

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

1446

16 — MARÇO — 1948

A N O L X

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a 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 Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



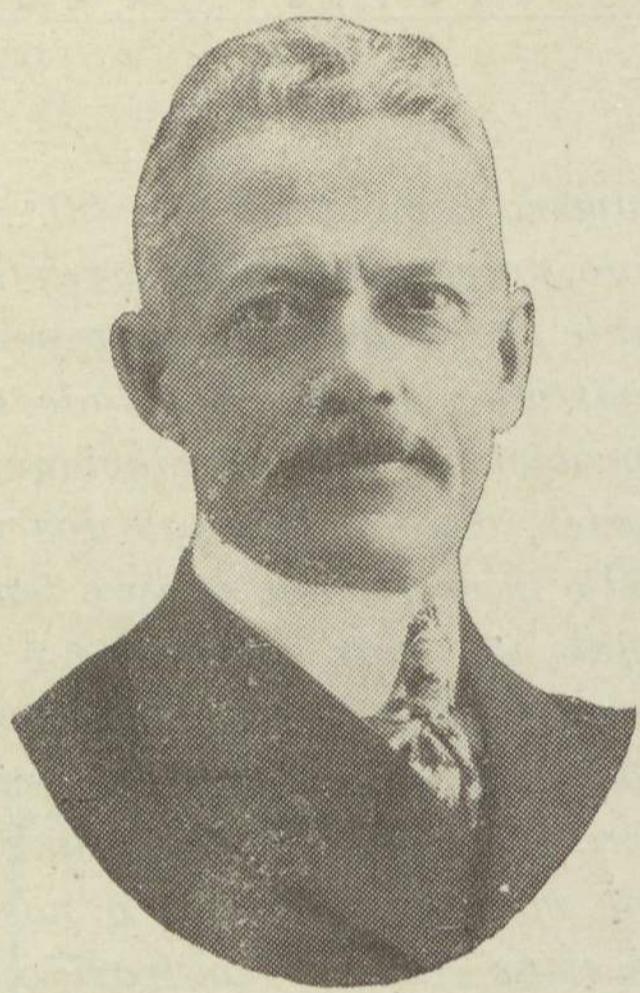
S U M Á R I O

O 60.º Aniversário da «Gazeta», pelo General Raúl Esteves	195
Reprodução da primeira página do primeiro número da nossa revista	197
Conselho Directivo da «Gazeta» dos Caminhos de Ferro»	198
Os nossos colaboradores	199
À tabela, A estação do Rossio, vestíbulo de Lisboa, pelo Eng. ^o Armando Ferreira	202
O Príncipe Russo, pelo Eng. ^o Manitto Tôrres	203
Página de memórias, por Guerra Maio	205
A propósito duma comemoração, por Albino Lapa	207
Caminhos de Ferro da Ásia, por Carlos Bivar	209
Os Caminhos de Ferro Suíços, pelo Dr. Busquets de Aguilar	211
Os caminhos de ferro e o turismó, por J. Rebelo de Bettencourt	213
Para onde vai o mundo ?, por Aquilino Ribeiro	215
Aeronáutica, Considerações mais pesadas que o ar, pelo Major-aviador Humberto Cruz	217
Conheça a sua terra, por António Montês	218
«Revista Militar»	220
Linhas Portuguesas	220
O «Sud-Express»	220
Colónia de Férias da C. P. em Mangualde	220
A mais antiga oficina do país	220
Gazetas	224
Espectáculos	222
Recortes sem Comentários	223
Há 50 anos	225
Parte Oficial	227
O Porto e os seus monumentos arquitectónicos, por Cruz Cerqueira	233
Braga	242

O 60.^º Aniversário da "Gazeta"

P e l o G e n e r a l R A Ú L E S T E V E S

*N*o presente número completa o seu 60.^º aniversário a nossa «Gazeta», que tem dado, na regular e ininterrupta publicação dos seus números, uma brilhante prova de contínuo e perseverante labor jornalístico. ■ Como revista da sua especialidade, nela se tem versado e discutido todos os problemas que se relacionam com a importante questão dos transportes, designadamente dos transportes ferroviários. ■ É incontestável o interesse que sempre tem despertado muitas controvérsias inseridas nas suas colunas, e o seu campo de acção tem-se conservado sempre aberto a todos os que desejem concorrer com a sua colaboração para que as diversas questões suscitadas sobre transportes sejam livre e competentemente apreciadas. ■ Corre-nos, pois, o dever de neste momento afirmar o nosso melhor agradecimento áqueles que a estas colunas têm trazido o precioso tributo do seu inteligente e valioso estudo. ■ Não podemos também, neste momento, deixar de evocar a saudosa memória do seu activo e inteligente fundador Leonildo Mendonça e Costa, e do que, por tantos anos, animou esta «Gazeta» com a sua brilhante pena e o seu dedicado labor, o ilustre e proficiente jornalista que foi o conselheiro Fernando de Sousa ■ Finalmente seria injusto não citar, nesta comemoração, todo o esforço e dedicação que à nossa «Gazeta» tem votado. o seu actual director, Carlos d'Ornellas, cujo génio empreendedor e proveitosa actividade muito têm contribuido para se manter e prosperar uma publicação, que tão utilmente se tem evidenciado no nosso meio jornalístico. ■ A todos, pois, reunimos na mais sincera e reconhecida saudação, envolvendo nela os melhores votos pela continuação da vida da nossa estimada «Gazeta».



L. MENDONÇA E COSTA,

fundador e primeiro director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cuja memória honrada e ilustre, afectuosamente, com a maior saudade, se evoca hoje nesta casa.

N.º I

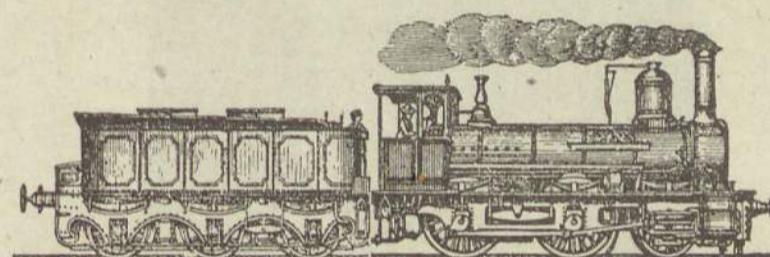
15 de Março de 1888

I.º anno

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO
COMMERCIO
PORTOS



CORREIOS
TELEGRAPHOS
MINAS

ASSIGNATURAS		Semestre	Anno
Portugal.....	1\$500 réis	2\$500	
Hespanha.....	9 pes.	16	
Paizes da União Postal	10 frs.	18	

PUBLICAÇÃO QUINZENAL		REDACÇÕES
LISBOA — Largo do Conde Barão, 18		
MADRID — Preciados, 33		

ANNUNCIOS
Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, 1 col.
Repetições — Vide a respectiva tabella na Administração — Arco do Bandeira, 229, 3.º

COLLABORADORES

OS SRS. ENGENHEIROS

- A. C. JUSTINO TEIXEIRA — Director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.
 A. X. d'ALMEIDA PINHEIRO — Director da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
 AUGUSTO FUSCHINI — Deputado da nação.
 CONDE DE GOUVEA — Director da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.
 C. XAVIER CORDEIRO — Chefe do Serviço da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
 D. M. DA MOTTA — Chefe da Exploração dos Caminhos de ferro de Foz Tua a Mirandella.
 F. PERFEITO DE MAGALHÃES — Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministério das Obras Públicas.
 J. CANDIDO DE MORAES — Professor do Instituto Industrial de Lisboa.
 J. JOAQUIM DE MATTOS — Inspector d'Obras Públicas.
 J. PARREIRA — da Comissão de Defesa de Lisboa.
 J. P. d'OLIVEIRA MARTINS — Director da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto à Povoa e a Famalicão.
 J. P. DE SOUSA GOMES — Director da Companhia Carris de ferro de Lisboa.
 J. P. TAVARES TRIGUEIROS — Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.
 J. MENDES GUERREIRO — Director das Obras do Porto de Lisboa.
 M. A. d'ESPREGUEIRA — Inspector d'Obras Públicas.
 M. EMYGDIO DA SILVA — Secretário da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
 M. RAYMUNDO VALLADAS — Inspector Geral dos Telegraphos e Phareos.
 P. BEIJAMIM CABRAL — Chefe da Repartição dos Telegraphos e Phareos.
 P. IGNACIO LOPES — Director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
 VASCONCELLOS PORTO — Adjunto da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

REDATOR EM MADRID — D. JUAN ELOY DE BONA.

DIRECTOR

L. DE MENDONÇA E COSTA — Inspector Chefe da Repartição do Trafego da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as Direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre como anexos as

Tarifas especiais de transportes de todas as linhas ferreas portuguezas. O anexo do presente n.º é a Tarifa especial M. L. n.º 1.

para transporte de mercadorias entre Lisboa e Madrid. Vide artigo na secção Tarifas.

Com o proximo numero distribuiremos as novas tarifas P. H. F. n.º 3, P. H. n.º 2 para transporte de passageiros, que principiam a vigorar desde 1.º d'abril.

SUMARIO

*A nossa apresentação.**A nos collègues.**Parte oficial.**Tarifas de caminhos de ferro.* — Tarifa M. L. n.º 1.

— Mercadorias para Hespanha.

*Questões diversas.**Consultas.**Porto de Lisboa.**Viagens.* — De Paris a Madeira, África, Brasil e Rio da Prata.*Estatística.* — Despesas de exploração. — Bilhetes por preços reduzidos.*Companhia Carris de ferro.* — Relatório á assembleia geral.*Correios e Telegraphos.**Indústrias portuguezas.* — Exposição industrial portugueza. — Os adubos chymicos da fábrica da Povoa. — Escola agrícola de reforma.*Mensão honrosa.**Carteira do accionista.**Cotações de fundos em Lisboa e Paris.**Rendimento das linhas ferreas.**Annuncios.* — Serviço da Companhia Nacional de caminhos de ferro. — Ascensores mechanicos. — Linhas do Minho e Douro. — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.*Annuncios.*

CONSELHO DIRECTIVO

da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Não podíamos deixar de consagrar, neste número comemorativo do 60.º aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», algumas palavras de sincera homenagem aos ilustres membros do nosso Conselho Directivo, srs.: General Raúl



Engenheiro CANCEL ALEXANDRE DE ABREU

Esteves, Coronel Alexandre Lopes Galvão, e engenheiros Raúl da Costa Couvreur, Augusto Cancela de Abreu e Luiz Fernando



Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA



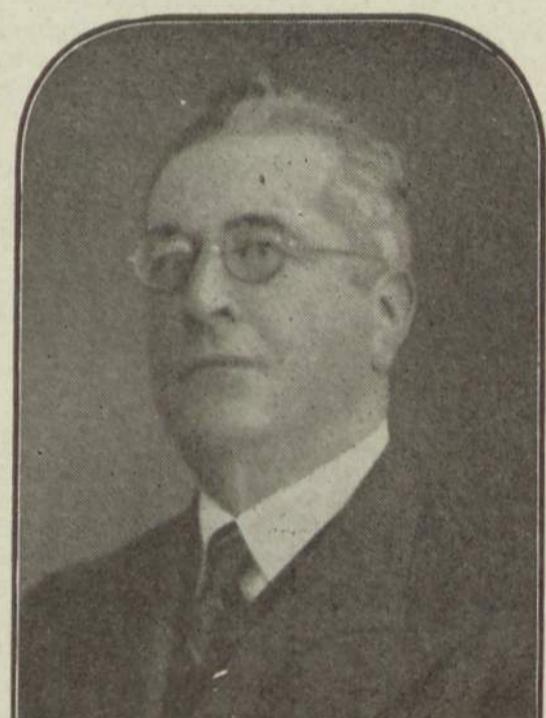
General RAÚL ESTEVES

de Sousa. Antigos e dos mais queridos colaboradores desta Revista quase todos eles, a posição que tomaram aqui, a nosso convite, após o falecimento do nosso saudoso e eminente director, engenheiro José Fernando de Sousa, só veio consolidar o prestígio desta publicação.

No nosso número de 16 de Abril de 1942, sob o título: CONSELHO DIRECTIVO da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», escrevemos o seguinte:

«Falecido o Engenheiro José Fernando de Souza que, durante longos anos, primeiro como colaborador efectivo e depois como director, trouxe para as colunas desta revista, com a autoridade do seu nome, a discussão serena e imparcial dos grandes problemas ferroviários, lebramo-nos logo de organizar um «Conselho Directivo», em que se reunissem alguns dos maiores e mais ilustres amigos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Generosamente, com as mais calorosas palavras de simpatia e de estímulo para a nossa revista e para o nosso esforço, todas as pessoas a quem, para tal,

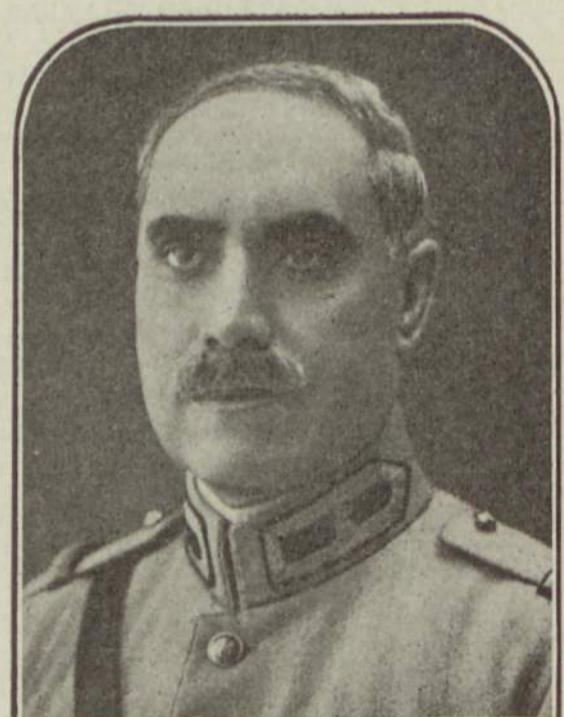
dirigimos convite, dignaram-se aceitá-lo. É, pois, com alegria justificada que hoje, neste número comemorativo da nossa entrada em novo ano de publicação, inserimos os seus nomes, com os nossos agradecimentos penhorados e o



Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR

testemunho público da nossa mais viva admiração e gratidão.

Fazem parte, de hoje em diante, do Conselho Direc-



Coronel LOPES GALVÃO

tivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os srs.:

General Raúl Esteves, oficial superior de engenharia e membro do Conselho de Administração da C. P.

Coronel Lopes Galvão, ilustre escritor e engenheiro dos Caminhos de Ferro Coloniais.

Engenheiro Cancela de Abreu, deputado da Nação e Director da Sociedade Estoril.

Engenheiro Civil e de Minas, Raúl da Costa Couvreur, professor do Instituto Industrial de Lisboa, presidente da Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Engenheiro Luiz Fernando de Souza, filho do nosso saudoso director e amigo, José Fernando de Souza».

E fechamos o nosso artigo com estas palavras:

«São estes os nomes dos nossos cinco ilustres amigos, com quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* conta, deste número em diante, para prosseguir, com a mesma fé de sempre, a sua missão jornalística e, com ela; a defesa incondicional dos superiores interesses da Nação».

Isto escrevemos e publicámos em Abril de 1942. Seis anos decorridos sobre essa

data, verificamos com prazer e orgulho que o quadro do Conselho Directivo desta revista não foi alterado, continuando, pois, a honrar-nos e a prestigiar-nos os portugueses ilustres que o compõem.

Não ficaríamos de bem com a nossa consciência se neste dia festivo do 60.º aniversário desta revista não apresentássemos de novo, publicamente, como há seis anos, as nossas expressões de vivo reconhecimento pela colaboração notável e pelas provas de solidariedade que os ilustres membros do nosso Conselho Directivo continuam a dar-nos.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» orgulha-se dessa solidariedade e dessa colaboração.

Os nossos colaboradores

Desde o início da sua publicação, as colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» têm sido honradas com a colaboração de algumas das mais eminentes figuras da engenharia, da ciência e do jornalismo. O fundador desta revista, pessoa viajada e culta, franqueou a redacção a alguns novos de valor que, mais tarde, vieram ocupar postos importantes em várias actividades do país. Grande jornalista, foi mestre de jornalistas. Descobriu vocações, estimulou-as e proporcionou-lhes ambiente propício. Deixou saudades em quantos o conheceram de perto.

Mendonça e Costa morreu há muitos anos, mas há ainda quem, nesta casa, o recorde com a mais viva e inalterável saudade. Um desses amigos, que foi um dos seus mais dedicados colaboradores, é o sr. Guerra Maio que, noutra página, evoca, com sentida grati-

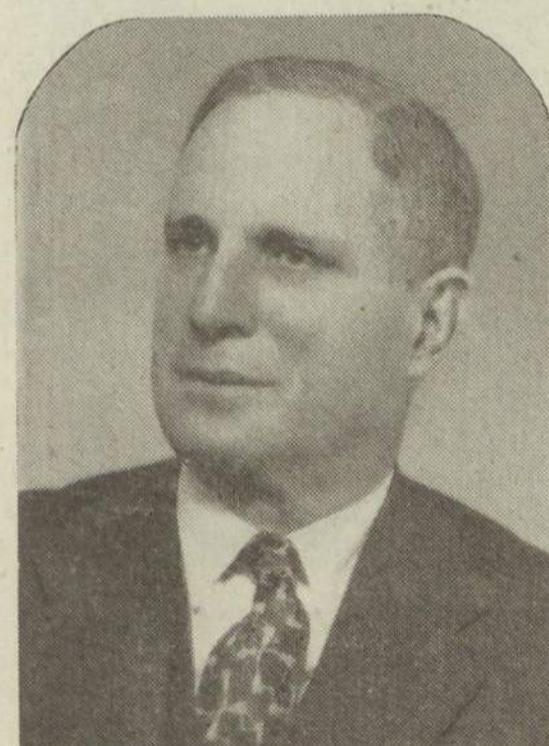
dão, a figura de Mendonça e Costa.

À medida que a «Gazeta» foi prolongando a sua existênc-

morte nos levou um grande amigo e um grande valor — o engenheiro José Fernando de Sousa.

A redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» hoje, como há sessenta anos, mantém o culto da amizade e da boa camaradagem. E quem uma vez é nosso amigo, nunca mais deixa de o ser. É com justificado orgulho que o verificamos e proclamamos neste momento de comovida e sincera evocação.

Inserindo nestas páginas as fotogravuras de alguns dos nossos principais colaboradores, nada mais pretendemos do que, publicamente, prestar-lhes a homenagem do nosso reconhecimento pela sua cooperação brilhante e pelas provas, sempre repetidas, da sua amizade e da sua lealdade. O jornalismo é uma escola de amizade firme e fraterna. Aqui dentro somos uma Família.



GUERRA MAIO

cia o quadro dos seus colaboradores e redactores foi-se alargando e só se alterando quando, como há seis anos, a



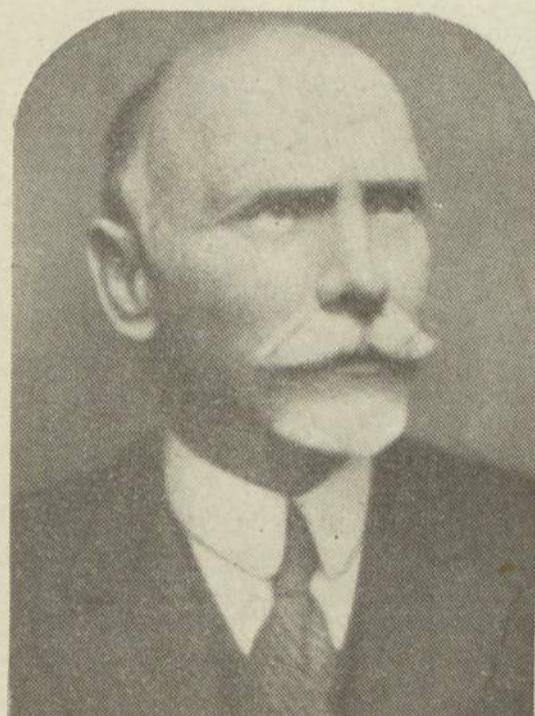
Capitão SÁ GUIMARÃES



CARLOS D'ORNELLAS



Engº ARMANDO FERREIRA



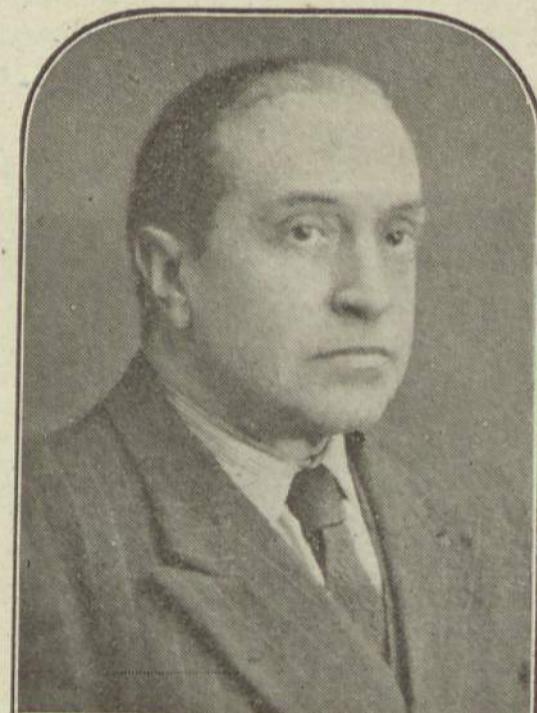
CARLOS BIVAR



ALEXANDRE SETTAS



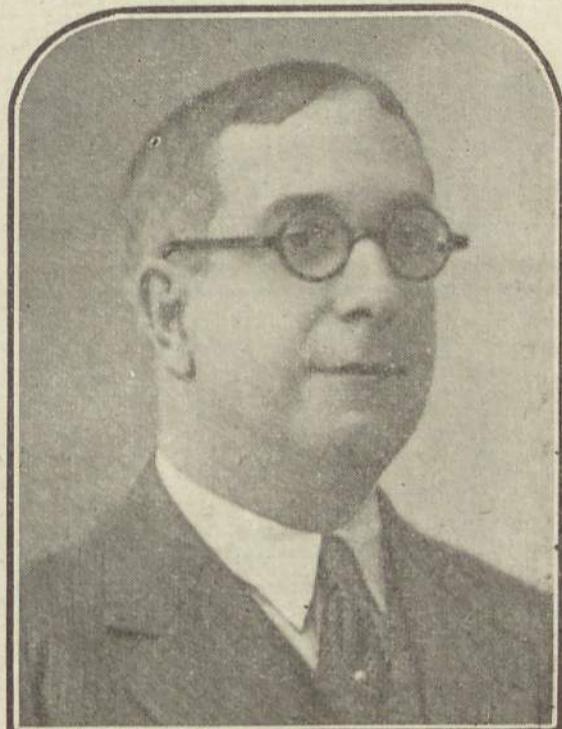
E. MENDES CATRAIA



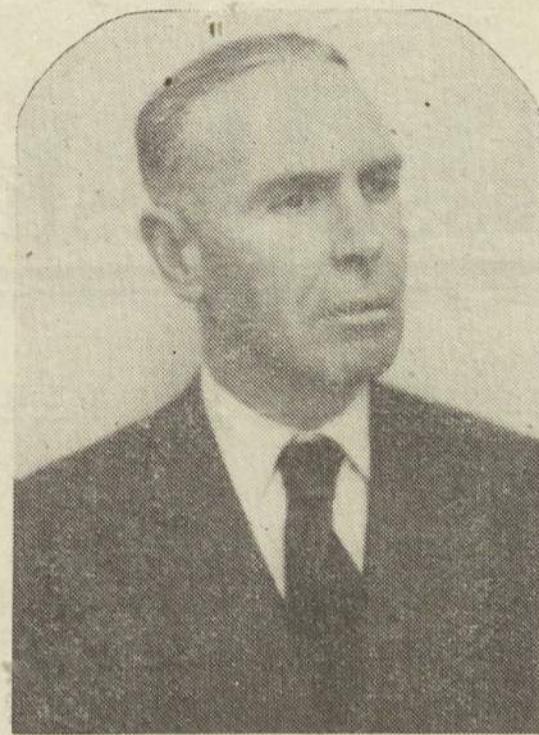
REBELO DE BETTENCOURT



JORGE RAMOS



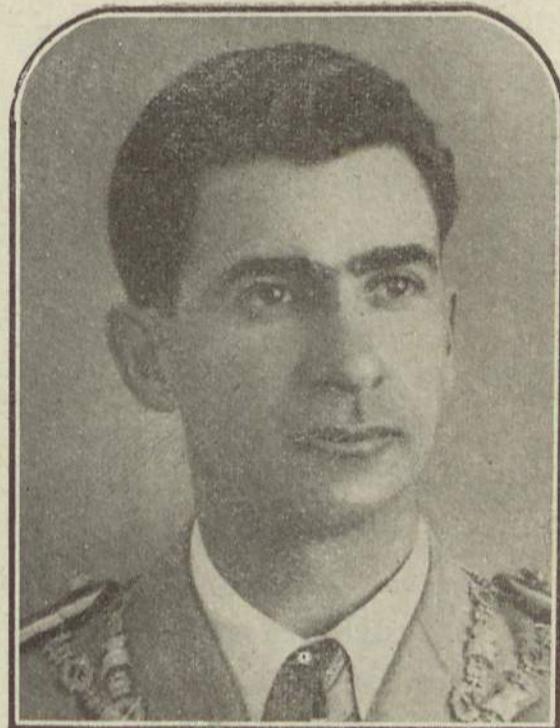
Eng.º MANITTO TORRES



Dr. AQUILINO RIBEIRO



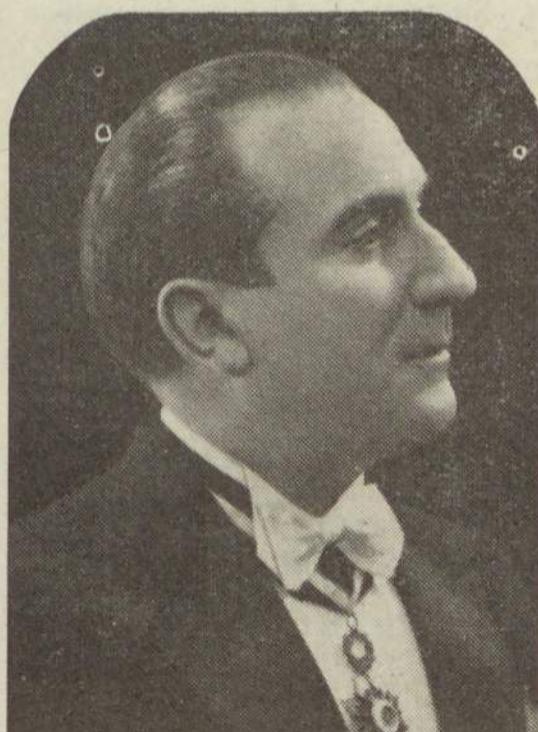
Major de Eng.º MÁRIO DE O. COSTA



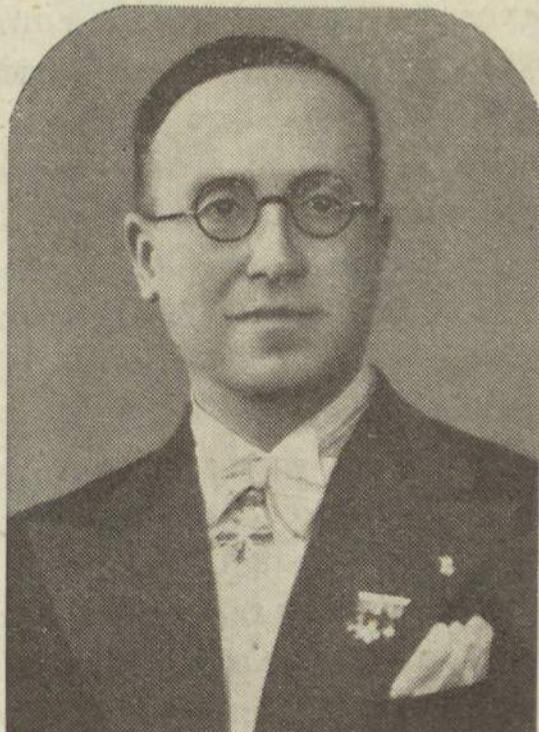
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ



General JOÃO D'ALMEIDA



Comendador ALVARO PORTELA



Dr. BUSQUETS D'AGUILAR

A T A B E L A

A estação do Rossio, vestíbulo de Lisboa

Pelo Engº ARMANDO FERREIRA

APESAR de todas as novas vias de acesso à nossa Lísbia amada — magníficos aeroportos, excelentes estradas, e cais atracáveis e estações marítimas melhoradas — é ainda pela via férrea que se canaliza o maior número de visitantes à capital.

