

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24736

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1459



1 — OUTUBRO — 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 ESTEVEZ
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
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAI



— S U M Á R I O —

Olivença, vila portuguesa	519
Problemas Nacionais, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	520
Engenheiro Raúl da Costa Couvreur	522
Novo horário do «Sud-Express»	522
Exposição de Obras Públicas	522
Notas da Quinzena, por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	523
Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i>	524
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	526
Ao público que viaja	527
Há 50 anos	527
Parte Oficial	527
Um Monumento aos Ferroviários Italianos	528
Guatemala	529
Vida ferroviária	529
Espectáculos	529
Os nossos mortos	530
Publicações recebidas	530
Viage na sua terra	531
Recortes sem Comentários	532
Imprensa	533
O que todos devem saber	533
Leiria e o seu sentido de cidade, por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	534

OLIVENÇA, vila portuguesa

O LIVENÇA não é vila espanhola, mas povoação portuguesíssima, onde ainda se conservam as nossas tradições e se fala a nossa língua.

Entra-se em Olivença e fica-se desde logo surpreendido: tudo ali é português e português com todas as características alentejanas. Só relativamente há pouco tempo é que as suas ruas deixaram de ser designadas com nomes portugueses.

Desde quando Olivença é terra portuguesa? Desde 1297, ano em que pelo Tratado de Alcanices, D. Fernando IV de Castela a doou, não por coacção mas por livre vontade, a D. Dinis.

Vila portuguesa, se ela o não é «de facto» é-o, porém, juridicamente. Façamos, a propósito, um pouco de história. Com a revolução triunfante do primeiro de Dezembro de 1640 não ficou liquidado o problema da restauração da nossa independência. Duraram anos as chamadas guerras da Restauração. Foi só pelo Tratado de Lisboa de 13 de Fevereiro de 1668, com a fiança e a mediação da Gran-Bretanha, que se confirmou finalmente o termo dessas guerras, durante as quais os exércitos espanhóis nos haviam tomado, em 1657, entre outras praças fronteiriças, a vila de Olivença.

São bem claros e eloquentes os artigos II e XI desse Tratado. Estatue o primeiro em se restituirem a Portugal as Praças que, durante a guerra, lhe haviam tomado as armas de El-Rei Católico; no segundo dispõe-se que, «para observância de tudo o acima conteúdo», se obrigam os reis de Portugal, «com o Sereníssimo Rey da Gran-Bretanha, como mediador, fiador desta paz».



Acrescia a isto que a Vila de Olivença havia sido, muitos anos antes desse Tratado, reconquistada pelas nossas armas, sob o comando do Conde de Cantanhede. O Tratado de 1668, reconhecendo os nossos direitos de soberania, reconhecia também, implicitamente, as nossas reconquistas. Repare-se bem: reconquistas e não conquistas.

No alvorecer do século XIX, segundo lemos no livro do professor, sr. J. M. de Queirós Veloso — *Como perdemos Olivença*, a vila foi-nos arrancada únicamente para que o governo espanhol satisfizesse a vaidade dum valido, alçapremado a generalíssimo dos seus exércitos. Esse valido era Godoy.

Em 14 de Janeiro de 1841 o Duque de Palmela, falando no Senado, pugnou pelos nossos direitos sobre Olivença, recordando que os espanhóis haviam assinado um tratado pelo qual reconhecia esses direitos. Onze dias depois, o mesmo ilustre estadista, concluindo um novo discurso, dizia que não devíamos desistir das reclamações que temos direito a fazer à Espanha.

Porque não se cumpre o que se observa tão claramente naquele Tratado, tanto mais que as relações entre Portugal e Espanha são actualmente não apenas amistosas mas francamente fraternas?

Olivença quatro vezes portuguesa pela doação de D. Fernando IV de Castela, pela língua que lá se fala, pela reconquista feita sob o comando do Conde de Cantanhede e, finalmente, pelo Tratado de 1668 — bem merece que, sendo juridicamente vila e terra portuguesa, desde 1297, o seja também novamente e para sempre de facto.

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

VI

NÃO se tendo procedido ao aumento das tarifas ferroviárias nas alturas próprias, como a boa razão aconselhava e a falência da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em 1893, claramente o veio confirmar, tanto mais que desde a fundação dessa Companhia até aí por volta de 1925, o caminho de ferro viveu em completo regime de monopólio, o que tornava fácil qualquer medida a tomar nesse sentido, era pois de estranhar que, com uma orientação destas, as empresas ferroviárias fossem caminhando a passos largos para situações graves.

Foi o que sucedeu à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo que se viu na necessidade de proceder, como já dissemos, à reforma financeira de 1931, reforma quase equivalente à falência de 1893, do que resultou ter de se elevar o capital accionista para Esc. 104.851.535\$40, correspondente a 559.751 acções previligiadas e 65.915 ordinárias, tendo sido fixado para o balanço o valor das previligiadas a Esc. 117\$90 e das ordinárias a Esc. 589\$50, cada uma das referidas acções.

Desta reforma financeira poder-se-ia ter tirado benefícios resultados para o País, para a referida Companhia e para os seus accionistas, se os preços dos transportes de passageiros, gado e mercadorias durante o período da última guerra (1940 a 1945) tivessem acompanhado de perto os preços que foram permitidos cobrar pelos transportes automóveis —

aumento de preços que eram absolutamente indes- pensáveis para se poder adquirir material circulante em quantidade suficiente para se satisfazer as necessidades públicas, do que resultaria também uma apreciável melhoria nas receitas da empresa, a aquisição desse material.

Até o próprio público — é curioso registar — estranhava que num período em que se fizeram grandes fortunas não tivessem sido aumentados os transportes em caminho de ferro.

Não se procedeu, porém, nessa altura, como estava indicado, ao aumento de preços e por isso a Companhia viu-se obrigada a fazer, em 1946, nova reforma financeira, com o fim de melhorar a sua grave situação, melhoria que, mais uma vez, se efectuou unicamente à custa do capital accionista e obrigacionista da empresa, bastando dizer-se que o capital accionista, que era de Esc. 104.851.535\$40, foi reduzido para Esc. 20.000.000\$00, ou seja uma redução de 80 por cento da importância que figurava no balanço de 1946! — e assim se continuou a exigir do capital accionista e obrigacionista da Companhia, uma assistência financeira à população do País e até a muitos estrangeiros, a que não eram nem são obrigados.

Não admira, pois, que as acções ordinárias (antigas acções da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses) que em 25 de Outubro de 1928 foram cotadas na Bolsa de Lisboa a Esc. 750\$00, na esperança de uma melhoria de situação, estejam hoje à volta de Esc. 90\$00, isto é, a pouco mais da dé-

cima parte do valor que tinham em 1928, quanto é certo que as acções das Companhias de Navegação, devido à benéfica intervenção do Governo com a publicação do Decreto n.º 20.700 de 31 de Dezembro de 1931, se valorizaram de tal forma, que as da Companhia Colonial, por exemplo, que chegaram a ser cotadas a nove escudos (9\$00) cada uma, estão hoje a 1.250\$00 ou seja uma valorização de cento e quarenta vezes mais!

Qual a razão porque se tem dado um tratamento diferente às Companhias de Caminhos de Ferro daquele que se tem aplicado às Companhias de Navegação?

Para agravar mais a situação das empresas ferroviárias, veio a concorrência cada vez maior das viaturas automóveis, que começaram a explorar livremente a indústria de transporte de passageiros, gado e mercadorias aí por volta de 1925, sem suportarem os pesados encargos e deveres que ao caminho de ferro eram e continuam a ser exigidos, o que não está certo, bastando dizer-se que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, só de imposto ferroviário pagou, referente ao exercício de 1947, a importante quantia de 76.902.581\$60!

Não sei quanto produziu o imposto de camionagem no referido ano e que é pago pelos proprietários das carreiras regulares para o transporte de passageiros, gado e mercadorias. Sei, porém, que em 1946 rendeu apenas, números redondos, 4181 contos, imposto este equivalente ao imposto ferroviário.

Verifica-se, pois, que o imposto ferroviário rende cerca de 18 vezes mais que o imposto de camionagem e, para estar certo e com justiça, deve reduzir-se o imposto ferroviário de forma a que não produza mais que o imposto de camionagem.

A distribuição dos impostos, contribuições, encargos, deveres e direitos, devem ser feitos equitativamente por todos os contribuintes — mas entre o caminho de ferro e os transportes automóveis, essa equidade não existe.

Poder-se-á alegar, e, de facto, é verdade, que no preço da gasolina, pneus e câmaras de ar, etc., está também incluído um imposto destinado a suportar parte do encargo com a reparação das estradas e pontes — mas é bom que se diga que essa gasolina, pneus, câmaras de ar, etc., não são só consumidos pelas viaturas automóveis das carreiras regulares para o transporte de passageiros, gado e mercadorias.

Cerca de 70 por cento do seu consumo deve caber aos automóveis ligeiros que durante o ano circulam dentro do País.

Só os táxis, automóveis ligeiros particulares e de aluguer dos distritos de Lisboa e Porto, devem consumir, à sua parte, muito aproximadamente 50 por cento do gasto total.

E quanto consumirão as camionetas, camiões e fourgonettes de carga, particulares e de aluguer,

que não pagam imposto de camionagem — e bem assim os Tractores, motores, etc.?

Em contra partida, porém, o caminho de ferro conserta e repara as estradas e pontes por onde circulam os comboios, para o que se deve contar com uma previsão anual nunca inferior a cem mil contos, importância esta indispensável para se manterem as linhas em condições de completa segurança — e, como é do conhecimento geral, as estradas e pontes são construídas e reparadas à custa do Estado, das Câmaras Municipais e por vezes com a ajuda dos particulares — e é por estas estradas que circulam os automóveis ligeiros, fourgonettes, camionetas e camiões.

