S. João, pelo S. Pedro e por Santa Bárbara.

Quem vai a Macedo de Cavaleiros não deixa nunca de provar as suas famosas alheiras. É o prato regional de que a vila justamente se orgulha. Quando, em Lisboa, se fizer uma campanha séria para a reabilitação da verdadeira, da autêntica, da tradicional cozinha portuguesa, as alheiras de Macedo de Cavaleiros, muito embora sob a etiqueta de Bragança, têm de figurar sempre e em lugar de honra nas ementas dos nossos hoteis, das principais pensões e dos melhores restaurantes.

O dia 29 de Junho, consagrado a S. Pedro, é o feriado indicado pela Câmara Municipal. É precisamente o dia da sua mais vistosa romaria.

Telefone N.º 44 — P. B. X.

Casa das Cantarias

DE — António Joaquim Venceslau

Fazendas, Calçado, Chapéus, Miudezas, Camisaria, Artigos de Caça, Acessórios de Automóveis e de Bicicletas e Artigos funerários.

Agente de TESOURAS marca' A. J. V. de cortar Lãs aos Gados. Tomamos toda a responsabilidade pelas mesmas.

Capotes, Sobretudos, Samarras, Fatos feltos e Gabardines.

Rua da Estação — MACEDO DE CAVALEIROS

José Romão Gomes, Suc. & C., L.^{da}

TECIDOS DE LÃ E ALGODÃO

Sub-Agentes da MABOR e Agentes Bancários

Telefone, 18

Macedo de Cavaleiros

NUNES & MALDONADO

DEPOSITÁRIOS de Tabacos, Fósforos e Pólvoras do Estado
ÁGUAS — VIDAGO, MELGAÇO E PEDRAS SALGADAS

MERCEARIA GROSSA E FINA
PAPELARIA E OBJECTOS DE ESCRITÓRIO — LOTARIAS

Produtos Gazcidla e Óleos SACÓR
Agentes da COMPANHIA UNIÃO FABRIL PORTUENSE

Telef. 29

Macedo de Cavaleiros

Manuel Rodrigues Praça

ARMAZEM DE CEREAIS E LÃS

— PARA EXPORTAÇÃO —

Macedo de Cavaleiros

Depósito de Madeiras e Materiais para Construções
Oficina de Carpintaria na Rua da Estação

DE — António dos Santos Lopes (O SÓCIO) Telefone 22

Casa Fundada em 1912 Encarrega-se de todos os trabalhos concernentes à sua arte

MACEDO DE CAVALEIROS

Telefone: 10
Enderéço Telegráfico:
Oliveiras: Macedo de Cavaleiros

Serrações em GRIJÓ e
MACEDO DE CAVALEIROS

MARCOLINO DE OLIVEIRA & IRMÃOS

Estância de Madeiras — Aduelas
— Materiais de Construção —

Macedo de Cavaleiros

Francisco Parente Telefone: 28 (P. B. X.)
gramas: TERBA

Fábrica especial de Alheiras — Gasolina — Óleos — Petróleo
MACEDO DE CAVALEIROS

MIRANDELA

MIRANDELA, que faz parte do Distrito de Bragança, é uma das vilas de maior comércio de Trás-os-Montes. Orgulha-se também da sua antiguidade.

É, sem favor, uma linda povoação, debruçada sobre a margem esquerda do rio Tua. Mas não é apenas a sua posição que lhe confere importância e interesse turístico. Uma ponte romana, de cantaria, com 230 metros de extensão, que liga as margens do rio; e, no centro da vila, dominando todos os demais edifícios, o antigo palácio dos Távoras, em estilo barroco, hoje pertença do Estado. Tanto a ponte como o palácio são monumentos nacionais.

A vila, que teve o seu primeiro foral no século XIII, conserva ainda as ruinas dum castelo e em 1920, no dia 1 de Agosto, foram-lhe entregues as insígnias do Grau de Cavaleiro de Ordem da Torre Espada do Valor, Lealdade e Mérito, com que foi condecorada.

A agricultura e o comércio são as suas principais actividades.

O concelho é muito populoso, devendo atingir 30 mil habitantes. O viajante tem à sua disposição nada menos de quatro pensões. A sociedade reune-se no Aéro Club, Para recreio da população há um bom teatro.

Todo o concelho é servido por diversas estações de caminhos de ferro, e há carreiras regulares de camionetas para vários pontos do concelho e do distrito.

Telefone: 44

Teleg.: VARAS

Carvalho, Vaz & Ferreira, Lda

COMÉRCIO GERAL

Aguas - Bem Saúde { Distribuidor Geral
Aceitam-se AGENTES

Alheiras - Varas { As mais caras...
Mas... AS MELHORES

Couve Penca - Pai - Natal { Semente
GARANTIDA

Mata-Ratos { Uma única bisnaga mata todos os ratos
duma povoação -- PRODUTO CANADIANO

ESCRITÓRIO E ARMAZENS:

MIRANDELA

TELEFONE: 53

JOAQUIM CRUZ & IRMÃO, LDA

ARMAZÉM DE BATATA E FRUTA SECA

Adubos, Sal, Madeiras e outros Materiais de Construção

LUZALITE

173, Rua da República, 175

MIRANDELA

ANTÓNIO PEREIRA

NEGOCIANTE DE OVOS

SECÇÃO DE RESINAGEM

TÁBUA

Várzea de Candosa

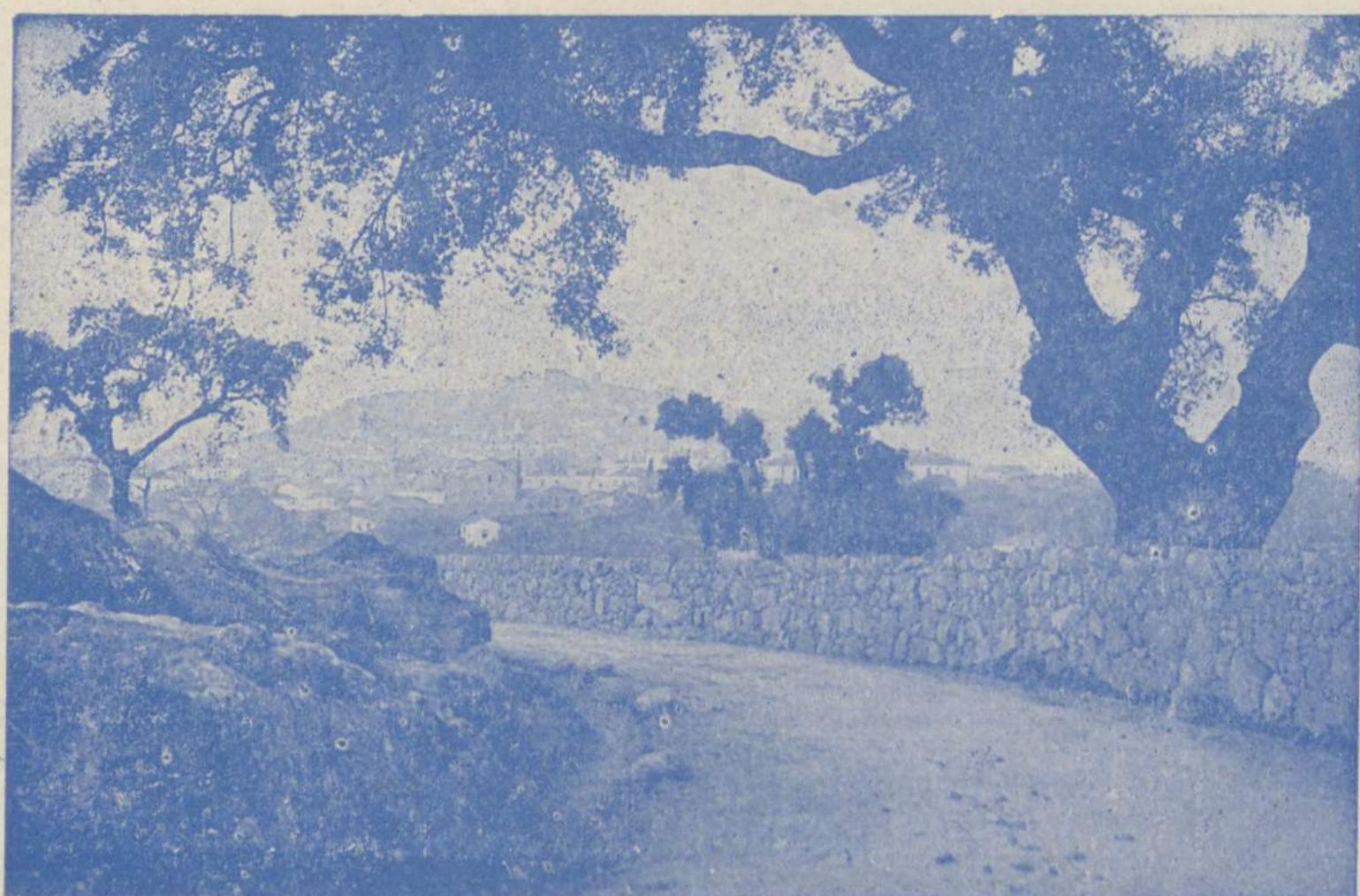
CASA CONFIANÇA FUNDADA EM 1898

JUSTINO DE MORAIS, FILHOS

Fazendas, Modas e Miudezas. Todos os Artigos para Funerais

MIRANDELA

Telefone N.º 5



CASTELO BRANCO — Vista geral

Castelo Branco

NESTES últimos anos, a cidade de Castelo Branco tem registado assinalados progressos. A sua população aumentou sensivelmente. Aumentaram ao mesmo tempo as suas possibilidades económicas. O comércio e a indústria, sem contar com a agricultura, prosperam notavelmente. E porque a cidade se estendeu e se abriram novas ruas e extensas avenidas, o seu aspecto modernizou-se. E hoje Castelo Branco, que soube manter com dignidade os seus monumentos e os seus mais interessantes edifícios, as suas possibilidades turísticas puderam igualmente desenvolver-se. Castelo Branco conquistou por tudo isso um lugar de destaque no mapa turístico de Portugal. De facto, é uma cidade que oferece a quem a visita o pito-

resco da sua configuração, o encanto das suas paisagens, o valor dos seus monumentos e a comodidade dos seus hoteis.

A Câmara Municipal, para servir o turismo, mandou construir um hotel modelo. Domina ainda a cidade o seu velho castelo. Está em ruínas, mas representa ainda uma página das mais gloriosas da história local. Vale a pena subir até lá. Dele se abrange um vasto e empolgante panorama, para onde quer que nos voltemos. Ora são terras de Espanha, ora da Estremadura ou do Alentejo.

Entre os edifícios mais característicos de Castelo Branco, colocam-se os Paços do Concelho, no antigo Palácio dos Albuquerques; o Palácio Ordaz; a Casa dos Bejas; o solar dos Caldeiras e o Paço Episcopal,

onde hoje funciona o Liceu Central. Os jardins deste Paço são na realidade encantadores. Um outro jardim digno de menção é o do Município, moderno, com mata de loureiros. Ao lado, construiu-se um Parque Desportivo.

O Museu Regional de Francisco Tavares Proença Júnior é valioso e contém uma valiosa coleção de quadros, entre os quais um de Cristovão de Figueiredo — «Descida de Cristo ao túmulo», e outro — «Santo António», atribuído pelo dr. Reinaldo dos Santos ao pintor Francisco Henriques. Além destes quadros, existem numerosos objectos pre-históricos, uma rica secção numismática, tapeçarias flamengas, preciosos artigos de cerâmica, etc.

O templo mais notável da cidade é sem dúvida a Igreja de S. Miguel da Sé, onde se admira a opulenta capela do Santíssimo, revestida de mármores.

Já dissemos que as possibilidades turísticas de Castelo Branco são grandes. Efetivamente, a poucos quilómetros de distância, encontram-se as famosas Termas de Monfortinho, cujas águas são magníficas para o tratamento de doenças de fígado, pele e estômago. Estas termas são das poucas do país que funcionam todo o ano. É também próximo de Castelo Branco que existe a «aldeia mais portuguesa». Referimo-nos a Monsanto. O título foi-lhe dado num concurso do Secretariado.

Castelo Branco aguarda a visita de todos os portugueses que desejam conhecer melhor o seu país — para, com mais consciência, dele se orgulharem.

JOSÉ BARATA ROXO

Ferragens, Drogas, Artigos Sanitários, Óleos, Correias, Adubos, Cimento, Farinha para Gados, Material Eléctrico, Bijouterias, Perfumarias, Óptica, Rádio, Quinquilharias e Brinquedos

Telefone 55

CASTELO BRANCO

Cruz, Cardoso & C.ª L.º

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CASTELO BRANCO

Telef. } 138
283 P. B. X.

TELEG. Automecânica
Apartado: 435

Auto-Mecânica da Beira, L.º

FUNDADA EM 1925

AS MAIS COMPLETAS OFICINAS
METALÚRGICAS DA BEIRA BAIXA

Construções e Reparações Mecânicas

Máquinas Industriais e Agrícolas

Automóveis e Camiões

Acessórios

OFICINAS: Rua de Ruivo Godinho STAND: Rua da Sé

CASTELO BRANCO

TAVARES & C.ª, L.º

Fabricantes de cortiça em prancha, quadros e rolhas

FÁBRICAS EM CASTELO BRANCO E SACAVÉM

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

Rua dos Sapateiros, N.º 44, 2.º



OURIVESARIA INVICTA
DE

Manuel Francisco Chagas

Representante das melhores marcas de Relógios
Doxa, Cortébert, Zenith, International Watch C., Longines,
Patek Philippe & C., e outros — Compra-se Ouro, Joias e Pra-
tas antigas, aos melhores preços

Secção completa de consertos em relógios
— e ourivesaria por técnico especializado —

Rua da Sé, 26 — CASTELO BRANCO — Tel. 278

José Paulo

Armazém de Ferro e Aço



Teléfono 115

Rua de Santo António, 20 a 30

CASTELO BRANCO

Auto Garage Castelo Branco

— DE —

José Saluado & Filha

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

GARAGEM E OFICINA DE PINTURA
E REPARAÇÃO — CAMIONETES DE
ALUGUER — AUTOMÓVEIS DE INS-
TRUÇÃO — SOLDADURA A AUTOGÉ-
NIO E ELECTOGÉNIO —

ESCOLA DE CONDUÇÃO

RUA DO SAIBREIRO

CASTELO BRANCO — Teléfono 178



Empresa Automobilista Morão, Lda.

LUXUOSOS AUTO CARROS PARA EXCURSÕES E ALUGUER

Serviço combinado com a Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses

CONCESSIONÁRIA DAS CARREIRAS:
CASTELO BRANCO — MONFORTINHO — TERMAS
ALTO DO PECEGUEIRO — SALV.º DO EXTREMO
IDANHA-A-NOVA — MONSANTO — RELVA
ROSMANINHAL — IDANHA-A-NOVA
MONFORTINHO — CASTELO BRANCO

Rua da Sé, 9 — CASTELO BRANCO

Apartado 184 — Teléfono 87

COVILHÃ

ACovilhã, não é novidade para ninguém, e, muito menos, para os habituais leitores desta publicação, não é apenas uma grande cidade industrial, é também um dos mais concorridos centros de turismo do país.

Efectivamente, esta cidade, cuja fundação data de tempos remotos, anteriores à constituição da monarquia, deve o seu progresso à indústria dos lanifícios.

Já D. Sebastião, no século XVI, lhe deu o cognome de notável. Era, então, uma vila populosa. A agricultura representava a sua principal actividade. A indústria não saía ainda da sua fase primitiva. O Marquês de Pombal, determinando que os portugueses só usassem panos produzidos pela indústria nacional, veio beneficiar extraordinariamente a indústria da Covilhã. É propriamente desta data em diante que a vila cresce e prospera, se torna cidade em 1870 e hoje ocupa um dos principais lugares na indústria dos tecidos.

Participante do distrito de Castelo Branco, a Covilhã é cabeça de concelho de 1.^a classe. A população total da cidade e do concelho vai além de 60 mil habitantes.

Nas suas numerosas e importantes fábricas trabalham milhares de operários. Chamam-lhe, por isso, a Manchester portuguesa.

Cidade industrial, não podia, por esse facto, deixar de ser também um importante centro de comércio. E muito justamente a Covilhã se orgulha dos seus estabelecimentos comerciais.

A Serra da Estrela, com as suas quedas de água, que produzem a energia eléctrica, alimenta e protege as suas indústrias. Nada menos de 60 fábricas de lanifícios.

É precisamente essa mesma Serra da Estrela que contribue para a sua importância turística. Antigamente, os turistas e os desportistas que pretendiam fazer a ascensão à Serra da Estrela, ou partiam dos lados de Gouveia ou saíam da Guarda. Hoje, o ponto de partida é a Covilhã.

Já por si, a cidade é curiosa, digna de atenção interessada. Além de alguns edifícios antigos, característicos, encontram-se como monumentos valiosos, a Igreja da Misericórdia, recentemente restaurada, que é um espécime de arquitectura do século XVII; as capelas de S. Martinho e do Calvário, e, no Covão do Boi, a capela de Nossa Senhora da Boa Estrela. Há também um belo monumento aos Mortos da Grande Guerra.

O Sanatório das Penhas da Saúde, a 1550 metros de altitude, rivaliza com os seus congêneres da Suíça. E em Unhais da Serra, a 675 metros de altitude, encontram-se as famosas termas sulfurosas procuradas, sempre com êxito, por milhares de doentes.

A organização turística da Covilhã é admirável. Já não é preciso sair do país, quando se deseja praticar os desportos da neve ou quando é forçoso fazer uma cura de repouso ou mesmo quando se impõe um tratamento sério das vias respiratórias. Na Covilhã, tanto o turista como o doente encontram facilidades e comodidades de primeira ordem.

Os portugueses já começam a ter o desejo de conhecer as maravilhas do nosso país. A cidade da Covilhã não pode ficar esquecida nem em segundo lugar num programa de excursões.

Telefone: 221 Telegramas: JOTEXTIL
Apartado 37

António Rodrigues Jota
LANIFÍCIOS
SUPERFINOS

COVILHÃ

TELEFONE 186

LANIFÍCIOS
PARA HOMEM
E SENHORA

Mário Antunes

Secção de Vendas ao Consumidor
—: pelo preço da Fábrica :—:

///

COVILHÃ

TELEFONE 528

APARTADO 57

FÁBRICA DE
LANIFÍCIOS

Cravinos & Fael, L.^{DA}

COVILHÃ

TELEFONE 96

José Nunes Correia & Filhos

CARREIRAS DE SERVIÇO PÚBLICO

CAMIONAGEM DE CARGA
DE ALUGUER PARA LONGOS
E PEQUENOS PERCURSOS

ESTAÇÃO DE SERVIÇO ATLANTIC

VENDA DE GAZOLINA E ÓLEOS

COVILHÃ
DESPACHO CENTRAL

Telefones | 161 — Residência
215 — Fábrica

J. C. Donas & Filhos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

ESTAMBRES — CARDADOS — SETINS
SARJAS — SOBRETUDOS — CASACOS

COVILHÃ

Lanifícios do Sineiro, L.^{da}

Fábrica de Lanifícios



TEL. 14

COVILHÃ

CRUZ & CUNHADO

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Alfredo Martins d'Almeida, Filhos & Irmão

Livraria — Papelaria

19, R. I.^o Dezembro, 31 — Tel. 136

Covilhã

G. de Mello e Castro & C.^a

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telefone 192

Covilhã

João Nave Catalão & C., L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1868
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ — PORTUGAL

Telefones: Fábrica 21 — Escritório 427

M. CONDE

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

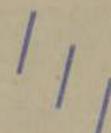
CARDAÇÃO — FIAÇÃO — TECELAGEM
— TINTURARIA — ULTIMAÇÃO

CAIXA POSTAL 3
Telef. P. B. X. 81

COVILHÃ
(PORTUGAL)

João Bernardo & Zina

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS



COVILHÃ

Telefone: Fábrica 48

Ignácio da Silva Fiadeiro & Rosa
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Francisco Pais, Sucrs. L.^{da}

Lanifícios e Chales
Vendas por junto e a retalho

COVILHÃ

Campos Mello & Irmão, L.^{da}

Fábrica de Lanifícios fundada em 1835

COVILHÃ

Alexandrino Fernandes Nogueira

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Venda só por atacado

Telefones: Fábrica 282 — Residência 457

Covilhã



COVILHÃ — Instituto Nacional de Trabalho e Previdência.

C. F. LOPES PETRUCCI
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
Bairro da Saudade — COVILHÃ — Telefone 384

Santos Pinto, Irmão
Fábrica de Lanifícios — Vendas só por atacado
COVILHÃ Telefones: Armazém 242—Fábrica 378

CASA DO LEÃO
Telog. «Casa Leão» (NOME REGISTADO) Telefone 228
Ferragens e Ferramentas — Artigos Sanitários — Materiais
de Construção — Representações
Covilhã

EDUARDO DINIZ OLIVEIRA
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
COVILHÃ
Telefone 508

SOUZA, RAMOS & BATISTA, L.^{da}
Fabricantes de Lanifícios
TELEFONE 50 **TORTOZENDO**

JOÃO PONTÍFICE
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
COVILHÃ
Telefones Tortozendo 39
Covilhã 123

ANTÓNIO VICTÓRIA
Fábrica de Lanifícios
TORTOZENDO
Telefone 43

TELEFONE 27

António Matias Batista & Irmão

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DO CABEÇO

TORTOZENDO

TELEFONE 28

Sociedade de Lanifícios do Tortozendo, L.^{da}

Fábrica a Vapor de Tinturaria e Ultimação

TORTOZENDO

Moura & Baptista, L.^{da}

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS



Telefone 9

TORTOZENDO

Telefone 24

Telegrams «J. Rodrigues»

J. Rodrigues & Sobrinhos

Fábrica de Lanifícios do Lobão

TORTOZENDO (PORTUGAL)



FUNDÃO — Igreja Matriz

F U N D Ã O

O Fundão é o pomar de Portugal. E foi precisamente no sopé da Serra da Gardunha que a linda vila nasceu e cresceu para glória e orgulho da Beira Baixa. O concelho de que é cabeça é dos mais populosos do país.

Matas de castanheiros e de pereiras rodeiam a vila e alargam-se numa grande extensão. Constituem o segredo e a base da sua prosperidade económica.

Fundão é uma das nossas mais belas povoações. Tem os seus encantos e os seus valores turísticos. Os seus arredores proporcionam-nos passeios magníficos, inovadores. De aqui e dali, de toda a parte, afinal, descortinam-se panoramas soberbos.

É, ninguém o contesta, uma terra fadada para o turismo. Além do pelourinho, monumento nacional, há que admirar nesta vila as antigas casas de traça manuelina e as construções brazonadas setecentistas. E tem ainda, a valorizá-la como centro de turismo, os banhos sulfúricos no Monte da Tonca e as águas termais do Telhado.

Todas as freguesias são lindas. Em Alpedrinha, a ermida do Castelo tem valor monumental. Em Bogas de Baixo, inaugurou-se, em 1940, uma bela estátua de Jesus Adolescente, de mármore de Estremoz, que é única no género, no país.

O comércio do Fundão é importantíssimo.

Telefone: 12

Telegr.: TRANSPORTES

Auto-Transportes do Fundão, L.^{da}**Carreiras nos Concelhos de Fundão,
Covilhã, Seia e Pampilhosa da Serra**

Camionetes de aluguer para passageiros ou carga

Serviço combinado com a C. P.

Estação de Serviço—Oficina de Reparações
—Pinturas—Acessórios—Óleos—
Gasolina—Gazoil—Pneus**LARGO DA ESTAÇÃO
APARTADO 6—FUNDÃO****A COMPETIDORA
ANTÓNIO CARDEIRO SARAIWA**

Rua Cardoso Avelino, 6-8-10—Telefone 46—FUNDÃO
FERRAGENS, PERRAMENTAS, DROGAS, TINTAS, VIDRAÇA
Cal branca — Louça Sanitária — Materiais de Construção
DEPOSITÁRIO DE: Cimento LIZ e TEJO — Cal Hidráulica MARTINGANCA e ROCEDO — Pólvora RAPOSA para pedreiros — Insecticida D. D. T.
Agente da Companhia de Seguros A NACIONAL

Emprêsa de Transportes do Zêrere, L.^{da}

Carreiras diárias Barroca — Fundão — C. Branco
Fundão — Barroca
Três Povos — Fundão
Covilhã — Castelo Branco
Contrato com a C. P.