O restabelecimento das comunicações naturais com a Europa, a possibilidade de aumentar a frequência de viagens do Sud — em breve triseminalmente — volta a chamar a atenção para a importância da nossa velha e cómoda estação do Rossio.

Em pleno coração da cidade, com seu estilo arquitectónico destacante sobre as construções vizinhas, ela patenteia todas as vantagens e todos os inconvenientes das estações centrais das grandes cidades — inclusivé a de ver estrangulado o seu tráfego, pelo longo túnel de acesso.

Anda em grande reforma e procedendo a cuidada *maquillage*, a nossa *Hauptbahof*; pelo que se vai descobrindo, a transbordar dos tapumes e andaimes, vai ficar obra asseada e de moderna concepção. Abandona aquele ar modesto que lhe resultara dum excesso decorativo a azulejos de cozinha, e poderá ufanar-se de ser o vestíbulo estilizado da Lisboa moderníssima.

Realmente, a Rossio precisava desse banho de higiene e bom gosto. A essa série de edifícios que, desde a fronteira, tão bem dispõe o viajante, pelo seu estilo inconfundível e limpeza e graça destantes; quando não são os seus jardinzinhos anexos, estimulados por concursos, a dar notas alegres à vista e festivas boas vindas aos nossos hóspedes, havia que juntar a nota atraente duma estação central e final, condigna. Bem basta o problema do túnel — a resolver-se num futuro próximo, como todos os nossos problemas...

De todas as estações *terminus* e mesmo *centrais* que conhecemos por essas cidades da Europa, e algumas dezenas são, nenhuma vimos com esta disposição em profundidade, tão acentuada. A diferença de nível das linhas e plataformas para o Largo D. João da Câmara é a maior que conhecemos em estações ferroviárias, entre as vias e a rua. É bem um 3.º andar a cujo acesso, embora por três percursos diferentes — escadas, rampas, elevadores — falta a largueza e amplidão necessárias para a acumulação de público, pois nela se con-

centra ainda a partida e chegada das grandes e pequenas linhas.

Não há dúvida que tudo já está estudado. Não há dúvida que todos os problemas já estão resolvidos. O que, infelizmente, o crítico fácil esquece com mais facilidade e frequência, é o tempo, aquele elemento de ponderação e de reflexão que os portugueses põem, de propósito ou não, entre a idealização duma obra e a sua realização. Não somos um povo de precipitados; tudo se faz com calma, com atraço... mas com a possível vantagem de não pôr em uso hábitos ou práticas que venham a ser abandonadas e, ainda, de se poder ir logo ao mais aperfeiçoados...

Neste número, estão alguns dos melhoramentos ou inovações que se tem posto em prática ultimamente na estação do Rossio: a partida dos combóios, silenciosa, suave, sem apitos estridentes das máquinas, e o sistema de alto-falantes, elucidando o público. E aqui um parêntesis: convém, neste caso, uma perfeita conjugação entre os maquinistas e os avisos que estão a fazer-se, para não suceder como há poucos dias, à partida do rápido do Pôrto, em que um silvo de máquina em manobras, cobriu o último aviso da partida. A prática melhorará as condições de execução destas inovações. Fechemos o parêntesis.

Com as novas paredes forradas de mármores, os vidros em divisórias e bilheteiras, permitindo a difusão de claridade; com o aproveitamento dos espaços e a supressão dos recocós, onde se acumula o pó e o carvão dos fumos; com iluminação que não seja funerária, a estação do Rossio ficará apta a merecer as boas referências de todos os visitantes.

Depois — isto é quase amanhã — deixará o túnel de ser percorrido por máquinas fumegantes, e as impressões da chegada ainda mais se acentuarão em louvor do nosso grau de civilização. E, mais longe ainda, quando outra estação, em superfície, fôr destinada às grandes linhas, e a jóia... quase manuelina, do Rossio, ficar reservada para o tráfego da *banlieu*, ou pouco mais, teremos completado as exigências da grande Lisboa, que alastrá dia a dia por colinas e vales cada vez mais longe do Rossio e do seu vestíbulo condigno.

O Príncipe Russo

Pelo Engenheiro MANITTO TORRES

DIZER *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é dizer Mendonça e Costa no passado e Carlos d'Ornellas no presente; obra indispensável no nosso meio ferroviário — de cujo valor muito dos mais interessados parecem, aliás, não se aperceber — se ao primeiro pertence a glória de a haver lançado com espírito de arguta previsão, ao segundo cabe a de lhe ter assegurado o êxito definitivo, adaptando-a intelligentemente às modernas directrizes.

Desde, porém, que se trata dos sessenta anos da *Gazeta*, é a memória do primeiro — sem desdouro dos que possibilitaram tão proactiva idade — que nos cumpre celebrar aqui, neste momento em que a vitória do seu empreendimento passa à categoria dos factos indiscutíveis.

Mendonça e Costa — sem nunca ter aspirado a ser, nem ter sido, um grande homem — conquistou, entretanto, a categoria, que ninguém pode disputá-lhe, de verdadeiro precursor do tráfego atractivo, do jornalismo ferroviário e do turismo nacional.

E foi precisamente a sedução desta sua tríplice personalidade — síntese, quanto a nós e já então, da conveniente orientação explorativa — que, aí por 1920, nos fez aproximar deste homem que, sob o aspecto físico dum general mexicano a que só faltava o tradicional chapeleirão de palha, representava o tipo acabado, meio lutador, meio diplomata, do polemista que o sabe ser.

Sobre a sua feição técnica, se assim me posso exprimir, tudo está dito, aqui ou ali; mas falta dizer alguma coisa sobre a sua compleição moral e o seu incomparável espírito de camaradagem, qualidades indispensáveis, também, a toda a obra que, como a dêle, pretenda perdurar.

Por isso, mostrar Mendonça e Costa sob este último aspecto é — visto que, para responder ao apelo de amigo Ornellas, tive de escrever sobre o joelho e sem recurso a qualquer nota — a contribuição única, e ao mesmo tempo oportuna, que posso trazer à comemoração de hoje.

1922 foi o ano do meu primeiro Congresso de Caminhos de Ferro.

A caminho de Roma, Mendonça e Costa, viajador das sete partidas e falador impenitente acordou por muito tempo os écos da nossa carruagem, contando-nos, com a maior riqueza de pormenores e pela miléssima vez — ao engenheiro Couvreur, a mim e a quantos colegas nos acompanhavam — a história da sua viagem no «Trans-Siberiano» e do encontro que aí tivera com um famoso príncipe russo, dos autênticos — Yvanovitch, de sua graça — figura brilhante de ultra-milionário, engenheiro de caminhos de ferro, oficial de cossacos, senhor de «steppes» imensas e antigo ajudante de ordens do defunto Czar, de quem falava com verdadeiro orgulho e a quem não desesperava de encontrar em Roma, o que — sublinhava — seria para ele a maior das venturas!...

Chegados à Cidade Eterna, demos fundo — os engenheiros Costa Couvreur, Teixeira de Queirós, Visconde de Assentiz, eu e respectivas consortes — na Pensão Pincio, da Piazza Barberini, que tinha a particularidade de ser visivelmente dirigida por uma espécie de Frégoli hospedeiro, «il signor Francesco», o qual desempenhava o mais conscientiosamente possível as múltiplas funções de corretor, gerente, porteiro, criado de quarto, contabilista, homem do elevador, bagageiro e chefe de mesa.

Ali aportou depois Mendonça e Costa. Vê-lo e gritar-lhe una voce — «Então o Príncipe?» — foi para nós (como se dizia nos romances antigos) obra dum momento.

Mendonça e Costa, muito açodado, explicou que todo ele tinha sido até então tomar hoteis e largar hoteis, mas «que esperassem, que esperassem...». E subiu ao andar superior, seguido dum aluvião de malas sob que gemia — e desaparecia — «il signor Francesco»!

Decorria-nos a vida em perfeita paz quando, certo dia, Mendonça e Costa apareceu ao almoço radiante de alegria. Nada menos do que isto: no seu «casier» encontrara uma carta do secretário-geral que lhe comunicava que Sua Alteza o Príncipe Yvanovitch participava no Congresso e nesse dia lhe marcava «rendez-vous» na Grande Sala dos Passos Perdidos!...

O nosso deslumbramento foi completo e quanto a Mendonça e Costa, esse, quase nem almoçou! Engolido o bocado, saltou ao quarto, envergou a sobrecasaca, pôs os «crachats», perfumou-se melhorou a flor da lapela, colocou o chapéu alto e cantarolando de «badine» no ar, correu ao Congresso—seguido, a respeitosa distância, por todos nós, que nos propunhamos gozar incógnitos, por detrás das colunas do «hall», acto tão sensacional!...

A triste verdade, porém, é que o Príncipe não apareceu e a desolação reinou nesse dia e nos seguintes, até que novo e inesperado acontecimento se produziu: ao jantar de determinado dia «il signor Francesco» apresentou a Mendonça e Costa, com uma grande mesura e sobre uma salva, um embrulho de papel prateado e uma carta brazenada.

Mendonça e Costa, olhando com respeito o timbre colorido, abriu nervosamente a carta, no meio dum silêncio em que se podia sentir o voar das moscas e que só quebravam os passos tímidos de «Francesco» servindo em volta.

Era do Príncipe!!

Os olhos brilhando de orgulho, Mendonça e Costa passou-a de mão em mão, aos convívias. Ninguem a entendia, claro está, porque aqueles gatafunhos eram russo, e do vernáculo, e ninguém ali sabia russo!...

Mas não havia dúvida alguma. Lá estava em grandes voltas e rabiscos uma assinatura perceptível: *Yvanovitch*. O timbre—dois bichos exquisitos espreitando por detrás dum escudo vermelho com pintinhas brancas—representava decerto, concordámos todos, as armas familiares do Príncipe...

Desatado o embrulho, saiu um magnífico paio italiano e Mendonça e Costa explicou satisfeito, e sempre com o assentimento geral, que certamente o Príncipe se ausentava por uns dias e, brindando o seu amigo, se justificava na carta por sua temporária falta.

Em todo o caso—comentava do lado uma senhora—que ferro não se saber russo...

Mas ainda o comentário não findara e um facto insólito se produzia: «il signor Francesco», atacado de súbito nervoso, larga das mãos a tra-

vessa com que servia e—deixando-a cair estrondosamente no chão e sobre os circunstantes uma inesperada chuva de «finnochis» e «macarroni»—abalou às gargalhadas, muito enfiado, para a cozinha...

A conjura desabou então de todo: Couvreur e eu confessámo-nos os culpados de tudo e «Francesco», o impoluto «Francesco»—ele mesmo e não outro—foi trazido à barra como participante da cabala, ao calcurriar Roma durante dois dias, à cata de um papel de carta que pudesse, decentemente, passar como de príncipe russo...

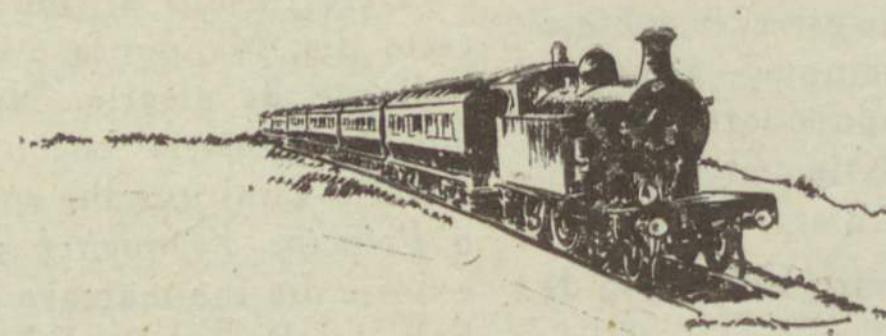
Mendonça e Costa—homem digno, profissional distintíssimo, ferroviário até à medula, que considerava, e muito justamente, a sua travessia do «Trans-Siberiano» como um dos seus melhores títulos de glória—devia ter-se sentido chocado com esta brincadeira de gente moça que, sem ter querido, de modo nenhum, atingi-lo, podia, entretanto, tê-lo ferido um pouco; mas, perante a reconhecida inocência do acto e a amizade e confiança que a todos nos unia, a sua alma de camarada e rapaz reagiu e, após brevíssimo silêncio, o velho ferroviário ria, a bandeiras despregadas, mais e melhor do que qualquer de nós!

...e tanto que, pouco depois, colocadas sobre a mesa duas serpentinas acesas, a sala vibrava em aplausos e saudações e a festa terminava por se saborear o paio do Príncipe Russo com «Möet & Chandon» de Mendonça e Costa...

No dia do jantar de Lisboa em que a *Gazeta* comemora os seus sessenta anos, não é inoportuno recordar esse outro jantar de Roma, em que se pôs à prova, por forma verdadeiramente edificante, a resistência das qualidades de camaradagem que uniam já a velha *Gazeta* aos engenheiros de caminhos de ferro.

Esta lição de grandeza moral me serviu, naquele momento, para firmar a minha estima por esse velho profissional, que escondia sob duro aspecto um coração tão compreensivo e bom.

Serve-me hoje, vinte e seis anos volvidos, para mostrar que esta era a alma do homem que fundou a *Gazeta* e sob cujos auspícios de camaradagem ela sempre tem vivido e viverá sempre ..



Página de memórias

Por GUERRA MAIO

SESSENTA anos! Faz agora as suas bodas de diamante a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e eu não posso deixar de associar-me a essa data festiva lembrando ao mesmo tempo a personalidade do seu fundador Leonildo de Mendonça e Costa, homem culto, patriota ardente e admirável organizador; infelizmente, para muitos, incompreendido, pois o seu belo espírito tinha-o levado muito longe.

Pode dizer-se, sem receio de controvérsia, que foi ele o precursor do turismo em Portugal e tê-lo-ia organizado em bases sólidas e práticas se alguém se tivesse lembrado de aproveitar as suas consideráveis qualidades de trabalho e as lições práticas que trazia para Portugal das suas constantes viagens ao estrangeiro.

Em 1907 fundava a Sociedade Propaganda de Portugal, donde saiu em 1910 após o advento da República, o que muito o penalizou, pois, como ele dizia, tinha duas filhas, a *Gazeta* e a «Propaganda de Portugal» pelas quais repartia, em duas partes iguais, o seu afecto e os seus cuidados.

Mendonça e Costa era monárquico, dizia-se, e por isso não podia continuar à frente de um organismo encarregado de fomentar o turismo e fazer a propaganda das suas belezas naturais e dos seus monumentos. Como com ele foram injustos! Mendonça e Costa, monárquico convicto e cujas ideias conservou até à morte, nunca fez política na Propaganda de Portugal.

Tendo convidado o Príncipe Real para Presidente de Honra, convidou igualmente para a direcção o velho tribuno democrático, Sebastião Magalhães Lima, para que os republicanos pudessem, sem escrúpulo, fazerem parte dela e auxiliá-la moral e materialmente,

O espírito empreendedor de L. de Mendonça e Costa levou-o a criar a Empresa de «Anúncios nos Caminhos de Ferro» e co-proprietário do «Guia Oficial dos Caminhos de Ferro» colocou este elemento de turismo à altura dos melhores da Europa, que eu mais tarde devia dirigir por indicação sua, gesto que eu recordo sempre com saudades, e que me levou a colaborar nos três organismos em que Mendonça e Costa, desde há tanto tempo, espargia a sua prodigiosa actividade.

As minhas relações com Mendonça e Costa nasceram dum artigo que, em 1911, eu tinha escrito para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sobre um melhor aproveitamento do «Sud-Express» ligando-o à via marítima, dos rápidos do norte e dos combóios de penetração em Espanha. Mendonça e Costa, que estava na Itália, e a quem as suas funções no serviço de tráfego da C. P. tornavam familiares o serviço de horários, contestou, ponto por ponto o que eu havia escrito.

Voltei à estacada defendendo o meu ponto de vista — foi isto há 37 anos! Mendonça e Costa entretanto chegara a Lisboa e mandando-me chamar à redacção onde me disse que em resposta aos meus artigos só tinha um argumento, oferecer-me um lugar no seu escritório e colaborar com ele, começando por me encarregar da reforma que, há muito, desejava fazer, no *Guia Oficial*.

Trabalhei sob a sua direcção durante 8 anos, em que muito aprendi; os seus métodos de trabalho eram fáceis porque Mendonça e Costa, talvez por atavismo ferroviário, punha em tudo uma máquina a trabalhar e o seu maior prazer era resolver uma dificuldade e simplificar o trabalho de maneira a tirar dele o maior rendimento. Um dia entendeu que eu devia ir mais longe que o lugar

que ocupava no seu escritório e quis que eu entrasse para a C. P. onde podia fazer carreira, continuando, porém, a colaborar com ele na *Gazeta* e no *Guia Oficial*. Mendonça e Costa fez os maiores esforços nesse sentido; pediu, suplicou a minha nomeação para um lugarzinho de amanuense na C. P., infelizmente sem resultado.

Um dia foi-me oferecido o cargo de director da «Bureau de Tourisme» que a Propaganda de Portugal tinha em Paris e antes que eu desse uma resposta consultei Mendonça e Costa, que me disse: — Aceite. Isso não dura, mas estar 6 meses ou um ano em Paris à custa da Propaganda faz-lhe bem. Vem de lá outro. Depois a sua secretaria cá fica à sua espera.

Fui para Paris, colaborando sempre de lá na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e onde recebia todos os anos a visita do seu director. Mas, estava escrito, eu devia entrar na família ferroviária, primeiro pela mão do Sr. Luís da Silva Viana, que me nomeou Agente do Tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, de que era Administrador-Delegado, depois para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por proposta do Presidente, Conselheiro José Adolfo de Mello Sousa e dos vice-presidentes Srs. Tomé de Barros Queiroz e Fausto de Figueiredo.

Aqui deixo a todos: aos vivos a expressão sin-

cera do meu afecto reconhecido e aos dois falecidos a saudade da minha gratidão que perdura.

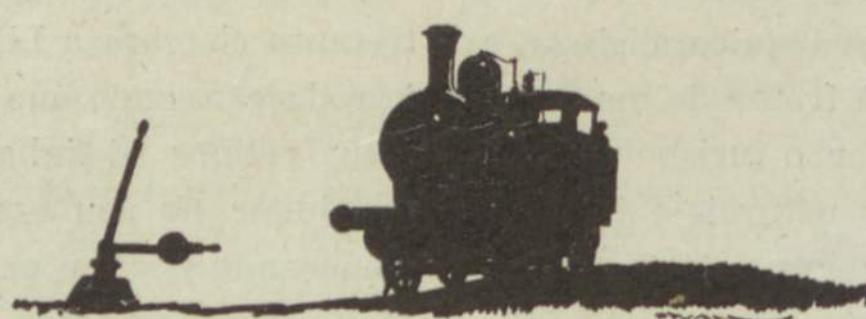
Mendonça e Costa aconselhou-me então que aproveitasse a minha situação de ferroviário para educar nas viagens o meu espírito.

Assim fiz. Percorri a Europa em todas as direcções, atravessei continentes, dei mesmo a volta ao Mundo, contando hoje 76 países visitados e alguns demoradamente.

Perdoe-se-me este desvio para uma nota pessoal, mas ela está tão ligada à personalidade de Mendonça e Costa que eu não posso deixar de a arquivar na *Gazeta*.

A minha entrada na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* abriu um horizonte fulgurante na minha vida de que estou fruindo os resultados. Sem ser imodesto posso dizer que tenho subido a escada, em cujo primeiro degrau Mendonça e Costa me colocou; quantos, porém, depois disso, se me teem agarrado às abas do casaco para me impedirem o acesso?! Deixá-lo; o triunfo é o melhor prémio que a vida nos oferece, tudo está em consegui-lo.

Resta saudar o activo director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Sr. Carlos d'Ornellas, que a tem engrandecido e modernizado, resistindo heróicamente às convulsões por que o mundo ultimamente tem passado. Mas ela aí está, moça e vibrante, caminhando impávida a caminho do centenário.



A propósito dum comemoração

Os caminhos de ferro em Portugal e a "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Por ALBINO LAPA

COMEMORAR um facto é trazer à lembrança qualquer coisa de notável, e esta é sobre o aparecimento da publicação a cujo respeito escrevemos estas ligeiras notas.

Mas, escrever sobre a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, é o mesmo que recordar todo aquele século XIX, que nos deu não só o caminho de ferro, como a luz eléctrica, o telefone—razões estas que elevaram o comércio, a indústria e a economia do país.

E todas estas manifestações de melhoramentos só puderam efectivar-se quando as comunicações ferroviárias foram um consumado acto.

Senão vejamos:

Portugal que muito sofrera com guerras, e, depois, com distúrbios políticos que geraram uma sangrenta e demorada guerra civil, deu como não podia deixar de dar um Erário exausto.

Só no ano de 1844 é que Portugal aparece com novas vitalidades —pois fundara-se a Companhia de Obras Públicas, que se prontificava a construir estradas e introduzir caminhos de ferro, que de há muito já faziam as delícias dos povos de Inglaterra, França, para não citarmos outros...

Depois, a 19 de Maio de 1845, eram aprovados os contratos para se iniciarem os grandes em-

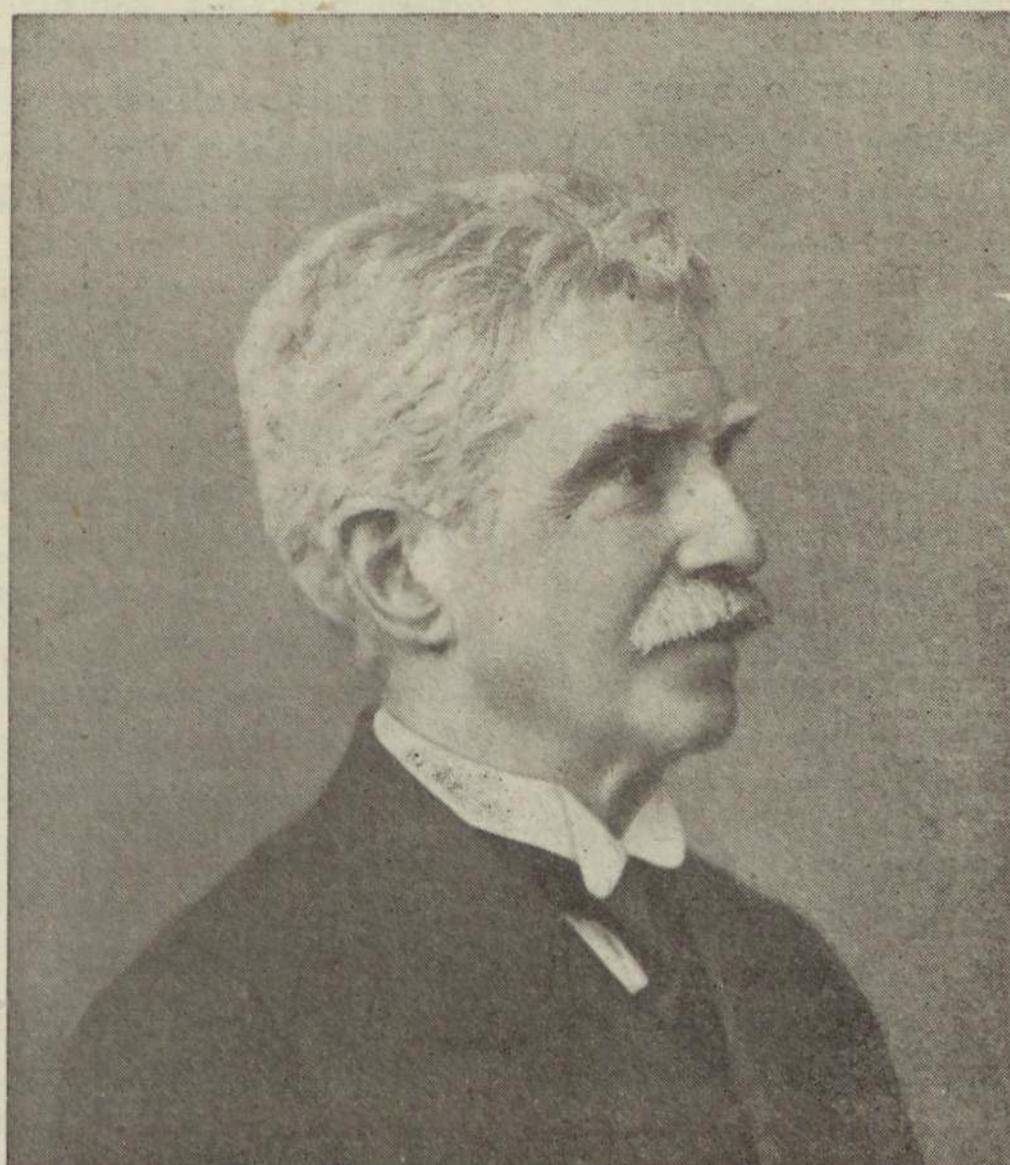
preendimentos em curso, para, a 18 de Outubro, o governo do Marquês de Tomar publicar o primeiro diploma ferroviário, intitulado: «Bases que o Governo de Sua Magestade Fidelíssima oferece para a construção de caminhos de ferro em Portugal, por meio da concessão de privilégios».