Verifica-se, portanto, que da parte do Estado, o tratamento usado para com as empresas ferroviárias, foi sempre, desde a fundação do caminho de ferro, muito diferente daquele que se tem aplicado a outras empresas, como seja, por exemplo, o que se tem feito e se continua a fazer, aliás, com muita justiça, às Companhias de Navegação.

O tratamento usado para com o caminho de ferro, tem dado, como resultado, a miséria, ruína e lágrimas vertidas pelos accionistas e obrigacionistas das companhias dos caminhos de ferro.

Por aqui se poderá fazer uma pequena ideia dos sacrifícios que têm sido impostos àqueles que contribuíram com as suas economias, para a obra de fomento nacional mais importante do nosso País.

O que causa pena é que as misérias e desgraças apontadas, facilmente se poderiam ter evitado para benefício de todos — porém, tenho fé que esta situação política não deixará chegar o fim do ano sem pôr em execução as medidas que forem julgadas necessárias para se colocar o caminho de ferro na situação a que tem direito.

É o que se depreende das declarações que, por mais de uma vez, Sua Excelência o Sr. Ministro das Comunicações tem feito publicamente.

Sua Excelência, que é justamente considerado um dos mais ilustres oficiais do Estado Maior do nosso Exército, sabe muito bem o valor que representa para a defesa da Nação e desenvolvimento da riqueza pública e particular de País, uma rede de caminhos de ferro devidamente apetrechada.

O que se não comprehende é a razão porque tem havido tão má vontade para com os caminhos de ferro.

Poder-se-ia alegar que as empresas ferroviárias têm contrariado pretensões — mas não.

Nenhuma pretensão do Estado junto das empresas ferroviárias, quer durante o regime monárquico, quer depois da implantação da República deixou de ser plenamente satisfeita.

Citaremos, para exemplo, que foi a pedido dos governos, que, desde 1889, as empresas ferroviárias concedem regalias especiais aos Senhores Oficiais

do Exército e da Armada em serviço efectivo, na reserva e reforma, regalias que consistem nas seguintes reduções: aos do serviço efectivo 75 por cento e aos da reserva e na situação de reforma, 50 por cento.

Aos sargentos e equiparados do Exército e da Armada foi também concedido, a pedido do Governo, já depois de implantada a República, a redução de 50 por cento — concessões estas que devem beneficiar cerca de quinze mil oficiais e sargentos, apesar de a elas se opor o artigo 45.º do contrato de concessão de 5 de Maio de 1860.

Sabendo-se que um bilhete de identidade para se ter direito à redução de 50 por cento em toda a rede da Companhia custava em tempo 1.027\$95, por aqui se pode avaliar qual a importância total que estas concessões representam, tanto mais que para os oficiais em serviço efectivo a redução é de 75 por cento, o que mais avoluma o seu valor.

O que é de estranhar é que aos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, quando possuidores de um determinado número de acções a fixar, ou que estejam nas condições de tomar parte nas Assembleias Gerais da Companhia, não se tenha concedido até hoje, apesar de por várias vezes o terem solicitado, a mesma regalia de 75 por cento que é concedida aos senhores oficiais do exército e da armada, número de accionistas que tudo indica não iria além de uns duzentos.

E a estranheza é tanto maior, sabendo-se que mais de cento e cinquenta mil pessoas, além dos senhores oficiais e sargentos do exército e da armada, viajam também, uns gratuitamente e outros com reduções de 75 e de 50 por cento, e por isso não se comprehende, a não ser por má vontade, a razão porque apenas a cerca de 200 accionistas se tenha negado tão justa pretensão.

Se se considera que 150 mil pessoas, viajando, gratuitamente, umas e outras com reduções de 75 e 50 por cento não prejudicam as receitas da empresa, as mesmas serem muito afectadas por 100 ou 200 accionistas que viajam com reduções de 75 por cento em carruagens de 1.ª classe, como desde há muitos anos é concedido aos senhores oficiais do exército?

A propósito devo dizer que todos os accionistas da Companhia dos caminhos de Ferro Portugueses reconheceram sempre ser justa a regalia concedida aos oficiais e sargentos do exército e da armada, de viajarem nos comboios com as reduções de 75 e 50%, como não ignoram que os oficiais e sargentos, como profissionais, têm a grave missão de estarem prontos a toda a hora para morrerem pela Pátria na defesa dos inimigos internos e externos. Mas é conveniente e oportuno que se pergunte: as companhias de navegação e empresas de camionagem concedem também iguais ou equivalentes regalias

Engenheiro Raúl da Costa Couvreur

Por portaria publicada no *Diário do Governo*, foi nomeado presidente do Conselho Superior de Obras Públicas o ilustre engenheiro e nosso pre-sadíssimo amigo e colaborador sr. Raúl da Costa Couvreur.

Não podia ser mais feliz e mais justa a escolha. O sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur é uma das mais altas competências da engenharia civil.

Ao prestigioso membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, apresentamos as nossas mais amistosas saudações.

Novo horário do "Sud-Express"

Em virtude da mudança da hora, o «Sud-Express» passará, de 5 de Outubro em diante, a ter as suas partidas da Estação do Rossio às 11,25, sendo a chegada às 17,56.

Exposição de Obras Públicas

Reabre hoje este maravilhoso documentário

No Instituto Superior Técnico, reabre hoje a Exposição de Obras Públicas, magnífico documentário das principais obras, que foram muitas, realizadas no país, no decurso destes últimos vinte anos.

Não se trata, apenas, de uma obra de exaltação de e de propaganda política, mas, acima de tudo, de uma demonstração eloquente da competência dos nossos engenheiros, aliada a um puro sentimento patriótico.

Que Portugal se actualizou e se engrandeceu, nestes últimos anos, não há dúvida. Quem visitar, mesmo apressadamente, esta Exposição, ficará com a consoladora certeza de que o nosso país já pode, novamente, dar lições ao mundo.

aos oficiais e sargentos do exército e da armada?

Não concedem — e por isso tenho a certeza absoluta que Sua Excelência o Senhor Ministro das Comunicações, que é um dos mais distintos oficiais do nosso exército, não deixará, na altura própria, de tomar na devida consideração o facto apontado, e a circunstância de aos accionistas da Companhia não ter ainda sido concedida a regalia de viajarem com a redução de 75 por cento, regalia esta que foi prometida ao signatário desta série de artigos pelo falecido estadista Engenheiro Senhor Duarte Pacheco, numa das suas entrevistas que pouco antes do seu falecimento tive com sua Excelência — e que até à data ainda não foi posta em execução.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Gualdino Gomes

COM o falecimento, em 17 de Setembro, de Gualdino Gomes, desapareceu o último representante de uma geração notável, de que fizeram parte Marcelino Mesquita, D. João da Câmara, Gomes Leal, Rafael Bordalo Pinheiro e Fialho de Almeida. Com Fialho, principalmente, é que Gualdino Gomes mais acamara-dava. Foram dois grandes amigos. Nascido em Lisboa, Gualdino era uma das mais curiosas e ilustres figuras do Chiado. Com o seu monóculo irreverente e a sua barbicha ligeiramente mefistofélica, Gualdino, quando mais novo, fazia-se temer como crítico de teatro. Todavia, na intimidade, esse homem terrível era uma pessoa encantadora. Tendo convivido com escritores e artistas, tendo mesmo, mas durante curto espaço de tempo, feito vida pelo jornalismo, com Oliveira Martins e depois com Eduardo Schwalbach, Gualdino Gomes não deixou, porém, um livro. Mas tinha talento e possuia um fino espírito crítico, que denunciava, não um demolidor sistemático, acintoso, como, injustamente, se fez correr, mas um temperamento de artista, a quem as coisas belas produziam a mais viva emoção. Fez alguns versos — versos de amor, na maioria — e deixou numerosas anedotas, originais, cintilantes, que só por si bastariam para tornar famoso um humorista.

Em sua volta, na tertúlia da «Brasileira» e, depois, na do café «Chiado, reuniram-se, para o cavaco, alguns dos seus admiradores. Era um encanto ouvi-lo. Possuia uma memória fresca e, sobretudo, um espírito vivíssimo. Lia tudo quanto merecia a atenção de um homem culto. Que belo livro não teria sido aquele em que alguém tivesse reunido as suas admiráveis conversas? Era, sem dúvida, um dos homens mais cultos e mais inteligentes do seu tempo. E, possivelmente, por ser exigentíssimo em matéria literária, acabou por ser exigente para consigo próprio e daí o não querer nunca publicar um livro.

Na tarde de 17 de Abril, véspera do seu 90.º aniversário, o Museu João de Deus promoveu-lhe uma tarde literária em sua homenagem. A sala parecia pequena, nessa ocasião. Alguns dos maiores nomes das letras e do jornalismo estiveram presentes. Bourbon e Menezes, que era mais novo mas teve mais pressa em partir para o outro mundo, foi quem lhe traçou o perfil, numa bela conferência. E, a certa altura, contou algumas saborosas e espirituosas anedotas. Eis uma delas:

«Descia Gualdino o Chiado quando o Gomes, livreiro ali estabelecido, vendo-o passar, lhe saiu ao caminho:

— Quero preveni-lo de que na minha casa já se começa a dizer bem do senhor...

Resposta imediata de Gualdino Gomes:

— Muito obrigado. Vou providenciar.»

Sombra do passado, Gualdino Gomes era o último sobrevivente de uma grande geração.

Portugal e Espanha

OS Governos Português e Espanhol prorrogaram por um novo período de dez anos o Tratado de amizade e não agressão de 17 de Março de 1939 e seu Protocolo adicional de 29 de Julho de 1940. Em nota oficial do Ministério dos Negócios Estrangeiros, publicada nos jornais de 31 de Setembro, é que lemos a notícia deste acontecimento.

Deve-se a esse Tratado de Amizade e Não Agressão, num dos períodos mais agitados da guerra, ninguém hoje o ignora, a neutralidade da Península.