Sede-FUNDÃO // Telefone 42 // Telegramas-ZÉZERE

ANTÓNIO GOMES

SERRAÇÃO — TÂNOARIA — CARPINTARIA

Madeiras para construções
Mobiliários, e Tanoarias

FUNDÃO

Telefone 27

CASA CONFIANÇA * A. Santos Marques, L.^{da}

Ferragens — Tintas — Óleos — Drogas — Louças de Faiança e Porcelana
END. TELEGRÁFICO: Santos Marques — TELEFONE, 22 — Fundão

PENSÃO COVA DA BEIRA E CAFÉ

DE

V.º José Taborda

Telefone 87

FUNDÃO**Empresa de Moagem do Fundão**

Telefone 7 LIMITADA FUNDÃO

FÁBRICA

DA

Senhora do Miradouro

MOAGEM

PELO

Sistema Austro-Húngaro

F. Alçada & C.^a

Armazém de Mercearias e Miudezas

COMISSÕES,
CONSIGNAÇÕES
E
CONTA PRÓPRIA

///

Telefones { Séde: FUNDÃO 16
Filial: COVILHÃ 612

Augusto Cesar Martins Monteiro

Produtor de batata de semente certificada da Serra de Nogueira
ALTITUDE 1.000 a 1.100 METROS — BRAGANÇA

CHAVES

SÓ em 1929 é que a formosa e importante povoação de Chaves foi elevada à categoria de cidade. Já era tempo. A sua numerosa população, o seu comércio e as suas actividades agrícolas e industriais, impunham e justificavam de há muito essa categoria.

Com efeito, a cidade de Chaves é cabeça dum concelho importante, com perto de 50 mil habitantes, e, pela sua história e pela sua antiguidade, pelos seus monumentos, pelas suas condições turísticas e, ainda, pela sua posição geográfica, pois é vizinha próxima da fronteira espanhola, possui todas as condições para, num futuro próximo, conquistar, sob o ponto de vista económico, um lugar de maior relevo na vida do país. Um grande futuro está nas suas mãos. É o seu presente que nô-lo diz. São as suas realizações que o confirmam. São os seus homens de acção que o prometem. E são também as suas condições geográficas que o garantem.

Até há pouco a importância de uma cidade eranços dada pela existência do liceu. Hoje, para termos a medida justa do valor e do progresso duma povoação, já não basta o facto de possuir um liceu — é preciso que tenha também ao seu serviço uma escola de ensino técnico. Pois bem. A cidade de Chaves, além do seu liceu, possui a Escola Industrial e Comercial de Júlio Martins, onde a nova geração adquire os conhecimentos necessários para dignamente e com competência conquistar na vida profissional um lugar de relevo.

Chaves é digna de visita, pois apresenta aspectos próprios, inéditos, duma região que participa

ao mesmo tempo das características do Alto-Douro e de Trás-os-Montes.

A ponte romana, que a enobrece, é um testemunho vivo da sua antiguidade. Foram os romanos, efectivamente, que fundaram a povoação. Chaves tem este nome português, que deriva da sua antiga designação, *Aquae Flaviae*, em honra do imperador Flávio Vespasiano. As suas águas termais, poderosas no tratamento e cura de doenças de reumatismo, fígado, intestinos e estômago, são bem conhecidas em todo o país e constituem uma das suas fontes de riqueza.

Não seríamos justos, porém, se apontassemos as suas águas termais e medicinais como único atrativo. Chaves oferece aos turistas outros motivos de curiosidade e de atracção. Em primeiro lugar, talvez os seus panoramas. Depois, o pitoresco da sua configuração, do seu aspecto. Em seguida, as ruínas do castelo e da torre de menagem. Como obra arquitectónica e de pura arte, o pelourinho; a Igreja do convento de S. Francisco, onde, num túmulo do século XVI, jaz D. Afonso, Duque de Bragança; e, finalmente, a Igreja de S. João de Deus, cuja frontaria é obra do tempo de D. João V.

Chaves, repetimos, merece a visita dos portugueses que se orgulham do seu país. É uma bela e nobre cidade, simpática, acolhedora. Uma cidade onde a indústria e o comércio se dão as mãos, fraternalmente, para que o presente seja, como de facto é, uma realidade magnífica e para que o futuro se faça anunciar, não como um ponto de interrogação, mas, pelo contrário, como uma esperança, como uma certeza.

EMPRESA DE REFRIGERANTES STADIUM, L.^{DA}

(FÁBRICA STADIUM)

*Refrigerantes — Salchicharia — Artigos Regionais — Adubos Químicos — Licores
e Xaropes — Compotas de Frutas Regionais — Fabrico esmerado de pasta
— de laranja e óleos-essenciais para a indústria de refrigerantes —*

ENDEREÇO TELEGRÁFICO:
STADIUM, L.^{DA}

CHAVES
(PORTUGAL)

Faustino, Filhos & C.

VINHOS, AGUARDENTE, GEROPIGA,
— CEREALIS E AZEITE —

TRAVESSA DO OLIVAL — Telefone 42 CHAVES

Justiniano Maria Guedes

Armazém de Batata de Semente e Consumo

Vinhos, Adubos Químicos
e Representante de Laranjadas

Telefone 141 — Rua do Tabolado N.º 21 — CHAVES

**OFICINA DE FERREIRO E SERRALHEIRO
DE****Carlos Rodrigues, Filhos, Suc.**

Executam-se com perfeição e rapidez Noras, Estanques-rios,
Tubagem para canalizações, Portões, Gradeamentos, Fo-
gões, Oxidamentos e consertos de espingardas, assim como
todos os trabalhos concernentes à arte

Telefone 81 — LARGO DE S. ROQUE — CHAVES

DIAS & FERREIRA, SUC.^{RES}

(CASA FUNDADA EM 1890)

Armazém de Mercearia, Ferragens e Drogas por junto e a retalho
Mobílias completas e todo o Mobiliário avulso
::: LOUÇAS, CRISTAIRES E TAPEÇARIAIS :::

Correspondentes da Companhia de Seguros FIDELIDADE

CHAVES

MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO,
VIGAMENTOS, TOROS E LENHA

Anibal Campo Grande

CHAVES

**CHAPELARIA E TINTURARIA HILÁRIO — de —
HILÁRIO LUIZ DA SILVA**

RUA DIREITA — CHAVES

JOSE DE CASTRO

Ourovessaria, Relojoaria e Joalharia, com variado sortido em ouro,
Prata, Jóias e Relógios

48, Rua Direita, 50 — Telefone: 86 P. B. X. — CHAVES

Casa de Pasto e Restaurante JORGE (Serviço permanente de restaurante)
Os melhores vinhos das melhores adegas — bons petiscos — Especialidade em vinhos brancos, verdes e maduros
Jorge Augusto Telxeira — Rua do Loureiro — Telefone 134 — Chaves

Pensão Moderna de ANTÓNIO CARDOSO Telefone 12
(Próximo à estação de Caminho de Ferro) VIDAGO
DIÁRIAS DESDE 18\$00 A 25\$00 — Incluindo vinhos, chá, café, frutas, etc.

Francisco Rodrigues Alves

ARMAZÉM DE MERCEARIA,
— CEREALIS E BATATAS —

Telefone 114

CHAVES

A COMPETIDORA**JOÃO TEIXEIRA CHAVES**

Armazém de Mercearia, Batatas e Presuntos

CHAVES

Telefone 101

(Em frente ao Jardim Público)

Alexandre Costa & C.^a, L.^{da}

ARMAZÉM DE BATATAS, CASTANHAS

— NOZES E CEREALIS —

VIDAGO

OURIVESARIA BATISTA

Vendas a dinheiro e a prestações

ESPECIALIZADA EM CONSERTOS

TELEFONE 160

Rua de Santo António, 17

CHAVES

ACÁCIO COSTA

Mercearia, ferragens, papelaria, etc.

Utensílios para agricultura

Depósito da Socony Vacuum Oil Company — Agente dos Baneos
Aliança, Português do Atlântico, Credit Français Portugais,
das Companhias de Seguros «O Trabalho», «O Portugal»
e da Fábrica de Pneus MABOR

VIDAGO — Telefone 17

AUGUSTO RODRIGUES

COMÉRCIO EM GERAL

RUA ALVES TEIXEIRA — Telefone 21

VIDAGO

Telefone: 64

Telegramas: SILMO

Silva, Môcho & C.^a L.^{da}

ARMAZÉM DE MERCEARIA

Largo do Arrabalde, 50

CHAVES

SÁ, ALVES VARELA & C.A L.DA

Batatas, Nozes, Castanhas, Figos, Mercearias, etc.

CHAVES

GERMANO AUGUSTO COSTA, FILHOS, SUC. OR

TECIDOS, MIUDEZAS, TABACOS

Correspondente de diversos Bancos do País

Telefone: 17

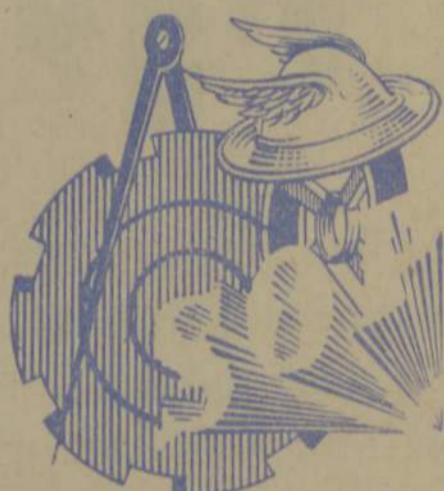
VIDAGO

Restaurante Central
— DE —
AUGUSTO CARNEIRO

Almoços, Jantares e Serviços à Lista

Armazém de vinhos, mercearia, presuntos,
— batatas e todos os artigos da região —

Rua Direita, 74 e Rua da Cadeia
CHAVES



STAND DE MÁQUINAS
DE COSTUEA HUSQVARNA

MÁQUINAS AGRÍCOLAS
— INDUSTRIALIS, ETC. —

COMÉRCIO GERAL

Sebastião José d'Ochoa Dires

Rua de Santo António, 96

CHAVES

David Alves Ferreira

ARTIGOS DA REGIÃO: BATATAS,
CASTANHAS, NOZES, PRESUNTOS, ETC

Agente Central da «SHELL»
Gasolina, Óleo e Petróleo

Telefone 116

CHAVES

ALFREDO COELHO

Garagem, Estação de Serviço e Oficina de
Reparações — Gasolina, Oleos, Massas, Pe-
tróleo e Gasol — Acessórios, Pneus e Cama-
ras d'Ar — Reparações em Automóveis, Ca-
minhas, Motores industriais e Máquinas
Agrícolas, Baterias, Debulhadoras e Tararas

RUA CANDIDO SOTTO MAYOR
(Garage Ford) CHAVES

Telefone 67

Prefira a Pastelaria e Confeitoria

ROYAL



CASA ESPECIALISADA EM PASTEIS

REGIONAIS



COMPLETO SORTIDO EM DOCES FINOS

Vinhos do Porto, Chá e Café



ACEITAM-SE ENCOMENDAS PARA
CASAMENTOS E BAPTIZADOS

Rua de Santo António, 84

CHAVES

Flávio Amorim de Freitas

ARMAZENISTA E PRODUTOR DE BATATA
DE CONSUMO E SEMEDE-SAL, ADUBOS,
CASTANHAS, NOZES E MAIS PRODUTOS

DA REGIÃO

TELEFONES | Particular 41
Escritório 104

Chaves

Vila Pouca de Aguiar

É aqui uma povoação que deve o seu pitoresco à circunstância de se encontrar enquadrada numa região que participa simultaneamente das características do Alto Douro e das da província de Trás-os-Montes. É uma vila em progresso. As suas possibilidades económicas são grandes. A estância das Pedras Salgadas, numa linda povoação da freguesia de Bornes de Aguiar, dá-lhe, por sua vez, uma grande importância turística.

É uma vila muito pitoresca e em visível, franco progresso. Tem estação própria de caminho de ferro e estradas para Braga, Valpaços, Murça, Chaves, Régua e Amarante. Um serviço regular de camionagem liga-a a vários pontos da região. A sua valorização económica está, portanto, assegurada.

Vila Pouca de Aguiar e todas as freguesias que fazem parte do seu populoso concelho têm na agricultura a sua mais importante actividade económica. Conta também com algumas pequenas indústrias. E porque a agricultura é próspera, o comércio, consequentemente, vai-se desenvolvendo. São muitos os seus estabelecimentos comerciais e alguns deles de indiscutível

importância. Das redondezas aflue uma grande parte da sua clientela.

Na página destinada à publicidade referente a Vila Pouca de Aguiar, os leitores poderão fazer uma ideia da sua importância comercial.

As Pedras Salgadas, que ficam a dois passos de distância, contribuem para a valorização turística da região. É, como todos sabem, uma estância admirável de repouso. As suas águas são deliciosas e possuem comprovadas virtudes terapéuticas. Na época própria, enchem-se os hoteis, as pensões e as casas particulares com veraneantes e doentes de vários pontos do país. Não há dúvida de que a organização turística das Pedras Salgadas é modelar.

Aos interessados recomendamos hoje duas casas magníficas, que recebem hóspedes nas mais vantajosas condições: a «Pensão Familiar», do sr. Armando Marques e a «Pensão Baptista».

Pelo que deixamos exposto, embora em poucas linhas, conclue-se que Vila Pouca de Aguiar representa na economia da região, quer sob o ponto de vista turístico, quer sob o ponto de vista comercial, um valor positivo.

Domingos Gomes Teixeira

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS
— MIUDEZAS E MERCEARIA —

ALFARÉLA DE JÁLES

José Dias

NEGOCIANTE DE BATATA,
CASTANHAS E CERIAIS

Vila Pouca d'Aguiar

Henrique Botelho & Irmão
FERRAGENS — DROGAS
Sub-Agentes da LUSALITE
Móveis, Lojas e Cristais
FILIAL EM PEDRAS SALGADAS — Praça do Comércio, 11 a 18
VILA POUCA D'AGUIAR Telefone 7

Augusto José Barreira

Fazendas, Mercearia, Miudezas, Louças, Ferragens, etc.
Correspondente da Companhia de Seguros a «MUNDIAL»
Sub-Agente da «SHELL», Gasolina, Petróleo e Óleos
18, Praça Luiz de Camões, 24
VILA POUCA DE AGUIAR

PENSÃO BAPTISTA — Pedras Salgadas

Estabelecida num dos pontos mais belos e mais higiênicos das Pedras Salgadas. Recomenda-se pelo bom serviço e esmerado tratamento. Quartos espaçosos e arejados — Quartos de Banho — Preços médicos
O Proprietário MANUEL JOSÉ BAPTISTA TELEFONE 15

ARTUR FIGUEIREDO MOREIRA

Estabelecimento de Café, Cervejaria e Pastelaria

VILA POUCA DE AGUIAR

Telefone: Posto Público 4

DOMINGOS MANUEL DINIS

Sucessor de AUGUSTO GOMES DE CARVALHO
Fazendas, Miudezas e Sub-Agente da Companhia dos Tabacos
Vila Pouca de Aguiar

Estabelecimento de A. Morais & Borges, L.^{da}

Ferragens, Drogas, Tintas, Louças, Vidros, Papelaria e Artigos de Escritório

Praça Luiz de Camões, 7 a 9

VILA POUCA DE AGUIAR

TELEGRAMAS: «MATOS»

AUGUSTO FERNANDES DE MATOS

Ferro, Aço e Ferragens — Drogas e Tintas — Louças e Vidros — Artigos escolares — Adubos químicos e orgânicos para todas as culturas

Praça do Comércio, 8-9-10 — VILA POUCA DE AGUIAR

Pensão Familiar de Armando Marques

PEDRAS SALGADAS

JOÃO JOSÉ MOREIRA

Fazendas, Modas, Miudezas e Mercearia

ARTIGOS FUNERÁRIOS

Vila Pouca de Aguiar

Manoel Vieira

Mercearia, Vinhos, Miudezas, Chá, Café e Papelaria, Enxofre, Sulfato, Cal, Cimento, Tintas, Ferragens, Louças, Fazendas

PEDRAS SALGADAS

HENRIQUE COSTA

Sucessor de José Joaquim da Costa

Fazendas, Miudezas, Mercearia, Artigos Funerários

VILA POUCA DE AGUIAR

Pichelaria Central de Hilário Pinto Correia

Obras de Estanho, Zincos, Ferro zincado, Fôlha de Flandres e outros metais — Depósito de material eléctrico — Encarregue-se de instalações de luz eléctrica, Canalizações de água e gás, Montagem de gazómetros, etc., etc. — Agente de rádios. VILA POUCA DE AGUIAR

Agostinho Melo de Sousa Lopes

Estabelecimento de Café, Casa de Vinhos e Miudezas — Representante de refrigerantes e Cervejas e Vinhos engarrafados de mesa — Representante das máquinas de costura HUSQVARNA

PEDRAS SALGADAS — Telefone 18

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS de Aleixo Crespo

Lanifícios para Homens e Senhoras, Lenços de seda, Mantilhas de seda, Sedas para vestidos. — Artigos funerários

PEDRAS SALGADAS

Vila Real de Trás-os-Montes

VILA REAL é uma das mais importantes cidades do Norte e o distrito a que preside compreende 14 concelhos. São remotas as suas origens. Quem teria fundado a povoação? Ignora-se. Sabe-se que D. Afonso III, D. Diniz e D. Manuel I lhe concederam forais.

É uma cidade encantadora, das mais belas de que o país se pode orgulhar. Edificada numa colina, envolvem-na panoramas arrebatadores. E nenhum turista deixa por isso de subir ao terreiro do Calvário para, dali, percorrer com os olhos deslumbrados o espectáculo sem par do panorama que o vale do rio Corgo lhe oferece com as suas águas, que, em sucessivas quedas, se precipitam fragorosamente.

Do século XV datam a fundação da sua igreja gótica de S. Domingos e a construção da casa onde viveu o grande navegador Diogo Cão. Também são de grande interesse turístico e artístico o Convento de Santa Clara, obra do século XVII, enriquecida com notáveis azulejos da mesma época; a Igreja de S. Pedro do mesmo século; a capela dos Clérigos, e outros templos.

Carvalho Araújo, heroico marinheiro, nasceu em Vila Real e aqui tem um monumento. Mas não é só na própria cidade que se encontram obras e aspectos dignos de atenção. Os seus arredores são também bastante interessantes. A aldeia de Mateus, por exemplo, é digna de visita. É uma terra curiosa, pitoresca, que se orgulha, muito justamente, do seu belo solar de Mateus, construído no século XVIII, e que constitue um dos melhores especímenes de estilo barroco. A torre medieval de Quintela, a quatro quilómetros de distância de Vila Real, é merecedora igualmente de visita.

Eis aqui uma cidade que bem merece uma grande e larga propaganda. Poucos são os portugueses que a conhecem por enquanto. Quem está no sul, não gosta, em geral, de se deslocar até às regiões nortenhos. Possivelmente por falta de propaganda, porque ignora, certamente, os seus encantos, o seu clima e os seus valores.

Telefone 9

Telegrams: UTIL

GARAGEM S. CRISTÓVÃO

Moreira de Carvalho & Botelho, L.^{da}

CONCESSIONÁRIOS DA GENERAL MOTORS

Rua Marechal Teixeira Rebêlo, 17

(Junto ao Governo Civil)

A mais ampla e moderna garagem de Vila Real. Equipada com a mais completa maquinaria para toda a classe de reparações e reabastecimento — Estação de serviço — Secções de pintura, bate-chapa, estofador, etc. — Pessoal especializado para os diferentes serviços

**Grande STOCK de sobressalentes
de todas as marcas**

CONFIE-NOS O SEU CARRO!

V I L A R E A L

TELEFONE: 59

Emprêsa Cerâmica de Vila Real, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1910

Fábrica de Telha de Marelha, Tijolos, etc.
Serração de madeiras de pinho, aparelho,
serragem de aduela de castanho e carvalho

ESCRITÓRIO NA FÁBRICA:

(Junto à Estação do Caminho de Ferro)

V I L A R E A L

Café Excelsior

Café—Bilhares—Restaurante e Pensão
Almoços e Jantares—Serviço à Lista

Rua de Serpa Pinto Telefone 43

VILA REAL

José Taveira da Mota

Armazém de Mercearia, Adubos
e Coloniais—Produtor de Bata-
tas de Semente no Marão

Rua Dr. Roque da Silveira, 114, 116, 118

Telefone 35 Vila Real

Telef. 135

Teleg. «Garagem Loureiro»

Garagem Loureiro de José Pereira Júnior

Oficina de Reparações de Automóveis Stock de peças
FORD e CHEVROLET—Caminhões e Automóveis de
aluguer—Agente dos Automóveis e Camiões CITROËN

28-Rua Isabel de Carvalho-40 VILA REAL

Casa das Meias-António d'Almeida

Fazendas, Modas e Miudezas, Guarda-sóis e Camisaria
O mais completo sortido de meias para Senhora,
Homem e Criança — Grande Depósito de Farinhas

Rua Combatentes da Grande Guerra, 64 a 72, Antiga Rua Central
Telefone 124 VILA REAL

José Augusto Taboada

Antiga Casa Serafim Taboada, Filhos—Fundada em 1898
Ferragens e Cutelarias—Cal Hidráulica do Cabo Mondego—Fogões e
estufas da Fábrica «Oliva»—Metais, Tintas e Vidros—Depósito do
cimento «Liz»—Tubos de grés e galvanizados—Gazolina, Oleos e Pe-
tróleo—Agente da «Robbialac»—Sub-Agente da Shell Comp. of Portugal, Ltd.

Telefone, 5—Largo de S. Pedro, 20 a 26 — VILA REAL

Manuel António Martins (EXPORTADOR)

FARINHAS, FERMENTOS E AZEITES

Rua Isabel de Carvalho, 4 a 12—Telef. 56—Teleg. «Farinhas»

VILA REAL

Mercearia e Pastelaria Gomes

Casa das Especialidades de VILA REAL
Bóla de Carne, Viuvinhas e P. T. do Céu

2, Rua António de Azevedo, 10—Telefone 11—VILA REAL

Domingos A. Calado, Sucr.

CASA FUNDADA EM 1870

Ferro, Ferragens, Drogas, Miudezas e Utensílios Agrícolas, Cal,
Cimento, Enxofre e Sulfato—FABRICANTE de: Ferragens para
Carros, Charruas, Canelos e Ferraduras

R. de S. João, 2, 4 e 6—Telefone n.º 104—VILA REAL

LIVRARIA E PAPELARIA BRANCO

(CASA FUNDADA EM 1850)

Francisco Branco & C.ª

Artigos de desenho, escritório e religiosos—Encadernação e lotaria—
Sempre novidades literárias—Depositários oficiais da «Imprensa Na-
cional», de Lisboa Agentes das Máquinas de Escrever ROYAL
93, Rua Doutor Roque da Silveira, 97—Telef. 138—VILA REAL

VIDRARIA TRASMONTANA

Móveis, Louças, Oleados, Alumínios, etc.
Depósito dos Tabacos da «Tabaqueira»

Viúva Maximiano Gomes da Silva

81, Rua Direita, 83 — Telefone 53 — VILA REAL

LIVRARIA E PAPELARIA «SAMPAIO»

Livros de estudo para o ensino Liceal, Comercial, Industrial, Primá-
rio e Magistério—Completo sortido em artigos de Escritório e Pape-
laria—Consertam-se canetas de todas as marcas—VILA REAL—Tel. 220

JORGE RIBEIRO & LIMA

Estabelecimento de Mercearia, Ferragens, Drogas,
Material Eléctrico, Louças e Oficina de Funileiro
Tel. 74 — 33, RUA MIGUEL BOMBarda, 41 — VILA REAL

OSCAR G. BARROS

Agente da CAMISARIA CONFIANÇA

92, R. Dr. Roque da Silveira, 94

Telef. 178
Teleg. OSCARBARROS

VILA REAL

Tinturaria e Chapelaria "Americana"

Rua Combatentes da Grande Guerra, 6 a 12 — Telefone 50 — VILA REAL

Armazéns Centrais — Fernandes, Chaves & C.ª

Depositários do cimento «Tejo», dos produtos «Lusalite»
(fibro-cimento) e da cal «Martingança»

5 a 11, Rua Central, 26 a 30 — Telefone 22 — VILA REAL

O BARATEIRO DO CAMPO — Joaquim Augusto Rodrigues

FAZENDAS — MODAS — MIUDEZAS

65, Rua António Azevedo, 69 — VILA REAL — 1, Praça Luiz de Camões, 5

OURIVESARIA TEIXEIRA

Joalharia, pratas, estojos, candeeiros eléctricos, espelhos, etc.
Relógios de marcas, as mais famosas—Artigos de óptica,
Aviamento de receitas médicas para óculos. Execução perfeita

VILA REAL

RAFAEL DO ESPÍRITO SANTO

Vidros, Vidros e Cutelarias—Agente do Cimento «Secil»—Cal Hidrá-
ulica, Tintas e Ferragens—Todos os materiais para construção
Rua António de Azevedo e Avenida Carvalho Araújo—Tel. 137—VILA REAL

GOUVEIA

GOUEIA está edificada na encosta norte da Serra da Estrela, a 670 metros de altitude, e é uma das mais importantes vilas do distrito da Guarda. Graças à sua altitude, gosa do privilégio de ser considerada, como de facto é, uma magnífica estância de repouso.