Estes privilégios eram por 99 anos e esta célebre Lei era emanada da Secretaria dos Negócios do Reino (hoje Ministério do Interior), com dezasseis artigos apenas.

Mas as obras iniciadas por essa Companhia foram suspensas em Maio de 1846—e só a 30 de Maio de 1852—com a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, com o formidável estadista Fontes Pereira de Melo na nova pasta, e que ficou considerado «o ministro que implantou em Portugal o caminho de ferro», foi possível colocar Portugal no conceito e a par das nações mais civilizadas do mundo.

E do sonho à realidade foi uma verdade incontestável—pois a 30 de Outubro de 1853 era aberta à exploração pública o primeiro troço de caminhos de ferro entre Lisboa e Carregado.

E daqui em diante foi um nunca acabar de desenvolvimento ferroviário, não esquecendo nós a data de 5 de Agosto de 1879, em que o Rei



Engenheiro José Fernando de Sousa, mestre de jornalistas, que na qualidade de colaborador desta revista e, após o falecimento de L. Mendonça e Costa, na de seu segundo director, estudou com elevação os problemas ferroviários do país

D. Luiz e D. Afonso XII, assistiam à inauguração das linhas de Ciudad Real a Madrid e da Pampilhosa a Vilar Formoso.

E também não devemos esquecer a data de 3 de Agosto de 1882, e que no acto da inauguração dos caminhos de ferro da Beira Alta, cuja cerimónia se realizou no Carregal, certo poeta escreveu e declamou:

*Perante o facho intenso do progresso,
Que em seus jorros de luz sobre as nações,
Dissipa da ignorância o véo espesso,
Não existem pequenas povoações.*

*O Carregal é, nesta via imensa,
Que via Europa vai de polo a polo,
Um jardim de Paris ou de Florença,
Pois pertence de Europa ao nobre solo.*

E a terminar:

*«E a máquina a vapor, galgando os montes,
Tem do alado hyprogrifo a arrogância;
Une as terras, confunde os horizontes,
E elimina o vocáculo — distância».*

Ora Portugal dotando-se duma larga rede de caminho de ferro, deu «à política», à indústria e ao comércio os cem braços de Bisareu».

Mas ainda devemos aqui juntar o nome do primeiro engenheiro português que construiu linhas férreas portuguesas, que foi João Evangelista de Abreu — e também o nome do primeiro Presidente da Direcção de Vias Férreas, o Conde de Farrobo, de que hoje são seus descendentes direcções: o conde de Farrobo e o engenheiro Quintela Saldanha, vice-governador do Banco de Angola.

Mas agora reparamos, não é este o assunto que devemos desenvolver, mas sim o aparecimento da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que não era uma «criação, é uma evolução, pois já existiam publicações deste género: em França, o «Journal des chemins de Fer», e em Espanha a «Gaceta de los caminos de Hierro», respectivamente, há 46 e 29 anos».

Ora a nossa *Gazeta* iniciou a sua carreira a 15 de Março de 1888, como publicação quinzenal e com redacção no Largo do Conde de Barão, 18, e agência em Madrid em Preciados, 33.

Foi seu fundador e director L. de Mendonça e Costa, inspector-chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, sendo os seus primeiros colaboradores: A. X. de Almeida Pinheiro, Augusto Fuschini, Conde de Gouveia, C. Xavier Cordeiro, D. M. da Mota, F. Perfeito de Magalhães, J. Cândido de Moraes, J. Joaquim de Matos, J. Taveira, J. P. de Oliveira Martins, J. P. de Sousa Gomes, J. P. de Tavares Trigueiros, J. Mendes Guerreiro, M. A. de Espregueira, M. Emídio da Silva, M. Raimundo Valadas, P. Benjamim Cabral, P. Inácio Lopes, Vasconcelos Porto.

No n.º 8 relativo a 1 de Julho de 1888, aparecem como correspondentes no estrangeiro, além

de D. Juan Sloy de Bons, em Madrid; em Inglaterra, Derby, George James Prats; Rio de Janeiro, Henrique Chagas; Paris, Jaime de Menezes, e no n.º 16 (16 de Novembro), em Paris, C. Guimèr.

Esta *Gazeta* foi sempre muito apreciada e distinta pelos eruditos estudos que publicava e corroborando o que dizemos, basta dizer que ela foi premiada na Exposição de Antuérpia, em 1894, onde recebeu uma medalha de bronze; na de Bruxelas, em 1897, com medalha de prata; na do Porto, no mesmo ano, com outra medalha de prata e na de Lisboa, em 1898, recebeu o Grande Diploma de Honra, e por despachos ministeriais das Obras Públicas, de 5 de Março de 1888 e 13 de Outubro de 1900, podia inserir nas suas colunas a «Parte Oficial».

Em 1900 era proprietário e editor o fundador Mendonça e Costa, engenheiro consultor, C. Xavier Cordeiro, redactor J. M. de Oliveira Simões, lente da Escola do Exército, que chegou a general e foi Director Geral do Comércio, e a redacção era na Rua Nova da Trindade, 48.

Só em 1902, no n.º 1, aparece um alentejano de rija témpera, um dos homens que se havia de firmar o jornalista n.º 1 — da *Epoca* e de *A Voz* — polemista e crítico dos mais distintos, e que se chamou em vida J. Fernando de Sousa, e que fôra Conselheiro.

Quando entrou para a redacção da *Gazeta* era secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; a 16 de Janeiro de 1904, no n.º 386 — (17 ano) — aparece Fernando de Sousa como redactor efectivo, e redactor principal, J. de Oliveira Simões, e a 16 de Dezembro como secretário de redacção era Cristiano Tavares.

Mas, por morte do director e proprietário, Leonildo de Mendonça e Costa, a 18 de Março de 1923, tomou conta do cargo o engenheiro Fernando de Sousa, no n.º 847, relativo a 1 de Abril.

O jornalista Carlos d'Ornellas, em 1925, no ano 38.º, aparece como redactor e editor, para pouco depois acamaradar com o prestigioso engenheiro Fernando de Sousa, também director de *A Voz*, na direcção da *Gazeta*.

Mas, a 12 de Março de 1942, morre o Conselheiro Fernando de Sousa e com ele desparece a figura mais brilhante do jornalismo português.

E a *Gazeta* continuando ininterruptamente a sua carreira, ficou sendo dirigida pelo jornalista Carlos d'Ornellas, discípulo do saudoso Conselheiro, e passou a ter um Conselho Directivo constituído pelos srs.: general Raúl Esteves, coronel Lopes Galvão, engenheiro Raúl C. Couvreur, engenheiro Cancela de Abreu, actual Ministro do Interior e antigo das Obras Públicas; engenheiro Luiz Fernando de Sousa, filho do Conselheiro e antigo director Fernando de Sousa, e, como secretários, engenheiro Armando Ferreira e Américo Fraga Lamas. E hoje ficamos por aqui.

Caminhos de Ferro da Ásia

Por CARLOS BIVAR

TENDO já sido descrita a quilometragem ferroviária dos continentes europeu e africano, julgamos que não irá fora de propósito a descrição da que se refere à Ásia, compreendendo as zonas de colonização europeia e, também, as que estão sujeitas, no após-guerra, à influência de novos ocupantes. Começamos pela Turquia.

Os turcos otomanos, nome derivado do de um dos seus chefes, «Othman», pertencem à raça uralo-altaica, os quais invadiram territórios da Índia, da Pérsia, da Síria e a Ásia Menor. Organizando-se dedicou-se um dos seus sultões, Amurat I, que conquistou Andrinopla, a criar a temível milícia denominada «janizaros», tropa escolhida, cuidadosamente recrutada e disciplinada, e mais tarde um sucessor dos vários Amurat (foram quatro), Mahomed II à frente de um exército de duzentos e sessenta mil homens, providos de uma numerosa e possante artilharia, assaltou a cidade de Constantinopla obrigando-a a capitular, em 29 de Maio de 1453, pondo um ponto final na existência do império romano do Oriente. Se não atingiu a etapa máxima do seu ideal nem por isso deixou de constituir um dos mais formidáveis estados do século XV, que se ostentava em dilatação de territórios e de populações do antigo Império Romano. Dominava desde os Mares Cáspio e Adriático, desde o reino da Hungria e também desde o Oceano Índico até Marrocos. A Ásia Menor, a Ucrânia, a Crimeia, os Balkans e a Arábia, cabendo a vez de ser encorporado o Egipto, no ano de 1517.

Com o nome de rumes, desde Suez, pelo Mar Vermelho e Costa de Coromandel, o império português da Índia dos séculos XV e XVI, teve ocasião de suportar o valor das suas armadas em vários recontros que ficaram a perpetuar a fama dos dois antagonistas.

Durante alguns séculos o poderío otomano manteve-se, embora mais ou menos abalado pelos estremecções da evolução que a Europa vinha sofrendo. E, ao findar a Grande Guerra, a desgregação atingiu o império de forma a arrebatar-lhe o Iraque, a Síria e a Arábia. E a desgregação continuaria, qual corrente in-lomável, se um grande organizador não viesse pôr-lhe um dique

impedindo de sossobrar o que restava da parte europeia do grande estado otomano, Ghazi, Mustafa Kémal ou Kémal Ataturk, salvando ainda a Trácia Oriental incluindo as cidades históricas de Constantinopla e Adrianopla, em turco Istambul ou Islambul e Edirne.

Esse território ocupa uma área de 23.975 quilómetros quadrados povoado por 1.493.976 habitantes, confrontando com territórios búlgaros e gregos, separado da Ásia pelo Bósforo e pelos Dardanelos, respectivamente, em Constantinopla e Helisporto.

Acontecimentos subsequentes internos, efeitos de causas várias em que podem e devem incluir-se as de ordem externa, provocaram a mudança do antigo regime, com a sua Sublime Porta, o seu Salemlik e o seu Grão Wizir, mudança facilitada pela fuga do último Sultão, Mehmed VI, em 1922. Em 1923 a Assembléia Nacional declarou abolido o Sultanato e proclamada a República, sendo eleito Kémal Ataturk seu Presidente.

Mas a Turquia constitui ainda um grande império com os seus 767.119 quilómetros quadrados de extensão e 18.860.222 habitantes, enveredando a passos agigantados pelo caminho da civilização europeia. A sua capital é Ankara, antiga Ancyra, capital da Galatia Prima do Império Romano. Adjacente a esta cidade, que conserva ainda restos do monumento dedicado ao imperador Augusto está o governo da nova República construindo uma nova cidade, talhada nos moldes das modernas europeias, atravessada por largas avenidas centrais, com os seus parques arborizados, as suas praças e pracetas ornadas de monumentos. À entrada do Parque Samsun eleva-se a estátua representando Ataturk a cavalo, em atitude guerreira. Nos bairros modernos, as moradias são ensombradas por arredos e jardins e, por toda a parte, se erguem grandes edifícios destinados a escolas da mais variada nomenclatura para educação das juventudes masculina e feminina. O antigo e característico fez, e o não menos célebre véu que encobria parte do rosto da mulher turca desapareceram como por encanto, usando-se, actualmente, cabeças e rostos a descoberto e também o chapéu mole europeu. Neste capítulo a transformação parece ser mais completa e isso provém de se tornar mais saliente,

estando em contacto e á vista de todos aqueles que conheceram o antigo indumento nacional.

As revistas nacionais dão-nos uma ideia por menorizada dessa transformação. Cabeças ao léu, meio corpo á vela, rapazes e raparigas exercitam-se diariamente, ao ar livre, nos recintos adjacentes aos respectivos estabelecimentos educativos, provando que os actuais dirigentes da raça têm a peito o seu desenvolvimento físico, como base primária da sua existência, que alguns autores avaliam nuns cincoenta milhões de representantes disseminados por diversos estados da Ásia e da África. Em 1928 foi decretado o uso do alfabeto latino em substituição do antigo, em caracteres turcos, e mais tarde o sistema métrico decimal. Em 1946 o número de escolas de ensino primário era de 14.981. A instrução é compulsiva e livre constando de instrução primária, intermediária, secundária, vocacional e universitária para o que existem estabelecimentos próprios.

* * *

Mas por esse mundo fora a unanimidade de opiniões já não existiu e continua inexistente. A apregoada decadência do sistema ferroviário, na opinião dos dirigentes da República Nacionalista, está longe de ser aceita ou perfilhada e de tal são prova os conceitos de vários dos seus estadistas, que ordenaram uma construção rápida de linhas férreas. O general Ismet Inonü, presidente eleito e reeleito dizia: «cobrir o nosso país com uma rede de ferro» e a divisa do governo sobre este assunto é a de «cada dia mais um passo no domínio da construção dos caminhos de ferro».

A construção de linhas férreas no território do antigo sultanato europeu foi a autorizada em princípio, pela primeira vez, no ano de 1854, mas só em Julho de 1866 ficou concluída a linha de Izmir-Adana com 130 quilómetros de percurso. A linha mais importante construída durante a vigência desse regime foi a da Síria ao Hdjaz.

Modernamente foram construídas ou ampliadas as linhas de Erzerum-Sarákamis com 1171 quilómetros de via reduzida, 0,75; Sarákamis-fronteira, 507 quilómetros de via larga, 1,524; Konya-Yenice, 355 de via normal; Adana-Tevzipasa 572 de via normal; Tóprakkale Payas-Isquenderun, 274, via normal; Fevzipasa-Maydauckbez 582 e Mudanya-

Bursa 151 quilómetros. Estavam em construção as linhas de Digarbakir-Cisze; Zonguldak-Koslu e Elâzig-Van. A primeira com 159 quilómetros de extensão; a segunda é apenas um prolongamento com poucos quilómetros e a terceira com 330 quilómetros. Outras linhas além destas estavam ainda a ser estudadas.

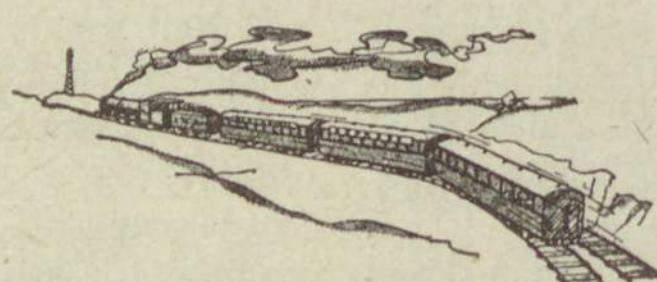
Foram alargados vários dos antigos túneis, sendo modificados no sentido de permitirem a electrificação das linhas. Pondo de parte a linha de Sivas-Erzerum o número de túneis construídos para a totalidade dos caminhos de ferro nacionais é de 238 e a sua extensão de 48.351 m. Por outro lado só no trajecto da linha Sivas-Erzerum que segue pelo vale de Firat (Eufrates) encontram-se nada menos do que 135 túneis que representam uma extensão de 2.720 m. E assim, se se considerarem os 3.277 quilómetros de via férrea construídos durante a vigência do novo regime nacional, poderá dizer-se que, em vista das condições difíceis em que foram construídos eles representam 9.831 quilómetros ou seja o triplo do que se poderia ter feito em regiões de estrutura geográfica normal.

À disposição do governo Kémalista encontravam-se, à data da assinatura do tratado de Lausanne 4138 quilómetros de linhas ferroviárias sendo 3277, como atrás fica dito, construídas durante a vigência da República Nacionalista.

A primeira lei outorgada pelo governo, concernente ao sistema de comunicações foi datado de 23 de Março de 1924, conforme nos relata a revista «La Turquie Kémaliste», relativa ao mês de Agosto de 1941, revista muito interessante sob vários aspectos.

Dos 7935 quilómetros da rede ferroviária turca 6.930 são explorados pelo Estado. Em conjunção com o sistema a que nos vimos referindo existem construídos e em reparação uns 16.700 quilómetros de estradas. O sistema de comunicações telegráficas inclui 28.985 quilómetros de linhas, às quais se deve adicionar umas 1.340 estações de telegrafia sem fios.

O número de linhas de caminhos de ferro construídas e as somas dispendidas provam exuberantemente a importância ligada a este assunto e indicam claramente o imenso apreço dispendido neste domínio.



Os Caminhos de Ferro Suíços

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

III

História

Ahistória dos caminhos de ferro suíços divide-se (¹) em três períodos: 1847 a 1902, 1902 a 1945, e 1945 à actualidade. O primeiro período comprehende as tentativas para o estabelecimento dos caminhos de ferro, discussões havidas, inauguração da primeira linha férrea, de Zurique a Baden, em 9 de Agosto de 1847, desenvolvimento rápido da actividade ferroviária, obras de arte importantes e intervenção cada vez mais acentuada da Confederação tendente ao resgate das vias férreas.

Começou o segundo período com o resgate das linhas mais importantes pela lei de 15 de Outubro de 1807, aprovada pelo referendo de 20 de Fevereiro de 1898, surgindo assim os Caminhos de Ferro Federais, porém convém desde já fixar o princípio de que continuam a existir diversas companhias de caminhos de ferro, pelo que a estatização não foi completa e não o será no futuro, felizmente. Assistiu o primeiro período aos primórdios do caminho de ferro, que lentamente desenvolveu a sua actividade, eliminando as diligências e outros meios de transporte, até ficar dominador absoluto, porém no fim do segundo período surgiu um competidor no automóvel que havia de provocar o desaparecimento do monopólio ferroviário, originando a coordenação dos transportes, e, mais tarde, o avião mostrou ao caminho de ferro que sistemas de viação mais acelerados existiam, mas nenhum deles eliminou o combóio, que continua a sua gloriosa e civilizadora acção, embora tendo de admitir a útil e valiosa colaboração de outros processos de transporte em regime de colaboração.

Durante o segundo período, a electrificação deu os primeiros passos desenvolvendo-se a partir de 1918, as duas grandes guerras mundiais de 1914-1918 e 1939-1945 e a mobilização do exército mostraram a admirável perfeição dos caminhos de ferro suíços, até que a lei de 1944 reorganizou os Caminhos de Ferro Federais, dando-lhes maior independência com referência a qualquer intervenção política. Como sempre, a Suíça, país de equilíbrio e de bom senso, deu o exemplo num momento de desvario europeu, em que certas influências perniciosas defendiam em vários

países europeus os falsos princípios socializantes. Em vez de se deixar orientar por tais ideias, a Suíça defendeu o sistema do respeito pela actividade privada, mantendo o regime das companhias a par de uma maior liberdade aos Caminhos de Ferro Federais, diminuindo o intervencionismo do Estado.

O terceiro período iniciado em 1945 assistiu à comemoração do centenário do primeiro caminho de ferro suíço em 1947, conhecera a electrificação integral de toda a rede ferroviária e a uma harmónica coordenação de transportes.

* * *

Não obedeceu a construção dos caminhos de ferro suíços a um plano de conjunto, como (²) o notável político alemão de caminhos de ferro List, com fins científicos e políticos, propunha para o seu país, ideia que os alemães não conseguiram, mas que a França aceitou estabelecendo uma rede nacional bem coordenada, outro tanto acontecendo na Bélgica e na Áustria em 1850.

Os particularismos locais, o espírito federalista, as desinteligências entre cantões que provocaram em Outubro de 1847 a guerra da Sonderbund, a natureza accidentada do solo suíço, as desconfianças nos novos meios de comunicação, dificultaram o início dos caminhos de ferro na Suíça, fornecendo assunto para as primeiras discussões a ideia de se construir em 1830 uma linha entre Zurique e Basileia, mas não encontrou apoio financeiro, datando de 1833 um relatório federal sobre alfândegas e comércio, no qual pela primeira vez se levantou a questão de saber se era possível construir caminhos de ferro na Suíça. Pelas razões já referidas, acrescentando-se ainda a existência de 350 alfândegas interiores cobrando direitos de portagem, era de facto inútil pensar de momento na construção de vias férreas, porém em 1836 a Câmara de Comércio de Zurique energicamente lançou novamente a ideia da construção de caminhos de ferro, coroada de melhor resultado, fundando-se a Companhia dos Caminhos de Ferro da Basileia a Zurique. Porém, quando se tratou de transformar o projecto em realidade, começaram as dificuldades de ordem política e os interesses dos outros meios de transporte que eram grandemente prejudicados, pelo que

a tentativa sucumbiu, dissolvendo-se a empresa em 31 de Dezembro de 1849. Devido à iniciativa de Martinho Escher-Hess, fundou-se em 1844 uma companhia denominada Caminhos de Ferro do Norte, conseguindo levar a efeito a inauguração da linha férrea de Zurique a Baden em 7 de Agosto de 1847, começando a exploração para o público dois dias depois, a 9.

Convém recordar que os receios e críticas manifestados noutros países da Europa contra os caminhos de ferro, também surgiram na Suíça, afirmando médicos zurienses que a aceleração da velocidade provocava no homem uma espécie de delírio furioso, semelhante à embriaguês, perdendo os sentidos enquanto os camponeses temiam que as faúlhas das locomotivas determinassem incêndios nos campos.

Felizmente os caminhos de ferro deram logo de início a prova plena da sua utilidade, transportando milhares de passageiros, aumentando o desenvolvimento económico suíço e o artigo 21 da Constituição de 1848, autorizava a Confederação a empreender e favorecer obras públicas, bem como a usar do direito de expropriação. Por decisão da Assembleia Federal de 18 de Dezembro de 1849 o Conselho Federal foi encarregado de elaborar um plano geral ferroviário de colaboração com técnicos, seguindo-se por esta forma o sistema preconizado por List. O Engenheiro Stephenson, filho do inventor da locomotiva, apresentou um relatório técnico, enquanto Geigy, de Basileia, Engenheiro Ziegler de Winthertheru e Dr. Schmidlin, também de Basileia, redigiram um relatório financeiro.

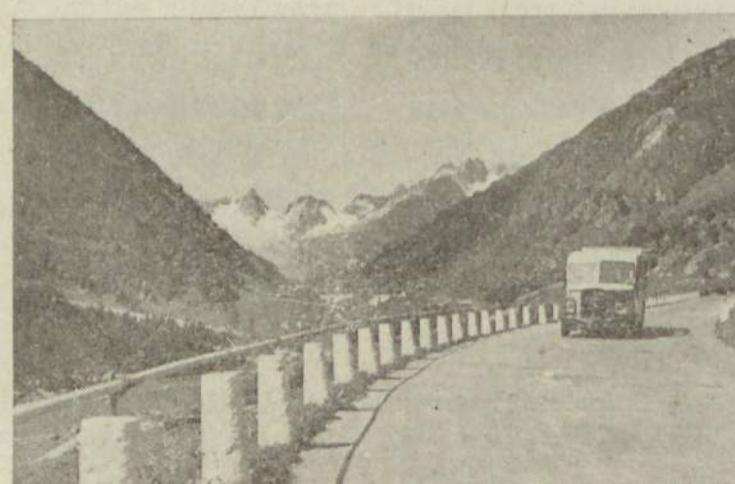
O primeiro problema a resolver era se os caminhos de ferro deviam ser construídos pelo Estado ou pelas entidades particulares.

Devo esclarecer que sou absolutamente contrário à desnacionalização de qualquer serviço de transportes, devendo estes serem desempenhados pelas empresas privadas sob uma rigorosa fiscalização governamental, competindo apenas a intervenção por parte do Estado quando aos particulares não seja possível exercê-los. A política de nacionalizações, que a primeira Grande Guerra Mundial originou e que no fim da segunda parecia dominar, começou felizmente a declinar, devido aos seus perniciosos resultados e o regresso a uma limitação de intervencionismo do Estado aproxima-se rapidamente. Portugal, graças à boa orientação do Estado Novo, coisa alguma sofreu com as fantasias e mentiras das nacionalizações, que tantos prejuízos têm causado a muitos países.

Como resultado dos relatórios referidos, o Conselho Federal enviou à Assembleia Federal o plano geral da rede ferroviária suíça, ao mesmo tempo que uma proposta de lei de expropriações. Pela primeira vez se apresentava um plano de conjunto para os caminhos de ferro de toda a nação e a forma de se facilitar a sua construção. O Conselho Federal era partidário dos caminhos de ferro construídos pelo Estado, conforme o parecer da comissão de estudo, mas o Conselho Nacional e o Conselho dos Estados decidiram por maioria que os cantões e as companhias particulares tinham o direito de conceder e explorar caminhos de ferro.

(¹) Sobre a história dos caminhos de ferro suíços: Ernst Mathys, «Les Chemins de Fer Suisses au cours d'un siècle», Berne, 1943; e «Le Centenaire des Chemins de Fer Suisses», Lausanne 1947.

(²) «Les Mystères des Chemins de Fer», Lausanne 1946, pág. 10 a 11.



