

M. POUSADA

FABRICO DE FERRAMENTAS PARA TODAS
AS INDUSTRIAS EM QUALIDADES EXTRAS:

*Brocas para rolhas e discos.
Facas e Lâminas de todos os tipos.
Serras circulares para madeira
e metais. Machos, Cançonetes,
Mandris, Trados, Verrumas, Te-
souras, Ferros de Plaina me-
cânica e manuais, Ferros de
Pua, Formões, Badames, etc.*

RIVALIZANDO EM QUALIDADES E ACABAMENTOS
COM AS DAS MELHORES MARCAS ESTRANGEIRAS

TELEFONE 4 7924 // RUA CARVALHO ARAÚJO, 68

LISBOA // PORTUGAL

Caldeiras a Vapor

Sr. Industrial, se estima as suas caldeiras
não deixa de usar

O DESINCRUSTANTE INGLÊS

«DEMOLOID»

Único método científico para o tratamento
de caldeiras a vapor

RESULTADOS GARANTIDOS

Dispensa o tratamento da água e o uso das lâminas
de zinco: evita as corrosões e protege as super-
fícies metálicas em contacto com a água e o vapor

Trata o metal -- Não a água

Se não recebeu a nossa brochura explicativa peça-a a

L. L. REGO, L.^{DA}

Rua Capelo, 5, 3.º — Telef 21598 — LISBOA

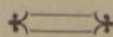
FUNDIÇÕES NESTOR MARTIN

S. A.

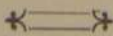
BERCHEM—BRUXELAS—BÉLGICA

APRESENTAM

NOVOS MODELOS DE FORNALHAS,
ESQUENTADORES E FOGÕES ELÉCTRICOS



Esquentadores e fogões a gaz



TODOS OS FOGÕES PARA CARVÃO
FOGAREIROS PARA CARVÃO E LENHA

Agência e sala de exposição:

Travessa do Fala-Só, 11-1.º-Dt.

LISBOA



SOLDADURA ELÉCTRICA
DINAMOS E GRUPOS LINCOLN

MOTORES ELÉCTRICOS
VÁRIAS POTÊNCIAS

ELECTRO-BOMBAS
VÁRIOS CAUDAIS

FERRAMENTAS ELÉCTRICAS



Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada Marquês de Abrantes, 13—Telef. 60331

LISBOA

MADEIRAS

nacionais em pranchas, vigamentos, solhos aparelhados, cauf-
frage, forros, varedo, ripa, costaneiros, lenhas, serradura, etc.

SERRAÇÃO ★ CARPINTARIA ★ CAIXOTARIA

J. D. Mathias, J.^{or}

Rua dos Correeiros, 28, 1.º

Telef. 29 013 LISBOA

F. Ramada

Agente exclusivo em
PORTUGAL E COLONIAS
de Fagersta Bruks Antiebolag

Consórcio das fábricas SUECAS DE AÇOS

Fagersta Kloster — Dannemora — Forsbacka-Horndal

Aços especiais para ferramentas e construção

Serrote « A v i ã o »

O V A R

PORTO
34-P. D. Filipa Lencastre, 34
Telefone: 6 966

SEDE E FÁBRICA
Telefones: 70-140
Telegramas: FRAMADA

LISBOA
Av. Presidente Wilson, 35, 2.º, Dt.º
Telefone: 62 546

TELEF. 21321

TELEG. RALERS

Ahlers, Lindley, Ltd.

Rua do Ferregial de Baixo, 33, 2.º

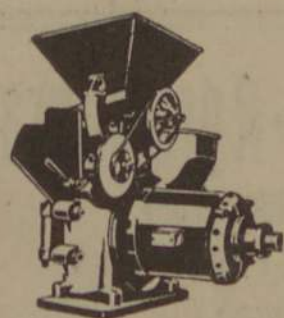
L I S B O A

Instalações Industriais
Máquinas e Metais

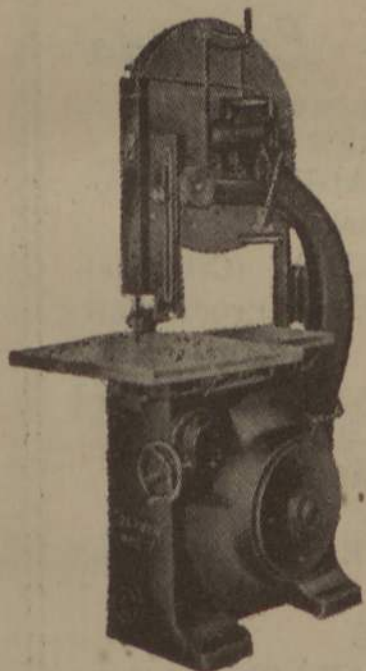
Agente no Porto:

Carlos da Silva J.º

Rua de Santa Catarina, 220, 2.º



Moinhos, Misturadores, Britadeiras, etc. para todos os fins e produtos.



Máquinas para trabalhar madeira, grandes e pequenas.

Ventiladores, Torrades, Motores, Máquinas industriais.



Estufas para:
Madeira, papel, cartão, couros, têxteis, frutas, p. químicos, etc.

José Gouveia, L.º

RUA DO ALECRIM, 67

Telefone 24 930

L I S B O A

Telefones:

Lisboa 27 103

Peniche 90



Telegramas:

HELIOS

LISBOA

Sociedade de Conservas de Peniche, Limitada

FÁBRICAS EM PENICHE

Conservas em azeite e em salmoura

Marcas registadas

ANCORA — HELIOS — ARGUS
— ALCATRAZ —
THE QUEEN — LEVIATHAN

Rua dos Douradores, 83, 2.º

LISBOA

PORTUGAL

Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

Praça D. João da Câmara, 11, 3.º

Telef. { 24 756
26 105

Telegr. SANIRIA

Vidros e Cristais

na Marinha Grande

Aduos e produtos químicos

na Póvoa de Santa Iria

Gessos de Presa «Caxinas»

em Óbidos

Minas de Lenhite e Gessos em Óbidos

Fornecedora de:

Presidência da República

Ministério da Marinha

Palácios Nacionais

Companhia Nacional de Navegação

Companhia Colonial de Navegação

Empresa Insulana de Navegação

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Aviz Hotel

Estoril Palácio Hotel

Casino Estoril, etc.

Toda a correspondência deve ser dirigida
para a Sede, em LISBOA

COMPANHIA VIDREIRA NACIONAL, L.^{DA} COVINA

FÁBRICA MECÂNICA DE CHAPA DE VIDRO

Produção anual de chapa de vidro: UM MILHÃO E OITOCENTOS MIL metros quadrados
Consumo médio anual do país: 550 mil metros quadrados

INSTALAÇÕES PARA O FABRICO DE CHAPA
ARTISTICA E DE CORES DIVERSAS E MARMO-
RIZADA — PRODUZ CHAPA POLIDA E CHAFA
== INESTILHAÇAVEL (para automóveis) ==

SANTA IRIA DA AZOIA — (Entre Sacavém e Póvoa de Santa Iria)
(PORTUGAL)

Tele { fones: Póvoa: 24 e 25
gramas: COVINA — Póvoa de Santa Iria

CORREIO PARA:
APARTADO, PÓVOA DE SANTA IRIA

M E T A I S

LATÃO
COBRE
BRONZE
ALUMÍNIO
ZINCO
FERRO
AÇO
CHUMBO
ESTANHO

ARAMES
CHAPAS
TUBOS
BARRAS
VARÕES
VERGALHÕES
CANTONEIRAS
CALHAS
TÊS

REDES E TEIAS METÁLICAS

OFICINA ESPECIALIZADA
EM TODOS OS TRABALHOS DE ARAMEIRO

Senna Botto & Leitão, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1889

SEDE EM LISBOA:

14 a 30, Rua Nova do Almada, 38 a 44
140, Rua da Conceição, 146

Tele { fone P. B. X. 2 6054 — 2 8904
gramas SENNAOTO

FILIAL NO PORTO:

31, Rua do Almada, 35

Tele { fone 27194
gramas SENNAOTO

Comércio — Indústria — Agricultura

(COMMERCE — INDUSTRY — AGRICULTURE)

Importadores — Exportadores
(Importers — Exporters)

Diogo & Companhia Limitada

PROPRIETÁRIOS DE: (PROPRIETOR OF:)
ROÇA IMPÉRIO — CAFÉ (Production of Coffee)
PALMARES DO LUCALA — OLEAGINOSAS (Pro-
duction of Palmoil & Palmkernel)
PALMARES DO LUCALA — CITRINAS (Citrinas)
FÁBRICA DE SABÃO «CARICOCO» (Production
of Soap)

SEDE (Head Office) LISBOA
RUA ÁUREA-66, 1.º
Telg. (Cable OLIRMÃOS)

SOCIETARIOS DE: (SOCIETARY OF:)
FAZENDAS AGRÍCOLAS DE CAZENGO
FAZENDA CAMBONDO — CAFÉ
FAZENDA PENSAMENTO — CAFÉ
FAZENDA DONDA CAVUNGE — CAFÉ (Production
of Coffee)

SUCURSAL: (Branche Office)
LUANDA

África Ocidental Portuguesa (P. W. A.)
Caixa Postal 294 (P. O. Box 294)
Telg. (Cable) CARICOCO

FILIAIS EM: (Branches)

Malange — Lucala — Dondo — Cariamba
Samba-Cajo — Aldeia Nova — Caculo-Cabaça

COMÉRCIO — INDÚSTRIA — AGRICULTURA



**Sociedade Portuguesa
da Comércio Exterior**
S. A. R. L.

IMPORT.

EXPORT.

TELEFONE 30 215
GRAMAS SOPEXOR

Exportadores de Conservas de Peixe
Inscritos com o n. 404

COMÉRCIO GERAL

Rua do Ouro, 266, 4.º-Dt. LISBOA

**COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»**

A MAIS ANTIGA COMPANHIA
DE SEGUROS PORTUGUESA

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pes-
soais, Automóveis, Responsabilidade Civil,
Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

Delegação no PORTO: R. Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Séde: Rua Aurea, 100, 1.º-LISBOA



PHOENIX

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.^{DA}—Rua Augusta, 100, 2.º

Telef. 2 6922



*Sou dactylografa!
Escrevo muitas cartas por
dia, mas nunca me fatigo e
estou sempre bem disposta.
É que a Direcção soube
escolher para o seu pessoal
a melhor maquina de escre-
ver, adquirindo:
a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendi-
mento, exige ao mesmo tempo
menor esforço:
ã.....*

Underwood



MÁRMORES

DE

Sousa Baptista, L.^{da}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13
LISBOA — Telefone 27 643

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, mármore polidos de todas as qualidades e para todos os fins, jazigos e todas as cantarias para fachadas de edificios 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 mármore desta casa são rigorosamente seleccionados e cuidadosamente escolhidos e o seu preparo é feito com cuidado e gosto.

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

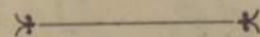
O MÁRMORE É SEMPRE O MÁRMORE

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

LIVRARIA LUSO-ESPANHOLA, L.^{DA}



Rua Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEFONE: 24 917

Travessa do Carmo, 10-A-1.º — PORTO
TELEFONE: 4076

Rua da Sofia, 78-1.º — COIMBRA
TELEFONE: 2799

Junqueras, 8 — BARCELONA

EDIFÍCIO DARKE
Avenida 13 de Maio, 23 — Sala 414
RIO DE JANEIRO



LIVROS TÉCNICOS

PAPELARIA PROGRESSO

TELEFONE 22 181

tipografia
litografia
encadernação

no salão do 1.º andar AMER,
o ás da fotografia

fornecedora da
ESTORIL PLAGE

151, Rua do Ouro, 155
LISBOA

Indústria Química

APARELHOS EVAPORADORES PARA
CONCENTRAÇÃO DE
R. A. M. SUMOS DE FRUTA.
TOMATES

*Secagem por atomização e
produção de produtos em pó*
LEITE, SANGUE, SABÃO

CENTRIFUGADORES PARA CLARIFICAÇÃO DE
AZEITE, ÓLEOS, BORRAS
DE AZEITE **S. E. M.**

*Misturadores centrífugos
para homogenização de Pó-
pasta, tintas e líquido*
C H O C O L A T E

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

ED. DARDEL
RUA NOVA DO ALMADA, 24-3.º
LISBOA



CONSTRUÇÕES
ELÉCTRICAS
VITÓRIA
DE
HILÁRIO RODRIGUES

Casa especializada em
mecânica e electricidade,
aparelhagem eléctrica
para alta e baixa tensão,
«chauffage» eléctrica e
material estaque para
bordo, aparelhagem para
sinalização, quadros e
«coffrets», estanques

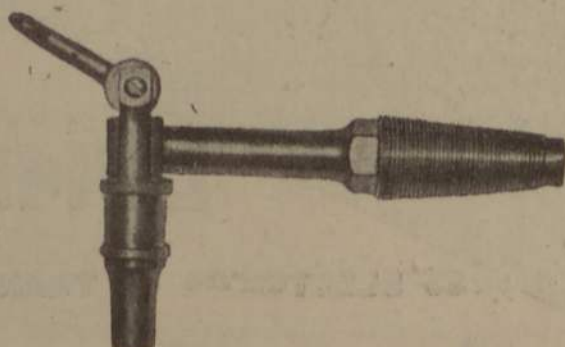
RUA DO CURA, 24
TELEFONE 61642
LISBOA

CVF
LISBOA

METALURGICA LUSO ITALIANA, L.^{da}

Concessionária
das Patentes
«CARLONI»

4 MEDALHAS DE
OURO
5 GRANDES
PRÉMIOS



Torneiras para todos os fins adoptadas pelas
principais entidades do País

TRAVESSA DAS SALGADEIRAS, 7 — (Ao Desterro)
Telefone 42563. **LISBOA**

JAYME DA COSTA, L.^{da}

EM LISBOA: R. DOS CORREIOIS, 8-26
NO PORTO: P. DA BATALHA, 12-12A

**GRANDES ARMAZÉNS DE MÁQUINAS
MOTORES - BOMBAS - APARELHAGEM
E ACESSÓRIOS**

REPRESENTANTES DE IMPORTANTES
FABRICANTES DA ESPECIALIDADE

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO,
QUADROS BLINDADOS E REPARAÇÃO DE
MÁQUINAS ELÉCTRICAS E INDUSTRIAIS

ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO
ESPECIALIZADO

PROJECTOS E ORÇAMENTOS PARA QUALQUER
INSTALAÇÃO INDUSTRIAL HIDRÁULICA OU
ELÉCTRICA DE ALTA E BAIXA TENSÃO

Baume & Marpent S. A.

Divisão de Baume (Bélgica)
Divisão de Marpent (França)

Material de Caminhos de Ferro

VAGONS
CARRUAGENS
FOURGONS, ETC.

Guindastes hidráulicos para alimentação de
locomotivas — Placas giratórias — Peças
de freios — Parachoques — Aparelhos
de mudança de via

Acessórios: Caixas de lubrificação,
Eixos, Aros, Rodas, etc., etc.

Agentes gerais para Portugal e Colónias

Azevedo & Pessi, L.^{da}

Rua Nova do Almada, 46

TELEF. 20354

TELEG. PESSIL

LISBOA

SINGER

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

The Singer Manufacturing Company

HERLOFSON LINE

Carreiras regulares de navios rápidos e modernos

Recebe passageiros e carga para BARCELONA, MARSELHA, GENOVA, BEIRUTE, ALEXANDRIA, PORT SAID, SUEZ, ADEN, MORMUGÃO, BOMBAIM, KHORRAMSHAR, BASRAH, BAGDAD via BASRAH e, se convier, para KARACHI

AGENTES

JOHN McCULLOCH

Rua da Misericórdia, 36-1.º — LISBOA — Telef. 30613

F. MARQUES FELICIANO

LISBOA 75, Rua do Crucifixo
Reg. do Com. 11679

CAIXA POSTAL 20
TELEPHONE 2 0388

**AGENTE COMERCIAL
DE IMPORTANTES FIRMAS**

INGLESAS
AMERICANAS
FRANCESAS
SUIÇAS
IRLANDEASAS
CHECAS
HUNGARAS
ITALIANAS
SUECAS

Empresa Electro Cerâmica

FÁBRICA NO CANDAL
VILA NOVA DE GAIA

S E D E:

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 :: ::

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

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



LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fábrica nacional

Companhia Portuguesa de Madeiras

S. A. R. L.

Antiga casa C. DUPIN & C.^a

Sede em LISBOA:

Calçada Marquês de Abrantes, 103, 1.º-D.

Armazém 6 2615 — Doca de Alcântara

Telegr. DUPIN — Apartado 24 — Telef. 6 2207-6 0746

INDÚSTRIA E EXPORTAÇÃO DE MADEIRAS

Fábrica de serração em Santa Comba Dão, Leiria e Marinha Grande — Carpintaria mecânica — Estufas de secagem — Madeiras de construção — Caixotaria e para entivação de minas — Casas desmontáveis — Travessas de Caminhos de ferro — Postes telegráficos, etc., etc.

Projectos e orçamentos

MOTORES DIESEL

«R. MORIN»

INDUSTRIAIS E MARÍTIMOS

12 A 15 HP — POUCO ROTATIVOS

Guinchos, Apetrechos navais «Moussiaux»

Embraiagens marítimas

Aparelhos diferenciais eléctricos

Rep: EDM. DINIS DA FONSECA, L.^{da}

Praça D. João da Câmara, 19, 1.º Esq. (ao Rossio) LISBOA

Sociedade Portuguesa de Graxas, L.^{da}

FABRICANTES DOS PRODUTOS

= «JUVENÁLIA» =

*Pomadas para calçado, estofos, oleados, soalhos e automóveis. Cremes e graxas para soalhos e pinturas de móveis. JUVENOZ, limpa metais líquido. Pomada ROSÉTE para en-
::: graxadores e sapateiros :::*

Rua da Indústria, 52 — TELEF. 3 7413 — LISBOA

Gazo-Esterilizadora, L.^{da}

Empresa Esterilizadora Colonial, L.^{da}

Cabo Verde e Angola

Esterilizadora de Moçambique, L.^{da}

Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane, Moçambique, Porto Amélia, Mocimboa da Praia

Métodos aperfeiçoados para todas as modalidades da indústria de desinfecções, desinsectizações, desratizações e expurgos. Tratamentos pelo formol. Gasil (líquido) Gasing (Pó) — Os melhores insecticidas. Registos de marcas 51.207-8-9, 55.691, 58.693, 61.192 — Patentes de Invenção 19.163, 19.399, 20.620

28, Rua João Evangelista, 30 - LISBOA - Telef. 2 7025

PORTO - GAIA — Telef. 2364

Tornearia de Metais, L.^{da}

FÁBRICA DE PARAFUSOS

TORNEADOS EM AÇO

TRABALHOS DE GRANDE SÉRIE
SOLDADURA MECÂNICA GERAL, ETC.

Rua Aliança Operária, 8

Vila Rodrigues, 9

Telef. 36-664

LISBOA

Empresa Progresso Industrial

Fabricação de toda a classe de parafusos de construção, rebites, porcas, anilhas, escáculas, cavilhas, tirefonds de via, material de fixação de linhas telegráficas e telefónicas

Fábrica—RUA DAS FONTAINHAS, 27 e 29—Telef. 3 7538

ESCRITÓRIO E ARMAZÉNS:

LARGO DO CONDE BARÃO, 14

Telf. 6 5176 (P. P. C. 3 linhas) Teleg. PREGADURA

LISBOA

Electrificadora Mecânica do Calhariz, LIMITADA

Casa especializada em mecânica e electricidade

Fabricantes de material eléctrico de alta e baixa tensão

Seccionadores e tudo para electricidade

Construções e reparações mecânicas e electrotécnicas

ORÇAMENTOS GRÁTIS

61, Rua da Rosa, 63

LISBOA

Telef. 3 2654

Luís Baptista, Sucessores, L.^{da}

FABRICANTES DE ESCOVAS, DE TODAS AS ESPÉCIES EM CABELO E EM ARAME PARA MÁQUINAS TUBOS, GARRAFAS, ESTRADAS, ETC.



ARAME D'AÇO

Telefone

2 8807



PARA MOAGEM

RUA DA FÉ, 49 — LISBOA

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA — FUNDADA EM 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAIS, PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

FÁBRICA EM ILHAVO—AVEIRO

As porcelanas da **Vista Alegre** rivalizam com as melhores estrangeiras

DEPÓSITOS { PORTO — Rua Cândido dos Reis, 18
LISBOA — Largo do Chiado, 18

SEDE: LARGO DA BIBLIOTECA, 17, R/C. — LISBOA

CIMENTO

«TEJO»

António Moreira Rato & Filhos,
LIMITADA

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

Tele { fone: 6 0879
gramas: RATOFILHOS

LISBOA

Paulino Ferreira, F.^{os}, L.^{da}

ENCADERNADORES-DOURADORES

CASA FUNDADA EM 1874

18-A, Rua Nova da Trindade, 18-D

TELEFONE: 22074

LISBOA

Encadernadores da Assembleia Nacional,
Câmara Municipal de Lisboa, Arquivo de
Identificação, diversas Repartições do Es-
tado, Bancos e Companhias, e dos princi-
pais editores de Lisboa.

TRABALHOS DE ENCADERNAÇÃO
*em todos os géneros desde os mais
simples aos mais luxuosos*

BROCHURAS, CARTONAGENS, PASTAS, REVISTAS, ETC.
RAPIDEZ — PERFEIÇÃO — ECONOMIA

ORÇAMENTOS GRÁTIS

AS MAIORES OFICINAS
DE ENCADERNAÇÃO DO PAÍS

*A única casa habilitada para os maiores
trabalhos no mínimo tempo*

COMPANHIA ALCOBIA

Fornecedores dos melhores mobiliários

*Cómodas de estilos // Tapeçarias
Porcelanas de Saxe // Espelhos
de Veneza // Candeeiros de cristal,
de ferro forjado e de madeira
«Marquissettes», «Voiles» e Chintz
:-: Suíços // Carpetes de lã :-:*

Companhia ALCOBIA

LISBOA—Rua Ivens, 14

(Esquina da Rua Capelo)

Telefone 2 6441

EDMOND DARDEL

ENG.º CONSULTOR

RUA NOVA DO ALMADA, 24-3.º-ESQ.

Telegramas: DERDAL—LISBOA

ESTUDOS DE EQUIPAMENTOS INDUS-
TRIAIS / FORNECIMENTO DE MATE-
RIAIS PARA TRABALHOS PUBLICOS
MINAS / INDUSTRIAS EM GERAL

Compressores, Martelos, Ventiladores, Tu-
berias de ventilação, Britadoras, Moinhos
de cilindros de martelos, Bombas, Motores,
Guindastes, Fornos túneis para Cerâmica,
Carbureto de tungsténio, Aparelhos de me-
didas, Aços inoxidáveis

Equipamentos para Indústria Química

MÁRMORES E CANTARIAS

Dionisio Matias & C.^a (Filho)

DEPÓSITO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

EXPORTAÇÃO PARA ILHAS, AFRICA E BRASIL

TUBAGEM DE GRÉS E SEUS ACESSÓRIOS — TIJOLOS — TELHA DE MARSELHA E ALHANDRA
CIMENTO — AREIA — ARTIGOS DE CASA DE BANHO — TIJOLO E BARRO REFRACTARIO

Cantarias para obras — Madeiras Nacionais e Estrangeiras

MARMORES SERRADOS E POLIDOS — MOSAICOS — AZULEJOS NACIONAIS
E ESTRANGEIROS — CAL PARA EXPORTAÇÃO

SEDE EM LISBOA:

Escritório: CAMPO DAS CEBOLAS, 12-A—Telef. 26-576

Armazens: CAMPO DAS CEBOLAS, D. M. F.

Sucursal no ESTORIL—Rua 31 (Entre a Rua Afonso Henriques e a estrada de Bicesse) Telef. 141

Sucursal em PAÇO D'ARCOS

GRANDES ARMAZÉNS DO CHIADO

OS MAIORES DA PENÍNSULA

Os que maior sortido têm e mais barato vendem em todo o País.
Fornecedores das JUNTAS DE FREGUESIA, do EXÉRCITO,
MARINHA e da POLÍCIA, COOPERATIVA DOS CORREIOS, da
CAIXA DE PENSÕES DOS CAMINHOS DE FERRO e outras.

FILIAIS EM

Porto	Barril d'Alva	Figueira da Foz	Braga
Coimbra	Galdas da Rainha	Guarda	Beja
Abrantes	Covilhã	Portalegre	Torres Novas
Arganil	Évora	Santarém	e
Aveiro	Faro	Setúbal	Vizéu

Grandes Fábricas de Tecidos de Lã e Lanifícios, de Tecidos de
Seda e Veludos, de Tecidos de Algodão, de Panos Branco e Crus,
de Estamparia, de Tinturaria e Branqueação, etc.

GRANDELA

Os Únicos Grandes

Armazéns do País

Sempre Novidades

aos melhores preços

VICTOR NEVOA

Papéis especiais para
Acções com marcas a
água privativas

Todos os artigos para as
Indústrias Gráficas

Rua da Victória, 7-2.º — LISBOA

Telefone 23 394

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

P. Ganiguez

Telefone 36-192

CALÇADA DO GRILO, 5 E 7
L I S B O A**Pinheiro & Filhos, L.^{da}**

Fábrica de Passamanaria e Sirgueiria

Grande Prémio de Honra e Medalha de Ouro na
Grande Exposição Industrial Portuguesa de 1932
— Medalhas de Ouro Rio de Janeiro de 1908 e 1922
— Medalhas de Ouro Paris de 1900 e Sevilha 1929

Casa recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

Executa toda a qualidade de trabalhos de sirgueiria, tais
como: Franjas, Cordões, Borlas, Embrasses, Galões, Re-
quifes e Fitas de Seda — Cordões para Telefones e Cam-
painhas — Cabos para ascensores — Suspensões para can-
dieiros — Cordões para Abat-jours, etc.

Sede: 14-A — Rua Serpa Pinto, 14-D — LISBOA

Fábrica: Rua Silva Carvalho, 225 — Telefone 24704

Ch. Lorilleux & C.^{ie}

de Paris

TINTAS PARA IMPRENSA

Sucursal de Lisboa

R. PAIVA DE ANDRADA, 3-5

Telefone: 2 1875

Telefone 2 1901

Litografia SALLES

TRABALHOS LITOGRAFICOS
OFFSET E FOTOLITO

CARTAZES — RÓTULOS — ACÇÕES
CALENDÁRIOS, Etc.

Rua de Serpa Pinto, 4 LISBOA

ANTÓNIO VEIGA

CONSTRUTOR CIVIL DIPLOMADO I. I. L.

Empreiteiro das seguintes obras do Estado:

CONSTRUÇÃO do viaduto de Vila Meã, do viaduto do Tâmega,
do Bairro da Quinta das Furnas e da ampliação do Bairro da Boa
Vista. CONSTRUÇÃO dos arruamentos entre a Alameda Afonso
Henriques e a via férrea — 2.ª fase. Dos arruamentos a sul da Av.
Alferes Malheiro — 3.º e 4.º grupos. Do 1.º grupo de casas de Renda
Económica a sul da Avenida Alferes Malheiro, Etc.

Escritório: Praça dos Restauradores, 13-3.º

Telefone 2 7845

LISBOA

Oficinas: { Rua Fernando Palha, 56
Rua do Telhal, 28 (ao Poço do Bispo)

Telefone 3 9344

ANTÓNIO BRUNO DOS SANTOS TEIXEIRA (FILHOS), L.^{DA}

Sucessores de RIBEIRO & BRUNO

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Prensas Malile e Marmonier — Colunas para vigamentos e escadas — Canudos para grades — Ornatos para portões — Louças — Sifões para esgoto — Grelhagens para claraboias — Paineis para sacadas — Buchas para carroças e trens — Bucins para carretas — Alcaravizes para forjas — Charruas e seus pertences, etc..

PREÇOS RESUMIDOS

RUA DA BICA DO SAPATO, 46 (ao Caminho de Ferro)

LISBOA — Telef. 2 6139



Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs

S. A. R. L.

TÁXIS PALHINHAS

Todo o transporte em automóveis dentro e fora do País. Carros especiais para transporte de mobílias

AUTOMÓVEIS LIGEIROS

CAMIONETAS DE CARGA

Av. Visconde de Valmor, 46, 46-C / R. Visconde de Santarém, 59

Telefone 74041/2

Telefone 74043

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

LISBOA

CASA RIBEIRO

SIRGUEIRIA

Guarnições para todo o género de decorações

:—: Franjas, Borlas, Galões e Cordões :—:

Rua Ivens, 48 — Telef. 27217 — LISBOA

FÁBRICA DE SIRGUEIRIA

PASSAMANARIA E TREFILARIA

Calçadinha do Tijolo, 58

Telef. 2 5089

ÀS FÁBRICAS

DE

SABÕES, SABONETES, COSMÉTICOS, CERAS, VELAS, TINTAS, VERNIZES, SECANTES, MASSA CONSISTENTE, RESINAS, TEXTÉIS, BORRACHA, ASFALTOS, etc.

E INDUSTRIA QUIMICA EM GERAL

recomendamos o emprego de:

NEO-FATS

(ácidos gordos fraccionados — óleos sintéticos)

e ainda:

ARMEENS — RNH,
ARMIDS — RCONH,
ARNEELS — RCN

PRODUTOS DA:

ARMOUR CHEMICAL DIVISON-CHICAGO-U. S. A.

Distribuidor exclusivo para Portugal e Colónias:

Agência de Representações Farmobiológicas

Rua Andrade, 46-2.º — LISBOA

VINHOS DE PORTUGAL

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

Vinhos de mesa — Tintos, Brancos e Clarêtes

Vinhos Licorosos — Lisbon White, Tawny, Full e Abafados

Aguardente de vinho e preparada (Brandy) em pipas e em garrafas

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Trav. da Glória, 19 — LISBOA

Telegr.: «Sulvinhos»

Telefones: 2 6317-3 2577

José Gomes da Silva

ALUGUER DE FRAGATAS

NO RIO TEJO

ALFÂNDEGA

Escritório: PROPRIETÁRIOS DE FRAGATA

LISBOA — Telef. 2 8538

J. L. FREITAS, LTD.

TELEGRAMAS:
PORINTER-LISBOA
TELEFONE 31732

CODIGOS:
BENTLEY'S
A. B. C. 5.^a E 6.^a

IMPORT.-EXPORT.
TODOS OS PRODUTOS
COMPENSAÇÕES

LISBOA—PORTUGAL
44, RUA IVENS

BRINDES ÚTEIS:

PASTAS, ÁLBUNS, LAPISEIRAS, CANETAS
DE TINTA PERMANENTE, MOLDURAS, etc.

CALENDÁRIOS E CARTÕES ARTÍSTICOS

ARTEX, papelaria

85, 87, Rua Nova do Almada
TELEFONE 2 6656

RODRIGUES OCULISTA

Bom e moderno sortido. Trabalho perfeito. Preços módicos. Desconto de 10 % aos ferroviários

Enviam-se encomendas pelo correio sem aumento de preços

Rua da Prata, 142-146

L I S B O A

Garagem Stadium, L.^{da}

Direcção técnica do sócio António Costa

REPARAÇÕES MECÂNICAS

Em todas as marcas de automóveis por pessoal especializado em FIAT, LANCIA, CHRYSLER e RENAULT. — Bate chapa. Soldadura a Autogénio. Electricidade. Recolhas. Estação de Serviço. GASOLINA, OLEOS, PNEUS e mais acessórios

Avenida Defensores de Chaves, 71-A, 71-B

Telefone 7 5101

António Miguel de Carvalho & C.^a

Import. — Export.

EXPORTAÇÃO PARA ÁFRICA
IMPORTADORES DE PELES DE
CABRA DE CABO VERDE

Rua do Alecrim, 46, s/l—L I S B O A

Teleg. ANTSI — Telef. 2 7211

TELEFONE 2 6212

Litografia Castro

CASA FUNDADA EM 1850

Monteiro Cardoso & Ferreira, L.^{da}

Trabalhos comerciais, artísticos e de luxo.
Acções, letras, cheques, mapas, cartazes,
—:—:— rótulos, músicas, etc., etc. —:—:—

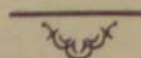
Travessa das Pedras Negras, 1—L I S B O A

Telefone 4 5716

FÁBRICA DE LICORES E XAROPES

«A ESMERALDA»

156, Rua do Poço dos Negros, 160 — L I S B O A



Peça em toda a parte os licores e xaropes desta marca — Impõem-se pelo seu esmerado fabrico

José Raul de Carvalho, L.^{da}

FÁBRICA DE REFINAÇÃO DE AÇÚCAR

Rua da Palma, 306—L I S B O A

Aço Vasado

Aço ao convertidor, forno eléctrico e ao cadinho.
Peças fundidas para material de caminhos de ferro,
minas, máquinas de minério e outras aplicações

Laboratórios de ensaio e controle privativos

ALFREDO ALVES & C.^A (Filhos)

ENGENHEIROS-CONSTRUTORES:

C. G. Alves — A. T. Alves

E FÁBRICAS VULCANO E COLARES
(Incorporadas em 1945)

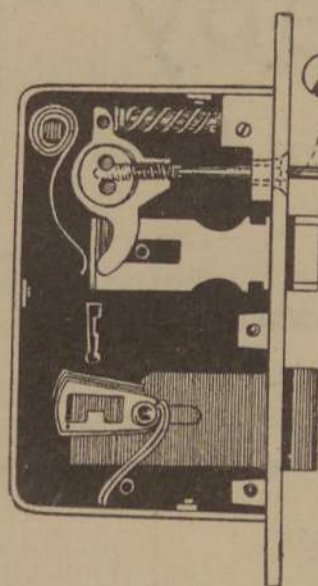
Telefones: P. B. X. 3 1710-3 1719

Telegr.: «FREDALVES»

Agência no Porto: Praça D. João I, 25, 1.º
TELEF.: 2 4771

Rua Academia das Ciências, 5
L I S B O A

GUEDES SILVA & GUEDES, L.^{DA}



FERRAGENS
GROMAGEM
FERRAMENTAS

Fechaduras de 'armilhar' e trincos

AVLIS

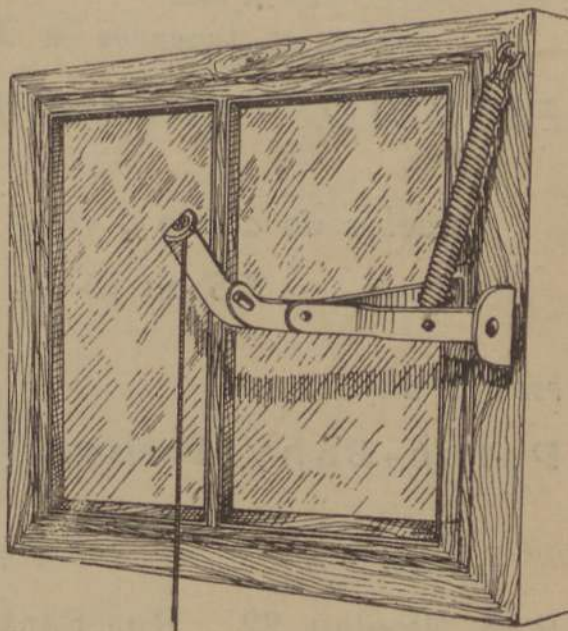
Movimentos para
todas as bandeiras

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

Grande Prémio de
Honra e Medalha de
Prata na Grande
Exposição Indus-
trial Portuguesa
de 1932

32, Rua Eugénio
dos Santos, 32

Telefone 2 3746
LISBOA



WESTINGHOUSE ELECTRIC INTERNATIONAL, COMPANY
U. S. A.

AR CONDICIONADO
VENTILAÇÃO
AQUECIMENTO
E
REFRIGERAÇÃO
INDUSTRIAL

Representante e Distribuidor Exclusivo
em Portugal e Ilhas

Metalúrgica da Longra, Lda.