Gouveia é uma vila em constante progresso. De ano para ano acusa e regista melhoramentos importantes. E de ano para ano o seu aspecto enobrece-se e alinda-se, sem todavia perder o seu carácter.

Dá-lhe o nome a ribeira de Gouveia, afluente do Mondego. Os pintores portugueses que conhecem a região, extasiam-se com os seus panoramas. São realmente impressionantes.

Ponto de paragem obrigatório para quantos desejam percorrer a Serra da Estrela e visitar as Penhas Douradas, Gouveia tornou-se, por esta circunstância, um centro de turismo de grande interesse.

Diversas casas solarengas, no bom estilo portu-

guês, dão-lhe carácter e nobreza. A Casa da Tôrre é um dos seus mais valiosos e expressivos monumentos.

Gouveia é inquestionavelmente o 2.º centro da indústria de lanifícios e algumas das suas fábricas, as mais importantes, são dignas de visita.

Mas não são exclusivamente as suas fábricas de lanifícios que dão vida própria a Gouveia. Os lactícíios contribuem também para a sua prosperidade colectiva, sem falarmos das suas actividades agrícolas.

Vila progressiva e próspera, os seus habitantes não podiam deixar de ter um teatro. E o seu lindo Teatro-Cine é considerado um dos melhores da província. E porque o número de turistas já começava a exigir-lo, construiu-se também o Hotel-Gouveia, com todo o conforto moderno.

Os vinhos de Gouveia são magníficos. Eis aqui uma outra rica actividade do concelho.

Se a vila é linda, as suas freguesias são também muito pitorescas. E aqui e ali uma moradia moderna, alegre, confortável, a evidenciar a abastança e o bom gosto da população. A freguesia Melo é uma das mais curiosas. Possue três monumentos nacionais: o pelourinho, a Capela da Senhora da Conceição e o edifício onde está instalada a cadeia.

Gouveia aguarda a visita de todos os portugueses que, por amor ao desporto, desejam conhecer a Serra da Estrela, e de todos aqueles que, após um longo período de trabalho exaustivo, carecem dumas férias de repouso. Hoje, mais do que nunca, a vila oferece comodidades a todos os seus visitantes. É, de facto, uma terra encantadora, sendo, aliás, um grande centro de trabalho. A vila e as suas freguesias formam um populoso concelho com perto de 30 mil habitantes.

As suas tradicionais romarias ao Senhor do Calvário, que se realizam em Agosto e duram cinco dias, chamam a Gouveia uma extraordinária concorrência.

ANTÓNIO PEREIRA GODET
Estabelecimentos de Mercearia, Vinhos e Miudezas — Padaria
GOUVEIA

Moimenta da Serra

A CHIC — Tecidos de Lã e Algodão — Chapéus e Luvas
Francisco Marques de Carvalho (Filho)
Praça Vasco da Gama

GOUVEIA

TABACARIA CENTRAL J. L. REZENDE
Franquias Postais e Valões Selados — Papelaria e Tabacos — Livros Nacionais e Estrangeiros — Agência de todos os Jornais Diários
GOUVEIA

ABRANTES MANTA
(BARDALHANA)
AGÊNCIA FUNERÁRIA
Encarrega-se de funerais, caixões de chumbo e tudo que diga respeito a funerais — Artigos religiosos
GOUVEIA

TELEF. 45

APARTADO N.º 18

Sampainho & Lima

Fábrica de Lanifícios

GOUVEIA

Auto-Garage Gouveense, L.^{da}

Oficinas de reparações e construção civil — Automóveis e Camionetas de aluguer — Carreira de camionetas — Recolha — Acessórios para autos, motos e bicicletas — Pneus e Câmaras — Bicicletas e acessórios — Gasolina e óleos — Vulcanização eléctrica, para pneus e câmaras — Motores transformadores e dinamos — Secção de electricidade. Lâmpadas de todos os tipos — Rádios e acessórios — Rectificação de cilindros com aparelhos ultra modernos — Pinturas à pistola — Grupos electrogénio — Grupos electro-bomba para regas — Fogões, fogareiros, ferros de soldar, escalfetas, etc. — Frigoríficos — Materiais para instalações — Oficinas de reparações para Rádio — Bobinagem de motores, etc.

Estação de Serviço Permanente

GOUVEIA
(PORTUGAL)

Telefone 25

José Ferreira Amaral
COMERCIANTE



GOUVEIA—S. PAIO

Colégio de Nuno Álvares

= GOUVEIA =

Ensino liceal para ambos os sexos.

Resultados excelentes nos exames liceais.

1.º E 2.º CICLOS

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

MELO — (Gouveia) DE António Gomes

TELEFONES | Fábrica : — 7 de MELO
Sede : — 60 de GOUVEIA P. B. X.

Sede: Gouveia — VINHÓ (Portugal)

PADARIA VIRIATO

DE

Alvaro da Purificação

GOUVEIA

TELEFONE 81

ANTÓNIO RAFAEL, Sucessores

Mercearia e Carpintaria Mecânicas

MOVEIS EM TODOS OS ESTILOS

Lançadeiras, Perchadas, Caneias, etc.

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

GOUVEIA — PORTUGAL

Ricardo Mota

Correspondente dos Bancos Português do Atlântico, Aliança, Borges & Irmão e Burnay — Armazém de Lanifícios — Fazendas brancas — Mercearia — Materiais de Construção

Telef. n.º 29

GOUVEIA

ALFREDO SARIO JUNIOR

(Conhecido por António Cacho)

PADEIRO

Telefone 83

GOUVEIA

BERNARDINO DO NASCIMENTO

Gerente da Empresa de Transportes Gouveense, L.^{da}

CARREIRAS DE CAMIONETES ENTRE GOUVEIA
E GOUVEIA VILA

CAMIONETES E CARROS DE ALUGUER

Negociante de Cereais e Legumes e Materiais de Construção

Telefones | Gouveia 4
Gouveia-Gare 4

GOUVEIA



Jacinto A. Moura

Fábrica de Lanifícios da Cérca

SOBRETUDOS, CASIMIRAS,
— CHEVIOTES, ETC. —

Telefone 59

GOUVEIA

Telephone 90

Gouveia — S. PAIO

Estevão Ubach & C.^a

Fábrica de Lanifícios

FUNDADA EM 1870

ESPECIALIDADE EM FIOS
PARA TRICOT E MALHAS

III

Bellino & Bellino

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Tecidos-Fios de Estambre

..

Telef fone 15,
gramas «BELLINOS»

GOUVEIA

MANGUALDE

MANGUALDE é vila da Beira Alta e pertence ao distrito de Viseu. Vila importante, diga-se desde já, à testa dum concelho com mais de 24 mil habitantes.

E' uma das mais antigas povoações do país. Sabe-se que existia já no tempo da dominação dos árabes. Há muito que ver e admirar tanto na vila como nos arredores, que são lindíssimos. Mangualde possue atracções turísticas de primeira ordem. Outras vilas conhecemos no país que não dispõem de tantos valores e, no entanto, já conseguiram a classificação de estâncias de turismo.

O que há, em Mangualde, digno de interesse? — perguntará, naturalmente, o leitor. Há, em primeiro lugar, o pitoresco da povoação e a beleza das suas paisagens. A Beira Alta, sabe-se muito bem, por leitura ou por tradição, é uma das províncias de Portugal com mais carácter.

E', de facto, inconfundível. Mangualde possue também as suas características. As suas ruas são curiosas e o traço arquitectónico dos seus edifícios é digna de atenção e, por vezes, de grande interesse artístico.

O Castelo de Gandufe é um dos seus mais nobres valores turísticos. No mesmo plano coloca-se a Igreja Matriz que, quer

pela sua antiguidade, quer pelo seu valor arquitectónico, é monumento nacional. A linda ermida da Nossa Senhora do Castelo é ponto obrigatório a visitar. Domina um dos mais belos panoramas da Beira. Um outro templo que não pode ser posto de parte é a Igreja da Abrunhosa.

Muito interessante e digno, portanto, de reparo, é o solar dos condes de Anadia. Esse edifício constitue, não há dúvida, um dos maiores títulos de glória, sob o ponto de vista estético, da vila de Mangualde.

Em Abrunhosa-a-Velha existe um curioso pelourinho e na vila ergueu-se um belo Padrão dos Centenários. Há, finalmente, dois bustos, um à memória do Dr. Francisco Pereira e um outro de homenagem ao Dr. Francisco Couto, duas figuras locais muito ilustres.

Por este pequeno resumo que fizemos dos valores artísticos e históricos de Mangualde conclue-se, facilmente, que esta linda terra oferece condições turísticas excepcionais.

A Câmara Municipal, com a colaboração da iniciativa particular — e porque não esta, principalmente? — devia organizar um plano de melhoramentos para que o turismo pudesse constituir, no futuro, também uma fonte de receitas para a linda vila de Mangualde.

Acrísio R. Albuquerque & C.ª, L. da

CASA FUNDADA EM 1926

Armazém de Lanifícios e Chales

Telefone 4280 MANGUALDE Apartado 9

Adelina Amaral, Limitada.

Armazém de Lanifícios e Chalaria

VENDAS SÓ POR JUNTO

A primeira casa do género na Província
End. Teleg.: TECIDOS - MANGUALDE - Telefone 4243

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

LABORATORIOS DA FARMACIA FELIZ
MANGUALDE Telof. 4238

Telefone 4229

Teleg. «LANIFÍCIOS»

Conceição & Filhos

Armazém de Lanifícios

MANGUALDE

JOSÉ D'ALMEIDA AZEVEDO

CAMIONETES DE ALUGUER

Estabelecimento de Fazendas, Miudezas e Mercearias

Despacho Central — TELEFONE 4293

MANGUALDE

ARMAZÉM DE MALHAS, ATOALHADOS E MIUDEZAS

de **ALEXANDRE D'OLIVEIRA**

Telefones: Armazém 4287-Residência 4279 MANGUALDE

Fábrica de Serração e Moagem

José Ferreira dos Santos, Filhos, L.^{da}

MADEIRAS NACIONAIS,
EM BRUTO E APARELHADAS

TRAVESSAS PARA CAMINHOS DE FERRO

POSTES TELEGRÁFICOS

TOROS PARA MINAS

LENHAS E CEREALIS

DEPÓSITO DE TELHA E TEJOLO

///

MANGUALDE—GARE

TELEFONE 2

A. P. Santos Sousa, L.^{da}

Madeiras em tôsco, aparelhadas
e de caixotaria // Lenhas

MORTÁGUA
(PORTUGAL)

Mário Lopes & Irmão, L.^{da}

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

///

TELEFONE 4233

MANGUALDE

DUARTE CARVALHO

Serração, Moagem e Carpintaria Mecânica

Construções e Depósito de Madeiras

///

TELEFONE 4262

Rua General Carmona

MANGUALDE

CORREIA & CORREIA

LANIFÍCIOS

TELEFONE 4239

APARTADO 11

MANGUALDE

José d'Oliveira Capitão
MADEIRAS

Correspondente dos Bancos de: PORTUGAL e COMERCIAL DE LISBOA.

Fábrica de Serração em PARANHOS DA BEIRA

Sede e Escritório: NELAS

Residência: MANGUALDE-GARE

NELAS—Telefone n.º 4644

MANGUALDE—Telefone n.º 4263

Vinícola de Nelas, L.^{da}

EXPORTADORES

DE

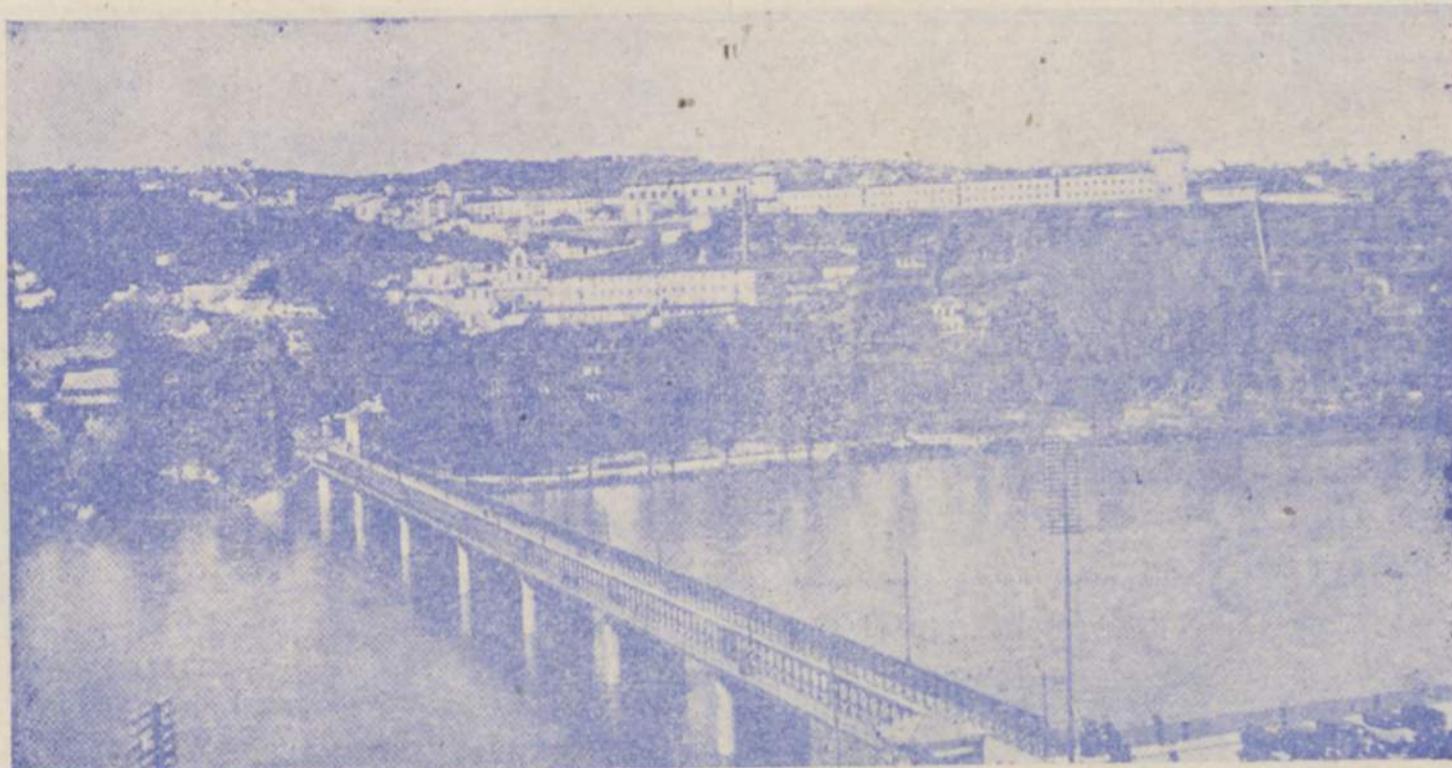
VINHOS DO DÃO

///

TELEFONE: 4643
TELEGRAMAS: VINÍCOLA

///

NELAS—(BEIRA ALTA)



Ponte da estrada nacional sobre o rio Mondego, em Coimbra. Ao fundo, na margem esquerda, St. Clara

COIMBRA

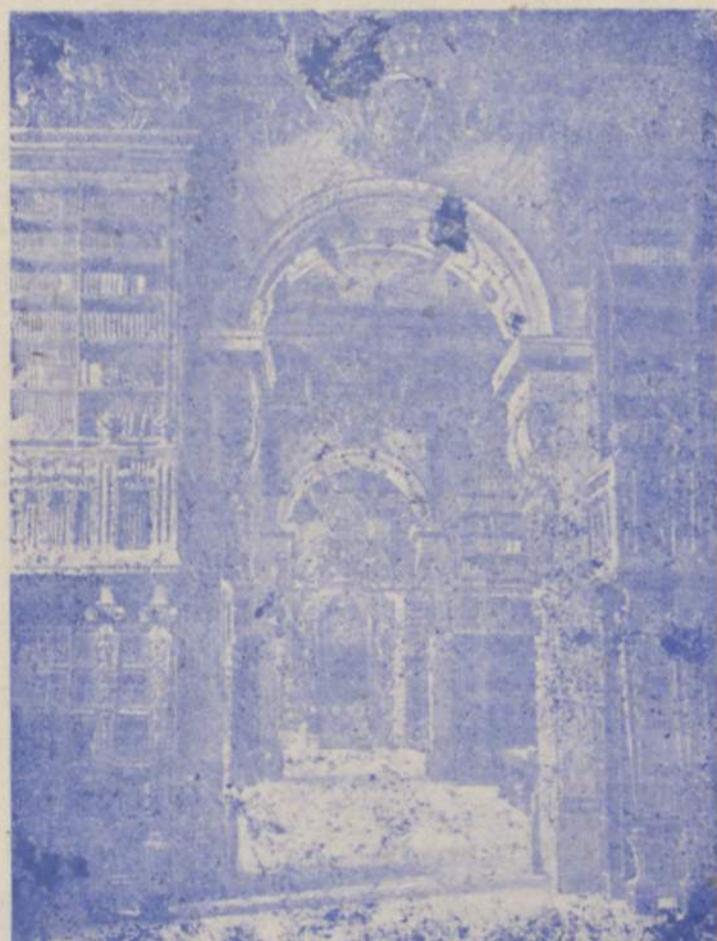
COIMBRA, que ainda vive das suas tradições, é todavia a cidade portuguesa que mais decididamente caminhou para o futuro e maior número de melhoramentos regista na sua parte moderna. Chega-se à velha e nobre cidade universitária e tem-se a sensação de que estão reunidas numa só duas cidades distintas: uma com carácter medieval e outra moderna, totalmente do nosso século. Dominando as duas cidades, o edifício da Universidade, de que tanto se orgulha o nosso país.

Para os artistas é a velha Coimbra que mais interessa. E', ninguém o contesta, uma das mais belas cidades monumentais da Europa. Só a Sé Velha seria mais do que suficiente para tornar famosa qualquer povoação.

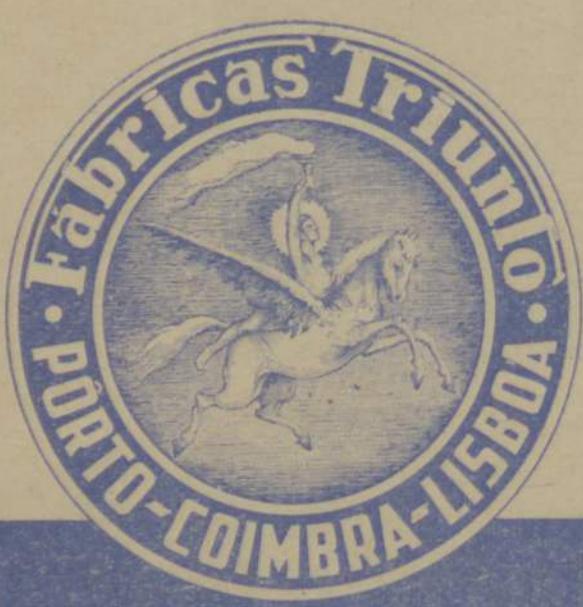
O rio Mondego e as paisagens de Coimbra atraem e seduzem o turista e todas as pessoas de sensibilidade.

Povoada de lendas e de tradições, Coimbra é a pátria espiritual dos nossos grandes poetas. Por Coimbra passaram Luís de

Camões, João de Deus, Antero e Afonso Lopes Vieira. E' uma cidade de sonho. Estrangeiros há que a consideram a mais bela, atraente cidade de Portugal. De facto, nenhuma outra reúne um conjunto tão rico de valores e atracções.



COIMBRA — A Biblioteca



Triunfo

Bolachas Biscotos

Joaquim Francisco de Oliveira, L.^{da}

Sede: Av. Dr. Joaquim de Melo — AGUEDA
Telefone 157

Escrítorios centrais: R. da Sofia, 149 — COIMBRA
Telefone 3559

Toda a correspondência deve ser endereçada aos Escrítorios Centrais em Coimbra

Aluguer de: AUTOMÓVEIS, CAMIONETES DE CARGA
E AUTO-CARROS PARA PASSEIOS E EXCURSÕES NO
PAÍS E ESTRANGEIRO—GARAGEM DE RECOLHA —
ÓLEOS — GASOLINAS

Carreiras diárias de AUTO-CARROS entre
Porto — Penafiel — Amarante — Vila Real
Régua — Armamar — S. Cosmado
Porto — S. João da Madeira — Agueda
Anadia — Coimbra — Pombal — Leiria
Coimbra — Bussaco — Tondela e Viseu
Coimbra — Fóz do Dão — Santa Comba
Viseu — C. de Besteiros — Caramulo
Agueda — Aveiro

Serviço combinado com
Capristano & Ferreira, Lda. — PORTO-LISBOA
e Joaquim M. da Fonseca, Lda. — COIMBRA-VIDE

FILIADS:
PORTO — Rua Rodrigues Sampaio, 159 — Telefone 6954
LEIRIA — Rua Dr. Correia Mateus — Telefone 246
VISEU — Largo General Carmona

HOTEL AVENIDA

Telefone 2155

COIMBRA HOTEL

Telefone 2706

DOS MELHORES E COM MAIS CONFORTO

Proprietário FILIPE PAÍS FIDALGO
COIMBRA

Mathias, Filhos & Carvalhos, L.^{da}

ARMAZENS DE MERCEARIA E AZEITE
FÁBRICA DE CERA

R. DR. ANTÓNIO GRANJO (Largo da Estação) — Tel. 2828
COIMBRA

LUSA ATENAS, L.^{da}

ARMAZÉM DE MERCEARIAS E PAPELARIA
Telef. 2126 — Teleg. ATENAS-COIMBRA-Apartado 17

Fábrica de Cal de Coimbra, L.^{da}

Cal Hidráulica ROCHEDO
SERRAÇÃO DE MADEIRAS E CARPINTARIA MECÂNICA
Arco Pintado COIMBRA Telefone 3178

A V E I R O

EIS aqui uma terra de encantamento. Já passearam alguma vez de barco na ria de Aveiro? Se o não fizeram, não sabem o que perderam. É um espectáculo raro, único, de inesquecível beleza em nosso país. Aveiro é uma cidade importante e progressiva. A linda *Avenida Central*, com as suas magníficas moradias, dá-nos a justa medida do espírito bairrista e progressivo da sua população. Começa exactamente na estação do caminho de ferro e estende-se até onde se ergue o Monumento aos Mortos da Grande Guerra.

Entre os seus edifícios curiosos figuram a Câmara Municipal, a Igreja da Misericórdia, com pórtico admirável, de puro estilo Renascença; a Igreja das Carmelitas e o Mosteiro de Jesus, que hoje se denomina de Santa Joana.

É uma cidade alegre. O sol é o seu padrinho de baptismo. E não há raparigas mais lindas do que as tricanas de Aveiro. Lisboa, por várias vezes, as têm aplaudido em massa, quando, tomando parte nos espectáculos promovidos pelo famoso *Club dos Galitos*, vêm exibir-se ao «Coliseu dos Recreios». As raparigas de Viana têm fama.