Os caminhos de ferro e o turismo

Por J. REBELO DE BETTENCOURT

O turismo em Portugal não tem um século de existência. É só muito depois do estabelecimento dos caminhos de ferro que as viagens se tornam mais rápidas, mais frequentes e surge, entre os portugueses, a curiosidade de ver outras terras e outros povos. Quando Garrett vai ao Ribatejo, é ali, no Cais do Sodré, que toma um barco para a sua viagem. Mas ele tinha intenções políticas e não turísticas. Garrett é que, mais tarde, no seu gabinete, ao escrever as páginas sempre vivas das "Viagens", lhes deu, criando a prosa moderna, calor romântico e interesse turístico. Mas isso é apenas um incidente e nada mais. Páginas com o propósito deliberado de propaganda turística só começamos a encontrá-las na obra de Ramalho Ortigão. As Farpas não são apenas um monumento de troça à vida burguesa do país, são, acima de tudo, uma lição de amor, ternura e orgulho, pelos nossos monumentos, pelas nossas paisagens, pelos nossos costumes típicos. É preciso acabar de vez e para sempre com a lenda injusta que fez dele um demolidor, quando a sua crítica é simplesmente, admiravelmente, construtiva. Era por um Portugal mais português que a sua pena, galhardamente, durante anos e anos, até à morte, batalhou. Foi ele quem nos ensinou a viajar pela nossa própria terra; quem chamou a nossa curiosidade e o nosso apreço para as indústrias populares e para o prazer da pesca; quem nos ensinou a olhar com consciência e orgulho para os nossos monumentos artísticos; quem nos descreveu em prosa encantadora as nossas praias e, não fosse ele também português dos quatro costados, quem reabilitou a velha, a tradicional, a autêntica e deliciosa cozinha portuguesa. Respira-se Portugal em todas as suas páginas saudáveis, claras, vibrantes de sol e de bom humor. Ora um português assim, não pode, senão com grave injustiça, ser acionado de demolidor e, muito menos, de desnacionalizador. Apontou erros, zurziu, impiedosamente, tudo quanto lhe parecia ridículo? Bem haja por isso. Apontar defeitos é chamar a nossa atenção para um mundo melhor. Ocultá-los, desculpá-los, passar por eles como se não existissem, seria conivência e aprovação indigna.

A influência de Ramalho foi benéfica, por isso. Aqui temos, por exemplo, Antero de Figueiredo com as suas "Jornadas em Portugal", um dos seus melhores livros, uma das obras mais belas da nossa litera-

tura contemporânea. É certo que Antero de Figueiredo viajou muito por terras estrangeiras e das suas viagens deu conta em páginas modelares e das mais bem trabalhadas da nossa língua. Mas essas digressões tiveram o mérito de o fazer mais português ainda.

Viajar é um dos mais belos exercícios que podemos proporcionar ao corpo e ao espírito. É uma escola de saúde e um meio de se acumular cultura viva. E os portugueses que, dantes, só viajavam pelo estrangeiro, como turistas, já começaram, felizmente, a tomar gosto pelas viagens no seu próprio país.

Evidentemente que para se fazer turismo são essenciais três coisas entre muitas: transportes, hotéis e um local aprazível, que tenha por atractivos ar puro, banhos medicinais, ou praia, paisagens de excepcional beleza e monumentos.

Deve-se aos caminhos de ferro um grande impulso, se não o primeiro, mais sério, mais decisivo passo na indústria turística. Ainda não tínhamos hotéis e já os nossos combóios — mesmo com as deficiências que os ultra exigentes, mais por nobismo que por verdadeira justiça, lhes apontavam — iam de norte a sul, levando centenas e centenas de passageiros às nossas praias e às nossas termas. Depois disso, mas muito depois, é que começaram a construir-se os grandes hotéis.

Foi o caminho de ferro que deu origem ao desenvolvimento das nossas termas e das nossas praias; que fez de pequenos lugarejos, grandes centros populacionais, como Espinho, futura grande cidade, e que contribuiu para o rápido progresso das Caldas da Rainha. Bastam estes dois exemplos. O leitor que viaja, conhece, por certo, muitos outros mais.

Em tempos, antes da guerra, a C. P. organizava, nos meses de verão, "expressos populares" a diversos pontos do país. Essa magnífica iniciativa permitiu que alguns milhares de portugueses pudessem conhecer melhor a nossa terra e a ter pelos nossos valores turísticos mais consciente, mais viva, mais enternecida admiração.

A C. P. me horou consideravelmente os seus serviços e dentro de pouco novos melhoramentos serão introduzidos nas nossas linhas. Com a ampliação desses serviços e melhoramentos, a C. P. continuará a contribuir para que o turismo seja de facto, como se pretende, uma das maiores, mais rendosas indústrias nacionais.

No entanto, há quem continue a reclamar, alegando que os serviços da C. P. estão longe de serem considerados perfeitos. Tenho eu ouvido isto e com frequência, a compatriotas meus. De estrangeiros, porém, só tenho ouvido elogios entusiásticos.

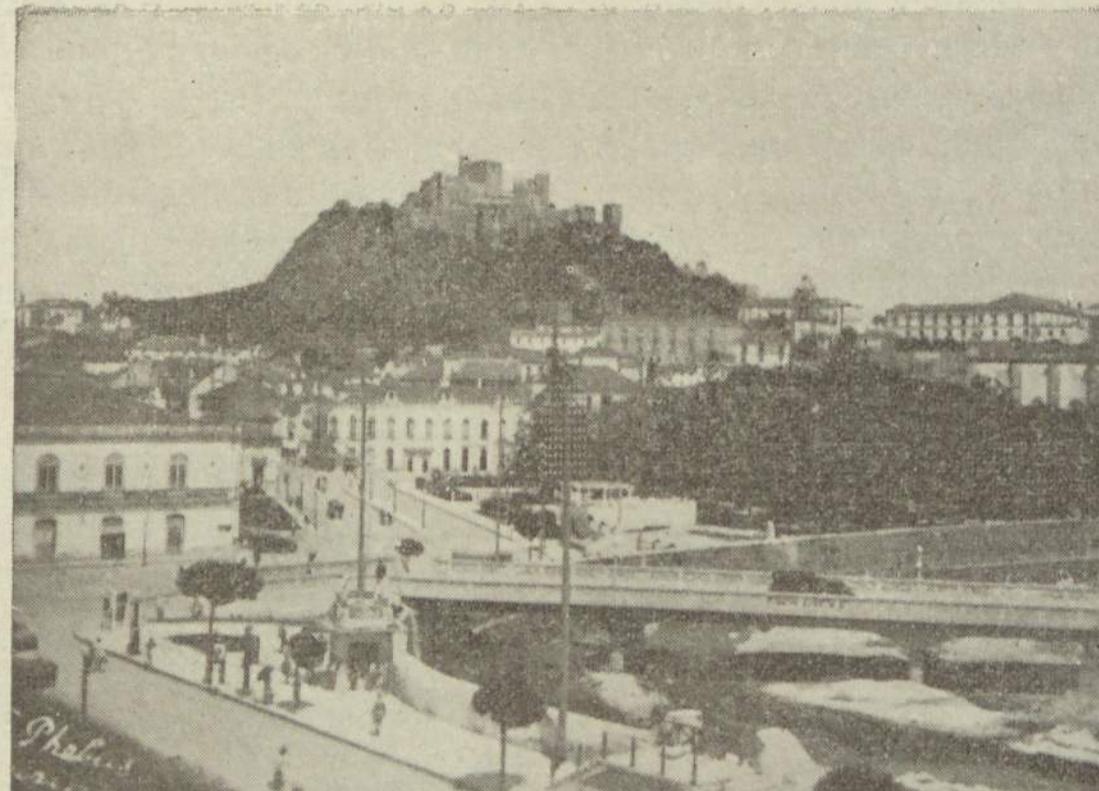
É claro que, em certas épocas e em certas linhas, e vou dizê-lo por amarga experiência própria, eu não encontro nas magníficas carroagens da C. P. as comodidades que é justo, neste século, exigir e a que, suponho eu, tem direito quem viaja. É uma coisa quase horrorosa viajar em Portugal, quando devia ser, penso eu, pensam-no todos, a mais agradável deste mundo. Mas a Companhia não tem culpa nenhuma dessa tragédia horrorosa. As carroagens são amplas. Os compartimentos bem estofados. Quem torna a viagem incómoda são os próprios passageiros. O portuguezinho, em geral, não sabe viajar. O que ele sabe fazer com perfeição, como ninguém mais, é complicar o que é simples, tornar detestável o que devia ser encantador. De um simples passeio faz, por consequência, uma tremenda trapalhada. Uma viagem toma então e sempre as proporções hediondas de uma mudança de casa, tantas são as malas e malaletas, os pacotes e os cestos de que se faz acompanhar e com que, de alto a baixo, enche o compartimento e atravanca os corredores.

Fiz, há semanas, uma viagem que devia ser encantadora. Em parte, foi. Por fim, teve qualquer coisa de tragi-comédia: foi quando, desejando apear-me na

estaçao de Óbidos, vindo de Leiria e Caldas da Raína, tive de saltar por cima de uma verdadeira feira de malas, cestos e diversos embrulhos. Dei não sei quantas caneladas. Mas, com a ajuda de Deus, lá me fui amparando e equilibrando. O pior foi ao aproximar-me da porta do corredor. Um cavalheiro gordo, muito gordo, tomava todo o espaço. Tentei encolher-me e e gueirar-me. Mas qual! Ficámos entalados e imóveis. Eu queria atravessar e ganhar a porta de saída. Ele, coitado, e bom homem por certo (os homens gordos, em geral, são símbolos de bonomia), queria facilitar-me a passagem. Mas o senhor gordo não se podia mover nem para a esquerda nem para a direita e eu, pobre de mim! estava a ver que não podia apear-me em Óbidos. Finalmente, num supremo esforço, encolheu-se, as faces congestionaram-se, os olhos quase lhe saltaram das órbitas... Perto de nós, os outros passageiros, que observavam a cena, riram-se a bom rir. Eu ri também, mas quando pude saltar do combóio. E ainda agora, ao lembrar-me deste incidente, lembrei-me dos versos de um poeta brasileiro:

*Um dia hão de acabar os homens gordos
Ou então o mundo há de ser destruído com uma bomba!*

São precisamente as malas e os homens gordos que tornam detestáveis as viagens em caminho de ferro no nosso delicioso país de turismo.



Aspecto de LEIRIA

Para onde vai o mundo?

Por AQUILINO RIBEIRO

HÁ luta na China; há luta na Grécia; os homens erguem o punho nas Américas; brandem-se espadas em todo o Oriente europeu; ainda se não apagou o rescaldo da segunda grande guerra, nem aliás da primeira; caminhamos para nova e lauta carnificina? Ah, que se fôssem os filósofos da escola de Sócrates a governar; os escritores da estirpe de Aristófanes a fazer opinião, outro galo cantaria ao mundo. Em verdade as nações soberbas estão a ser dirigidas por homens a que eu não confiava a gerência dos meus modestíssimos negócios. Se o género humano soubesse ler?! Se lesse e pensasse! Bastava competir-se, por exemplo, da lição de Lisistrata. Ao tempo de Aristófanes, como hoje o mundo, a Grécia sangrava-se denodadamente. Um exército era trucidado na Sicília, outro avançava além, malferido, a tomar conta de mais umas jardas de terra no Peloponeso. Faltava o pão em casa, os talhos só tinham carne para os ricos, o leite era uma tiborna nauseabunda. *Mutatis mutandis*, o espelho dos nossos dias. ■ — Olá! — exclamaram então as mulheres. — Os homens é que riscam, declaram, fazem a guerra, sem nós para aí sermos ouvidas nem chamadas!? Em última análise, nós somos tanto ou mais sacrificadas do que eles. Quem põe a mesa põe a negra, cabe-nos a responsabilidade do nosso sustento, do de nossos pais e filhos. Inútil dizer aos políticos que tenham juízo. Julgam-se eles seres providenciais, superiores, e sobrenatural e eternamente grata aos povos a missão de varrer os mares de galeras inimigas, acrescentar uma pastagem para os nossos rebanhos, escrever com sangue uma das tais páginas destinadas a ser o espanto dos vindouros. A estupidez humana não tem limites e seria tão absurdo pregar a uns sobre a vaidade dos seus intentos, como a outros sobre o pouco tino em se prestarem, com tão pressurosa adesão, a instrumentos abnegados e conscienciosos de tais empresas. ■ Só há um remédio contra semelhante flagelo; façamos greve, greve conjugal. Quando os soldados em gozo de licença, os heróis veementes, os cachapins sibaritas chegarem aos seus lares, que encontrem o lume apagado e o tálamo escondido e nós de largo, a coberto de investidas. Se quiserem comer, que ponham eles a olha ao fogo. Se quizerem deitar-se, hão-de dormir sózinhos como detestáveis celibatários. Fechemo-nos na Acrópole e juremos não tornar a casa enquanto não for assinada uma paz justa, equitativa, que não preste ouvidos às tais vozes de desagravo, civilização, interesse nacional, honra e quejandas enormidades. ■ Assim falou Lisistrata à classe de mulheres que a cortesia burgueso-cristã denomina *senhoras* e o

direito romano *domésticas*, às mecânicas, capelistas, vendedeiras da rua e de mercado, estalajadeiras, rendeiras, fiandeiras. ■ E havendo-se entrincheirado na Acrópole, por detrás das fortes e sagradas muralhas, troçaram dos gatimanhos dos homens que, de baixo, as queriam, babados e prometendo este mundo e o outro. E assim venceram. ■ Ah! Lisistrata, neste ano da Graça, perderia a partida! Se é certo que hoje, como então, os deuses já não cedem a rezas, a vida das relações entre os povos gira sobre outros rubis. Àquela altura da civilização quem declarava guerra, fazia guerra. Alcibiades, Epaminondas, Temístocles, Xerxes, Dario e *tuti quanti* combatiam à testa das suas falanges. Portanto, quer o soldado quer o general presupunham mocidade. Nos nossos dias, são de cerne diferente as personagens de primeiro plano. Em regra, quem se senta à mesa verde das negociações são senhores da maior respeitabilidade, que passaram há muito o equador, calvas ebúrneas debaixo da claridade dos lustres reais, *vieux croquants* como os trata a fisiologia impiedosa dos franceses. A estes fumadores de charuto que lhes incomodaria a greve sexual? ■ Por outro lado, a guerra naqueles tempos assoalhados não implicava a obrigação considerável de ser valente e morrer com abnegação. Quem tinha amor ao pelo, estava no seu legítimo direito metendo-se em copas; quem era tímido, brando de temperamento, não era forçado a dar provas de temeridade. A pessoa humana, como hoje se diz redundantemente, era o que era, o que queria ser, e não aquilo que devia ser ou os outros exigiram que fosse. Foi preciso que viesse ao mundo um Napoleão, havido como um astro, um super-homem, para, com estabelecer o tributo de sangue obrigatório, a ninguém caber o direito de ter água chilra nas veias, de ter frio nos olhos, de lhe tremarem as pernas diante da ideia da morte. ■ Foi certamente um nivelamento necessário, e a filosofia social aceitou-o como tal. Mas ao passo que a guerra era considerada entre pagãos e gentios como uma enfermidade, à qual se acudia com os meios de emergência mais idóneos, o progresso que lavrou de Oriente a Ocidente depois da queda de Constantinopla tornou-a uma ciência. Ciência tão complexa que dela são subsidiárias as demais, a começar pelas matemáticas. Daí suceder que uma vida inteira é curto espaço para se ser mestre em tal domínio. Quem dita a arte da estratégia, talha, dirige uma campanha, é por via de regra homem abalizado no saber e projecto nos anos. E a conjunção da inteligência, que comanda no teatro das operações com a inteligência que responde pelo destino da sua pátria, e porventura doutras pátrias, dá-se sempre na quadra outonal, quando já não falam os nobres e temíveis sentidos com que contava Lisistrata. ■ Está assim ordenado o nosso mundo. Parece que a juventude só devia ser sacrificada naquele terreno onde fosse ela que desse leis. Por outro lado, a veneranda idade vê-se atropelada e baldeada naqueles cémos em que seria legítimo reinar soberanamente. ■ Ainda há quem se chore, vendo-se neste planeta como numa prisão ou num aquário. Sim, enojados uns dos outros, acabaremos por emigrar para lá de Sirius, quando os foguetões o permitirem. Mas por agora não há razão ao menos para bocejar. A subversão continua e nunca mais há-de deter-se enquanto o fermento não tiver operado até impregnação completa da massa. ■ De cabeça baixa, humilhada e confusa, Lisistrata teria nos nossos dias regressado a casa a acender o lume e a fazer a cama. E a Aristófanes restaria uma vingança: dizer ao círculo das criaturas aladas que cantasse, à maneira do hino do Seixal, até o fim dos tempos, até a conjunção dos orbes, a ária flébil: *Pobres mortais, amarrados à crosta sórdida da Terra, seres de argila ainda mais fútil que a folhagem dos bosques, raça infeliz cuja vida não é mais que treva, sombra da realidade, sonho do sonho, só nós em nossa descuidada existência, sem ambições, cedendo aos desejos naturais, sabriamos ensinar-vos a ciência da paz e da vida!*

AERONÁUTICA

Considerações mais pesadas que o ar

Pelo Major-aviador HUMBERTO CRUZ

Há uns anos — não muitos — dizia já uma das mais vigorosas mentalidades do nosso tempo que «vivemos num tempo que se sente fabulosamente capaz para realizar, mas não sabe que realizar». Parece entontecido com a fartura dos meios, com o desenvolvimento da técnica e com as pretensões dos homens. Os problemas que se apresentam são gigantescos e perante eles até os «grandes» se sentem pequenos. No campo das actividades aéreas observa-se nitidamente uma tal realidade que tanto está comprometendo a nossa geração.

Uma das mais curiosas revistas que se publicam e que eu leio, dizia num dos seus últimos números:

«Já vos foi dado assistir a uma conferência internacional? Talvez não. Então vejamos: um tropel de cavalheiros e senhoras cujos nomes nos são conhecidos, como as suas caras, pelos periódicos, agita-se febrilmente e as frases sabichonas que pronuncia, um ou outro, são difundidas imediatamente pela rádio ou gravadas em discos de gramofone para a posteridade. Que gasto de tempo, de dinheiro e, às vezes, até de génio!»

As grandes reuniões para o trato das questões aeronáuticas têm sido algo proveitosas, mas muito pouco.

Já se reclama: Mais gasolina e menos tinta! É indispensável que se acertem as agulhas e que a colaboração de todas as nações permita o necessário desenvolvimento da aeronáutica comercial. Vivendo ainda no «período de crescimento» ela carece das maiores atenções e, sobretudo, de um critério que a proteja e que lhe permita o êxito por que todos anseiam.

Se os seus problemas são mexidos pelos que a conhecem, mais dia menos dia, podemos vê-la caminhar pelos ares do mundo em condições favoráveis e que muito importam para a economia do mundo.

Se as transformam em «touro para curiosos» mal irá tudo e só depois de muitos prejuizos alguma coisa se conseguirá.

Por ignorância perde-se ainda tempo em estudar o que para alguns é já sabido.

Mau seria que os curiosos lhe mexam e os profissionais critiquem.

O mundo aeronáutico aguarda conclusões dos dois grandes organismos internacionais: a O A C I (Organização da Aviação Civil Internacional) e a I A T A (Associação do Transporte Aéreo Internacional). Uma e outra reunem e discutem as cinco liberdades do ar.

O que é facto é que o Mundo está cansado, e com grandes prejuizos, da demora das decisões.

Os prejuizos são grandes e acumulam-se por falta de concepções que prestem. Por vezes pode ter-se a impressão que todos esperam que as soluções apareçam por força das circunstâncias, visto que os homens, por trabalho seu, as não encontram.

Há ainda vícios profissionais que tolhem o pleno desenvolvimento da Aeronáutica Mercante. Ela é indiscutivelmente um organismo comercial e assim tem de viver num ambiente de estudo em que figurem os lucros e pêrdas. Os aviões comerciais não devem andar em rotas que por razões várias não convenha manter ou iniciar.

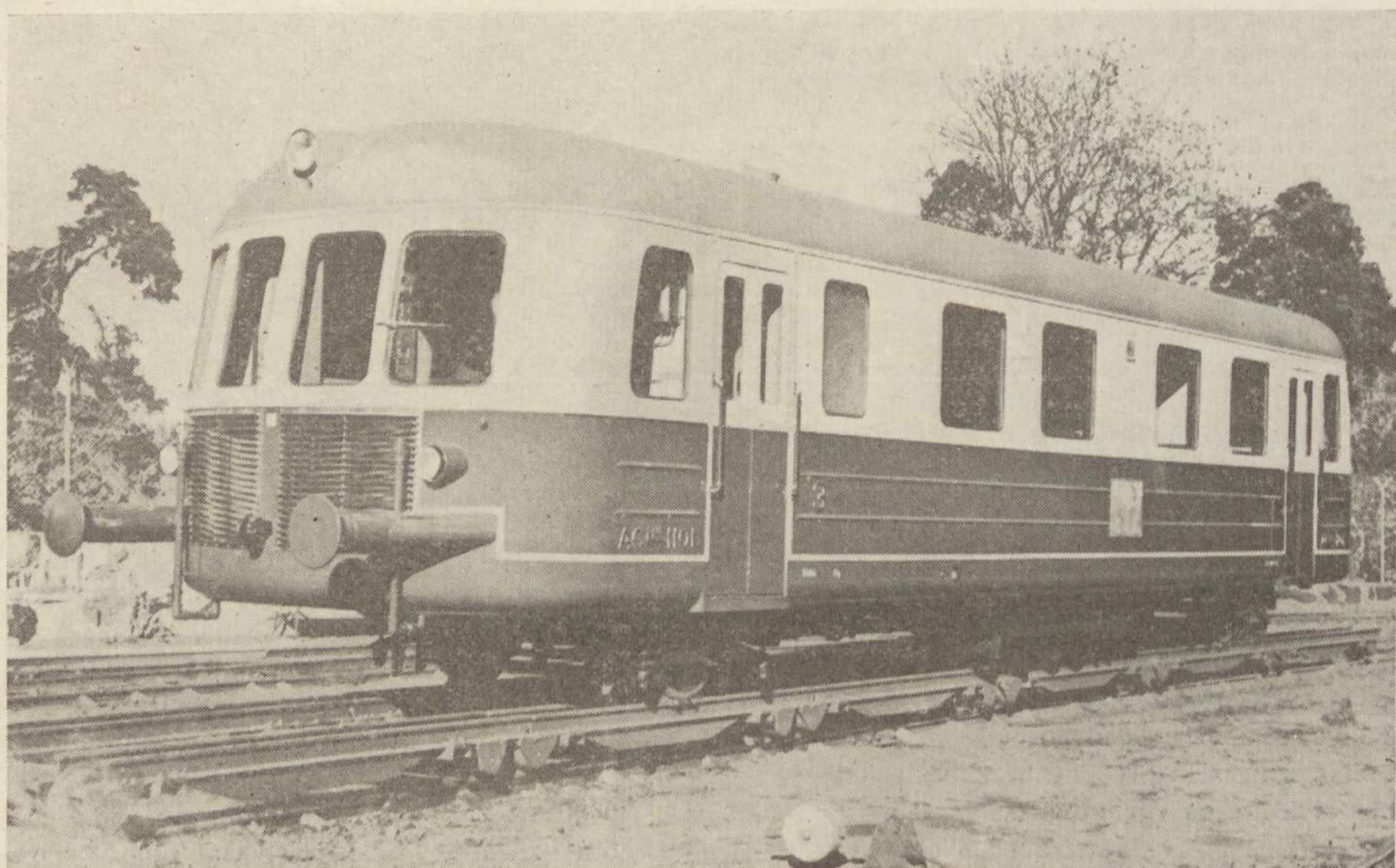
O estudo económico, sem afronta dos motivos de soberania, devem impôr itinerários, itinerários que em todos os casos devem facilitar a velocidade dos percursos, porque a Aeronáutica Comercial é acima de tudo o mais, um elemento de comunicar rápido.

E se o bom critério não dispensar as coisas para que tudo assim se consiga, a concorrência — como um chicote que fustiga — fará que as coisas entrem no bom caminho ou na falência.

Ninguém deverá admitir que a Aeronáutica Comercial só poderá existir em regime deficitário. Fala-se muito na crise do material, na deficiência das infra-estructuras, nas exigências do tráfego, etc.

É possível de admitir, pelo menos, até que alguém possa revelar que também é culpa dos homens.

O que é verdade é que com tanta abundância de meios o mundo aeronáutico parece andar à deriva.



Uma das automotoras de fabricação sueca, em circulação nas linhas férreas portuguesas

CONHEÇA A SUA TERRA!

Por ANTONIO MONTEIRO

EM aí a primavera, a melhor época para viajar. Porque não havemos de aproveitar essa quadra para conhecer a nossa terra, a mais bela que o sol cobre e que tantos portugueses desconhecem?

Portugal é o país com que o turismo sonha há muito, não lhe faltando um clima ameno, um céu azul e um sol rutilante. Com ótimas estradas, monumentos restaurados, boas ligações ferroviárias, pousadas magníficas, ordem nas ruas e nos espíritos, que mais será preciso para cultivar o gosto pelas viagens?

Possuimos atrativos para todos os gostos:—castelos evocadores como os de Leiria, Almourol e Vila da Feira; monumentos suntuosos como os de Tomar, Alcobaça e Batalha; rios bucólicos como o Lima, o Vouga e o Mondego; praias encantadoras como Nazaré, Figueira e Estoril; estâncias termais como Gerez, Pedras Salgadas e Caldas da Rainha; montanhas des-

lumbrantes como o Marão e a Estréla e jardins floridos como o Minho e o Algarve.

Por toda a parte, cruzeiros, pelourinhos, miradouros, conventos, Santuários, um nunca acabar de curiosidades que, com as feiras, as festas, os mercados e as romarias, constituem o melhor cartaz de propaganda da terra portuguesa.

Diz-se que não pode haver turismo sem bons hoteis, e nós, com o exagero habitual, entendemos que devemos construir "palaces" tantas vezes desproporcionados, quando o que se torna necessário é a pousada acolhedora, a hospedaria saudável, o hotelzinho confortável com mobiliário simples, mas com boas camas e quartos de banho impecáveis.

Não nos falta uma cozinha aprimorada, pois possuímos os melhores produtos para regalo dos gastronomos, e, quanto a vinhos, temos dos melhores, desde os do Dão e Colares aos do Porto e Madeira—dois embaixadores de Portugal no estrangeiro.

Tudo isto vem a propósito de viagens, de viagens na nossa terra, que deveriam ser feitas para todos os gôstos e para todas as bolsas, aproveitando o «fim de semana», o que, além do sentido educativo, constituirá um prazer agradável.

O combóio é um meio de transporte, cómodo, seguro e económico, que tem a vantagem de passar pelos mais apreciáveis lugares de vilegiatura de Portugal. Os chamados «rápidos» formados com excelentes carruagens «Budd» de fabricação americana, constituem uma nota civilizada e moderna dum país que, estamos certos, não tardará a ocupar lugar de nomeada no turismo internacional.