O sr. dr. Augusto de Castro, ao comentar, no «Diário de Notícias» de 24 de Setembro, o acontecimento, a que chama justamente um acto de paz, afirma: «Está ainda por fazer, para o grande público — e será necessário que um dia se faça amplamente — a história do que foi, durante os sombrios anos do grande conflito, a acção da neutralidade da Península e do activo papel nele representado por Portugal, não só como instrumento de salvaguarda da paz dos dois países mas — sobretudo — como elemento decisivo da acção ocidental e considerável contribuição para a vitória final dos Aliados».

De novo se respira uma atmosfera de apreensões e vagas ameaças. E, como em 1939, Portugal e Espanha estreitam novamente, por um Tratado de Não-Agressão e de Amizade, os seus laços fraternos e praticam um grande acto de paz. A neutralidade e a amizade das duas nações peninsulares garantem e fortalecem a solidariedade do Ocidente — sem a qual a paz da Europa não será nunca uma realidade.

Nunca, como agora, subiu tão alto o nosso prestígio internacional. As grandes nações, como os Estados Unidos da América do Norte, aproximam-se de nós — em pé da igualdade. Os países, como os homens, não se medem aos palmos. Os homens valem pelo seu carácter e pela sua inteligência, as nações pela consciência dos seus altos destinos.

Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

OUTUBRO

1

1891 — Os caminhos de ferro austríacos passam a usar a hora do meridiano de Greenwich.

2

1890 — Nos comboios da linha de Luanda a Ambaca é inaugurado o serviço postal ambulante.

3

1839 — São inaugurados os caminhos de ferro italianos. O primeiro comboio a circular foi o que fez o percurso Nápoles-Portici.

4

1899 — Entra em vigor nos caminhos de ferro portugueses o imposto de selo sobre os bilhetes de passageiros.

5

1900 — Os caminhos de ferro brasileiros anunciam que a exploração dos caminhos de ferro está a cargo de 63 linhas com a extensão total de 14801 quilómetros.

6

1899 — É assinado o contrato para a construção da linha férrea de Lung-Tcheu e Nan-Nin-Fu em que os materiais e dinheiro tiveram de ser exclusivamente franceses.

7

1899 — A Sociedade do «Jungfrau» obtém do governo suíço a concessão da linha férrea eléctrica Kleine-Scheidegg-Maenhilen, com que se completa a rede da linha principal.

8

1877 — Termina a construção da Ponte de D. Maria Pia, que se havia iniciado em 5 de Janeiro de 1876.

9

1900 — Conclui-se a linha de caminho de ferro de Tóquio a Kioto.

10

1844 — O Diplomata Benjamim de Oliveira escreve de Londres a seu primo o Ministro da Fazenda, Conde do Tojal, alvitrando-lhe a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, ao que este responde não ser preciso, porque 2 vapores pela via marítima satisfaziam os interesses gerais.

11

1894 — Por sentença do Tribunal do Comércio de Lisboa é homologado o «convénio» entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e os seus credores.

12

1892 — O governo francês ordena a imediata construção do caminho de ferro para ligar o Havre a Dieppe, medida especial adoptada para assegurar o trabalho aos operários do Havre, condenados à ociosidade, em virtude da epidemia do «cólera».

13

1899 — Na estação de caminho de ferro de Resano Garcia é inaugurado o sistema de agulhas igual ao de Lourenço Marques.

14

1899 — Com o capital de 5 milhões de francos constitui-se a «Société Française de Tramways Electriques et voies ferrées» para a compra, venda e emissão de valores de caminhos de ferro, podendo também arrendar, explorar ou negociar concessões e constituir companhias especiais.

15

1887 — A Sociedade de Braine-Le-Comte, assina o contrato para a construção da ponte ferroviária de Abrantes, que durou 14 meses a construir.

16

1888 — Anuncia-se a construção oficial do caminho de ferro de Zafra a Huelva.

17

1890 — Realiza-se a experiência oficial da linha férrea compreendida entre Alcântara e Pedrouços.

18

1845 — Publica-se a primeira lei ferroviária que constava das «Bases para a construção dos caminhos de ferro em Portugal.»

19

1895 — É ordenada a construção do caminho de ferro directo de Bruxelas a Aix-la-Chapelle.

20

1895 — É pela primeira vez atravessado por uma locomotiva, a vapor, o túnel Avé-Maria, no Porto.

21

1895 — O governo francês autoriza a abertura à exploração da secção da linha de Lozzano a Paray-Monial, compreendida entre Lozzano e Lamure.

22

1901 — Com o capital de 12.500.000 francos constitui-se a Companhia Francesa dos Caminhos de Ferro da Indochina e do Yunnan.

23

1896 — Um comboio procedente de Catalina (Havana) choca com outro de tropas na estação de Guines, do que resultam 4 mortos e 36 feridos.

24

1897 — Chegam a Curtis os engenheiros encarregados de estudar o caminho de ferro directo de Pontevedra a Monforte.

25

1869 — Ao Duque de Saldanha é concedido o estabelecimento de uma linha de caminho de ferro, tipo Lamanjat, sobre estrada, do Lumiar a Alcoabaça.

26

1898 — Concluem-se os trabalhos do troço da linha férrea de Arba a Rovigo, na Algeria.

27

1893 — Um expresso americano rebocado por uma locomotiva de 100 toneladas, faz o percurso entre a cidade de Hudson e as quedas do Niagára em 8 horas e 40 minutos (708 quilómetros a 82 à hora).

28

1848 — Inaugura-se o serviço ferroviário em Espanha, circulando o primeiro comboio que partiu de Barcelona para Mataró.

29

1913 — Em Algeciras, realiza-se a conferencia semestral do tráfego franco-hispano-português.

30

1856 — Abre à exploração pública o primeiro troço de caminho de ferro entre Lisboa e o Carregado.

31

1835 — O governo brasileiro anuncia que concederá garantias a quem construir a primeira linha de caminho de ferro.



Ecos & Comentários

Por SABEL

A luta contra os ruídos nas cidades

ACABAMOS de ler numa revista estrangeira uma notícia referente à luta que a Suécia intensificou contra os ruídos nas cidades.

A Suécia, revelou-nos aquela revista, é o único país que possui um «estatuto anti-ruído» especial, que, tornado lei há dois anos, se encontra incorporado no seu código de construção.

E' tão perfeito esse estatuto que, recentemente, as autoridades americanas solicitaram uma cópia para utilizá-lo numa regulamentação idêntica nos Estados Unidos.

No entanto, os suecos não consideram suficientemente perfeita esta lei e, por esse facto, vão fazer a sua revisão.

Nesta ordem de ideias, serão submetidas a um exame cuidadoso 500 casas de residência, não só em Estocolmo como noutras cidades. Todos os edifícios, continua a informar-nos a referida revista, sejam eles de que tipo forem e quaisquer os fins a que se destinem, serão visitados por médicos especializados e por técnicos em acústica, os quais, em colaboração, procederão a um inquérito entre os moradores desses prédios sobre a espécie de perturbações de que, eventualmente, sofram.

Essas experiências vão ser levadas a efeito por Ove Brandt, engenheiro civil e director do laboratório de acústica de construções do Instituto de Tecnologia de Estocolmo e pelos médicos técnicos, professores Sven Forssman e Gunnar Fisher, do Instituto Nacional de Saúde Pública. Todos eles vão procurar descobrir como os ruídos afectam o organismo humano e propõem-se realizar ao mesmo tempo experiências com um aparelho, a que deram o nome de «electro-encefalógrafo», em trabalhadores nocturnos e que, por esse facto, dormem durante o dia.

O problema dos ruídos nas cidades ia ser estudado num congresso universal em Londres, para o qual o sr. Ove Brandt foi convidado.

Em Lisboa, foram já proibidos os ruídos nas ruas, durante a noite. Bom seria que, na construção das novas casas, se estudasse também a maneira de as tornar impermeáveis aos ruídos, o que constituiria um grande benefício para quem trabalha de noite e precisa de repousar durante o dia.

AO PÚBLICO QUE VIAJA

Horários de partidas e venda de bilhetes na Estação do Rossio

Inserimos a seguir, e a título de informação útil, que interessa aos viajantes, dois mapas, o primeiro com o horário das partidas dos principais comboios da Estação do Rossio e o segundo com o horário da venda de bilhetes naquela mesma estação.

Como o leitor poderá verificar, foi estabelecido um serviço de vendas de bilhetes, que, para benefício do público e evitar as incómodas «bichas», já podem ser adquiridos na véspera e na ante-véspera do dia da partida.