RUA B, ÀS AMOREIRAS, 1—LISBOA

TELEFONES: 6 7071 - 6 7072

ESTUDOS E INSTALAÇÕES

Assistência Técnica Especializada

Santos Mendonça, L.^{da}

LISBOA

PORTO

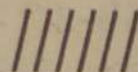
Rua da Boa Vista, 83

Praça da Liberdade, 114

PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS
E SANEAMENTO



SOLICITAMOS INQUÉRITOS

Pathé-Baby Portugal, L.^{da}

Fornecedores de Material cinematográfico
sub-Standard para todos os fins

Aparelhos mudos e sonoros

ALUGUER DE FILMES

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos
Cópias * Legendas * Montagem

ESTUDIOS PARA FILMAGENS

Modelos da classe — «PAX» e «GEM»
9,5 ou 16^{m/m}

PEDIDOS À

Pathé-Baby Portugal, Limitada

LISBOA

PORTO

R. S. Nicolau, 22 Rua Santa Catarina, 315

INGERSOLL-RAND

EQUIPAMENTOS PARA CAMINHOS DE FERRO

Compressores — Ferramentas pneumáticas — Bombas —
Aço de perfuração — Sondas — Válvulas «SAUNDERS»
Equipamento para minas

AGENTES

Em Lisboa: MINASTELA, L.^{da} Rua Alexandre
Herculano, 11, F. No Porto: ÁLVARO ARNAUD
Praça D. João I, 25, 7.º Em Viseu: ANGLO-
-PORTUGUESA INDUSTRO-COMERCIAL, L.^{da} Rua Serpa
Pinto, 76-80. Para as Colónias: METROCOL, L.^{da}
R. dos Douradores, 6, 3.º, direito, Lisboa.

Telegramas: INGERSOLL Lisboa Telef. 29 671

Praça Duque da Terceira, 24, 3.º Esq.

LISBOA

Companhia «Cimento TEJO»

Fábrica em Alhandra

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

Ferro para fundição

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

TELEFONES: 28 552 — 28 553

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

TELEFONE: 1 551

José Gaspar Carreira, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1896

ARMAZÉM DE PAPELARIA

ARTIGOS DE ESCRITÓRIO

MERCEARIAS FINAS

SABONETES E PERFUMARIAS

Escritório e Armazém:

Rua dos Fanqueiros, 360-1.º

(Em frente ao mercado da Praça da Figueira)

Tele { fone 27 656
gramas «Parcarreira»

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

1465

1 — JANEIRO — 1949

ANO LX

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

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
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
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro, pelo <i>General RAUL ESTEVES</i> .	3
Balanço ferroviário de 1948, pelo <i>Capitão de Engenharia JAYME GALLO</i> .	6
Da influência das Vias de Comunicação nas Concentrações Populacionais, por <i>ALBERTO CARLOS BRAGA JUNIOR</i> .	8
Imagens da Suíça, por <i>ANTÓNIO MONTÊS</i> .	12
Problemas Sociais, pelo <i>Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i> .	16
Os Caminhos de Ferro Portugueses em 1949, por <i>J. LUCAS COELHO DOS REIS</i> .	17
Caminhos de Ferro no Ultramar, servindo o «interland» estrangeiro, por <i>GUERRA MAIO</i> .	19
Actividade dos Caminhos de Ferro de Moçambique, pelo <i>Professor JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES</i> .	21
Um percalço ferroviário, por <i>ALEXANDRE SETTAS</i> .	23
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i> .	25
Entre os doutores de Lamego, por <i>AQUILINO RIBEIRO</i> .	27
Caminhos de Ferro da Birmânia (Burma), por <i>CARLOS BIVAR</i> .	30
Faz agora anos!, pelo <i>Major-aviador HUMBERTO CRUZ</i> .	33
O Aeródromo das Lagens na Ilha Terceira, por <i>BRENO DE VASCONCELOS</i> .	35
Engenheiro Raúl da Costa Cuvreur.	39
Coronel de Engenharia Lopes Galvão.	39
O Mundo há sessenta anos, reportagem retrospectiva de <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> .	40
Linhas Estrangeiras.	44
Recortes sem Comentários.	45
Guimarães.	49
Covas e as suas aspirações.	55
Aveiro e os seus grandes recursos.	62
Agueda e a sua importância económica.	69
Estarreja — As possibilidades económicas desta linda vila.	72
A Vila de Ovar e os seus encantos.	76
Oliveira de Azeméis — Cucujães.	79
S. João da Madeira — Uma grande cidade em formação.	82
Vila da Feira — As suas possibilidades económicas.	85
O Palácio de Cristal, no Porto, vai ser substituído.	89
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> .	94
Há 50 anos.	96

Caminhos de Ferro

Pelo General RAUL ESTEVES

O considerável desenvolvimento que assumiram, nos tempos modernos, os novos meios de transporte, como o automobilismo e a aviação, criou para os caminhos de ferro, uma nova situação que, por toda a parte, tem chamado a atenção dos poderes públicos para lhes dar uma conveniente solução.

Na verdade, os caminhos de ferro, que por tantos anos, detiveram a posição de principal agente das comunicações terrestres, com a garantia de uma espécie de quase monopólio, ofereciam então as necessárias condições para atrair o emprego dos capitais particulares, que assim vieram colaborar no estabelecimento das redes ferroviárias de cada país.

Com a nova situação criada nos modernos tempos, em que a concorrência dos outros meios de transporte veio alterar profundamente aquela posição fundamental, o problema revestiu uma feição que não pode rigorosamente ser encarada pela forma que anteriormente se lhe atribuía.

Por um lado, o desenvolvimento do tráfego não comporta as grandiosas proporções que deveria apresentar para satisfazer a concorrência, e digamos mesmo a sobreposição, de várias redes de transportes estabelecidas sobre o mesmo território.

Por outro lado, as exigências impostas pelos melhoramentos a introduzir necessariamente no antigo material de exploração ferroviária, acarretaram, sem dúvida, um considerável dispêndio, que não

era comportável para as disponibilidades das empresas que tinham a seu cargo aquela exploração.

Daqui resultou, evidentemente, que, por uma notável redução nas receitas e um importante acréscimo nas despesas, o balanço das empresas ferroviárias acusou um desequilíbrio difícil de remediar.

A única e lógica solução a adoptar para se acudir eficazmente a este estado de coisas, consistiria, naturalmente, em ir procurar a uma elevação de tarifas a necessária compensação para obter o aumento de receitas da indústria que assim se manifestava em crise.

Mas esta solução, que as circunstâncias ocorrentes exigiam que alcançasse uma importante verba, vinha trazer como consequência inevitável um reflexo bastante nocivo para a economia nacional, e assim o estudo do problema teria de ser convenientemente remontado até às suas bases primordiais no que respeita ao carácter que lhe deve ser atribuído de um verdadeiro problema nacional.

* * *

Como primeira base a encarar neste estudo ocorre necessariamente a definição exacta da posição dos caminhos de ferro no conjunto da organização social de um país, e essa definição pode ser perfeitamente expressa na seguinte questão:

E' necessária à economia nacional a existência de uma rede ferroviária?

Sem nos explanarmos na longa e conhecida série de fortes argumentos que se apresentam em prol da resposta afirmativa, podemos concluir sem restrição que ela é absolutamente justificada.

Sendo assim, outra questão se segue que contribui poderosamente para caracterizar a actual posição dos caminhos de ferro em relação à sua conveniente exploração.

Essa questão é a que se refere às condições que reveste hoje essa exploração para que admitamos que ela possa ser objecto de uma indústria particular, com a necessária retribuição que ela deve exigir.

Ora, neste ponto, cremos bem que dificilmente se poderão criar para a exploração ferroviária, condições remuneradoras que atraiam hoje o avultado emprego de capitais particulares.

Essas condições só poderiam resultar de exageradas restrições impostas a outros meios de transportes que com ela não estivessem associadas, e de um aumento de tarifas quase ruinoso para a economia nacional.

Assim, a nosso ver, o problema tem de ser encarado de um ponto de vista superior, tendo em atenção principalmente os verdadeiros interesses nacionais.

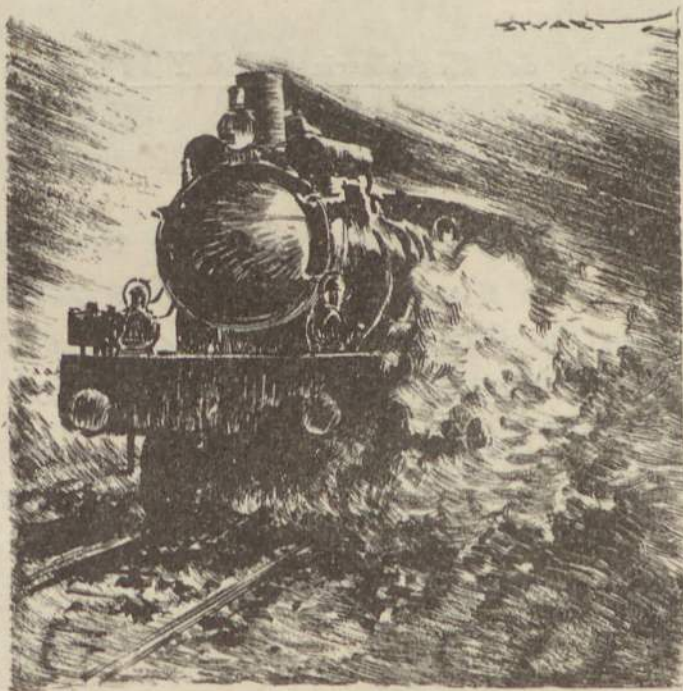
Procura-se, actualmente, em muitos países, realizar o que se chama a coordenação dos transportes, e entre nós começou-se por fomentar a fusão de todas as empresas ferroviárias.

Mas, salvo melhor opinião, crêmos que esta unificação, restrita unicamente aos transportes ferroviários, deixa o problema lamentavelmente mutilado, pois que, como se conclui do que temos dito, a coordenação mais eficaz tem de abranger também, sob a mesma direcção, outros transportes concorrentes.

Ocorre naturalmente indagar se tal coordenação pode caber nos recursos e nas atribuições de uma empresa particular, e, se esta, a formar-se hoje de novo, encontraria o necessário ambiente favorável nos meios capitalistas que a teem de financiar.

Esta é, a meu ver, a primeira e principal questão que deve ser posta quando se queira estudar praticamente o assunto.

O auxílio que o Estado possa prestar à realização do objectivo apontado, para ser realmente eficaz, ha-de revestir necessariamente um carácter absorvente que quase se pode considerar como uma apropriação efectiva da exploração dos Caminhos de Ferro, e assim resultaria para eles uma posição análoga à que justificadamente têm os Correios e Telegrafos.





Locomotiva Diesel-Eléctrica, n.º 104, de uma série destinada aos Caminhos de Ferro Portugueses

Balanço ferroviário de 1948

Pelo Capitão de Engenharia JAYME GALLO

A rede ferroviária portuguesa, sem progresso desde 1938, ano em que se abriu à exploração a linha de Cintura do Porto (18 quilómetros de Contumil a Leixões), foi em 1948 ampliada com 14 quilómetros de via larga, assentes entre Cabeço de Vide e a estação de Portalegre, ligando as linhas de Évora e Leste, e, com 17 quilómetros de via estreita, de Celorico de Basto ao Arco de Baulhe, em prolongamento da linha de Vale de Tâmega, que continua *linha de saco*, com extensão agora de 53 quilómetros.

À parte tão limitada ampliação da nossa rede ferroviária, ficam em curso trabalhos de consolidação em diferentes linhas, como substituição de pontes, renovações e balastragens de via, etc.; trabalhos de ampliação de algumas estações, como sucede em Torre da Gadanha, Beja e Portalegre; e, duplicação de via entre Cacém e Sintra e entre Chão de Maçãs e Caxarias.

A variante de Beja, de extensão 15700 metros,

deveria também incluir-se nos melhoramentos ferroviários realizados em 1948, mas, circunstâncias mais ou menos justificáveis, são motivo para que apenas 2000 metros desta linha tenham sido assentes. Como já tivemos ocasião de referir noutro número da *Gazeta*, esta variante encurta o desenvolvimento da linha do Sul de cerca de um quilómetro, e vem melhorar consideravelmente o traçado actual entre Beja e Santa Vitória, simplificando também enormemente a exploração, porque suprime a inversão de comboios e locomotivas na estação de Beja, em seguimento da linha Sul.

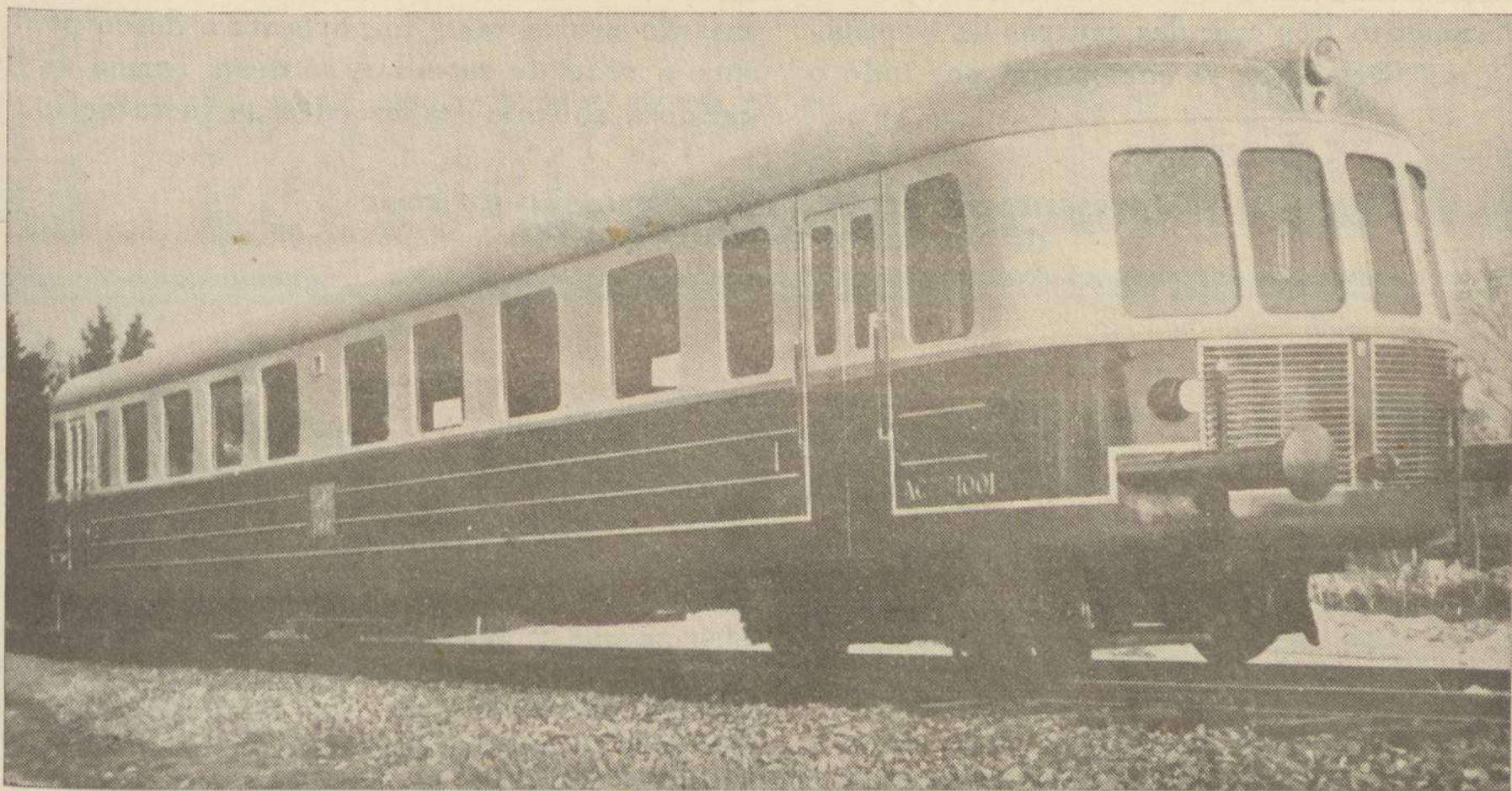
A tão pouco, como acabamos de indicar, se reduzem os melhoramentos que merecem referência, levados a efeito em 1948, no sentido de aumentar a extensão e a importância da nossa rede ferroviária.

Em compensação, material circulante moderno veio valorizar bastante a rede dos nossos caminhos de ferro, aumentando as possibilidades de

exploração com manifesto benefício para o público e empresa concessionária. Assim ao mesmo tempo que potentes locomotivas Diesel-eléctricas, adquiridas na América, vieram aumentar as possibilidades da Tracção, também automotoras Diesel, recebidas da Suécia, carruagens metálicas importadas da Suíça e vagons americanos estão já circulando nas vias férreas largas, beneficiando o transporte de passageiros e mercadorias.

E' incontestável que, no nosso país, a rede ferroviária continua a não acompanhar o progresso da rede de estradas, a qual desde há anos pode considerar-se completamente renovada e consideravelmente ampliada, devido à preferência que, nos transportes terrestres, o Estado lhe tem dado, construindo inteiramente à sua custa, e suportando integralmente todas as despesas de conser-

rve ferroviária antes de 1938. De facto, nos últimos 40 anos, a rede de via larga foi ampliada apenas como segue: em 1908, conclusão do assentamento da linha de Évora a Móra (60 quilómetros) e abertura à exploração desta linha e do ramal de Pinhal Novo a Montijo (11 quilómetros); em Setembro de 1909, inauguração da exploração no ramal da estação de Torre da Gadanha a Montemor-Novo (12 quilómetros); em 1912, construção do pequeno ramal de Aveiro ao Canal de S. Roque (3 quilómetros), como dependência da estação de Aveiro e destinado exclusivamente a serviço de mercadorias; no mesmo ano, construção da abandonada variante da linha do Norte, entre o antigo apeadeiro de Sisto e a estação de Granja (5 quilómetros), prevendo que a continuação do avanço do mar, em Espinho, atingisse a



Automotora, de fabricação sueca, com lotação para cem pessoas, já prestando serviço nas nossas linhas

vação, sem a mínima participação da camionagem ou do automobilismo que usa as estradas.

Inaugurado em 22 de Maio de 1936 o troço do caminho de ferro do Vale do Sabor, entre Mogadouro e Duas Igrejas, com 33 quilómetros, elevando a 106 quilómetros a extensão d'esta linha de saco, cuja construção foi iniciada há mais de 40 anos, temos que na via estreita, decorridos 12 anos, só mais 17 quilómetros de caminho de ferro são entregues ao uso público.

Semelhantemente, na via larga, inaugurada em 18 de Setembro de 1938 a linha de Cintura do Porto (18 quilómetros de Contumil a Leixões), só agora, decorridos 10 anos, nova extensão de via larga se apronta (14 quilómetros) prolongando até à estação de Portalegre a linha de construção iniciada, em 1913, na estação de Estremoz.

Também não foram grandes os progressos na

actual linha férrea; de 1914 a 1920, inauguração da exploração em vários troços da linha do Vale do Sado, em extensão total de 140 quilómetros, ligando Setubal com Garvão; em Julho de 1923, abertura à exploração do pequeno troço de 4 quilómetros, entre Lavradio e Seixal; em Agosto de 1925, abertura à exploração até Souzel (20 quilómetros) do 1.º troço da linha de Extremoz a Castelo de Vide, de construção iniciada em 1913; em 1927, inauguração da linha de Évora a Reguengos (40 quilómetros) e do troço do ramal de Sines entre Ermidas e S. Bartolomeu (21 quilómetros); em 24 de Setembro de 1928, abertura à exploração da linha de Lamarosa a Tomar (15 quilómetros); em 1931, conclusão da linha de Louzã a Serpins (6 quilómetros); em 1934 e 1936, inauguração da exploração nos troços da linha de Sines, respectivamente de S. Bartolomeu a Santiago (10 quiló-

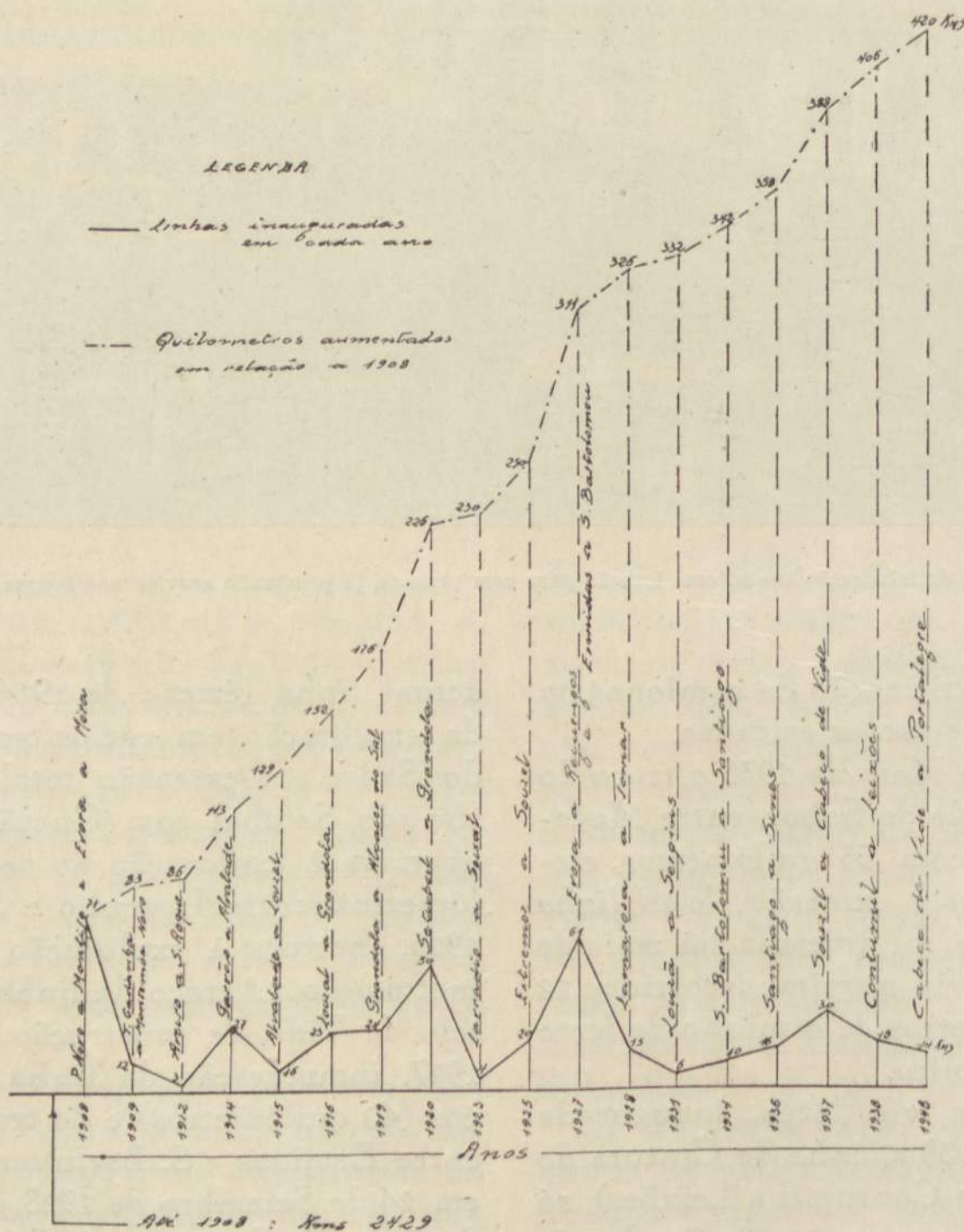
metros) e entre Santiago e Sines (16 quilómetros); e, finalmente em 1937, abertura à exploração do troço entre Souzel e Cabeço de Vide (30 quilómetros) pertencente à linha que iniciada em Extremoz no ano de 1913, fica em 1948 ligada à estação de Portalegre, com extensão de 64 quilómetros. Excluimos a linha assente em 1945 de Vale de Santarém a Rio Maior (30 quilómetros) por não estar entregue a serviço público, sendo por enquanto linha em regime de «ramal particular».

Como principal órgão da viação terrestre, parece que mais não mereceu ser valorizada a nossa rede ferroviária, no largo período de 40 anos, que terminou em 1948, o que achamos deveras lamentável, sabido que os caminhos de ferro, muito mais do que a viação por estrada, tem de contribuir permanentemente e de forma intensa para o aprovisionamento dos grandes centros de população e das indústrias que se encontram por todo o País.

Só os caminhos de ferro podem assegurar os transportes em grande volume e peso, a grandes distâncias, e, nestas condições, forçoso é considerar o transporte por estrada complementar do caminho de ferro; contudo, a escassos quilómetros acrescentados à rede ferroviária, corresponde sempre progresso muito maior na rede rodoviária, resultando que em 1949 a rede de caminhos de ferro em Portugal, comportará apenas 765 quilómetros de vias estreitas e 2.849 quilómetros de vias largas, dos quais 387 com via dupla.

Presta o automobilismo, sem dúvida, excelentes serviços ao público, dando-lhe acesso às localidades onde o caminho de ferro não poderia penetrar sem injustificáveis dispêndios, mas está também fora de dúvida que tanto na economia nacional em tempo de paz, como na defesa nacional em tempo de guerra, a rede ferroviária tem missão muito mais importante a desempenhar do que a rede de estradas, só desta forma se justificando a enorme despesa de sua instalação.

Representação gráfica da progressão da rede de via larga de 1908 a 1948



N. R. — Concluído este artigo, sabemos que a inauguração da exploração nas linhas do Cabeço de Vide a Portalegre e de Cabeço de Basto a Arco de Baulhe, se encontra marcada para Janeiro de 1949.

Da influência das Vias de Comunicação nas Concentrações Populacionais

Por ALBERTO CARLOS BRAGA J.ºr

Subinspector do Serviço do Tráfego

NÃO estão de acordo em que a vida do homem se tornaria extremamente difícil sem vias de comunicação? Sabido que ele é obrigado a deslocar-se para prover à satisfação das suas múltiplas necessidades, logo se evidencia a conveniência de dispor de vias de comunicação que lhe permitam acesso aos meios essenciais à vida. Natural é, portanto, que o homem procure fixar-se onde conte com maior facilidade de movimentos e, onde essa facilidade se encontre, apareça em maior número.

Assim, dum modo geral, nós verificamos que os primeiros aglomerados humanos importantes surgiram junto dos grandes rios. Porquê? Simples coincidência? Não, decerto, mas porque os rios davam ao homem água em abundância e a água = pão + vias de comunicação. No alvorecer das primeiras civilizações, há mais de uma dezena de milhar de anos, os meios de produção ao alcance do homem limitavam-se a ferramentas toscas, feitas de pedra, pau ou osso, o que tornava tarefa extremamente penosa, sem água que a amolecasse, rasgar a face endurecida da terra; o revestimento florestal ocupava extensões enormes da superfície do globo, restringindo grandemente as zonas de cultura que só com irrigação sistemática propiciavam ao homem certa fartura de alimentos em toda a roda do ano; o homem ainda não aprendera a domesticar o cavalo, que durante muitos séculos seria o seu veículo mais rápido, mas já sabia fazer barcos; as florestas densíssimas, onde em cada recesso podia encontrar-se um inimigo, com mil e um obstáculos a empear a marcha, não favoreciam a circulação por terra, que era a pé. Como não havia ele de preferir, para viver, as vastas planícies que as águas dos grandes rios tinham trans-

formado em oásis perpétuo, onde o solo era fácil de cultivar, a colheita abundante, e nada entravava a liberdade de movimentos?! Deu pois em abandonar seu mister de caçador errante, muito mais contingente e erigido de dificuldades, para se entregar ao cultivo do solo e as moradias começaram a aparecer ao longo dos rios, adensando-se no sentido da foz, estação término da grande via que era o rio e testa de outra via maior — o mar.

No entanto, o quadro que acabamos de esboçar não corresponde sempre, nas suas linhas gerais, à forma como foram criadas as condições de desenvolvimento de todas as primeiras civilizações conhecidas. Uma delas, a civilização Egeia, fez-se diferentemente. Não tiveram os Egeus como pátria nem planuras de largos horizontes, nem rios de águas fecundantes, mas o espaço limitado das ilhas do Mar Egeu, pequenos terraços permanentemente a remirarem-se no mar azul, em que a água para a cultura era dom de um céu pouco pródigo e a terra tinha muitas vezes que ser raspada do dorso das montanhas. Que se daria então, para que suas cidades crescessem e tanto prosperassem, a despeito de certa escassez de alimentos básicos, para que as artes e manufacturas atingissem cumes inacessíveis às outras civilizações, para que se gozasse dum conforto e nível de vida que só muitas dezenas de séculos após a sua derrocada trágica, o homem tornaria a encontrar? Apenas isto: a estrada rutilante do Mediterrâneo que os Egeus, colocados no centro do mundo civilizado de então, percorriam em todas as direcções e conheciam como nenhuns outros. Bastava a história da civilização Egeia para salientar o papel de importância das vias de comunicação na formação das concentrações popu-

lacionais. E' a história de todo um povo que, vendo o mar ao alcance da mão e sabendo-se detentor do nó das comunicações entre os povos de civilização adiantada que marginavam o Mediterrâneo, se dedicou a explorar pacificamente a indústria de transportes, praticada através do comércio com esses povos. E daí resultou a formação de novos núcleos populacionais nos portos frequentados, que não só se tornaram entrepostos comerciais mas, também, outras tantas malhas na apertada rede do seu sistema de comunicações.

Mas o fenómeno de concentração populacional, provocado pelas vias de comunicação, ocorre igualmente no interior dos continentes e, em muitos casos, em sítios bem afastados das regiões ribeirinhas. Com o correr dos séculos, o homem, que atacara as florestas, quer para aumentar a área de cultura, quer para extermínio dos inimigos de toda a espécie que nelas se acoitavam ou pela aventura da caça foi abrindo caminhos pelo emaranhamento vegetal. Por esses caminhos, muitos dos pequenos núcleos de seres humanos que viviam disseminados entraram em contacto uns com os outros. De início, parece que sempre se guerreavam, mas acabavam, depois, por se concertarem, estabelecendo relações entre si, principalmente para permuta de seus produtos. Quando se reuniam, era em regra onde os caminhos se cruzavam ou deparavam com obstáculos naturais tais como rios, serras, etc., porque cada grupo vinha de seu lado. Da frequência dos encontros, que era natural durarem alguns dias por deverem ser acompanhados de folguedos e celebrações de vária ordem, transpareceu a conveniência de, nesses locais, existirem habitações e, em regra, aparecia sempre quem decidisse instalar-se lá. Estavam lançados os fundamentos duma povoação, talvez de futura cidade, porque pelos seus variados apelos sobre os instintos do homem, entre os quais muito pesava a necessidade de convívio social, iria tornar-se num centro de atracção da região. O mais, era uma questão de tempo e, com o fiar dos anos os caminhos transformar-se-iam em estradas e no sítio onde aparecera a moradia isolada erguer-se-ia povoação de numeroso casario, que o escopro da estrada talharia ao sabor do fenómeno da circulação.

A propósito, convém referir que ao longo e nas encruzilhadas dessas estradas chapeadas de pedra, que os romanos, talando florestas, galgando rios e transpondo serras abriram, a cruzar toda a Europa, para firmar o seu império, nasceram povoações sem conta e, entre elas, cidades, que são hoje das primeiras do mundo. No nosso país, desempenharam essas estradas papel importante, atraindo aos vales e à planície os grupos aborígenes que se encontravam dispersos pelo alto dos montes, em castros, ao mesmo tempo que assentaram o traçado das linhas mestras do povoamento de Portugal.

* * *

Não se deve, no entanto, concluir que as vias de comunicação foram causa de todas as povoações existentes ou só elas influíram na sua formação. Estamos mesmo convencidos de que, em determinado estágio da existência do homem, a facilidade de acesso aos sítios em que se fixara contrariava o seu progresso, porque, constituindo agrupamentos pouco numerosos e não tendo criado ainda condições de defesa que lhe permitissem, em qualquer emergência, lutar vantajosamente contra os poderosos inimigos que o assediavam, o homem, para poder subsistir, teve por vezes de procurar abrigo em pontos onde a liberdade de movimentos estava bastante cerceada. Ali, com aquele poder fecundo de criação tão nosso conhecido e que o leva a cultivar tulipas e narcisos onde pouco antes pusera termo aos bramidos do mar ou a tornar férteis as areias escaldantes dos desertos ou a vastidão desoladora das tundras, lançou

raízes, arranjou condições de vida e, tomado do amor da terra, se deixou ficar pelos séculos fora — é o caso de muitas das pequenas aldeias que se encontram alcandoradas nos montes, vestidas da cor de terra, parecendo querer passar despercebidas entre tufos de vegetação. Outros factores também, tais como clima, fertilidade do solo, riquezas naturais, etc., que na maior parte dos casos actuam como estimulante sobre o homem, muito contribuem para a preferência que mostra por certas regiões desde há milhares de anos; todavia, a facilidade de comunicações nessas regiões permite a sua melhor exploração e, conseqüentemente, um maior povoamento.

Consideremos, por exemplo, o nosso continente — a Europa. Todos sabemos que nos começos do século XIX, há, portanto, digamos, cento e tantos anos, a Europa parecia ter atingido o ponto de saturação, quanto a povoamento visto a corrente de imigração para outras regiões do globo constituir farto caudal, cujo escoamento seria superior, por vezes, a meio milhão de almas por ano. Entretanto principiara a Revolução Mecânica, que trazia con si maiores possibilidades de aproveitamento das riquezas da Terra: — intensifica-se a extracção do carvão e dos minérios, especialmente o de ferro, de que são necessárias quantidades enormes; as indústrias recebem grande impulso de muitos inventos; devido ao desenvolvimento das comunicações por mar, matérias-primas e alimentos afluem em abundância, vindos de vários pontos do globo, etc., etc. Em consequência disto, a vida é activada nos centros industriais, aonde a população acorre, deixando despovoados os campos, e a importância das vias de comunicação torna-se cada vez maior, a despeito da sua fraqueza em terra, onde se continua sujeito à velha estrada, já melhorada por Mac Adam mas ainda, como há milhares de anos, limitada à força e à velocidade do cavalo. O homem sente que a obra gigantesca que quer erguer — a sua obra — está ameaçada se não resolver o problema das vias de comunicação em terra, de maneira a permitir-lhe o transporte, não de 1 T. de carga, que é o caso do veículo rebocado pelo cavalo, mas de centos de toneladas ao mesmo tempo, e não desiste de seu intento: luta, luta e luta! E este ser complexo, feito de barro grosso e de claridades astrais, que, há milénios, iniciou sua marcha pelo mundo em porfia dum sonho que quer ver tornado vida e a que vota todas as energias, mesmo quando parece dispersá-las, e do qual nada, absolutamente nada, o consegue desviar — nem o sacrifício raciocinado de si próprio nem o ter de recomeçar amanhã a obra hoje arrebatada, porque essa é a sua razão de existência — encontra a solução... E então vemo-lo tomado de febre estranha a perfurar serras, a rasgar montes, a atravessar rios só para afeiçoar uns trilhos por onde vão sendo desfiadas linhas que não se sabe onde irão findar. Por essas linhas, não há voz de «surge et ambula», mas só silvo estridente dum jacto de vapor, teorias de carros, levados num turbilhão de poeira, correm velozes em perseguição dum outro que vai empenachado de fumo e de cujas goelas escancaradas saem línguas de fogo, tudo ao som de ruído infernal como de luta de gigantes, onde não falta nem o estridor do cruzar dos ferros, nem o arfar da arrancada para o golpe final, nem os gemidos dos agonizantes. E os seres humanos, que, perdidos do mundo e esquecidos no Tempo, habitam as regiões por onde as linhas vão sendo desenroladas, sentem-se atraídos para elas, presos da sua força misteriosa que faz erguer casas à sua volta, estremecer as searas em ondulação mais grossa e vestir a terra de alegria, como que fecundada.

E assim a Europa, que nos começos do século XIX parecia, com cerca de 175 milhões de habitantes, não comportar maior densidade de população, apresenta, cento e tantos anos depois, para cima de 500 milhões, graças, em grande parte, a essas linhas, sobre as quais o homem, do-

minando a força de expansão do vapor, pôs o fogo e a água a trabalharem para si.