Ramalho Ortigão, nas *Farpas*, considerava-as as mulheres mais belas de Portugal. Não queremos discutir. Mas não podemos nem devemos deixar de dizer que as tricanas de Aveiro, pela sua formosura e pela sua esbeltez, rivalizam com elas. São, na verdade, mulheres excepcionais. Nestas a beleza é sinónimo de saúde.

Vai-se a Aveiro, não apenas para ver e admirar os seus monumentos e a sua ria, as suas mulheres encantadoras e o seu parque, não apenas, também, para saborear as suas famosas enguias e os seus não menos famosos doces, vai-se, igualmente, para admirar e contemplar as suas paisagens e percorrer os seus arredores.

Aveiro é, com efeito, um grande centro de turismo. No verão, efectuam-se animados concursos náuticos e pelo ano adiante realizam-se algumas festas típicas, como a entrega dos Ramos, e procissões de carácter religioso, de grande fama, como a da Resurreição.

Em Março, com grande concorrência, leva-se a efeito a sua tradicional feira, uma das mais ricas e características de Portugal.



FÁBRICA ALELUIA (Fundada em 1905)
FÁBRICA GERCAR (Fundada em 1924)

Telefone: PBX 22
Gramas: FÁBRICA ALELUIA

*Azulejos // Louças Decorativas,
Sanitárias e Domésticas*

Fábricas Aleluia

Aleluia & Aleluia

AVEIRO

Escritórios: RUA E CANAL DA FONTE NOVA

Companhia Aveirense de Moagens

FUNDADA EM 1893

MOAGEM DE CEREAIS, DESCASQUE DE ARROZ
 ————— E RAÇÕES PARA GADO —————

Telegr. «Moagens»

AVEIRO

Telef. 41

Fábricas Jerónimo Pereira Campos, Filhos

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1896

Depósito no Porto:

Rua Sá da Bandeira, 382

Depósito em Lisboa:

Largo do Calvário, 3

Depósito em Braga:

Rua dos Chãos, 75 a 79

**SEDE EM
AVEIRO**

Tele { fone 108 — AVEIRO
 , 3 6672 — LISBOA
 , 2 4674 — PORTO
 , 2446 — BRAGA
 gramas: CAMPOSILHOS-AVEIRO
 Apartado 4 — AVEIRO

SUCURSAL em Alvarãis (Minho)

AVEIRO

CONSTRUÇÕES NAVAIS

Manuel Maria B. Mónica

**GAFANHA
AVEIRO
TELEFONE 142**

Viuva de António da Cruz Bento Júnior

Negociante de Pescado e Sal

Sucessor das firmas:

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

Tele { gramas: Viuva Cruz Bento — Aveiro
 fone 90

AVEIRO

Paula Dias & Filhos, Lda.

(FUNDIÇÃO AVEIRENSE)

Fundição de Ferro e Bronze,

Serralharia Mecânica e Civil

Construção e Reparação de Máquinas

A V E I R O

Telefone 40

Parceria Marítima Esperança, Lda.

GAFANHA DA NAZARÉ

A V E I R O

Centro Comercial de Aveiro, Lda.

Armazém de: PORCELANAS, VIDROS,
ALUMÍNIOS, ESMALTES, ALPACAS, ETC.

Avenida Central — AVEIRO Telef. 168

BRUNO DA ROCHA & C.A.

Armazénistas de Mercearia, Cereais e Legumes

Agentes depositários da Companhia U. Fabril Portuense
(Cervejas e Laranjadas Invicta) e Água do Cruzeiro—Secção
de Retalho anexa de Mercearia e Vinhos — Chá e Café

253, Largo da Estação e Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 265
A V E I R O — T E L E F O N E 105

Telegrams: ELIZARIO MOREIRA-Aveiro

Telefone 25

ELIZARIO DIAS MOREIRA

Negociante de Pescado e Exportador de Sal

Praça do Peixe — AVEIRO

Lau & Filhos, Suc.^{res}, Lda.

Armazénistas de Mercearias, Cereais e Legumes

Telefone 81—Telog. PEVIDES—Apartado 20

A V E I R O

João Maria Vilarinho

ARMADOR DE BACALHAU

A V E I R O

EXPERIMENTEM O

ARCADA HOTEL

TELEFONE 78

A V E I R O

Fábrica de Serração, Moagem e Carpintaria Mecânica

— DE —

José Bolais Mónica & Irmão, Lda.

SERRAÇÃO — Fornecem-se vigamentos, costado para Doris, soalhos e forros em tosco e aparelhados, tinões, bombas e encanas para salinas—
MOAGEM: Troca e venda de farinhas — CARPINTARIA: Fabrica-se caxilharia, portais e molduras — SERRALHARIA: Construção de motores em ferro ou madeira, a vento, a água e a gado

A V E I R O Telef. 331 S. Bernardo

João da Costa Belo (Filhos)

Armazens de Mercearias, Cereais, Legumes e Farinhas

Rua Almirante Cândido Reis, 110 a 116 T E L E F O N E 53
e Rua Luiz Gomes Carvalho, 14 a 18 A V E I R O

ARMAZÉNS DE AVEIRO, Lda.

Os maiores vendedores das loiças de porcelana da Vista-Alegre
Avenida Dr. Lourenço Peixinho — AVEIRO — Telef. 49

OFICINA DE CARPINTARIA MECÂNICA
de JOSÉ DE MATOS BANDARRA
Canal da Fonte Nova — AVEIRO (Próximo à Fábrica Aleluia) Tel. 305

Carpintaria Mecânica Bom Sucesso

ROCHA & PEREIRA

Bom Sucesso — AVEIRO

(Casa Fundada em 1936)

Telefone 250

GARAGEM ILHAVENSE — DE —
CORREIA, CHARLIM & VINAGRE, Lda.
Garagem RUA DE CAMÕES ÍLHA V

Fábrica de Serração, Carpintaria Mecânica e Moagem

— DE —

Furões & Filhos, Lda.

Correspondente do Banco de Portugal

FORNECEM-SE LENHAS DE TODA A ESPÉCIE
— TAIS COMO PINHO, EUCALÍPTO, ETC. —

REPRESENTAÇÕES

Agência distrital dos óleos «Castrol», o super lubrificante de renome mundial

AVENIDA DO MERCADO — ÍLHA V — Telefone 10



CURIA — Uma admirável vista do Parque

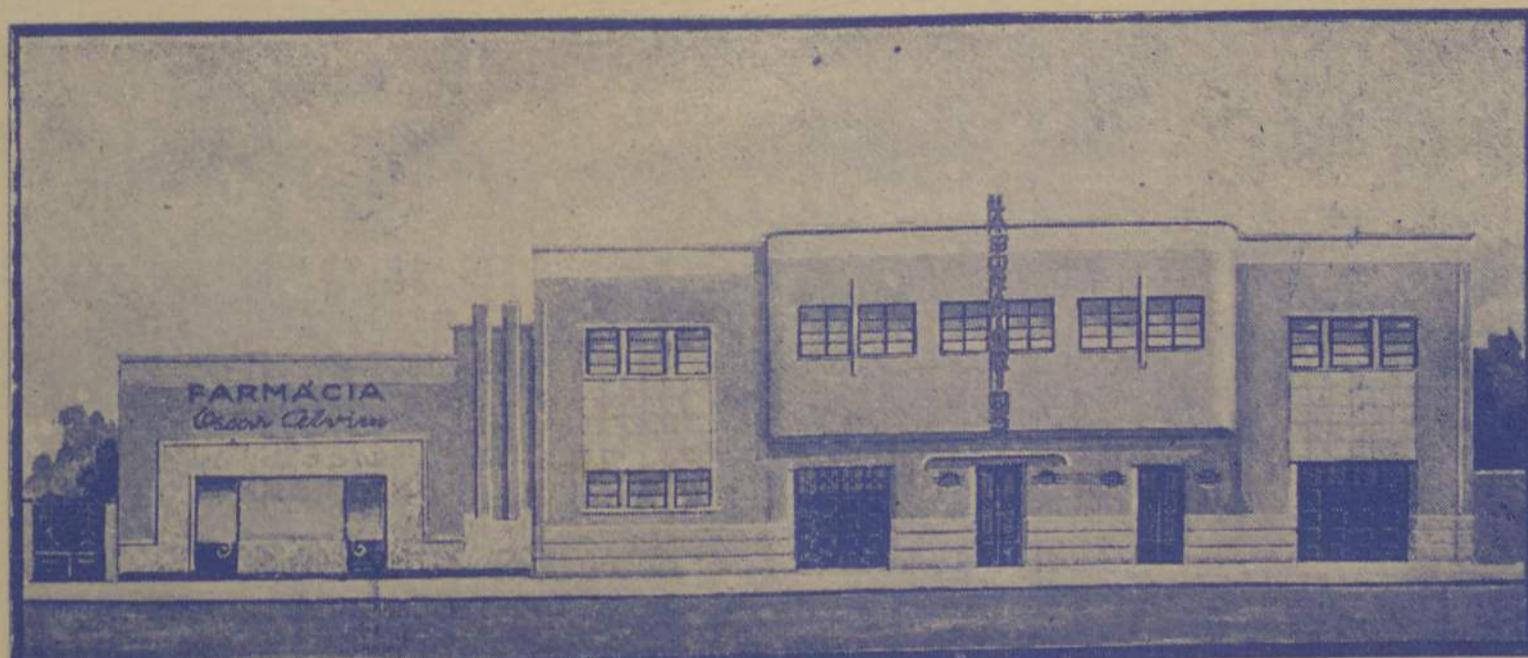
Anadia e o seu concelho

A vila da Anadia está à frente dum importante concelho, a que pertencem as pitorescas freguesias de Mogofores, Sangalhos e a estância turística da Curia. Faz parte do distrito de Aveiro e por isso apresenta todas as características da Beira Litoral.

E' uma terra das mais favorecidas pela Natureza. Efectivamente, as suas paisagens são belas. E o solo farto, magnânimo, produz magníficos vinhos, dignos não apenas da mesa dos príncipes, mas dos próprios deuses. Baco, se existisse e pudesse viver entre seres humanos, poria a sua corte na Anadia. Nos dias de jejum rigoroso,

so, contemplaria, com êxtase, as paisagens em volta.

A Curia é uma das mais encantadoras regiões de turismo de que Portugal se orgulha. As suas águas termais não tiveram até hoje quem lhes negasse virtudes terapêuticas. Os médicos recomendam-nas como eficazes no tratamento de artirismo e doenças dos rins e bexiga. E' claro que hoje, graças ao seu clima, aos seus admiráveis encantos naturais e à sua modelar organização hoteleira, não a frequentam apenas os doentes mas também as pessoas que desejam umas justas férias de repouso. E' por isso que a Curia é a estância



Laboratórios da Farmácia

Oscar Alvim

ANADIA

— TELEFONE N.º 7 —

KK

PREPARAÇÃO DE

Especialidades farmacêuticas

Solutos esterilizados injetáveis

Comprimidos

Granulados

Água oxigenada



Caves Aliança

PROPRIEDADE DA VINÍCOLA DE SANGALHOS, LDA

PRODUTORES E EXPORTADORES

TELEF. 3 - TELEG. ALIANÇA - SANGALHOS - PORTUGAL

ESPUMANTE NATURAIS
VINHOS DE MESA E
LICOROSOS
AGUARDENTES - BRANDIES
LICORES

The advertisement features a bottle of Príncipe Real sparkling wine in the foreground, with a crown above it. To the right, there is an illustration of two people, a man and a woman, dressed formally. The text includes "Príncipe Real", "altíssimo produto das conceituadas", "CAVES IMPÉRIO / Imperial Vinícola, Lda SANGALHOS - PORTUGAL", and "O ESPUMANTE DA SOCIEDADE".

FÁBRICA DE
SERRAÇÃO, CARPINTARIA
E
CAIXOTARIA

LENHA

FORNOS DE CAL

DESTILAÇÃO DE AGUARDENTE

LAGAR DE AZEITE

GUILHERME MARTINS & FILHOS, L.^{DA}

Séde em MOGOFORES — Telef. 2

Escritório em LISBOA — R. Antero de Quental, 28-3.º — Telef. 47378

Vinhos Espumantes Naturais



CAVES S. JOÃO

Soc. dos Vinhos Irmãos Unidos, L.^{da}

Produtores — Exportadores

Anadia (Portugal)

FÁBRICA CERÂMICA PROGRÉDIOR

DE

V. de José Ferreira de Campos
& HerdeirosTubos e Acessórios de Grés // Botijas para Gênebra
e Vinho // Tijolaria Refractária // Serração
e Madeiras para construçõesVILA CAMPOS
AVELÃS DE CAMINHO
TELEFONE P. P.—AVELÃS DE CAMINHOSociedade Industrial da Curia, L.^{da}Fábrica de Serração a Vapor
Madeiras Serradas e Aplainadas

Junto à Estação do Caminho de Ferro e estrada nacional Pôrto-Lisboa

TELEFONE 7

C U R I A
P O R T U G A L

APARTADO 14

SANGALHOS Portugal



A sua bicicleta.

PARA ENTREGA
IMEDIATA MODELOS
SPORT e PASSEIO

A sua moto.

PARA ENTREGA
IMEDIATA OS MODELOS
DE
250, 350 e de 500 c. c.

Outras marcas inglesas e nacionais

e todas as peças para bicicletas

Distribuição exclusiva no Centro e Norte de Portugal:

SILVA, NETO & C.^ª, L.^{da}

ANADIA

Telefone 9

Miguel R. d'Oliveira

ARMAZENISTA—IMPORTADOR
BICICLETAS E ACESSÓRIOS
Bicicletas de todos os tipos para todos os preços
COMPLETO SORTEIO DE ACESSÓRIOS
APARTADO N.º 15
END. TELEG.-EXPRESSOSANGALHOS
TELEFONE N.º 25

Caves Solar das Francêsas

MALAPOSTA—ANADIA
OS MELHORES ESPUMOSOS
Licores / Xaropes / Aperitivos Monte Reis

Telegrams: CECITA

Centro Ciclista da Malaposta, L.^{da}

CECITA

Armazém de: BICICLETAS // ACESSÓRIOS
MALAPOSTA—MOGOFORES—PortugalMANUEL HENRIQUES DA SILVA
MOAGEM DE FARINHAS
MOINHO NOVO—ANADIAA NOVA AURORA de AUGUSTO DA SILVA GRILLO
Mercarias, Fazendas, Mudezas, Papelaria, Tabacos, Ferragens, etc.—Especialidade em Chá e Café
ARCOS DE ANADIA

mais frequentada actualmente em todo o país. Mogofores é uma freguesia muito industrial. A serração de madeiras constitue uma das suas mais ricas actividades.

Sangalhos, outra freguesia importante, produz excelentes vinhos e o seu ramo industrial mais importante é sem dúvida a construção de bicicletas.

José Luciano de Castro era natural da Anadia. A população, ergueu-lhe, um dia,

um monumento, no Largo Cândido dos Reis.

Na freguesia de Avelãs de Cima realiza-se, no 4.º domingo de Agosto, a concorrida romaria a Nossa Senhora do Livramento. Sangalhos também tem a sua romaria: é a da Santíssima Trindade.

As estações mais próximas de Anadia são a de Mogofores, a 3 quilómetros, e a da Curia, a 3,5 quilómetros.

OLIVEIRA DO BAIRRO

A população do concelho de Oliveira do Bairro é computada em 16 mil habitantes, dos quais 4 mil residem na vila. Como todas as terras do Distrito de Aveiro, Oliveira do Bairro oferece a quem a visita interesse turístico.

A agricultura, a pecuária e os vinhos são as suas principais actividades económicas. São importantes e em grande número as suas Casas Agrícolas.

Ultimamente Oliveira do Bairro tem registado melhoramentos importantes.

Neto Costa

Caves de
Vinhos Espumantes
Naturais

ANADIA { TELEF. 13
TELEG. NETO COSTA

NOVA MOBILADORA
Horácio Fernandes Louro
Móbilas, Colchoaria, Malas e Tapeçaria
Frigoríficos e Móveis de cozinha
Sede: ARCOS-ANADIA

Serafim Tavares Alves
Lanifícios e Chales / Pulverisadores e Torpilhas
ARCOS—ANADIA Telefone 17

HORÁCIO ARRULO
Com Torrefacção e Armazém de Café
Estação OLIVEIRA DO BAIRRO

União da Beira Litoral, L.^{da}
Importadores—Bicicletas e Acessórios
Bicicletas: ATÓMICA, LANCIA, BAYLISS, UBEL e SUPREM
Acessórios: BRAMPTON, COVENTRY e PERRY
OLIVEIRA DO BAIRRO (PORTUGAL)

Relojaria NEVES-António Ferreira Neves
Ourivesaria, Joalharia, Relógios de todas as marcas, Ótica e oficina de consertos — Material eléctrico — Máquinas de costura PFAFF Receptores PHILIPS e Artigos fotográficos // Casa fundada em 1922
Telefone: P. P. I OLIVEIRA DO BAIRRO

AVENIDA CAFÉ — CAFÉ, PASTELARIA, LEITARIA,
VINHOS FINOS E LICORES
Avenida Dr. Abílio Pereira Pinto Oliveira do Bairro

MOBILIADORA OLIVEIRENSE de Celestino Martins / Com OFICINA e casa de exposição
Avenida Dr. Abílio Pereira Pinto Oliveira do Bairro

Tertúlia "Festa Brava"

Com grande relêvo foi inaugurada esta simpática organização

O dia 7 de Dezembro foi inaugurada oficialmente a Tertúlia «Festa Brava», organização constituída por distintos aficionados da nossa tauromaquia.

Afim de presidir ao acto, chegou às 22 horas á sede daquela colectividade, rua do Salitre, 82-C, o

maiores, revacinados e sabem qual o caminho traçado no dia em que se pensou fundá-la.

Talvez os aficionados ignorem que o mês passado foram distribuidas listas para recolha de assinaturas destinadas a acompanhar uma petição para que a festa dos toiros seja extermínada no nosso país. Pois mais uma vez continuamos a não abdicar dos nossos direitos e estamos a pé firme



O Dr. Mário Madeira, preside à inauguração da Tertúlia «Festa Brava»

sr. Governador Civil do distrito, que foi recebido pelos srs. Carlos d'Ornellas, José Mayer, Carlos Mega, Alvaro Figueiredo de Almeida, Mapril Gouveia e Alexandre Colarinha. Depois do Governador Civil ter visitado demoradamente as instalações da Tertúlia, realizou-se uma breve sessão solene, a que presidiu o dr. Mário Madeira, ladeado pelos srs. dr. Saraiva Lima, Júlio Saraiva, Henrique Quintas, Francisco Gama, Guerra Maio, Rebelo de Bettencourt, dr. Guilherme Rosa e D. Arturo Vila, chanceler do Consulado do México em Lisboa, e distinto escritor.

Usou da palavra o Presidente da Direcção que, dirigindo-se ao sr. Governador Civil, leu o seguinte:

Tem V. Ex.^a a honra de abrir oficialmente a porta da Tertúlia «Festa Brava» aos aficionados portugueses e convencidos ficamos que marcamos mais um passo na defesa de uma causa que, neste momento, alguém está empenhado em acabar.

Os homens que enfrentaram os destinos desta casa são

cheios de fé e entusiasmo, marcando a nossa posição em defesa de tão justa causa.

Teremos também de intervir para levantar o estado de abatimento a que têm chegado as touradas no nosso país, principalmente no que diz respeito ao pouco escrúpulo na escolha do gado que se apresenta para um espectáculo a sério. Esperamos que alguns lavradores se enchem de brio e defendam, no seu próprio interesse, a casta dos seus toiros cuidando deles de forma a que a sua apresentação se imponha em idade e no poder que exige à boa lide.

Apesar de não aparecermos com qualquer programa, temos casos semelhantes a tratar e outros de alta importância que o momento presente não comporta.

As pessoas que nos acompanham devem apoiar-nos, sem receio, e depositar confiança nos homens que resolveram empunhar o bastão de comando neste organismo criado para defesa da festa brava.

Foi Vossa Excelência, senhor Governador Civil de Lisboa, escolhido como Chefe ilustre do nosso Distrito para inaugurar esta «Tertúlia». Temos grande satisfação no convite que pessoalmente lhe fiz. Tenho acompanhado a sua acção político-social e apraz-me registar a maneira elegante como Vossa Excelência fala aos seus camaradas e amigos subindo pois as escadas do poder sem nunca virar as cos-



Aspecto da assistência à inauguração da Tertúlia «Festa Brava»

tas até ao próprio inimigo. Nobre exemplo esse, senhor Governador. Recordo que noutros tempos — era Vossa Exceléncia mais novo do que eu e ainda é — conhecia um quaranista a quem chamavam o Mário nobre e sentimental porque sabiam e porque o conheciam de bons sentimentos e homem desempoeirado e amigo leal. É, pois, com o Chefe do Distrito de Lisboa, homem nobre, leal, desempoeirado e aficionado pela nossa festa que abrimos estas portas.

Aqueles que por elas entraram devem ter deixado lá fora quaisquer ressentimentos, e, caso os tenham, pedimos para só nos trazerem tudo o que resulte vantagem para a nossa festa e tragam-nos também tudo o que venha alimentar o prestígio em defesa das toiradas em Portugal.

A Direcção da Tertúlia «Festa Brava», a que tenho a honra de presidir pela amizade e simpatia dos seus sócios e prezados amigos agradece a Vossa Exceléncia a honra da sua visita assim como também agradece a presença dos seus ilustres consócios e de todos os que aqui vieram como aficionados e amigos, sem esquecer todas as organizações tauromáquicas aqui representadas e ainda aquelas que não puderam ou quiseram vir pois todas foram convidadas para esta modesta apresentação a que só a honra do ilustre Governador e de Vossas Excelências veio dar brilho e engrandecimento.

Seguidamente falaram os srs. Francisco Gama, Presidente do Grémio Lisbonense e das Sociedades

de Tiro n.º 1 e 2; Júlio Saraiva, pela Tertúlia Tauromáquica Portuguesa; Henrique Quintas, pela Tertúlia Tauromáquica Alentejana; dr. Saraiva Lima em nome da Imprensa Tauromáquica; Guerra Maio, como aficionado e, por último, o sr. Governador Civil de Lisboa, que fez largas considerações sobre assuntos tauromáquicos, terminando o seu brilhante discurso com votos pelas prosperidades da Tertúlia «Festa Brava».

Aos convidados foi servido um «Porto de Honra», o que motivou a troca de afectuosos brindes. Houve um número de variedades, prolongando-se a festa até de madrugada.

* * *

Durante a sessão foram recebidos telegramas e cartões de felicitações do Dr. Emílio Infante, Irmãos Oliveira, Luiz Gama, Luiz Pimentel, Leopoldo Nunes, Vicente Cunha, Carlos d'Abreu, Dr. Guilherme Rosa, Casa do Ribatejo, Grupo Tauromáquico «Sector 1», Arnaldo Mourão, Tertúlia «Velha Guarda», Francisco Marques, António Moreno, Grupo Tauromáquico de Algés, etc.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1898)

O Porto de Lisboa

A passagem por Lisboa do ministro francez das Colônias, na sua viagem de estudo á costa da Africa, deu lugar a que fossem favoravelmente apreciadas algumas facilidades que já offerecem á grande navegação transatlantica os trabalhos ultimamente realizados no Tejo. Reconheceu-se tambem que o nosso principal porto tem condições que o tornam uma posição marítima de primeira ordem, não só pela facilidade de acesso para os maiores navios do commercio, mas ainda pela segurança e vastidão do seu ancoradouro.

O vapor *Portugal*, das *Messageries Maritimes*, que condizia o sr. Lebon, ministro das Colonias, atracou ao caes com extrema facilidade, como já teem praticado muitos outros grandes vapores, desembarcando imediatamente os passageiros com o auxilio de uma pequena ponte volante de madeira, como se faz nos melhores portos da Europa e da America.

Esta vantagem foi muito especialmente notada nas correspondencias que se encontram no *Temps*, de 14 d'este mez, narrando-se ao mesmo tempo o modo inconveniente por que geralmente se faz, ainda em grande parte, o desembarque de passageiros no Tejo.