Dentro de dias, começam a circular em algumas linhas férreas automotoras confortáveis, umas de fabricação sueca e outras construídas por operários portugueses. Meio de transporte rápido e acessível, as automotoras vão começar a ser aproveitadas para passeios de «fim de semana».

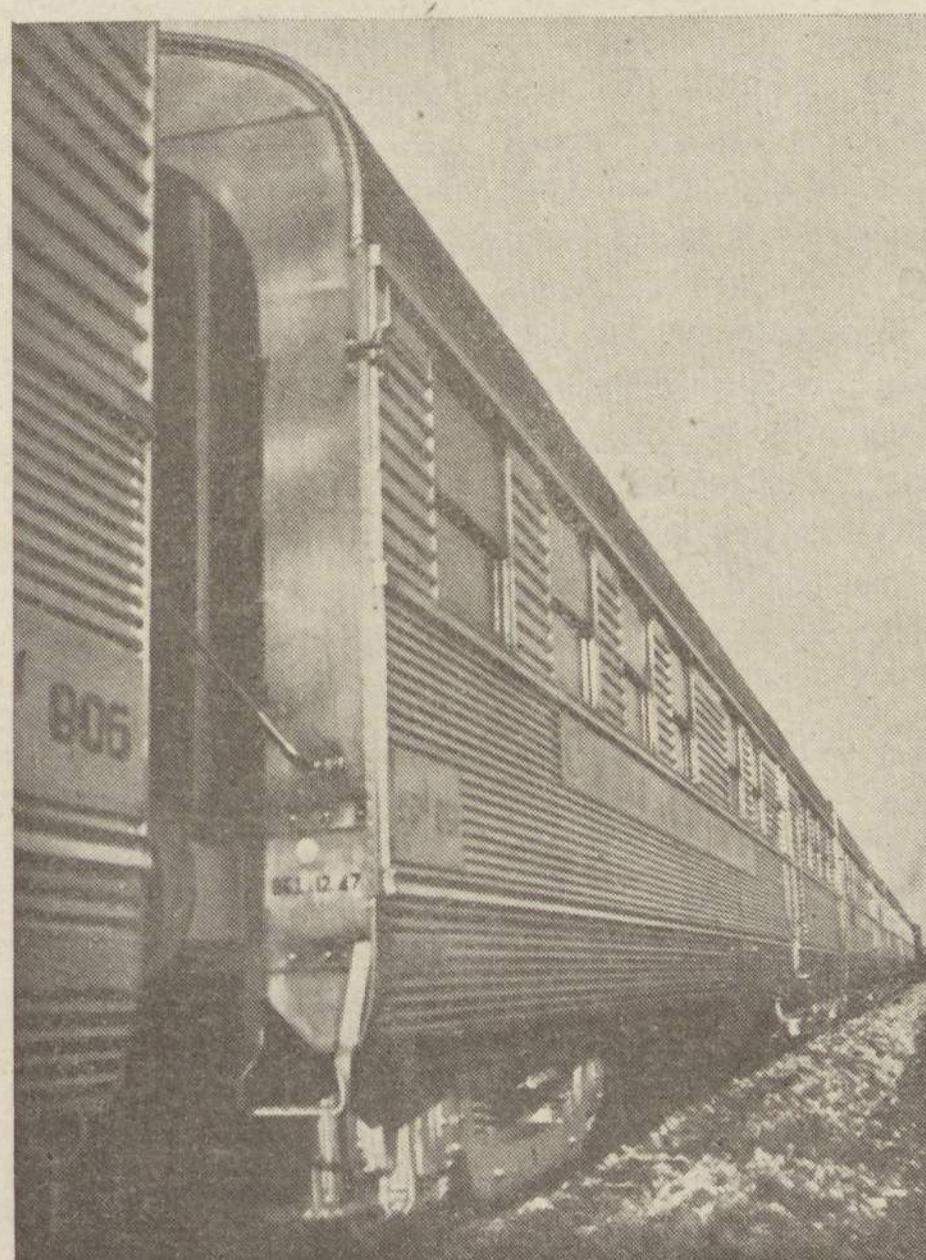
As automotoras constituirão, portanto, muito em breve, um sólido elemento de propaganda das nossas belezas, e, mais do que isso, poderão contribuir para que todos os portugueses conheçam a sua terra, a linda terra de Portugal.

Os caminhos de ferro, de colaboração com a ca-

mionagem, as agências de viagens e as comissões de turismo podem realizar uma obra verdadeiramente patriótica, a divulgação de tudo o que é nosso, o conhecimento do que nos pertence, o contacto com o património da Nação, o legítimo orgulho de termos nascido em Portugal.

Mais do que nenhum outro meio de transporte, as automotoras poderão contribuir eficazmente para que todos os portugueses conheçam a sua terra, não esquecendo nunca que :

«A nossa terra é um rincão fecundo. O Algarve é um terraço onde se espreita o mar que adivinhámos para o mundo. O Alentejo a vasta seara eleita. É uma horta fresca a Estremadura que os pinheiros separam do Atlântico e onde o Tejo desliza na planura das lezírias. A Beira é como cântico, écloga pastoril onde a serra, coração de verdura e de fraguedos, domina como estréla toda a terra. Vêde o Douro, presépio de vinhedos. O canteiro do Minho, onde a beleza se confunde com a graça e Trás-os-Montes, floresta e ao mesmo tempo fortaleza, fechando contra a Espanha os horizontes. Assim é Portugal, jardim cerrado, mata espessa, celeiro, horta e pomar e o oceano, a beijá-lo, deslumbrado. Só quem conhece este torrão sagrado, profundamente o saberá amar».



As carruagens «Budd», que fazem serviço nos rápidos

«Revista Militar»

A Revista Militar, fundada em 1849 e na qual se fusionaram a Revista do Exército e da Armada, a Revista da Administração Militar e Portugal Militar, com os n.ºs de Janeiro e Fevereiro, reunidos num só volume e nos quais se faz a evocação dos fundadores, começou a comemorar o ano centenário da sua fundação.

O volume presente é, pois, de grande interesse. Começa pela reprodução do contrato de 1 de Dezembro de 1848 em que se estabelecem as condições e o programa da publicação da revista, à frente de cujos sinatários vemos António Maria de Fontes Pereira de Melo, ao tempo Tenente do Real Corpo de Engenheiros, e autor do artigo de abertura da Revista Militar.

Foi primeiro director desta Revista o general António Florêncio de Sousa Pinto. Durante quarenta e dois anos se conservou no seu brilhante posto. Em 1 de Fevereiro de 1890, presentindo a morte, fez o seu testamento. Entre as suas disposições figura a seguinte, que bem demonstra o carinho que nutriu pela notável publicação: «Lego à Associação da Revista Militar a minha medalha de cincuenta anos de serviço».

A Revista Militar, ao escrever, em 1890, o artigo necrológico, disse:

«A sua memória servirá de estímulo aos que ficam para conservar honrado o nome do jornal, que ele prezava como se fosse uma personalidade adorada, e ao qual legou a sua medalha de ouro de comportamento exemplar, que era a condecoração a que ligava mais alta significação».

O general Teixeira Botelho, o coronel Ferreira Lima, o brigadeiro João S. Calado, o capitão-tenente Frederico Cruz, o major Alberto Andrade e Silva subscrevem artigos notáveis. Nas páginas finais do volume inserem-se as habituais crónicas diplomática, militar, marítima, aeronáutica e do Ultramar.

Linhos portuguesas

Mais uma passagem de nível que desaparece

Desde os começos de Fevereiro, encontra-se aberto ao trânsito de veículos o novo troço de estrada, no lugar de Barrimau, Vila Nova de Famalicão, que veio suprimir a antiga passagem de nível, situada numa perigosa curva, que bastantes desastres ocasionou em tempos.

O "Sud-Express" de hoje em diante

passa a circular duas vezes por semana

A partir de hoje, o «Sud-Express» passa a sair de Lisboa às terças-feiras e aos sábados, sendo o regresso às segundas e quintas-feiras.

Em 24 de Junho, o «Sud» começará a circular três vezes por semana.

A C. P., que há algum tempo procurava ver resolvido o problema das comunicações rápidas com a França, acaba, pois, de pôr em prática uma aspiração de interesse para o país, que contribuirá para um mais forte estreitamento das nossas relações internacionais.

Colónia de Férias da C. P. em Mangualde

A C. P., de comum acordo com a Câmara Municipal de Mangualde, da presidência do sr. dr. José Peixoto Amaral, vai mandar construir um edifício nas matas pertencentes àquele município, ao cruzamento da estrada de Quintela com a de Fornos de Algodres, destinado a uma colónia infantil.

As respectivas obras devem ser iniciadas brevemente, de modo a que, já no próximo verão, possam ser alojadas 250 crianças. Com esta nova colónia de férias, a C. P. aumenta o número de benefícios e regalias concedidas aos filhos dos seus funcionários.

A mais antiga oficina do país

A mais antiga oficina de reparações de automóveis, é a da conhecida firma especializada neste género, Moisés Augusto Carvalho, Herdeiro, modelarmente instalada na Calçada do Lavra, 36, ao Torel. Tem como técnicos Suzano Rodrigues e Manuel Cardoso, duas competências nestes assuntos. Esta oficina, ampla e dotada de material moderníssimo, realiza com a maior perfeição modificações para travão hidráulico em todas as marcas de camions e automóveis, e possue secções de rectificação de cilindros, reparações em carburadores, etc. Recomendamo-la como estabelecimento industrial dos mais considerados.

AO DISPÔR DE V.ª EX.ª

Qualidade — Bom gosto — Modicidade de preços

T O R R O A I S

RELOGIOS, JOIAS, PRATAS E OURO

123 — Rua da Prata — 131

Telefone 2 4210

LISBOA

GAZETAS

III

ORIGEM DAS GAZETAS EM PORTUGAL

TENDO fallado das gazetas entre os romanos e da sua origem entre as nações modernas da Europa, resta-nos tractar da introdução deste genero de escriptos no nosso paiz.

O Sr. João Pedro Ribeiro cita um decreto de 1642, em que se prohibem os periodicos, «pela pouca vergonha de muitos e o estilo de todos». Isto parece provar que esta especie de escriptos estava generalisada em Portugal, já por aquelles tempos. Porém nem nós podemos achar taes periodicos; nem aquelle erudito escriptor, que sobre a materia consultámos, nos pôde dar esclarecimentos ácerca de semelhante objecto.

Apezar de todas as indagações, que fizemos para descubrir gazetas portuguezas anteriores a 1640 não as podemos encontrar. É verdade que antes dessa epocha apparecem relações volantes dos acontecimentos publicos, nacionaes ou estranhos; nas taes relações nem eram periodicos, nem tinham em si a disposição de uma gazeta. Um acontecimento notavel, principalmente de guerra, dava materia a estas publicações, de que difficilmente aparecerá hoje uma collecção completa, por serem variadissimas muitas dellas. As relações dos naufragios, que se reimprimiram no seculo 18.^o n'uma collecção intitulada Historia Tragico-Martima, eram desta espécie de publicações, de que se poderia tecer um largo catalogo.

A gazeta mais antiga que vimos foi uma do mez de novembro de 1641. Existe esta com outras subsequentes na bibliotheca publica da corte, mettidas todas n'uma pasta, onde se conservam com a estimação que merecem. Esta gazeta está marcada no alto da primeira pagina com o numero 14, feito á mão, com tinta que mostra bastante antiguidade, e assim o estão as subsequentes com os numeros sucessivos, o que nos faz conjecturar que talvez as gazetas remontem ao anno de 1640, e que começassem logo depois da revolução, supondo que nalguns mezes se publicaram duas, como para o deante aconteceu.

Era preciso animar o povo depois daquella ou-sada tentativa; convinha narrar-lhe as vantagens alcançadas contra a Hespanha, bem como as dificuldades em que se via envolvida aquella monar-

chia, e até exagera-las; e por ventura o governo não achou meio nenhum mais azado a seus intentos, do que lançar mão das gazetas, invento que como vimos era já conhecido em outros paizes da Europa.

Esta gazeta de Novembro de 1641, que mencionámos, tem rosto como qualquer livro, não o tendo as que seguem, o que juncto á falta das anteriores, poderia tambem fazer suspeitar que ellas começaram então. Não podendo desfazer esta duvida, creia cada um o que quizer.

Eram, pois, estas publicações mensaes, e ás vezes saiam duas por mez. O formato das primeiras gazetas eram em quarto, e é de notar que assim continuaram até 1820. Cada uma se compunha de seis paginas ou mais; o seu preço variava segundo o numero dellas; mas uma gazeta custava regularmente 6 reis.

Como já notamos, o objecto principal destas gazetas antigas era dar noticias da guerra com Castella; continham, alem disso, as novidades ocorridas nos paizes estrangeiros, as novas publicações litterarias de vulto, os obitos das pessoas notaveis, e variedades curiosas, tudo narrado com tal concisão e simplicidade, que seria de imitar pelos periodistas modernos. Quanto aos successos militares, vemos que já não é novo o costume dos periodicos, o exagerar as perdas alheas e encobrir as proprias; data esta usança em Portugal do anno do Senhor de 1640 ou 1641.

Desde este anno até 1644 uma alteração notável se foi fazendo na redacção das gazetas: as noticias da guerra com a Hespanha cessaram, ou porque as «relações» soltas e especiaes de cada acontecimento as tornassem desnecessarias, ou porque o governo achasse por algum motivo particular que não era conveniente publicar tudo: o que é certo é que já por 1644 as gazetas continham quasi só noticias estrangeiras; e saiam de dois em dois mezes.

Gazeta nenhuma vimos do seculo 17.^o posterior a 1645, posto que talvez as houvesse: entretanto, do artigo de introdução ao 1.^o numero do Mercurio, publicado desde 1663 a 1667 pelo celebre portuense Antonio de Sousa Macedo, se vê que

nesse tempo nenhum periodico se publicava em Portugal, do que o erudito Macedo largamente se queixa naquella intro luctação.

O Mercurio redigido por um homem tão habil, por um politico tão consumado, como era o auctor da «Lusitania Liberato», teve grande voga; mas parece não escapou ao fado de todos os diarios politicos. O P.^o Vieira o taxava de pouco verídico e, o que mais é, de impolítico e de mal escripto.

Se aqui andavam odios de corte não o diremos nós; ainda que no-lo possa fazer crer o serem estes dois grandes escriptores de bandas contrarias na questão entre D. Affonso 6.^o e o usurpador seu irmão.

ESPECTACULOS

Ópera no Coliseu

A temporada lírica desta casa de espectáculos abriu com a aparatoso e ruidosa opera de Verdi «Aida». Cantada por artistas de grande nomeada, resultou, como era de esperar, um sucesso.

Tosca — Estrearam-se um tenor e um soprano. Na «Tosca» de Puccini, além de outros, os momentos culminantes da ópera são: «Vissi d'Arte» e a ária celebrada «E locevan le stella», cantada por Cavaradossi.

M.^o Butterfly — A emocionante ópera de Puccini, incluiu a estreia de um soprano afamado. A intérprete, para quem a execução desta ópera é fatigante, houve-se à altura dos seus méritos sendo aplaudida com entusiasmo.

Rigoletto — Esta ópera de Verdi requer artistas de interpretação e vozes, sem os quais não poderão brilhar no monólogo, na canção e na romanza. E para a popular «la donna è mobile» é preciso uma voz alta e ao mesmo tempo melodiosa. Todos os artistas cumpriram.

Manon — Opera de Massenet, também emocionante, que a categoria dos artistas que a executaram fez resultar num sucesso, o que bem provou os aplausos que o público lhes dispensou.

Baile de Mascaras — Opera de Verdi cantada em S. Carlos pela primeira vez em 1861. Execução de trechos melodiosos tornando-se célebre o «Eri tu... que foi cantado por quem de direito, e recebeu merecidos aplausos.

Rigoletto — 2.^a execução com Guilherme Kjöller no Duque de Mantua.

Lucia de Lammermoor — Opera sentimentalista, de grande execução dramática com música emotiva de Donizetti. A execução da ópera despertou a emoção e conseguiu os merecidos aplausos da assistência.

Bohême — De Puccini, ópera romântica muito conhecida e do agrado do antigo público de S. Carlos, onde foi cantada dezenas de vezes, teve o desempenho agora igual ao das outras óperas.

Barbeiro de Sevilha — Esta ópera de Rossini,

Desde o anno de 1667 não vimos mais gazetas senão em 1715; mas daqui avante elas continuaram até o nosso tempo. Publicavam-se semanalmente, a principio ao Sabado, depois á Quinta, depois á Sexta-feira: para os fins do seculo passado, afliuindo materias que se pretendiam inserir neste papel, os supplementos começaram a sair em outros dias da semana, e a tal ponto cresceram, que os havia todos os dias. Foi assim que se converteu sucessivamente a gazeta de Lisboa de mensal em semanal, e de semanal em diaria.

(Publicado a páginas 101 e 102 do «Panorama» N.^o 48 de 31 de Março de 1838).

tem o seu mundo de admiradores, e merece-o porque é considerada obra prima de inspiração, de estilo e de orquestração. Agrada sempre e o seu desempenho esteve à altura dos intérpretes.

Cavalleria Rusticana e Palhaços — De Pietro Mascagni. Drama lírico em um acto e dois quadros pelo que vai sempre acompanhada pela ópera «Palhaços», de Leoncavallo. Ambas bem conhecidas do nosso publico, que quase sempre obriga a bisar o intermezzo da «Cavalleria».

Tosca e Rigoletto para encerramento das audições de Fevereiro que, juntamente com as restantes óperas em que a expectativa de sucesso das estreias de artistas afamados manteve o público amador do «bel-canto» em constante entusiasmo, resultou no sucesso que era de esperar dos intérpretes de «primo cartello» como soia dizer-se nos tempos aureos do antigo e exigente Teatro de S. Carlos.

CARLOS BIVAR

* * *

No mês de Março as Óperas cantadas foram: «Trovador», de Verdi em 4 actos; «Traviata», também de Verdi, em 4 actos; «Cavallaria Rusticana» e «Palhaços», de Mascagni e Leoncavallo; Gioconda de Ponchielli, com 4 actos e 5 quadros; «Madame Butterfly»; «André Chenier»; «Aida» (repetições); «Traviata»; «Lohengrin», de R. Wagner; «Hernani», de Verdi.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLI-EU — Às 21,30 — Cinema.

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «A mulher e a mentira».

OLÍMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

CARPINTARIA MECÂNICA

DE

Benjamim António Duarte

CONSTRUTOR CIVIL

Rua de Campolide, 51-A — LISBOA — Telefone 4 4168

Recortes sem Comentários

Matou em pleno Tribunal

Em Castres, desenrolou-se um drama extraordinário em pleno tribunal desta cidade: na presença do juiz, dos advogados e do público, verdadeiramente estupefactos, um rapaz esfaqueou a mulher com quem vivia, curandeira e «bruxa», acusada de cumplicidade, roubo e receptação.

A vítima tendo curado o avô do autor do crime, gozava de influência extraordinária na casa deste. Enfeitiçara positivamente o rapaz a ponto de convencê-lo a deixar o seminário, onde estudava, e vir viver com ela em concubinagem. Levou mesmo o rapaz a roubar o avô e a entregar-lhe o produto do roubo. Este obedeceu. O caso foi levado para os tribunais e durante o julgamento o rapaz simulando uma consulta ao julgador, ergueu-se e, puxando por uma faca de cosinha, que ocultava dentro do casaco, avançou sobre a «bruxa» e gritou «Esta mulher inutilizou-me a vida». E esfaqueou-a com raiva.

O cadáver da vítima foi, depois, retirado da sala do tribunal e o assassino deixou-se prender sem resistência.

A mãe do infeliz rapaz, que assistia à audiência, perdeu os sentidos.

(De *Gazeta de Cantanhede*)

El-Rei D. Carlos I.^o e o príncipe Real D. Luiz Filipe

Passou no dia 1 do corrente, mais um aniversário do nefando crime que vitimou dois ilustres portugueses. El-Rei D. Carlos I e o seu filho primogénito, o Príncipe Real D. Luiz Filipe, crime que enodou a nossa história e enlutou a Nação Portuguesa.

Em Lisboa, e em vários pontos do país, foram rezadas missas por alma das régias vítimas desse crime, cujas consequências foram das mais desastrosas para Portugal, a breve trecho lançado nas maiores perturbações e lutas políticas, as quais punham em perigo os destinos da Nação.

Na passagem de mais um aniversário desse lutucoso acontecimento, rezemos uma prece pelas almas das vítimas do atentado do dia 1 de Fevereiro de 1909.

(De *Correio de Abrantes*)

Negro ofício

Apresentou-se, há dias, num dos Bancos de Tóquio, um cavalheiro a convidar todo o pessoal a ingerir tal droga enfrascada que 11 dos empregados tiveram morte imediata, enquanto os restantes se espojaram pelo chão, sofrendo horrivelmente até passarem desta para melhor.

Que queria desinfetar o Banco da desinteria que grasa pela cidade!...

Senhor da situação, cobra-se à valentona e escapa-se, deixando tudo limpo.

A estas horas há-de precisar forte barreira pela certa.

(De *Reconquista*)

Criminosos... lógicos

Por informações da própria imprensa comunista de Varzóvia, sabe-se agora que foram expulsos do partido comunista daquele país, e só daquela cidade 10.922 sócios, sob acusação de abusos do poder para fins pessoais, delitos contra a moral, embriaguês e outros parecidos.

Este número toma uma importância particular quando se coloca em presença do número total dos filiados.

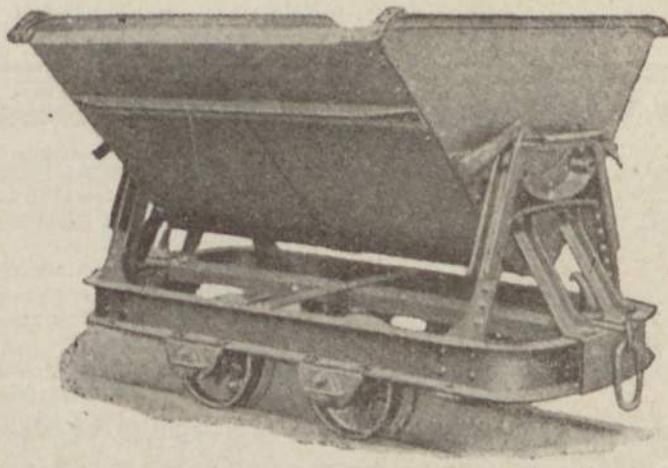
Estes, só na região de Varzóvia, a interessada na eliminação, são de 38 486; a percentagem dos corruptos e imorais, entre os comunistas polacos é pois muito elevada e dá a medida da dissolução de costumes, que reina nas hostes do partido.

E andam para aí certos agentes moscovitas a cantar a imaculabilidade das fileiras comunistas, como se o alistamento no partido fosse uma espécie de vacina misteriosa contra todo o mal.

Ninguém deve surpreender-se com estes resultados, porque afinal aqueles homens são lógicos com os erros que lhes fizeram crer. Mais criminosos do que eles são os que lhes contaminaram a inteligência com o tóxico do materialismo.

(De *A Guarda*)

DECAUVILLE



CARRIS de vários perfis — LINHAS completas — VAGONETAS de diversas capacidades — AGULHAS — PLACAS GIRATÓRIAS — PLATAFORMAS — ACESSÓRIOS — Rodados — Chumaceiras — Travessas — Parafusos — Escápolas, etc.

Ferramentas para Obras Públicas

Caldeiras espalhadoras de betume — Chapas onduladas — Prego quadrado

ENTREGAS IMEDIATAS

CUSTODIO C. DAS NEVES

Rua Vieira da Silva, 96-1.^o — LISBOA — Telef. 6 1541

Hoteis recomendados em Portugal

LISBOA	HOTEL EUROPA HOTEL METROPOLE FRANCFORTE HOTEL - ROSSIO BAR-RESTAURANTE DO AEROPORTO
BUÇACO	PALACE HOTEL O mais sumptoso do País HOTEL MIRADOURO Panoramas deslumbrantes
CURIAS	PALACE HOTEL — O maior de Portugal — PISCINA-PRAIA DA CURIA Uma das mais belas da Europa
COIMBRA	HOTEL ASTORIA O melhor da cidade e único de 1.ª categoria

INFORMAÇÕES E FOLHETOS ILUSTRADOS
Rossio, 108-2.º — Telef. 31379

L I S B O A

António Botto no Brasil

O poeta António Botto tentou realizar uma série de conferências em S. Paulo, com entradas pagas. Lá, como em Portugal, não é costume pagar para ouvir uma conferência. Por isso, depois de ter obtido a cedência do Teatro Municipal, o poeta verificou não haver ninguém disposto a esporcular o preço da entrada, embora algumas pessoas tivessem comparecido para ouvir falar de Federico García Lorca. António Botto indignou-se com isso, invectivou esse reduzido público e fez amargas declarações á Imprensa, chegando a dizer: «Está anunciado para os próximos dias, no Teatro Municipal, a estreia dumha companhia lírica qualquer, e os preços são astronómicos. Porque não haveria o público de pagar 75 cruzeiros para ouvir António Botto?»

(De *O Primeiro de Janeiro*, do Porto)

Gandhi

O famoso chefe índio, Gandhi, conhecido em todo o mundo pelo ascendente que gozava no seu povo, foi vítima dum atentado.

Alvejado a tiros de pistola por um fanático, que se verificou ser agente comunista, faleceu pouco depois no hospital, onde à pressa o recolheram.

A notícia rebentou como uma bomba, não apenas entre os índios que profundamente o veneravam, mas também em todo o mundo.

Porquê tão grande retumbância? Porque Gandhi era, no

momento presente, um grande propagandista da paz, empregando-se por todas as maneiras por estabelecer lá no seu povo.

Adoptava Gandhi um estratagema muito original para levar a bom termo alguma empresa, que tinha em vista.

São do conhecimento de todos os rigorosos jejuns a que se submetia, em tais casos, tendo ainda há pouco concluído um de bastantes dias.

Era, na verdade, um ideologista bem intencionado, e faz falta como orientador do povo índio, agitado e dividido por correntes tão diversas.

É curioso este traço da sua vida: visitando um dia certo mosteiro da religião católica, na Europa, manifestou a sua admiração pela vida ascética dos frades e confessou estar convencido de que os homens só poderiam modificar-se pela austeridade e pela penitência.

Nesta convicção, desejava estabelecer no povo índio qualquer coisa que se parecesse com as Ordens religiosas do catolicismo, como meio indispensável de transformar a sociedade.