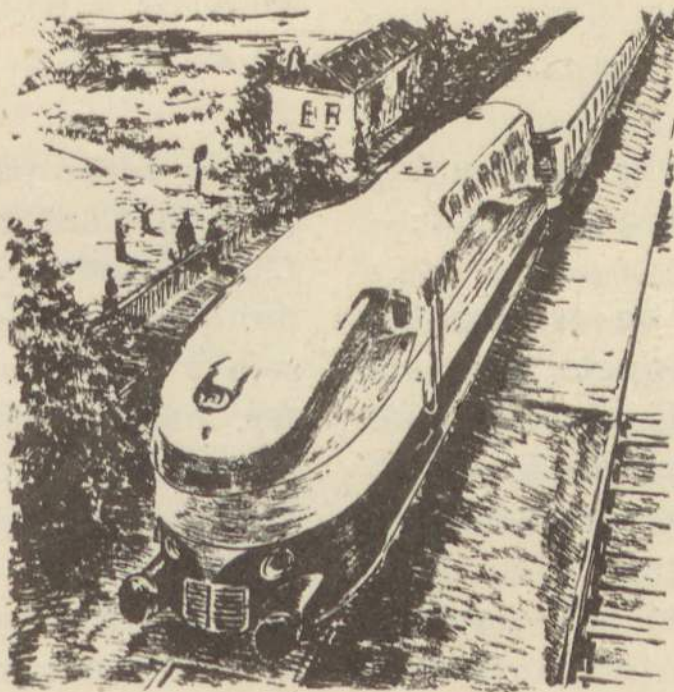
* * *

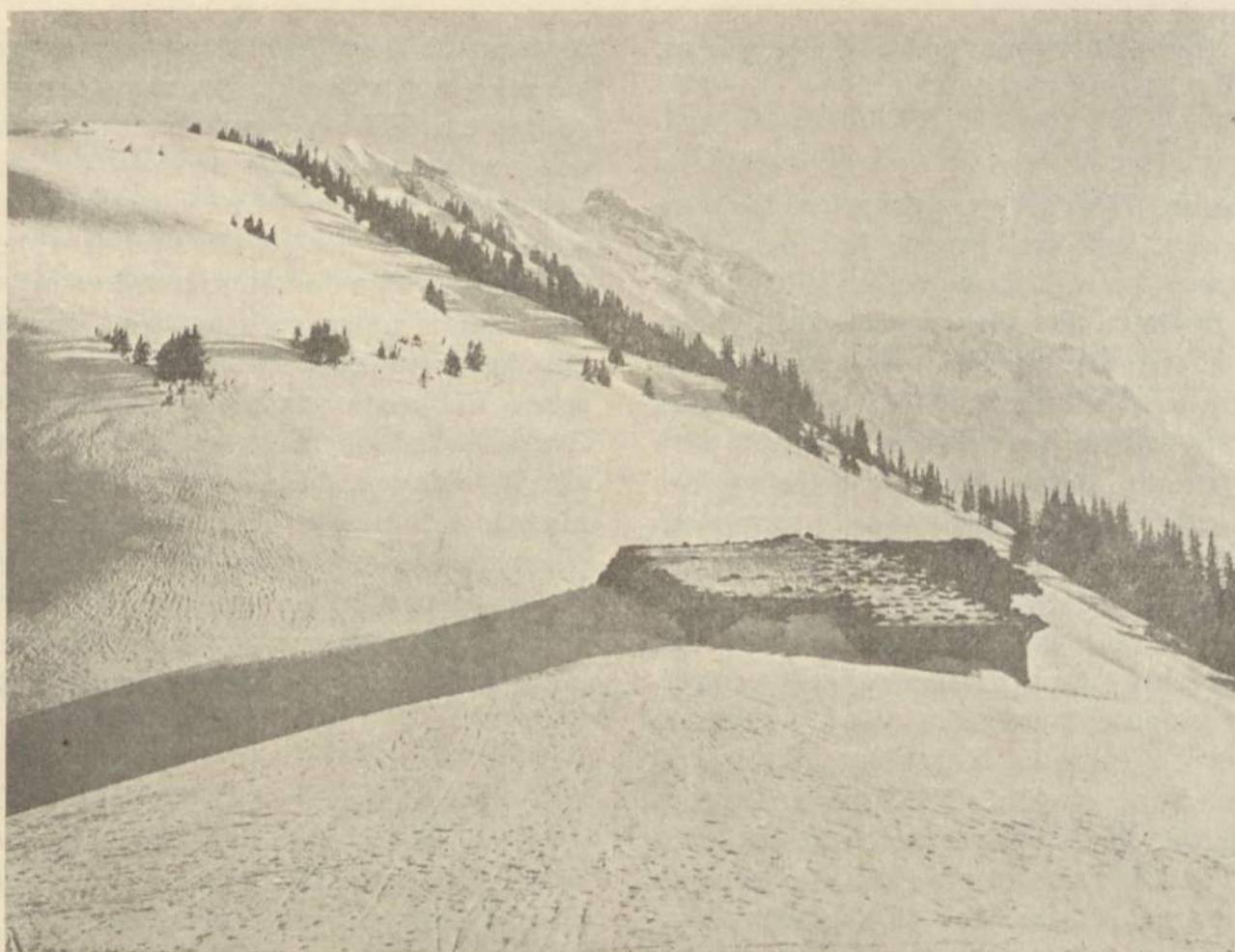
É, porém, na parte da América que constitui hoje os Estados Unidos e desde a data em que se iniciou a sua colonização pelos Europeus, ou seja fins do século XVI, que melhor se observa a influência das vias de comunicação — entre as quais o caminho de ferro veio a ter papel de relevo — na formação e desenvolvimento das grandes concentrações populacionais. O afluxo de colonos, que não pára de engrossar, vai alastrando, primeiramente, pelas regiões costeiras — porque aí existe maior facilidade de movimentos — desde o Estado do Maine até o da Flórida, regiões onde aparecem as primeiras cidades. Depois, e, mais lentamente, afasta-se da costa, mas seguindo, dum modo geral, o curso dos rios navegáveis — aqui e além, núcleos perdidos na vastidão do continente, povoações vão aparecendo aos poucos nos estados de Indiana, Kentucky, Mississippi, Louisiana, etc. Ao principiar o século XIX ainda não fora percorrida metade da distância que separa a costa do Atlântico da do Pacífico e pode dizer-se que as povoações e as escassas cidades — nenhuma, talvez, de 100.000 habitantes — estão situadas para leste do grande rio: faltam as vias de comunicação e as riquezas que existem na maior parte do solo e subsolo continuam aguardando que o homem as vá desentranhar. No entanto, em 1821, já está ultrapassado o Missouri e as povoações vão surgindo em ritmo mais apressado — os rios, entre os quais avulta o Mississippi, a propósito do qual Mark Twain, um dos grandes escritores de todos os tempos, deixou páginas admiráveis de humor,

começam a fervilhar de nova vida no rítmico padejar dos barcos a vapor. Está já próximo o grande acontecimento, que ocorre em 1830: o aparecimento do caminho de ferro. Este desenrola suas linhas através da imensidade da pradaria e cruza os Estados Unidos em todas as direcções numa actividade que de longe ultrapassa a verificada no continente Europeu. Na sua esteira, como sementeira de gigantes, cidades nascem umas após outras e, com vigor tal, que 100 anos depois — apenas um século, tempo que a vida de alguns seres humanos supera — dos 115 milhões que habitam os Estados Unidos, talvez mais de 1/3 encontram-se agrupados em 70 cidades, de mais de 100.000 almas. As vias de comunicação, e, entre elas, principalmente, o caminho de ferro, permitindo a exploração do manancial de riquezas que existia em potencial na vastidão do território americano, geraram actividades que se polarizaram em volta dos pontos que ofereciam mais vantagens à circulação.

* * *

Depois de termos procurado mostrar que as vias de comunicação, ao facilitarem a aquisição dos meios essenciais à existência humana, ao permitirem a vida de relação entre os homens, ao contribuirem para o aproveitamento das riquezas da terra, exercem influência notável no povoamento do globo pelo homem, não só na sua fixação em regiões desabitadas como na concentração nos pontos mais propícios à circulação, desejaríamos referir-nos, também, à maneira como as vias de comunicação, causa e efeito do fenómeno do povoamento, actuam na formação das concentrações populacionais. Prometemos, todavia, fazê-lo em outra oportunidade.





PAISAGEM DE INVERNO NA SUÍÇA

Imagens da Suíça

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.

NÃO há ninguém de bom gosto que, ao chegar o verão, não pergunte a si mesmo:— Onde passar as férias?

Conheci a Suíça, vista do ar, quando, vai para dez anos, atravessei aquele país em avião, a caminho da Alemanha. Lembro-me que aterrei em Genève, que passei ao lado do Monte Branco, que vi do alto as pontes de Basel, entrando na Alemanha pela Floresta Negra.

Com pesar meu, nunca tinha viajado naquele país de maravilha, conhecido em todo o mundo pela sua hospitalidade e pelos cuidados especiais que, de há longos anos, dedica à indústria do turismo. Sempre que pensava gozar as férias na Suíça, encontrava um «conselheiro» que me falava na moeda, no custo da vida, na carestia dos transportes, no exagerado preço dos hotéis. Os anos foram passando, e a Suíça ocupava já um lugar distante no quadro das minhas aspirações turísticas...

No verão passado, decidi-me e corri à Delegação do Centro Nacional do Turismo Suíço em Lisboa onde, depois de dizer os dias de que dispunha, de indicar a categoria dos hotéis que desejava e os nomes das terras que pretendia visitar, me forneceram um programa detalhado da minha digressão pela Suíça.

Olhei o programa, vi quanto gastava, consultei o horário dos combóios e, sem demora, meti-me no «Sud-Express» a caminho de Hendaie. Depois do almoço, tomei o comboio que liga os Pirineus aos Alpes, e no outro dia de manhã, estava em Genève, a linda cidade que me lembrava aqueles postais coloridos que nos mostravam em pequenos, com águas azuis sulcadas por velas brancas, altas montanhas cobertas de néve e o céu, lá no alto, a encher de luz paisagens maravilhosas.

Um comboio rápido levou-nos a Montreux. Um passeio no Lago Lemán, uma excursão a Roehers de Naye durante a qual tive ocasião de

disfrutar alguns dos mais belos panoramas da encantadora Suíça, preencheram dois dias deliciosos. A tranquilidade do lago, a visita ao castelo de Chillon, as flores a brotarem de todos os cantos, fazem de Montreux uma estância de repouso das mais recomendáveis.

A viagem para Interlaken, por Zweisimmen, constitui motivo de raro encantamento. O excelente comboio do MOB, proporciona-nos deslumbrantes espectáculos de montanha e durante a inesquecível digressão, verificámos que não existe palmo de terra que não esteja aproveitado, que não há montanha que o turismo desconheça, que não há local onde os desportos sejam ignorados. O comboio segue por curvas apertadas, trepa a grandes alturas, salta viadutos enormes, atravessa túneis extensos e quando pára nas estações, verificámos a ordem, a disciplina, a educação da pequena nação que, graças às virtudes exemplares do seu povo, conquistou lugar de merecido relêvo entre os países civilizados.

Uma vez em Interlaken, a pequena cidade da Suíça alemã, instalámo-nos no Hotel Victória, situado defronte do célebre Jungfrau, o mais importante atractivo da cidadezinha, que é um modelo do turismo suíço.

As ruas, as fontes, os parques, as casas, os hábitos tudo tem interesse especial. A ascensão a Jungfraujoch por Lanterbrunnen e Scheidegg, com regresso por Grindelwald constitui um dos maiores prazeres da vida. A excursão, feita no caminho de ferro Wengernalp-Jungfrau é um sonho, um sonho que o turismo suíço proporciona aos amantes da beleza.

A escalada começa em Interlaken e até Lauterbrunnen não faltam surpresas, com quedas de água por toda a parte. Muda-se de comboio e o deslumbramento continúa, não sabendo o viajante para onde deve olhar, tão diversos são os espectáculos que se apresentam. Túneis, viadutos, montanhas, ribeiras e em Eigergletscher, nova mudança de comboio. Dos 567 metros de altitude em Interlaken, passamos a 2.820 e para atingirmos Jungfraujoch faltam ainda 614 metros de altitude.

Para a direita, as montanhas nevadas de Scheidegg e do outro lado, os verdes prados do Grindelwald, com as casinhas e as vaquinhas loiras dos postais que fizeram as delícias das crianças de todo o mundo.

O comboio entra num túnel, um túnel de sete quilómetros em rampas ásperas. As carruagens, aquecidas em todo o ano, proporcionam o maior conforto e comodidade. A viagem é longa, cerca de uma hora debaixo de terra, e talvez por isso, o comboio pára várias vezes. Os passageiros saem das carruagens e como rasgaram janelas em vários pontos do túnel, toda a gente corre a disfrutar os

panoramas, que são cada vez mais dilatados, mais empolgantes.

Por fim, a estação de Junfraujoch, uma estação subterrânea a 3454 metros de altitude, com um magnífico restaurante, o palácio do gelo, a atracção dos cães polares, o miradoiro do observatório, a mais extensa geleira da Europa, e no alto, a dominar todo aquele mar de gelo, o Jungfrau, a 4158 metros de altitude, lugar onde só jogam os desportistas experimentados.

Na longa descida, contemplando os mais embriagantes panoramas que temos visto, pensámos nas dificuldades técnicas com que devem ter lutado os construtores daquele caminho de ferro, verdadeiros pioneiros do turismo de Jungfrau, o ponto mais alto onde trepa um comboio na Suíça.

Quando, ao outro dia, debruçados nas águas do lago Brienz, seguimos para Lucerne, olhámos de longe o cenário indescritível de Junghfrau e sentimo-nos satisfeitos por ter admirado um dos lugares mais recomendados pelo turismo internacional. A viagem, feita por Meiringen e Brünig, quase sempre à beira de água, mostra nos uma série de quadros de grande beleza.

Lucerne, a formosa cidade medieval, oferecia no verão passado um atractivo cultural de excepcional categoria — a exposição das célebres colecções do Conde de Liechtenstein, onde os Van Dyck, os Rubens e os Rembrandt se destacavam de duzentas pinturas famosíssimas da pinacoteia de Vienna. A exposição duma das mais antigas galerias da Europa no museu local, por si só, justificava uma visita a Lucerne, a cidade que consideramos o mais belo centro de excursões do território suíço.

Dotada de excepcional situação geográfica, Lucerne possui os mais variados meios de transportes, e uma rede de comunicações verdadeiramente assombrosa, uma das causas de prosperidade do turismo suíço. Nem a Suíça seria um país de turismo, se as estradas, as linhas férreas, os aviões e os vapores não facilitassem a deslocação dos viajantes de todo o mundo que ali vão em busca de encantos especiais, gozados e apreciados num país verdadeiramente extraordinário onde, pode dizer-se, todos os habitantes praticam, cultivam e melhoram a indústria turística — a mais rica da terra onde nasceram.

Um dos dias passados em Lucerne, foi dedicado ao Lago dos Quatro Cantões.

O barco sai às 9 horas e segue pela margem esquerda do lago até Flüelen, cidadezinha na base do celebrado S.t Gothard. Almoça-se junto do lago e num automóvel de praça seguimos para Brunnen pela estrada de Axen, uma das mais modernas e mais bem construídas da Suíça, verdadeiro miradoiro sobre as águas mansas do Lago dos Quatro Cantões.

A estrada, que bem pode considerar-se monu-

mental, é cortada na montanha e atravessa a histórica região que foi berço da confederação helvética.

Em frente as gargantas do Gothard, com as encostas salpicadas de aldeias e o comboio a galgar a montanha, e, em baixo, estendem-se as águas calmas do lago, que é azul, verde, cinzento, apresentando, por vezes, todas as côres do arco-íris. Desenhada ao longo do lago e atravessando por vezes a montanha em túneis, nenhuma estrada se pode comparar a esta de Axen, onde rasgaram janelas amplas para se poderem contemplar a diversidade e riqueza dos panoramas.

Vamos tomar o comboio a Brunnen, e em Arth-Goldou mudámo-nos para o funicular que nos levou a Rigi-Kulm, um dos mais famosos miradouros da Suíça, centro da clássica montanha dos pastores, cujo nome não se deve à publicidade, mas à sua majestade incomparável, pois permite apreciar todos os encantos existentes num ângulo de 360 graus.

Outro funicular traz-nos a Vitznau, onde um vaporzinho nos leva a Burgenstock, admirável estância de repouso com três hotéis modelares. Bons ares, bons panoramas, bons hotéis, boas comunicações, que mais será preciso para fazer turismo?

Meia hora depois estamos em Lucerne, e na manhã seguinte partimos para Zurich, cidade lindíssima que, além de centro comercial, industrial e intelectual de nomeada, pode considerar-se a capital do turismo, pois é ali a sede do Centro Nacional do Turismo Suíço.

A viagem feita ao longo do lago de Zug proporciona-nos novos quadros de beleza, novos deslumbramentos e duas horas depois, estamos em Zurich, cidade curiosíssima cuja estação ferroviária mostra a sua importância e actividade.

Debruçada nas margens ridentes do lago e situada próxima de altas montanhas e de colinas verdejantes, Zurich tem um passado de grandeza e um presente cuja vida intensa a coloca à cabeça das cidades suíças.

Sendo Zurich a capital do turismo suíço, colhe-mos na oficina de informações instalada na estação do caminho de ferro, os elementos necessários para a visita da cidade e arredores. Como sempre, há palavras de simpatia para Portugal e uma atenção, uma delicadeza, uma hospitalidade que cativa

e entenece. A beleza dos lagos, ao encanto das montanhas, à graça das campinas, a Suíça junta a hospitalidade, a cortezia, virtudes indispensáveis a uma nação que tem, de há longos anos, o segredo do turismo.

País maravilhoso para a prática dos desportos, possuidor de estâncias climáticas de grande reputação, terra de cura privilegiada onde a segurança e a tranquilidade são cultivadas em alto grau, nenhuma a excede em organização.

Depois da chegada, subimos a Metliberg, montanha com 874 metros de altitude, onde almoçamos, diante do cenário espantoso dos Alpes, desenhado até aos Vosges e à Floresta Negra. Um funicular traz-nos de novo à cidade que, repetimos, é a capital de turismo suíço, e então desenrola-se a nossos olhos um nunca acabar de surpresas.

Não é só a beleza do lago e das montanhas, não é somente a urbanização da cidade que nos atraem,

mas a intensa vida intelectual, desenvolvida em torno da sua tradicional universidade; e como isto não chegasse para dar nome e prestígio à mais importante cidade da Suíça, Zurich possui uma catedral curiosíssima, vários museus importantes como o Museu Nacional da Suíça—que é um grande atractivo em qualquer parte do mundo,—jardins e parques maravilhosos onde ergueram vivendas encantadoras, e, para nada faltar, levantaram no

alto da montanha sobranceira à cidade, o afamado «Dolder Palace», um dos melhores hotéis do país onde a indústria hoteleira conquistou de há muito notável reputação.

Quando, depois da adorável vilegiatura realizada pelos melhores lugares de vilegiatura da Suíça, regressamos a Portugal, pensámos repetidas vezes nos encantos deste país maravilhoso, que parece fadado para o turismo, onde nada falta para atrair, para prender, para causar emoções profundas aos que o visitam.

Depois de quinze dias bem vividos, chegámos a Portugal, e não faltaram os «conselheiros», a que já nos referimos, que, juntamente com os abraços de boas-vindas, nos perguntavam:

— E os hotéis? E os transportes? E os francos suíços?

Puro engano.

Na Suíça, do «Palace» afamado à pensão modesta, encontra-se sempre o asseio irrepreensível,



SUÍÇA — PASSEIO...

a alimentação cuidada, a hospitalidade simpática. Em toda a parte, o preço dos quartos e das refeições está afixado, garantia de que não nos exploram como noutros países em que os preços ficam à vontade do hoteleiro.

Quanto a transportes, o turismo suíço estabeleceu de há muito, de acôrdo com os caminhos de ferro e as companhias de navegação, bilhetes de férias a preços excepcionais, que incluem a visita aos mais reputados lugares de vilegiatura e até às mais elevadas montanhas como Jungfrau e Rigi-Kulm.

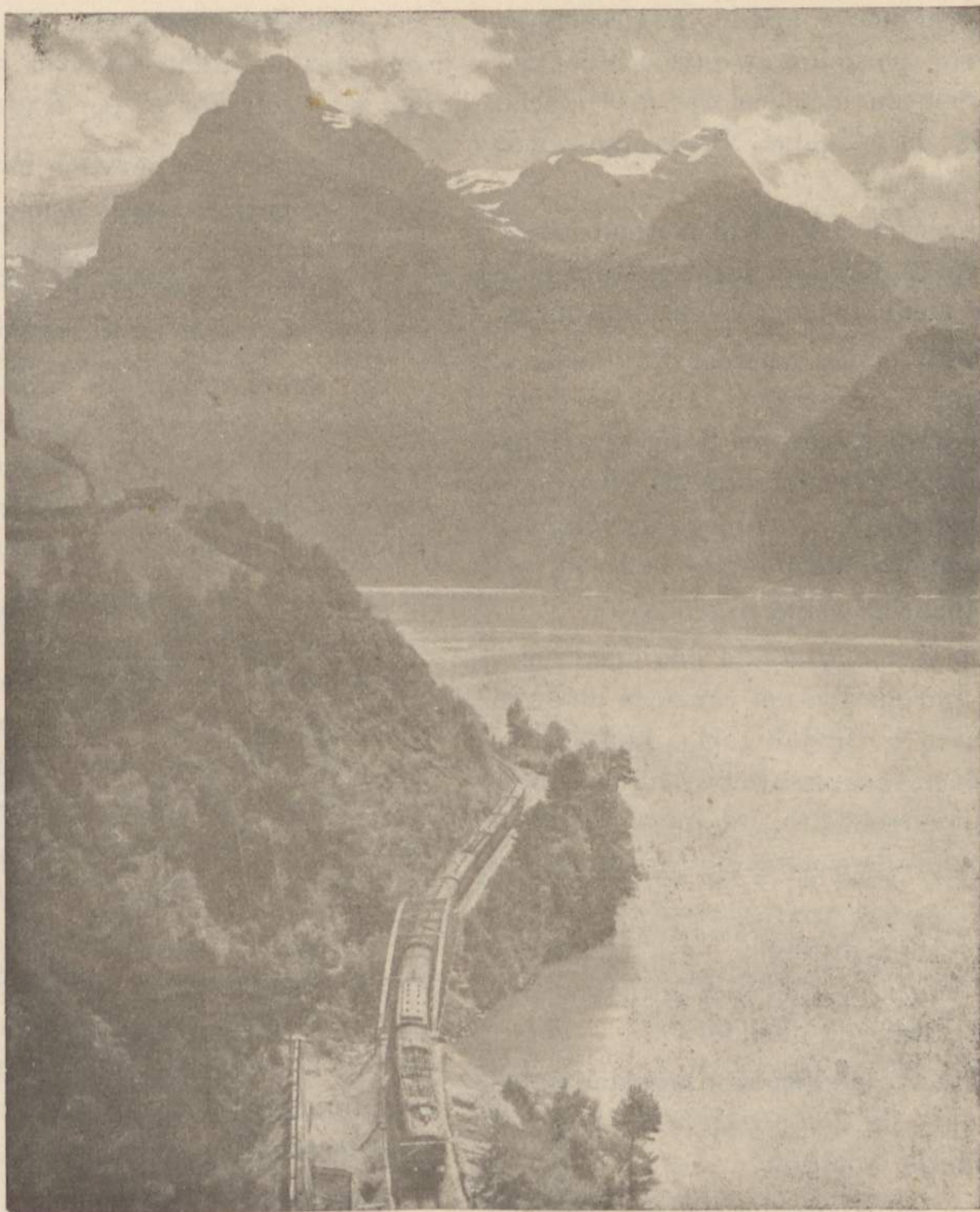
E quanto a francos suíços verificámos que a moeda é forte, o que até certo ponto pode prejudicar a atracção de turistas. Mas a verdade é que, nos países de moeda forte, há ordem, tranquilidade, segurança, hospitalidade, e pelo contrário, nos de moeda fraca, há greves, tumultos, desordem. Não podemos esquecer que, em todas as cidades que visitámos, os bancos indicavam, por ordem, o

dollar, o escudo e o franco suíço, como as moedas mais fortes do mundo.

E é por isso mesmo que, quando pronunciámos a palavra Suíça, dispensamos adjectivos, pois consideramos aquele país o mais completo modelo de organização cívica e turística que nos é dado ver.

Uma viagem à Suíça é um sonho, um sonho que recordará as estampas coloridas que nos deslumbraram em pequenos, com águas azuis sulcadas por velas brancas, vacas pastando nos prados verdes, altas montanhas cobertas de neve, e o céu azul, lá no alto, a encher de luz as paisagens prodigiosas com que o Criador dotou um dos mais deslumbrantes lugares do mundo.

Quando nos perguntarem, onde passar as férias, a indicação da simples palavra Suíça resolve o problema, pois difficilmente se encontra país que reúna tão deslumbrantes atractivos como aquele que, no centro da Europa, provoca e atrai os enamorados de beleza.



LINHA DE ST. GOTTHARD (PERTO DE FLUELEU)

PROBLEMAS SOCIAIS

Trabalho especializado

e fomento de vocações

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

OS inventos sucederam-se em razão assustadora no último século. Pode dizer-se até que o homem dormiu sono profundo e apático nos restantes séculos. É óbvio, pois, julgar qual o objectivo do espírito inventivo! Sem duvida, acelerar a produção e aperfeiçoá-la através da máquina. Progresso e máquina, duas funções da época!

E o homem? Ouve-se falar do homem como inventor, como sábio e como político e despreza-se o ente que há-de governar a máquina com destreza e força.

Acaso as invenções — e são tantas: o automóvel, o metropolitano aéreo ou o subterrâneo, a luz eléctrica, o telefone, o rádio, a desintegração da matéria, o cérebro electrónico, o cinema, os progressos da cirurgia e do urbanismo, etc. — dispensam a presença de cérebros especializados e de braços hábeis?

De ingénua, é até absurda a interrogação.

Por isso, não basta de modo algum que uma vocação ou outra desperte, porque leu um romance de Julio Verne, ou porque o acaso a brindou com o lampejo do génio. Também não basta que, nesta ou naquela localidade, exista um hábil engenheiro, um óptimo professor, um brilhante advogado, um notável escritor ou um destro operário.

O que é indispensável é a presença, em todas as localidades, escolas e oficinas, de homens astutos e profícuos na sua actividade, seja ela qual fôr.

Sem estas premissas o progresso e o trabalho especializado são pura utopia de compêndio. Ideia de um novo que os velhos poderão analisar.

Todas as escolas e todos os centros de trabalho têm de tratar primacialmente do problema básico das vocações.

Nas fábricas e nas indústrias, chegou o momento culminante de se não descuidar e antes se apurar a orientação profissional.

Parece irrisório que o operariado, no seu sentido genérico, exija aumentos de salário e queira justamente impôr-se como força viva e necessária e, muitas vezes, o seu trabalho seja rotineiro, quase instintivo, em moldes pouco produtivos! Disso têm culpa os reformadores, que não aliam às exigências sociais, de ordem económica, um reforço equivalente de ordem técnica.

Do bem estar do operário e da sua preparação técnica só beneficiará a indústria e a riqueza nacional. Uma coisa sem a outra é motor sem combustível.

Sobrevém, portanto, a vantagem dum programa. Em muitos países do estrangeiro — soubemo-lo — cada fábrica, cada instituto, cada cidade alimenta um Centro Psicotécnico privativo, com a mais moderna aparelhagem e com «testes» compatíveis com as condições de vida e de raça do candidato. Procura-se por esse meio encontrar a chama da vocação, que bruxuleia, tímida e incerta no mundo de hesitações que domina a juventude de hoje.

— Estudar para quê? Nem sei para que tenho vocação — dizem uns já com indiferença e cepticismo.

— Estudo engenharia. Os meus pais assim o quiseram, mas eu tinha vocação para médico — asseveram outros, revoltados e com franco desânimo.

— Estou aqui a servir a um balcão. Gostava, porém, de ser operário especializado numa fábrica. Comprazia-me lidar com as máquinas, compreendê-las de perto — lamentam outros ainda profundamente alquebrados pela desorientação profissional em que vegetam.

Se percorrermos as escolas superiores ou específicas e as empresas, onde estudam e trabalham milhares de jovens, tenha-se a certeza que, nesses lugares, há centenas de vocações contrariadas. Daí, apatia no trabalho e insuficiência no estudo...

Não se pode, de pé para a mão, criar laboratórios psicotécnicos tantos quantos necessários. Mas, a par destes, deve levantar-se a escola e chamar a si a realização de tão magno programa. Desde a escola primária, passando pelo liceu e escolas técnicas, até à Universidade, o aluno precisa ser orientado e obrigado a cultivar a profissão por que revele tendência. E a escola, se quiser, sabe dos meios a empregar...

Por outro lado, não seria desvantajoso ir a esses países, onde surgem sábios, onde o trabalho especializado e fecundo é uma realidade útil, onde a fábrica e a escola lapidam e descobrem vocações, onde nascem grandes escritores e artistas e ver o que lá se estuda e quando e onde.

Em Portugal, o homem é feito da mesma cepa e os valores poderão surgir, num escol invejável, se se não descuidar o axioma: é tanto mais perfeito o trabalho, quanto mais competente e assistido fôr o artífice.

Procurem-se, pois, as vocações e a vida será próspera.

Metallúrgica, L.^{da}

Officinas de construções metálicas civis e mecânicas

FABRICANTES DE:

Aparelhos de mudança de via

MOLDES PARA MANILHAS DE CIMENTO

GRADEAMENTOS, PORTÕES, CAIXILHARIA, etc.

Fabricantes exclusivos dos fechos «SECTOR» para caixilhos e bandeiras (Patente 18010 iguais aos existentes nos edificios do Instituto Superior Técnico, Instituto Nacional de Estatística, Hospital Júlio de Matos, «Diário de Noticias», Sociedade Nacional de Sabões, etc.,

RUA DA BICA DO SAPATO, 46 — TEL. 2-7140

LISBOA

**TODO O MUNDO ABÔNA E SÓ QUER
AS MALHAS DE SEDA**



FABRICA DE MALHAS

Figueiredo & C.^{ta}, L.^{da}

**R. DUARTE GALVÃO, 48
LISBOA**

Telef. 5 8066

Teleg. CORONA

Luz Fluorescente

**Lâmpadas «WESTINGHOUSE»
Balastros «ACME»**

Produtos de inexcelável qualidade com a garantia de perfeito funcionamento e exacto consumo — Grande variedade de candeeiros comerciais e industriais, com o garantido equipamento «ACME» — Tudo para a moderna e económica iluminação «COLD CATHODO» —

CONSULTEM PREÇOS

ORÇAMENTOS GRATIS

Representante Exclusivo para Portugal:

LUX INDUSTRIA, LIMITADA

**Avenida Almirante Reis, 9 a 9-C
TELEFONE 48715 — LISBOA**

Durão & Duarte, L.^{da}

AGENTES DE PASSAGENS
— E CARGA AÉREA —
PARA TODO O MUNDO
(Aprovados pela I. A. T. A.)

Praceta de Almirante Reis, 13—LISBOA
Teleg. «DUARTE» Telef. 7 1157

Guerreiro dos Santos, L.^{da}

Rua de Sto. António da Glória, 18
Lisbonne — Portugal

Téléphone : Lisbonne 20795

Télégrammes : ERNESANTOS - LISBOA

BOUCHONS — BAGUES — DISQUES — FLOTTEURS
— LIEGE EN PLANCHE — DECHETS — VIERGE, etc.
AGGLOMERÉS — GRANULES — RUBANS — LAMBRIS
— TOUS LIEGES D'ISOLATION — PARQUETS, etc.

Usines a: **ALHOS VEDROS**

Quinta da Benfadada

Telefone 42

S. DOMINGOS

SANT'AGO DO CACEM

EXPORTATION DE CONSERVES

MALA REAL INGLÊSA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}R. Bernardino Costa, 47, 1.^o Tel. 2 3232/4/5**E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{TD}**Avenida 24 de Julho, 1-1.^o—Tel. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua Infante D. Henrique, 19 — Telef. 7

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.^o e 2.^o—LISBOA

Telef. 3 2728

J. A. RIBEIRO & C.^A

OCULISTAS

CASA FUNDADA EM 1858

Representantes para Portugal de:

Cooke Troughton & Simms, L.^{da}Instrumentos de óptica,
topográficos, geodésicos, etc.

MATERIAL PARA LABORATÓRIOS

RUA AUREA, 222-226—LISBOA

Telefone 2 2188 — End. Teleg. ÓPTICA

**Sociedade Vinícola
Sul de Portugal, L.^{da}**

Exportadores de Vinhos e Derivados

Sede: Praça do Município, 20, 2.^o

TELEFONES:

Expediente 2 6552-Gerência 2 9957-End. Teleg. VINISUL

ARMAZENS: AREALVA—ALMADA

Telefone: ALMADA 17

ARMINDO FERREIRA

TÉCNICO EM CANALIZAÇÕES

Reparações e montagens de encanamento
Aquecimentos — Gaz — Montagens de casas de banho

A maior perfeição em todos os trabalhos de latoaria

Reparações e Instalações Eléctricas

Rua da Atalaia, 34 || TELEFONE 21572
Travessa da Espera, 51 || L I S B O A

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIROS

TELEFONE
2 6329

65-RUA AUREA-67

TELEGR.
BAETALISBOA
PORTUGAL

FILIGRANAS — JOIAS — PEDRAS PRECIOSAS

Empresa Geral de Transportes

(S. A. R. L.)

TRANSPORTES NACIONAIS

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

RUA DO ARSENAL, 124-146

Telefone P. B. X. — 3 2151/54 — 3 2161/64 — LISBOA

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30-2.º

Telefone 2 5938/9 — PORTO

MÁQUINAS DE ARQUEAR

Arcos d'Aço — Uniões — Precintos —
Sêlos — Artigos para EMBALAGENS

H. C. Ferreira, L.^{da}

Fabricantes dos Produtos UNIX

LISBOA PORTO
RUA DA MADALENA, 30 RUA DO ALMADA, 426
Telef. 2 7601 Ap. — Teleg. «HUCAFE»

CORREIA, SANTOS & CORREIA, L.^{da}

FERRAGENS E FERRAMENTAS

Sortido completo em ferragens, para construção civil

Ferragens para móveis — Ferramentas para carpinteiros
e marceneiros — Ferramentas para mecânicos — Brocas,
Mandris, Buchas para tórno e Engenhos, Broquins,
Cavaletes para ferreiro — Tornos de bancada e de espiga,
etc., etc..

S É D E:

Largo do Conde Barão, 31 a 33 — Telef. 6 1738

SUCURSAIS: 97, Avenida Duque de Ávila, 101 — Telef. 4 3713

137, Rua da Atalaia, 139 — Telef. 2 4181

L I S B O A

Sociedade de Ferramentas e Metais, Limitada

(Antiga Casa Garcia & Martins, Limitada)

Importadores directos de todos os modelos de Ferragens e Ferramentas

Máquinas, tornos, motores eléctricos, aparelhos para soldaduras, brocas, buchas, diferenciais, parafusos, micrometros, limas, lixa esmeril e carborundum. Cavilha, folhas de serrote, engenhos de furar, foles nacionais e ingleses, tesouras para cortar chapa, tarrachas, etc., etc..

Loja e armazém: RUA DA BOA VISTA, 96 a 100

Escritório: TRAVESSA MARQUÊS DE SAMPAIO

Telefone: 21977 — LISBOA

Serafim Ramos, Limitada

FÁBRICA DE GESSOS

CHAPAS EM GESSO ARMADO, nosso fabrico com gesso, de 1.^a. São as mais baratas e resistentes do mercado, permitindo melhor trabalho—Gessos d'estuque, português, francês e espanhol para cerâmica, de superior qualidade, fino para trabalhos dentários e ortopédicos, mate e de pintor — CERESIT contra a humidade. Torna a argamassa completamente impermeável

GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA, 1932-33. Medalha de Ouro e Grande Prémio de Honra — EXPOSIÇÃO COLONIAL DO PORTO, 1934, Medalha de Ouro

Telefone: 60303 — Endereço Telegráfico: GESSO

SEDE SOCIAL

FÁBRICA

Rua do Caes do Tojo, 71 Avenida de D. Carlos, 42 a 58

LISBOA

HOTEL AMERICANO

Situado no ponto mais central da capital
(Junto à Estação do Rossio)

Agua corrente e fria em todos os quartos
—Casas de banho. COZINHA EXCELENTE

PREÇOS MODERADOS

Proprietário:

CONSUELO FERNANDEZ ALFAIA

Rua 1.^o de Dezembro, 73 — LISBOA

End. Teleg. AMERIOTEL — Telef. 2 0975

T. J. BARROS QUEIROZ, H.^{ROS}, L.^{DA}

CANDEEIROS E CANALIZAÇÕES
FOGAREIROS DE PETRÓLEO —
LOUÇAS — LANTERNAS — T. S. F.
:—: E SEUS PERTENCES :—:

Telefone 2 7921

Largo de S. Domingos, 24—LISBOA

DESCONTOS AOS REVENDEDORES

FÁBRICA IMPERIAL

DE

SEQUEIRA & SOLNADO, L.^{DA}

Escovas de piassaba, fibra e cabelo. Vassouras de piassaba, palma, painço e cabelo. Brochas e pinceis para todos os officios. Espanadores. Escovas e chapuz. Móveis de estilo. Carpetes e :—: Passadeiras, Colchoarias, Camas e Divãs :—:

III, Rua Marquês da Fronteira, 113-A, 113-B — LISBOA

Telefone 4 1186

Almofadas para carimbo em CAIXA DE BAQUELITE

Colas—Laeres—Tintas de escrever—Tintas de carimbo—Paletas com aguarelas—Tintas de escrever, em comprimidos—Oleo para máquinas de escrever

Guacho em caixa de baquelite da marca **OLIPER**

São artigos fabricados segundo processos modernos com matérias primas de 1.^a qualidade, que honram a indústria nacional

Distribuidores exclusivos para PORTUGAL, ILHAS e COLÓNIAS

Sociedade Comercial Zambujo, Ltd.^o

Rua do Século, N.^o 1, 1.^o LISBOA

Tele (fone 3 2882
(gramas SOCIALDUANE

Sociedade Comercial Aduaneira, L.^{da}

DESPACHOS ALFANDEGÁRIOS

RUA DOS FANQUEIROS, 257, 2.^o, D. — LISBOA

O BARATO SAI CARO !!