Partidas dos principais comboios da Estação do Rossio

Números dos comboios	Destinos	Horas	Dias de circulação
201	C. Raínha	7,05	Diário
1	Guarda	7,20	»
203	F. da Foz	8,00	»
51	Porto	8,40	»
7	Santarém	10,15	»
57	Paris	12,05	3.ºs, 5.ºs e Sáb.
3	Porto	12,20	Diário
151	V. Alcântara	15,25	»
	Guarda		
11	Entronc.º	17,35	»
205	C. Raínha	18,10	»
55	Porto	19,27	3.ºs, 5.ºs e Sáb.
101	Madrid	19,27	2.ºs, 4.ºs e 6.ºs
9	Setil	19,53	Diário
207	F. da Foz	20,15	»
1001	Campanhã	20,40	»
15	Hendaia	22,10	3.ºs, 5.ºs e Dom.
	Porto		
17	Badajoz		Diário
	Guarda	22,30	»

Horário da venda de bilhetes da Estação Lisboa-Rossio

Números dos comboios	Destinos	Horas	Horas de início da venda de bilhetes
201	C. Raínha	7,05	15 da véspera
1	Guarda	7,20	Idem
203	Coimbra (via Oeste)	8,00	Idem
51	Porto	8,40	15 da ante-véspera
7 ou 13	Santarém	10,15	15 da véspera
3	Porto	12,20	Idem
211	C. Raínha	13,35	8 do próprio dia
151	V. Alcântara	15,25	Idem
	Guarda		
11	Entronc.º	17,35	Idem
205	C. Raínha	18,10	Idem
209	T. Vedras	19,12	Idem
		(Dias úteis)	18 do próprio dia
101	Madrid	19,27	na Agência dos Wagons-Lits. Depois das 18-15 na bilheteira da estação.
		(2.ºs, 4.ºs e 6.ºs)	
55	Porto	19,27	8 da véspera
9	Setil	19,53	8 do próprio dia
207	F. da Foz	20,15	Idem
1001	Campanhã	20,40	8 do próprio dia. Para Norte e Ramais de Tomar, Figueira e Coimbra.
15	Porto	22,10	8 do próprio dia. Para Norte (até Vila Nova de Gaia, só 1.ºs e 2.ºs cl.), Beira Alta e Vale do Vouga.
17	Badajoz		8 do próprio dia.
	Guarda	22,30	

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Outubro de 1898)

Operarios de caminhos de ferro

Deve-se ao illustre ministro, que hoje tem a seu cargo a pasta das obras publicas, mais uma providencia para que são poucos os nossos aplausos — a portaria que n'outro logar publicamos relativa a seguros dos operarios ferroviarios.

Esta sympathica doutrina, que entra no campo de estudos que de ha annos vimos fazendo no desempenho d'um serviço oficial, impõe-se á nossa consideração e louvor por mais d'um titulo, e estamos certos de que o nobre ministro seguirá de perto a sua iniciativa altruista, fazendo com que não fique apenas no papel a sua ideia, mas chégue a ter realização pratica e efficaz a obra que os considerandos da sua notavel portaria bellamente justificam.

São infelizmente poucas entre nós as instituições com que se salvaguarda os interesses do futuro da classe operária; os mesmos estudos relativos a este importante assunto, que tanto preoccupam actualmente os governos, como na Belgica laboriosa, e na Allemanha arrojada e activa, teem sido descurados entre nós. As raras providencias que os governos tomam n'este sentido, como os da ultima situação regeneradora por occasião da nova organisação da caixa dos depósitos, por incomprehendidas, fica sem utilisação pratica.

O ministerio das obras publicas ainda ha pouco tempo teve uma secção n'uma das suas repartições, que se occupa d'estes assumtos.

Todavia, elles pela sua natureza reclamam toda a atenção e cuidado.

Tanto porque na suavisação da dura vida das classes operarias ha a satisfazer um verdadeiro principio de justiça social, como porque, até sob o ponto de vista meramente politico, é preferivel conceder a ceder ás reivindicações das classes desprotegidas que são o numero e a força, impõe-se aos poderes publicos olhar sollicitamente pelos seus servidores que não gozam de privilegios que disfructam outras classes. Cumpre-lhes empenhar todos os esforços para fomentar ou favorecer as iniciativas que se apresentem ou pelo movimento associativo ou como concessões do patronato para garantir os que vivem do escasso salario quotidiano contra as torturas da invalidez e velhice, contra as doenças e contra os desastres.

A estas razões, que certamente actuaram no esclarecido espirito do sr. Elvino de Brito, juntam-se outras de carácter administrativo que são tambem ponderosos.

Pesa no orçamento do Estado, sem que alli appareça verba apparente destinada a essa despesa, o pagamento de uma quantia importante destinada a ferias e pessoal invalido. Esta despesa á face da lei é illegal.

Justa illegalidade diremos, mas facto irregular em si, e em que se presta a maiores irregularidades tambem.

Não tem tido os antecessores de S. Ex.^a a dureza de coração necessaria para negar o pão aos operarios que se inutilisam no serviço de caminhos de ferro, tão azado a desastres, tão fecundo em accidentes, tão fatigante e que tão depressa inutilisa os homens!

O sr. Elvino de Brito, que felizmente é engenheiro e serviu em vias ferreas, achou um meio de legalizar a pratica seguida, regularizando-a, e assim consegue mostrar uma vez mais como estava preparado para o desempenho da alta missão que lhe foi confiada. Viu que se pôde fazer bem á classe operaria das vias ferreas sem se sahir da lei e prova d'uma maneira ostensiva o cuidado e consideração que lhes merecem os nossos laboriosos jornaleiros, cujo salario mal lhes dá o pão de todos os dias e que assim não podem ser mais previdentes do que as classes mais favorecidas dos funcionários de estado.

Por isso aplaudimos sinceramente a sua generosa ideia, apetecendo-lhe que se não esterilise mas caia em campo fecundo onde prolifique.

Será assim tambem um exemplo salutar e eloquente.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 205, I série, de 2 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

PORTRARIA N.º 12:538

Reconhecendo-se a conveniência, para uniformização e simplificação das condições tarifárias, de alterar o quadro da lotação normal por piso para as remessas de gado a transportar ao abrigo da tarifa geral, de forma a torná-lo aplicável tanto às linhas de via larga como às linhas de via estreita: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do Decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o quadro da lotação normal por piso constante do artigo 96.º da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo Decreto n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, seja substituído pelo seguinte:

Lotação normal por piso

Espécies Machos ou fêmeas	Número de cabeças
Cavalos, muares grandes e potros grandes	8
Garranos, jumentos, muares pequenas e potros pequenos	12
Bois	10
Vitelos	24
Porcos	32
Bácoros, carneiros e chibos	80
Cordeiros ou borregos, cabritos e leitões	120

São permitidos carregamentos mistos de gado cavalar com muar ou asinino; de gado caprino com ovino; bois com vitelos; porcos com bácoros e leitões, mas em tal caso para a determinação da carga de cada piso conta-se:

Cada dois garranos pequenos, jumentos, muares pequenas e potros pequenos como um cavalo.

Cada dois vitelos como um boi.

Cada dois bácoros como um porco.

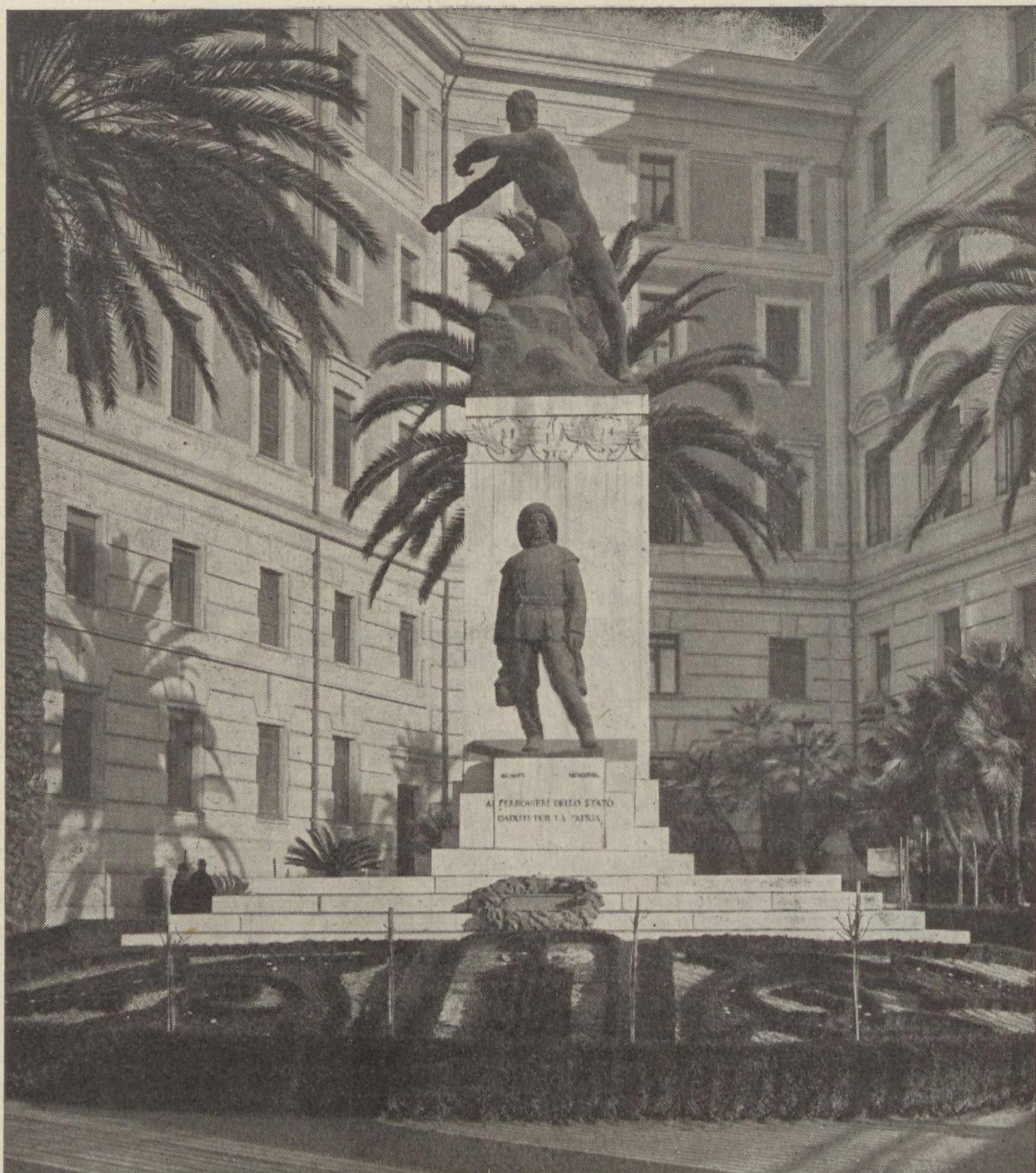
Cada quatro leitões como um porco.

Cada dois cabritos, cordeiros ou borregos como um carneiro.