A morte de Gandhi teve repercussão mundial. O Santo Padre exprimiu seu pesar pelo facto, e no funeral dizem os jornais terem-se incorporado para cima de um milhão de pessoas.

Qualquer que seja a opinião que se tenha acerca das doutrinas e do ideologismo de Gandhi, a verdade é que foi um espiritualista sincero.

Mesmo não pertencendo ao corpo da Igreja Católica, talvez não andasse muito longe da sua alma.

(De *O Almonda*)

A mocidade «não me chateie»

Nur a revista hebdomadária e numa série de «ecos» alusivos à formação da mocidade actual, destacam-se algumas verdades que são, infelizmente, a condenação total desta juventude. Num eléctrico entra apoiada a uma bengala uma senhora alcachinada e doente. Diz a Mãe para o filho: Pedro, oferece o teu lugar àquela pobre senhora. Desafogo imediato: Que *chatice*!

Eis a aristocrática mocidade de hoje.

O peor é que esta elegância de maneiras é contagiosa na vertical.

Em pleno e deprimente Carnaval portalegrense um grupo de moços abrillantinados, género marçano analfabeto, percorre as ruas da cidade fustigando os transeuntes com estas delicadezas: ó menina «destó», «destóó»...

Repare-se para o que se passa no Cinema durante as sessões.

Desalentador! Em todo o caso, susceptível de repressão à *fouet*! — Senhor comandante da polícia, — cadastre-os.

(De *A Voz de Portalegre*)

ARTIGOS PARA TODOS OS DESPORTOS



Os mais baixos preços. **Taças, Bandeiras, Galhardetes, Emblemas, Botas** especiais para Futebol. A nossa bola «Império» é a melhor. Jogos diversos para clubs e crianças. Consertos em raquetes, sacos de borraha, etc. Facilidades de pagamento aos Clubs. Não façam as compras

sem primeiro nos consultarem. **CASA DESPORTOS**
Telef. 30606 — RUA DA MADALENA, 196 — LISBOA

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Março de 1898)

Linhos portuguezas

Mormugão — Consta a um collega, por cartas vindas de Londres, e transmitidas por pessoa de inteira confiança, que ha toda a probabilidade de se modifarem favoravelmente as condições resultantes para a nossa linha ferrea da desleal guerra de tarifas que lhe tem feito a companhia Southern Mahratha. Parece que o governo inglez resolveu não sancionar quaesquer tarifas que representem, em relação ao nosso caminho de ferro, um tratamento diferente do que foi adoptado, em circunstancias eguaes, em relação aos caminhos de ferro da India britanica.

A questão do sr. Hershent — Reuniu no dia 9, extraordinariamente, o conselho de administração da Companhia Real, para tomar conhecimento da resposta dada pelo sr. Hershent ao officio em que o conselho replicara ás exigencias d'aquelle cavalheiro, sobre os termos e condições da liquidação de contas entre elle e a Companhia, pelo contracto de empreitada da construcção do muro de suporte para a linha ferrea de Cascaes, até Belem, exigencias que são reputadas exageradas.

A sessão foi demorada, durando desde as 8 horas até perto da meia noite, não ficando, todavia, concluido o assumpto, que fará o objecto de novas reuniões.

Algarve — A comissão de pontes metalicas ainda não formulou o seu parecer, parecendo que opinará por que a ponte de Portimão, convenientemente reforçada, poderá servir para passagem de comboios, além do transito ordinario.

O sr. engenheiro Parreira já deu começo aos estudos do prolongamento do caminho de ferro d'aquelle villa a Lagos.

— O conselho superior de obras publicas em sessão de hontem, aprovou o projecto do primeiro lanço de Faro a Olhão, mandando se estudar a variante, afim de approximar a estação do caes da villa, sendo adoptado á sahida de Faro o traçado directo da estação actual do caminho de ferro ao contra-forte do castello, em frente da praça da Rainha.

Atravez d'Africa — Foi, por uma portaria do ministerio da marinha, louvada e dissolvida a comissão encarregada de estudar a situação financeira d'esta Companhia, commisão que era constituida pelos srs. conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho, Joaquim Pires de Sousa Gomes e Tito de Carvalho.

GRAHAM'S PORT

À venda nos melhores Bars, Hoteis e Restaurantes do País

AGENTES

Guilherme Graham Jr. & C.^o

LISBOA — Rua dos Fanqueiros, 7 — Telefone 20066/9
PORTO — Rua dos Clérigos, 6 — Telefone 26961/2

DISTRIBUIDORES NO SUL

José Luiz Simões

16, Largo do Chiado, 17 — Telefone 28913

LISBOA

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

DEPENDÊNCIAS URBANAS

Alcântara, 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, Matozinhos, Moura, Guarda, Espinho, Montijo, :— e Vila Franca de Xira :—

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

José Gomes da Silveira

Aluguer de fragatas no Rio Tejo

ALFÂNDEGA

Escrítorio: PROPRIETÁRIOS DE FRAGATAS

LISBOA

Telef. 28538

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escrítórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegrams: SNADEK — LISBOA Telefone: 21868



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 22, II série, de 27 de Janeiro, 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, foi aprovado, com alterações, por despacho de 7 do corrente mês desta Direcção Geral o projecto do 2.º aditamento à tarifa de licenças para ocupação de terrenos, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada a redacção da primeira das condições da mesma tarifa e substituído o anexo de classificação das estações e apeadeiros, para efeito da aplicação dos preços designados na mesma tarifa.

A principal Agência de Viagens Portuguesa



AGÊNCIA TURÍSTICA

Sede:
Av. da Liberdade, 231/235
LISBOA

Sucursais:
Av. dos Aliados, 59, 69
PORTO

Telegrams: EUROTOUR—LISBOA

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE VIAGENS — INDIVIDUAIS E COLECTIVAS —

Passagens aéreas e marítimas para todo o mundo

A Agência «EUROPEIA» é uma Firma acreditada,
de absoluta confiança e boa organização

Mais de vinte anos de experiência

Direcção e Administração: A. FORTE



O «Diário do Governo» n.º 31, II série, de 7 de Fevereiro, 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 29 de Janeiro findo de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulada a tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade, em vigor na linha da Beira Alta, aplicável ao transporte de animais vivos por vagão completo ou pagando como tal.

O «Diário do Governo» n.º 42, II série, de 21 de Fevereiro, 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, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente mês, os projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aviso ao público, destinados a uniformizar, em todas as linhas que explora, as condições de transporte de peles verdes, e de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, alterando-o quanto ao serviço que presta a estação de Lisboa Rego em relação à mesma mercadoria.

O «Diário do Governo» n.º 48, II série, de 28 de Fevereiro, 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 20 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a unificar as disposições sobre o horário de abertura e de encerramento das estações de todas as linhas exploradas por aquela empresa.

O «Diário do Governo» n.º 49, II série, de 1 de Março, 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 o projecto de aditamento à tarifa interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual é substituído o quadro da lotação de gado por piso, constante da 3.ª das condições particulares do § 1.º do capítulo III da referida tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 50, II série, de 2 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no decreto n.º 31:232, de 28 de Abril de 1941, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a regular o tráfego de mercadorias entre Portugal e Espanha e França e além.

O «Diário do Governo» n.º 52 II série, de 4 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo



3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 26 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público E n.º 1:362, de 16 de Agosto de 1920, em vigor na linha da Beira Alta, relativo à forma como devem ser apresentadas as reclamações formuladas pelo público.

O «Diário do Governo» n.º 27, II série, de 3 Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que para o ano de 1948 a comissão arbitral a que se referem os artigos 22.º do decreto n.º 18:859, de 30 de Agosto de 1930, e 10.º do decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1932, seja composta pelo engenheiro inspector superior de obras públicas Raul da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Luís da Costa, como delegado da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 29 II série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, enge-

nheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro termo adicional ao contrato primitivo da empreitada n.º 6, de modificação de alguns taludes e remoção de terras dos desabamentos verificados nas trincheiras do troço em construção de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe.

O «Diário do Governo» n.º 30, II série, de 6 de Fevereiro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 3, de construção do edifício de passageiros da estação do Estádio Nacional, de que é adjudicatário Alfredo Maria Afonso da Mouteira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 31, II série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 43 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, entre os quilómetros 5,795.30 e 5,832.65, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela está situada na freguesia de Benfica, concelho e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com o caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com a Câmara Municipal de Lisboa.

O «Diário do Governo» n.º 32, II série, de 9 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, com as superfícies, respectivamente, de 181^{m²},10 e 15^{m²},60, localizadas a primeira ao lado esquerdo da linha férrea de Santa Apolónia a Benfica, entre os quilómetros 6,521.00 e 6,556.60, e a segunda ao lado direito da mesma linha, entre os quilómetros, 6,526.85 e 6,561.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas a primeira na freguesia do Campo Grande, concelho e distrito de Lisboa, e a segunda na freguesia de S. Sebastião da Pedreira, concelho e distrito de Lisboa, e confrontam a primeira ao norte com a Câmara Municipal de Lisboa e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro e a segunda ao norte, nascente e poente com o caminho de ferro e ao sul com a Câmara Municipal de Lisboa.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Câmara Municipal de Lisboa, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1948

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS,
AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.ª — PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.ª — Rua Augusta, 100, 2.º

Telef. 26922

SINGER

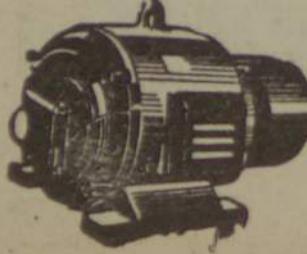
As máquinas, Peças e Agulhas que vendemos têm a garantia absoluta de serem manufacturadas nas próprias Fábricas da

The Singer Manufacturing Company

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 158 - LISBOA TEL. 62177 LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATERIAL DE QUALIDADE SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIARMOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES**ENAE**

Fabrico nacional

«IMPERMEABILIS»

A ÚLTIMA REVELAÇÃO QUÍMICA NA IMPERMEABILIZAÇÃO DOS MATERIAIS

Impermeabilização dos cimentos destinados a todas as obras de construção civil que se deseje preservar de infiltrações — Represas hidráulicas, tanques e canais de irrigação — Edificações urbanas, hospitalares, etc. — Terraços, Caves, Depósitos para vinhos, etc.

Ficam com a impermeabilidade do vidro sem comunicar aos líquidos em contacto o menor cheiro ou sabor estranhos

AGENTE PARA TODO O IMPÉRIO PORTUGUÊS

MONTEFLOR, L.ªR. DO FERREGIAL, 48-1.º-E.
Telef. 23266-23698 — LISBOA

LINO — Liquidação

COM FORMIDÁVEIS DESCONTOS POR MOTIVO DE BALANÇO DE TODOS OS ARTIGOS DA SUA ESPECIALIDADE

Sobretudos, Gabardinas, Trincheiras, Zambrenes, Capas de Borracha e Casacos de Cabedal.

A mais poderosa existência em Gabardinas Nacionais, Inglesas e Americanas

LINO Calçada do Carmo, 17-1.º

Esquina da Rua do Primeiro de Dezembro

Por cima do Grande Café Nacional (ao Rossio)

Telefone 22206 — LISBOA



José Gaspar Carreira, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1896



ARMAZEM DE PAPELARIA
ARTIGOS DE ESCRITÓRIO
MERCEARIAS FINAS
SABONETES E PERFUMARIAS



Escrítorio e Armazém:

Rua dos Fanqueiros, 360-1.^o

(Em frente ao mercado da Praça da Figueira)

Tele } fone 27656
gramas «Parcarreira»

LISBOA

Fábrica Victória, L.^{da}

Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA

Licores e Xaropes, Torrefacção e Moagem de Cafés

Telefone 26473 Teleg.: Victorioso

Pretendéis adquirir um presépio de lindas figuras?

Procurais uma imagem de qualquer invocação e de fina expressão?

Desejais um crucifixo que inspire devoção, um térço ou estampa,

um livro de missa ou de Cultura?

Lembrai-vos que na

CASA AVÉ MARIA

Rua da Prata, 75 TELEFONE 26127 LISBOA

encontrareis um sortido especial sempre por preços muito acessíveis

BALSEMÃO

PERFUMISTA

do Século passado e do actual

Rua da Conceição, 141

«A Construtora Ideal, L.^{da}»

Compra e venda de propriedades, construções, empreitadas, reparações, administrações, aluguer de casas, hipotecas, cobranças, contribuições, etc.

Os serviços não só são extensivos a todo o País como também às Ilhas e Colónias.

Escrítorio: AVENIDA ALMIRANTE REIS, 4, 1.^o

Empresa Electro Cerâmica

FÁBRICA NO CANDAL
VILA NOVA DE GAIA

SEDE:

Largo da Biblioteca Pública, 17, 2.^o — LISBOA

Porcelanas eléctricas de alta e baixa tensão
— Aparelhagem eléctrica para telégrafos e telefones — Tubo Bergmann — Artigos de baquelite para todos os fins — Porcelanas domésticas, decorativas e industriais :: ::

Reparações de Automóveis

AS OFICINAS MAIS ANTIGAS DO PAÍS

MOISÉS AUGUSTO CARVALHO, H.^{ro}

DIRECÇÃO TÉCNICA: Manuel Cardoso (Vulgo Manuel da «Chandler») e Suzano Rodrigues

TORNOS-FRÉZE—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 grátis // Telof. 43700 // Mecânica geral CALÇADA DO LAVRA (ao Torel), 36 — LISBOA

MÁRMORES

DE Sousa Baptista, L.^{da}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13

LISBOA — Telefone 27643

Quando construir ou montar qualquer casa para sua residência não deixe de consultar os preços deste estabelecimento e não se arrependerá.

Somos especializados no preparo de boas cantarias, mármores pulidos de todas as qualidades e para todos os fins, jazigos e todas as cantarias para fachadas de edifícios dos mais ricos e modestos em arquitectura.

Artigos sanitários, salas de banho completas, esquentadores, torneiras, válvulas, saboneteiras, mosaicos cerâmicos e hidráulicos, azulejos brancos e de cores, loiças e faianças artísticas, espelhos de cristal e artigos de ménage, etc.

Os mármores desta casa são rigorosamente seleccionados e cuidadosamente escolhidos e o seu preparo é feito com cuidado e gosto.

O maior valor dos mármores é o que elas prestam em serviço na higiene e na ornamentação em que são insubstituíveis.

O MÁRMORE É SEMPRE O MÁRMORE

Secção de artigos de utilidade e ménage

Esta secção, onde temos um variadíssimo sortimento de artigos para serviços de utilidade doméstica e presentes, merece que a visite — não se arrependerá — antes de fazer as suas compras.

13, LARGO DE S. JULIÃO, 13

ANIZ
DOMÚZ

TRÊS TIPOS:
**DOCE, SÉCO E
MEL DAS DAMAS**

A VENDA EM
TODAS AS
BOAS CASAS

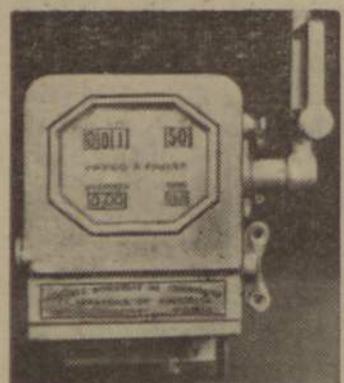
PROVE E NÃO
PREFERIRÁ OUTRO

**Sociedade DómuZ, L.^{da}
ELVAS**

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas
R. dos Fanqueiros, 356 — Telef. 27464

Taxímetros «POPP»



Os aparelhos de confiança

Mais de 90 % dos taxis em Portugal são equipados com taxímetros «POPP» — Reparações — Acertos — Reconstrução com peças de origem — Conta-quilómetros — Oficinas apetrechadas com as mais modernas máquinas-ferramentas de alta precisão — Assistência técnica por engenheiros e pessoal especializado — construção de quaisquer peças em série

Mecânica de Precisão, L.^{da}

Rua António Pereira Carrilho, 30

LISBOA

**Emprêsa Industrial
de Madeiras, L.^{da}**

Madeiras para exportação

CAIXOTARIA para toda a espécie de embalagens
marcações a fogo e a tinta

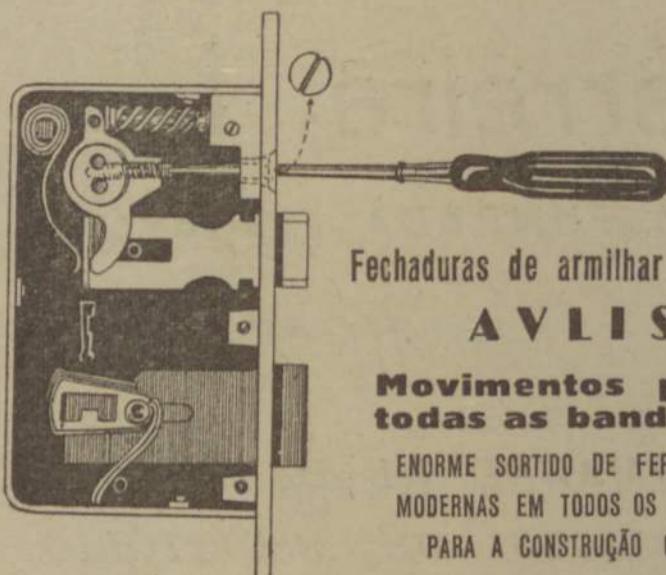
Sede: VILA ZENHA — XABREGAS — LISBOA
Telef. 3 9020 End. Teleg. «Taboinha»

Fábricas | PAMPILHOSA DO BOTÃO, FARMILHÃO,
TORREDEITA, CANTANHEDE E POMBAL

Caixotaria Mecânica em LISBOA

Guedes Silva & Guedes, L.^{da}

FERRAGENS * CROMAGEM * FERRAMENTAS



Fechaduras de armilhar e trincos

AVLIS

Movimentos para
todas as bandeiras

ENORME SORTEJO DE FERRAGENS
MODERNAS EM TODOS OS ESTILOS
PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

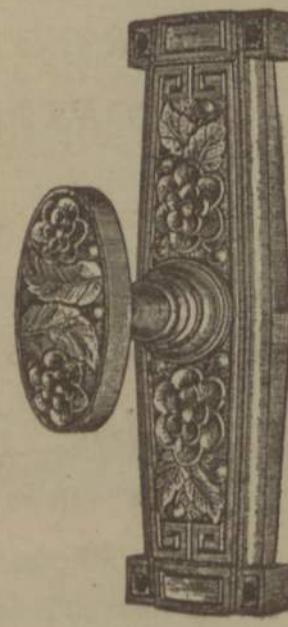
Grande Prémio de Honra e Me-
dalha de Prata na Grande Ex-
posição Industrial Portuguesa
de 1932

///

32, RUA EUGÉNIO DOS SANTOS, 32

TELEFONE 2 3746

LISBOA



TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUER
AS MALHAS DE SEDA



FABRICA DE MALHAS

Figueiredo & C., L.^{da}

R. DUARTE GALVÃO, 48
L I S B O A

Telef. 5 8066

Teleg. CORONA

PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES,
FUNDACÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE

Cimento «LIZ»—Hidrofugado «N»

Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrofúgos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprego

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.^o — LISBOA

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.^o — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS



Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

■ ■ ■

SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.^o

Telefones: Direcção 28632 — Escritórios 22331
Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa — R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276 — Telef. 22332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telefone 117

Endereço Telegрафico: P.LPRADO

Cimento «TEJO»

- CANTARIAS
- MÁRMORES

António Moreira Rato & Filhos

L I M I T A D A

Avenida 24 de Julho, 54-F

Teléfono 60879
Telexogramas RATOFILHOS

L I S B O A

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5.30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBÔA
TEL. 28000

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

E M 1947

quantidades de **Superfosfatos** quase 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

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}
LISBOA

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

CARVÃO
SEGUROS
REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAS, ETC.)
EXPORTAÇÕES
TRANSITÁRIOS
ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}



DOULTON

Um bom cadiño inglês

Para Latão, Cobre, Alumínio, Ferro,
—: Níquel e Metais preciosos :—

HORACIO ALVES

43 — Rua Augusta, 51 — LISBOA



PORTO — UM ASPECTO DA CIDADE

O PORTO e os seus monumentos arquitectónicos

Por CRUZ CERQUEIRA

OS monumentos do Porto e arredores abrangem o largo ciclo arquitectural desde o românico aos nossos dias, porém o período que predomina é o que vai do barroco seiscentista, marcado plenamente em várias igrejas, até ao neo-classicismo de fins do século XVIII e princípios do seguinte, evidenciado em edifícios civis de grandes massas construtivas.

A par disso salientam-se os interiores dos templos por exuberantes talhas dos séculos XVII e XVIII, que esplendem aqui a riqueza duma época de desenvolvimento mercantil.

* * *

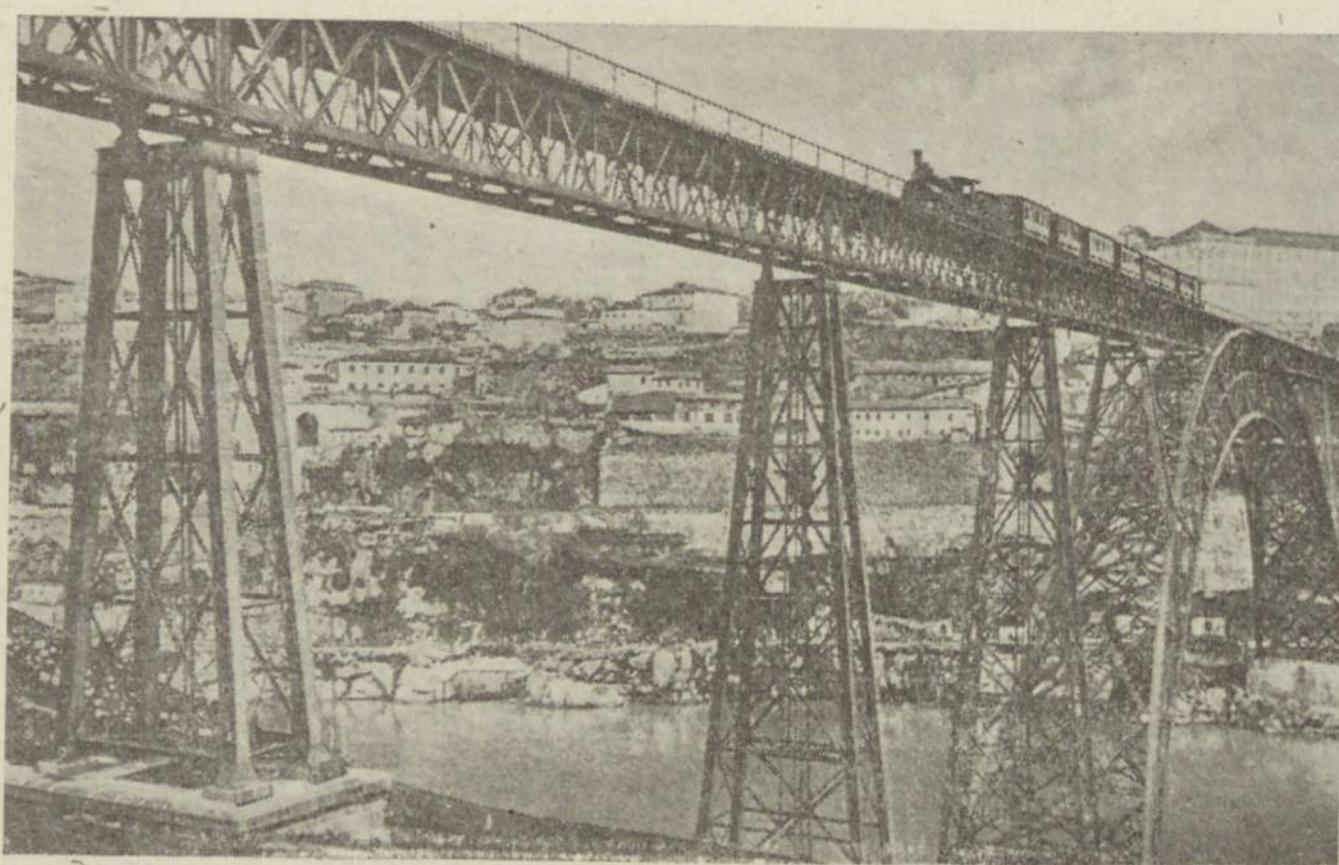
Mas se o barroco e o neo-clássico predominam no Porto mediante largo número e valia de exem-

plares arquitectónicos e rica talha a vislumbrar a retina de quem a vê, é certo que doutras épocas, designadamente da Idade Média, há importantes edifícios. É o caso da Sé, românica de primitiva traça mas com sucessivos acrescentos, e da ameiada igreja de Leça do Balio, no vizinho concelho de Matozinhos, ogival com elementos do período anterior.

E em importância histórica se destacam estes templos entre os restantes do Porto e arredores.

* * *

Dos períodos pre-românicos não existem no Porto e arredores mais do que detalhes encravados aqui e ali em construções de época posterior, designadamente na pequena e românica igreja de Cedofeita.



PORTO — PONTE DE D. MARIA PIA

É talvez esta a mais antiga igreja levantada no perímetro actual da cidade e arredores. Vem do século XII a sua construção e nela se encaixam vestígios do ciclo moçárabe. Recentemente foi restaurada e reconstruída. Não lhe é muito posterior a catedral, cujas planta e estructura se estribam no românico. Mas a Sé sofreu alterações pelos tempos fora e assim as naves foram no século XVIII picadas e rebocadas a gesso para serem submetidas ao estilo da época, as torres modificadas no seu coroamento que era por certo ameiado, e a fachada principal enxertada dum portal clássico e dum oratório com varandim barroco, além de que se apensou exteriormente à nave Norte um alpendre ou *loggia* aliás esbelta no gôsto italiano. Por sua vez o cláustro é gótico embora acuse pelas suas dimensões e riscos dos arcos a transição do românico. No corpo da igreja há boa talha, alguns túmulos, magnífico altar de prata, pia baptismal, etc.

A igreja de Leça de Balio tem conservado mais ou menos a sua primitiva construção e é um dos melhores exemplares do nosso gótico do 1.º período.

Assinala a época da independência e constituição do reino e lutas medievais. No seu interior existem vários túmulos, sendo notável o do prior Frei João Coelho, belo sarcófago ogival, e a pia baptismal, excelente peça gótico-manuelina, ambos do cinzel de Diogo Pires «o Moço», que esculpia o gracioso cruzeiro também manuelino do 1.º período que se encontra a pouca distância do templo.