Compre os FATOS, SOBRETUDOS e GABARDINES para HOMEM e MENINO, na casa

OLD ENGLAND
SARMENTO & C.^A

R. AUGUSTA (Esquina de S. Nicolau)—LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.
30 anos de existência dão completa garantia.

Vassouraria da Esperança

DE

BERNARDINO SILVA SOLNADO

Fabrico especial de escovas de palheta de aço e escovões de piassaba para estradas

Fornecimentos completos em escovas de todas as qualidades

INDUSTRIA NACIONAL

Avenida D. Carlos, 98 — LISBOA

Telefone 6 2627

CIRILO & IRMÃO, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1934

Comércio e Agricultura — Importadores e Exportadores

Exportam pela sua Sede todos os produtos da Colónia. — Importam todas as mercadorias nacionais e estrangeiras de que têm «stock» permanente nos seus armazéns de Luanda para vendas apenas por junto. — Distribuidores pelo porto de Luanda, da acreditada marca de cerveja «Aguia», produto da Sociedade Central de Cervejas de Lisboa

Sede em LUANDA — ANGOLA

Escritório em LISBOA

Largo Bressane Leite

R. dos Bacalhóes, 125, 3.º

CAIXA POSTAL 184

TELE { fone: 225
gramas: CIRILOS

TELE { fone: 3 2608
gramas: CIRMÃO

LISBOA E ÁFRICA

MATERIAIS SANITÁRIOS

A. F. L.^{DA}

PRAÇA DO AREEIRO, 4, A
LISBOA

AZULEJOS

Louças Sanitárias

MOSAICOS

GRÊS

TORNEIRAS

Artefactos de Malha de Luxo, Limitada

FÁBRICA DAS REPUTADAS MARCAS

«ARMALUX»

AS PREFERIDAS PELA SUA ALTA
QUALIDADE



S É D E:

RUA HENRIQUE DE PAIVA COUCEIRO

VENDA NOVA (Amadora)

Sociedade Industrial de Borracha, L.^{da}

END. TELEGRÁFICO
BISFICA

TELEFONE
Venda Nova 47

VENDA NOVA (AMADORA)

TUBOS para: REGA, RADIADOR, CHUPADORES, PULVERIZAÇÃO, VINHOS E CERVEJAS, PRESSÃO, ETC., ETC. — ANÉIS E ANILHAS DIVERSAS, FÔLHAS DE BORRACHA C/ E S/ TELAS, BORRACHA PARA RECAUCHUTAGEM, ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS, SANDÁLIAS DE BORRACHA, CALÇADO VULCANIZADO, SOLAS E TACÕES — ARTIGOS SANITÁRIOS — ACESSÓRIOS PARA PULVERIZAÇÃO, ETC., ETC. —

EXECUÇÃO PERFEITA DE TODOS OS ARTIGOS DE BORRACHA MEDIANTE AMOSTRA OU DESENHO

LABORATÓRIO DE ANÁLISES E ENSAIOS

Emprêsa Insulana de Navegação R. NOVA DO ALMADA, 11-1.º — LISBOA

Telefone 2 3271-2-3

Telegr. BENSAUDE

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

Saídas a 8 e 23 de cada mês. Paquetes LIMA e CARVALHO ARAUJO

Agentes em Lisboa: GERMANO SERRÃO ARNAUD

Carga e passagens de 3.ª classe

Passagens de 1.ª e 2.ª classes

Av.ª 24 de Julho, 2, 2.º

Rua Augusta, 152

Telef. 2 0214/15

Telef. 2 0216

No Porto: J. T. PINTO VASCONCELOS, L.^{DA}
Na Madeira: BLANDY BROTHERS, & C.^O, L.^{TD}
Em S. Miguel: BENSAUDE & C.^A, L.^{DA}

João Ildefonso Bordallo

EXPORT — REEXPORT

EXPORTADOR DE PRODUTOS COLONIAIS PARA OS MERCADOS EXTERNOS. — AGENTES PRIVATIVOS NA EUROPA, ORIENTE, MÉDIO ORIENTE E AMÉRICA DO NORTE

Exporta Café, Cacau, Chá, Açúcar, Melaço de açúcar, Feijão, Goma copal, Cera de Abelha, Couros, Sisal, Coconote, Amendoim, Sementes de algodão, Ricino, Óleos de copra, Palma e peixe

Vende para as Colónias: Sacaria, Cimento, Ferro e demais materiais de construção

Rua de S. Julião, 62-2.º — LISBOA

End. Telegráfico: JODALLO

R. do Almada, 386-2.º — PORTO (Portugal)

Telefones 2 7918 — 3 1264

KURT PORST, L.^{DA}

Rua da Prata, 51, 2.º — LISBOA (Portugal)

Telefones P. B. X. { 2 2337
2 6697

Telegramas
PORSTUS

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

*Oleos de peixe, matérias primas,
géneros coloniais e todas as tran-
sações de importação e exporta-
ção com as colónias portuguesas.*

Companhia Hanseatica, L.^{da}

MÁQUINAS E MOTORES PARA
METALURGIA—MADEIRAS

AÇOS STYRIA—METAIS
FERRAMENTAS — ELECTRODOS

Rua do Ouro, 191-3.º e 5.º — LISBOA
Telegramas HENSEATA — Telefones 21370-20780

ADLAstra, LIMITADA

MÁQUINAS DE ESCREVER
SOMAR E CALCULAR

Papeis químicos. Fitas. E tudo para escritório

OFICINA DE REPARAÇÕES:

Rua da Madalena, 113-1.º — LISBOA
TELEFONE 2 6660

CASA ALEMÃ

Casa especializada em todos os artigos de:

LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIS — FAIAN-
ÇAS — TALHERES — PORCELANAS — ME-
TAIS FINOS — OBJECTOS PARA BRIN-
DES — ARTIGOS DE MENAGE, ETC.

Rua da Palma, 33 — Telefone 2 5250

SILVA LAIRES, L.^{DA}

Importação & Exportação
Comissões e Representações

Importadores de drogas e produtos químicos e tintas para todas as indústrias
OS MAIS BAIXOS PREÇOS DO MERCADO
Enviam-se amostras a quem as requisitar

Rua de Cintura, W.—Travessa n.º 15

(Próximo ao Cais da Empresa Insulana)

LISBOA

Tele { gramas LIRAS
fone 6 4328

MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

Motores — Bombas — Dinamos

Moinhos de martelos — Trituradores — Serras —
Tararas — Máquinas — Ferramentas — Rolamentos
— Aparelhos para moagem — Acessórios, etc..

Central de Máquinas

166, Rua da Boa Vista, 168 — LISBOA
Telef ne 2 0139

CASA DOS ASFALTOS José Augusto Alves

LISBOA E PROVÍNCIAS

ASFALTOS, BREUS, COALTAR, BORRAS DE GÁS,
FELTROS, ASFÁLTICOS IMPERMEÁVEIS

Impermeabilização e isolamento térmico de
terraços, Paredes húmidas ou salitrosas,
Celeiros, Armazéns, Estábulos, etc., aos me-
lhores preços e por pessoal tènicamente
habilitado

Largo de Santos, 14-B a 14-E (ao Jardim de Santos)

TELEF. { Escritório 6 1814
Armazéns 6 3088

LISBOA

The Red Hand Compositions Company LONDON

Tintas Anti-Corro-
sivas marca Mão
Vermelha, tam-
bém conhecida por
tinta Hartmann.
A mais resistente
ao calor, e de pro-
tecção eficaz e du-
radoura.

Não é afectada pelo
ar do mar e é de

RAHTJEN'S COMPOSITION



uniforme qualidade
consistência e cor,
para pintar madeira,
metais, pedra e ci-
mentos; tanto para
interiores como ex-
teriores.

Tintas especiais para
interiores, exterior-
es e fundos de
navios de madeira
ou de ferro.

Agentes gerais: (MÃO VERMELHA)
Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

Empresa 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

Sociedade Luso Colonial de Representações, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

End. Teleg. RAYON

— Telefone 2 9442

Papel transparente — Papéis de escrita, de impressão
e embrulho — Cartolinas, cartão e todos os papéis
nacionais e estrangeiros

Papel químico inglês e artigos de escritório
Fitas inglesas para máquinas de escrever

Rua dos Sapateiros, 92, 1.º — LISBOA

HIGINO, LIMITADA

Gerente: HIGINO MENDES CASCALHO

NAVEGAÇÃO FLUVIAL

ESTALEIROS DE CONSTRUÇÃO
E REPARAÇÃO DE BARCOS

ARMAZENS EM **Alhandra**, COM
CAIS ACOSTAVEL PARA CAR-
GAS E DESCARGAS

ESCRITÓRIO:

Telhal do Peniche — Campo das Cebolas, 9-A
ALHANDRA — Telef. 2 4439 — LISBOA

Vilarinho & Ricardo, L.^{da}

IMPORTADORES — EXPORTADORES

Completo sortido de artigos de mercearia fina e confeitaria

Agentes depositários e distribuidores das
afamadas CONSERVAS «LA ROSE» de
Feu Hermanos, de Portimão, e do vinho de
Porto «RAINHA SANTA» e «ESPECIAL 47»

230, RUA DA PRATA, 232
Telef. 2 1711 e 2 0635 — LISBOA

1828 1949



BUREAU VERITAS

Classificação e inspecção de navios

RECEPÇÃO DE MATERIAIS
INSPECÇÃO DE CONSTRUÇÕES, ETC.

Para todos os assuntos respeitantes ao
BUREAU VERITAS
dirigir-se aos agentes:

Sociedade Oceânica do Sul

74, Rua de S. Nicolau, 80

Teleg. JOSCO

Telefs. 2 4031 — 3 1728

LISBOA

AUTO-GERAL

V. GARCIA, LIMITADA

173, R. Eugénio dos Santos, 177 — LISBOA

Apartado 499 — Telefone 2 4051 — Teleg. GARCIVIANA

Pecas e acessórios para automóveis

Representantes exclusivos das
Baterias U. S. L.

Correias de ventoinhas Dayton

Velas GLOBE

Queimado & Pampolim, L.^{da}

EXPORTADORES
DE CORTIÇA

TELE { FONE 25224 —
GRAMAS «CORCHER»

RUA AUREA, 200, 3.º Esq.

L I S B O A



Carlos da Costa Frescata

FORNECEDOR DE CARNES DE PORCO FRESCAS, SALGADAS E FUMADAS

Premiado na Exposição Regional de Setúbal, com o 2.º Prémio — (Medalha de Prata).

• MALHADAS PRÓPRIAS DE ENGORDA — FÁBRICA E ARMAZENS — QUINTA DO ANJO — TELEF. 306 •

FORNECEDOR DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

Escritório em Lisboa: **ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 17, 4.º Esq.**

Armazém em Lisboa: R. CARLOS MARDEL, 38-C

Armazéns em Setúbal: TELEF. 486

PORTO — Rua Fernandes Tomaz, 417 — Telefone: 23 815

Sucursais: COIMBRA — Rua das Padeiras, 17-19 — Telefone: 3515

Aniz «Dómúz»

Três tipos: Dôce — Sêco — Mel de Damas

Prove e não preferirá outro!

À venda em todas as boas casas

Sociedade Dómúz, L.^{da}
ELVAS

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Rua dos Fanqueiros, 356

Telef. 27464

LISBOA

PARA A SUA CASA DE CAMPO

prefira as vistosas mobílias alentejanas
que alegam o ambiente e dão ao conforto
::::: do seu lar grande vivacidade :::::
Visite a casa especializada neste género

Mobiladora Alentejana, L.^{da}

Grande sortido em carpetes e esteiras
regionais. Os srs. automobilistas encon-
trarão nesta casa a maior variedade de
CAPACHOS DE CAIRO PARA TODAS
AS MARCAS DE AUTOMÓVEIS

89, Rua de S. Bento, 93

LISBOA

(Descendo a rampa, lado direito)

Telef. 61 100

Sucursal: Rua da Cruz dos Poiais, 83



MAGNÉSIA
S. PELLEGRINO

O purgante ideal
para crianças e adultos.
Apresentada em frascos,
com e sem anis, caixas
de uma dose com e sem
anis e efervescente!

PURGA!

REFRESCA!

DESINFECTA!

À venda em todas as farmácias

Pastelaria Marques

Almoços • Chás • Jantares • Banquetes
Lunchs para casamentos
em Lisboa e Província.

Fabrico especial das melhores frutas
portuguesas em cestos regionais.

LISBOA Telefone: 23 362
70, Rua Garrett, 72

TELEFONE 29 495

Café Restauração

O melhor Serviço

A melhor Frequência

103, Rua Primeiro de Dezembro, 107

LISBOA

SECÇÃO DE CAFÉ
— A RETALHO —

Pedidos pelo
Telef. 29 495

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}

EXPORTADORES

VINHOS, AZEITES, VERMOUTHS,
BRANDIES, LICORES, MOSCATEIS,
VINAGRES, ETC.

ARMAZENS

ESCRITORIO

Ginjal-Almada

R. do Ouro, 140-1.º

Telefone: Almada 20

Telefone 2 7162

LISBOA — End. Teleg. VALHO



Na nossa secção de

PASTELARIA-BAR

aberta até às 2 da madrugada

PODERÁ V. EX.ª ADQUIRIR AS MAIS
FINAS ESPECIALIDADES EM

DOCES E PUDINS

ENTREGAREMOS EM SUA CASA
TODOS OS PRODUTOS DO NOSSO FABRICO

Telefone 51269

SUISSO ATLÂNTICO HOTEL

Telefones P. B. X. 31713 e 31717 — Teleg. ATLANTHOTEL

100 quartos com água corrente, quente e fria, aquecimento
central e telefone. É dirigido pelos seus proprietários

Rua da Glória, 3 e 19

LISBOA

Hotel recomendado pela Companhia dos Caminhos de Ferro

PACHECO, L.^{da}

Rua de Campolide, 76 — Telefone 4 1839

Fanqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.

R. de Campolide, 97

R. Luís de Camões

LISBOA

LAGOS

CAFE NICOLA

—O MELHOR SERVIÇO—

A MELHOR FREQUÊNCIA

Rossio

LISBOA

SILVA & DIAS, L.^{da}

Máquinas Industriais e Agrícolas

Acessórios para camionetas em 2.ª mão — Ferro

para obra — Sucata de ferro e metais

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telef. 8 1956

Arquitectos, Engenheiros, Construtores e Desenhadores

Reproduções e desenhos. Papeis vegetais, cenográficos e heliográficos. Tela, fitas de debruar, Lapis, Carvão, Minas, etc..

ANTÓNIO ALVES

Largo da Biblioteca, 13 — LISBOA — Telef. 27420

JÚLIO BATISTA RIBEIRO

Construtor Civil — Agente de compra e venda de propriedades

Não comprem sem o consultarem, pois é um
técnico de propriedades na Construção Civil

Rua dos Sapateiros, 128, 2.º — LISBOA — Telef. 27135

Morada: CAMPO GRANDE, 170, 2.º-Dt.

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

EMPRÉSTIMOS SOBRE TUDO QUE OFEREÇA GARANTIA

SIGÍLIO — RAPIDEZ — SEGURANÇA — JURO DA LEI

RUA DA ASSUNÇÃO, 88-1.º Telef. 25334

JOSÉ MARIA GOMES & IRMÃO

Compra todas as qualidades de sucata, Navios, Batelões e
Fábricas para dismantelar, etc. Vende todas as qualidades
de sucatas, Chumbo, Zinco em lingotes, Cobre, Bronze,
Ferro forjado, fundido, etc..

Depósito e armazens em edificio próprio:

Rua Rodrigues Faria, 13 a 19 — TELEFONE 3 6069

(Junto à Cruz Vermelha)

ALCANTARA — LISBOA

CENTENO & NEVES, L.^{da}

DROGAS, TINTAS E PERFUMARIAS
PRODUTOS QUÍMICOS E FARMACÊUTICOS

Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO

204, 206, Rua da Prata, 208, 1.º e 2.º — LISBOA

Telefone P. B. X. 31747

Victor Guedes & C.^a

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Azeites, Vinhos, Frutas verdes e secas,
Conservas, Vinhos de Colares
— «Viúva Gomes» —
Vinho Moscatel de Setúbal
— «FERNANDES» —

Refinação de Azeites
e Fábrica de Sabões
— em Abrantes —

Rua dos Remolares, 7-1.^o
L I S B O A

End. Teleg. «Embarques» Telefones { 2 1784
2 1785

SEPULCHRE
*Limitada***MATERIAL FERROVIÁRIO**

Agentes de
USINES EMILE HENRICOT

Court St. Etienne
B É L G I C A

MATÉRIAS PRIMAS**PARA A INDÚSTRIA**

LISBOA — Avenida Presidente Wilson, 45-3.^o
Telefone 6 4497

Liège, Bruxelas, Bombaim, Calcutá, etc.

João Lopes Netto (Herdeiros), L.^{da}

Construtores mecânicos

46, Trav. Marquês de Sampaio, 20

(à Boa Vista)



Tele { gramas JOLONE
fone 2 0822

L I S B O A

Máquinas para fabrico de:

Pirolitos-Laranjadas e Gasosas

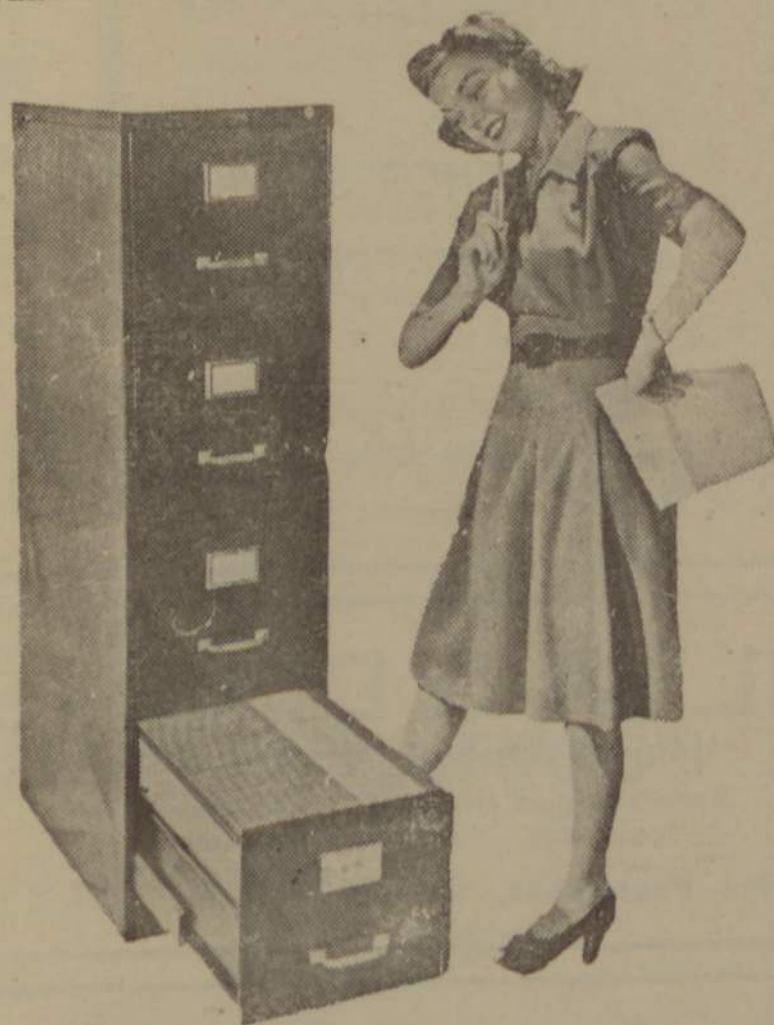
Pequena e grande produção. Para lava-
gem de garrafas, engarrafar Vinhos,
rolhar e de capsular, gaseificação de Vi-
nhos e Agua-Pé

FORNECIMENTO DE TODOS OS ARTIGOS
PARA A INDUSTRIA DE REFRIGERANTES

Trabalhos de Construção Civil
Tornos — Forja e Caldeireiro

Construção e reparação de Máquinas, Bombas, etc.

ARQUIVOS E FICHEIROS
SISTEMA «SEEL»
VERTICAL E VISIVEL



MATERIAL EM AÇO — MÃO DE OBRA PORTUGUESA
Consulte a
SOCIEDADE EQUIPAMENTO DE ESCRITÓRIO, L.da
Praça dos Restauradores, 53, 1.^o — Telef. 24986 — LISBOA
No Porto: ED. PINHEIRO TORRES & IRMÃO — Rua dos Clérigos, 44

CARPÊTES RIALTO

FABRICADAS COM PONTO DE NÓ

A marca que vence todas as marcas
pela sua ALTA qualidade e pelo seu

BAIXO PREÇO

A venda nas boas casas da especialidade

DEPÓSITO PARA REVENDA

JORGE, FERREIRA & CARVALHO, L.^{DA}
L I S B O A

Mário Marques da Silva, L.^{da}

OFICINA METALÚRGICA E METALI-
ZAÇÕES ELÉCTRICAS — FUNDIÇÃO
DE METAIS — CROMAGEM E NIQUE-
LAGEM — SOLDADURA A AUTOGÉNIO

Escritório:

Rua Conselheiro Arantes Pedroso, 45 — LISBOA
Telefone 5 2671

Oficinas: VENDA NOVA — AMADORA

António P. Simões, L.^{da}

Rua dos Cavaleiros, 111-113
Telefone 2 3930

*Ferragens e Ferramentas — Arames e Metais
— Chapas de latão, cobre e alumínio Folha
de Flandres Tubos de latão e cobre Com-
pleto sortido de Ferragens para construção
civil — Pregaria — Tubo de chumbo, tornei-
ras, etc. — Cutelarias e Utilidades — Louça
de alumínio — Talheres — Artigos para
decoradores*

Fogareiros a petróleo, acessórios e reparações

TRANSFORMADORES DE ALTA CAPACIDADE

da «Foster Transformers & Switchgear, Ltd» de Londres

Material fluorescente, e de rádio para todos os fins, cabos,
fios. **ODOMETROS CHERNIKEEFF** da «The
Improved Submerged Log Co., Ltd.», de Londres, também
construtora do equipamento «Trawler» especialmente para
barcos de pesca. Bastantes unidades das Marinhas de
Guerra e Mercante portuguesa estão equipadas com estes
odometros

A. PIRES MARTINS
TELEF. 3 2445 — R. da Vitória, 53-1.º — LISBOA

CASA DOS METAIS, L.^{DA}

Tubos de latão — Tubos de cobre — Chapas
de latão e cobre — Cavilha de latão redonda
e sextavada — Chapas de alumínio liso e
estriadas — Tubos e perfis de alumínio —
Chapa e arame de alpaca — AÇOS E FERRAMENTAS

VENDE AOS MELHORES PREÇOS

Rua Alves Correia, 97 — LISBOA

Telefs.: Gerência 2 2064 — Escritório 3 2251

PLÁSTICOS

TELAS TRANSPARENTES LISAS, ESTAMPADAS
E GRAVADAS, EM TODAS AS CORES

CALFES — VERNIZES

GRANDE SORTIDO E PARA ENTREGA IMEDIATA

V E N D E

Manuel Alves de Mattos, L.^{da}

R. DOS FANQUEIROS, 300 — Telefs. 27870 e 20831

L I S B O A

FERREIRA & C.^A

ARAMEIROS

Executam todos os trabalhos da sua arte

38, Rua da Voz do Operário, 40

Telefone 2 6217

L I S B O A

ANTÓNIO CRUZ

Praça D. João da Câmara, 4, 2.º — LISBOA
TELEF. 2 2554

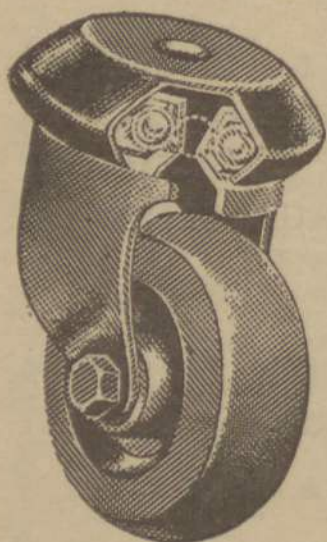
Representante de

**LUSO CELULOIDE
ESPINHO**

Fábrica de artigos de celuloide
e bijutarias

OS RODISIOS REVVO

SÃO MAIS RESISTENTES



porque giram sobre Rolamentos de esfera em vez dum eixo central, eliminando, assim, a causa principal da ruína dos rodísios vulgares. Grande variedade de tipos e tamanhos para todos os fins

CANTONEIRAS EM AÇO E LIGA DEXION

Uma ideia nova, um material novo e uma aplicação quasi ilimitada. Com **DEXION** poupa espaço, tempo e trabalho. Só necessita dum serrote e duma chave de porcas para fazer toda a espécie de estruturas, móveis, arquivos, etc..

**Portucale, L.^{da}**

Avenida Alvares Cabral, 24, 24-B
Telef. 6 3991 — **LISBOA** — Teleg. COMMPORT

BONS APOSENTOS
SIMPLES E DE LUXO

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

Excelente e abundante serviço de mesa

Hotel de 2.^a classe situado no centro da cidadeTelefs.: { 30744
30748

Teleg.: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 **LISBOA****Viagens Mondalco**

Travel Agency — Alvará n.º 9

Passagens de avião, barco e de comboio
para todo o mundo, aos preços oficiais
Passaportes ordinários,

Excursões permanentes, etc. Rapidez,
segurança e comodidade aos que viajam

Contencioso aduaneiro — Despachos

MONDALCO, L.^{DA}

Rua do Ouro, 165, 1.º
Telefs: 29840-27222

PRODUTOS VAP PORTUGAL

PERFUMARIAS //// FÓRMULAS INÉDITAS

GLYCOL o ideal da pele

O único preparado que realiza a máxima beleza, dando à pele o raro encanto da mocidade

VAP elixir dentífrico concentrado

Um sonho realizado: aroma sedutor, frescura inexcedível e higiene máxima

OURO-VAP fricção para depois do banho

Estética, suave, revigorante e deliciosamente perfumada

A única fórmula garantida para eliminação do desagradável efeito da transpiração

PERFUME VAP—N.ºs 1, 2 e 3

Aliciente, fino, aroma invulgar

À VENDA NAS MELHORES CASAS DA ESPECIALIDADE E PRINCIPAIS FARMÁCIAS

Depositários Gerais: **VENTURA d'ALMEIDA & PENA**Rua do Guarda Mor, 20, 3.º-Esq. (a Santos) — Telef. 6 4972 — **LISBOA**

REMETEMOS ENCOMENDAS PELO CORREIO À COBRANÇA

De qualquer dos nossos produtos, enviamos UMA amostra contra nome e morada,
e 5\$50 em selos de correio, para despesas de embalagem e registo

A. Santos Pinto & Irmão

Comerciantes e Industriais



MALANGE

COMÉRCIO MANTIMENTOS — RANCHOS — TECIDOS
— GENEROS COLONIAIS

INDÚSTRIA FÁBRICAS DE FIBRA DE SISAL-SALSICHARIA — DESCASQUE DE ARROZ

ACTIVIDADE AGRÍCOLA FAZENDAS ESPERANÇA — AMELIA CAHOMBO

Malange (Angola) C. Postal, 79 — Teleg. SALGUEIRAL

Luanda: C. Postal, 163 — Telef. 470 — Teleg. SALGUEIRAL

Lobito: C. Postal 240 — Teleg. SALGUEIRAL

LISBOA — RUA DA CONCEIÇÃO, 17-3.º

Telef. 2 9559 — Teleg. SALGUEIRAL

FERRARIA Franco-Portuguesa

ALFREDO FRANCO

SERRALHARIAS CIVIL,
MECANICA E DE

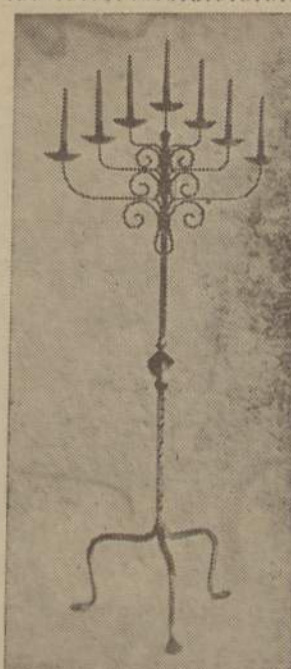
**CONSTRUÇÕES
METÁLICAS**

ESPECIALIZADA no FABRICO de
CAIXILHOS E PORTÕES
COM FERROS ESPECIAIS

CAMPO GRANDE, 228 — LISBOA

TELEFS: 79 — 313

E DAMAIA — Telef. VENDA NOVA, 9



FERROS ARTISTICOS

SERRALHARIA ARTISTICA

VICENTE JOAQUIM ESTEVES

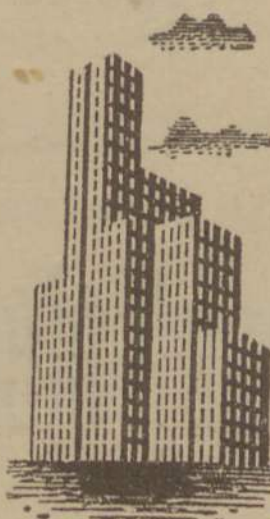
Fundada em 1889



Telef. 42340 R. das Amoreiras, 88

LISBOA

DIATOMITE SÉZI



PORTUGAL

Aos Ex.^{mos} Snrs.
Proprietários:

Peça aos construtores dos vossos prédios e vivendas que empreguem

"DIATOMITE"

nas construções e rebôcos para evi-

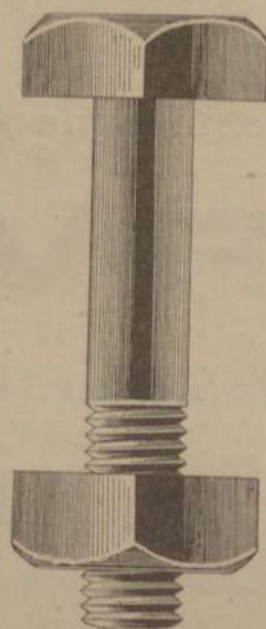
tarem a infiltração de calor, frio, humidade e ruídos.

PEÇAM AMOSTRAS E TABELAS DE PREÇOS À

SOCIEDADE DAS MINAS DE TRIPOLI SÉZI, L.^{DA}

Rua Nova do Carvalho, 43-1.º — Telef. 2 3821

LISBOA



A RESISTENTE

Sociedade de Parafusos, L.^{da}

Sucessora de VICTOR JOSÉ PEREIRA

Fábrica de Parafusos, Porcas, Rebites, Anilhas, Tirefonds, Grampos, Ferragens para linhas telefónicas e telegráficas, etc.

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

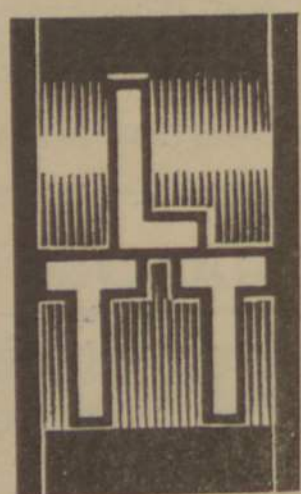
41, Calçada dos Sete Moinhos, 47

Telef. 47427

LISBOA



Cobre nu electrolítico,
Cabos armados,
Tapetes de borracha para
hospitais, navios, cinemas, etc.



Lignes Télégraphiques et Téléphoniques

89, RUE DE LA FAISANDERIE

PARIS (XVI^e)

TEL. TROCADERO, 12-71 & 62-75

CABOS TELEGRÁFICOS
E TELEFÓNICOS
PARA GRANDES DISTÂNCIAS

Representante exclusivo para Portugal e Colónias:

PERVAL, L.^{DA}

Av. António Augusto de Aguiar, 163 - 2.º Esq.

Telef. 4 4962

LISBOA

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2.



Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

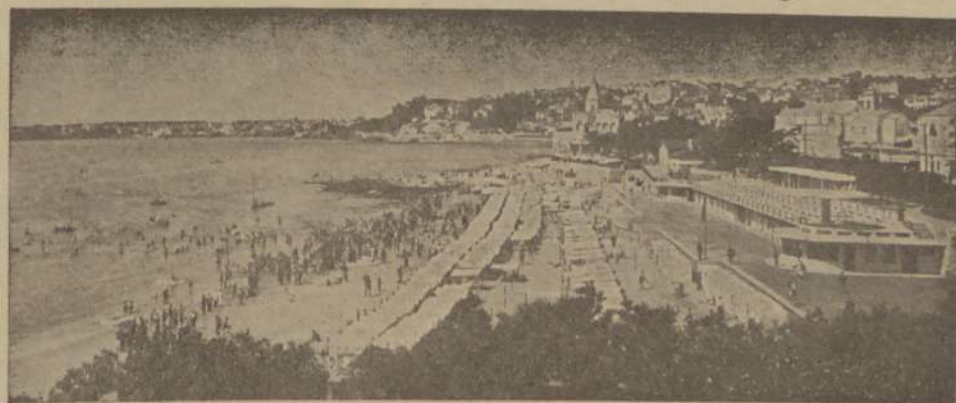
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

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

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico

— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Res-
taurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITACÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —

RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL



End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA 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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENINSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

L I S B O A

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 visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE
FRANCÊS

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA—Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Os Caminhos de Ferro Portugueses

EM 1949

Por J. LUCAS COELHO DOS REIS

COMO correrá, para os Caminhos de Ferro Portugueses, o ano de 1949 que começa hoje? Tudo indica que será muito diferente do que tem sido desde há muitos anos e que se irá enfim entrar numa fase de grande progresso — no que muito terá a lucrar o País.

A vida atribulada que os Caminhos de Ferro têm tido desde o seu início, como bem demonstrado ficou nos meus últimos 10 artigos publicados na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», números 1454 a 1463 de 16 de Julho a 1 de Dezembro de 1948 não se repetirá mais — assim o creio — para desenvolvimento da riqueza pública e particular.

A substituição de todas as concessões de linhas férreas por uma concessão única, que abrangerá as linhas do Estado e que deverá ser dada em breve, como se espera, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, há-de, por certo, trazer uma substancial redução nos impostos e noutros encargos, que tão fortemente sobrecarregam as empresas ferroviárias — e só assim se conseguirá entrar numa fase de franco progresso — por não se poder encerrar a hipótese de qualquer aumento das tarifas ferroviárias. Esse aumento daria como resultado a fuga do tráfego de passageiros, gado e mercadorias do caminho de ferro para os transportes automóveis — visto que o caminho de ferro não pode concorrer em preços com os transportes automóveis, em virtude dos encargos destes serem, com certeza, pelo menos dez vezes menores. Não se devendo contar, por isso, com maiores receitas provenientes de aumento de tarifas que venham melhorar os serviços ferroviários e a situação económica dos seus 30 mil empregados, só há um único meio: reduzir os encargos ao caminho de ferro, de forma a que os encargos, deveres e direitos sejam em tudo — mas em tudo — iguais ou semelhantes para os dois meios de transporte.