Para que aumente o serviço de transito e se aproveitem as excellentes condições do porto de Lisboa, diz o correspondente d'aquelle jornal, com muita razão, que é indispensavel estabelecer a exploração do porto por fórmula a obviar aos inconvenientes que subsistem e que difficultam, com effeito, o desenvolvimento commercial de Lisboa, organizando-se ao mesmo tempo o transporte rapido e economico de mercadorias e passageiros pelas vias terrestres que nos ligam ao centro da Europa.

Feito isto, poderia o nosso porto tornar-se a Brindisi occidental, facilitando-se, com grande vantagem do nosso paiz, a expedição das malas e mercadorias de grande valor para as colônias da Africa Occidental e paizes da America.

São perfeitamente justificadas as observações que se encontram na alludida correspondencia, e mostra-se assim como estas questões são estudadas e atténdidas nos paizes cultos. Não succede sempre, porém, o mesmo entre nós; com magua o dizemos.

Uma das principais vantagens que devem resultar das obras do porto de Lisboa, e que muito particularmente se teve em vista na redacção do primitivo plano, consiste effetivamente em permitir-se que os grandes vapores das carreiras d'Africa e da América atraquem aos caes, sem perigo e sem embaraço, para se facilitar o desembarque e embarque rapido dos passageiros e mercadorias, com grande economia de dinheiro e de tempo, á semelhança do que se pratica nos portos principais do mundo, e que muita gente entre nós julgava ser impossivel no Tejo.

Vê-se, porém, que se pode obter facilmente essa vantagem, e para admirar é que ainda subsiste o sistema de desembarcarem os passageiros e mercadorias no meio do rio, com perigo ás vezes, e sempre com muito incommodo e despesa.

Quando se discutiu o projecto das obras do porto de Lisboa, houve pessoas altamente collocadas que o contrariaram com o fundamento de que as condições do Tejo

eram tales que se tornaria muito difficil e até perigoso o serviço que felizmente se reconhece agora ser, não só possivel, mas excessivamente pratico e commodo.

N'um trabalho que publicamos em 1880 (¹) occupámonos em especial d'esse assumpto, e, notando que o porto de Antuerpia era escala obrigada de muitas carreiras regulares de vapores, diziamos o seguinte:

Foi principalmente no intuito de desenvolver os serviços transatlanticos, permittindo aos grandes *steamers* a atracação e a descarga immediata sem entrarem nas docas de fluctuação, que se construiu o caes, como vimos no começo d'esta memoria.

O resultado correspondeu perfeitamente. Os maiores vapores veem collocar-se ao caes com uma extrema facilidade, como tivemos occasião de verificar, em qualquer estado da maré, não obstante as fortes correntes que há no rio em muitas ocasiões, visto que a amplitude das marés, que é na média de 4^m,52 atinge ás vezes perto de 6 metros. Muitos dos grandes vapores que fazem escala por Lisboa vão a Antuerpia, tambem por escala, e atracam ali ao caes com a maior facilidade, o que destroea as objecções que se teem apresentado á construcção dc caes de Lisboa, affirmando-se ser impossivel aqui o que se practica em Antuerpia com a maior facilidade, e com grande vantagem para o commercio.

O Escalda é de muito mais difficil accesso do que o Tejo, porque os grandes vapores teem que esperar em Flessingue a subida da maré; e não obstante este inconveniente que se não dá no Tejo, os belgas esperam grandes resulta-

(¹) Missão de estudo no porto de Antuerpia.



Sou dactylografa!

Escrevo muitas cartas por dia, mas nunca me fatigo e estou sempre bem disposta.

É que a Direcção soube escolher para o seu pessoal a melhor maquina de escrever, adquirindo:

*a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendimento, exige ao mesmo tempo menor esforço:
a.....*

Underwood

*Cognex:
Dunkel & Furtado Sda
-Rua Augusto 56 Tel 24251
Lisboa*

*Pour tout
l'appareillage électrique ...*

consultez les

Ateliers de Constructions Électriques de

 **DELLE**
HAUTE & TRÈS HAUTE TENSION

- Sectionneurs
- Interruuteurs aériens
- Disjoncteurs à volume d'huile réduit ("Orthojecteurs")
- Interruuteurs et disjoncteurs à air
- Coupe-circuit
- Relais
- Parafoudres
- Inductances
- Appareillage blindé
- Postes de transformation mobiles
- Transformateurs de courant



une solution sûre!

BASSE TENSION : DÉPARTEMENT SITEL

- Coupe-circuit – Relais
- Parafoudres
- Transformateurs de courant
- Sectionneurs
- Interruuteurs
- Disjoncteurs et contacteurs nus et protégés
- Tableaux blindés
- Equipements automatiques
- Appareillage spécial pour la Marine



VILLEURBANNE
Direction et Usines
25, Chemin de Cyprian

PARIS
Bureau
12, Rue de la Baume

ST-QUENTIN-HARLY
Usine
Route de Guise

ENG.º ALEXIS GHISLAIN

DELEGADO GERAL PARA PORTUGAL E COLÔNIAS DA **COMPAGNIE GÉNÉRALE ELECTRICITÉ DE PARIS** E DA **SOCIÉTÉ «ALSTHOM»**

TEL. 40660

Rua Marquês de Fronteira, 111, r/c. E.

LISBOA

dos dos serviços transatlânticos por escala em Antwerpia, e procuram facilitá-los por todos os meios.

O *Zeeland* da *Red Star Line*, fazendo serviço postal da América do Norte, que entrou em 10 de setembro (1884), esperou 8 horas em Flessingue pela maré; mas desde que chegou em frente de Antwerpia, ainda antes de preamar,

da administração assumpto, remover todos os obstáculos e envidar os maiores esforços para que se tirem das obras construídas as vantagens que podem advir, tornando-se productivas as grandes despesas feitas com os trabalhos das obras do porto de Lisboa.

A administração das alfandegas cabe, em grande parte,

até que começaram a sair os passageiros depois de ter atracado ao cais, gastou sómente vinte e cinco minutos, como eu mesmo verifiquei devendo notar-se que para a manobra de atracação foi ajudado por um rebocador, visto não ter a roda largura suficiente para a evolução que fez (o que se não dá em Lisboa) afim de atracar o cais com a corrente pela prôa. A lotação d'este vapor é de 2:732 toneladas, e demandava 7^m3 de agua á chegada.

Estes exemplos, tomados no espaço de vinte dias, demonstram que o novo cais de Antwerpia e as instalações ali feitas permitem com extrema facilidade e pequenas demoras, o serviço de escala dos maiores vapores que fazem carreiras regulares para a América em comunicação directa com as estações dos caminhos de ferro, e sem as dificuldades, incomodos e despesas que exige sempre a carga e descarga das mercadorias e a entrada e saída dos passageiros por meio de fragatas ou escalerias.

Não ha, pois, razão para que em Lisboa não se obtenham pelo menos iguais vantagens da construção de muros de cais, acrescendo a circunstância de que o Tejo é mais acessível com qualquer tempo e estado de maré do que o Escalda, e que Antwerpia fica a mais de 90 kilómetros da foz do rio, enquanto que Lisboa dista muito menos, e quasi se pode considerar sobre o oceano.

Forçoso é reconhecer que uma grande parte das objecções que alguns consignatarios de navios arresentam, são filhas dos grandes interesses ligados ao pessimo, perigoso e caro serviço das fragatas do Tejo. Ha sempre esta luta dos interesses particulares contra os geraes, e não é pois para admirar a resistencia que offerecem em Lisboa alguns dos armadores, porque na maxima parte, ou são proprietarios de fragatas, ou interesados no serviço d'ellas.

Estão confirmadas as nossas esperanças, demonstrando-se que é facil e vantajoso no Tejo a atracação dos grandes vapores nos cais construídos para esse fim; mas ao mesmo tempo vê-se como são tenazes e resistentes os interesses ligados ao uso dos processos empregados de longa data no porto de Lisboa não obstante serem mais incomodos e causarem grandes despesas e prejuizos ao commercio, porque ainda se faz hoje a maior parte do serviço do povo como se fazia no fim do seculo passado. É o publico que mais sofre com esse estado de coisas, e por isso cumpre do Estado, que devem intervir n'esse

facilitar o serviço, para que não só o commercio não sofra com formalidades e demoras escusadas, mas tambem que os estrangeiros encontrem aqui vantagens que os levem a preferir o nosso porto aos outros em que ha igualmente escalas para a Africa e para a America.

Como nós mesmos vimos em Antuerpia, faz-se alli o serviço de saude e da alfandega de modo que, vinte e cinco minutos depois de chegar em frente do caes um vapor de carreira da America, os passageiros desembarcam logo com todas as suas bagagens, mais facilmente do que sucede entre nós os que chegam ao Rocio nos comboios de Cintra ou do norte de Portugal, ou que atracam ao Caes do Sodré nos vapores de Cacilhas.

* * *

O serviço de transito nos portos de mar merece em todos os paizes a mais disvelada atenção, não se poupando esforços nem dinheiro para se obterem as vantagens que nós podemos conseguir em Lisboa com dispêndio relativamente menor. Em toda a parte se procura atrair o transito, porque se sabe bem que d'ahi proveem grandes benefícios e vantagens pelo desenvolvimento do commercio nacional. Os belgas, hollandezes, francezes, allemães, e mesmo a Italia, disputam com grandes sacrifícios o transito dos passageiros e mercadorias que, do centro da Europa, se destinam á America ou á Africa.

Em poucos annos gastaram-se sommas consideraveis em quasi todos os portos d'esses paizes com o intuito principal de melhorar as suas condições e fazer concorrência aos portos rivais. Em Antuerpia, desde 1861 a 1876, dispenderam-se 167 milhões de francos; em Amsterdam, 114; em Hamburgo, 160; no Havre, 86; em Dunkerque, 42; e em Genova, 60.

As despesas já efectuadas em Lisboa são na realidade inferiores ás quantias que indicamos para os outros portos, mas não deixam contudo de ser consideraveis, se attendermos aos nossos recursos.

Convém portanto aproveitar, quanto possível, as despesas feitas, e mais ainda as condições naturaes do nosso clima e da situação de Lisboa no extremo oeste da Europa. Bastava para isso que uma administração séria e compenetrada dos verdadeiros interesses do paiz introduza na exploração do nosso porto os melhoramentos que estão adoptados e seguidos n'outros paizes para facilitar por todos os modos o desenvolvimento do commercio e do transito, tanto pela via maritima como pela via terrestre. Não são por em quanto necessarias maiores despesas, porque é já bastante extensa a linha de caes acostaveis aos grandes vapores: bastará que se dê uma séria atenção a todos os detalhes dos serviços do porto, que se modifiquem as praxes abusivas e antiquadas, e acabem as peias e embaraços que tanto nos tem prejudicado até agora. É necessário que Lisboa se torne um porto de uma nação civilizada e que os passageiros encontrem aqui um acolhimento e facilidades que os levem a preferir o nosso porto aos demais que nos fazem concorrência.

M. D'ESPREGUEIRA

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia
SIGILO—RAPIDEZ—SEGURANÇA—JURO DA LEI
Rua da Assunção, 88-1.^º—Telef. 25334

Exibição dum filme ferroviário

A convite da Sociedade de Comércio e Indústria Ribas, L.^{da}, assistimos, no dia 17 de Dezembro e na Sala do Cinema Condes, à projecção dum interessante filme sobre o «Engate automático «Willison», que nas experiências levadas a efeito nos Caminhos de Ferro do Estado Francês tem dado óptimos resultados.

A assistência seguiu com muito interesse todas as passagens do filme, que terminou com o desenlace, em marcha, duma composição dum comboio Paris-Havre.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de Circo».

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — Estreia de filmes às sextas-feiras.

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Companhia Portuguesa

de Congelação

S. A. R. L.

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL
PORTUGUESA DA ESPECIALIDADE

Fábricas, Estivas e Instalações

em: LISBOA, OLHÃO, PENICHE,
MATOZINHOS

Preparação de peixes:

Frescos, Salgados, Congelados,
em Salmoura, Prensados e Secos

Sede: Travessa do Corpo Santo, 10, 3.^º

LISBOA — Portugal



Nascer do sol em Val d'Isère

Val d'Isère prepara a sua próxima temporada de Desportos de Inverno

Por CHARLES DIEBORD
Director da estação de Val d'Isère

AS últimas agulhas caem dos pinheiros e, douradas pelos fáios oblíquos de um sol de Outono, atapetam as encostas arborisadas da Tête de Salaise. Os cumes que cercam Val d'Isère já se encontram enfeitados com um manto branco e luzidio; o Inverno está a caminho. Durante o Verão não se descansou em Val d'Isère para preparar a nova temporada.

No que diz respeito a transportes e comunicações, serão este Inverno introduzidos sensíveis melhoramentos.

Pela primeira vez, Val d'Isère será servida duas vezes por semana — sexta-feira e sábado — por carruagens-camas directas partindo de Paris e a Companhia dos Wagons-Lits vai ali instalar uma venda de bilhetes.

A marcação de lugares para os carros turísticos e a distribuição das etiquetas de bagagem far-se-ão, como no ano passado, no combóio entre Albertville e Bourg Saint Maurice.

Entre Tignes e La Daille, os tuneis e os diques contra avalanches que protegem a estrada foram prolongados.

Finalmente, a Administração das Pontes e Caminhos está a terminar em Val d'Isère as garagens para os engenhos de remoção de neves e as acomodações para o seu pessoal. Dois caça-neves de fresa e um de esporão poderão assim intervir rapidamente no caso de obstrução da estrada por um forte nevão.

Por seu turno, a Administração dos Correios e Telégrafos concorre com o precioso auxílio da melhoria dos seus serviços telefónicos.

NOVOS HOTEIS

Estão em via de acabamento cinco novos hoteis que contam abrir, parte no começo da temporada e outra parte em Fevereiro próximo. À disposição dos invernantes encontrar-se-ão novos bares, salões de chá e estabelecimentos comerciais.

Notemos também a edificação em Val d'Isère da «Aldeia Internacional do Esqui», primeira realização no género no domínio dos desportos de Inverno. A partir do próximo Inverno, quando cada



Há lugar para todos nos campos de neve

aldeola de chalets fôr dotada do seu Club-House, esta aldeia será aberta à exploração segundo a fórmula dos hoteis de pavilhões. Como o seu nome indica, esta aldeia será especialmente destinada aos esquiadores estrangeiros que desejarem agrupar-se durante as suas férias, afim de ali encontrarem uma atmosfera de camaradagem num cenário que lhes oferecerá todas as vantagens e todo o conforto do hotel sem os inconvenientes dêste.

Pelo que respeita ao equipamento desportivo, os esquiadores encontrarão no teleférico de Solaise uma sala de espera com terraço solário. Os trabalhos de construção do teleférico de Bellegarde prosseguem activamente e os técnicos pensam que possa entrar em serviço na temporada de 1949-1950. Será êste o teleférico de maior desnível do Mundo; 986 metros.

No conjunto das pistas foram realizados importantes arranjos e obras de alargamento. Além disto, foi há pouco acabada parte da nova pista F, que permitirá aos esquiadores a descida de Solaise contornando o muro da Pista A,—o famoso muro, terror dos principiantes—por uma variante na floresta, mais fácil e agradável.

— Nos cumes foram instalados novos postos de controle para a prova das 3 Águias da Montanha.

Tomando por base as experiências tentadas no Inverno passado para a entrada em serviço do Estádio de Slalom, com cronometragem eléctrica registada automaticamente, esta iniciativa será de novo tomada e desenvolvida êste Inverno.

O Lactivo Club des Sports de Val d'Isère já

preparou o seu programa para esta temporada, com o seguinte *Calendário Desportivo*:

Manifestações periódicas, entre 15 de Dezembro e 31 de Março.

Todas as segundas-feiras: Demonstração da técnica e do método de ensino do Esqui Francês para os monitores da E. S. F.

Todas as quartas-feiras: Prova de pista das 3 Águias de Val d'Isère.

Todos os sábados: Prova de slalom «Le chamois de France».

Nos 1.º e 3.º Domingos de cada mês: Corrida de descida para os invernantes:

«LE SOLIASE-STANDARD»

Nos 2.º e 4.º Domingos de cada mês: Corrida de descida para pares:

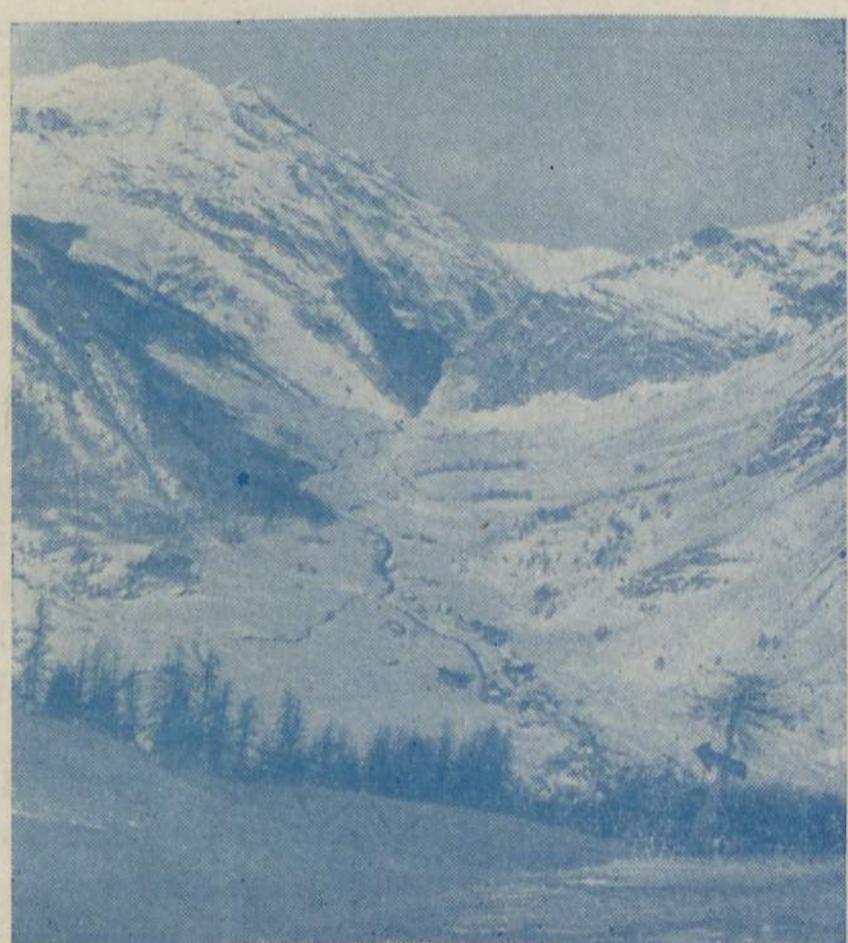
«ELLE et LUI»

Manifestações extra-periódicas:

15 de Dezembro: — Abertura da escola de esqui.

30 de Dezembro: — Taça de Natal dos hoteleiros de Val d'Isère.

11 de Janeiro: — Concurso de Esqui dos cadetes e pupilos do C. S. V. I..



Um último olhar a Val d'Isère antes de descermos para o chá

18 de Janeiro: — Campionato da Saboia e taça «Germain Mattis».

13 de Fevereiro: Slalom gigante para os titulares das Águias de prata.

14 de Fevereiro: — Corrida de descida dos titu-

lares do Solaise-Standard e de prata, eliminatórias para os campionatos do C. S. V. I..

15 de Fevereiro:—Campionato do C. S. V. I. (descida-slalom).

22 de Fevereiro:—Festa do Esqui do C. S. V. I.

29 de Fevereiro:—Festa da Escola de Esqui.

14 de Março:—«Gala» de Primavera do C. S. V. I..

10/11 de Abril:—*Grande Prémio de Primavera de Val d'Isère*, com participação internacional.

O *Grande Prémio de Primavera de Val d'Isère*, que tão grande êxito obteve no Inverno passado, foi inscrito no calendário oficial da Federação

Francêsa de Esqui a título de manifestação nacional com participação «estrangeira». O Club des Sports de Val d'Isère propõe-se convidar para esta prova os melhores esquiadores italianos, suíços e belgas. Além disso, Val d'Isère liga uma particular importância às provas organizadas para turistas de todas as fôrças; do esquiador médio ao melhor, todos podem tomar parte nelas segundo a sua forma.

Assim, sob o ponto de vista desportivo, Val d'Isère está abordando a nova temporada nas melhores condições. Os cinqüenta cumes que rodeiam a estação e as imensas extensões dos planaltos da Haute Tarentaise, oferecem-se eternamente belos aos turistas e aguardam que êstes venham desenhar o seu rasto sobre o seu branco manto até Junho, ou mesmo até Julho.



Este teleférico extrae-nos das nuvens



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 10 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 606.622\$07.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de unidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 818.802\$93.

O «Diário do Governo», n.º 271, II série, de 20 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 17 do corrente desta Direcção Geral, os projectos de avisos ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que rectificam as distâncias de aplicação dos apeadeiros de Cruz da Pedra-Jardim Zoológico, S. Domingos e Fanhais, situados na linha do Oeste.

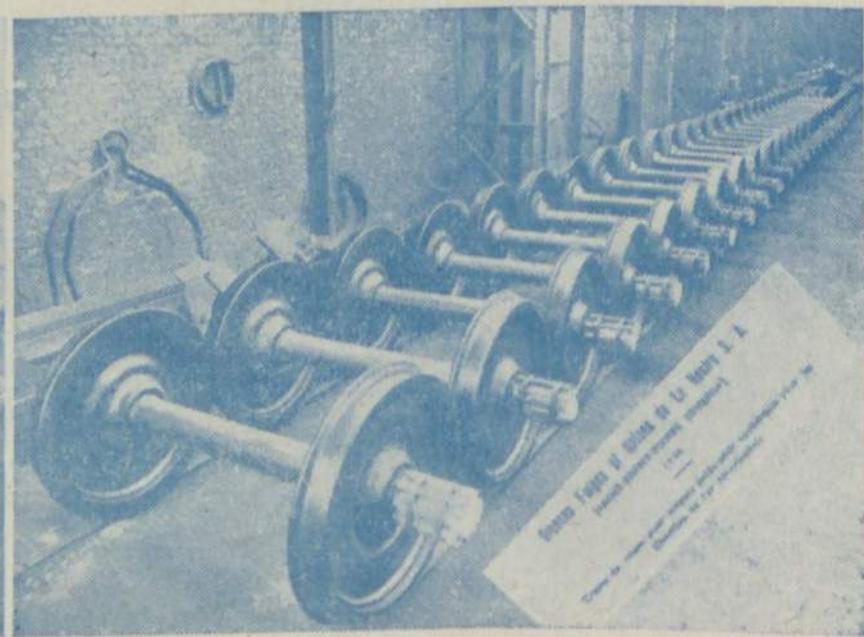
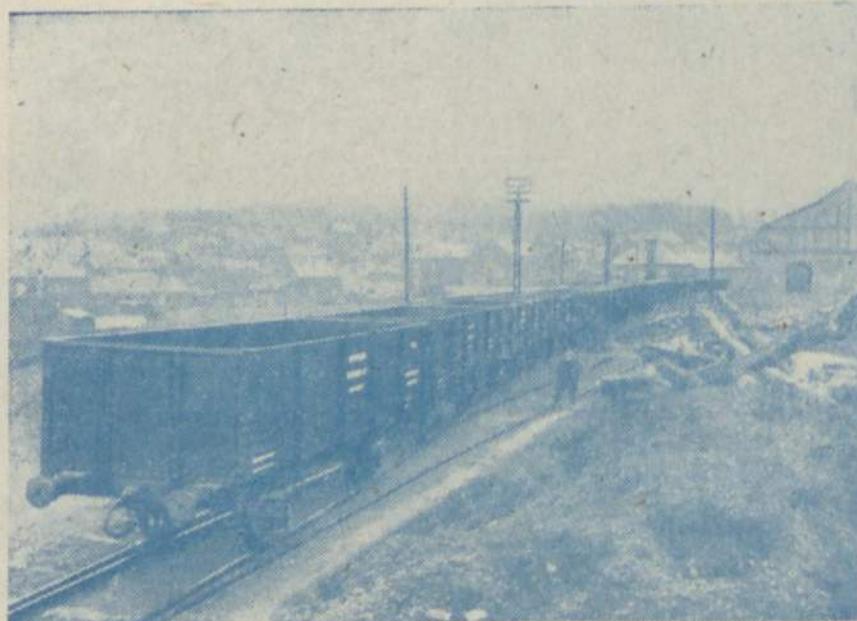
O «Diário do Governo», n.º 278, II série, de 28 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no n.º 3.º do decreto lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são anulados e substituídos por um só aviso, com idênticas disposições, os avisos ao público A n.ºs 710 e 132, E. n.º 1:585 e F. B. n.º 296, de 20 de Outubro de 1941, e A. n.º 365, de 17 de Junho do mesmo ano, publicados, respectivamente, pela referida Companhia, Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Companhia dos Caminhos de

MATERIAL ROLANTE

WAGONS E CARRUAGENS

PONTES * ARMAÇÕES METÁLICAS * PEÇAS FORJADAS
CRUSAMENTOS DE VIA * COMANDOS DE AGULHAS *



GRÖSSES FORGES & USINES DE
LA HESTRE, S. A. HAINE-SAINT PIERRE (BÉLGICA)

REPRESENTADA POR:

Sociedade de Comércio e Indústria RIBAS, L.ª

RUA DA PALMEIRA, 28-R/c. — Telef. 3 1834 — Teleg. «CIRIBAS»

Ferro do Norte de Portugal e Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativos à redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral (base 7.) no transporte de cães de caça.