A conversão deve sempre fazer-se no sentido da espécie mais numerosa em cada remessa.

No caso de se verificar que o vagão fornecido para transportar uma remessa de gado em qualquer linha de via estreita não comporta o número de cabeças previsto para a lotação normal por piso a empresa fornecerá dois vagões. Em tal caso, para efeito da aplicação desta tarifa e da tarifa de despesas acessórias, considera-se todo o carregamento como sendo feito em um só vagão.

Ministério das Comunicações, 2 de Setembro de 1948. — O Ministro das Comunicações. *Manuel Gomes de Araújo*.



Um Monumento aos Ferroviários Italianos

Os ferroviários italianos que morreram pela pátria na grande guerra, têm, em Roma, um grande e belo monumento de piedosa homenagem à sua memória. Cremos que é, em todo o mundo, o único monumento existente erguido para comemorar e exaltar os sacrifícios e o patriotismo dos homens que trabalham nos caminhos de ferro.

O monumento em questão foi colocado precisamente em frente do edifício do Ministério dos Transportes. É constituído por um plinto de mármore e duas estátuas de bronze. No alto do plinto

assenta a figura hercúlea de um ferroviário, no momento em que arremessa uma granada de mão; a outra estátua, colocada mais abaixo, representa o ferroviário que, munido da lanterna e dos sinais, se prepara para rondar a linha.

Na coroa de louros, sobre o mármore, inscreveu-se a seguinte legenda:

«Aos ferroviários do Estado caídos pela Pátria — 1915-1918».

Nesta comovente homenagem a Itália inteira perpetuou no bronze de duas estátuas o sentimento da sua grande gratidão.

GUATEMALA

A Guatemala é a república de população mais densa da América Central. Originariamente este país chamava-se Quauhtematlán, isto é: lugar das casas de madeira; também se afirma que o nome original era Uhatemalha, que quer dizer: «monte que deita água. Assim como quase todos os demais países da América Central também a Guatemala tem tido uma história alvorotada. Depois de ter expulsado os espanhóis aos 15 de Setembro de 1821, o país foi governado pelo imperador Iturbide do México. Foi só em 1839 que a Guatemala chegou a ser uma república livre. Mas também então a sua história não foi muito tranquila. Grandes figuras como Rafael Carrera e Manuel Estrada Cabrera ilustram as suas letras.

Entre os que têm feito muito pelo seu país merece especial referência o presidente, general Jorge Ubico. O presidente Ubico governa desde 1931. Foi ele quem fez do seu país um dos mais tranquilos da América Central, o que é, sem dúvida, uma empresa muito difícil. Também tinha cuidado de grandes melhoramentos na agricultura e na indústria na Guatemala, país que produz muitas espécies valiosas de madeira, tabaco, café, cacau, algodão, índigo, açúcar e muitas outras espécies de vegetação tropical. E sobretudo olhava muito para as condições higiênicas do seu país. Por isso podia acontecer que o número de casos de impaludismo tem diminuído muito no curso dos anos em que ele está no poder. Isso deve-se a Ubico, que fez uma importação suficiente de quinina.

A quinina — segundo os relatórios da Comissão muito competente de impaludismo da antiga Liga das Nações — entre os medicamentos que servem para combater o impaludismo continua a ocupar o primeiro lugar. A Comissão recomenda tomar a título de profilaxia uma dose diária de 100 mgs. de quinina durante todo o tempo que dura a doença e algum tempo depois, para o tratamento: tomar uma dose diária de 1-1,3 gramas durante 5-7 dias.

Como, graças à quinina e às diligências do presidente, hoje em dia há pouco impaludismo na Guatemala, podemos, com as duas primeiras palavras do hino nacional, dizer: «Feliz Guatemala!»



British Ropeway Engineering Co. Ltd.
Londres, Grã-Bretanha
Transportadores Aéreos Funiculares
(Monocabos, Blondins, etc.)
EM EXCLUSIVO:
F. NOBREGA DE LIMA
Av. 24 de Julho, 1-2.º-LISBOA-R. Sá da Bandeira, 562-3.º-PORTO
Park Street, 115 — LONDRES

Vida Ferroviária

Uma representação

Estiveram reunidos recentemente os presidentes das direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, com o fim de se trocarem impressões sobre o problema dos vencimentos e salários.

Depois de ouvidos e discutidos os alvitres e opiniões dos representantes dos ferroviários, ficou assente, por unanimidade, entregar ao Governo e à Companhia uma representação em que os ferroviários expõem as razões justificativas do pedido de unificação e rectificação dos vencimentos e salários dos trabalhadores dos caminhos de ferro.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Companhia de Circo.

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «A conquista dum reino».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

E. Pinto Basto & C.ª, L. da

L I S B O A

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

C A R V Ã O

S E G U R O S

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

E T C., E T C.

N O P O R T O

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L. da

Os nossos mortos

ARQUITECTO COTTINELLI TELMO

Cottinelli Telmo morreu! Com a sua morte desapareceu um dos maiores artistas da nova geração, desta nova geração dos homens entre os quarenta e os cinquenta anos, que é o período da vida em que o artista atinge a maturidade e o esplendor do seu talento.

Talento proteiforme, dir-se-ia que Cottinelli Telmo era, em pleno século XX, um dos descendentes desses geniais artistas da Renascença. Com efeito, o homem verdadeiramente ilustre que faleceu em 18 de Setembro, em Cascais, em trágicas circunstâncias, além de arquitecto era distinto pintor, músico e poeta, tendo também exercido com êxito as funções de jornalista e de director de produção de filmes. Inteligente e activo, o tempo chegava-lhe para tudo, até para o desporto. E foi precisamente a paixão desportiva da pesca que causou a sua morte prematura.

Foi um dos grandes auxiliares de Duarte Pacheco e os Caminhos de Ferro devem-lhe serviços extraordinários, na qualidade de arquitecto e também de cineasta, pois que, há anos, no S. Luís, assistimos à exibição de um filme ferroviário da sua autoria.

Diplomado, em 1920, pela Escola de Belas Artes de Lisboa, entra logo para a C. P., onde, poucos anos depois, ocupa o cargo de arquitecto-adjunto à Divisão de Via e Obras. Em 1939, é nomeado arquitecto-chefe da Exposição do Mundo Português, sendo autor dos projectos de vários pavilhões, entre eles o dos Caminhos de Ferro e Portos. Deve-se-lhe também a remodelação da Estação do Rossio.

Foi uma vida fulgurante a sua, consagrada não apenas à sua profissão de arquitecto mas a várias modalidades da arte. Com a sua morte prematura, perdeu o País um dos seus mais nobres valores.

EDUARDO DE NORONHA

Na madrugada de 26 de Setembro faleceu, com 89 anos de idade, em Lisboa, o ilustre jornalista e escritor Eduardo de Noronha. Foi um dos mais operosos profissionais da pena de que há notícia entre nós. Nada menos que perto de 130 obras, não contando com milhares de artigos e crónicas que espalhou pelos principais jornais do país, escreveu este homem que, há poucos anos, a si próprio traçava, nas seguintes palavras, o seu perfil moral:

— «Todo o meu trabalho em setenta anos (principiei logo aos 15 de idade) como militar, como

engenheiro, como professor, como escritor, sempre foi em prol da minha Pátria. Tudo fiz, e farei, a favor da nossa terra, das suas glórias, das suas grandezas.»

Escreveu, numa prosa sempre elegante e vigorosa, romances e estudos históricos. Ocupou-se, largamente, de factos ligados à nossa ocupação africana, como «Os exploradores Capelo e Ivens», «A Defesa de Lourenço Marques e traduziu do francês algumas peças de teatro. Trabalhador incansável, dirigiu ainda os onze volumes do «Dicionário Popular».

Trabalhava ainda outros livros. Como havia cegado há poucos anos, ditava os seus trabalhos à sua secretária. Pode-se dizer que trabalhou até à véspera da sua morte este homem que para o estudo e para a Pátria viveu exclusivamente.

Publicações recebidas

Cadernos coloniais de propaganda e informação.

A «Casa da Metrópole» em Luanda, organismo oficial a cujos destinos preside o espírito culto do major Mateus Moreno, vem editando, sob o título geral de «Portugal Maior», excelentes e instrutivos cadernos coloniais de propaganda e informação.

Não é pela primeira vez que, nesta revista, lhe fazemos referência. Esses cadernos desempenham um importante serviço, pois chamam o interesse de todos os portugueses para os vastos recursos e para as possibilidades económicas de Angola.

Precisamente o caderno n.º 13 desta valiosa coleção intitula-se «Possibilidades de Angola para as indústrias do saco e do papel» e é subscrito pelo ilustre director da Casa da Metrópole. Neste trabalho, o autor dá-nos preciosas informações e revela aturado e conscientioso estudo.

O caderno n.º 14 é subscrito pelo engenheiro-agronomo Alberto Ferreira da Silva, director da Escola Agro-Pecuária, «Dr. Francisco Vieira Machado», criada em 1938 pelo Decreto n.º 29.244 e acabada de concluir em 1947.

Esta Escola tem por fim dar aos seus alunos, além de uma sólida educação física, moral e cívica, o ensino geral e prático profissional, habilitando-os para a direcção e execução dos trabalhos diversos dum «exploração» agro-pequária.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Viage na sua terra

Ir a Braga e não visitar o Bom Jesus do Monte é o mesmo que ir a Roma e não ver o Papa.

A visita ao Bom Jesus do Monte impõe-se a todos os que, ao lado das tradições religiosas, gostam de admirar os encantos insuperáveis da natureza. Só para gozar o espectáculo dos seus panoramas vale a pena viver.