Devo dizer, como já fiz na «Gazeta» de 1 de Dezembro último, que para se fazer a devida comparação da enormíssima desigualdade que existe nos encargos entre os dois meios de transporte —

caminhos de ferro e viaturas automóveis — torna-se indispensável que os transportes automóveis nas estradas concorrentes ao caminho de ferro só possam ser feitos por empresas constituídas em sociedades anónimas, com o que muito viria a lucrar o Estado e o público.

Desde que assim se faça, o Estado começa a ficar desde logo na posse dos elementos indispensáveis para poder tributar com justiça os dois meios de transporte, de maneira a que a remuneração do capital empregado em tais serviços de utilidade pública, seja também sensivelmente igual para ambos.

«Onde todos pagam, não é o vinho caro», diz o adágio popular.

De resto, na «Gazeta» do dia 1 de Novembro fiz a comparação clara e bem ao alcance das pessoas menos versadas em assuntos de transportes ferroviários ou por estrada, da flagrante desigualdade que existe nos encargos para estes dois meios de transporte, e por isso não é de admirar que as empresas de transportes automóveis tenham feito fortunas colossais, que estão bem às vistas de todos, ao passo que o caminho de ferro tem vindo dia a dia a arruinar-se, sem que tenha aparecido alguém a pôr termo a tão evidente injustiça.

É certo, porém, que não há bem que sempre dure, nem mal que não acabe.

Assim o diz o povo — e a voz do povo costuma ser a voz de Deus.

Por parte do Estado, para que a melhoria dos serviços ferroviários se accentue, conta-se também com a próxima regulamentação da lei n.º 2008.

Pelo lado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que explora toda a rede ferroviária do País — é de justiça reconhecê-lo — está-se dispendendo um esforço muito grande, no sentido de colocar o caminho de ferro na altura de bem servir o público e honrar a Nação, pelo que são merecedores dos maiores elogios, entre outros, os Srs. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração e Engenheiro Espregueira Men-

des, Director Geral da Companhia, os quais têm encontrado da parte de todos os altos funcionários e empregados da Companhia a mais leal colaboração e exemplar disciplina, no desejo de bem servir, o que não é de estranhar, sabendo-se que os funcionários portugueses são tão bons como os ingleses, e os ingleses são considerados os melhores ferroviários do Mundo.

Há que atender este facto que muito nos honra — e a Nação inteira bem o reconhece e sente — e por isso bem merecedores são de uma melhoria na sua situação económica, a qual, no meu parecer, só poderá ser melhorada, depois da lei n.º 2008 entrar definitivamente em vigor.

Entre os muitos e importantes melhoramentos já realizados e em execução, citaremos a modernização da estação do Rossio, obra de grande vulto; a construção da segunda via entre Cacém e Sintra, o que muito há-de melhorar o serviço de passageiros dos subúrbios da capital, entre Lisboa e Sintra, e a ampliação do edifício de Santa Apolónia.

Não fica ainda por aqui o esforço dispendido pela Companhia no sentido de melhorar o mais importante serviço público que a Nação possui.

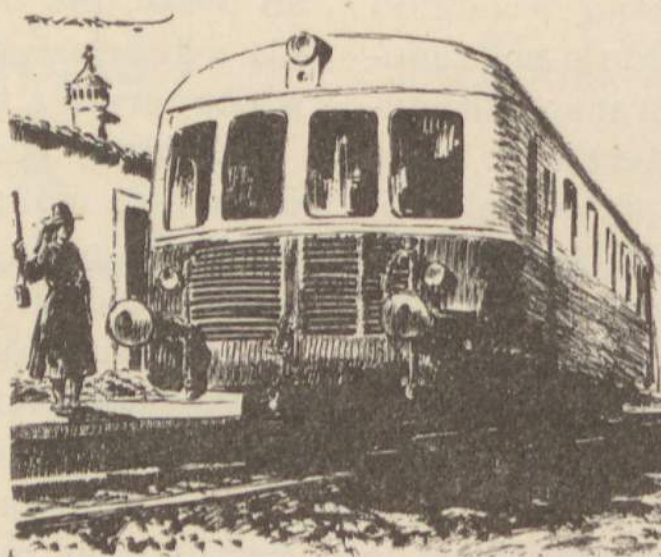
A aquisição de numerosas carruagens, máquinas e automotoras, a renovação de importantes troços de linhas para segurança dos passageiros e os muitos outros melhoramentos que se não vêm, mas que se traduzem no dispêndio de dezenas de milhares de contos, denota bem o esforço gigantesco que se está fazendo.

Além de todos estes melhoramentos que já em

parte se estão fazendo sentir em benefício do público, e que muito mais se farão sentir no decorrer do corrente ano, está também a Companhia a estudar a organização de um horário para todos os comboios, horário que, depois de devidamente afinado, deverá ficar tanto quanto possível permanentemente, de forma a que os passageiros tenham garantia segura de que não houve as costumadas e contínuas mudanças de horário, a exemplo do que se procede com o «Rápido» Lisboa-Porto, que desde há muitos anos parte de Lisboa às 8 horas e 40 minutos, o que é duma grande importância para o passageiro.

Para a organização deste novo horário é de esperar a boa e firme vontade da Direcção Geral de Viação e muito especialmente de Sua Excelência o Senhor Ministro das Comunicações, no sentido de se conseguir uma ligação assegurada de carreiras de camionetes para o transporte colectivo de passageiros das povoações para as principais estações de caminho de ferro e respectivo regresso às mesmas povoações, fazendo-se assim a necessária coordenação de transportes, com o que muito lucrará o País, descongestionando-se, por consequência, o movimento de viaturas automóveis das principais estradas, o que muito contribuirá por certo para uma grande diminuição nos desastres de viação nas viaturas automóveis.

O novo horário que se espera seja posto em vigor muito em breve nas condições expostas, será pois também um importante melhoramento a registar no ano de 1949, que começa hoje.



Caminhos de Ferro no Ultramar, servindo o «interland» estrangeiro

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

MOÇAMBIQUE
Praça Mousinho
de Albuquerque



A nossa rede ferroviária continental parece ter obedecido, em primeiro lugar, a servir a vizinha Espanha, com comunicações directas sobre o mar. Com esse fim fez-se uma linha directa de Lisboa a Madrid e como o norte do País receasse que a Figueira da Foz se tornasse num porto internacional servindo o planalto de Salamanca, logo se levantou uma campanha para que se prolongasse a linha do Douro, argumentando-se com frases campanudas, cuja principal era esta: Se não se construir a linha férrea para além de Barca de Alva a erva crescerá nas ruas do Porto! A campanha atingiu o fim desejado, fazendo-se a linha de Barca de Alva a Boadilla e à nossa custa, o que levou larga soma ao erário português. O resultado económico foi um desastre e a erva jamais cresceu nas ruas do Porto, nem nas da Figueira da Foz, onde nunca embarcou um único fardo de mercadoria vindo de Salamanca.

O engenheiro sr. Vicente Ferreira definiu a nossa rede ferroviária, como se ela tivesse sido feita para rapidamente fugirmos para Espanha no caso de sermos atacados por mar.

Mas se o objectivo de servirmos pelos nossos portos continentais o «interland» estrangeiro falhou, outro tanto não aconteceu nas províncias ultramarinas, onde cinco linhas de penetração internacional estão trazendo para os nossos portos considerável tráfego de passageiros e de mercadorias, algumas mais do que havia sido previsto. A de Mormugão, a da Transzambézia, a da Rodésia, a de Lourenço Marques e a de Benguela.

Resgatamos agora a da Beira à fronteira da Rodésia e é natural que à da Transzambézia venha acontecer outro tanto, ficando assim inteiramente na nossa mão toda a rede africana, que em território português serve os nossos portos. Isto porque a Companhia do Caminho de Ferro de Ben-

guela, tendo capitais ingleses, a sua sede é em Lisboa e o seu pessoal inteiramente português.

Eu tenho pelo realizador do caminho de ferro de Benguela, sir Robert Willians — e todos os portugueses o deviam ter — um grande sentimento de simpatia e de gratidão. Esse homem extraordinário imaginou um dia um caminho de ferro que servisse as minas belgas de Katanga e valorizasse os ricos planaltos de Benguela e do Bié e, ao mesmo tempo, um porto que no Atlântico lhe desse vasão. O sr. Willians percorreu, palmo a palmo, o território, considerou a riqueza do solo e acabou por descobrir um porto que atingia o seu fim, a baía do Lobito, em que ninguém havia pensado e muito menos utilizado.

Eram precisos grandes capitais e em Portugal não os havia. Pois bem; ele os obteria na Inglaterra. A sede da companhia teria de ser Portugal? Pouco importa, a banca inglesa faz-nos confiança. E o caminho de ferro fez-se. Levou perto de 30 anos a construir? Foi tempo de mais? Os contratempos foram grandes, dos quais o maior a guerra de 1914-18. Mas a linha construiu-se e sem encargos para o Estado, o que é justo pôr em relevo. Sir Robert Willians, velho e cansado por uma longa estadia nas colónias, viu, porém, o seu sonho realizado. Os comboios circulando entre o Lobito e Elisabetheville, capital de Katanga. Portugal ficou-lhe devendo essa grande obra que é o caminho de ferro de Benguela — a mais extensa via férrea do território nacional — que há pouco tive o prazer de percorrer pela segunda vez e avaliar de novo o progresso que ela trouxe à colónia e que fez do Lobito um dos mais movimentados portos africanos.

Se o objectivo a que obedeceu a construção da nossa rede ferroviária continental falhou, outro tanto não aconteceu, pois, ao que teve em vista trazer para os portos do Lobito, Beira e Lourenço



LOBITO — Estação dos Caminhos de Ferro de Benguela

Marques, o tráfego do centro africano, cujo movimento ultrapassa grandemente o que fora previsto.

O governo resgatou agora o caminho de ferro da Beira, e outro tanto fará certamente os da Transzambézia, de menos importância do que aquele, mas que vai dar seguimento ao de Tete, quase concluído, e então todo o tráfego que acode ao porto da Beira passará para a nossa administração.

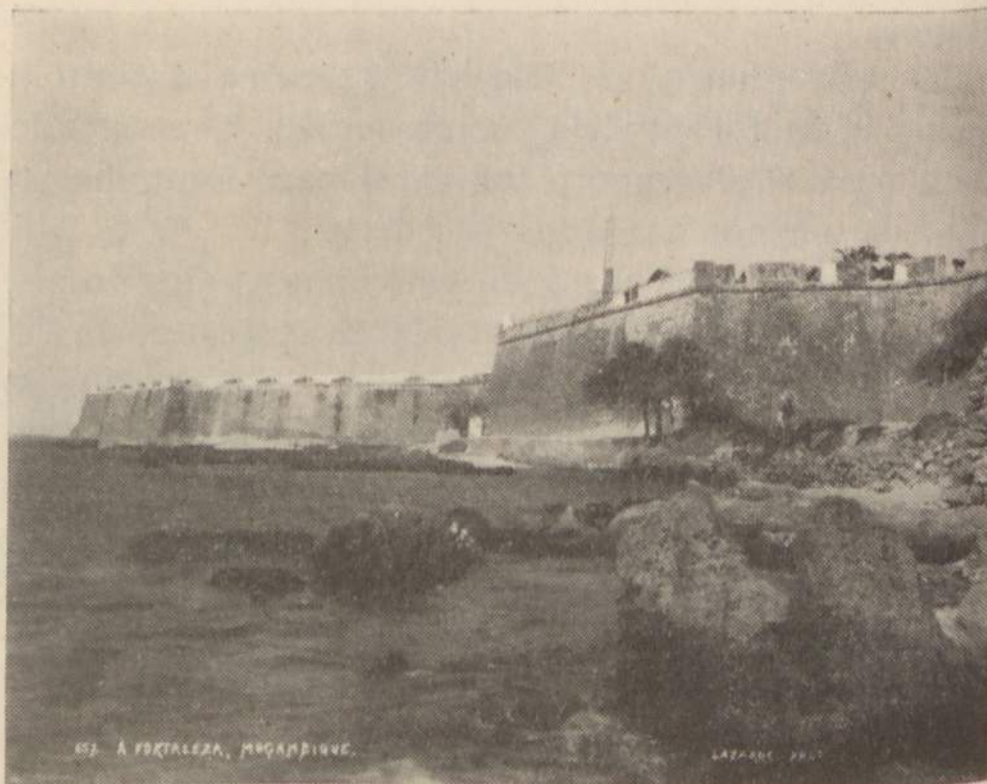
O resgate do caminho de ferro da Beira vai permitir a ligação pelo interior e junto à fronteira da Rodésia, por uma linha férrea de que, ao que me consta, se estão já fazendo os estudos, a qual vai servir uma zona particularmente rica e sem meios de comunicação. Mas tanto o porto da Beira, como o caminho de ferro agora nacionalizado, têm deficiências de acondicionamento para servirem o tráfego nacional e estrangeiro. Há que gastar muito dinheiro para que um e outro estejam à altura da sua missão. Mas amplamente o merecem. E quando as duas vias férreas internacionais, a de Lourenço Marques e a da Beira, estiverem ligadas interiormente embora em linha curva, o tráfego dos dois portos aumentará ainda e em sérias proporções, se a agricultura se desenvolver como é natural.

Também o caminho de ferro de Moçambique, agora com o seu término marítimo desviado para a Nacala, poderá, um dia, ser estendido até ao Nyassaland. Será um novo porto português a servir o interior africano, de certa importância, com tráfego assegurado no território nacional.

O projecto do porto da Nacala, que vai ser

posto em praça para imediata execução, é grandioso e tem previsto não só o caminho de ferro ligado ao cais, mas também um campo de aviação, afim de o pôr em contacto com a rede aérea da província e da Rodésia.

O porto de Nacala vem dar, porém, o golpe de misericórdia à cidade de S. Sebastião de Moçambique, que outrora era conhecida por «Pérola do Índico» e que há anos entrou em deplorável decadência. Mas o progresso não admite razões de sentimento e dentro em pouco ela não será mais que o simbólico farrapo duma bandeira gloriosa, ao canto triste dum museu.



MOÇAMBIQUE — A Fortaleza

Actividade dos Caminhos de Ferro de Moçambique

Comparação com a Metrópole e breves considerações

Pelo Professor JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES

EM o número 1.457 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, referente a 1 de Setembro do ano corrente, publicámos um artigo intitulado: «*A vida dos caminhos de ferro através das estatísticas*». Nele referíamos os números de maior interesse, relativos à vida e actividades dos Caminhos de Ferro de Portugal durante o ano de 1946, segundo o respectivo *Anuário Estatístico*. Recebemos agora o «*Relatório do ano económico de 1946 da administração dos serviços dos postos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique*».

É um trabalho extensíssimo, complexo e completo, que se reveste de um enorme interesse para quem deseje conhecer a vida e o progresso da nossa colónia da África Oriental.

Não podemos pretender resumi-lo nem sequer dar uma notícia completa dos gráficos, mapas e outras indicações estatísticas, e dos assuntos tratados em 22 capítulos, que vão desde a *quilometragem em exploração*, até à *administração*, às *finanças e contabilidade*, aos *resultados do tráfego e da exploração*, às *oficinas*, ao *material de tracção e circulante*, aos *serviços médicos, propaganda e turismo*, *ensino, regalias e disciplina do pessoal*, *plano de melhoramentos*, etc., abrangendo, além dos *caminhos de ferro*, os *postos e serviços marítimos e fluviais* e os *transportes aéreos*.

Na impossibilidade de o resumir vamos limitar-nos a extrair dele alguns números mais importantes, aproximando-os dos que constam do *Anuário Estatístico* e que dizem respeito a Portugal Continental.

Os nossos leitores poderão, assim, estabelecer um confronto curioso e avaliar melhor o valor dos números apontados.

* * *

Para uma superfície de 89.000 km.², tem Portugal Continental uma extensão de linhas férreas que, em 31 de Dezembro de 1946, era de 3.538,669 km.

Com uma superfície de 771.125 km.², Moçambique dispunha nesse ano de 1.575 km. de linha aberta ao tráfego.

Quanto a *material circulante*, a situação traduz-se pelos seguintes números referidos a 31 de Dezembro de 1946:

Locomotivas diversas:

Continente	510
Moçambique	88

Automotoras:

Continente	24
Moçambique	12

Carruagens (vulgares, de camas, de restaurantes, etc.):

Continente	1.188
Moçambique	87

(Neste número não se consideram as carruagens dos Caminhos de Ferro da África do Sul que circulam nos comboios internacionais).

Vagões de mercadorias e furgões:

Continente:	
das empresas	9.766
particulares	1.054
Moçambique	1.650

Quanto às actividades desenvolvidas, torna-se difícil a comparação por motivo de estarem arrumadas diferentemente as respectivas estatísticas e não condizerem as rubricas.

Eis, no entanto, o que conseguimos apurar depois de um trabalho assaz árduo:

O *percurso coberto* pelos comboios da Metrópole foi de 16.853.563 quilómetros. Em Moçambique foi de 2.504.956 quilómetros.

Enquanto que no Continente se venderam 45.211.223 bilhetes, em Moçambique foram transportados 1,096.339 passageiros.

O número que representa os *passageiros-quilómetros transportados* é de 1.318.219.027 para a Metrópole e de 61.024.286 para Moçambique.

Cada passageiro percorreu em média 29 quilómetros em Portugal Continental e 55,66 em Moçambique.

Esta diferença para mais a favor dos viajantes de Moçambique compreende-se facilmente: assenta na menor densidade da população, na distância maior dos centros populacionais.

As empresas ferroviárias do Continente *transportaram*, no ano em referência, 5.712.479 toneladas de mercadorias, enquanto que as de Moçambique transportaram 3.936.510.

Repare-se na proporção dos passageiros (1 de Moçambique para 41 da Metrópole) e na das mercadorias (1 tonelada de Moçambique para 1,5 da Metrópole) e poderá ter-se uma ideia, embora vaga, do que representa economicamente a colónia de Moçambique.

As toneladas-quilómetros transportadas foram 784.181.424 na Metrópole e 364.118.205 em Moçambique.

Os percursos médios das toneladas transportadas foram respectivamente de 137 e 92,05 quilómetros.

Os rendimentos das empresas ascenderam a 748.600 contos, na Metrópole, e foram apenas de 232.911 contos em Moçambique.

As receitas de passageiros, incluídas naquelas verbas totais foram de 271.887 contos na Metrópole e de 20.348 contos em Moçambique, incluindo os passageiros do caminho de ferro e da camionagem automóvel.

As empresas do Continente despenderam com o pessoal 349.872 contos e as de Moçambique 121.875.

Relacionando as receitas totais com as despesas efectuadas com pessoal, podemos verificar que as empresas do Continente despendem com pessoal apenas cerca de 47% das suas receitas, enquanto que as de Moçambique despendem 50%.

A que atribuir essa diferença de critérios na remuneração?

Qual estará mais próximo da justiça e mais de harmonia com as leis económicas?

O consumo de combustível traduziu-se em Portugal Continental pelo número de 917.212 toneladas de carvão nacional e estrangeiro, lenha e óleos combustíveis, além de 4.512.204 quilómetros de energia eléctrica.

Em Moçambique consumiram-se 69.258 toneladas de carvão e 165.165 litros de óleo.

Quanto aos acidentes ocorridos, a estatística moçambicana apenas indica os que se deram devido a choques e descarrilamentos num total de 66.

O número não parece exagerado.

É pena, porém, que a estatística não descrimine

e aponte as diversas espécies de acidentes, o número de sinistrados, etc.

* * *

Ao reparar na exiguidade dos números respeitantes a Moçambique em relação com os que se referem à Metrópole; ao pensar na extensão enorme da colónia (perto de 9 vezes a superfície metropolitana) e na fertilidade do seu solo e demais fontes de riqueza; lembrando que, apesar disso, Moçambique é apenas uma parcela, e não a maior, do nosso território ultramarino; reflectindo na dificuldade que já hoje têm cerca de 8.000.000 de portugueses de viverem de um solo pouco pródigo e de um subsolo pouco rico e deficientemente explorado — causa-nos certa estranheza que não se ponha mais vigor e mais entusiasmo na formação de uma consciência imperial entre os jovens das nossas escolas de todos os graus; que não se facilite mais o acesso às colónias e que não se procure, com mais veemência, levar os portugueses a compreender, a sentir, a viver esta verdade: *nas colónias está, em grande parte, a razão de ser de Portugal e a melhor esperança de um futuro brilhante, digno continuador do nosso passado de glória e do presente de resgate.*

«É da *essência orgânica* da Nação Portuguesa — reza o art.º 2.º do Acto Colonial — desempenhar a função histórica de possuir e colonizar domínios ultramarinos e de civilizar as populações indígenas que neles se compreendam».

Repare-se: é da sua *essência orgânica*!... Afrouxar no exercício dessa função ou não a estimular convenientemente é atentar contra o equilíbrio orgânico, contra a própria vida da Nação.

Coligimos apenas alguns números que podíamos aproximar dos indicados nas estatísticas do Continente, para fins de informação e de comparação. Mas é preciso que esta comparação se estabeleça em termos hábeis.

Dela podemos tirar apenas uma ideia do estado actual dos Caminhos de Ferro de Moçambique em relação aos da Metrópole.

Querendo apreciar o progresso dos caminhos de ferro na colónia, não temos que comparar os números que se lhe referem, com os que à Metrópole dizem respeito, mas sim confrontar os números do último ano com os dos anos anteriores.

Os que o relatório apresenta, sempre em confronto com os dos anos de 1944 e 1945, marcam em tudo um progresso evidente.

Muitos poderiam citar-se para demonstrar o louvável esforço e o progresso dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

O que deixamos escrito parece-nos que basta para nos entremostrear o mundo de possibilidades que nos solicita nos confins da África Oriental.

Saibamos nós responder a tal solicitação.

Uma página de bom humor

Um percalço ferroviário

P o r A L E X A N D R E S E T T A S

O nosso saudoso amigo Alexandre Settas, que, durante largos anos, nos honrou com a sua camaradagem e a sua valiosa colaboração, entregara-nos juntamente com outros artigos, que já publicámos, esta página humorística, traçada numa hora calma do seu gabinete.

Ao trazê-la hoje para a publicidade, fazemo-lo também como uma homenagem à sua memória. Ao inserir nestas colunas o último inédito de Alexandre Settas, temos a impressão de que ele regressou um pouco à vida, com a sua presença espiritual, para, mais uma vez, conversar desenfastidiadamente com os leitores da Gazeta.

POSSUO, como aliás é notório, um certo número de quintas, a saber: a quinta-essência da candura, a quinta-parte de uma robusta saúde, a quinta-fila de uma bancada no Sector I da Praça de Touros do Campo Pequeno, a quinta-feira de todas as semanas e, a que é mais importante de todas, uma "quintarola" num dos mais lindos rincões do nosso encantador Minho.

Situada mesmo à beira da linha férrea, é para lá que, todas as semanas, vou descansar uma quinzena, afastado do turbulento bulício da cidade e entregue aos cuidados do meu feitor, único servo a quem dou a honra e liberdade de trocar impressões comigo, acêrca da política vegetativa dos campos e dos magnos problemas culturais, ou de cultivos, ou de culturas, ou como melhor quizerem que seja.

Levanto-me cedo, cêrca das 11 horas, leio os jornais da manhã, informo-me do crescimento milimétrico dos nabos e das nabijas, do desenvolvimento e volume esferoidal dos frutos e das frutas, da multiplicação das espigas bamboleantes nas searas e também das que aparecem por intermédio de certos avisos liquidáveis nas respectivas repartições.

Afora o preocupar-me com a melhor distribuição dos meus ócios nada mais tenho a fazer senão conformar-me com a inactiva situação que desempenho entre a laboriosa gente do campo, sempre assoberbada com mil canseiras de bem rude labor.

Mas, Deus que é bom e justo, já que eu não posso trabalhar, dispôs as coisas de tal maneira que outros trabalham para mim.

Logo, não tendo nada que fazer entretenho-me a ver passar os comboios que percorrem a estrada férrea junto da minha quinta.

Sucedede, porém, que o lugar onde me instalo habitualmente para esse fim fica sob um caramanchão que se situa mesmo em frente das agulhas do apeadeiro que serve a localidade onde resido.

Aí, sentado sob a frondosa sombra duma árvore que plantei a semana passada, fico-me absorto na estática contemplação dos infindáveis "rails" por onde deslizam os comboios.

Precisamente nas proximidades do meu escolhido pousio existe uma bifurcação de vias, derivando para a linha de resguardo e onde, como não podia deixar de ser, existe uma agulha, daquelas enormes, que não servem para coser por terem função muito diversa: — a de derivarem a marcha dos comboios para uma linha paralela.

Pois bem, aí nesse ponto aconteceu no passado domingo um caso que se não redundou em terrível tragédia é porque os casos tristes estão banidos desta página.

O caso foi o seguinte:

Infringindo as disposições que vedam a passagem ao longo das vias férreas a qualquer fabiano que não seja agente das companhias exploradoras, um certo sujeito, muito aperaltado, com visível porte de alambicada elegância, atreveu-se a utilizar tal percurso para, com mais facilidade e segurança atravessar depois a linha sem temer o perigo das passagens de nível que, como se sabe, são perigosas a valer, e, sobretudo, quando as cancelas estão abertas e os comboios, que não podem olhar para os lados, as atravessam ao mesmo tempo do que qualquer peão, cavalgada ou carro. Porém, precisamente na altura em que ele cruzava a agulha em referência, esta fora accionada a distância pelo respectivo agulheiro, o que determinou ficar o homenzinho com o pé entalado, em virtude do tacão do sapato se prender nos carris.

Momento de terrível emoção foi esse em que o homem, aspirante a suicida involuntário, se esforçou

em vão para arredar o pé que teimava em manter-se apertado entre as barras de aço.

O tacão do sapato, que parecia ter sido soldado a autogénio, não se desprendia; o homem, aflito, fazia todos os esforços para se safar da brusca prisão em que o traíçoeiro acaso o segurara e, para mais trágico desfecho, o comboio avançava resfolegante, sem outra preocupação além daquela que o horário lhe impunha; parar só na estação que se divisava muito próxima.

O maquinista, cuidadoso, ao reparar na via notou que um homem lutava desesperadamente por se livrar duma posição que o afligia e, com boa vontade, abnegadamente, cortou o vapor à locomotiva que, quebrando a velocidade e com o auxílio dos potentes freios, veio a estacar a poucos metros do aspirante a trucidado que, já esgotado de energias, teimava, num último arranco, mas sem resultado possível, em subtrair-se a tão arreliadora quanto perigosa situação.

Logo se acercaram do prisioneiro dos "rails" o maquinista, o fogueiro, o guarda-freio, o condutor, os revisores, o chefe do apeadeiro e alguns dos mais curiosos passageiros do comboio.

Todos, movidos pelo mesmo instinto de piedade, davam a sua sentença, todos largavam a sua opinião, todos diziam qual a maneira julgada melhor para que o homem se libertasse de tão crítica posição, mas ninguém se lembrava de mandar desfazer a agulha.

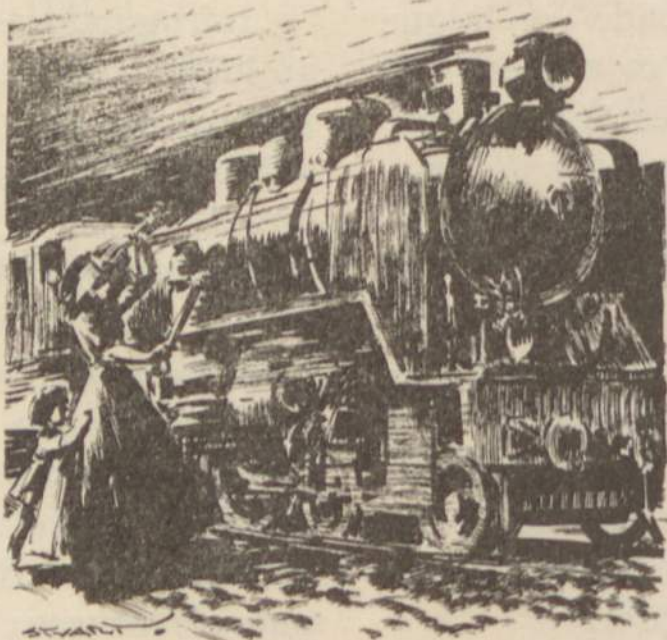
Então, um dos circunstantes lembrou que se o encravado se descalçasse, deixando o sapato entalado nas agulhas, este ficaria esmagado sob os rodados, não haveria derrame de sangue, o comboio passaria por aquela agulha sem estorvo e tudo acabaria em bem.

Todavia o homem ruborizou-se com os conselhos, mas não acedeu, ainda que constrangido, e continuava, sempre em vão, a querer libertar-se dos "rails" prendedores.

É que ele, homem de elegância exterior, não usava cuecas e as peúgas que calçava, com os calcanhares desfeitos e demasiado esburacadas na parte dianteira causar-lhe-ia, pelo mau aspecto que desejava a todo o transe evitar um garantido vexame à vista dos assistentes, seus denodados salvadores.

No entanto, quando ninguém esperava tal desfecho, o homem fita com impressão de horrorizado pavor uma pessoa num ponto afastado, lá longe, na linha, redobra de esforço e, arrancando com forças sobrehumanas, deu mais um esticão, formidável e resoluto em virtude do que com essa heróica tentativa consegue safar-se por fim e, sem agradecimentos nem explicações corre logo para longe, tranzido de pavor, isto no momento em que o perigo já afastado não era de temer, sem a preocupação do sapato se ter perdido e sem se preocupar com os naturais comentários ao verem a peúga com mais buracos do que um passador.

A causa desse inesperado despacho fôra simplesmente esta: lobrigara ao longe a sua rotunda sogra, coruscante, impetuosa, temível e, como não queria mais sarilhos na sua vida adquiriu com miraculosa energia forças inauditas para evitar um cataclismo, ainda pior do que ser esmagado por uma locomotiva das da série 800, as mais potentes e pesadas máquinas que circulam nos nossos caminhos de ferro, mas não foram compradas para esmagar sapatos e muito menos para alterar as suas potentes marchas com acidentes desta natureza.



Efemérides ferroviárias

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

JANEIRO

1

1892 — Ordena-se o início dos trabalhos da linha férrea de Torres Novas — Alcanena.

2

1888 — Abrem-se à exploração os 22 quilómetros de via férrea de Evreux a Neubourg do «Oeste» (França).

3

1860 — Carlos Eduardo Mangles, Jorge Chapmann e outros vendem ao Estado português as suas posições no contrato celebrado para a construção do caminho de ferro de Vendas Novas a Évora e Beja.

4

1898 — O capitão de fragata António José Machado, governador de distrito, visita a linha do caminho de ferro de Lourenço Marques.

5

1890 — Um sindicato francês obtém do governo da Guatemala autorização para fazer construir um caminho de ferro desde a capital daquela república até ao Oceano Atlântico.

6

1900 — É aberta à exploração a linha férrea Roman-Plevna-Chumla, que liga Sofia ao mar Negro em Varna.

7

1898 — Realiza-se o concurso público para a construção do lanço compreendido entre a estação do Porto, em Campanhã e a estação central; ligação das ruas de Santo António e da Madeira e empreitada dos respectivos muros de suporte.

8

1890 — A Câmara dos Deputados da República Argentina, concede a Ben-Saahe o direito de construir um caminho de ferro de La Plata a Cordoba.

9

1892 — É eleita a Comissão de caminhos de ferro da Sociedade de Geografia de Lisboa, sendo escolhido,

entre outros cavalheiros, para secretário, o sr. Mendonça e Costa, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

10

1894 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro anuncia o concurso para a empreitada da «cocheira» de locomotivas a construir na estação de Campolide, sendo a base da licitação no total de 4.200\$00 réis.

11

1905 — Realiza-se a arrematação para a terraplanagem e obras de arte do lanço de Cacela a Vila Real de Santo António.

12

1854 — É autorizada a construção da primeira linha férrea na Argentina, que, partindo da capital federal, chegue a Chivilcoy.

13

1898 — Morre o distinto engenheiro António Xavier de Almeida Pinheiro, que foi deputado e director da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

14

1905 — O Tribunal do Comércio, por sentença desta data, declara em estado de cessação de pagamentos a Companhia da Beira Alta.

15

1879 — É aberta à exploração a linha férrea de Caminha a S. Pedro da Torre.

16

1892 — Por empréstimo feito pela Colónia do Cabo, prosseguem os trabalhos da construção do caminho de ferro que segue da fronteira de Lourenço Marques em direcção a Pretória.

17

1894 — O ministro das Obras Públicas nomeia uma comissão de técnicos ferroviários para, a exemplo do adoptado na Hungria, se estudar — para Portugal — o sistema de tarifas por zonas.

18

1911 — A seu pedido, o Engenheiro J. Fernando

de Sousa é exonerado dos cargos de vogal e secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

19

1904 — É inaugurada a linha férrea de Thang-Hoa, que serve uma das mais lindas regiões de Tonquim (Indo-China).

20

1894 — A comissão executiva da Companhia Real nomeia Manuel Afonso Espregueira, seu engenheiro consultor.

21

1900 — Em França é criada a Comissão de Exploração Técnica de Caminhos de Ferro com a incumbência de estudar as questões relativas à segurança e serviços dos caminhos de ferro e das obras que deles dependem.

22

1893 — Abre ao serviço público a linha férrea de Puente Genil a Linares.

23

1902 — José Ferreira dos Santos Magalhães é nomeado Comissário do Governo, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães.

24

1898 — Completam-se os estudos da via férrea que deve unir o Mar Cáspio ao Golfo Pérsico.

25

1894 — Em Munique realiza-se uma conferência de representantes das companhias de caminhos de

ferro e resolvem estabelecer um acordo relativo à fixação dos horários dos comboios internacionais.

26

1895 — É inaugurado o caminho de ferro de Santander a Cabezon de La Sal. (Cantábrico).

27

1891 — Um grupo de banqueiros suíços procura emitir o capital necessário para a construção do caminho de ferro do Schynigeplate (próximo de Interlaken).

28

1896 — A Sociedade de Moscovo-Yaroslav procura estabelecer uma linha que ligue Kostroma a Oukhtym no caminho de ferro de Perm-Kotlas.

29

1905 — É aberto ao público o ramal da linha férrea de Yecla a Jumilla.

30

1902 — A Sociedade italiana dos Caminhos de Ferro do Mediterrâneo substituiu a tracção a vapor pela eléctrica nas suas linhas férreas de Milão a Gallarate, Porto Ceresio, Laveno e Arona.

31

1901 — É criada a Caixa de Aposentações e Socorros dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Estado, em substituição da Associação de Socorros Mútuos dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que foi dissolvida.



Entre os doutores de Lamego

P o r A Q U I L I N O R I B E I R O

DURANTE semanas se trabucou nos preparativos para exame. Um sapateiro de Caria, o Firmino, muito bom artista e que não sabia para onde se virar, veio-me tirar medidas para umas botas que não envergonhassem o conclave dos mestres. À data da entrega faltou honradamente. Minha mãe teve de lhe mandar portadores sobre portadores. Custaram a vir, mas que botas aquelas de salto à prateleira, elásticos, um pontilhado nas biqueiras que nem malmequeres! Olhava-se para elas e ficava-se enamorado. Um luxo em coiro que me desvaneceu.

O Evaristo de Moimenta fez a andaina que não assentava mal de todo. Uma vez tudo gomadinho e dobrado dentro da minha caixa, sob o signo patronal de Jeremias & Frágoso, podia bater a hora da partida. E bateu. Uma tarde o Sr. P. Trovisqueira apareceu na sala de estudo com ademanes outros que os do costume. E como um arauto, o seu tanto empertigado, pronunciou:

— Os meninos que tenham de ir fazer exame de instrução primária arrumem as carteiras e vão-se aprontar. A partida é amanhã de manhã cedo.

Já sabíamos que a abalada era na madrugada do dia seguinte antes de romper o dia. Mas para todos foi como se se tratasse duma novidade explosiva. Soltámo-nos de nossas bainhas de papa com vozeria impetuosa. Os demais alunos, mais atrasados ou marinhando já pelas Humanidades, fizeram coro, embora de semblante invejoso.

Passámos o resto do dia a virar nossas arcas e malas de baixo para cima, mexendo e remexendo.

A cada passo íamos consultar o Sr. P. Trovisqueira, que seria o nosso cornaca:

— Quantas camisas é preciso levar?

— Levo também a aritmética?

— E a lousa?

Depois veio o problema dos lenços e das meias. O Senhor Garrafão Saraiva, despeitado que não tivesse sido delegado para nosso guia, abria as mãos como Pilatos. Desabávamos sobre o P. Trovisqueira:

— Quantos pares de meias? Cinco pares é o bastante...?