O «Diário do Governo» n.º 281, II série, de 3 de Dezembro, 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, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro Mar, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendendo a reajustar os mínimos de peso previstos nestas linhas para remessas transportadas ao abrigo da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade com os previstos na antiga rede, Sul e Sueste e Minho e Douro.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor nas linhas de Santa Comba a Viseu, do Corgo, do Tua e do Sabor, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendendo à uniformização de várias rubricas desta classificação com as da classificação em vigor das linhas da antiga rede, Sul e Sueste e Minho e Douro.

O «Diário do Governo», n.º 282, II série, de 4 de Dezembro, 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 25 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que estabelece as condições em que são aceites a despacho, em grande velocidade, nas estações de toda a rede que esta empresa explora, as remessas de oxigénio e ácido carbónico, ficando em consequência anulados e substituídos os avisos ao público A. n.º 876, de 26 de Julho de 1945, e E. n.º 1:628, de 21 de Agosto do mesmo ano, publicados pela citada Companhia e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, respectivamente.

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 hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que anula o aviso ao público E. n.º 1:428, de 11 de Outubro de 1927, relativo a cargas e descargas em plena via, publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 275, II série, de 25 de Novembro, 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 de revisão, aprovar o projecto do tabuleiro metálico da passagem inferior de Santa Comba, ao quilómetro 85.900 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 279 II série, de 29 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rómulo Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no 1.º termo adicional ao contrato de fornecimento de 27.000 travessas de pinho destinadas ao lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, da linha do Vale do Tâmega.

Linhos Estrangeiras

FRANÇA

Anuncia o *Modern Transport*, de 6 do mês findo que em, Novembro, os caminhos de ferro franceses inauguraram a tracção eléctrica de mil e quinhentos volts nas linhas entre Nimes e Sete, numa extensão de setenta e oito quilómetros. A esta inauguração assistiram várias individualidades em destaque nos caminhos de ferro franceses e autoridades civis e militares.

ITALIA

Segundo informa a revista austriaca *Verkehr*, de Wiem, acaba de ser inaugurada a linha electrificada do caminho de ferro, entre Gemma e Spezia.



REPRESENTANTE EXPORTADORA E IMPORTADORA, Ltda.

Avenida da Liberdade, 21, 4.º — Lisboa

Centrais Elétricas ATLANTIC-DIESEL

Correntes alterna e contínua

Centrais Elétricas a vapôr

MURRAY-TROY

Motores Industriais

ATLANTIC-DIESEL

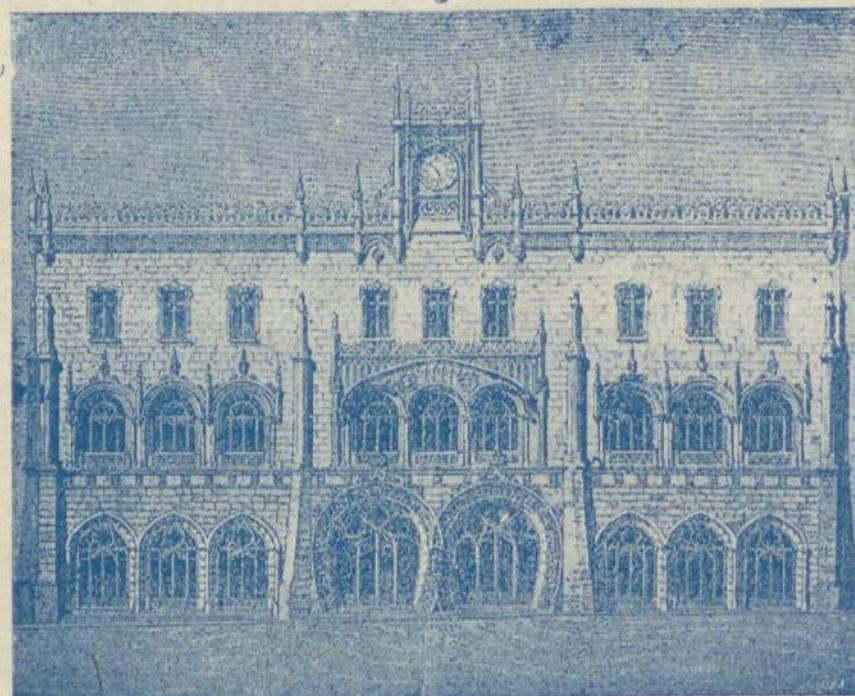
Caleiras Automáticas e Maquinas de Vapôr,
a óleo, carvão, lenha e desperdícios

Caleiras Eléctricas COMMONWEALTH

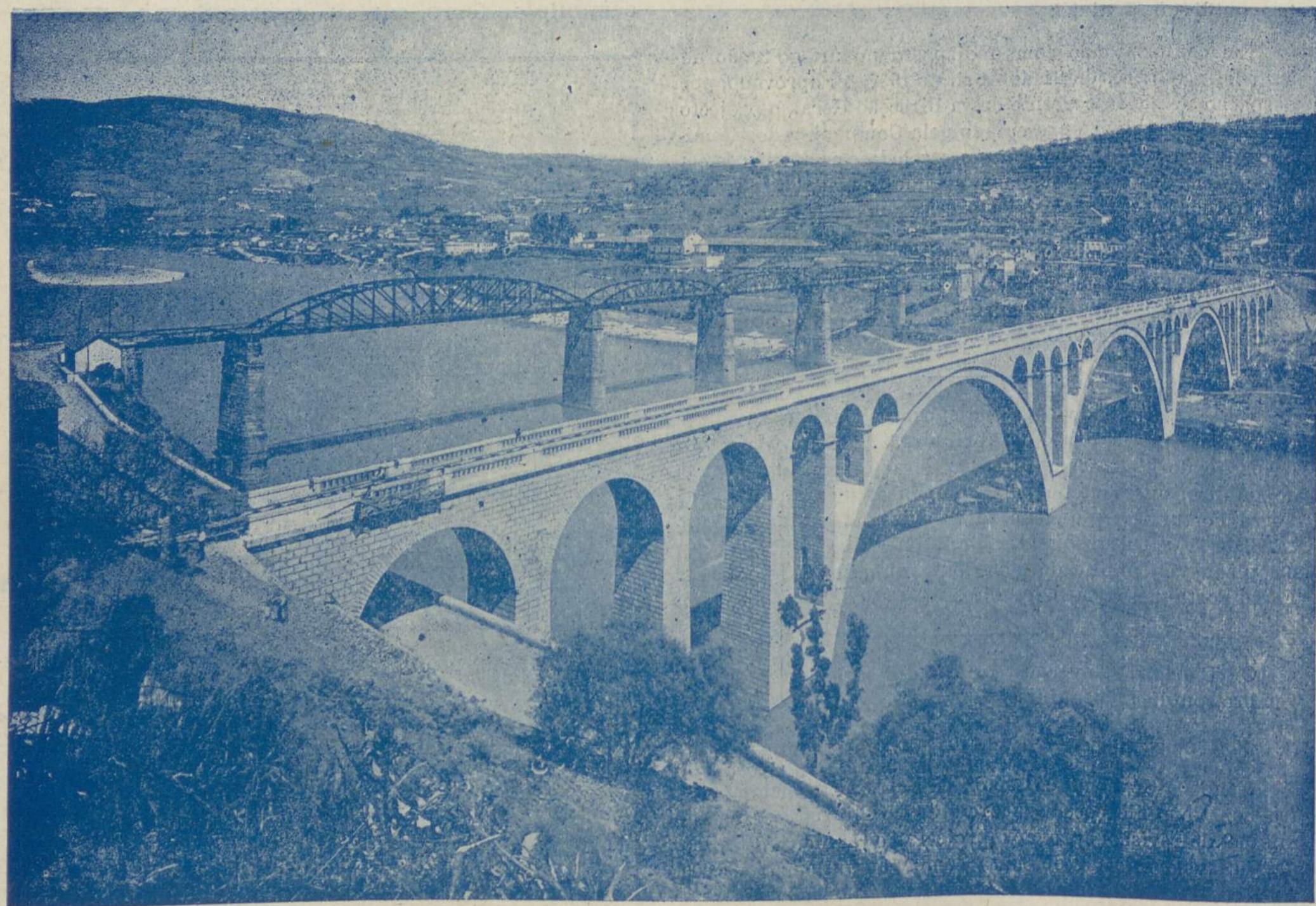
Alternadores e Transformadores

Equipamentos a óleo ou lenha para aquecimento e distribuição de médios e grandes volumes de água quente : para Indústria, Hospitais, etc. :

SOLICITAMOS CONSULTAS



LISBOA — Estação do Rossio



LINHA DE LAMEGO — Ponte sobre o Douro na Régua



FÁBRICA NACIONAL
DE CABOS
E FIOS ELÉCTRICOS

José Joaquim Martins

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Rua da Constituição, 302 — PÔRTO

TELE | FONE: 8 421
GRAMAS: «JOMART»

Preparação, Coberturas e vulcanização
de Cabos e Fios Eléctricos

Fornecedor dos melhores armazenistas
e casas instaladoras de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País



O melhor calçado para crianças

ESPAÑA-S.A.
COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.^o

TELEFONE 2 5053

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.^o

TELEFONE 5 303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice de «ESPAÑA-S.A.» COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

- a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte dum forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais do Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

- 1.^o — A dispensa completa do pagamento de prémios.
2.^o — O pagamento dum renda anual de 12 %, sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
3.^o — Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

Peça prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia

Telefone 2 242
94 (Estado)

Telegramas INDUSCANTI

Sociedade Mercantil e Industrial, L. da
Infante D. Henrique, 75-1.º — PORTO

FÁBRICA EM OVAR

MEDALHAS DE OURO | Exposição Industrial Portuguesa — LISBOA
Exposição Colonial- Portuguesa — PORTO

Fábrica de descasque e preparação de arroz,
de Pregaria e Refinação de Açucar

IMPORTAÇÃO DE BACALHAU

Ramos Pinto

Grande marca de
VINHOS DO PORTO

LANIFÍCIOS
AMÂNCIO
SILVEIRA

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

A FURLANA, L.^{DA}

RUA CHAVES D'OLIVEIRA, 122

TELEFONE, 6706

PORTO

Fernando Campos & C.ª, L.^{da}

FÁBRICA DE MALHAS

TELEFONE 51.791

Trav. Fernão Magalhães, 168

PORTO

Telefones: 2 2581-2 2582

Telegramas: CORPINSUR

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA
LEGAL & GENERAL ASSURANCE SOCIETY, LTD.

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54, 2.^o

P O R T O

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

Baden-Suíça

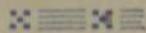
Representante Geral em Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

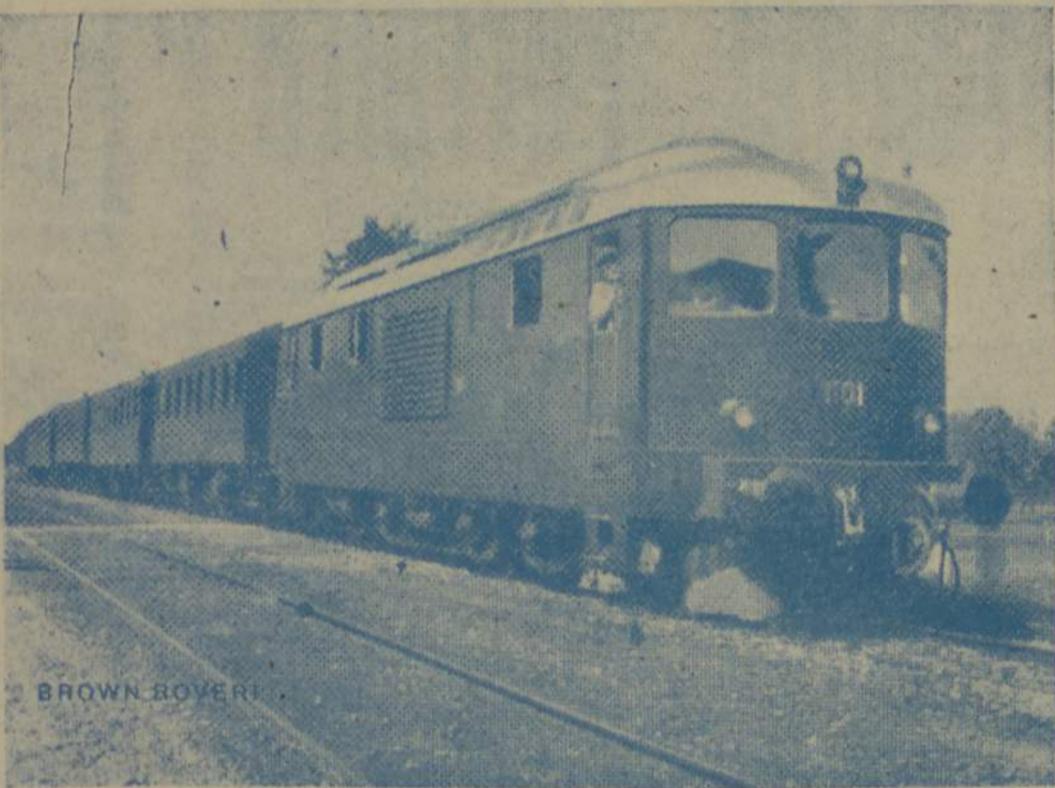
Praça D. João I, 25-3.^o-Dt.^o

P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI



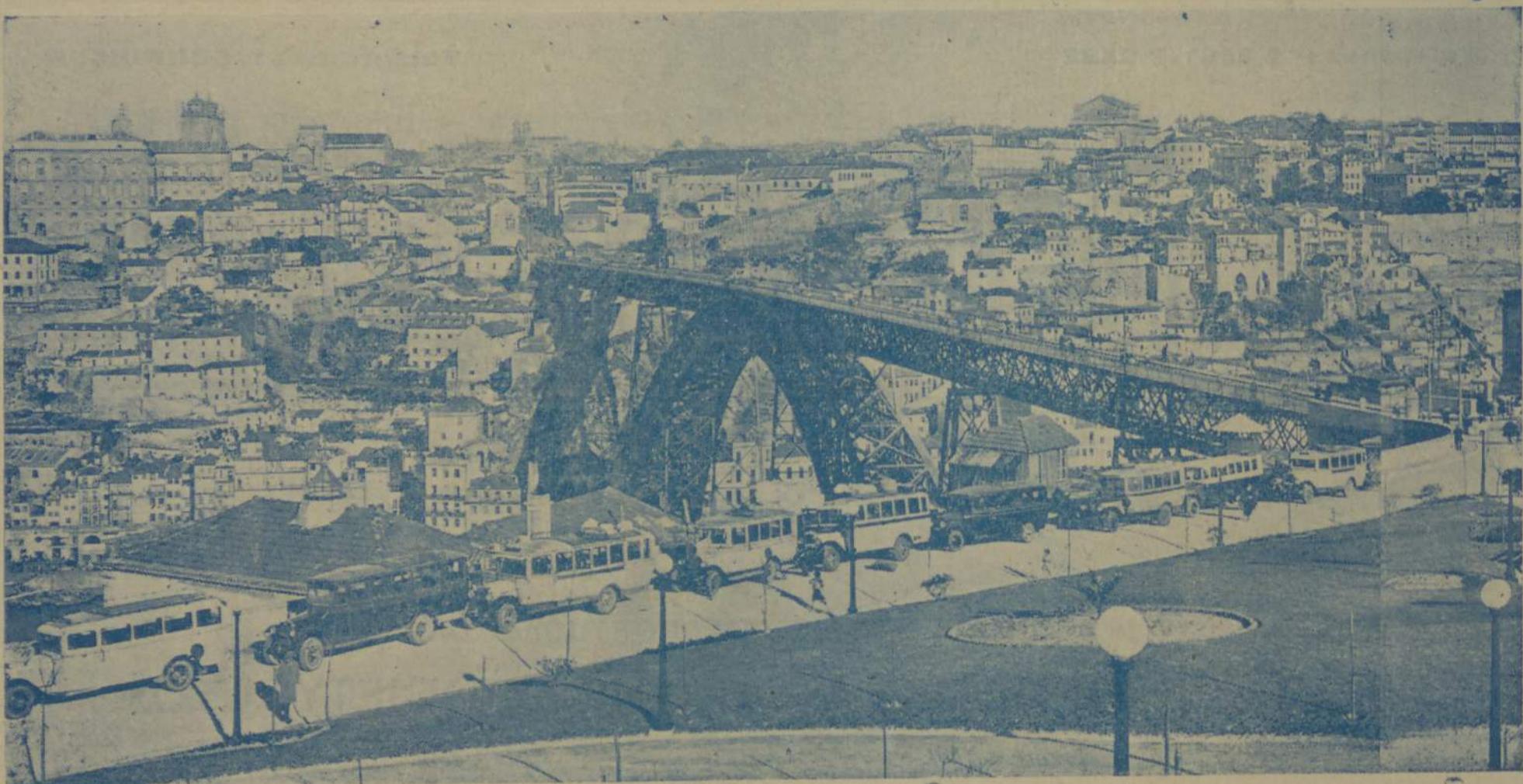
Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gás (2.200 CV.)

A B R O W N B O V E R I

mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gás



PORTO — Curioso aspecto da nobre Cidade Invicta

Tele | gramas: MFERREIRA Pôrto
fone, 2 1830 P. B. X.

Manuel Ferreira

ACESSÓRIOS PARA A INDÚSTRIA
SECÇÃO DE BALANÇAS
ÓLEOS DE LUBRIFICAÇÃO
CADINHOS PARA FUNDIÇÃO

182, Rua Mousinho da Silveira, 184
PÔRTO

End. Teleg. VINCES | Escritório 2 4375
Telefones | Alfândega 2 4267

Vieira Santos & Coelho, Lda

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

**Despachos, Barcagens e Seguros
Comissões e Consignações
AGENTES DE NAVIOS**

Escrítorios: Rua Infante D. Henrique, 45-1.^o — PORTO
Rua dos Sapateiros, 115-3.^o — LISBOA

Representações e Conta Própria

Pentes para teares, origem Suissa. — Tintas para estamparias de sedas e algodão. — Lâs em fio importadas dos melhores centros fornecedores do estrangeiro. — Máquinas para fabricação de Malhas. — Motores eléctricos e todos os artigos para electricidade. — Máquinas para a indústria de calçado, etc.

NESTOR PEREIRA SOARES
Rua de Passos Manuel, 229, 3.^o — PORTO

Telefone 26.870

Fábrica de Encerados Restauração, L.^{da}

R. da Restauração, 132 — Telef. 15771

P Ó R T O



TOLDOS, BARRACAS
E GUARDA-SOES
PARA PRAIA, JARDIM E CAMPO

Grande e variado
sortido em

C A D E I R A S
D E P R A I A
E J A R D I M



Sociedade de Fundição e Metalúrgia, L.^{da}

ANTIGA CASA

Abílio Pinto de Almeida

Fábrica: CRESTUMA

Escritório: Rua de S. João, 75 — PORTO

Telefones { Escritório, 963 — 5963
Fábrica, 11 — CRESTUMA
ESPINHO, 25

Telegramas: OLIBA

FABRICANTES DE

Utensílios domésticos; Ferramentas; Máquinas Agrícolas e Industriais; Material para Câmaras, águas, saneamento, iluminação pública, jardins, etc. Construção de todo o material concernente a fundição e cerralharia. Aparelhagem geral para Minas e tratamentos de minério. Tomamos encargos de ante-projectos, estudos ou ensaios de instalações de máquinas em minas e suas reparações

FÁBOR

Fábrica de Artefactos de Borracha, L.^{da}

Manufactura de Artefactos de Borracha
— para todas as aplicações —

TELE { FONE. 9099
GRAMAS: FÁBOR

Rua Serpa Pinto, 195 — PORTO (Portugal)

Júlio Nogueira

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

CONTRAPLACADOS «TRIPLET»
SERRARIA — PREGARIA

RUA DR. FILIPE COELHO (J. N.) — MATOSINHOS

Telefone 613-713 — End. Teleg. NOZES

CONSTRUÇÃO de máquinas industriais — Bombas de rega — Máquinas agrícolas e teares — Montagens — Instalações de Água, Luz e Força — Soldadura eléctrica e oxi-acetilénica

M E T E C
OFÍCIAS-MECÂNICO TÉCNICAS
António Correia Passarada

REPARAÇÕES em todas as máquinas industriais, Motores de explosão e eléctricos, Caldeiras e Máquinas a vapor. Agentes fornecedores de motores a petróleo e gazolina e utensílios eléctricos

S. ROMÃO-MINHO

OFÍCINA DE ESCOVAS E VASSOURAS de todos os tipos
AIRES DA SILVA BRAZ

Lugar da Profitela — S. ROMÃO DE CORONADO (Minho)

Fábrica de Escovas e Vassouras de Piaçaba, Palma, etc.
Depósito de Madeiras e Lenhas

ROGÉRIO FERREIRA DO COUTO
S. ROMÃO DE CORONADO (Minho)

ANTÓNIO MARTINS DA SILVA BRAZ

Fábrica de Escovas e Vassouras de Piaçava, Palma e Pincéis, etc.
Todas as encomendas se enviam rapidamente para todos os pontos do País — Preços reduzidos

S. ROMÃO DE CORONADO (Minho)

FÁBRICA DE ESCOVAS E VASSOURAS de

RODRIGO DA SILVA RAIMUNDO
S. ROMÃO DE CORONADO

Oficina e Depósito de Escovas e Vassouras de Piaçaba

de Bernardino Moreira da Rocha

S. ROMÃO DE CORONADO (Minho)

CENTRAL DA BAIXA

RESTAURANTE DE 1.^ª CATEGORIA RECOMENDADO AOS TURISTAS

PASTELARIA — SALÃO DE CHÁ E BAR
SERVIÇO PERMANENTE

RESTAURANT — PATISSERIE
SALON DE THÉ ET BAR
SERVICE PERMANENT
La maison la plus complète
de Lisbonne

RESTAURANT — TEA — ROOM
AND BAR
PERMANENT SERVICE
The most assorted and complete
restaurant in Lisbon

94, RUA AUREA, 98

LISBOA

TELEF. 20280

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.^º — LISBOA
TELEFONES 2 8552 — 2 8553

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.^º — PORTO
TELEFONE 1551



O ALENTEJO

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1918

CAPITAL 2.500.000\$00

CORRENTES RENOLD



FUNCTIONAMENTO SUAVE
LONGA DURAÇÃO

Motores «Ruston» a óleos pesados,
gás pobre, etc.—Terrestres e Marítimos

Produtos «Carborundum» e «Aloxite»
Mós, Pedras e Limas para todos os fins

Lixas «Durex» — Temos o maior
— sortimento do mercado —

HARKER, SUMNER & C.^ª L.^ª

14, Largo do Corpo Santo, 18 152, R. José Falcão, 156
LISBOA PORTO

Uma das maiores seguradoras
do RAMO AGRÍCOLA

e com uma perfeita organização
em ACIDENTES DE TRABALHO

AGENTES EM TODO O PAÍS

P. B. X. { 2 3300
2 9752

LISBOA -- Praça dos Restauradores, 47

MECO, LIMITADA

* FÁBRICA DE SOBRESCRITOS *
* FAÇONAGEM DE PAPEIS *

Depósito de Papeis e Cartolinas de todas
as qualidades nacionais e estrangeiras

20, Largo Rafael Bordalo Pinheiro, 25 — LISBOA
TELEFONE 20496 — 27316 — P. B. X.