Gótica também, a igreja de S. Francisco, posto copiosamente revestida no seu interior por rica e esplendente talha barroca do Século XVIII.

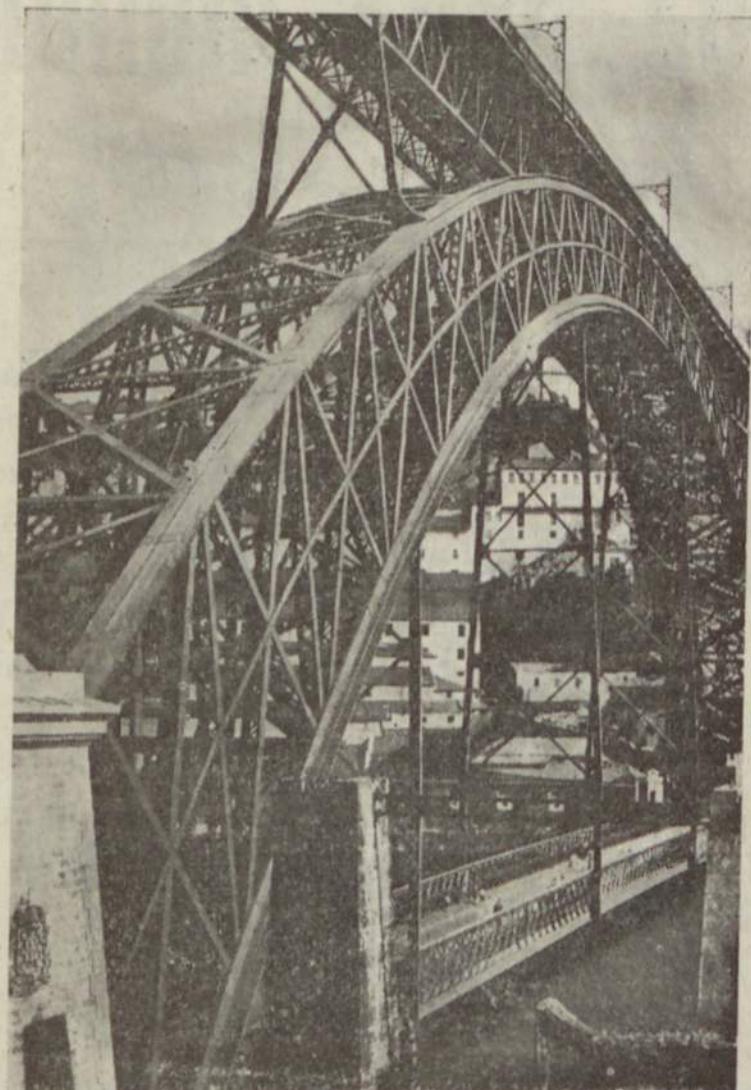
Santa Clara, da mesma época, sofreu alterações e apresenta-se como exemplar de transição para a Renascença, muito em particular pelo seu curioso

portal com elementos ogivais e clássicos. O seu interior recobre-se igualmente de magnífica talha barroquista.

O seiscentismo na arquitectura portuense assinala-se em especial por duas igrejas das mais peculiares do estilo jesuítico do nosso País: as de S. João Novo e dos Grilos (antigo Colégio Novo da Companhia), de manifestas semelhanças com a Sé Nova de Coimbra, e a de Angra do Heroísmo, erigidas também pelos jesuítas e o templo do Seminário de Santarém. São especímenes curiosos, dominados por frontões e altas torres, e divididas por pilastres as suas fachadas em vários corpos.

O templo do antigo mosteiro dos crúzios da Serra do Pilar em Vila Nova de Gaia é um monumento que se destaca não só pela planta circular como pela arquitectura mais no estilo clássico da chamada 2.ª Renascença do que propriamente no barroco das anteriores. O cláustro anexo, também circular e de colunas jónicas, tem coroamento barroco. É esbelto, fino, subtil. Na mesma vila existe o convento de Corpus Christi, cuja igreja octogonal, é de construção posterior ao mosteiro.

E ainda neste concelho, mas a poucos quilóme-



PORTO — PONTE DE D. LUIZ

tros de distância, fica o convento de Grijó, com igreja em Renascença e barroco. Boa talha dos séculos XVII e XVIII, existe lá o túmulo de D. Rodrigo Sanches, filho natural de D. Sancho I e D. Maria Pais Ribeiro, a *Ribeirinha*. É uma bela peça de escultura tumular medieval.

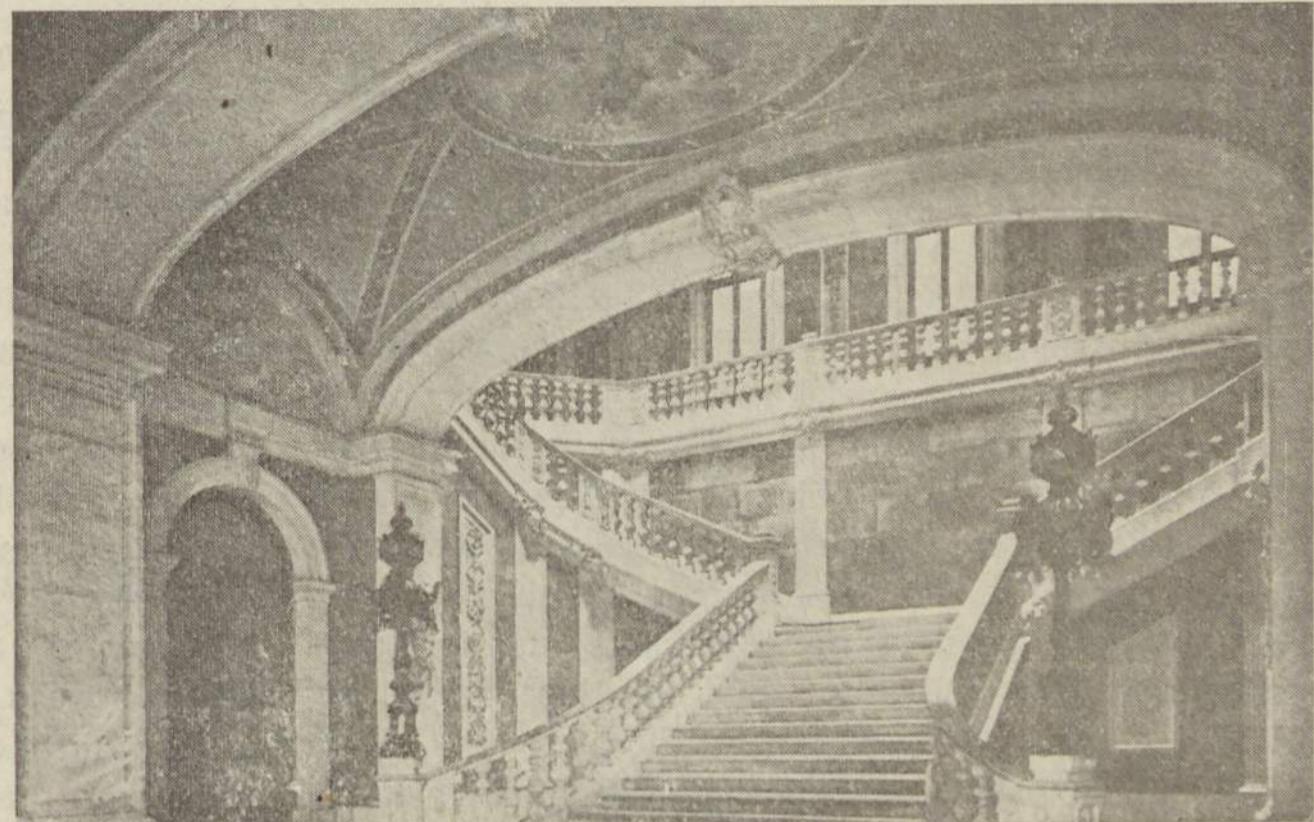
Voltando à cidade do Porto, S. Bento da Vitória é também da época seiscentista embora começada nos últimos anos do século XVI e filia-se na arquitectura de outras igrejas beneditinas.

E a dos Carmelitas é do mesmo ciclo. Seiscentista de traça é ainda a igreja de Santo Ildefonso com fachadas de rígidas linhas e colocada em sítio de lhe permitir perspectivo efeito.

As igrejas dos Clérigos, de planta elíptica, da Misericórdia (desta a fachada) e dos Terceiros do Carmo apresentam outro período arquitectónico de intensidade barroca. Em particular a primeira é um monumento de importância e valia arquitectural. As fachadas, sobretudo a dos Clérigos e a da Misericórdia, são magnificentes de motivos decorativos; as suas cantarias lavram-se semelhantemente à talha dos interiores. Poucas vezes o rijo



PORTO — A TORRE DOS CLÉRIGOS



PORTO — ESCADARIA PRINCIPAL DO PALÁCIO DA BOLSA

granito do Norte tem sido trabalhado com tanto requinte de labor.

No chamado estilo D. João V é a capela das Orfãs, singular pela expressão da sua fachada que ostenta grandioso escudo das armas nacionais e se remata por empêna de longa sinuosidade de curvas e contra-curvas e outros elementos decorativos de marcado sabor barroquista.

De fins do século XVIII e princípios do seguinte são as igrejas dos Terceiros de S. Francisco, da Trindade e da Lapa. A primeira é um raro e belo monumento de elegante fachada e correção de linhas com certo aticismo a recordar a suprema arquitectura grega. As duas outras, cujas fachadas se coroam por grandiosas torres, acusam o neoclassicismo da época.

Quase todas as igrejas portuenses se revestem de esplêndida talha, no entanto e além das citadas, são notáveis também os interiores dos templos de S. Nicolau e Miragaia.

A arquitectura militar portuense, embora a cidade tivesse sido circundada de muros e portas de defesa, limita-se apenas ao pequeno lanço de muralhas fernandinas em Santa Clara e a outros trechos descobertos junto da Sé, e aos velhos castelos de S. João da Foz e do Queijo, ambos de traça seiscentista.

Curiosos edifícios de vetustas eras apresenta a arquitectura civil do Porto: a casa em que nasceu o Infante D. Henrique, as ogivas de Redemoinhos e da Reboleira, assás conhecidas, e a medieval Torre de Pedro Sem, habitação com história e lenda. De típicas e populares casas não faltam exemplares ostentando por vezes pórticos de colunas a dar-lhes imponência. E de peculiar aspecto são as construções em ressalto e telhados de largos beirais frequentes pela cidade.

Na capital do Norte salientam-se alguns palá-

cios solarengos de traça barroca e construção de zotista e curiosos exotismos na decoração, como os dos Fidalgos da Fábrica, dos Pachecos em Belomonte e de S. João Novo. Porém o da Bandeirinha, de edificação anterior e arquitectura diversa, distingue-se pela sua interessante fachada de dois andares superiores e sobretudo pela porta principal com o fausto de sereias-atlantes a segurar uma varanda de balaustrada. Ameias coroam este edifício que lembra certos palácios castelhanos.

O antigo Paço Episcopal, hoje *domus municipalis*, é um grandioso e imponente edifício, cuja vasta fachada corrida de sacadas se filia na arquitectura dos palácios dos séculos XVII e XVIII.

O Palácio dos Carrancas, actual museu, mau grado do mesmo estilo, enfileira, pela massa das suas cantarias de medalhões, entre os do período posterior.

O mais curioso e belo palácio portuense é o do Freixo, traçado pelo insigne Nasoni junto do rio Douro e com jardins delineados também pelo arquiteto italiano a dar-lhe soberbo efeito. É rectangular de planta e apresenta quatro torreões aguçados de cúpulas, corpos salientes e multiplicidade de elementos decorativos num conjunto magnífico a causar cenográfica impressão.

De certa imponência pelas massas construtivas são os da Relação, de irregular planta e grandiosa janela abrindo como tribuna real, do quartel do 18,

mais modesto, e da Universidade, vasto edifício quadrangular, e, sobretudo, o da Bolsa com excelentes interiores e obra da 2.ª metade do século XIX, ambos com corpos centrais destacados por elevadas colunas.

O da Feitoria Inglesa, de largo átrio interior em arcos e colunas e frontaria de boas linhas é doutro tipo. Por sua vez o Hospital Geral de Santo António, delineado pelo inglês Karr, ostenta uma ampla fachada em diversos corpos, alguns dos quais avançam em grandes colunatas. É dos edifícios civis do País um dos maiores e de mais vasta e imponente fachada. Pelo aspecto grandioso, riqueza das suas linhas e das suas pedras, classicismo do conjunto e monumentalidade é afinal um símbolo da riqueza, energia e trabalho da cidade.

As torres portuenses merecem resenha especial. As duas da igreja da Lapa e a que se ergue a retamar a frontaria do templo da Trindade tem altivo porte. Porém e mais do que estas sobe a graciosa e monumental Torre dos Clérigos, construída em vários lanços, e de cento e tantos metros de altura. É devida também a Nazoni e constitue o mais elevado monumento de Portugal.

A elevada altura quedam-se também as pontes metálicas de D. Luís com dois tabuleiros e de D. Maria Pia da autoria de Eiffel. Tem esbelta imponência e são as mais importantes do País. Constituem elementos característicos na fisionomia panorâmica da cidade do Porto.

CAMISAS TABÚ CAMISOLÂNDIA

Rua S.^a Catarina, 174 PORTO

FÁBRICA DE CAMISAS AJAX MORAIS & CARNEIRO RUA ALEXANDRE BRAGA, 42-1.º - Tel. 25650 - PORTO

Telefones — 22823 e 22824

Teleg.: GUIDO — PORTO

Guilherme Machado & C.^a

Rua da Nova Alfândega, 108

PORTO

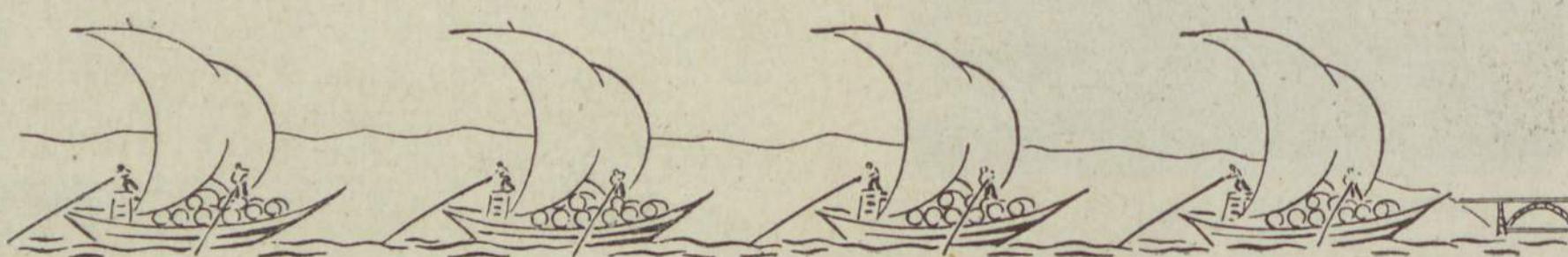
ANTERO & C.^a

Ferragens, Ferramentas, Cutelarias,
Ferro e Metais

TELEFONE — 24967 (P. B. X.)

97, Rua do Almada, 101

PORTO





FÁBRICA NACIONAL
DE CABOS
E FIOS ELÉCTRICOS

José Joaquim Martins

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Rua da Constituição, 302 — PÔRTO

TELE { FONE: 8421
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

Tele { gramas: MFERREIRA Pôrto
fone, 21830 P. B. X.

Manuel Ferreira

ACESSÓRIOS PARA A INDÚSTRIA
SEÇÃO DE BALANÇAS
ÓLEOS DE LUBRIFICAÇÃO
CADINHOS PARA FUNDIÇÃO

182, Rua Mousinho da Silveira, 184

PÔRTO

LANIFÍCIOS
AMÂNCIO
SILVEIRA

Fábrica de Tintas e Vernizes



Tintas e Vernizes de todas
as qualidades e para todas
as especialidades

///

Corporação Industrial do Norte, Lda.

Rua de Bento Júnior

Telefones: 4594-8595 — PÔRTO

Fábrica de Ferragens «Império»

Enxadas (Gentílicas e de Olhal), Catanas (Machetes), Facas, Machados, Machadinhas, Pás, etc. e outras Ferramentas

EXPORTAÇÃO DIRECTA PARA TODOS OS PORTOS DE ÁFRICA

VENÂNCIO S. QUINTAS & GENRO

Rua da Amieira — S. Mamede de Infesta

TELEFONE:

S. Mamede, 63 e 15156

TELEGRAMAS:

«IMPÉRIO» — Pôrto

PÔRTO — PORTUGAL

Empreza Carbonífera do Douro, L.^{da}

MINAS DO PEJÃO

BRIQUETES "PEJÃO" PARA USOS
DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

CARVÃO PARA CALDEIRAS E FORJAS

PRAÇA DE D. JOÃO I, 25-5.^o
P O R T O

Telefone: 24608
Teleg.: CARBONIFERA

Tel. 24-M e 64-M
End. Teleg. «LUACHO»

REFINARIA ANGOLA, L.^{DA}

REFINAÇÃO MECANICA DE AÇUCAR,
PELOS PROCESSOS MAIS MODERNOS

RUA TOMÁS RIBEIRO, 71

MATOSINHOS

Telefones { Sede, 22147 — PORTO
Fábrica, 4840 — VIZELA

EMPREZA TEXTIL DA CUCÁ, L.^{DA}

FIAÇÃO E TECELAGEM

Fábrica :
Moreira de Cónegos
VIZELA

Séde e Escritório :
R. Passos Manuel, 58
PÔRTO

Interposto dos Açucares Coloniaes do Norte, L.^{da}

Telegrams: SUCARNORTE
TELEFONE: 22116
Rua Infante D. Henrique, 31-1.^o
PORTO

**PARA TODAS AS MÁQUINAS
DESPERDÍCIOS DE ALGODÃO**

FARGE!



Os navios, os aviões, as locomotivas e todas as máquinas industriais só podem ter longa duração se forem muito bem cuidados. A limpeza dos órgãos vitais é obrigatória e implica, impreterivelmente, o uso de desperdícios de algodão. Garantimos que os nossos desperdícios são iguais e homogéneos do princípio ao fim dos fardos, dando assim a máxima satisfação a quem os usa. Compre os desperdícios de algodão

FARGE

L. FARGE, LDA.
Rua do Freixo, 1291
Telef. 51094 — PORTO

VALADAS, LDA.
Calçada Marquês de Abrantes, 1
Telef. 63113 — LISBOA
HAVAS

Manoel Francisco Ferreira & Filho

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA
Depósito de Garrafas e Garrafões de todos os tipos

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM:
Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 234
TELEFONE: 3311
VINA NOVA DE GAIA

RESIDÊNCIA:
OUTEIRO. 73
RIO TINTO

Telefone 21860

Telegramas: «Vidracial»

VIDRARIA COMERCIAL Manoel Pereira Pinto

Vendas por junto de: Louças, Vidros, Vidraças, Garrafas, Garrafões
20, Praça de Almeida Garrett, 21 -- PORTO

TELEFONE: 3220
LEITE & MAGALHÃES, L.^{DA}
FÁBRICA DE MOLDURAS

Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 180 V. N. DE GAIA

CONSERVAS

Brandão & C.^a, L.^{da}

Rua Herois de França, 405

MATOSINHOS

Companhia Cerâmica das Devesas

Telhas de todos os tipos e qualidades
— Tubos de grés e acessórios de todos os diâmetros — Tejolos vermelhos e refractários — Botijas de grés — Loiça sanitária — O melhor fabrico nacional

Rua Conselheiro Veloso da Cruz

DEVESAS-GAIA Telefone 3252
Fábrica na Pampilhosa — Telefone 2

End. Teleg.: CONDESTÁVEL

Telefone: P. B. X. 277-M

Fábrica de Conservas "Nun'Alvares"

Lage, Ferreira & C.^a, L.^{da}

Rua de Brito Capelo, 1379

MATOSINHOS — Portugal

Teleg. gramas: PERSILVA — PORTO
fone, 21.974

J. Pereira da Silva

ACESSÓRIOS PARA A INDÚSTRIA
CORREIAS, ÓLEOS PARA LUBRIFICAÇÃO
FERRAMENTAS e AMIANTOS
BASCULAS, PESOS e MEDIDAS

324 -- R. Mouzinho da Silveira -- 334

PORTO

Harker, Sumner & C. a L. da

152-Rua José Falcão-156

PORTO

14-L. Corpo Santo-18

LISBOA

Movimentos industriais por corrente

RENOLD

ECONOMIA DE FORÇA // ECONOMIA DE ESPAÇO

Sopressão absoluta de resvalamentos. Longa duração

Desnatadeiras ALFA-LAVAL

Manuais e Mecânicas

Normais e Anti-Espumos

de 45 a 5.000 litros por hora

MOTORES ELÉCTRICOS, A GAZ POBRE, A ÓLEOS, ETC.

GRUPOS MOTOS-BOMBAS
PARA REGA E OUTROS FINS

Companhia Industrial Resineira

(S. A. R. L.)



FÁBRICAS

SANTA COMBA DÃO (GARE)
(BEIRA ALTA)

E

CAMPANHÃ — PORTO

ESCRITÓRIO

Rua de Santa Catarina, 17-2.^o

PORTO

Telefones

P. B. X. 2 6652-2 6653

Rede do Estado, 21

Electro Central Vulcanisora, L. da

Estação de Serviço
AUTOMÓVEL

Recauchutagem
«INVICTA»

Pneus «Firestone»

Rua Alexandre Herculano, 385

TEL. { 2 3022
2 3023 PORTO

FILIAL

Avenida 24 de Julho, 60
LISBOA

Fábrica das Antas

S. A. R. L.

Rua da Vigorosa, 654 — PORTO

TELEFONES: 8972 e 8979

PRODUZ:

Pregarias em ferro, latão e outros metais para todos os usos. Parafusos com rôsca para madeira. Cardas, Brochas e cravinho para calçado. Rêdes de arame e arame farpado para vedações económicas e outros artigos úteis à Lavoura.

PREFIRA PRODUTOS DA

FÁBRICA DAS ANTAS

E FICARÁ BEM SERVIDO

DEPÓSITOS NO NORTE DO PAÍS:

Aveiro — Braga — Bragança — Chaves — Coimbra
— Figueira da Foz — Guimrães — Matosinhos
— Oliveira de Azeméis — Ovar — Viseu

Agências nas Ilhas Adjacentes e Colónias Portuguesas

Angola — Agente: **RAÚL LELO**
CAIXA POSTAL, 1300 — LUANDA

Açores — Agentes: **VIRIATO M. PEREIRA**
Rua José Maria Raposo d'Amaral, 81-83 — PONTA DELGADA S. MIGUEL
ALBERTO FERREIRA

Rua Rio de Janeiro, 18-20 — ANGRA DO HERÓISMO — ILHA TERCEIRA

Madeira — Agente: **SEQUERA & IRMÃO, SUCR.**
Rua do Estanco Velho, 5 — CAIXA POSTAL N.º 10 — FUNCHAL

Sociedade de Fundição e Metalurgia, L.^{da}

Fábrica: Crestuma — VILA NOVA DE GAIA

Escritório: Rua S. João, 75 — PÓRTO

Telefones: 5963 — PÓRTO e 11 — CRESTUMA — Telegramas: OLIBA

FABRICANTES DE:

Utensílios domésticos, Ferramentas, Máquinas agrícolas e industriais, Material para as Câmaras, Aguas, Saneamentos, Iluminação Pública, Jardins, etc.

Construção de todo o material concernente à Fundição e Cerralharia
— Aparelhagem geral para minas e tratamento de minério —

Tomamos o encargo de ante-projectos, estudos ou ensaios de instalações de máquinas em minas e suas reparações

Drogaria MOURA, Limitada

(FUNDADA EM 1851)

97-Largo de S. Domingos
PORTO

Telefones 414 e 417 P. B. X.

DROGAS, TINTAS, PRODUTOS QUÍMICOS E ESPECIALIDADES FARMACÉUTICAS

Depositários gerais de
BRANCO DE TITANEUm exclusivo muito imitado
mas nunca igualadoDepositários Gerais no Norte
do País das TINTAS

NITO-CELULÓSICAS

«PROXLIN», da Acme
White Lead and Color
Werks, de Newark
U. S. A.

Sociedade Portuguesa — de — Algodões, Limitada

Importação de Algodão
em Rama

Exportação de Tecidos

Telefone, 23235
Telegramas: HORTEXR. Cândido dos Reis,
130-1.º E.
P O R T O

A PRODUTORA MARCA UMF REGISTADA

Telefones 42168 8067 | PORTO
Telegramas: METALÚRGICA

Fábrica mecânica de ferragens UNIÃO METALÚRGICA DA FONTAINHA, L.^{da}

2 GRANDES PRÉMIOS na Grande Exposição Industrial Portuguesa de 1932/33 e 1.ª Exposição Colonial Portuguesa — PÓRTO — 1934

Fabricação esmerada de toda a qualidade de fechaduras de cremone com fechos para casas comerciais.
Fabrico especial de Fechaduras IDEAL (tipo americano). Fechaduras de gorges e sem gorges. Fechaduras para malas de viagem, de ferro e de latão. Guarda-jóias com e sem segredo, Vai-vens, fechos d'unha e de correr. Loquetes, molas de guarda-vento, pregaria para malas e móveis, etc., etc. :— :—

R. DE ÁLVARO DE CASTELÕES, 498



FÁBRICA NACIONAL
DE CABOS
E FIOS ELÉCTRICOS

José Joaquim Martins

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Rua da Constituição, 302 — PÔRTO

TELE { FONE: 8421
GRAMAS: «JOMART»

Preparação, Coberturas e vulcanização
de Cabos e Fios Eléctricos

Fornecedor dos melhores armazénistas
e casas instaladoras de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País

Tele { gramas: MFERREIRA Pôrto
fone, 21830 P. B. X.