Ele ficou um momento perplexo com problema tão capital e, consoante a sinceridade da sua toilette, respondeu sapientemente:

— Eu levo três pares. Três pares devem chegar. Se não chegarem — e no verão com o suor é contar que tenham de se mudar de dois em dois dias — mandam-se lavar. Em Lamego não faltam lavadeiras.

— Eu à cautela levo quatro.

— Eu tenho dois pares bons, as outras estão rotas.

— E lenços?

— Lenços mais do que menos — sentenciou o P. Trovisqueira sempre salomònicamente.

— Mas quantos dias vamos nós estar em Lamego, senhor P. Trovisqueira?

— Depende, meninos, depende! Vão contando com uma semanita.

Fomo-nos despedir de N. S. da Lapa, como não?! Ela olhou para mim e tornou-me a repetir:

— Vai sossegado!

Uma semana em Lamego, com riquezas, palácios, templos, madamas, raparigas venenosas do fado, um mundo mal entrevisto pelas teias de aranha da história nebulosa, que horizonte! No refeitório mal debicámos no comer e custou-nos a pregar olho. Mas uma vez que ferramos o galho, como dizia o Senhor brasileiro, de manhã, para acordarmos, foi preciso, a uns, que o arcanjo das trevas soasse a corneta do vale de Josafá, a outros que os rebolessem como cilindros das estradas, e a todos que fossem sacudidos e baldeados como palhiço nas eiras.

Seis cavalgaduras rabonas, não menos, escarvavam à portaria do Colégio, seladas e de freio nos dentes à nossa espera no escuro da alva. Entre elas não foi surpresa encontrar a minha heróica *Inácia*, com o fiel Monge de arrieiro. Partimos silenciosos, depois do peito recolher um hausto de ar maior que os outros. À volta das paredes conventuais e da mole do Santuário coalhava-se grossa e profunda treva. Os hilros, estreitados, gazeavam queixosos em seus ninhos de pedra. Volatilizava-se na atmosfera diáfana o rescendor da lenha de pinho com que os inúmeros padeiros da aldeia miseranda, fornecedores de pão às redondezas, coziavam suas fornadas. Uma coruja piava para o Miradouro de Aguiar e a sua voz era como a dum sereno dos descampados:

— *Céu limpo, avé-maria puríssima!*

O senhor padre Trovisqueira abria caminho com a gola da garnacha erguida para os queixos que o ar da montanha àquela hora era afiado como navalha. Depois, nós todos, de rópia batida, como consentia a largura da vereda. E logo a minha velha *Inácia*, sempre fera em despeito dos anos e de mais de dez crias dadas à remonta, ao tiro e à recova, se obstinou em tomar a dianteira. A cada passo eu tinha que refreá-la para não ultrapassar o cavalicoque do superior.

Descemos a falda da Serra que escoia suas águas para Forca, ainda com estrelas, pequeninos morrões lucilantes nas profundas baças do firmamento. Uma ou outra urze, menos esfrançada dos gados, dava-nos a impressão de vulto agachado à nossa espreita. Não tínhamos medo por nós, medo objectivo; tínhamos no nosso peito, como um jазigo, o medo atávico feito de todas as vicissitudes de nossos antepassados através dos tempos. Era esse que nos fazia voltar a cabeça, com sobressalto, a cada rumor fictício ou suspeitado ou sombra riscada na penedia. Aqui e além as ferraúras, tropeçando na lájea, acendiam áscuas de lume, e era a única senha visível de nossa marcha.

Cantaram os galos. Passávamos a deslado de Mouções, lugarejo troglodita, encovado numa depressão da serra entre duas leiras de centeio e uma corga de juncal. Dali em diante, pelo tactear das bestas e o ângulo que nossos troncos faziam

em cima das celas, sentíamos que baixávamos a pique num fundão. De facto, com os primeiros alvares alcançávamos a aldeia do Granjal, situada no sopé da serra, com uma que outra casa caiada a luzir, vinha em socalcos e águas cantantes. Depois, por entre frondes de castanheiros e fruteiras ajoujadas de frutos, metemos de cara para a estrada nacional que passava cerca. As cotovias encastelavam-se já no céu, lançando suas notas joviais. Um melro negrejou por entre os silvados, rápido e buliçoso como um seminarista que vai ajudar à missa e, às duas por três, as rolas puseram-se a arrulhar na coruta dos pinheiros. A manhã florida no mundo com sua radiosa claridade, tão viva, tão táctil que não o seriam mais cravos brancos, palpados por nossos dedos.

Ao nascer do sol estávamos diante dessa coisa tremendamente civilizada, fogosa, memorável, o *char-à-bancs* que nos havia de conduzir à Jerusalém almejada.

Era véspera do *Corpus Christi* e aprontava-se para a procissão pomposa a grande e babilónica cidade, a Lameca dos trancudamos e turdetanos. Que casas tão altas! Que esplêndidas e larguíssimas ruas! Que donaire o dos cavalheiros e graça sedutora a das damas que via aqui e além!

Estas impressões pomposas logo após a corrida pela estrada interminável, ao tiro de cinco cavalos galgazes, três às lanças, dois às sotas, com românticas clinas ao vento, abalaram explosivamente o edifício ancestral do meu aldeanismo.

Aboletamo-nos no Bairro da Ponte nas *Catar-ras*. Noite e dia a estalagem regorgitava com três bêbedos e dois viajeiros das bandas de Britiande. Improvisou-se uma camarata de cujas janelas se via o Varosa rugir e espumear contra os cachoupos do seu leito. Aquele sussurro de mar ao princípio não me deixou cobrar sono. Na ponte havia sempre garotos, nus como a mãe os botou ao mundo, prontos a precipitarem-se das guardas para o pego a quem lhes atirasse com uma moeda de cobre. Eu por engano joguei-lhes com os meus cinco tostões. Era a minha riqueza toda e fui vítima duma catástrofe à Pedro Gem. Acabou-se, recebi uma primeira e útil lição prática acerca do valor real que é legítimo atribuir aos bens da fortuna. Nada mais inconstante e portanto nada menos próprio quanto a afirmarmos neles o castelo da nossa felicidade. Tanto se é rico como dum momento para o outro se volve à nudez com que nascemos por igual, simbolizada nas palhas sobre que o Menino-Deus veio ao mundo.

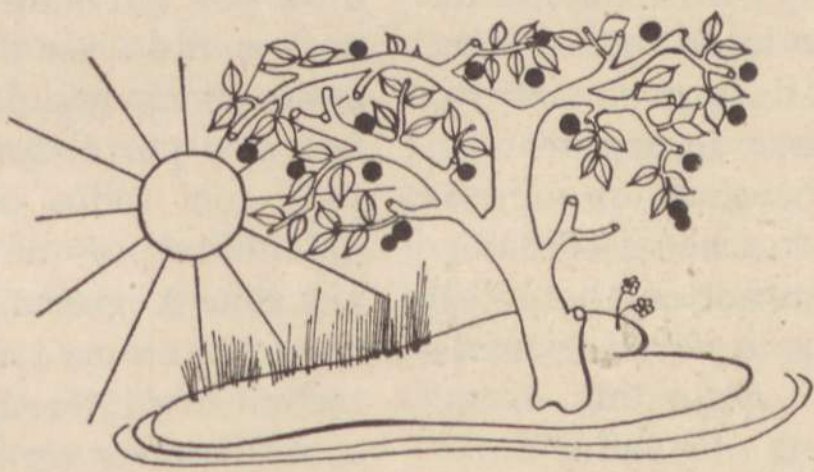
Também desde aquele dia fiquei habilitado a atirar ao pego com qualquer dom que o acaso me traga e a encolher os ombros. Não foi a água que me deu aqueles cinco tostões, mas a ternura de minha mãe, para que pudesse dizer: *água o deu*

água o levou, como sucede a cabedais de tantos argentários. Mas para a minha filosofia foi como se assim tivesse acontecido. Apesar de tudo, permaneci calado, com vergonha de ter sido o protagonista de tão desastrosa anedota. Ralei-me menos do que o que era de esperar e, se bem me lembro, a sós comigo carpi as ilusões que architectara à custa do meu tesoiro.

Lamego indemnizava-me com as sua excelências; os ovos estrelados das irmãs Catarras, que faziam a delícia dum romano da era de César; o dobre dolente nas sineiras do Desterro e de S. Lázaro a chamar-nos para a missa matinal, com roseiras floridas no adro e peixinhos vermelhos a relampejar na água adormecida dum tanque; aquele escadório dos Remédios com as suas personagens reais ditosamente transactas e obsoletas na rígida e barbaçuda pedra; o castelo, falanstério de andorinhões; o estudante do liceu que, abrindo de súbito a porta, surpreendemos, por causa do calor, em couro, mas um couro protegido de pelúcia espessa contra as moscas zumbentes, teimosas e em miríades e galáxias, a empinar os rios e lagos da Rússia e da Sibéria — tudo isso que transportava o meu entendimento a planos avantajados e de imprevistas dimensões.

Ah, mas no exame portei-me como um dos doze depois da imposição das línguas! Não me deram um *Bom*, mas do *Suficiente* foi persuasão minha que não ficara a dever nada a ninguém, nem à Senhora da Lapa, nem ao Sr. D. Nicéforo.

Em férias averigui que fôra muito blasonar. Meu padrinho não abandonara aos bons ventos da sorte o sucesso dum acto que podia ser decisivo para a trajectória do meu destino. Por intermédio do Sr. Florindo de Figueiredo, director do *Progresso*, e seu *alter ego* em Lamego, consegui conciliar as boas graças dos examinadores. Reza o ditado que *quem não tem padrinhos morre moiro*, e é por isso que Portugal inteiro é um retábulo das alminhas do Purgatório, toda a gente de mãos postas a pedir. Quando me sentei à mesa dos examinandos já levava comigo a aprovação. Prestei boas provas, o que poderia ter sido influxo benéfico da Senhora da Lapa. Do trambulhão, se o desse, não sendo ela que me aparasse, ter-me-ia aparado a mão providente de D. Nicéforo. Julguei-me, fosse como fosse, roubado na classificação, e se o meu juízo era justo, fiquei a devê-lo à força contraproducente da cunha. Adiante, estava outro. Caminhava para bacharel a passos agigantados.



Caminhos de Ferro da Birmânia (Burma)

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

ANTES de nos referirmos à quilometragem ferroviária da Birmânia, propomo-nos fazer uma pequena digressão através da história desse território indo-chinês, no período em que os nossos compatriotas quinhentistas e seiscentistas o tornaram teatro de operações comerciais e militares.

O antigo império dos Bramas incluiu a parte da região sul denominada Pegu, precisamente onde se desenrolaram os acontecimentos em que tomaram parte ou foram protagonistas os primeiros portugueses que ali penetraram com o fim de estabelecer relações com os povos seus habitantes.

Em 1516, sendo governador geral da Índia, Lopo Soares de Albergaria, Anrique Leme, obteve licença para ir de viagem a Martabão, grande cidade e porto de mar do Pegu, a fim de tomar contacto com o rei. Pelo caminho topou com um junco que, após pequena resistência, se rendeu e foi rebocado até à cidade, em cujo porto não pôde lançar ferro, o que o obrigou a seguir em direcção à foz do rio principal para fundear no porto de Cosnin, entreposto comercial de grande importância. Mandados a terra, no batel, alguns portugueses a solicitar do regedor licença para desembarcarem mercadorias, foi esta concedida de bom grado. Sucedeu, porém, que os proprietários do junco apresado, ao terem conhecimento da concessão da licença, protestaram de tal maneira que o rei, informado do caso de que se tratava, mandou ao regedor que tratasse de capturar os portugueses e que, se eles resistissem, os aniquilassem. Tal facto seria possível, mas não fácil dadas as circunstâncias que concorriam nos combatentes. Atacada a casa da feitoria, que o regedor havia concedido de princípio, foi ela defendida de tal maneira que os atacantes foram obrigados a dispersar, com perdas sensíveis. Os portugueses recolheram à nau que, não podendo sair a barra, foi atacada, navegando em pequenos barcos denominados paráos, lançando nuvens de frechas e pedras sobre a tripulação da nau que, descarregando a artilharia, desbastava em massa os atacantes, e produzia grande mal na terra.

Mas a nau, de tanto atirar com as peças, estava a desconjuntar-se abrindo água por todos os porões até que se afundou, recolhendo os tripulantes ao batel e a outras duas pequenas embar-

cações, e foram bordejando pela costa de Samatra até alcançarem o porto de Pedir, onde foram bem acolhidos pelas autoridades, lá se demorando até à chegada de Fernão Peres de Andrade, descobridor da cidade de Cantão, na China. Anrique Leme morreu em 1523, abordada a sua embarcação com uma outra tripulada por mouros, no rio Muar, perto de Malaca, juntamente com vários companheiros, tripulantes dos barcos em que navegavam.

Em 1519, sendo governador geral da Índia Diogo Lopes de Sequeira, foi encarregado António Correia de ir ao Pegu assentar tratado de paz e amizade com o respectivo soberano e carregar lacre, mercadoria de grande procura em Lisboa, acompanhado de mais dois capitais, respectivamente, de uma caravela e de um bergantim.

Sucessivamente, os portugueses foram comerciando com os peguanos, encontrando-se nos portos vários navios a carregar as ricas mercadorias da terra, lacre, rubis, benjoim, etc. Bom número deles foram retidos em consequência da guerra movida pelos povos vizinhos, visto o rei não prescindir do seu auxílio, com o qual esperava fazer pender a vitória para seu lado. No entanto, os bramas conseguiram apoderar-se de todo o território, com excepção dos portos de mar que se achavam em poder dos portugueses.

A cidade de Sirião, cuja fortaleza era defendida por Salvador Ribeiro de Sousa, estava constantemente a ser atacada pelas forças bramas cujo chefe havia mandado construir defronte da fortaleza dos portugueses uma outra muito maior, dotada com todos os aprestos mais aperfeiçoados e defendida por uma numerosa guarnição de gente armada. A guarnição do forte português, estava reduzida a uma trintena de homens fatigados pelo trabalho ininterrupto a que o inimigo a obrigava e, ainda mais ou menos depauperados pelo clima e insuficiência de mantimentos, em contraste com a do inimigo, convenientemente servida pelos seus, por cujos caminhos andavam, livremente, os provisionários de todas as categorias que habitavam o território conquistado. A multidão dos atacantes, embora com os corpos primitivamente cobertos e defendidos com largas e afiadas espadas, era tão temerosa que parecia milagre a defesa e, não poucas vezes o ataque da guarnição portuguesa, que ceifava o inimigo com prodígios de valentia, tendo sido atingido o capitão da fortaleza, Salva-

dor Ribeiro, com uma cutilada no rosto, em represália do que redobrou a fúria dos portugueses em tal sorte, que a cava da fortaleza ficou repleta de inimigos abrasados por alcanzias.

A resistência heróica da guarnição da referida fortaleza, que esteve a dois dedos de cair nas mãos dos inimigos, enfraquecera pela deserção de alguns soldados desesperados pelos tormentos de toda a sorte que haviam sofrido, durante os longos meses que durou o sítio, deixando os restantes moralmente relaxados e por não crerem que da Índia lhes viesse qualquer socorro.

A todos estes gravíssimos contratempos resistiu a ténpera de aço de que era dotado o carácter do ínclito capitão português, sustendo os seus soldados a ponto de fazer incendiar os barcos surtos no porto a fim de impedir nova deserção.

As guerras entre os vizinhos ambiciosos de se coroarem reis do Pegu continuaram, ininterruptamente, devastando as terras, empobrecendo os mercadores, semeando o descontentamento e a desolação por entre os habitantes, mobilizados os chefes e os filhos de família, sacrificados em holocausto às ambições dos grandes senhores do reino (Banhas).

Um Português Rei do Pegu

Inesperadamente, em Junho de 1600, entrou a barra do Pegu uma nau sob o comando do capitão Salvador Ribeiro de Sousa, natural de Quintas, herdade de seus pais, no concelho de Guimarães.

Tendo desbaratado o exército inimigo sob a chefia do Banha, Dalá, derradeira esperança para a conquista do trono do Pegu, a que se associou o rei Massinga concorrendo com uma forte esquadra de cento e cinquenta barcos, incluindo dez mil homens de guerra, a qual foi reduzida ao silêncio com perda de toda a sua artilharia. O general Banha Dalá, ao ter conhecimento de tal desastre resolveu pôr-se em fuga saindo do Pegu, internando-se no território que lhe pertencia e, ainda de aí para outras partes.

Salvador Ribeiro de Sousa entrou triunfante na fortaleza, e fez publicar convites para que viessem prestar obediência todos os que tal desejassem, prometendo-lhes que seriam tratados com brandura e justiça numa pátria cheia de prosperidade e riqueza. Tal propaganda produziu o resultado previsto, pois, em breve vieram prestar homenagem quinze Banhas, duzentos Ximins (capitais) e mais de dezasseis mil vizinhos que começaram uma povoação próximo da fortaleza.

E, tendo chegado ao conhecimento dos Banhas e Ximins do Pegu, a morte do seu cruel monarca, e, considerando as grandes vitórias alcançadas pelo capitão Salvador Ribeiro de Sousa, pareceu-lhes que seria um acto de grande alcance, para sua segurança e justiça, proclamá-lo rei do Pegu.

Resolveram comunicar esta resolução ao pretendente, rei de Tangut que, não só aprovou tal deliberação como desistiu da sua pretensão, mandando o seu Dechaní (Veador da Fazenda), acompanhado por um regimento de cavalaria, portador de uma ola de ouro, com a qual costumavam coroar os reis; trazia escrito o nome do rei Massinga para que coroado com a ola o capitão, lhe dessem o nome do príncipe que ele matára em combate.

Juntos todos os Banhas e Ximins e, na presença do Dechaní de Tangut foi, em acto público e solene acompanhado com toda a instrumentação em uso na terra, aclamado rei Massinga do Pegu, Salvador Ribeiro de Sousa, ao qual todos os presentes prestaram homenagem fazendo, cada um de per si, a zumbaia da praxe, e tendo sido previamente colocada a ola de ouro sobre a cabeça do novo rei.

Salvador Ribeiro de Sousa tratou de mandar levantar nova fortaleza, em cuja construção chegaram a trabalhar uns cinco mil homens, sob as vistas do seu capitão e rei. Manteve-se ele no exercício da sua soberania, até ao mês de Março de 1603, em que abandonou o reino, entregando-o ao capitão-mor Filipe de Brito de Nicote, no tempo do vice-rei, Aires de Saldanha. Quiyai Massinga, que significa, «Deus da Terra», acabou assim o seu glorioso reinado, deixando imerso em profundo pesar o povo que, entusiasticamente, o havia proclamado rei do Pegu.

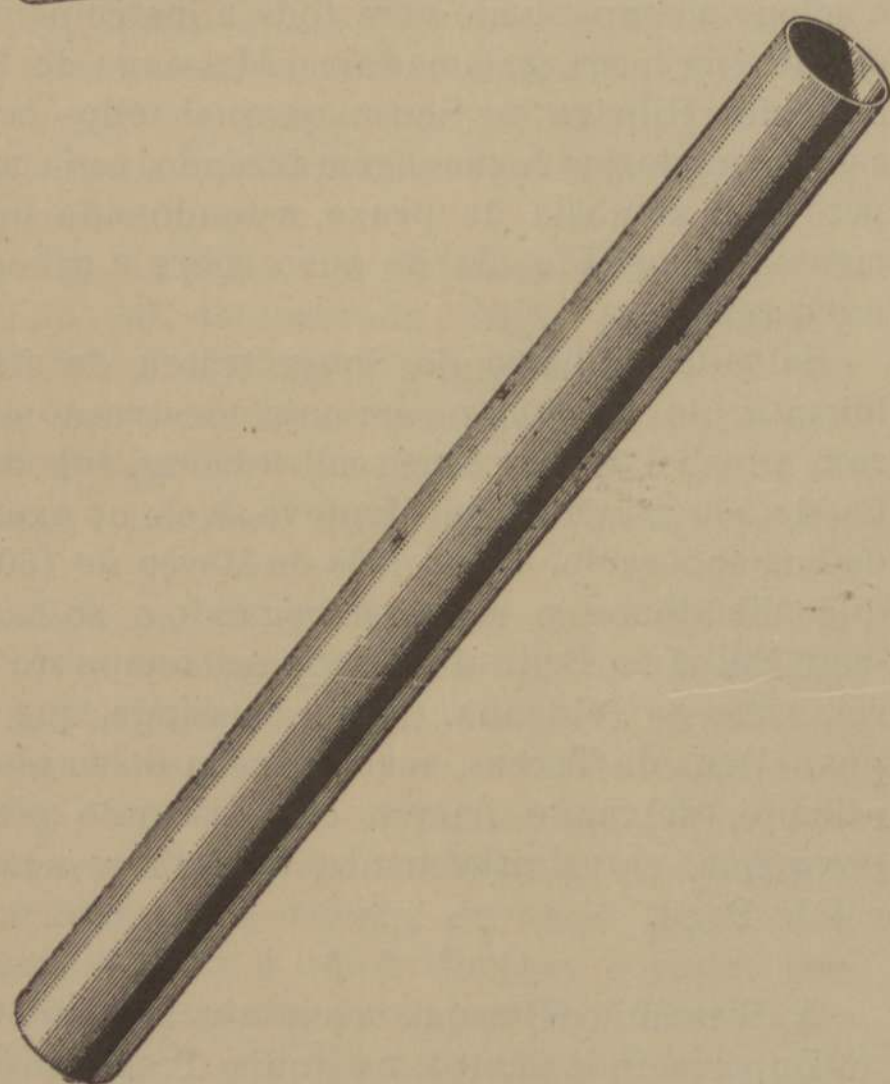
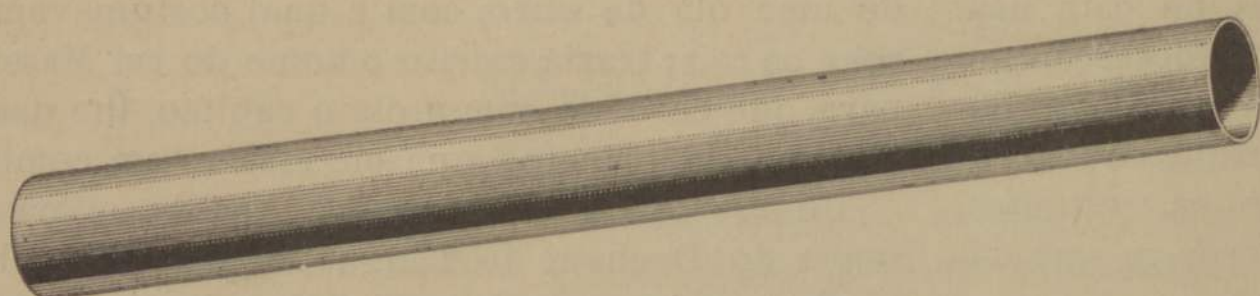
* * *

A Birmânia (Burma) constituiu uma província do Império Indostânico, na Índia Transgangética, após as guerras de 1824, data em que foi tomada de assalto a fortaleza de Sirião, construída outrora pelos portugueses, na embocadura do rio do Pegu, e as guerras de 1826, 1852, 1862 e 1885. Em Abril de 1937, depois da promulgação do «Burma Act», de 1935, Burma foi separada do governo da Índia. Em 1942, a capital, Rangoon (Rangune) foi ocupada pelas tropas japonesas e, em Outubro de 1937, foi assinado um tratado tornando a Birmânia independente, a qual ocupa uma superfície de 604.733 quilómetros quadrados, com uma população de 16.824.000 habitantes, dos quais 400 mil residem na capital.

Caminhos de Ferro

As linhas férreas da Birmânia ocupam uma extensão de 3.625 quilómetros. Desde Rangoon-Mandalay-Myitkina, 1.200 quilómetros, no Alto Iravadi e os restantes 2.425 em ramais para os outros distritos, Estados Shanes, etc, em conjunção com estradas para automóveis.

BIBLIOGRAFIA — Obras consultadas : Lendas da Índia, Peregrinações de Fernão Mendes Pinto e Enciclopédias Britânica e Espaza Calpe.



Aliança útil

T. I. (Export) Ltd.

é a organização de vendas para exportação das treze companhias associadas ao grupo de «**Tube Investments**».

Fabricantes de tubos de aço estirados a frio, laminados a quente, soldados electricamente, tubos de aço em carbono, aços inoxidáveis e de liga, secções de metal laminado a frio em aço e ligas e móveis tubulares. Os seus produtos servem para todos os efeitos e indústrias, incluindo :

Aviões * Automóveis * Bicicletas * Locomotivas * Estações de Energia * Construção de Navios * Caldeiras a Vapor * Arquitectura de Construção e Mobiliário * Cilindros para Gases Comprimidos * Indústria de Conservas e Fermentação de Líquidos.

Agentes para os principais produtos destas companhias do GRUPO T. I., servindo Portugal, Madeira, Açores e Angola

The Engineering Company of Portugal, Ltd.

RUA DOS REMOLARES, 12

L I S B O A

Faz agora anos!

Pelo Major-aviador HUMBERTO CRUZ

SENTI sempre um fustigante desejo de realizar vôos, acentuadamente às terras do nosso Império. Sempre são nossas! Sem me tornar pesado a esta ou àquela entidade, consegui sempre uns modestos meios de acção e, com a ajuda de Deus, lá fui, regalando a alma, por esses ares, conhecendo o sabor bom das alegrias e o travo mau das horas más.

Pelos céus fora levava e trazia saudades. Para mim juntava ensinamentos que me facilitavam conhecer melhor o mundo e os homens.

Com aviões pequenos como convinha a um pequeno corpo, pouco exigente na manutenção, azougado como os gaiatos, por aqui me sirvo, por ali me meto, aqui descolo, além aterro, caminhei umas boas dezenas de milhares de quilómetros pelos ares do mundo.

Hoje recordo o continente que mais tenho sobrevoado: a África.

Já nos conhecemos regularmente. Gosto da África! Para voar tem distâncias e contrastes. É adorável e é perigosa! Dá alegrias e cria emoções!

Areias de fome e de sede, terras doiradas de desolação, estendem-se em ondulações baixas por centenas e centenas de quilómetros.

Florestas cerradas e lindas, espessas e aveludadas, mostruários de verde enovelado, salpicadas aqui e além por vermelhas colorações de espécies raras. São tapetes que o luxo da terra agradece ao Criador.

A Selva arisca, que agasalha no seu manto agreste o cantar das aves, a astúcia e a força das feras, ouve o batuque louco dos homens nas noites afogueadas pelos lumes das fogueiras.

As cidades grandiosas, prenhes de vigor, onde o ouro ergue palácios e a civilização alimenta os vícios, são berços de Nações naquele mosaico vivo. As povoações nascentes, igrejinha branca e humilde, mãos de homens rasgando a terra na traça de estradas e caminhos de ferro, verde-amarelenta lisura dos aeródromos são rissonhas promessas de próximos dias iluminados pelo progresso e sacudidos pela ameaça.

É aliciante o Continente Negro! É um crivo de selecção para o trabalho e para a iniciativa. Engrandece e mata. É grandioso e submisso. Ostenta com orgulho os seus valores e diminui as suas distâncias, obediente aos méritos da Aviação.

É linda a África!

Um dia — já lá vão uns anos — alguns aviões, constituindo uma esquadra aérea, iam às terras portuguesas de África.

Li nos jornais os nomes dos que iam.

É bom que a roda corra a todos, pensei. Eu já por lá tinha andado, mimoseado com festivos acolhimentos. Pelos seus ares algumas vezes sentira a bôca sêca em horas amarguradas.

Um dia, mais tarde, convidaram-me também a aceitar um lugar nas tripulações. Estranhei, aceitei e fui.

E assim fiz parte do Cruzeiro Aéreo! Sugeri o itinerário e o tipo de avião a utilizar entre aqueles de que dispúnhamos. Fui atendido.

Da Amadora descolaram os 9 aviões.

Depois da bruma leve à saída de Lisboa e da travessia do sul da Península, espelham os céus claros de Marrocos e a monotonia dos desertos do Rio do Ouro e da Mauritânia, já meus conhecidos.

A nossa Guiné floresce viçosa como guarda avançada dos trópicos.

Deixamos o contôrno da costa. Seguimos por terras do Senegal e do Sudão. O interior escalda em fins de Dezembro.

Em Ramako fomos recebidos por gentilica guarda e representação solene das autoridades. Recordo com agrado a típica banda de pífaros e tambores que, à frente da guarda, estimulava o aprumo da marcha dos soldados negros, senegaleses de porte altivo.

Passamos a noite de Natal, ali. Eu levava de Lisboa, por gentil encargo da «Eterna Desconhecida», duas caixas que seriam abertas, só na noite de Cristo, onde quer que eu estivesse.

A todos comuniquei o facto em casa dum capitão-aviador francês que, com sua esposa, nos recebera.

Uma das caixas mandei-a para os mecânicos: tinha bombons. A outra, a maior — nós, os oficiais, eramos em maior número — abria-a eu.

Perante a nossa surpresa, mostra-se o seu recheio variado e multicolor.

Havia nela um pouco de tudo quanto é necessário para o arranjo duma árvore daquelas que são o enlevo das crianças na noite grande: O velho Pai Natal, de barbaças de algodão, bogalinhos de vidro de cor, bugigangas apropriadas, fiozinhos doirados e prateados, velas de cor, pequeninas e recortadas. Até mesmo não faltava uma pequena árvore toda estilizada. Deu-nos um grande prazer espiritual aquele conjunto que também espicou a nossa saudade.

Quantas outras árvores como aquela eram a alegria na nossa terra, naquela noite!

Não foram perdidos aqueles brinquedos. Junto de nós estava também um tenente-aviador da base de Damako, que nos comunicara, momentos antes, dispor de pouco tempo para nos fazer companhia em razão de ter no hospital da terra uma sua filha que fora operada com urgência. A todos, de momento, assaltou a mesma ideia: Dar àquele homem, que cumpria junto de nós um dever de cortesia, um pouco entristecido por preocupações havidas nas últimas horas, aquela caixa que era, com certeza, para a sua doente, um mimo de apreço.

Santa criatura, a «Eterna Desconhecida» tinha-me tornado portador, sem o saber, guiada certamente pela mão de Deus, dum presente que foi levar um pouco de alegria onde ela faltava.

Para nós a noite foi curta. No dia seguinte lá fomos para a nossa caminhada.

O calor era companheiro inseparável, mas pouco gentil. Perto do Lago Tchad aterrei forçadamente.

Estava em Ardebe, consegui saber. Ali tive de ficar para o outro dia, destacado dos meus companheiros. Os indígenas dumã senzala próxima vieram espreitar-me e trazer-me umas taças de coco cheias de leite.

Chegou a noite. Aconcheguei-me no terreno, junto ao avião, enrolado numa esteira, tranzido de frio. Jantei algumas bolachas de água e sal e uma lata de atum. Umas pastas de chocolate, que eu levava como reserva para qualquer emergência, tinham-se derretido com o calor do dia.

Fumava e bebia leite. Ali perto de mim uns indígenas, armados de lanças toscas, faziam vigilância por causa das feras.

Estava em plena selva.

Uma fogueira dava vida ao local.

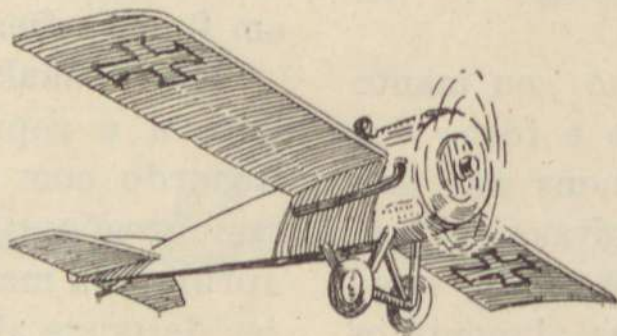
Luzia no meu espírito uma outra luz, mais pequena, mas mais simbólica no meio daquela escura noite.

Era uma espécie de balanço ao vulgar viver daqueles que, àquela hora, em salões de prazer, rodeados de conforto, intervalam com danças e bons manjares as costumadas investidas às antecâmaras onde comentam aquilo que não conhecem e que outros conseguem realizar por terras de longe, roendo febres e sofrendo inclemências.

Aquela noite era a do fim do ano.

No dia seguinte, com os meus camaradas, estudava os pormenores dos novos caminhos. E lá fomos por sobre a floresta equatorial, traiçoeira e nevoenta, predilecto esconderijo dos «tornados», até Luanda; e por terras de Angola e por terras de outros para Moçambique até Lourenço Marques.

E aqui vos deixo este pedaço de prosa, que não é bem veneno entre flores, porque não tem flores, nem tem veneno.





A baía e a cidade de Angra do Heroísmo

O Aeródromo das Lagens

NA ILHA TERCEIRA

P O R B R E N O D E V A S C O N C E L O S

N O passado dia 18 de Setembro, foi comemorado pelo «Azores Air Transport Station», que tem a sua base no Aeródromo Militar das Lagens, na Ilha Terceira, o «Dia da Força Aérea dos Estados Unidos».

Pouco depois da entrega solene a Portugal, em Junho de 1946, das Bases Aéreas do Atlântico, que as forças militares americanas e inglesas utilizaram eficazmente durante a guerra, em Santa Maria e na Terceira, o Air Transport Command, por concessão especial e dentro de uma política de boa amizade existente entre o nosso país e a América do Norte, instalou a sua Base de Comando dos Açores no Aeródromo das Lagens, que passou à designação e uso restrito de militar e o de Santa Maria ao serviço das carreiras civis comerciais.

Ambos esses campos de aviação ficaram domínio absoluto do Governo português que, durante a guerra, mercê de certas facilidades, haviam sido utilizados pelas Forças Aliadas. Nessa data da entrega solene os comandos foram confiados ao ge-

neral Alfredo Sintra e coronel Pinheiro Correia respectivamente na Terceira e Santa Maria e hoje entregues ao coronel Dias Leite e ao 1.º tenente Costa Pessoa.

O Aeródromo das Lagens, ou seja a Base Aérea n.º 4, foi durante quase dois anos comandado pelo coronel Jorge Metelo, ilustre oficial da Aeronáutica Militar, que recebeu justos louvores pela brilhante rectidão com que desempenhou as suas funções e pela competência que revelou em tão assinalados serviços prestados, a ponto de ter sido condecorado, em Washington, pelo Governo americano.

Os serviços do Air Transport Command, nos Açores, foram instalados pelo General Smith e seu ajudante major T. S. Tegu e, nos últimos anos, comandado pelo Brig-General August Kissner, coronel Sam Agee, coronel Warren, major Robert Morris e actualmente pelo coronel Wilson. Encontra-se instalado, portanto, na Base Aérea 4, das Lagens, um núcleo da Força Aérea Americana, com a designação de Azores Air Transport Station, ocu-

pando uma dependência do campo e com uso das pistas, sob cláusulas previamente estabelecidas e acordadas superiormente.

O dia 18 de Setembro foi escolhido pelo Presidente Truman para honrar a arma aeronáutica do Exército Norte-Americano e assim proclamado para ser prestada homenagem a todos, sem distinção de sexos, que prestaram serviços ao País através da Aviação.