Agente no Porto: J. LEMOS JÚNIOR
Rua das Flôres, 14-1.^o PORTO

Senna, Botto & Leitão, L.^{da}

ARAMES, CHAPAS, BARRAS, TUBOS, REDES,
TEIAS, ETC., EM TODOS OS METAIS

///

SEDE:

140, Rua dos Retroseiros, 146
14 a 30, R. Nova do Almada, 38 a 44

Telefone P. B. X. 26054-28904
gramas SENNAOTO

Códigos | A. B. C. 6. Edição (5 Letras)
BENTLEY'S

///

FILIAL NO PORTO:

31, Rua do Almada, 35

Telefone 27194
gramas SENNAOTO

///

L I S B O A — P O R T U G A L

BRINDES UTEIS:

PASTAS, ALBUNS, LAPISEIRAS, CANETAS
DE TINTA PERMANENTE, MOLDURAS, ETC.

CALENDÁRIOS E CARTÕES ARTÍSTICOS

ARTEX, papelaria

85, 87, Rua Nova do Almada

TELEFONE 26656

BONS APOSENTOS
SIMPLES E DE LUXO

Hotel Francfort

S A N T A J U S T A

Excelente e abundante serviço de mesa

Hotel de 2.^a classe situado no centro da cidade

Telefs.: { 30747
30748

Teleg.: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 LISBOA

Sociedade Industrial Aliança

(S. A. I. L.)

CAPITAL REALIZADO 20 MIL CONTOS

///

FARINHAS—MASSAS—BOLACHAS
—CHOCOLATES—REBUÇADOS—
DROPS E CONFEITARIAS

///

SALÃO DE CHÁ

R. 1.^o DE DEZEMBRO, 124-126

ATLANTIDA, L.^{DA}

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31
— TELEFONE 29081 —

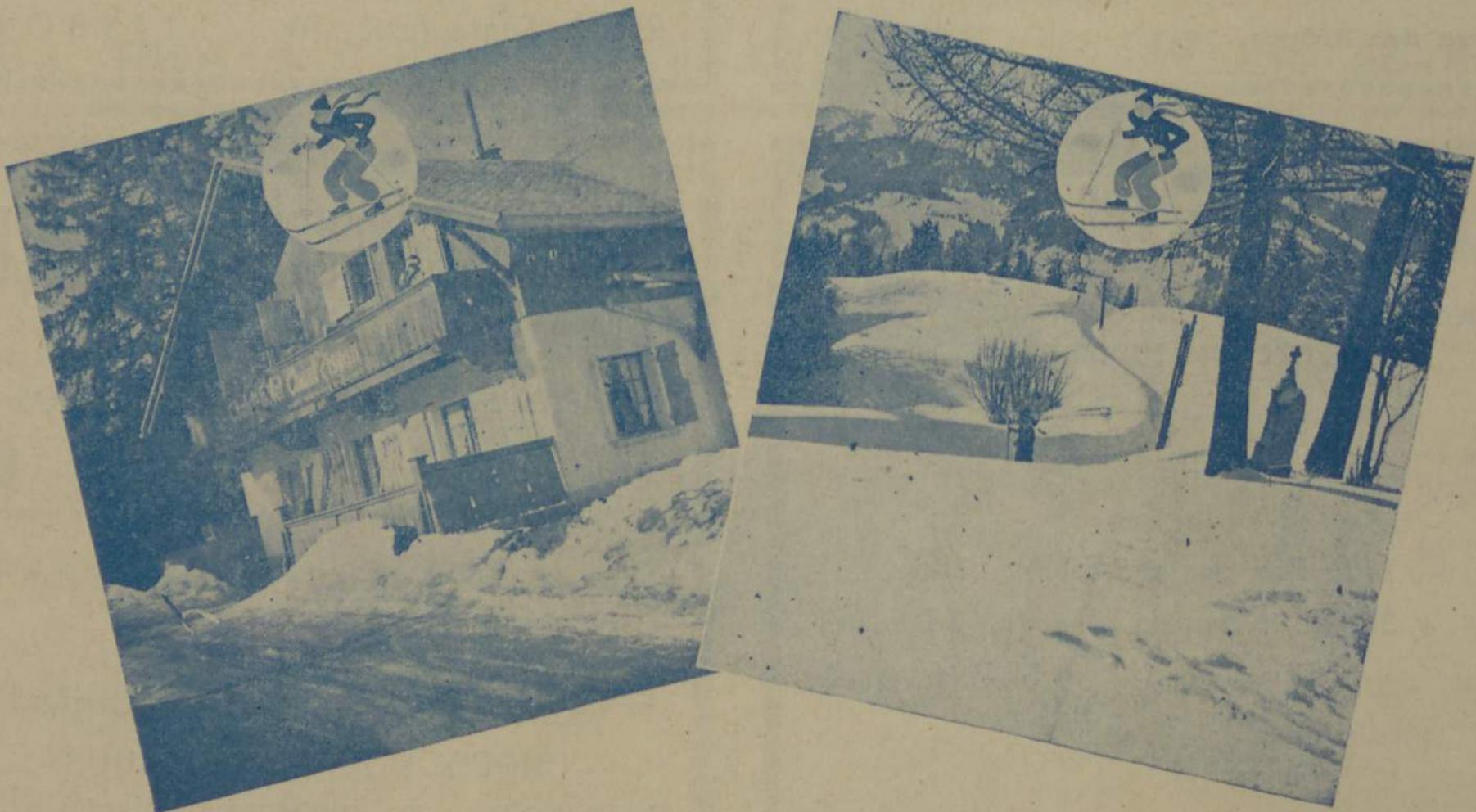
TUDO PARA CASAS DE BANHO

Mármore — Azulejos — Mosáicos —
Fogões — Candeeiros — ETC. — ETC.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

FRANCE

FAÇA DESPORTOS DE INVERNO E TERÁ SAÚDE



A FRANÇA OFERECE O ESPAÇO ILIMITADO DOS SEUS
CAMPOS DE NEVE, OS MELHORES E OS MAIS ALTOS
DA EUROPA, A TODOS OS ESQUIADORES E TURISTAS



CONSULTE OS SERVIÇOS DO

Comissariado Geral do Turismo Francês



RUA AUREA, 234—LISBOA

que na volta do correio lhe enviará informações detalhadas

Banco Espírito Santo E Comercial de Lisboa

CAPITAL REALIZADO 80.000.000\$00
FUNDOS DE RESERVA 82.500.000\$00

SÉDE EM LISBOA

Dependências urbanas:

Alcântara, Poço do Bispo, Conde Barão, Almirante Reis, Bemfica, Praça do Brasil, Praça do Chile e Praça Duque Saldanha.

Filiais e Agências:

Porto, Coimbra, Braga, Faro, Covilhã, Ponta Delgada, Torres Vedras, S. João da Madeira, Santarém, Torres Novas, Gouveia, Estoril, Tortozendo, Abrantes, Mangualde, Figueiró dos Vinhos, Olhão, Matozinhos, Moura, Guarda, Espinho, Montijo, Vila Franca de Xira e Montemor-o-Novo.

Todas as Operações Bancárias

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

A mais antiga e maior empresa armadora portuguesa nas carreiras de África

SEDE:

Rua do Comércio, 75 — LISBOA

SUCURSAL:

R. do Infante D. Henrique, 73 - PORTO

Serviço rápido de carga e passageiros para a África Ocidental e África Oriental e Américas do Norte

«Sofala»	21.500 Ton.	«Cabo Verde»	6.200 Ton.
«Moçamedes»	9.500 >	«Congo»	5.000 >
«Rovuma»	9.500 >	«Nacala»	2.390 >
«S. Tomé» n/m	9.100 >	«Tagus»	1.600 >
«Niassa»	9.000 >	«Luabo»	1.385 >
«Angola»	8.800 >	«Chinde»	1.393 >
«Cubango»	8.300 >	«Inherrime»	1.000 >
«Quanza»	8.300 >	«Save»	763 >
«Lourenço Marques»	6.400 >		

Em construção:

2 paquetes de 17.000 ton. de deslocamento
2 navios costeiros para a África Oriental, de 2.500 ton. D. W.
2 navios para serviço da Índia — 8.000 ton. D. W.

Agências em todos os portos africanos e nos principais portos do mundo

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

E M 1947

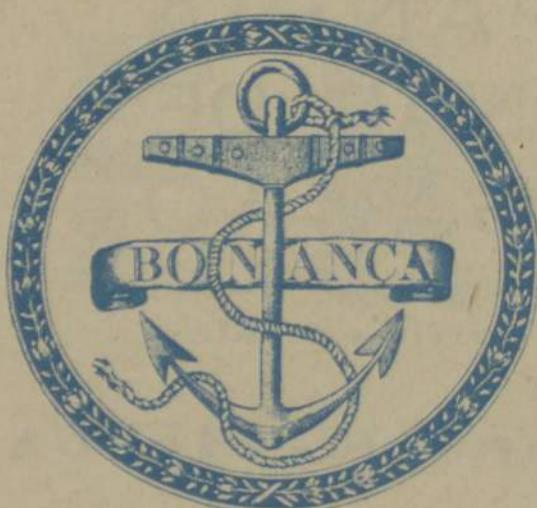
quantidades de **Superfósforos** quasi duplas das anteriores à guerra, mantendo assim o seu **(record)** de produção e vendas

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49—LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84—PORTO



Companhia de Seguros BONANCA

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNRADA EM 1898

SEGUROS:

Fogo, Marítimos, Agrícolas, Acidentes Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

SÉDE EM LISBOA — RUA AUREA, 100, 1.º
Delegação no Pôrto — Rua Mousinho da Silveira, 47-1.º

Electrolux, Limitada



Distribuidores dos tão conhecidos motores «Archimedes» para fora da borda

Estão em construção, para a próxima temporada, barcos de recreio apropriados

Peça catálogos e preços dos referidos motores à
Sede em Lisboa **Sucursal no Porto**
Avenida da Liberdade, 141 **Praça da Liberdade, 123**
Teléf. 28246 e 29570 **Teléf. 23033**

Delegação em Coimbra
Rua Simões de Castro, 158-2.º

Não compre mobílias sem ver . . .

OS LINDOS E ORIGINAIS MODELOS
REDUZIDOS PREÇOS
que a nossa casa lhes apresenta.

SE DESEJA MODERNIZAR A SUA CASA CONSULTE-NOS

Trocamos os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 6 2931 ou visite a Casa

João António Barbosa
na Rua Ferreira Borges, 70 — LISBOA

COMPRAMOS RECHEIOS DE CASAS COMPLETAS
AVALIAÇÕES GARANTIDAS

Santos Mendonça, L.^{da}

LISBOA **PORTO**
RUA DA BOA VISTA, 83 **PRAÇA DA LIBERDADE, 114**

PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos) para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS E SANEAMENTO

SOLICITAMOS INQUÉRITOS

FÁBRICA CERÂMICA

Viúva Lamego, L.^{da}

FUNDADA EM 1849

*Azulejos Artísticos e Decorativos
— Vasos Ornamentais em todos
os géneros — Faianças artísticas
e loiças populares portuguesas*

LARGO DO INTENDENTE, 25
TELEFONE 41401 — LISBOA

Empresa de Cimentos de Leiria

S. A. R. L.



FÁBRICAS EM MACEIRA-LIZ

EMPREGANDO TRÊS FORNOS ROTATIVOS METÁLICOS

BARRICAS • SACOS DE JUTA • SACOS DE PAPEL

CIMENTO «LIZ» HIDROFUGADO «N»

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebocos, fundações, paredes, etc.

*Substitui com vantagens de ordem técnica e económica
todos os impermeabilizadores conhecidos.*

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

PEÇAM INSTRUÇÕES PARA O SEU EMPRÉGO

SEDE

RUA DO CAIS DE SANTARÉM, 64, I.^o

LISBOA

FILIAL NO NORTE

RUA DE SANTO ANTÓNIO, 190-A, I.^o

PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS



*Frescura
Higiene
Beleza*

MEXYL
PASTA
DENTÍFRICA
14\$00
UM PRODUTO SUIÇO



BOM GOSTO
CHAPÉU ELITE
GRAVATA SILMAR

ASSISTÊNCIA TÉCNICA PERMANENTE
CHAPELARIA ELITE

RUA AUGUSTA 151-153

Tel: 22030

Lisboa



Bom Gosto...

Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para e execução dos seus trabalhos V. Ex.^a dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trev. de Condesa do Rio, 27 - LISBOA - Tel. P.B-X. 21368 - 21227

Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa

Capital realizado . 80.000.000\$00
Fundos de reserva 82.500.000\$00

Rua do Comércio, 95 a 119
LISBOA



DEPENDENCIAS URBANAS

Alcantara, Poço do Bispo, Conde Barão, Almirante Reis e Benfica



FILIAIS E AGÊNCIAS

Porto, Coimbra, Braga, Faro, Ponta Delgada, Covilhã, Torres Vedras, S. João da Madeira, Santarém, Torres Novas, Gouveia, Estoril, Tortozendo, Abrantes, Mangualde; Figueiró dos Vinhos, Olhão, Matosinhos, Moura, Guarda, Espinho, Montijo e Vila Franca de Xira

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Para grandes ampliações

ILFORD SELD

A MARCA DE CONFIANÇA

A venda nas boas casas de artigos fotográficos

Representante: M. SIMÕES JÚNIOR
RUA DA CONCEIÇÃO, 46, 1.º — LISBOA

Luis Baptista, Sucessores, L.^{da}

FABRICANTES DE ESCOVAS,
DE TODAS AS ESPÉCIES EM CABELO
E EM ARAME PARA MÁQUINAS
TUBOS, GARRAFAS, ESTRADAS, ETC.



Telefone
2 8807



PARA MOAGEM

RUA DA FÉ, 49 — LISBOA

ARAME D'AÇO

CASA DE EMPRÉSTIMOS SÔBRE
PENHORES E ANTIGUIDADES
Legalmente autorizada e com fiança
— JUROS DA LEI —

JOSÉ MAYER

18, RUA DO LORETO, 20 — LISBOA — Telefone 2 2881

SECÇÃO DE OURIVESARIA E
JOALHARIA ANTIGA E MODERNA
— MOBILIAR, PIANOS, ANTIGUI-
DADES E OUTROS ARTIGOS

Viúva de José Miguel Pinto, L.^{da}

Importação — Exportação

PRODUTOS SECOS — PALMA E ESPARTO EM RAMA E OBRA

Rua Nova da Piedade — LOULÉ

Tele { gramas «Pinto»
fone 28

PALÁCIO DA FLÔR DA MURTA

RUA DO POÇO DOS NEGROS

LISBOA — Casa própria — PORTUGAL



AGÊNCIA EURÉCA

ESTUDOS DE PUBLICIDADE RACIONAL

(LITERARIA — CIENTIFICA — ARTÍSTICA)

INSTITUTO CENTRAL DE PSICOTÉCNIA

Abertura prevista da secção de Auto-propaganda em Janeiro de 1948

Abertura prevista dos serviços de propaganda de conta alheia em Janeiro de 1949



ESTA CASA, SÓ, OU EM CONJUNTO COM OUTRAS,
FORMADAS OU A FORMAREM-SE, DESTINA-SE ES-
PECIALMENTE A RECLAMAR NA

IMPRENSA PORTUGUESA, PRODUTOS NORTE-AMERICANOS

Telefone 60705

End. Tel.: Antêzes

ANTÊZES

Apartado 108 - Lisb. N.

Código { Ribeiro
ABC

LIVRARIA

Luso-Espanhola, L.^{da}

R. Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEF. 2 4917

Travessa do Carmo, 10-A-1.^º — PORTO
TELEF. 4076

Rua da Sofia, 78-1.^º — COIMBRA
TELEF. 2799

Junqueras, 8 — BARCELONA

EDIFÍCIO DARKE
Avenida 13 de Maio, 23 — Sala 414
RIO DE JANEIRO

LIVROS TÉCNICOS

A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

SÉDE:
Rua do Cais de Santarém, 32, 1.^º
Caixa Postal, 674 — Telef. 2 6496

SUCURSAIS:
LUANDA

Rua Eduardo Costa, 98 — Caixa Postal, 678

LOURENÇO MARQUES

Avenida Luciano Cordeiro, 13-C
«Edifício Glória» — Caixa Postal, 1184

Telegramas:

AMATO { LISBOA
LOURENÇO MARQUES
LUANDA

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

Gerente: FERNANDO RODRIGUES
LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL



ESPLÊNDIDOS COLCHÕES DE MOLAS, LÃ, SUMAÚMA
LÃ DE CORTIÇA E PALHA

EXPOSIÇÃO PERMANENTE NOS DEPÓSITOS DA

FÁBRICA PORTUGAL

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 49 A 57 · AV. DA REPÚBLICA
E ELIAS GARCIA · R. FEBO MONIZ, 2 A 20 · R. DA GRAÇA, 82 E 84

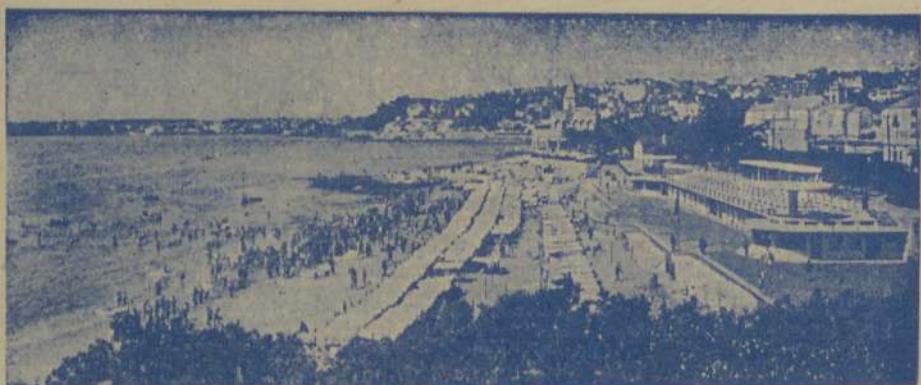
DISTRIBUIÇÃO GRATUITA DENTRO DE LISBOA. LINHAS DE
SINTRA, CASCAIS E VILA FRANCA

SILVA & DIAS, L.^{DA}

Máquinas Industriais e Agrícolas

Acessórios para camionetas em 2.^a mão
Ferro para obra — Sucata de ferro e metais

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telef. 81956



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

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

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

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

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

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

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

OURO — PRATAS — ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS

TELEFONE
2 6 3 2 9 65-RUA AUREA-67
LISBOA
PORTUGAL

TELEGRAMAS
BAETAS

FILIGRANAS — JOIAS — PEDRAS PRECIOSAS

VISITEM JAYMÉ DA COSTA, L.^{DA}

LISBOA: R. DOS CORREIROS, 8 - 26 • PORTO: P.R. DA BATALHA - 12 - 12 A

GRANDES ARMAZÉNS DE MÁQUINAS
MOTORES • BOMBAS • APARELHAGEM
E ACESSÓRIOS

REPRESENTANTES DE IMPORTANTES
FABRICANTES DA ESPECIALIDADE

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO
QUADROS BLINDADOS E REPARAÇÃO
DE MÁQUINAS ELÉCTRICAS E INDUSTRIAL

ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO
ESPECIALISADO

PROJECTOS E ORÇAMENTOS PARA QUALQUER
INSTALAÇÃO INDUSTRIAL, HIDRÁULICA OU
ELÉCTRICA DE ALTA E BAIXA TENSÃO



I. J. BARROS QUEIROZ, H., L.^{DA}

CANDIEIROS E CANALIZAÇÕES
FOGAREIROS DE PETRÓLEO —
LOUÇAS — LANTERNAS — T. S. F.
— E SEUS PERTENCES —

Telefone 2 7921

Largo de S. Domingos, 24 — LISBOA

DESCONTOS AOS REVENDEDORES

Solidez e boa apresentação

São as qualidades do fabrico dos

FOGÕES EM TODOS OS TIPOS
E TAMANHOS

BALANÇAS e COFRES

MONOBLOCOS
Á PROVA DE FOGO

dos fabricantes especializados ha muitos anos:

Alberto da Silva (Irmãos) Limitada

Escritório e venda:

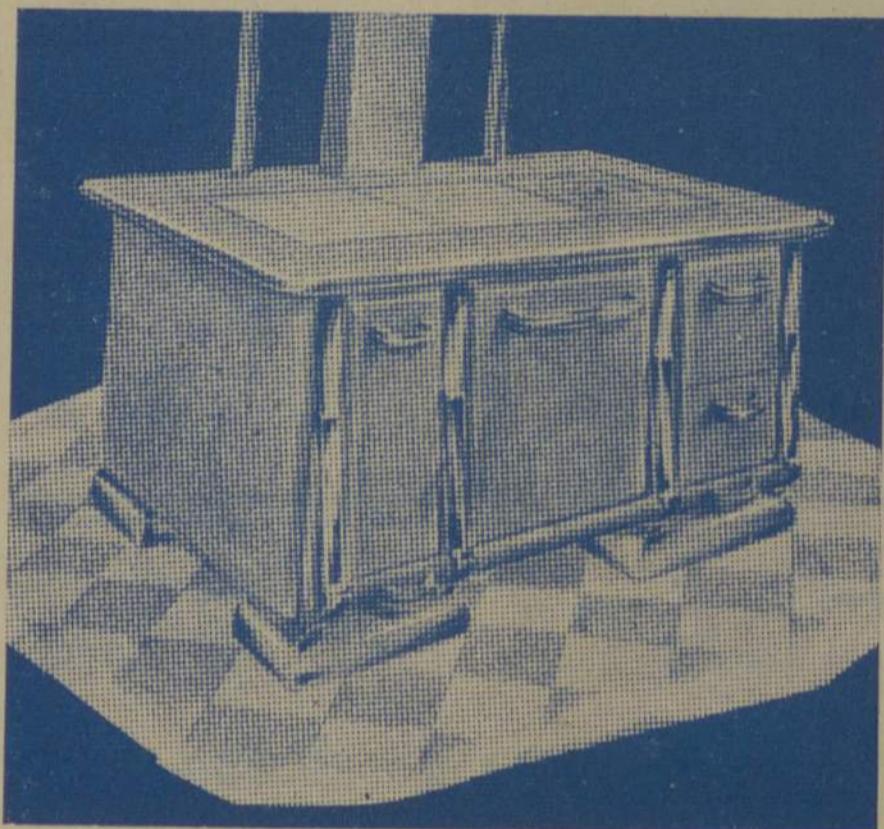
129, Rua do Arco do Bandeira, 131

Telefone 2 4463 — LISBOA

FÁBRICA:

36, RUA DO SOL A CHELAS, 38

Telefone 4 0636



REVENDEDOR:

José da Silva & Irmão, L.^{da}

105, Rua dos Correeiros, 107

Telefone 3 0874

Carlos d'Oliveira Pinho

Serviço de fragatas no Rio Tejo

SEDE:

RUA DA ALFÂNDEGA, 90

Telefones 2 7739 e 2 2210

Escritório na Alfândega

RESIDÊNCIA:

R. Rodrigues Sampaio, 31, 4.^o-D.

Telefone 4 1523

L I S B O A

Companhia Industrial Portuguesa

Séde em Lisboa:

Praça D. João da Câmara, 11, 3.^o

Telefones	2 4756 2 6105	Teleg. SANIRIA
-----------	------------------	----------------

Fábricas de	Vidros e Cristais na Marinha Grande Adubos e produtos químicos na Póvoa de Santa Iria Gêssos de Prêsa «Caxinas» em Obidos Minas de Lenhite e Gesso em Obidos
-------------	---

Fornecedor da

- Presidência da República
- Ministério da Marinha
- Palácios Nacionais
- Companhia Nacional de Navegação
- Companhia Colonial de Navegação
- Empresa Insulana de Navegação
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
- Aviz Hotel
- Estoril Palácio Hotel
- Casino Estoril, etc.