Manuel Ferreira

ACESSÓRIOS PARA A INDÚSTRIA
SEÇÃO DE BALANÇAS
ÓLEOS DE LUBRIFICAÇÃO
CADINHOS PARA FUNDIÇÃO

182, Rua Mousinho da Silveira, 184

PÔRTO

LANIFÍCIOS
AMÂNCIO
SILVEIRA

Fábrica de Tintas e Vernizes



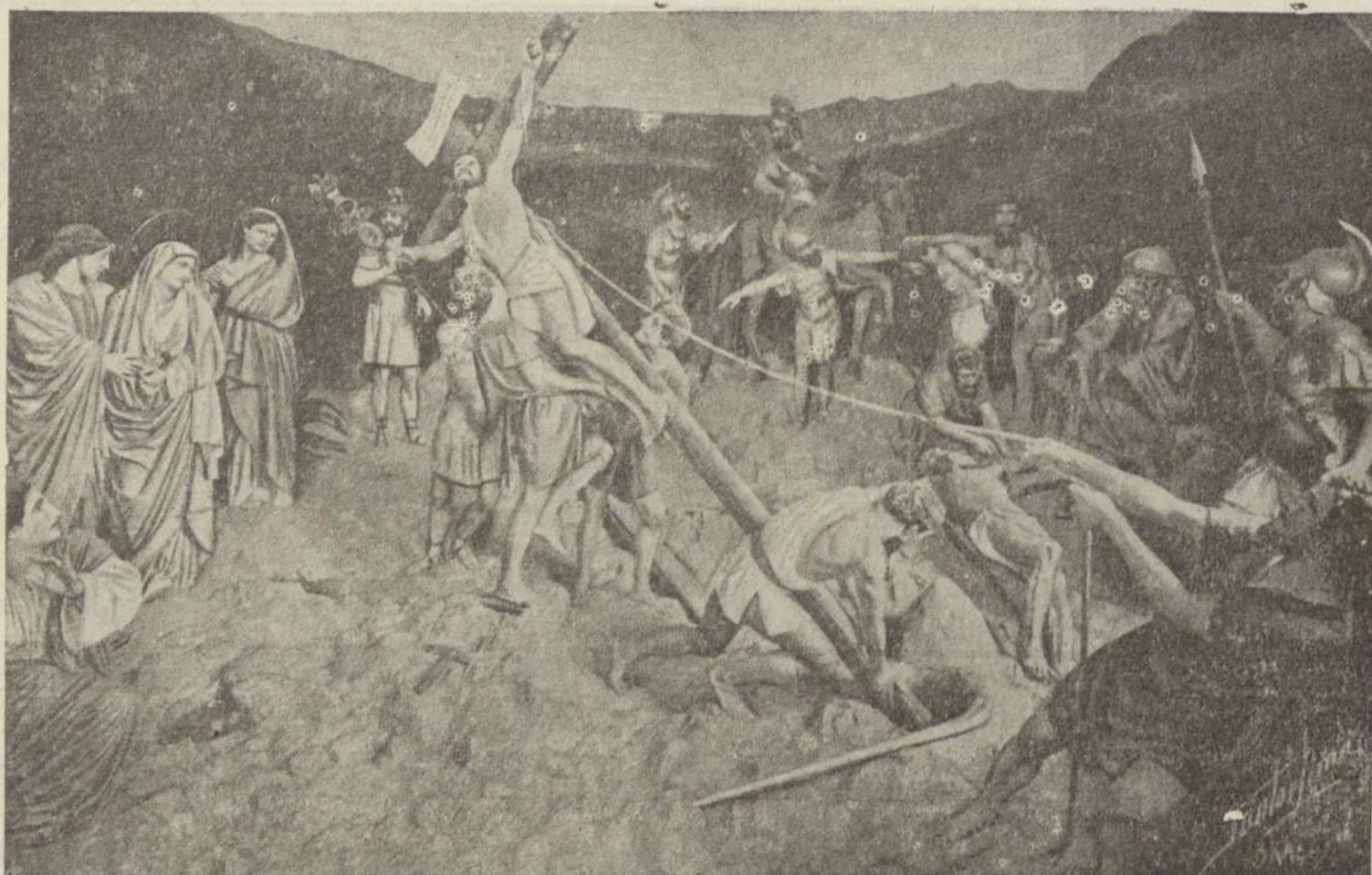
Tintas e Vernizes de todas
as qualidades e para todas
as especialidades

///

Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

Rua de Bento Júnior

Telefones: 4594-8595 — P O R T O



BRAGA — A CAPELA DA CRUCIFICAÇÃO, NO BOM-JESUS

B R A G A

O Minho é uma região encantadora. Isto é já um lugar comum. Mas o Minho que encanta tanto os portugueses como os estrangeiros e, entre outros, principalmente, os galegos, que na nossa linda província vêem e sentem a imagem da Galiza, o Minho, por mais vezes que o percorramos, é sempre belo, sempre novo, tem sempre, seja qual fôr a estação do ano, um encanto vivo a oferecer aos nossos olhos.

Portugal velho e Portugal novo encontram-se a par, a todo o momento, em cada canto minhoto. As pedras dos seus monumentos antigos são sagradas. E se as suas cidades se impõem pela sua população, pelos seus edifícios, pela importância do seu comércio e da sua indústria, as suas vilas e as suas aldeias são tidas, tanto

por viajantes, como por escritores e pintores, como das mais encantadoras e pitorescas do país. E em toda a parte, numa velha igreja, ou numa velha casa, num simples cruzeiro ou mesmo nas ruinas gloriosas dum castelo, é Portugal de outros tempos que vem falar-nos numa linguagem de espiritual beleza.

Braga, capital do distrito, é o orgulho do Minho. É, com efeito, uma das mais belas cidades portuguesas. Das mais belas, das mais ricas, das mais progressivas. E sendo, como é, das mais antigas da península, pois os romanos chamavam-na *Brachara Augusta*, temos, no entanto, de considerá-la e admirá-la como uma das mais modernas, mais actuais povoações portuguesas.

Desde a antiguidade, Braga teve sempre uma grande im-

portância. No condado portucalense era uma terra de excepcional categoria. Tanto os reis como os prelados a dotaram, para sua defesa, duma cinta de muralhas e torres, de que, hoje, nada subsiste, e, para seu aformoseamento, de magníficos monumentos.

Entre os monumentos mais antigos de Braga figura, em primeiro lugar, a Sé, precisamente no local onde o rei de Leão, D. Sancho II, mandara erigir uma igreja que destinava a catedral e o Conde D. Henrique e sua mulher aumentaram, dotando-a ao mesmo tempo de melhoramentos importantes.

Mais tarde, no século XVI, o arcebispo D. Diogo de Sousa mandou-a reconstruir. Apesar das sucessivas reconstruções e ampliações, que contribuiram para o seu estilo multiforme, a

catedral mantém ainda vestígios arquitectónicos de traça primitiva. Vale a pena observar este grandioso templo.

A fachada principal é ladeada por duas torres, numa das quais se vê o célebre e antiquíssimo sino de S. Geraldo, e na parede externa da ábside admira-se uma linda imagem de Nossa Senhora de Leite, do século XVI.

O interior da igreja, de três naves, contém preciosidades artísticas de indiscutível valor. Logo, à direita da porta principal, encontra-se um túmulo de bronze, do século XV, onde dorme o sono de que não se acorda mais o infante D. João Afonso, primogénito de D. João I, falecido em Braga. Este sumptuoso sarcófago, em cujo tampo se vê uma estátua jacente, foi construído na Flandres, por encomenda da irmã do Infante, D. Isabel, mulher de Filipe o Bom, Duque de Borgonha. À esquerda da mesma porta, vê-se a pia baptismal, do século XVI, notável pela belaza e perfeição dos lavoros. Também o côro dos orgãos é digno de nota. Foi construído no século XVIII e a sua decoração, rica e profusa, é constituída por figuras de santos e de anjos, minotauros e lavoros preciosos.

A capela-mór, com uma valiosa e bela escultura gótica da Virgem; a capela de S. Pedro de Rates, a sacristia, com a magnífica colecção de objectos de culto; os claustros, em cujas capelas estão os túmulos do Conde D. Henrique e D. Tereza, construídos no século XVI, e o de D. Gonçalo Pereira, trabalhado em estilo gótico,

e, finalmente, a sepultura de D. Diogo de Sousa, arcebispo de Braga, encantam todos os visitantes, sejam ou não artistas. A verdadeira beleza impõe-se aos próprios leigos. Os iniciados e os críticos podem discuti-la com maior ou menor erudição, mas o povo não deixa nunca de sentir e de admirar com sinceridade e emoção.

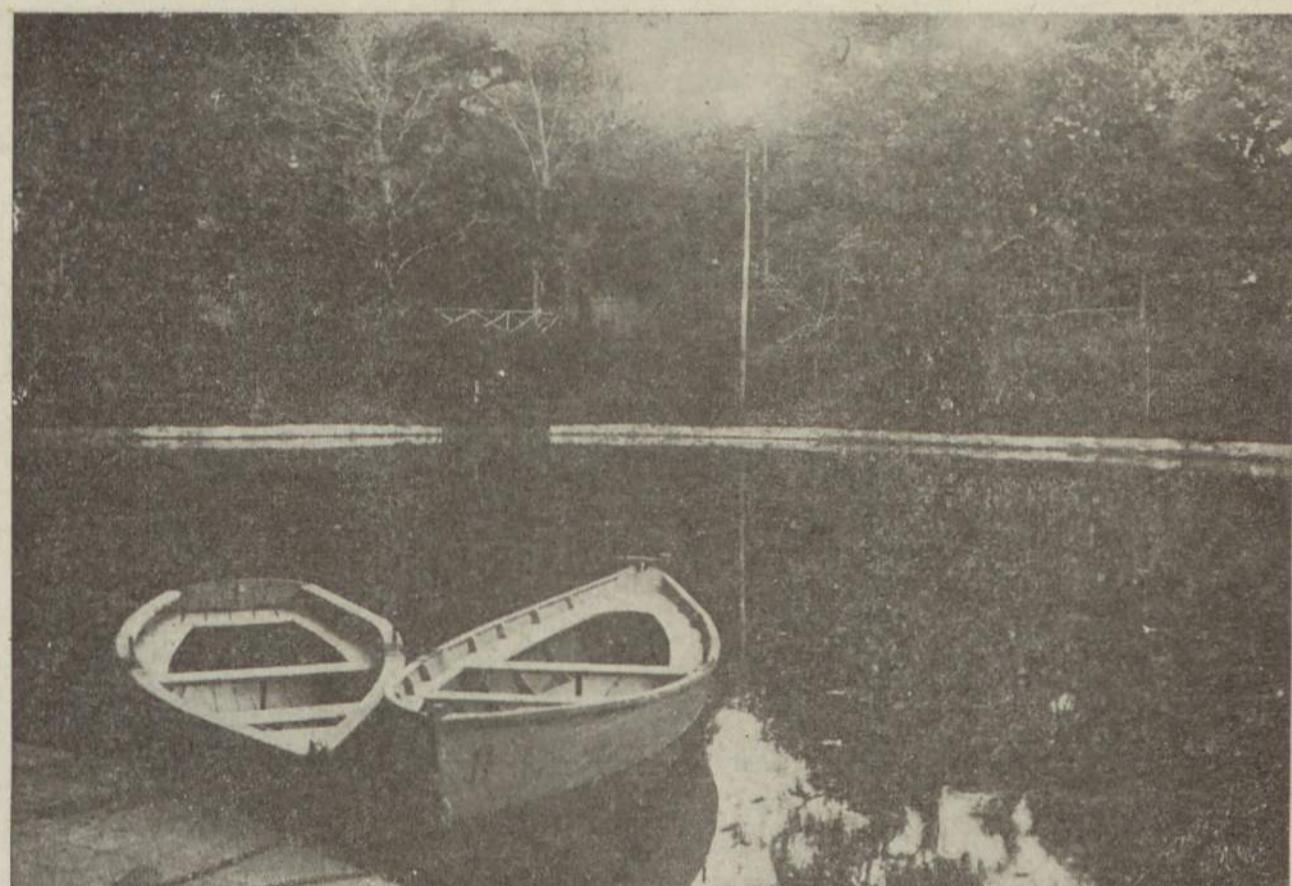
Junto à Sé, encontra-se a Misericórdia. Tanto o pórtico como a porta lateral são de estilo Renascença. No interior admira-se uma valiosa obra de talha. Há mais outros templos dignos também de apreço: são a Igreja de S. João do Souto, com a capela da Conceição, do século XVI, a Igreja de Santa Cruz, fundada em 1625, e a Igreja e o Hospital de S. Marcos, arquitectura de Carlos Amarante e esculturas de Machado de Castro.

Região excepcional de turismo, Braga tem a valorizá-la dois grandes motivos de atrac-

ção: o Bom Jesus do Monte e o Monte Sameiro. Quem quiser conhecer de perto o espírito minhoto deve aproveitar as tradicionais festas de S. João. De todos os pontos do país acorrem forasteiros. É, sem dúvida, a romaria mais concorrida, mais alegre e mais típica de Portugal. Rematando as cerimónias religiosas dos templos, realiza-se uma procissão originalíssima, com andores em que várias pessoas figuram personagens bíblicas.

Na parte moderna de Braga temos um lindo parque, a extensa avenida Marechal Gomes da Costa, um espaçoso Teatro-Circo, a Avenida dos Combatentes, hoteis confortáveis, restaurantes e cafés. Como em Coimbra, há também um serviço de «eléctricos».

A quarenta e oito quilómetros de Braga, encontra-se a famosa estância do Gerez, um dos valores turísticos desta privilegiada região minhota.



BRAGA — UM TRECHO DO LAGO, NO BOM-JESUS

FÁBRICA DE TECIDOS BRACARENSE, L.^{DA}

AVENIDA ARTUR SOARES — BRAGA

FÁBRICO DE TECIDOS DE ALGODÃO E MIXTOS
:: ESPECIALIDADE EM COLCHAS E CACHE-NEZ ::

Revista quinzenal

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Saboaria e Perfumaria Confiança

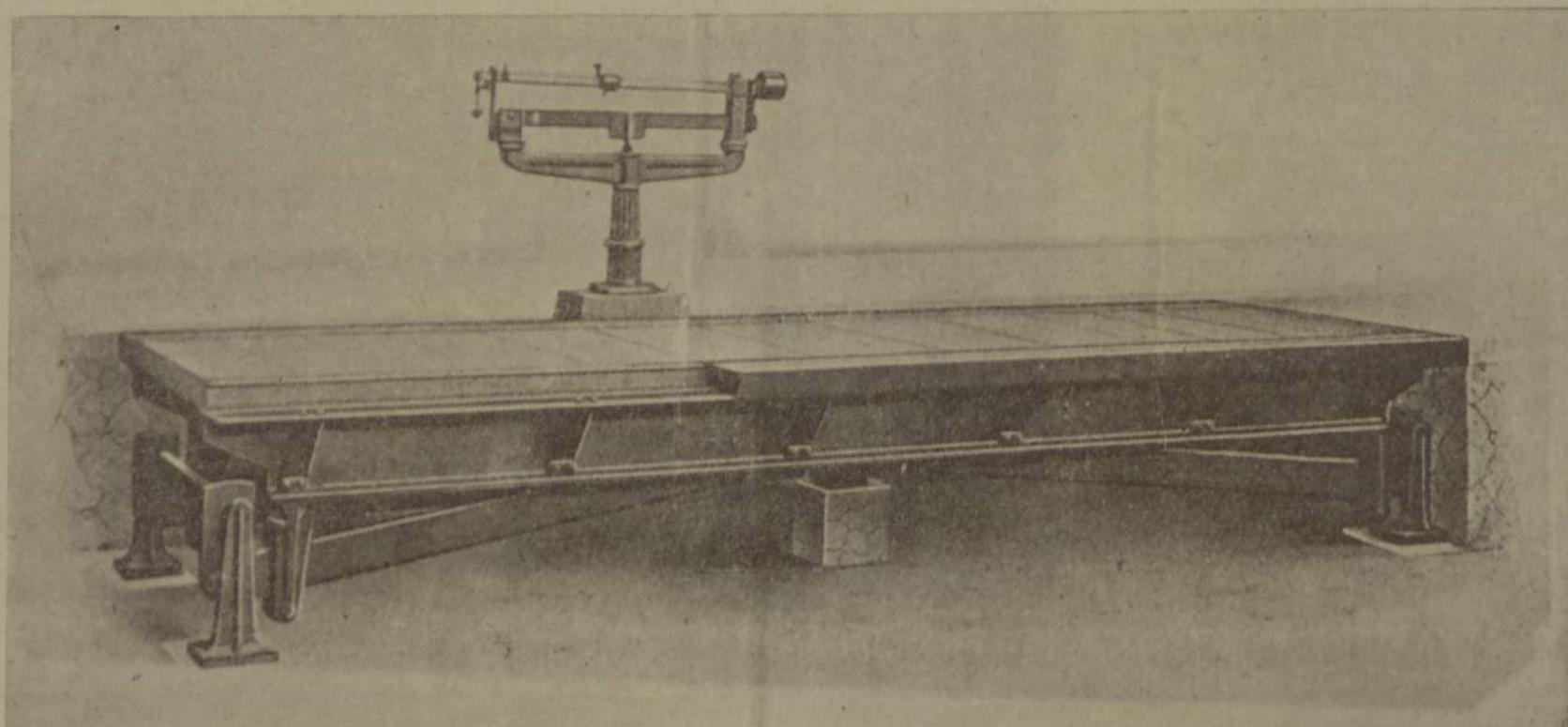
S. A. R. L.

SABÕES
SABONETES
PERFUMARIAS

LISBOA — BRAGA — PORTO

JOSÉ DUARTE RODRIGUES

Rua Cândido dos Reis, 92 — BRAGA — Telefone, 2468 End. Teleg. CACHAPUZ



FABRICO ESPECIAL DE BÁSCULAS «CACHAPUZ»
(REGISTADA)

(APROVADAS PELA INSPECÇÃO DE PESOS E MEDIDAS — MINISTÉRIO DA ECONOMIA)

Para pesar vagões de caminho de ferro, com a força de 30 a 80 toneladas

Para pesar camionetes, com a força de 10 a 30 toneladas

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Fornecedor da Alfândega de Lisboa. Fornecedor da Administração Geral do Porto de Lisboa. Fornecedor da Casa da Moeda. Fornecedor da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Único fornecedor da Direcção Geral dos Serviços de Viação (Ministério das Obras Públicas e Comunicações). Fornecedor das principais Empresas do País, etc.

Companhia Fabril do Cavado

(Soc. An. Resp. Limitada)

Com Fabricas de Papel,
Fiação e Tecidos

EM RUÃIS — BRAGA

Sede: Rua Passos Manuel, 24

— PORTO —

Confeitoria e Pastelaria
«A MODELAR»

Manuel Ferreira Capa

Rua dos Capelistas n.ºs 46 a 50

— BRAGA —

SERVIÇOS PARA CASAMENTOS
BATISADOS — SOIRÉES
:: E OUTRAS FESTAS ::

Tele { fone, Escritório 2064, Residência 2489 e 2520
gramas Ferreira Capa — BRAGA

B R A G A

Martins Ferreira & Irmãos

SUCESSORES DE
LUÍZ MARTINS FERREIRA

IMPORTADORES

Tubos de ferro MANNESMANN — Tubos de ferro galvanizado. Tubos de chumbo. Tubos de grês. Tubos imitação. Tubos de borracha. Tubos de latão. Azulejos. Mozaicos. Banheiras. Bacia de retrete. Lavatórios. Fabricantes de torneiras de latão. Bombas para água e trasfega, de todos os sistemas, e todos os artigos do ramo de latoaria

A SANITÁRIA — A METÁLICA

128, Rua dos Chãos, 134 — BRAGA
(PORTUGAL)

Telefone 2334

AGÊNCIA FORD

Avenida Marechal Gomes da Costa, 52

— BRAGA —

Automóveis, Camions,
Acessórios, Baterias
e Óleos

Estação de Serviço

Telefone 2569 — Endereço teleg. RADAR

Afonso, Filhos, Companhia

MERCEARIA

Representações Bancárias

Telefone — 2341 — 2596

— BRAGA —

Soares Barbosa & Irmão

LIMITADA

Móveis — Decorações

Telefone, 2240
gramas: MÓVEISLargo da Estação
B R A G A**Santos da Cunha & Rodrigues, L.^{da}**
CASA DAS VELAS

Velas de cera — Velas para iluminação — Velas automáticas-serpentinas — Castiçais — Incenso Pavio de acender — Cera preparada para enceramentos — Cera moldada e outros artigos para apicultura — Tapetes — Capachos Passadeiras CERA BRILHANTE «ABELHA» — A melhor para soalhos, mobilias, parquetes, etc.

FÁBRICA:
Rua de S. Domingos, 86

ESTABELECIMENTO:

33, Rua de Francisco Sanches, 37

TELEFONE 2354 — BRAGA — PORTUGAL

Stand Dodge

Automóveis — Camiões
e Acessórios

Largo de S. João do Souto, 33

TELEFONE 2098

BRAGA

MODAS**Casa Dias**

10, RUA DOS CAPELISTAS, 16

Telefone, 2739

BRAGA

Torrefacção Bracarense— DE —
CAMILO PEREIRA & C.^a

ARMAZENISTAS DE

Café, Chás, Bolachas e Massas Alimentícias

7, Rua do Castelo, 13 — BRAGA — Telefone 2742

RELOJOARIA**Mauzício Queiroz**

Consertos garantidos em relógios
e conta quilómetros

Venda de toda a qualidade de relógios

Rua D. Frei Caetano Brandão, 4 — Telefone, 334 (Automático, 2526)

— BRAGA —

**Sociedade de Informações
e Propaganda, L.^{da}**
S. I. P.**Sabe tudo - trata de tudo - informa tudo**

Aviamento de todos os assuntos pelas
Repartições Oficiais
Compra e venda de propriedades
Colocação de capitais
Delegação da Companhia de Seguros
SOBERANA

Rua de S. Marcos, 80-1.^o

BRAGA

TELEFONE: 2430

TELEG.: SOCIAL

ALMEIDA, MARTINS & C.^A**FÁBRICA SOCIAL BRACARENSE**

CHAPEUS DE FELTRO DE PÊLO E LÃ PARA HOMEM
 — CAPELINES E CLOCHE PARA SENHORA —

R. NOVA SANTA CRUZ, 4

B R A G A , (PORTUGAL)

Fábrica Nacional de Pistões «Pachancho»

CAMISAS PARA CILINDROS em ferro cromo-níquel «PACHANCHO»
 Acabadas, Semi-acabadas e em Bruto
 PISTÕES em ferro e liga de Alumínio
«PACHANCHO»
 Apresenta pistões PLAQUÉ (estanhados)
 SEGMENTOS «PACHANCHO»
 COMPRESSÃO E RASPA ÓLEO
 :: Fundição unitária (um a um) ::
 AMORTECEDORES HIDRÁULICOS
«PACHANCHO»
 PATENTEADOS

C U L A T R A S
 em liga de ferro apropriadas
 Fabricadas com material de primeira qualidade
 CAVILHAS PARA PISTÕES
«PACHANCHO»
 VÁLVULAS // GUIAS DE VÁLVULAS
 // // SÉDES DE VÁLVULAS // //
 METAL ANTI-FRICÇÃO
«PACHANCHO»
 3 QUALIDADES NUNCA IGUALADAS

ANTÓNIO PEIXOTO

INFIAS – B R A G A – Portugal

Endereço Telegráfico
«PACHANCHO»

TELEFONES
 2587 — 2362 — 2054

CASA ESPERANÇA
 FUNDADA EM 1887

TELEFONE 2524

DE

José da Silva Esperança & Filho, Sucr.

Vidraça Branca, Fosca e de Cores — Vidros para Automóveis — Cristais para Montras
 Oficina de Lapidação e Espelhagem — Loiças Sanitárias — Banheiras — Azulejos — Mosáicos

• Grande variedade em loiças, vidros, cristais, espelhos, molduras, tapetes, capachos, oleados e talheres

ARTIGOS DE FANTASIA PRÓPRIOS PARA BRINDES

160, Rua do Souto, 162, (Esquina da Rua de 'Jano)

B R A G A

GERÉS

ESTÂNCIA TERMAL DE HEPACTICOS

AS ÁGUAS MAIS VALIOSAS DA EUROPA
NA SERRA MAIS LINDA DE PORTUGAL
(Dr. Campos Monteiro)

CURA — REPOUSO — TURISMO

HOTEL DO PARQUE — Telefone 7212
 » MODERNO — » 7213
 » UNIVERSAL — » 7214
 » RIBEIRO — » 7217

Carreiras diárias de camionetas
a partir de BRAGA da

Garage AUTO-PALACE — Telef. 232

Eduardo da Conceição Amorim & Filhos

Casa Fundada em 1855

Paramentos e Artigos de Igreja

Premiada na Exposição Industrial do Palácio de Cristal do Porto e Madalha de Ouro na Exposição Internacional do Rio de Janeiro de 1923



91, Rua do Souto, 97-BRAGA (Portugal)

Telefone 2725

Casa «Dominguinhas»

Drogaria Medicinal e Industrial

Sucessor -- ANTÓNIO JUNQUEIRA
FUNDADA EM 1820

Praça Municipal, 55 — BRAGA

Agente das famosas tintas Americanas

«PLOXLIN» E «FLEET-X»
(CELOLOSO) (SINTÉTICO)

Todo para Pintura de Automóveis

A CASA MAIS ANTIGA DO MINHO

Armazens Pinheiros

Rua dos Capelistas — BRAGA

M O D A S
L A N I F Í C I O S
M A L H A S

Sempre as últimas novidades

Julia Fernandes de Carvalho

CONCESSIONÁRIO DA GENERAL MOTORS
PARA BRAGA E VIANA DO CASTELO
das Marcas «Chevrolet», «Yauxhull» e «Bedford»

ESCRITÓRIO // EXPOSIÇÃO // PEÇAS
TELEFONE 2082

Praça Conde Agrolongo, 12 — BRAGA

Instituto Galénico Português

FARMÁCIA / DROGARIA / PERFUMARIA

Fornecimentos completos de farmácias e hospitais — Importação directa — Perfumarias dos melhores fabricantes nacionais e estrangeiros — O mais completo sortido de especialidades farmacêuticas — Serviço Farmacêutico escrupuloso sob os mais rigorosos preceitos da técnica moderna

Sabonete Rosas de Portugal

NOSSO EXCLUSIVO



19-Praça Conde Agrolongo-26 — BRAGA — Tel. 2542

CASA LOUREIRO

Sebastião Santos da Cunha, Limitada

DEPÓSITO DE EXPLOSIVOS — POLVORAS —
ARMAS E MUNIÇÕES DE CAÇA E TIRO
ARTIGOS DE PESCA — DROGARIA PIRO-

TÉCNICA — PAPELARIA

Rua D. Diogo de Sousa, 31-35 — BRAGA

Telegrams «COMBATE» — Telefone 2354