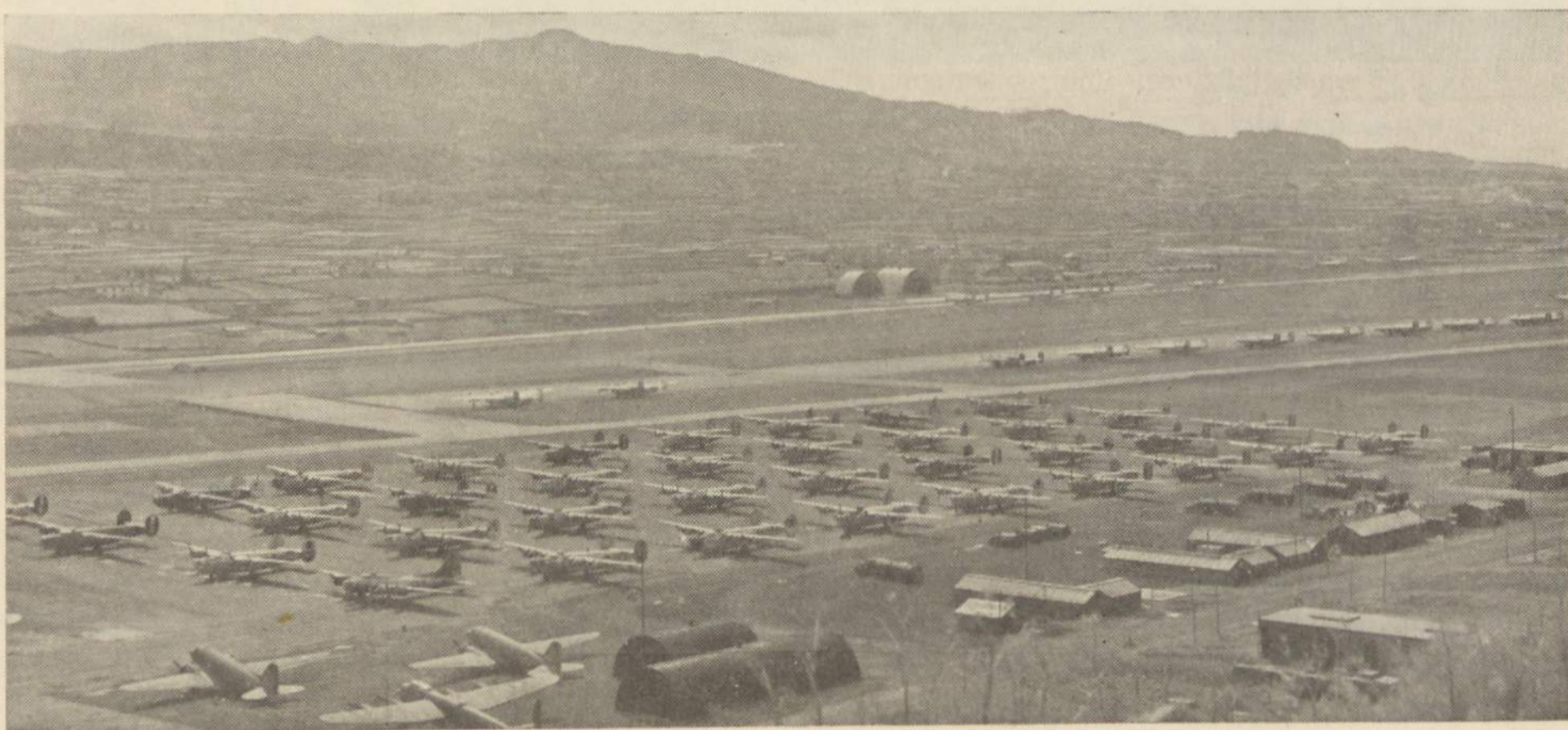
A passagem deste dia foi comemorada em todas as Bases Aéreas norte-americanas espalhadas por todo o Mundo. Esta data foi, por isso, festejada nas Lagens e as comemorações levadas a efeito tiveram a honrosa presença do Comandante da Aeronáutica Militar e Director Geral da Aviação Civil Portuguesa, sr. General Alfredo Sintra.

convidados, alguns aviões fizeram evoluções e executaram-se exercícios de extinção de incêndios e as ambulâncias transportaram supostos «feridos» chegados em aviões, e outros simulacros, pondo-se assim em evidência a eficiência dos serviços necessários ao bom funcionamento de uma Base Aérea.

Durante a tarde foi oferecido a todos os convidados um «cocktail-party», no Clube dos Oficiais, que decorreu num ambiente de grande distinção e de franca amizade luso-americana.

As autoridades militares e civis da Ilha Terceira e o Consul geral nos Açores Mr. Clifton Wharton, assistiram a todas as solenidades comemorativas do dia 18 de Setembro — «O Dia da Força Aérea dos Estados Unidos».

O comandante da A. A. T. S., Coronel Wilson,



Aviões poisados nas pistas do Aeródromo das Lagens

Todo o pessoal que faz parte do A. A. T. S. recebeu comunicação para participar nas comemorações que tiveram o seu início com uma sessão solene realizada no Teatro Americano. Depois houve uma exposição de diverso material aeronáutico, onde figuraram dois aviões — uma superfortaleza voadora americana B. 29 e um skymaster português — páraquedas, balões de rádio-sonda, barcos salva-vidas, com todos os apetrechos e comestíveis, material hospitalar, um pulmão de aço, etc. Das paredes do hangar n.º 3, onde se realizou a exposição, pendiam fotografias com vários aspectos de terra e aéreas, trabalho executado pelo técnico da Base Photo Lab, ao serviço do A. A. T. S. sr. Eduardo Correia de Melo. Figurou ainda vários materiais de construção de estradas, guindastes, material dos serviços de incêndios, ambulâncias, etc. Enquanto decorreu a visita das várias entidades oficiais da Ilha e de suas famílias e outros

e os seus oficiais prestaram, assim, a sua homenagem a todos os que honraram o país com os seus feitos.

* * *

Nesta «guarda avançada», legítima parcela de Portugal, erguida entre a Europa e o Novo Mundo, passam mensalmente centenas de aviões militares, e ali se encontram instalados os serviços de busca e salvamento, de uma zona do Atlântico, com todo o material necessário. Por diversas vezes a B. A. 4, do comando actual do sr. coronel Dias Leite, tem sido chamada ao cumprimento desse humanitário serviço.

Na revista «Viagem», e em número especial que o seu Director organizou e para o qual colhemos os necessários elementos, dedicado à Ilha Terceira, tivemos oportunidade de dar uns aspectos desta Base, onde estivemos alguns dias, mercê da

gentileza do então seu comandante sr. coronel Jorge Metelo. Muitos outros com mais autoridade e competência têm escrito crônicas e reportagens, mas nunca será demais trazer ao conhecimento do público o valor e importância dessa Base e o que ela representa para Portugal e para a aviação.

Mercê dos serviços da engenharia portuguesa, tem sido possível aperfeiçoar consecutivamente todas as instalações, dotando-as com moradias e outras construções de caracter definitivo.

Já por duas vezes foi visitada pelo sr. Ministro da Guerra, e a última, na companhia do sr. Ministro das Comunicações. As verbas votadas pelo Governo, recentemente, para os trabalhos a executar naquela Base sobem a 64 mil contos. Cerca de 40 casas de habitação ali se ergueram para oficiais e sargentos constituindo um bairro atraente

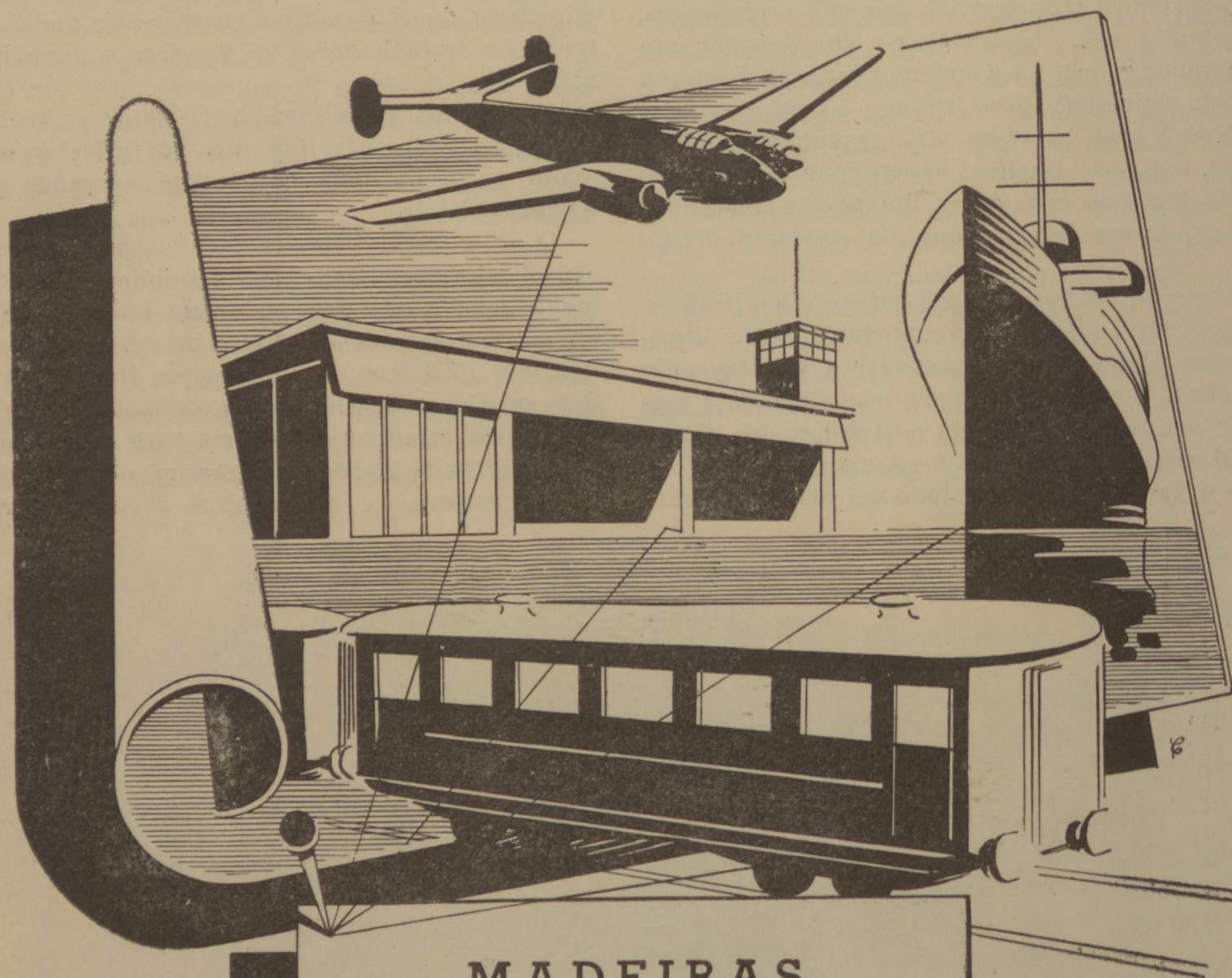
e verdadeiramente simpático, que dá um aspecto encantador à Base. É uma verdadeira cidade em miniatura que ali está a construir-se e onde centenas de trabalhadores se ocupam e ganham a vida.

Este ponto privilegiado pela Natureza, na Ilha Terceira, representa hoje uma admirável base de apoio entre os dois continentes separados pelo Atlântico Norte.

O sr. general Ferreira Martins, no seu artigo «16 dias numa Base Aérea», publicado recentemente na *Revista Militar*, presta homenagem ao sr. coronel Gomes da Silva, terceirense ilustre, que, em 1928, num Relatório que elaborou a pedido do Comando Geral da Aeronáutica, indicava as Lagens como lugar próprio para a construção de um grande Aeródromo. Assim se fez e os técnicos nacionais e estrangeiros o reconheceram.



Os srs. General Alfredo Sintra, Coronel Craveiro Lopes, Coronel Jorge Metelo e o oficial de ligação norte-americano Major T. S. Tegu, na base aérea das Lagens



MADEIRAS

por excelência especiais para contra-placados próprios para a construção de aviões e infraestruturas, adornos interiores de carruagens de caminhos de ferro, construções navais e mobiliário.

DUARTE & REIS, L^{DA}

Importadores e Exportadores

telegramas
BISSILON

Av. Ant.^o Aug.^{to} de Aguiar, 17, 2.^o E.¹
L I S B O A

telephone
51482

Engenheiro Raúl da Costa Couvreur

Foi autorizado a deslocar-se a Bruxelas, pelo espaço de dez dias, como representante de Portugal na reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, o ilustre engenheiro inspector superior da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro, sr. Raúl da Costa Couvreur, nosso prezado amigo e membro da Junta Consultiva da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Coronel de Engenharia Lopes Galvão

Encontra-se em Lourenço Marques, onde passou o Natal, o sr. eng.º Lopes Galvão, ilustre secretário perpétuo da Sociedade de Geografia e membro da Junta Consultiva da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que, há poucas semanas, seguiu para África, com curta demora.

Figura conhecida e respeitada em todos os principais centros das nossas colónias, o sr. eng.º Lopes Galvão foi alvo de atenções e homenagens em todos os portos onde desembarcou, tendo visitado, em Luanda, as obras das quedas de água das Mabubas, que, em breve, abastecerão a progressiva capital angolana, e em Benguela, na companhia do governador, as quedas do rio Catumbela, onde a Sociedade Agrícola de Cassequel construiu uma barragem.

A Direcção dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos ofereceu ao eng.º Lopes Galvão um passe de livre trânsito nas suas linhas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, que conta no sr. coronel Lopes Galvão não apenas um colaborador muito ilustre mas também um dos mais dedicados amigos, sente-se feliz em dar esta notícia, aproveitando o ensejo para desejar ao dedicado secretário perpétuo da Sociedade de Geografia um feliz regresso à capital.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Viagens e Transportes

A via dupla da linha de Sintra inaugura-se, possivelmente, em fins de Janeiro, com novas carruagens vindas da Suíça

Está marcada para o mês de Janeiro a inauguração da segunda via de linha férrea Lisboa-Sintra, melhoramento importante, que vem satisfazer uma velha e justa aspiração da região encantadora, pois permitindo um serviço de transportes mais rápido, contribuirá ao mesmo tempo para o desenvolvimento da indústria turística.

O facto vai revestir-se, como não podia deixar de ser, de grande solenidade, pois nesse dia entram em serviço as novas e excelentes carruagens que vieram da Suíça e no comboio inaugural seguirão, entre outros convidados da C. P., alguns ministros.

No Casino, será oferecido um almoço pela Câmara Municipal de Sintra aos passageiros do comboio inaugural.

Imprensa

«BOLETIM DA C. P.»

Recebemos na nossa Redacção os números de Novembro e Dezembro deste mensário ferroviário, de que é actualmente director o ilustre engenheiro sr. Roberto de Espregueira Mendes, sendo seu editor e redactor principal o nosso querido amigo e colaborador, sr. António Montês.

Do número 233, correspondente a Novembro de 1948, *Boletim da C. P.*, reproduzimos, noutra página e com a devida vénia, o artigo «Da influência das vias de Comunicação nas concentrações populacionais», da autoria do subinspector do Serviço do Tráfego, sr. Alberto Carlos Braga J.ºr.

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Entrou em novo ano de publicação o *Diário de Notícias*. Como em todos os anos, o facto foi largamente festejado em todo o país, tendo-se realizado no «Coliseu dos Recreios» um espectáculo comemorativo, em que tiveram entrada graciosa as crianças das escolas.

As nossas sinceras felicitações.

«NOVIDADES»

O diário católico *Novidades* comemorou em Dezembro as suas bodas de prata.

É com a maior simpatia e o melhor espírito de camaradagem que apresentamos ao seu ilustre director, monsenhor A. Avelino Gonçalves e a quantos ali trabalham, as nossas saudações.

O Mundo há sessenta anos

Reportagem retrospectiva de REBELO DE BETTENCOURT

BATAMOS às portas doiradas do passado. Recuemos sessenta anos. Um mundo de recordações e acontecimentos enche os 365 dias de 1889. Voltar aos tempos idos foi sempre uma digressão agradável para quem gosta de remexer em papéis antigos e de folhear as colecções dos jornais.

Estamos em 1889. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* era, então, ainda muito jovem: em Janeiro desse ano contava, apenas, alguns meses de existência e a maioria dos nossos leitores ainda não tinha nascido. Todavia, entre os nossos actuais assinantes ou colaboradores alguns há para quem a recordação de factos passados há seis décadas deve ter especial interesse. Mas o passado não tem só interesse para as pessoas que o viveram, interessa igualmente a todos. Olhar para o passado é tomar melhor consciência do presente.

Há sessenta anos o mundo era, evidentemente, outro. A política, o teatro, a vida mundana, a arte e a literatura ofereciam perspectivas diferentes.

A abertura, em 2 de Janeiro, das Câmaras, constituiu um grande acontecimento e para o solenizar houve, à noite, espectáculo de gala em S. Carlos, a que assistiu a família real na tribuna grande, com todo o ministério e corte.

Em S. Carlos cantava, com grande êxito, a famosa cantora americana Van Zandt, que era também uma notável actriz.

Para o Teatro da Trindade chega do Brasil a actriz cantora Cinira Polónia, que consegue facilmente, com a sua gentileza, a sua voz e a sua arte, conquistar o público de Lisboa. No Ginásio, com a peça em três actos *A's 11 e meia*, estreia-se como autor teatral o poeta Acácio Antunes e no Condes, que se inaugurara em Dezembro, alcança êxito uma opereta de Sousa Bastos, *O Casamento de Nitouche*.

Em 27 de Janeiro morre, na Ilha Terceira, D. João Maria Pereira do Amaral e Pimentel, bispo de Angra, natural da vila de Oleiros.

Em 30 do mesmo mês chega a Portugal a notí-

cia da morte do príncipe Rodolfo d'Áustria. Não era apenas um príncipe — era também um homem de ciência. Filho único do imperador Francisco José e da imperatriz Isabel (Amália Eugénia) da Baviera, o príncipe Rodolfo entregou-se desde muito novo ao estudo das ciências naturais, mantendo relações e correspondência com os mais eminentes sábios do seu país. Escreveu dois livros: *Quinze dias no Danúbio* e *Uma viagem ao Oriente*. O mérito dessas obras abriu-lhe as portas douradas da Academia de Ciências de S. Petersburgo e da Academia Real das Ciências de Lisboa.

A notícia da sua morte causou a maior consternação em todas as cortes. Por ser prematura, visto o príncipe contar apenas 31 anos de idade? Principalmente porque não se tratava de morte natural, mas, simplesmente, dum suicídio. Com efeito, o príncipe matou-se com um tiro de revólver.

Que motivo forte o levou a tão desesperada resolução?

Nada menos do que uma paixão violenta pela jovem e famosa baronesa de Vercsera. Os amores do príncipe por essa encantadora morena, não eram bem vistos pela corte, principalmente pelo imperador Francisco José, que queria evitar o escândalo do divórcio do filho.

Os jornais da época acrescentam que a baronesa também se suicidara. Este drama de amor impressionou toda a Europa — e teve, como não podia deixar de ser, eco em Portugal.

Os acontecimentos sucedem-se. Cada dia, a bem dizer, traz-nos uma surpresa. Em 16 de Fevereiro, pôz termo à vida, por suas próprias mãos, em Vila Nova de Gaia, o grande escultor Soares dos Reis. De espírito taciturno, só convivendo com um ou outro amigo íntimo, Soares dos Reis estivera semanas antes da sua morte em Lisboa, a convalescer duma doença cerebral que o levou a ser internado, durante três meses, numa casa de saúde do Porto. Soares dos Reis recearia a loucura?

Tendo desaparecido do número dos vivos pre-

maturamente, Soares dos Reis deixou, contudo, uma obra vasta e valiosa. Foi o nosso maior escultor do século XIX. Depois dele, apareceram outros escultores eminentes, mas nenhum deles o excedeu e sequer igualou. Contam-se por dezenas as suas obras primas. Entre elas, figura *O Desterrado*, estátua feita na Itália e que, por certo, foi inspirada na saudade profunda da sua pátria distante. Essa maravilhosa estátua, cheia de expressão, mereceu ao professor Henrique de Vilhena, mestre de anatomia e crítico de arte, um notável estudo de interpretação, dos mais notáveis estudos que, até hoje, sobre arte, temos lido.

O célebre «Grupo do Leão de Oiro» realiza em Lisboa o oitavo salão de pintura. Nessa exposição aparecem os grandes nomes da época: Silva Porto, mestre de Carlos Reis e percursor de José Malhõa, ocupa o primeiro lugar, com as suas deliciosas paisagens e as suas cenas rústicas. João Vaz, com as suas marinhas, e as suas paisagens, António Ramalho, José Malhõa, Sousa Pinto, Condeixa, Cristino da Silva e outros, dão relêvo especial ao notável certamen artístico.

D. Carlos, então príncipe real, frequentava os salões de pintura e era por sua vez um notável artista. A sua especialidade era o desenho a pastel. Pintor e amigo dos artistas, D. Carlos visitou a 8.^a Exposição do Grupo de Leão, tendo ali adquirido um lindo quadro de José Malhõa — *A noiva*.

Regista-se em Fevereiro um notável acontecimento político: a visita de SS. AA. os Duques de Bragança à cidade de Elvas. Em honra de D. Carlos e D. Amélia organiza-se ali um deslumbrante cortejo agrícola. À noite houve banquete com trinta talheres e em todas as ruas colocaram-se luminárias.

O carnaval foi nos princípios de Março. Houve batalha de flores na Avenida da Liberdade. A festa foi brilhante, referem as gazetas. Sua Majestade a Rainha D. Maria Pia, Sua Alteza Real a Princesa D. Amélia e sua irmã a Princesa Helena de Orleans tomaram parte activa nesse torneio de flores. A Direcção dos Caminhos de Ferro fez redução nos preços e contaram-se por milhares as pessoas que vieram da província assistir ao carnaval de Lisboa.

No Porto, no Palácio de Cristal, realizou-se também uma notável batalha de flores. Cerca de seis mil pessoas assistiram ao torneio.

Em Abril canta-se, no Teatro Real de S. Carlos, com extraordinário êxito, a ópera *Otelo*, do grande compositor Giuseppe Verdi. A cantora Tetrzzini foi chamada ao proscénio, após o espectáculo, 22 vezes, prova eloquente do entusiasmo do público, tendo dispensado também aos artistas que com ela colaboraram calorosos aplausos.

No dia 8 de Abril inaugurou-se o túnel do Rossio. Foi, como não podia deixar de ser, um grande

acontecimento. Deram-lhe realidade o Marquês da Foz, os engenheiros Xavier Cordeiro e Vasconcellos Porto e o construtor francês Bartissol. A concessão da obra foi dada em 9 de Abril de 1887, tendo começado a perfuração em 25 de Junho seguinte, pelas duas aberturas e por quatro poços intermédios, sendo um no jardim da Escola Politécnica, o segundo na rua Rodrigo da Fonseca, o terceiro na travessa da Légua da Póvoa e o quarto na estrada da circumvalação.

Já agora, recordemos algumas das características deste túnel. A boca de entrada é, como ninguém ignora, junto da Calçada da Glória, formando um duplo túnel na extensão de 27 metros. Depois, em um só arco, o túnel segue por debaixo da cidade, passando sucessivamente sob estas ruas: Calçada da Glória, Travessa do Fala-Só, da Conceição da Glória, Mãe de Água, Alegria, Salitre, Rodrigo da Fonseca, cimo da rua Rosa Araújo, S. Filipe Nery, Travessa da Fábrica das Sedas, Quartel de Artilharia 1, estrada de circumvalação e Campolide.

As gazetas, ao darem a notícia da inauguração deste túnel não tiveram dúvidas em classificá-la uma das obras mais notáveis da península.

Nesse mesmo mês chega a Lisboa a notícia de que no dia 6, no mar dos Açores, naufraga o paquete «Danmark» que seguia da Dinamarca com destino a Nova York, levando a bordo 665 passageiros e 69 tripulantes. Ao dar-se o naufrágio, passava à vista, felizmente, o vapor inglês «Missouri», comandado pelo capitão sr. H. Murrell. Todos foram salvos, com excepção do engenheiro maquinista, que morreu esmagado pela máquina, quando o navio, invadido de água, se desconjuntava.

O *Missouri* desembarcou na Ilha de S. Miguel mais de trezentos naufragos, que foram socorridos pelo sr. Vitoriano Sequeira, vice-cônsul da Dinamarca. No dia seguinte ao do naufrágio, nasceu a bordo do *Missouri* uma menina, filha de George Lenie, que foi baptizada com o nome de Atlante Missouri.

Em 14 de Maio, faleceu repentinamente, vítima de lesão cardíaca, o jornalista Eduardo Coelho, fundador, com o conde de S. Marçal, do «Diário de Notícias». Produto do seu esforço e da sua vocação, a sua vida é uma lição para quantos desejam vencer com dignidade. Tendo nascido em Coimbra, em 23 de Abril de 1835, filho de João Gaspar Coelho, antigo mestre obras, aos 13 anos perdeu o pai e, para não ser pesado à mãe, que ficara pobre e com 8 filhos, veio para Lisboa, tendo-se empregado numa loja de ferragens, de que era proprietário o pai de Cesário Verde. Depois transitou para o quadro tipográfico da Imprensa Nacional. Cedo começou a colaborar nos jornais e tendo-se feito notar, António Feliciano de Castilho fê-lo seu secretário, tendo também, mais tarde, secretariado

o notável tribuno José Estevão Coelho de Magalhães. António Rodrigues Sampaio estimou-o profundamente.

Escreveu para o teatro e fundou o *Diário de Notícias* que, em breve, se popularizou, graças ao seu módico preço.

Em 5 de Maio, inaugurou-se a nova ponte na linha da Beira Baixa, construída pela Societé de Braine le-Comte, com a extensão de 442 metros e a altura de 34,80 sobre o nível das águas.

Em Junho é aberta, na Exposição de Paris, a Secção Portuguesa, em que se via a maior parte dos produtos que fizeram parte da Exposição que, um ano antes, se realizara em Lisboa e presta-se homenagem a Camilo Castelo Branco votando-se, no Parlamento, uma pensão vitalícia de 1.000\$00 ao grande romancista.

A Exposição Universal de Paris constituiu o maior acontecimento do ano na Europa. A Torre Eiffel, construída pelo engenheiro Gustavo Eiffel, foi sem dúvida a maior atracção de Paris e da Exposição.

Em 9 de Junho dá-se um descarrilamento no caminho de ferro de Sintra, ao quilómetro 16,700, junto à Ribeira do Papel. Os passageiros, em número de 83, não sofreram, felizmente, mais do que o susto.

Em Julho dá-se no Brasil um acontecimento grave, que teve larga repercussão no nosso país: um português, de nome Adriano Augusto do Vale natural de Caminha, atentou, no Rio de Janeiro, contra a vida de Pedro II, figura popular e querida no país irmão e a quem a colónia portuguesa, por diversas vezes, manifestara a sua simpatia. Esse acto tresloucado, praticado por um rapaz de 20 anos, indignou toda a gente. Chefe do Estado brasileiro, D. Pedro II era também o grande amigo de todos os portugueses que viviam no Brasil. E se foi grande a indignação, imensa foi a alegria ao saber-se do malogro do atentado.

A 23 de Julho, após doença prolongada, morre, em Lisboa, um dos maiores actores do teatro português em todos os tempos: António Pedro. Era um génio, afirmavam os seus contemporâneos, todos quantos tiveram o ensejo e a felicidade de o admirar e aplaudir. Pouco culto, era, todavia, intelligentíssimo. Teve, felizmente, a seu lado um grande amigo, o actor José Carlos Santos, que o ensaiava e distribuía todos os papeis em que ele podia brilhar.

Foram grandes, estupendas as suas criações, como a do *Coveiro*, do último acto do «Hamlet», o *Paralítico*, o *Saltilbanco*, etc.

Conta-se, a propósito do *Paralítico*, o seguinte: José Carlos Santos (conhecido, popularmente, por Santos Pitorra, em virtude da sua pequena estatura) era, além de ensaiador, empresário e nessa qualidade obrigou António Pedro a desempenhar

o protagonista da peça, que o genial actor julgava superior às suas forças. Santos Pitorra ensaiou-o e na noite da primeira representação do *Paralítico*, António Pedro, grande actor cómico, ficou igualmente consagrado como grande actor dramático. Gervásio Lobato, que conheceu o artista, desmentiu a lenda de que o genial intérprete do *Coveiro* do «Hamlet» fazia ao acaso os seus papéis. Não só ouvia atentamente, durante os ensaios, os conselhos do seu amigo e ensaiador José Carlos Santos, mas estudava a valer, em casa, os seus papéis.

O funeral de António Pedro foi uma das mais impressionantes manifestações de pesar a que Lisboa tem assistido. Poucos foram os olhos que deixaram de se humedecer de lágrimas sinceras, à passagem do féretro, e o conselheiro José Luciano de Castro, presidente do Conselho e ministro do Reino, acompanhou, a pé, o funeral, em que se viam pessoas de todas as categorias sociais.

Em Agosto, nos dias 11, 12 e 13, realizaram-se, em Aveiro, grandiosas festas para inauguração da estátua a José Estevão, natural daquela cidade e que foi um dos maiores oradores portugueses do século passado. Foi, na verdade, um orador de raça e sem dúvida o único que, ao tempo, se podia colocar ao lado de Almeida Garrett, que o temia.

Duraram três dias as festas da inauguração: no primeiro, descerrou-se a lápide na casa onde nasceu o grande tribuno, tendo-se dado à rua o seu nome glorioso; em seguida, a comissão do monumento, acompanhada por centenas de pessoas, foi ao cemitério depor ramos de flores sobre o seu túmulo; à tarde, houve corrida de touros, em que tomou parte o artista espanhol *El Minuto*, e, à noite, realizou-se no Teatro Aveirense uma sessão solene, em que falaram Sebastião de Magalhães Lima, José Dias Ferreira, Manuel de Arriaga, António Cândido e Dr. Luís de Magalhães, filho de José Estevão.

No segundo dia, isto é, no dia 12 de Agosto, inaugurou-se, perante milhares de pessoas, na Praça do Município, a estátua, feita pelo notável escultor Simões de Almeida, Tio, realizando-se de tarde uma nova corrida de touros. No dia 13, levou-se a efeito um magnífico passeio fluvial e à noite a ria estava iluminada, tendo-se realizado no «Teatro Aveirense» um espectáculo muito interessante, em que tomaram parte Eça Leal, inspector, ao tempo, da fazenda em Aveiro, e distintos amadores.

Em 1 de Setembro morre no Porto, António Bernardo da Costa Cabral, marquês de Tomar, e antigo ministro. Zeferino Brandão, ao traçar o seu necrológio, escreveu em *O Ocidente*: «Como o conde de Castelo Melhor e o marquês de Pombal—o marquês de Tomar teve na sua mão os destinos de Portugal e todos estes três ministros

eram dotados de um carácter de ferro, que parece no mesmo molde se havia fundido».

A 26 de Setembro faleceu o infante D. Augusto, duque de Coimbra e de Saxe. Era ainda bastante novo, pois nascera a 4 de Novembro de 1847, contando, pois, 42 anos incompletos. De saúde débil, no entanto nunca se furtou ao cumprimento dos seus deveres, desempenhando sempre de bom grado as comissões de que era encarregado. Foi à Índia em 1871, com o general Joaquim José de Macedo e Couto, governador daquele Estado, a fim de pacificar uma revolta que ali se dera em virtude de uma reforma militar no exército.

Mas falemos agora de Lisboa, dos seus encantos e dos seus melhoramentos. Construída, por iniciativa de Rosa Araújo, a Avenida da Liberdade, que ainda hoje é uma das maiores avenidas da Europa, o Município da nossa primeira cidade resolveu embelezar a Praça de D. Pedro, ou seja o Rossio, colocando ali duas fontes monumentais que, em Outubro, já se encontravam construídas.

Dois homens notáveis falecem nesse mês de Outubro: Sua Majestade D. Luís I e o engenheiro Alexandre da Conceição. Ambos eram artistas.

Com efeito, D. Luís I, que era cultíssimo, dedicava-se à música e à literatura e Alexandre da Conceição marcou na nossa história literária como poeta e como polemista. Camilo, no *Cancioneiro Alegre*, presta-lhe homenagem.

Falecido D. Luís, sucede-lhe seu filho, D. Carlos. Tinha completado 26 anos de idade em 28 de Setembro. Foi um dos reis mais bem dotados pela natureza, dos mais inteligentes, dos mais artistas. Algumas línguas estrangeiras eram-lhe familiares, amava as ciências naturais, e, como artista, notabilizou-se como pintor, tendo concorrido a várias exposições. Gostava de se sentir entre o povo e, quando ia ao Alentejo, primava em se vestir com os trajes regionais. Foi também um grande diplomata, tendo conseguido trazer a Lisboa alguns chefes de Estado.

Tendo sido assassinado em 1908, no Terreiro do Paço, a sua morte impediu a projectada viagem régia ao Brasil, onde a sua visita era aguardada com a mais viva simpatia.

No dia 15 de Novembro nasce o infante D. Manuel que horas depois foi baptizado no Paço de Belém pelo sr. Cardial Patriarca de Lisboa; o nascimento do infante, que por morte de D. Carlos e de Luís Filipe foi rei de Portugal, deu motivo a

três dias de festa em Lisboa. Mas Lisboa, no mesmo dia do nascimento de D. Manuel assistiu, apavorada, a uma grande explosão de gaz que incendiou um dos maiores prédios do Chiado, que fora do Marquês de Nisa.

No dia seguinte — como as coisas tristes se acumularam em volta do nascimento do príncipe infeliz! — corre a notícia de que o filho de Júlio César Machado se havia suicidado, suicídio esse que motivava, por sua vez, o suicídio do notável escritor. À tarde, os jornais noticiam ter sido deposto o imperador do Brasil e proclamada, no Rio de Janeiro, a República. Chamava-se Deodoro da Fonseca o chefe da revolução militar que destronou o império. General do exército brasileiro, Deodoro da Fonseca assumiu a presidência do novo governo, em que se encontravam figuras de grande prestígio, como Rui Barbosa e Benjamim Constant.

No dia 7 de Dezembro, a bordo do vapor «Alagoas», chega a Lisboa a família imperial do Brasil. É um acontecimento. Para entrevistar o imperador deposto e exilado encontram-se na capital jornalistas e repórteres de jornais franceses, ingleses e americanos. O rei D. Carlos foi a bordo, vestindo a farda de almirante, cumprimentar o imperador.

Vai findar o mês de Dezembro de 1889.

Quais os acontecimentos mais importantes a assinalar e a arquivar nesta reportagem? Relatemos alguns: A visita do imperador do Brasil, antes da sua partida para Cannes, aos Jerónimos, onde depoz no túmulo de Alexandre Herculano, de quem foi admirador e amigo pessoal, uma coroa de flores; a representação no Teatro Nacional de D. Maria II da peça *O bibliotecário*, cujo desempenho por parte do Brazão, João e Augusto Rosa, Ferreira da Silva, César de Lima e Rosa Damasceno e Amélia da Silveira foi notável.

Esta peça sucedeu no cartaz ao grande êxito da época de inverno: a «Leonor Teles», de Marcelino Mesquita. Mas o acontecimento mais importante do mês a registar verificou-se no dia 28, com a aclamação do rei D. Carlos e a inauguração da Avenida D. Carlos, ou das Cortes, depois Presidente Wilson e agora volta a chamar-se de D. Carlos I.

Eis, em resumo, os principais acontecimentos do ano de 1889. Na ampulheta do tempo, os dias, as semanas, os anos decorreram velozmente. Em sessenta anos, o mundo mudou muito.

Linhas Estrangeiras

GRÉCIA Nos termos de um novo acordo, recentemente concluído entre o governo da Grécia e a missão americana de auxílio, aquele país vai receber 17 locomotivas, sete carruagens e grande quantidade de equipamento ferroviário.

INGLATERRA No mês de Agosto passado fechou-se o primeiro centenário sobre a morte de George Stephenson, o inventor do caminho de ferro a vapor.

Foi na cidade de Newcastle que se celebraram várias cerimónias em homenagem à memória e ao nome do famoso inventor. Depois da visita às oficinas de Roberto Stephenson, estabelecidas, há cento e vinte e cinco anos, por Georges Stephenson, com o nome de seu filho, e que são as oficinas de locomotivas mais antigas do mundo, inaugurou-se a exposição do museu Laing, de que fazem parte desenhos originais, modelos e outras recordações dos trabalhos de Stephenson.

A região nordeste dos caminhos de ferro britânicos associou-se às comemorações centenárias, promovendo uma exposição de locomotivas e material circulante moderno.

— O jornal «Manchester Guardian» deu a notícia, com seus foros de sensacional, de que o «Comité» Executivo do Sindicato Nacional Ferroviário vai solicitar uma entrevista com o Ministro de Transportes e pedir-lhe que este apoie uma reclamação dos empregados, que consiste em conseguir uma participação mais ampla no mando dos caminhos de ferro.

«De entre o coro de críticas nem uma só voz se elevou em defesa dos novos patrões da indústria» — escreveu aquele jornal. Um delegado do Sindicato não hesitou em afirmar que «o sistema existente do capitalismo do estado de modo nenhum era naciona-

lização, porém, uma coisa mais viciosa que uma empresa particular».

Os delegados aprovaram por unanimidade uma resolução que se impõe como requisito prévio para o êxito da participação dos trabalhadores na direcção da empresa em todos os seus graus: que existe um direito indiscutível aos graus de salários para poder aspirar às categorias de inspecção e administração e que os representantes dos trabalhadores nos «Comités» de departamentos locais, Conselhos de secção, «Comités» de trabalho e Secções da linha possam ter os mesmos direitos que a Direcção para determinar todos os assuntos pertencentes à indústria.