BRAGA — Bom Jesus do Monte — Trecho do Escadório

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodidades
recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÉS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Cembóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL

WIESE & C. A. L. DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 20181

L I S B O A

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ºA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

C E L

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem Comentários

Os tratamentos no banco do Hospital de S. José passaram a ser pagos

Desde anteontem, os tratamentos feitos no banco do hospital de S. José deixaram de ser gratuitos. Dora avante, quaisquer socorros de urgência a prestar por aqueles serviços serão pagos. Todavia, a assistência clínica e cirúrgica não será prejudicada com esta nova disposição, pois, como habitualmente, o doente após a chegada e depois de devidamente identificado, recebe o tratamento indispensável. Só depois de tratado é que lhe apresentam o recibo. A tabela de preços é a seguinte: consulta, 5\$00; um tratamento qualquer ligeiro, um penso, por exemplo, 10\$00; uma pequena cirurgia de urgência, 50\$00; um aparelho de fractura, 30\$00. As radiografias têm outros preços. Evidentemente, que a nova norma é aplicada conforme as circunstâncias. Se um doente declara não poder pagar a importância atribuída, uma funcionária do hospital procede a um inquérito sumário, para saber quanto ganha um doente tratado, quantas pessoas tem a seu encargo, quanto paga de renda de casa, etc., a fim de reduzir o preço. Todas as pessoas que ali receberem socorros têm de prestar declarações, à exceção dos indigentes. A acontecer o doente tratado não ter na ocasião dinheiro para satisfazer a conta, ela será cobrada na residência.

(*Dos jornais*)

Alter — no Terreiro do Paço

A estátua equestre de D. José é um dos padrões de beleza escultórica desta Lisboa, onde, em bronze, não existe mais cavalo algum. O monumento de Machado de Castro, vive mais do cavalo que do homem, soberano e emplumado, que o monta. Os ingleses chamam ao Terreiro do Paço a praça do «black horse» — o cavalo preto (na visão a distância); em realidade ele domina o grupo.

Conhecem-se em regra os modelos humanos das estátuas. Porque não identificar o cavalo do monumento a D. José?

Chamava-se «Gentil» — e era-o de facto — soberbo exemplar Alter, posto que nascido em Roncão da coudelaria de Portel em 29 de Abril de 1755, e tinha 15 anos e tal quando

Machado de Castro conseguiu que o marquês de Marialva, estribeiro-mór, o mandasse vir da coutada do Arneiro, em Alter, para que o artista o estudasse, juntamente com o «Arisco» e o «Belém». Era possante, enérgico, nervoso e fino, a mais linda peça da coudelaria real. Sua mãe era espanhola — talvez das coudelarias de Córdova — e formosa estampa: castanho escuro, bebe em branco, calçada do pé esquerdo, grossa e bem formada — uma andaluza de raça; viera para o Roncão em 1748 e desfez-se em poldros. O pai do «Gentil» chamava-se «Jardineiro», bela conformação, começara a servir em 1752 e foi um bom padreador.

Tudo isto se apura do estudo recente do dr. Rui de Andrade. O caso é que o «Gentil», que Machado de Castro eternizou, não era um incógnito: pertencia à raça portuguesa dos cavalos que montaram o conde de Lippe, o príncipe de Mecklemburgo, lord Burgause e o marquês de Alorna.

«Gentil» bem merece que se divulgue a sua identificação — ele, o príncipe dos cavalos de Alter, senhor do Terreiro do Paço.

(Noberto de Araújo, in *Diário de Lisboa*)

A rua da Madeira...

Passámos, ontem, na rua da Madeira, ali a S. Bento, vizinha dessa histórica rua de Santo António — coração da cidade, portanto. Como nos causou pena o estado de abandono em que a vimos, tresandando a porcaria e a vício! Parece impossível, na verdade, que uma artéria ligada à Praça da Batalha não tenha tido quem olhe por ela e a alinde como merece, sem tirar-lhe o pitoresco. Alindar, não é, devemos dizer, roubar-lhe aquilo que tem, mas torná-la melhor e, sobretudo, aprazível. Quem vai à rua da Madeira é porque gosta das suas casas típicas, que existem em toda a parte onde há o culto do tradicionalismo. O que não pode nem deve admitir-se é que um sítio como aquele, que algumas poucas de árvores poderiam tornar belo, esteja como está, a cheirar mal e sempre cheio da fumarada que vem do túnel da estação ferroviária. Não quer a cidade — porque isso está integrado no ambiente, faz parte dele — que se retirem dali as carroças ou se mandem afastar os carregadores e gente que faz daquela artéria a sua Bolsa de Trabalho. Isso seria destruir criminosa e uma das poucas

RELÓGIOS — JOIAS — OURO E PRATAS
de qualidade e requintado bom gôsto

T O R R O A E S

Relojoaria e Ourivesaria

123, RUA DA PRATA, 131 — LISBOA — Telefone 24210

coisas belas que existem no Porto. O que interessa é que se complete o quadro, que se componha. E, para isso, bastaria, ao que supomos, algumas das muitas árvores que existem nos viveiros municipais. Cremos que, depois disso, a rua da Madeira, que tantas tradições tem, passaria a ser não a artéria fedorenta que é, mas um sítio aprazível, onde qualquer visitante da cidade se sentiria bem...

(De *O Comércio do Porto*, de 12 de Setembro de 1948)

O julgamento de Hitler adiado indefinidamente...

MUNICH, 14 — Foi adiado indefinidamente, devido à doença do acusador público alemão, o julgamento, do Tribunal de Desnazificação, de Hitler e da sua amante Eva Braun. O tribunal deve decidir acerca do destino a dar aos bens de Hitler, que podem ser confiscados ao abrigo da lei. — (R.).

(*Dos jornais*)

Já sabéis?

Sabéis que o general Pershing, herói americano da Primeira Guerra Mundial, recentemente falecido, presidia, nos Estados Unidos, à comissão para a libertação do Marechal Pétain?

Sabéis que, em Paris, o general Bentley Mott, do exército americano, se dirigiu ao largo La Tour Maubourg, onde habita a Marechala, para lhe anunciar a morte do general Pershing?

O Governo Francês recebe estas bofetadas morais, mas, feroz, cheio de ódio partidário, mantém o Marechal na prisão, para escândalo de todo o mundo civilizado!

(De *A Nação*)

Vendem água por vinho palhete

Na estação da Régua foi despachado há dias para Campanhã, um vagão com dez cascos de vinho, na totalidade de sete mil litros, pela firma Aires Cardoso, Mendonça, Lda. O despacho deste vinho era acompanhado pelas respetivas guias de trânsito, passadas pela Sociedade Vinícola Areosa, Lda.

A fiscalização da Junta dos Vinhos colheu as respetivas amostras, as quais enviou ao laboratório químico-fiscal do Posto da Inspecção Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais. Feitas as análises químicas, apurou-se que se tratava de uma falsificação de água com cítricos artificiais, que davam a cor de vinho palhete de várias tonalidades e tipo sem qualquer graduação alcoólica.

Um casco com a designação de vinho branco, que era também de água com cítrico, só depois de agitado o líquido adquiria a cor amarela do vinho branco. O fornecedor deste «vinho» foi processado e o processo segue os trâmites legais na Delegação de Fiscalização do Porto.

Para estes «maraus» que nos «impingem» água por vinho, todo o rigor da lei ainda é pouco...

E' necessário que a fiscalização exerça a sua ação com mais assiduidade, evitando tanto desafeto, por esses que não têm consciência...

(De *O Barcelense*)

O generalíssimo Franco vem a Portugal?

Segundo informação dada pela B. B. C. de Londres, já publicada na imprensa e confirmada por cartas particulares que nos merecem confiança, o generalíssimo Franco visita Portugal, no dia 17 de Outubro. O chefe da nação espanhola chegará a Lisboa a bordo do barco de guerra «Canárias», correndo o boato, porventura, sem fundamento, embora a sua confirmação tivesse um profundo alcance político, de que fará, nessa ocasião, a restituição oficial de Olivença a Portugal.

Seja como fôr, a visita de tão ilustre hóspede a Portugal, nesta hora, ao parecer crucial para a Europa, deve ter-se como uma das grandes iniciativas do génio diplomático de Salazar e uma afirmação da mais alta importância da posição que a Península vai desempenhar nos sucessos que se erguem no horizonte da vida internacional.

(De *A Guarda*)

Uma pouca vergonha «A quem de direito»

Passámos, aqui há poucos dias, pela estrada Águeda-Aveiro, depois de uma ausência de quase sete meses.

Como tinhamos lido nos jornais a participação do Estado e o adjudicamento das obras a um empreiteiro e sabendo por pessoas amigas que o conserto terminara, entrámos na dita estrada com a visível curiosidade de contemplarmos «a obra».

Positivamente: Não acreditamos, digam o que disserem. Então «aquilo» é consertar uma estrada?

Francamente: Não sabemos qual esteja melhor, se a primitiva cheia de covas, se esta com um pouco de covas a menos mas com a perigosíssima areia a mais!

Então não há quem tome energicas providências?

Há-de se permitir que a estrada fique assim, naquele estado calamitoso?

Serão as empreitadas do Estado destinadas a enriquecer os empreiteiros?

Uma pouca vergonha, uma pouca vergonha!

(De *Soberania do Povo*)

Imprensa

«DIÁRIO POPULAR»

Entrou em novo ano de publicação o vespertino *Diário Popular*.

Os nossos cordiais cumprimentos.

O que todos devem saber

Os relógios serão atrasados 60 minutos na madrugada de 2 de Outubro próximo

O «Diário do Governo» do dia 8 p. p. insere o decreto-lei n.º 37.048, em que reconhece a conveniência de fixar, de forma definitiva, as normas reguladoras da «Hora de Verão» e se determina que a hora legal do País será adiantada sessenta minutos, desde a madrugada de 1 de Abril até à do primeiro domingo de Outubro, no Continente, Madeira e Açores. Assim, às 3 horas do próximo dia 2 do corrente, os relógios serão atrasados 60 minutos.