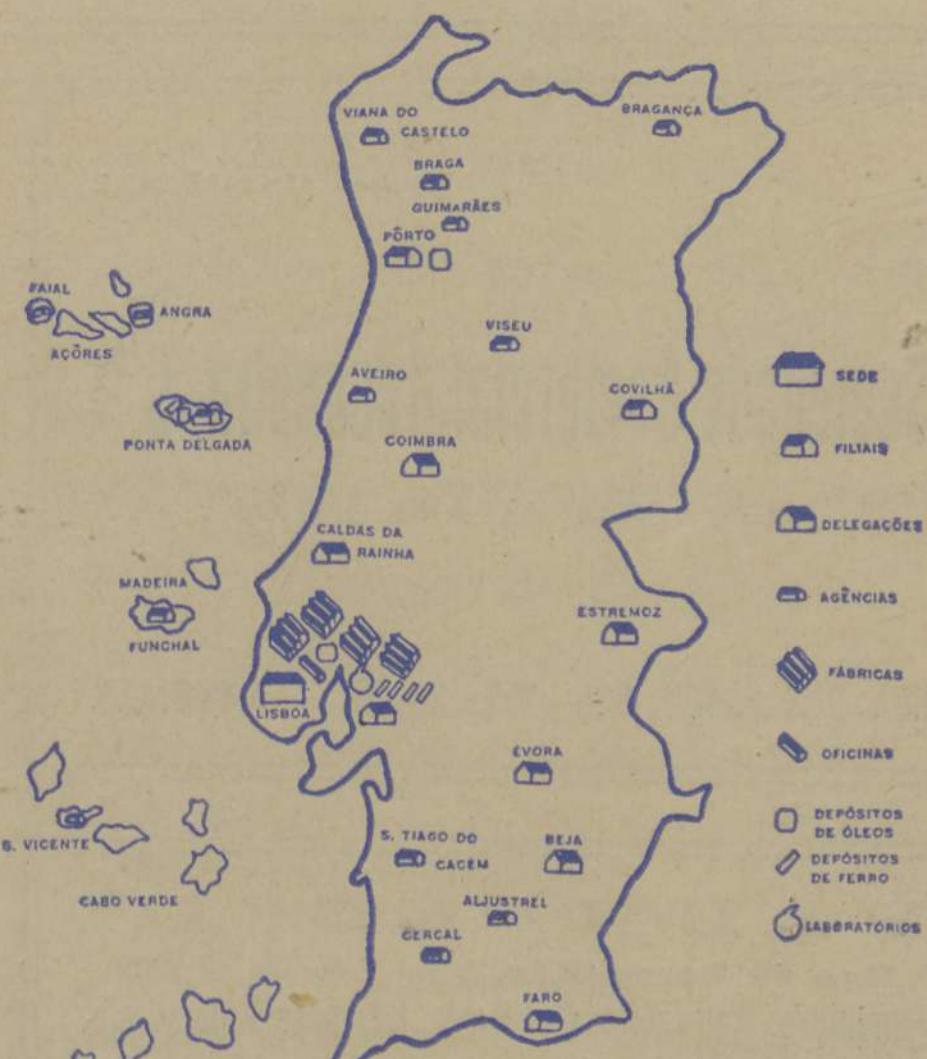
Toda a correspondência deve ser dirigida
para a Séde, em LISBOA

H. VAULTIER & C.^a

FUNDADA EM 1897

Motores de explosão. Bombas. Correias para transmissão. Empanques de todas as classes. Borracha industrial. Ferro para cimento armado e vigas. Aços especiais. Artigos para pulverização. Material de incêndio. Material Agrícola para montagens e Descasques de arroz. Lubrificantes EAGLOIL e ESSOLUBE.

Camiões LEYLAND



DANE & Co., L.TD

TINTAS PARA IMPRESSÃO
MATERIAIS GRÁFICOS

Representantes e Depositários:

WEBER & C.^a, L.^{DA}
RUA DOS CORREIROS, 71-2.^º
TELEFONE 2 4831 LISBOA

VICTOR NEVOA

*Todos os artigos para as
Indústrias Gráficas*

*Papeis especiais para
Acções com marcas a
água privativas*

Rua da Victória, 7-2.^º — LISBOA
Telefone 2 3394

CONSTRUÇÕES
ELÉCTRICAS
VITÓRIA
— DE —
Hilário Rodrigues
Casa especializada em mecânica e electricidade. Aparelhagem eléctrica para alta e baixa tensão, Chaufage eléctrica e material estanque para bordo, Aparelhagem para sinalização
RUA DO CURA, 24
Telefone 6 1642
LISBOA

Metalúrgica, Limitada

OFICINAS DE CONSTRUÇÕES METÁLICAS
CIVIS E MECÂNICAS — GRADEAMENTOS,
PORTÕES, CAIXILHARIA, MOLDES PARA
MANILHAS DE CIMENTO

Serração de Madeiras e Carpintaria Mecânica

Fabricantes do fecho «SECTOR»
para bandeiras (Patente 18010)

RUA DO MIRANTE, 22 — RUA DA BICA DO SAPATO, 46
LISBOA — Telefone 2 7140

SOCIEDADE PORTUGUESA DE REPARAÇÕES, L.^{DA}

Reparações em qualquer marca de automóveis — Especializados em todos os produtos «CHRISLEY»

DIRECÇÃO TÉCNICA DE A. BELLITER

Executam-se todos os trabalhos para fora — Encamisagem e Rectificação de blocos. — SECÇÕES DE: Mecânica geral, Pintura, Bate-chapa, Torneiro, Carpintaria, Estofador, Soldadura a Autogénio e Electricidade

17, Pátio do Tijolo, 19 (à Rua D. Pedro V) — Rua da Rosa, 317-321 — Telefone 20762

TELE | fone 3 2882
gramas SOCIALDUANE**Sociedade Comercial Aduaneira, L. da**

DESPACHOS ALFANDEGÁRIOS

RUA DOS FANQUEIROS, 257, 2^o, D. — LISBOA**PACHECO, L.^{DA}**Rua de Campolide, 76 — Telefone 4 1839
Fanqueiro, Rotrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.
R. de Campolide, 97 R. Luiz de Camões
LISBOA LAGOS**CAFÉ NICOLA**O MELHOR SERVIÇO E
A MELHOR FREQUÊNCIA

ROSSIO LISBOA

Filipe Nogueira, Suc.

DE J. Joaquim Nogueira

FÁBRICA DE MALHAS

ALGÉS DE CIMA Telef. Algés, 85

Todas as malhas para os mais variados
fins e para todas as estações do ano**Pinheiro & Filhos, L.^{da}**

Fábrica de Passamanaria e Sirgueiria

Grande Prémio de Honra e Medalha de Ouro na
Grande Exposição Industrial Portuguesa de 1932
— Medalhas de Ouro Rio de Janeiro de 1908 e 1922
— Medalhas de Ouro Paris de 1900 e Sevilha 1929

Casa recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

Executa toda a qualidade de trabalhos de sirgueiria, tais
como: Franjas, Cordões, Borlas, Embrasses, Galões, Re-
quifes e Fitas de Seda — Cordões para Telefones e Cam-
pânicas — Cabos para ascensores — Suspensões para can-
deiros — Cordões para Abat-jours, etc.

Sede: 14-A — Rua Serpa Pinto, 14-D — LISBOA

Fábrica: Rua Silva Carvalho, 225 — Telef. 24704

CARPINTARIA MECÂNICA DE
Benjamim António Duarte
CONSTRUTOR CIVIL

Rua de Campolide, 51-A — LISBOA — Telefone 4 4168

SMARTA

SALÃO DE CHÁ

* PASTELARIA

* RESTAURANTE-BAR

Excelente serviço para lanches, banquetes e celas

52, Rua de Rodrigues Sampaio

Telefs.: 4 5775 e 4 1583

PARA A SUA CASA DE CAMPO

prefira as vistosas mobílias alentejanas
que alegram o ambiente e dão ao conforto
do seu lar grande vivacidade
Visite a casa especializada neste género**Mobiladora Alentejana, L.^{da}**Grande sortido em carpetes e esteiras
regionais. Os srs. automobilistas encon-
trarão nesta casa a maior variedade de
CAPACHOS DE CAIRO PARA TODAS
AS MARCAS DE AUTOMÓVEIS

89, Rua de S. Bento, 93 LISBOA

(Descendo a rampa, lado direito)

Telef. 6 1100

Sociedade Revendedora de Papéis, L.^{da}

Fornecedores de papéis nacionais e estrangeiros para Revistas, Livros, Jornais, Indústrias Gráficas, Litográficas e Congéneres

Telef. 21985 // Rua do Norte, 85

L I S B O A

BRINDES

As mais interessantes novidades, estão em exposição nas secções de:

SPORT — JOGOS — BRINQUEDOS
dos

Armazens Reunidos, Ltd.^a

R. do Carmo, 101-105 — LISBOA — Telef. 25500

ATENDEM-SE PEDIDOS DA PROVÍNCIA

ARMINDO FERREIRA

TÉCNICO EM CANALIZAÇÕES

// Reparações e montagens de encanamento //
Aquecimentos // Gaz // Montagens de casas de banho

A maior perfeição em todos os trabalhos de fatoariais

Reparações e Instalações Eléctricas

Rua da Atalaia, 34 // TELEFONE 21572
Travessa da Espera, 51 // L I S B O A

António Coelho Dias

(HERDEIROS)

ARMAZÉM DE PAPEL

NANUFACTURA DE SACOS DE PAPEL
Sacos em todas as qualidades e formatos

Papeis para Mercearias e Tipografias, de Escrever e de Embrulho, Envelopes, Cartão, Fio de Vela etc.

120, Rua dos Douradores, 124

TELEF. 20219

Novamente à disposição da Indústria Portuguesa os célebres produtos ingleses...

PRESOTIM

Protector de madeiras contra o ataque de fungos e parasitas

SYNTHAPRUFE

Impermeabilizante e aglutinante de aplicação a frio

PRESOMET

Anti-corrosivo de todos os metais

PEDIDOS A:

«INUR» — Industrialização Urbana, L.^{da}
Rua de S. Pedro de Alcântara, n.º 1 — LISBOA
TELEFONES 21693 — 27501

Luiz Ribeiro & C.^a L.^{da}

Madeiras, blocos de cimento e outros materiais de construção. Serração e Carpintaria mecânicas. Ferragens, Serralharia e Garagem. Lenhas.

FÁBRICA E ESCRITÓRIOS: Rua da Manutenção, 18 a 32

DEPÓSITOS: Rua Guadim Pals, 76

Travessa da Manutenção, 10

TELEFONES:

Expediente 39-132 P. B. X. — Contabilidade 39-111

XABREGAS

L I S B O A

Rocha, Amado & Latino, L.^{da}

////

FERRAGENS:

Rua Nova do Almada, 13

M E T A I S :

Rua da Boavista, 54

A R A M E S :

Rua da Prata, 86

////

Telef. P. B. X. 22254-55-56

TELEG.: ROCHAMADO

L I S B O A

MÁQUINAS FERRAMENTAS

Tornos mecânicos, Engenhos de furar, Laminadores fieiras, Limadores mecânicos, Limadores manuais, Esmeriladoras de bancada, Serrotes mecânicos, Broquins eléctricos, Tornos de bancada, Bigornas, Forjas, Máquina Universal para madeira, Garlopas, Serras de fita, Serra circular, Motores eléctricos, Motores Diesel, Moto-bombas, Compressores, Correias trapezoidaes, Correias de couro, Saca-tambores, etc.

Acessórios para todas as Indústrias

SOCIEDADES REUNIDAS REIS, L.^{DA}

Secção de Máquinas — Avenida Almirante Reis, 80-B a 80-E — LISBOA — Telefone 50472

LITOGRÁFIA

«A CARTOGRÁFICA»

DE

Arnaldo Filipe da Silva

Fornecedor do Estado Português

45, Rua Victor Bastos, 45-A — LISBOA

Telefone 5 1282

José Maria Gomes & Irmão

Compra todas as qualidades de sucata, Navios, Batelões e Fabrícias para desmantelar, etc. — Vende todas as quantidades de sucatas, Chumbo, Zíncio em lingotes, Cobre, Bronze, Alumínio, Ferro forjado, fundido, etc.

Depósito e armazens em edifício próprio:

R. Rodrigues Faria, 13 a 19 — TELEFONE 36069
(Junto à Cruz Vermelha) — Alcântara — LISBOA

Pastelaria Marques

Almoços — Chás — Jantares — Banquetes — Lunchs
— para Casamentos em Lisboa e Província —

Fábrica especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

Preparação das melhores frutas portuguesas
em cestos regionais e caixas de fantasia

RUA GARRETT, 70, 72
TELEFONE 2 3362

JÚLIO BATISTA RIBEIRO

CONSTRUTOR CIVIL

Agente de compra e venda de propriedades

Rua dos Sapateiros, 128-2.^o — LISBOA — Telefone 2 7135

Não comprem sem o consultarem, pois é um
técnico de propriedades na Construção Civil

Morada: Campo 28 de Maio, 170, 2.^o-Dto.

ADLASTRA, LIMITADA

MÁQUINAS DE ESCREVER —
— SOMAR — CALCULAR —

PAPEIS QUÍMICOS, FITAS E TUDO
— PARA ESCRITÓRIO —

Oficina de reparações: RUA DA MADALENA, 113-1.^o

LISBOA — Tel. 2 6660

Fábrica Victória, L.^{da}

Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA

Licores e Xaropes, Torrefacção e Moagem de Cafés

Telefone 2 6473

Teleg.: VICTORIOSO

TELEFONE 2 9495

Café Restauração

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUÊNCIA

103, Rua Primeiro de Dezembro, 107
LISBOA

SECÇÃO DE CAFÉ
— A RETALHO —

Pedidos pelo
Tel. 2 9495

SUISSO ATLÂNTICO HOTEL

Telefones P. B. X. 31713 e 31717 — Teleg. ATLANTHOTEL

100 quartos com água ençanada quente e fria, aquecimento
central e telefone. É dirigido pelos seus proprietários

Rua da Glória, 3 e 19

LISBOA

Hotel recomendado pela Companhia dos Caminhos de Ferro

TINTAS INDUSTRIAS

ANTI | ÁCIDAS
ALCALINAS
FERRUGEM
ÁGUA



CAPAS PROTECTORAS

ANTI | ÁCIDAS
ALCALINAS
FERRUGEM
ÁGUA

MAIS DE 50% DE ECONOMIA; PINTA E PROTEGE

Usadas pelas principais Companhias de Caminho de Ferro, Mineiras, Navegação e Petrolíferas, etc. etc.
As capas protectoras resistem a Vapores ácido, Gases sulfurosos, Sal e Salitre, Alcalis, etc.

DISTRIBUIDORES NO CENTRO

Leonel S. Castro Sereno
Rua Eduardo Coelho, 88
TELEF. 3788 COIMBRA

DISTRIBUIDORES GERAIS

Sociedade Gilcar, Lda
Rua Nova do Almada, 81, 2º
TELEF. 2 4504 LISBOA

DISTRIBUIDORES NO NORTE

Estabelecimento Social do Norte, Lda
Rua do Bonjardim, 205-207
TELEF. 2 5779 PORTO

Sociedade Lisbonense de Metalização, Lda

EXECUTA:

Revestimentos metálicos, por projecção
de qualquer metal em fusão, visando os fins

ANTI-CORROSIVOS E DECORATIVOS

O processo mais eficaz contra a ferrugem

Sede: Rua Almirante Pessanha, 16, s/loja
LISBOA Telef. 31745

OFICINA METALÚRGICA

António Borges Pereira

* EXECUÇÃO RÁPIDA E PERFEITA *
* SERRALHARIA CIVIL E FORJAS *

Frentes para estabelecimentos, portas onduladas,
portas fortes, cofres e fogões

/// Soldaduras a oxigénio e electrogénio ///

133, Rua Gomes Freire, 135 — LISBOA — Telef. 51386

GUEDES SILVA & GUEDES, Lda

FERRAGENS // CROMAGEM // FERRAMENTAS



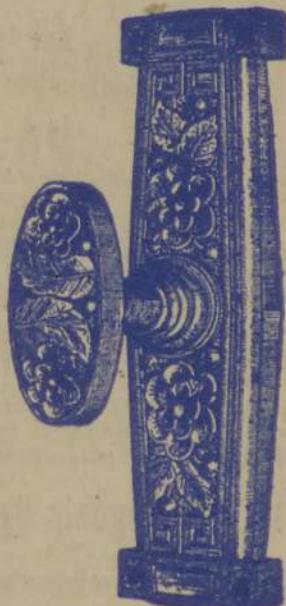
Fechaduras de armilhar e trincos

AVLIS

Movimentos para
todas as bandeiras

ENORME SORTIDO DE FERRAGENS MODERNAS EM
TODOS OS ESTILOS PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

Grande Prémio de Honra e Me-
dalha de Prata na Grande Ex-
posição Industrial Portuguesa
de 1932



32, RUA EUGÉNIO DOS SANTOS, 32

TELEFONE 23746

L I S B O A

SOCIEDADE TRANSPORTES EM AUTOMÓVEIS DE LUXO, Lda



TELEL. 43753

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER SEM DISTINTIVO — Para todo o país e estrangeiro

Carros de luxo para casamento e com equipamento especial para noivos

SERVIÇO PERMANENTE — GARAGEM E ESTAÇÃO DE SERVIÇO

RUA DE SANTA MARTA, 57-A

L I S B O A

1. *Alto Valor alimentício*
2. *Paladar delicioso*
3. *Concentrado científico de produtos naturais*
4. *Preço económico*

Eis algumas das mais importantes características da Ovomaltine, o reconstituinte mais consumido no mundo inteiro.

Mais de 25 anos de experiência consagraram o seu valor como complemento indispensável da alimentação normal de sãos e doentes, crianças, adultos e velhos.

OVOMALTINE

para todos e para todas as idades

À venda em toda a parte

Dr. A. WANDER S. A., BERNE (Suíça)

VEM A LISBOA?

PREFIRA A PENSÃO MACEDO

A melhor Pensão para pernoitar, recomendável pelas tradições de hospitalidade e ambiente familiar — Próximo da estação do Rocio e dos principais teatros. Fundada em 1881 — Preços acessíveis

12, Rua Eugénio dos Santos, 12 (Prédio todo) — LISBOA

MOTORES

Eléctricos: «BROOK»

A Petróleo: «J. A. P.», «BERNARD», etc.

A Oleo: «CONVENTRY», etc.

CASA CASSELS

LISBOA — Avenida 24 de Julho, 56

PORTO — R. Mousinho da Silveira, 191

AMIDEX, L.^{DA}
ESTRADA DE CHELAS, 84
TELEFONE 23707

AMIDOS	DEXTRINAS
FÉCULAS	GLUCOSSES
FABRICANTE DAS CONHECIDAS FARINHAS ALIMENTICIAS:	

«SALUZENA»
(FLOR DE MILHO VITAMINADA)

ALIMENTO IDEAL PARA TODOS E, EM ESPECIAL, PARA AS CRIANÇAS, VELHOS E CONVALESCENTES, A «SALUZENA» TEM VARIADÍSSIMAS APlicações COMO SE PODERÁ VIRIFAR PELO LIVRO DE RECEITAS QUE A «AMIDEX» ESTÁ DISTRIBUINDO PELAS DONAS DE CASA

«CREOULA»
(FARINHA DE PAU)

AGRADAVEL. HIGIENICA. ECONOMICA, PARA ENGROSSAR SOPAS, CALDOS, MOLHOS, ETC.

À venda em todos os bons estabelecimentos da especialidade, do país

ARQUITETOS, ENGENHEIROS, CONSTRUTORES E DESENHADORES

Reproduções e desenhos. Papéis vegetais, cenográficos e heliográficos. Tela, fitas de debruár, Lápis, Carvão, Minas, etc.

ANTÓNIO ALVES

Largo Biblioteca Pública, 13 — Telef. 27420 — LISBOA

Fábrica Progresso Mecânica
FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de amar — Ganchos para cabelo — Molas em madeira para roupa — Dedaís em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaises — Estojo para desenho — Ataches e vários artigos de escritório. Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabides — Foices Serrotas de Podar — Ancinhos, etc.

Telefones 22081-2 2082-2 2083 P. B. X.
Endereço Telegráfico «CHUMBO»

Escritório. Rua do Comércio, 38-2.^o

Depósito: Rua do Comércio, 33 a 36

L I S B O A

Reparações de Automóveis

As oficinas mais antigas do País

Moisés Augusto Carvalho, H.^{ro}

Direcção técnica: Manuel Cardoso (Vulgo Manuel da «Chandler») e Susano Rodrigues

TORNOS-TREZE — Rectificação de cilindros — Camisagem — Reparações em carboradores — Bate-chapa — Pintura, soldadura autogénio, etc.

Modificações para travão hidráulico em todas as marcas de camions e automóveis

Orçamentos gratis Telof. 43700 MECÂNICA GERAL
CALÇADA DO LAVRA (ao Torel) 36 — LISBOA

CASA ALEMÃ

Casa especializada em todos os artigos de:

LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIS — FAIANS — TALHERES — PORCELANAS — METAIS FINOS — OBJECTOS PARA BRINDES — ARTIGOS DE MENAGE, ETC.

Rua da Palma, 33 — Telefone 2 5250

GRANDELA

OS ÚNICOS GRANDES
ARMAZENS DO PAÍS

Sempre novidades aos melhores preços

Carpentes, Tapetes, Passadeiras, Capachos, Linhagens, Sacos, Lonas e Fios — Artigos para campo e praia

LEITES SOBRINHOS & C.^ª
(CASA CENTENÁRIA)

26, Rua dos Fanqueiros, 28 — Telef. 21710

TELEFONE 2 6814

Carlos Ferreira Lopes & C.^ª

Armazém de Retrozeiro e Malhas,
Teclados Nacionais e Estrangeiros

Rua da Madalena, 109-1.^º LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreiras regulares para:

CABO VERDE — GUINÉ — ÁFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL — BRASIL E AMÉRICA DO NORTE

FROTA

TONELADAS DE DESLOCAMENTO

NAVIOS DE PASSAGEIROS	
Pátria	19.000 Ton.
Império (Em construção)	19.000 >
Mouzinho	14.150 >
Colonial	14.100 >
Serpa Pinto	13.100 >
João Belo	12.000 >
Guiné	6.000 >
NAVIOS DE CARGA	
Ganda	13.950 Ton.
Amboim (Em construção)	13.950 >
Luanda (Em construção)	13.900 >
Lugela	12.200 Ton.
Huambo	10.200 >
Luango	9.000 >
Pungue	8.700 >
Bailundo	8.400 >
Malange	7.000 >
Lobito	6.000 >
Lunda	4.050 >
Perane	4.050 >
Quionga	4.050 >
Chaimite	3.500 >
Nampula	3.500 >
Búzi	3.100 >
Sena	2.500 >
NAVIO-TANQUE «SAMEIRO» (Em construção)	
	14.500

ESCRITÓRIOS:

LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 3 0138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

Sociedade Vinícola Sul de Portugal, L.^{da}

Exportadores de Vinhos e Derivados

Sede: Praça do Município, 20, 2.^º

Telefones | Expediente 2 6552
Gerência 2 9957
End. Teleg. VINISUL

ARMAZENS: AREALVA — ALMADA

Telefone: ALMADA 17

CENTENO & NEVES, L.^{da}

DROGAS, TINTAS E PERFUMARIAS

PRODUTOS QUÍMICOS E FARMACÉUTICOS

Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO

204, 206, Rua da Prata, 208, 1.^º e 2.^º — LISBOA

Telefone P. E. X. 31747

Máquinas Industriais e Agrícolas

Motores, Bombas, Dinamos, Moinhos de martelos,
Trituradores, Tararas, Serras, Máquinas — Ferramentas,
Aparelhos para moagem, Rolamentos, Acessórios, etc.

CENTRAL DE MÁQUINAS

Telef. 20139-166, Rua da Boa Vista, 168-LISBOA