LEIRIA e o seu sentido de cidade

NOS primeiros dias de Janeiro deste ano percorri, numa viagem encantadora de que trouxe saudades, Leiria, Alcobaça e as Caldas da Raína. Foram 8 dias de férias, das mais agradáveis da minha vida, pois que, excepcionalmente, não houve, nesse lapso tempo, o mais pequeno sinal do Inverno que, desta vez, só muito tarde e quando muito bem quis, nos deu a honra de procurar a hospitalidade portuguesa. Dir-se-ia que estavamos na primavera, como de primavera, á parte uns escassos dias de chuva, tinham sido os meses do Outono.

Cheguei a Leiria na manhã de 2 de Janeiro. Manhã clara, azul, esplendente de sol. Sol glorioso, diriam os ingleses. Um sol amável que nos dá os bons-dias. Senti em minha volta a alegria de viver, uma alegria voluptuosa, estonteante, que veio ao meu encontro e me caíu nos braços.

Era pela segunda vez que eu visitava a linda cidade do Lis. Nada mais parecido com as mulheres do que as cidades. Tanto umas como as outras, quando são verdadeiramente lindas, quanto mais as vemos mais gostamos delas. Ai das mulheres e das cidades que só sabem interessar-nos uma só vez na vida! E se Leiria me tinha encantado da primeira vez, da segunda prendeu-me muito mais.

Há cidades que vivem exclusivamente do prestígio do seu passado. Outras há que, orgulhando-se, todavia, das suas glórias pretéritas, abrem e estendem os braços para o futuro, com um grande sentido das realidades do presente. É o caso de Leiria. Com efeito, esta cidade, que é uma das mais antigas e nobres povoações portuguesas, oferece um aspecto grandioso e moderno, verdadeiramente espetacular. Há uma dúzia de anos, a sua população não ia muito além de cinco mil habitantes. Hoje, aproxima-se dos oito mil. Todavia quem, como eu, se apeou à porta do Hotel Lis, terá a impressão de que chegou a uma grande cidade. Isto quer dizer que os leirienses têm de há muito não apenas, o que seria pouco, um forte orgulho bairrista, mas, acima de tudo, o que é muito mais importante, um consciente sentido de cidade.

Muito menos populosa do que algumas das nossas vilas, Leiria é, no entanto, uma das mais belas cidades do país. Ela é cheia de grandeza, de pitoresco, e originalidade. Na tarde da minha chegada,

tive o prazer de percorrer, na companhia do major Armando Mira Saraiva, meu velho camarada dos saudosos tempos de liceu, algumas das suas ruas mais típicas. Em certas ruas, das mais antigas, há não sei que encanto, que sortilégio, que poesia!

O major Mira Saraiva, que conhece as ruas da cidade como os dedos das mãos, fez-me passar pela antiga travessa da Misericórdia. É uma ruazinha estreita e silenciosa. Numa das suas casas viveu, durante algum tempo, o criador do romance realista. Detivemo-nos, durante alguns minutos, em frente da casa onde residiu Eça de Queiroz. É um prédio de dois andares. No primeiro, hospedava-se o escritor.

Quem se interessa por assuntos literários não ignora que a acção do célebre romance — *O Crime do Padre Amaro* — decorre na cidade de Leiria. Mas a Leiria do tempo de Eça de Queiroz desapareceu por completo. Desapareceu também por completo o seu aspecto clerical, pesado e devoto.

No dia seguinte, de manhã, ao tomar, num dos seus melhores cafés, o meu pequeno almoço, tive por vizinhos, na mesa à minha esquerda, dois sacerdotes moços, dois verdadeiros *gentlemen*, corteses e simpáticos. Ao entrarem no café, encontraram um operário da terra deles. Perguntaram-lhe pela família e convidaram-no a tomar um café. E os dois sacerdotes sentiam-se ufanos em terem ao seu lado um operário, de cuja convivência não tinham pejo.

Se Eça de Queiroz fosse ainda do número dos vivos gostaria de acamaradar com esses jovens sacerdotes, àquela mesma mesa do café, onde, presumo, entrara pela primeira vez um operário em mangas de camisa.

A velha Leiria do *Padre Amaro* morreu. Desse tempo só restam um grande romance e umas ruas pitorescas que o Município e os leirienses não deviam deixar desaparecer.

Leiria, pátria de Francisco Rodrigues Lobo e de Afonso Lopes Vieira, é uma das cidades mais cativantes, mais poéticas de Portugal. Estive a escrever isto, no meu gabinete, com a impressão deliciosa de que me encontrava de novo na cidade do Liz, numa esplendente manhã de sol.

R E B E L O D E B E T T E N C O U R T

AUTO-LEIRIA, LIMITADA

Concessionários "Ford"

SEDE:
L E I R I A
Avenida dos Combatentes
Telef. 191

FILIAL:
CALDAS DA RAINHA
R. Capitão Filipe de Sousa
Telef. 161

Empreia de Serração
e Terras Corantes, Limitada

LEIRIA—ESTAÇÃO
TELEFONE 293



José Marçal da Silva

Vasilhame para exportação e adega
Reparações e Madeira para as mesmas

LEIRIA—Gare

OFICINA DE TANQUARIA E MADEIRAS

de Américo Marçal da Silva

Executam-se todos os trabalhos pertencentes a tanquaria com perfeição e segurança

LEIRIA—Gare

ESCOLA DE MOTORISTAS — DE —

PLÍNIO V. DE MORAIS

Automóveis «Peugeot», Camions «Reo»

Rua Machado dos Santos, 9—LEIRIA—Telef. 250

FÁBRICA ELECTRO-MECÂNICA DE FORMAS
E SALTOS DE MADEIRA

A. LOUZADA

TELEF. 82

LEIRIA

Recapagem Moderna de Leiria
de JOSÉ JACINTO NUNES

Reconstrução de todas as medidas de pneus
de camion pelo sistema americano RECAP

Rua de Tomar, 35 a 43—LEIRIA—Telefone 213

AUTO-METALÚRGICA

Nicolau Mateus

Oficina de Serralharia Mecânica — Soldadura Eléctrica e a Autogénio — Reparações em Máquinas Industriais e Agrícolas e em Automóveis, Tractores e Camiões, Fabricação de Carretos, Semieixos e Peças. Compra e venda de Carros e Motores e Venda de Peças

Rua de Tomar

Telef. 224

LEIRIA

AUTO-MECÂNICA LEIRIENSE, L.^{DA}

Reparações gerais em Automóveis e Camions—Construção civil e Serviços metalúrgicos

ESTAÇÃO DE SERVIÇO «AUSTIN»

Av. Marquês de Pombal (Junto ao Jardim Escola)
Telef. 336

LEIRIA

LEIRIA ACESSÓRIOS, L.^{DA}

Distribuidores dos pneus «Armstrong». Máquinas, Motores, Ferramentas, Acessórios para automóveis e indústria. Oleos, Representações, Importação

Rua Mousinho de Albuquerque, 25 e 27—Apartado 20—LEIRIA

Manuel Pereira Patrício & C.ª, L. da

Serração de Madeiras em tosco e aparelhadas
Lenha e toros para minas, em qualquer dimensão

FÁBRICAS EM:

CHÃO DE COUCE (Ancião) e LEIRIA-GARE

SEDE E ESCRITÓRIO
LEIRIA-GARE
(PORTUGAL)

TELEFONE 180

Manuel Gomes de Carvalho, L. da

Serração de Madeiras, Aparelhos
— e Carpintaria Mecânica —

MONTE REDONDO (LEIRIA) — (Portugal)
TELEFONE N.º 3

FLORIANO COVA Fábrica de Refrigerantes — Mercaria e Vinhos — Agente da Sociedade Central de Cervejas — Representante da «Santáguas, Ld.»
Distribuidor das «Águas de Carvalhelhos»
Arrabalde da Ponte — Telef. 168 LEIRIA

ALCOBAÇA**João d'Oliva Monteiro**

Armazém de Vinhos
e Aguardentes

///

RUA DOUTOR BRILHANTE, 14

Telef. 63

ALCOBAÇA

*Crisal***Cristais de Alcobaça, Limitada****FÁBRICA DE VIDROS E CRISTAIIS**

Teleg. CRISAL — Telef. 147 — Portugal

Lustres em todos os estilos

Artigos de Vidro e Cristal para uso doméstico

ALCOBAÇA

Oliva Monteiro & Francez, L. da

ARMAZÉM DE PAPEIS
E ARTIGOS DE ESCRITÓRIO

Apartado 11 — Telefone 113 ALCOBAÇA

MARINHA GRANDE**FÁBRICA DE VIDROS****Ricardo dos Santos Gallo, Filho**

FUNDADA EM 1895

FABRICO MECÂNICO
Semi-automático e manual

Telhas, Ladrilhos, Tijolos, Garrafas, Garrafões, Chaminés Colonial, Globos, Candeeiros, Isoladores e Artigos domésticos, etc.

MARINHA GRANDE**Coimbras, Limitada****ARMAZÉM DE VIDROS**

Cristais — Garrafas — Garrafões — Candeeiros — Chaminés — Globos — Puxadores — etc. —

Rua Vieira de Leiria — Telef. 117 — MARINHA GRANDE

José Guilherme Roldão & C.ª, L. da**SERRAÇÃO MECÂNICA DE MADEIRAS**

Madeiras do Pinhal de Leiria
— Aparelhos e Caixotaria —

Telef. N.º 37

MARINHA GRANDE

**FÁBRICA DE VIDROS
A CENTRAL****J. FERREIRA CUSTÓDIO, L. da**

FUNDADA EM 1894

Telef. N.º 15

MARINHA GRANDE

OFICINA MECÂNICA**EMÍDIO MARIA DA SILVA**

MOLDES e FERRAMENTAS para as INDÚSTRIAS VIDREIRA e BAQUELITE

— TELEFONE 47 —

Avenida Conde de Azarujinha — MARINHA GRANDE

ANÍBAL & ABRANTES

Única casa especializada no País no fabrico de moldes para
as indústrias de Baquelite e Matérias Plásticas (Injeção).

Telefone 41

MARINHA GRANDE

OUTEIRO DA CABEÇA



**Garcia & Oliveira,
Limitada**

OUTEIRO DA CABEÇA

Exportadores e Armazenistas
de VINHOS e AGUARDENTES

TELEFONES:

Séde: OUTEIRO DA CABEÇA 7

SUCURSAIS:

MIRAGAIA: MARTELEIRA 7

LISBOA 26685

PORTO 51326

CERÂMICA OUTEIRENSE DE
JOSÉ DA SILVA CARRUÇO
PROPRIETÁRIO E VITI-VINICULTOR

Produtos Cerâmicos—Tem camionete para serviço da casa

Telefone 4 OUTEIRO DA CABEÇA (Oeste)

SILVEIRINHA

Joaquim Fernandes & Filhos

FÁBRICA DE
TELHA MARSELHA, TIJOLO
MASSIÇO E FURADO,
— LADRILHO, ETC. —

SILVEIRINHA PEQUENA
(OESTE)

Valentim Marques & J. Pinto, L.^{da}

Serração e Aparelhagem de Madeiras

Marinha das Ondas — Telf. 3

Correspondência: SILVEIRINHA GRANDE (Oeste)

BOMBARRAL

**Brunos & Patuleias,
Limitada**

Exportadores de Vinhos
e seus derivados

////

Avenida Casimiro da Silva Marques, 42

BOMBARRAL

Tel. 27 — End. tel. «BRULEIAS»

SERRALHARIA MECÂNICA — FUNDIÇÃO DE METAIS

Auto-Metalúrgica, L.^{da}

Reparações em automóveis, camionetes,
motores a gasolina, óleos e gás pobre e
— em todas as alfaias agrícolas —
Montagem e modificações em gasogénios

Construtores de Fogões—Pulverizadores
— Bombas para Trasfega — Acessórios

Rua do Comércio, 5 a 9 — Telef. 17
BOMBARRAL

Tele } gramas: BERNARDINO
fone : 7 BOMBARRAL

Apartado 9

**Sociedade Comercial
Pereira Bernardino, L.^{da}**

CONSUMO E EXPORTAÇÃO

Vinhos de Mesa — Licores e Aguardentes

BOMBARRAL (Portugal)

GARRUDO & RAMOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1920

Mercearias, Cereais, Farinhas e Adubos Agrícolas

POR GROSSO E A RETALHO

SOLAS, CABEDAIIS, PAPELARIA, LIVRARIA E JORNALIS

Representantes de VACUUM OIL COMPANY

Telefone 15

BOMBARRAL

PATULEIA & PATULEIA, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1885

Exportadores — Armazenistas

VINHOS DO PORTO E LICOROSOS — AGUARDENTES — FINE BRANDY

Teleg. «PATULEIAS»

Telef. P. P. C. N.º 4

BOMBARRAL

TORRES VEDRAS

FÁBRICA

de tintas de impressão,
velas de sebo, massas
consistentes e sebos para
todas as aplicações.

TORRES VEDRAS

JAIME CAPÉLO

Loja de Móbilias

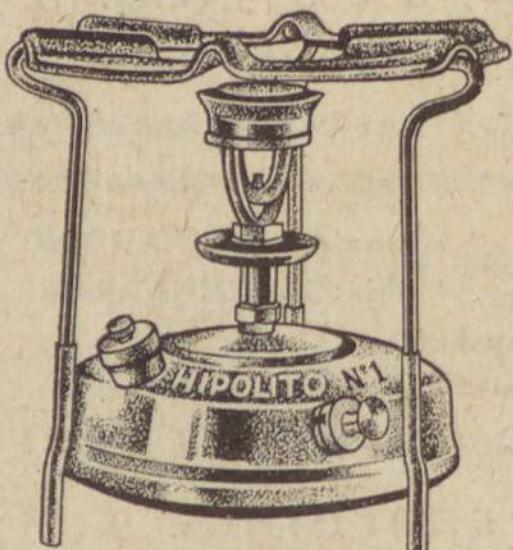
Rua Serpa Pinto, 37-41

Telefone 12

TORRES VEDRAS



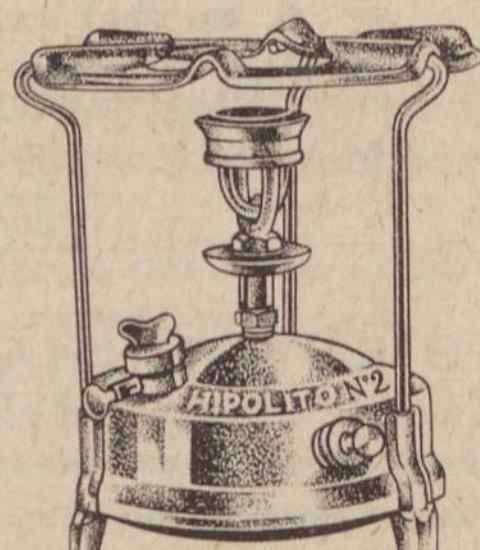
Marca registada

FOGÃO «HIPÓLITO»
A PETRÓLEO

FOGÃO N.º 1

Preços	Em latão	Niquelados
N.º 1	143\$00	168\$00
N.º 2	143\$00	168\$00

Fogões HIPÓLITO	N.º 1	N.º 2
Telegramas	PETROX	TERMOX
Capacidade	1 litro	1 litro
Embalagem original	50	50
Peso Bruto	79kg.,750	84kg.,250
Peso Líquido	52kg.,250	56kg.,750
Dimensões	1,116 × 0,675 × 0,465	



FOGÃO N.º 2

Torres Vedras

Vila antiga, os romanos deram-lhe o nome de *Turres Veterae*. Tomada aos mouros em 1148 por D. Afonso Henriques, Torres Vedras não foi apenas nacionalizada, foi também, como se vê, traduzida à letra. É hoje uma das povoações mais importantes da Estremadura, não apenas como centro vinícola, mas também como centro industrial.

Vila progressiva, possui condições excepcionais de mais rápido desenvolvimento, tanto mais que é igualmente um centro de turismo de primeira ordem, com as famosas Termas dos Cucos e as magníficas praias de Santa Cruz e da Areia Branca.

Em tempos e com fins benficiais, realizavam-se em Torres Vedras, pelo Carnaval, Batalhas de Flores, que ficaram célebres e deram, por consequência, também grande celebriidade à linda vila.

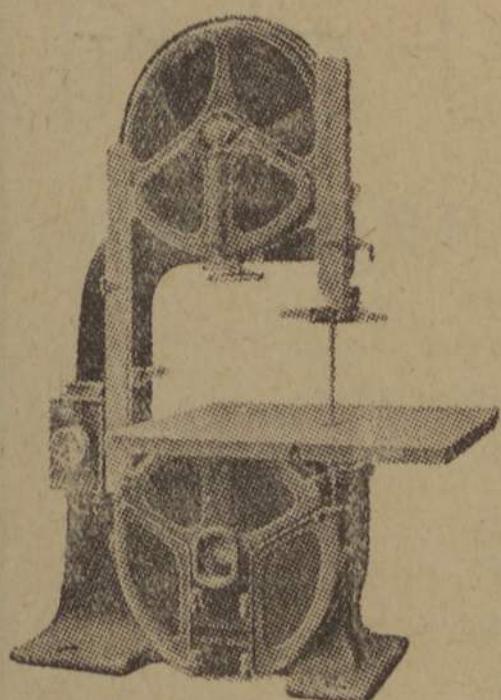
Está a construir-se um bairro moderno e no alto, dominando a povoação, vêem-se as ruínas do Castelo que, nas guerras da Independência, desempenhou papel importante. A Igreja de Santa Maria, que se encontra no recinto, é um belo monumento nacional.

TORRES VEDRAS

TEL. (P. B. X.) 53

PORTUGAL

MÁQUINAS PARA TRABALHAR MADEIRA



GUILLET

FÁBRICA EM AUXERRE
(FRANÇA)
CASA FUNDADA EM 1847

Mais de um século ao serviço da indústria da madeira.

Filial Portuguesa:
Guilliet, L. da

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C (Arco do Cego)

L I S B O A

Delegação para o Norte:

Sociedade de Representações **PLASTEX, L. da**

Praça Dona Filipa de Lencastre, 1-3 P O R T O

SINGER

Máquina de Costura de Fama Mundial

Todas as peças e agulhas vendidas pela Singer são produzidas pelas próprias fábricas da **The Singer Manufacturing Co.** com cerca de 100 anos de actividade, o que lhes dá inteira garantiaSede: **AVENIDA 24 DE JULHO, 42**
L I S B O A

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & PenaRUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA
Telefone 64972Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50**
em sélos do correio, nome e moradaG
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragós da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

**Avenida Palace Hotel**Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — L I S B O A

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

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU
EM 1946

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra.
Estabeleceu assim o seu «record» do
movimento industrial e comercial desde
a fundação da Empresa

C. U. F.
AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA ■ Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO

A MOBILADORA ECONÓMICA de A. VIEIRA

(COM OFICINAS PRÓPRIAS)

MÓVEIS — DECORAÇÕES — COLCHOARIAS — ESTOPOS

— E CAPAS PARA OS MESMOS —

CONSERTOS, RESTAURAÇÕES E POLIMENTOS

ECONOMIA * SERIEDADE * COMPETÊNCIA * RAPIDEZ

CARPETES

PASSADEIRAS

TAPETES

DAS MELHORES QUALIDADES
TIPO ARRAIOLOS

A 160\$00 ESC. O METRO QUADRADO

164, Rua Barão de S. Cosme, 166
TELEFONE: 51717

FILIAL:
180, Av. Rodrigues de Freitas, 182

P O R T O