O sr. J. Martin, ferroviário jubilado, disse que havia chegado a hora de os funcionários pôrem os olhos na indústria, não como mendigos, porém, como participantes.

Ora, sabendo-se que os prejuízos da rede britânica subiram, no ano de 1947, a 59 milhões de libras, é caso para perguntar se os ferroviários ingleses desejam participar também naqueles prejuízos.

— Em 1952 devem estar electrificadas as linhas de Manchester-Sheffield-Wath, acaba de o anunciar Sir Cyril Hurcomb, presidente da Comissão do Transporte britânico.

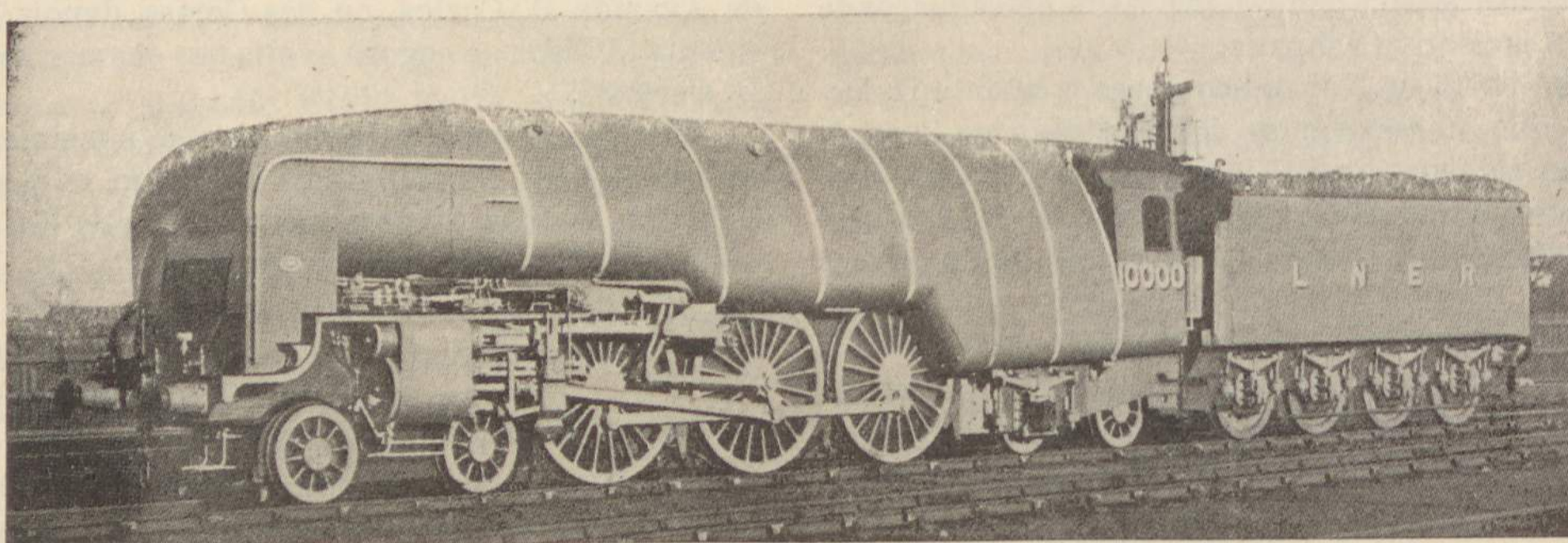
A electrificação dessas linhas deve custar mais de seis milhões de libras esterlinas, mas economizará 100 mil toneladas de carvão por ano. A extensão da linha a electrificar é de 528 quilómetros de via única. Utilizar-se-á a corrente contínua de 1.500 v.

NORUEGA

Os Caminhos de Ferro Noruegueses, antes da segunda guerra mundial, tinham adquirido na Alemanha, por encomenda, quatro combóios puxados a motores Diesel, que houve que pôr de parte por não terem correspondido às exigências do terreno da Noruega.

Os Caminhos de Ferro Noruegueses acabam, no entanto, de fazer uma nova encomenda de três motores Diesel, mas desta vez à Inglaterra.

Estes motores serão entregues durante o próximo ano.



INGLATERRA — Uma das locomotivas da «London and North Eastern Railway»

Recortes sem Comentários

44 baleias cançadas de viver...

Um telegrama da Flórida, através da agência *Reuter*, diz-nos o seguinte:

«Dando um aspecto de suicídio em massa, 44 baleias saíram no dia 7 do mar agitado e deitaram-se na praia.

Quase todas elas, que tinham de 3 a 5 metros de comprimento, morreram rapidamente, procurando-se que regressem à água algumas que ficaram com vida.

Alguns peritos afirmam que já por várias vezes as baleias se vieram deitar na praia, sem razão justificada, e que ao serem levadas para a água voltaram imediatamente à praia.

Deve tratar-se de um caso de suicídio, premeditado.

A vida é um fardo pesado até mesmo para as baleias».

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

A «selva» Lacerda Machado voltará a ser jardim

O jardim Lacerda Machado vai recuperar-se!

Vai, até, sem dúvida melhorar!

Aquela «selva» que não tinha nem os encantos de «bosque» nem o aprazível de pequeno jardim, está em plena transformação. Assim o viemos encontrar.



MAQUINAS-FERRAMENTAS
FERRAGENS-CUTELARIA

HORÁCIO ALVES, L^{DA}

43, RUA AUGUSTA, 51. LISBOA

TELEG. ALZI • TELEF. 26247-48

Exemplo irrefutável do que pode a vontade dos homens quando sabe verdadeiramente *querer*.

Afecto ao comando militar, deixará de ser logradouro de lixo, de folhas secas, de palmeiras desprezadas, de árvores mal tratadas, de lodos invernais!

E já que isto foi possível, é crível que o «célebre muro» da parada do antigo quartel de artilharia seja agora, alfin, reparado convenientemente.

(De *A Voz de Portalegre*)

Será isto exercer a Caridade?

A caridade é a rainha das virtudes. E tão importante ela é aos olhos de Deus que ele disse: «Sem Caridade não há salvação».

Mas eu, despretenciosa e inútil criatura, só posso conceber a Caridade que vai a tóda a parte, entra em todas as choupanas, visita todos os tugúrios, sem perguntar quem vive ou morre lá...

A mão que espalha o Bem, sem se preocupar com o beneficiário, que pode ser um ateu, um protestante, um criminoso até — é a Caridade.

O homem que visita no cárcere um assassino, que veste o andrajoso, que dá um bom conselho — é a Caridade.

A mulher que de porta em porta mendiga alguma coisa para socorrer um velho ou uma criancinha, encontrados sem amparo no labirinto da vida — é a Caridade.

O homem que dá a sua ciência, o seu esforço, e, muitas vezes, a sua vida aos bocados em prol dos doentes e desgraçados — é ainda a Caridade.

E a Caridade é tudo quanto representa um benefício desinteressado, espontâneo e puro!

* * *

Mas, leitor amigo, nem todos os actos de bem-fazer representam a Caridade; aquela que se escreve com letras maiúsculas e tem a doçura do morango; aquela que se esconde da curiosidade dos homens, como que envergonhada de si mesma.

Há esmolas que sujam duas mãos: A mão de quem as dá e a de quem as aceita. São as esmolas dos hipócritas, que as dão para agradar. Falsos apóstolos do Bem, eles só o praticam por interesse, para que os seus nomes venham em letra redonda nos periódicos da terra! São as esmolas dos avaros espalhafatosos, que se dão ao luxo de juntar em redor de suas moradias uma legião de infelizes, a quem distribuem, quinzenal ou mensalmente, a mísera quantia de 5 centavos!

E desta sorte, não lhes é difícil fazer figura de beneméritos. Um escudo apenas, um pobre escudo, senhores, dá para contemplar 20 pedintes!

Será isto exercer a Caridade?

A minha opinião é pobre, nada vale e nada pesa. Mas se ela tivesse algum valor, sempre diria que aquilo não é exercer a Caridade no que ela tem de mais belo, de mais sacrosanto, de mais puro e Divino!

Aquilo é única e simplesmente um ultrage, uma afronta pública, à pobreza dos outros!

Eu conheço indivíduos que têm mais no farelo que outros têm na farinha. Faria mais falta a uns um tostão que aos demais cem escudos.

E espírito de solidariedade, belo como a pomba: são os



**TODO O GÉNERO
DE
REPARAÇÕES
ELÉCTRICAS
★
ESPECIALIZADA
EM BOBINAGEM**

ELÉCTRICA LEVANTINA

RUA DO GRILU - 15-17-19 (BEATO) - LISBOA - TEL. 38-219

menos abastados aqueles que mais respeito têm pelos desherdados da sorte!

Meio tostão... Oh ironia suprema e desconcertante destes beneméritos espalhafatosos! Eles não querem saber que há-de chegar um dia em que terão que prestar conta do uso e do abuso que fizeram das suas possibilidades!

E é triste ver uma legião de pobres, sombra negra que comove e desconsidera inegavelmente as normas sociais, exposta às inclemências do tempo: no inverno, rôtos, molhados, cadavéricos e famintos; no verão, abafados, cobertos de poeira e miseráveis.

E para quê, senhores, para quê? — Para chegarem ao fim de tão dolorosa jornada com uns escassos meios-tostões de esmolas!...

Não haveria forma de remediar estes inconvenientes, de curar estas chagas, ou, pelo menos, de lhes ministrar um bálsamo que diminuisse a dor?

Estou firmemente convencido de que sim. Para tanto bastaria a boa-vontade dos homens, espírito cristão e amor fraternal.

Mas, infelizmente, é isto que menos se encontra no Mundo, agora mais do que nunca, verdadeiro Vale de Lágrimas.

(J. Alves, de *O Castanheirense*)

Impostos sobre veículos Automóveis

Tem corrido com insistência, nos meios automobilísticos o boato de que, a partir de janeiro próximo, a todos os proprietários de veículos automóveis passaria a ser cobrado novo imposto, falando-se mesmo já de tabelas elaboradas com distinção de potências dos carros, número de lugares, etc.

No desejo de esclarecermos devidamente o público e, em especial, os interessados, procurámos saber do fundamento de tal boato, podendo informar que ele é infundado.

De resto, o assunto ficará completamente esclarecido com a publicação, que se espera dentro de poucos dias, de um diploma do Ministério das Comunicações, que inclui também matéria relativa a impostos. O conhecimento da sua elaboração, em certos meios, deve ter dado origem ao boato que se criou.

(Dos jornais)

Uma experiência de regeneração humana

Na Grã-Bretanha estão a dar-se passos para aplicar as penas de prisão em conformidade com modernas ideias psicológicas.

A mais recente experiência deste género vai realizar-se numa prisão de condenadas próximo de Birmingham. As autoridades resolveram dar a estas mulheres a oportunidade de adaptarem-se de novo à vida normal, enquanto cumprem as suas penas.

As mulheres de «categoria» especial serão autorizadas a encarregar-se de serviços caseiros ou trabalho nas fábricas durante o dia, desde que se apresentem e regressem à prisão ao cair da noite. As mulheres casadas será permitido encontrarem os seus maridos fora da prisão, e às solteiras será dada também a oportunidade de se avistarem com as pessoas amigas.

(Do *Jornal do Comércio*)

Luta sem quartel contra os especuladores

Logo que o Sr. Eng.º Daniel Barbosa abandonou o lugar de Ministro da Economia, os especuladores começaram a preparar as manobras criminosas do mercado negro, fazendo correr em todo o país que iam faltar no mercado milho e azeite.

O sucessor do Sr. Eng.º Daniel Barbosa, na primeira reunião que teve com a imprensa, apressou-se a fazer alto aos especuladores e a sossegar o país sobre o êxito dos manejos em curso. Depois de prometer luta sem quartel contra os especuladores, afirmou: «Deve o governo todo o apoio ao lavrador que cumpre, ao industrial honesto e ao comerciante digno, mas é essa mesma atitude que o autoriza a prosseguir com ânimo inflexível aqueles que especulam desenfreadamente e que se propõem enriquecer à custa das dificuldades que o país atravessa.

A hora não é para contemplações, nem consente, nem convida às fraquezas sentimentais ou às concessões de tolerância. Só o exemplo intimativo da punição dura e pronta das fraudes cometidas pode opôr um freio às manobras miseráveis dos que exploram com as dificuldades alheias.

É esta a linguagem que o país quer ouvir, na certeza de que se cumprirão as promessas que encerra e que são o grande imperativo da ordem social, na hora presente.

(Do jornal *A Guarda*)

O aumento das taxas postais, telegráficas e telefónicas

Só agora, cerca dum mês depois do aumento das taxas postais, telegráficas e telefónicas, é que verificamos, por parte dalguns jornais, até mesmo daqueles grandes órgãos da opinião pública que, regra geral não têm opinião própria, uns ligeiros protestos ou vagos queixumes contra esse agravamento que passa a ser motivo bastante, de parte de todos que fornecem, seja o que for, para tornar mais elevado o custo das coisas! E se esse aumento correspondesse exactamente ao das taxas, estaria bem, mas a verdade é que o mais simples argumento serve para especular e complicar a vida do próximo, parecendo haver certo prazer em alargar o círculo vicioso em que vegetam todas as actividades nacionais!

Muita gente estava longe de calcular que o aumento

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

TORROAES

Relojoaria e Ourivesaria

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

das taxas, feito numa escala tão brusca, traria novas complicações à vida, encarecendo-a e dificultando-a; mas é isso mesmo que se está verificando, com a agravante de se elevar a proporções nunca vistas!

Nós também temos o direito de emitir a nossa opinião sobre o caso e ela aí vai sem reservas e sem a preocupação de agradar ou desagradar seja a quem for: o aumento compreendia-se com certa moderação, porque gastar \$50 na expedição duma carta, \$30 num postal e 2\$00 num telegrama até 10 palavras, era realmente barato, dada a desvalorização da moeda ou, se quizerem, reduzido o poder de compra nos anos que se sucederam ao início da guerra. Queremos dizer que o aumento médio de 50 % seria mais aconselhável e não provocaria a reacção do público, que entende dever defender-se por todos os meios ao seu alcance, quer abstenendo-se ao máximo de utilizar esses serviços públicos, quer usando estratagemas e inventivas que o seu espírito adrega para os substituir.

O aumento de 150 % em carta registada, de 100 por cento nos telegramas e não sabemos de quanto nos telefonemas foram excessivos. Quanto às encomendas, o aumento subiu a proporções inoportáveis e pouco menos que proibitivas, em manifesto dano para a Administração dos C. T. T., visto que o público tem variadíssimos meios de expedir encomendas por outras vias e sem algumas complicações e exigências, muitas vezes inúteis, de condicionamento. Não seria mais lógico que esse aumento se integrasse nos domínios da concorrência, como até aqui, e em que, com inteligência, se permitia toda a espécie de expedições, o que se notou com agrado durante o período da guerra?

As taxas de títulos à cobrança também subiram excessivamente, originando o aumento global das despesas de expediente das actividades comerciais e industriais, que não é possível substituir por outro serviço mais prático, a não ser, quando se trate de cobranças de grande valor, pelo de saques expedidos por intermédio de Bancos e casas bancárias.

Resta saber se um tão elevado aumento não terá sido contraproducente, isto é, lesivo aos interesses da A. G. C. T. T. Não é possível substituir alguns dos seus serviços, mas há maneira de reduzir a sua utilização. E esta hipótese é que deveria ter sido encarada para não exagerar a subida das taxas.

(De Comarca de Sertão)

Será fantasma?

«Numa cidade da Baviera o povo apelou para as autoridades eclesiásticas locais para que levassem a efeito um inquérito oficial sobre as actividades do «fantasma» que parece ser um «poltergeist» designado por «Gus». Um padre já esconjurou uma casa onde o «Gus» punha a família em sobressalto. O «Gus» abandonou a casa mas estabeleceu o seu alarmante domínio à meia noite do dia seguinte numa casa vizinha.

Os locatários das casas em que o «Gus» se apresentou, como residente sem pagar, dizem que viram pratos lançados pelo ar, a comida a desaparecer dos pratos e os armários a abrirem-se misteriosamente por si próprios enquanto que o que lá estava dentro dos armários se espalhava por toda a casa.

Uma mulher declarou que o pouco amável «Gus» lhe dera um pontapé e que depois entornára o conteúdo de uma cafeteira sobre ela. Os cães caseiros uivam e lambem nos cantos quando o «Gus» entra numa dependência. Dizem que o «Gus» fez endoidecer uma rapariga de 15 anos e que lhe arrancou grande parte do cabelo, o que assustou muito os

país que tinham em vão coberto a rapariga com um chaile. Alguns dos mais histéricos habitantes da cidade juram que viram o «Gus» acompanhado de alguém, que algumas pessoas dizem ser um fantasma feminino.»

Os fantasmas femininos são muito perigosos.

(Da Gazeta de Cantanhede)

O Fado

Contra o que muitos afirmam, asseguram outros que o fado não é uma canção nacional. E, por isso, há quem se deleite todo com o fado e há quem não o queira ouvir nem de longe. As opiniões dividem-se e não há maneira de as harmonizar.

E' certo que o fado está hoje muito menos... fadista. Com o fado cantam-se actualmente versos de bons autores, de autores consagrados como poetas. Já não se ouve aquele fado arrastado, mandrião, ébrio... Cantam hoje o fado artistas de verdade, que na cultura dessa canção se elevam muito alto, a ponto do seu nome ir já além da fronteira portuguesa. Hermínia Silva, Amália Rodrigues, Maria Tereza de Noronha, Fernanda Peres, são nomes que andam já na boca de muita gente, nomes que se podem pronunciar em toda a parte duma maneira muito diferente daquela por que se falava na «Severa».

Apesar de tudo, porém, não se conformam os detractores do fado em ouvir chamar-lhe a canção nacional.

Mas hão-de concordar que, se não é nacional, o fado é uma canção genuinamente portuguesa, que só os portugueses sabem cantar. E, se querem tirar a prova, ponham um cantor estrangeiro, ainda o mais afamado a cantar o fado. Verão a diferença... e o fiasco.

(De A Rabeca)

Com o progresso constante da mecânica Automobilística, dos motores de Aviação, Marítimos e de maquinaria aplicável à Agricultura, a necessidade de um lubrificante perfeito e capaz de corresponder às exigências da moderna técnica tornou-se mais e mais imperiosa.

A CASA L. SONNEBORN SONS INC., de Nova Iorque, com refinarias próprias em Petrolia e Franklin (Estado da Pensilvânia), especialista em lubrificantes desde 1880, mantendo como mantem, o seu Corpo de Engenheiros em permanente estudo e investigação, melhorou consideravelmente os seus de há muito famosos óleos e massas lubrificantes

AMALIE Pensilvânia

de tal maneira que eles são hoje considerados pelos próprios construtores não só o lubrificante da actualidade mas até do futuro...

«AMALIE» Pensilvânia Motor Oil é um autêntico sucesso da ciência de lubrificação e representa um progresso que ultrapassa de muito as necessidades presentes da técnica de construção mecânica.

«AMALIE» Pensilvânia Motor Oil é um produto directamente obtido por destilação da base-petróleo, sem qualquer mistura de óleos neutros.

«AMALIE» Pensilvânia Motor Oil é o lubrificante de maior grau de OLEOSIDADE até hoje conhecido.

Secção Técnica:
Rua Augusta, 118-4.º

Telefone
3 0257

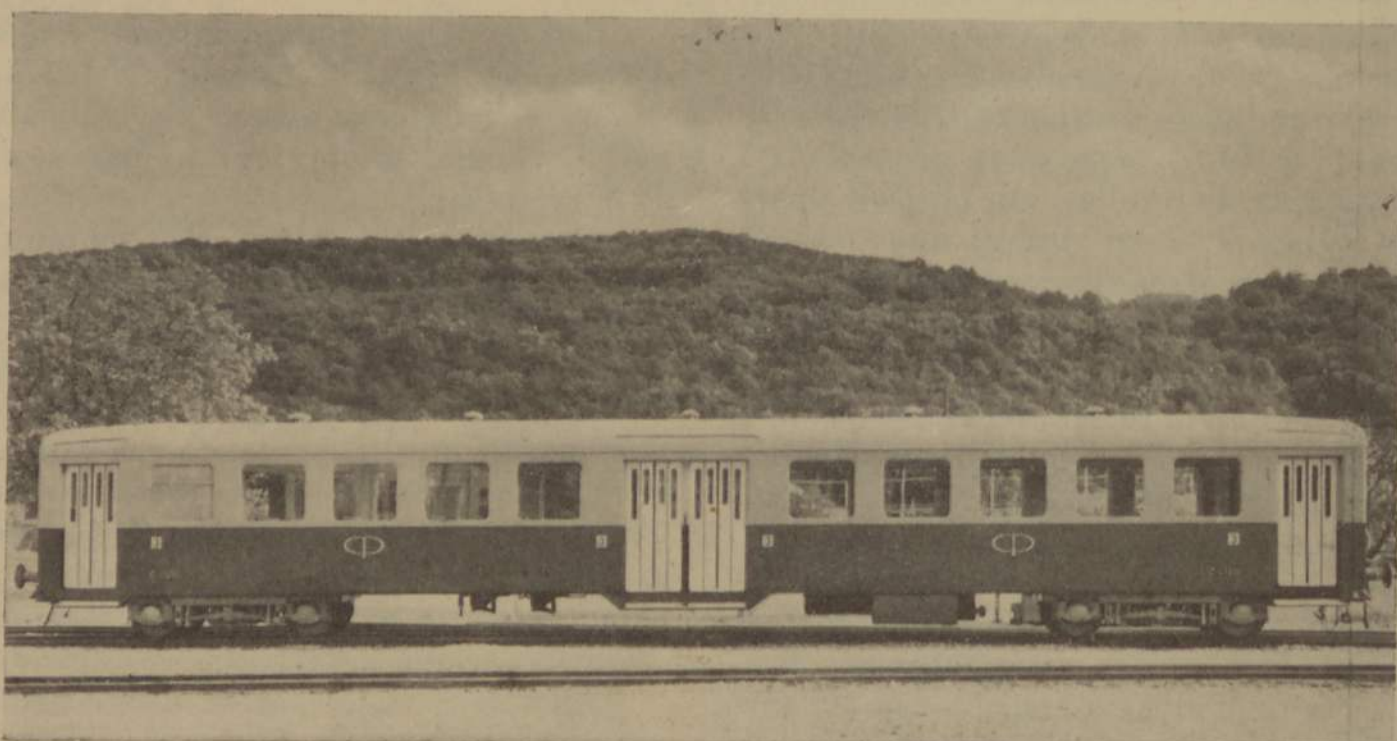
L I S B O A

SCHINDLER WAGONS S.A., PRATTELN-SUIÇA

Carruagens normais e de luxo, construção ligeira em aço para caminhos de ferro

Wagons de mercadorias de todos os tipos

Automotoras e carruagens para tranways



Carruagens de construção ligeira para os Caminhos de Ferro Portugueses, com 156 lugares e 30 toneladas de tara



Serralharia Artística
de António Manuel Castro, Suers.
Executa todos os trabalhos referentes à
CONSTRUÇÃO CIVIL
Fornecedores: S. P. N. (Pousadas)
Telefone 2 9319
Largo do Picadeiro, 12 Rua Elias Garcia, 332
LISBOA AMADORA



«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
 Fogões, Esquentadores, Lan-
 ternas e todos os artigos da
VACUUM

Única casa no género que tem
 ao seu serviço pessoal técnico
 que pertenceu àquela compa-
 nhia, tomando responsabili-
 dade em todos os consertos
 — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Teler. 2 942



GUIMARÃES — Casa da Câmara e Igreja

GUIMARÃES

GUIMARÃES é, sem dúvida, a mais nobre cidade de Portugal. Ali, no Paço do Castelo, fixou residência, em fins do século XI, o Conde D. Henrique; ali nasceu e se baptizou D. Afonso Henriques; ali foi a primeira côrte portuguesa. Terra sagrada é, pois, Guimarães, terra que nenhum português, mesmo com sacrifício, deve deixar de visitar uma vez só que seja na vida.

Vila importante e muito populosa, só no reinado de D. Maria II, em 1853, é que Guimarães ascendeu à categoria de cidade. Todavia, enraizada como está no passado, sendo, por tal facto, uma das páginas mais vivas da história nacional, Guimarães é uma das nossas cidades mais progressivas, mais belas e actuais.

Indústrias várias, como as de cutelaria, tecidos de linho e algodão, cortumes, calçado, etc., constituem a base do seu rápido progresso e são ainda hoje a razão do aumento constante da população não só da cidade mas de todo o concelho.

Centro industrial dos mais importantes do país, Guimarães é também uma das estâncias mais belas, mais completas com que o turismo nacional pode contar para atrair os estrangeiros e convencer os próprios portugueses de que Portugal é uma das terras mais encantadoras em todo o mundo.

Em Guimarães, com efeito, o turista ou o estudioso da nossa história e da nossa arte encontra monumentos e documentos de alto interesse. Lição prática e opulenta, persuasiva e eloquente é aquela

que colhemos nas suas pedras sagradas por 8 séculos de existência.

São valiosos, em todos os pontos de vista, os seus monumentos a começar pelo Castelo românico, que data do século XII, e pela igreja de S. Miguel do Castelo, igualmente de estilo românico e do mesmo século, e onde, em 1111, foi baptizado o primeiro rei de Portugal, e a acabar na igreja de Serzedelo, do século XIII, na igreja de S. Domingos, em estilo gótico, do século XIV, na igreja de S. Francisco, em estilo gótico, do século XV e no Mosteiro da Costa, em estilo renascença, dos séculos XVI e XVII.

A fisionomia da cidade é característica, original e ímpar no país. A antiga Praça do Toural, onde, até 1940, esteve o monumento do primeiro rei de Portugal, e hoje se chama Praça de D. Afonso Henriques, é simplesmente curiosa, com os seus edifícios imponentes e realmente belos.

Digno de visita é o Museu de Alberto Sampaio, instalado numa dependência do antigo mosteiro, cuja igreja de Nossa Senhora da Oliveira é considerado o mais importante monumento de Guimarães.

Neste Museu, além do notável claustro do século XIII e onde se encontram expostas admiráveis esculturas antigas, existem uma bela colecção de quadros de pintores notáveis, riquíssimas peças de ourivesaria sacra, como cálices e relicários, mobiliário antigo, etc.

Com sede no extinto convento de S. Domingos,



GUIMARÃES — Estátua de D. Afonso Henriques

existe um outro Museu, cuja fundação se deve à benemérita Sociedade Martins Sarmento. Este Museu, dedicado à Arqueologia, é constituído por uma notável colecção de objectos encontrados nas escavações das citânias de Briteiros e Sabroso, levadas a efeito pelo douto Martins Sarmento. A Biblioteca desta Sociedade possui mais de 30 mil volumes, sendo, por isso, uma das mais valiosas do país.

A antiga casa da Câmara, é um belo e curioso edifício do século XVI, assente sobre arcaria que abre passagem para a Praça de S. Tiago. O Palácio dos Duques de Bragança é outro edifício histórico, que há poucos anos sofreu grandes obras de restauro. Domina a cidade o Castelo, fundado por Mumadona, mas restaurado e reformado nos reinados de D. Afonso III e D. Dinis e ultimamente mais uma vez restaurado.

Este castelo, que foi teatro de lutas heróicas, compõe-se duma torre de menagem quadrangular de 20 metros de altura, isolada ao centro, e de um cinto de muralhas pentagonal, com cubelos e torres nos vértices. Quem subir ao alto da torre de menagem poderá disfrutar um dos mais encantadores e amplos panoramas que é dado ver a olhos humanos.

Em frente, no terreiro, ergue-se a famosa está-

tua de D. Afonso Henriques, obra do insigne Soares dos Reis. Percorrendo as ruas e praças de Guimarães, visitando os seus templos e os seus mais expressivos monumentos, encontramo-nos a cada passo com uma página de história, — da história da cidade e da história da Nação. Uma vida nova, porém, despertou no velho burgo e no formoso concelho. São dezenas e dezenas de fábricas que atiram para o ar, com os seus silvos, a canção gloriosa e heróica do trabalho.

Guimarães é uma das nossas mais belas estâncias de turismo. Vista a cidade, onde há excelentes hotéis e pensões, uma digressão pelo vasto concelho só nos poderá proporcionar as mais gratas emoções. Os panoramas sucedem-se, numa série interminável. Mas é principalmente a Penha, a seis quilómetros de Guimarães, que mais atrai e encanta o visitante. Na altitude de 617 metros, os seus ares são puríssimos, assim como os seus panoramas são verdadeiramente empolgantes.

TELEFONE : 4156

João Ferreira das Neves

Proprietário de Carreiras de Auto-Cars entre Guimarães-Pôrto, Guimarães-Póvoa de Varzim, Guimarães-Pevidém, Guimarães-Felgueiras

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Aluguer de Luxuosos Auto-Cars para Excursões

CAMINHETAS DE CARGA

Largo do Toural, 78 a 82

GUIMARÃES

Telefone : 4347

Telegramas : ALCAR

ALVES & CARDOSO, L.^{DA}

EXPORTADORES PARA AS COLÓNIAS

Armazenistas de Fazendas Brancas e Retalhistas de Casimbras
Tecidos de Algodão e Miudezas

Armazém: Largo do Toural, 68 Filial: Largo da Condessa do Juncal

GUIMARÃES

ARMAZÉM DE TECIDOS DE ALGODÃO

FREITAS & CARVALHO, L.^{DA}

Rua Trindade Coelho, 40

GUIMARÃES

Telefone : 4438

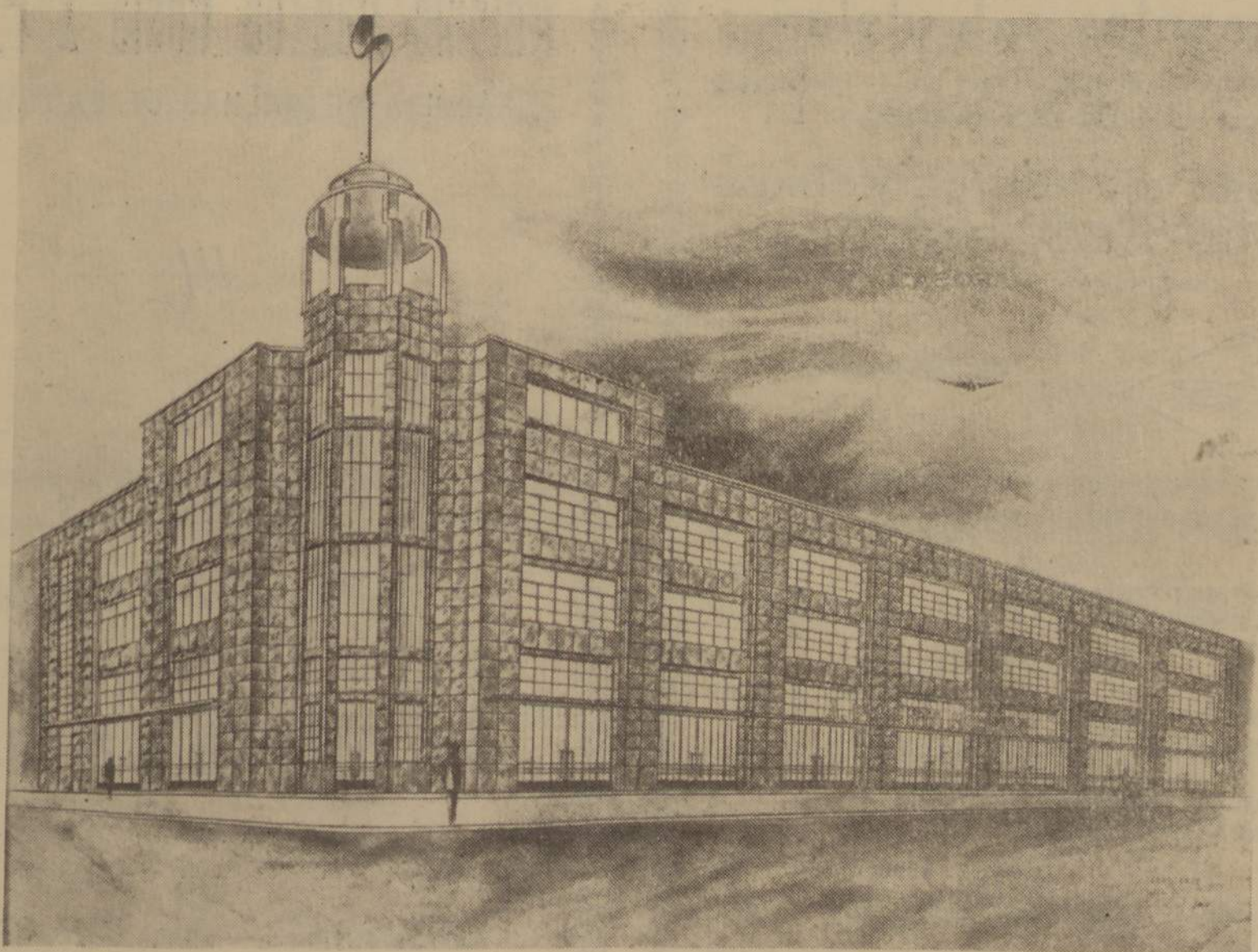
Telegramas : PÁTRIA

ANDRADE & C.^A Suc.

FÁBRICA DE PENTES

Avenida dos Pombais

GUIMARÃES



FÁBRICAS E ARMAZENS DE TECIDOS DE ALGODÃO
FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MOVEIS
SECÇÃO DE SEGUROS — ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS
— DE —

Alberto Pimenta Machado & Filhos

(CASA FUNDADA NO ANO DE 1919)

IMPORTADORES E EXPORTADORES PARA PORTUGAL
E COLÓNIAS E PARA O ESTRANGEIRO

Armazens de Tecidos de Algodão e Lanifícios
Escritórios — Fábrica de Serração e Móveis
P. B. X. 4111 — 4112 — 4113

TELEFONES : Escritórios-Gerência : 4405 — 4485
Fábrica de Tecidos de Vila Pouca 4424
Filial (Estabelecimento de venda ao público)
Rua de Santo António 4478
Residência-Guimarães 4128
Residência-S. Torcato 4472

TELEGRAMAS
ALPIMENTA

GUIMARÃES—PORTUGAL

Ferramentas e Cutelarias de Guimarães, L.^{da}

TRAVESSA DA RUA DE COUROS
GUIMARÃES—PORTUGAL

TELEGRAMAS—RAPOSAS



A NOSSA MARCA
É A MELHOR GARANTIA

TODOS OS MODELOS
DE TALHERES EM
AÇO INOXIDÁVEL

FERRAMENTAS PARA
AUTOMÓVEIS

RASPADEIRAS E OUTROS
ARTIGOS PARA PAPELARIAS

FABRICANTES E
EXPORTADORES

FERRAMENTAS PARA
TODAS AS ARTES

INSTRUMENTOS CIRÚRGICOS

TODA A ESPÉCIE DE CANI-
VETES DE USO CONTINEN-
TAL E COLONIAL, FACAS,
CUTELLOS, ETC.

Sempre os melhores artigos do mercado

António Vaz da Costa & F.^{os}, L.^{da}

FÁBRICA DE MALHAS DE SANTA LUZIA

///

MEIAS

PEUGAS

CAMISOLAS

///

GUIMARÃES—Rua Paio Galvão

Telefone 4231 — Apartado 23

FÁBRICA DE TECIDOS

A Estrela do Norte
— DE —
Julio Miranda Pedrosa



ESPECIALIDADE EM PANOS BRANCOS E
RISCADOS DO CONTINENTE E COLÓNIAS



MOREIRA DE CONEGOS (Guimarães)
Estação do Caminho de Ferro de Lordêlo

Empresa Textil do Salvador, L.^{da}

///

ESPECIALIZADA EM PANOS
ENFESTADOS, ATOALHAOS
— E RISCADOS —

///

S. MARTINHO DO CAMPO — MINHO II

Telefone 11

COMPANHIA DE FIAÇÃO
E
TECIDOS DE GUIMARÃES

GUIMARÃES

FÁBRICA DE TECIDOS

DA

Cruz de Pedra, L.^{da}



GUIMARÃES

TELEFONE 4157

Fábrica de Tecidos do Carvalho

António Moreira Gomes & Filhos

ESPECIALIDADE EM PANOS ALINHADOS,
LENÇOS DE BOLSO E COLCHAS

LORDÊLO — GUIMARÃES

Telef. 4740

António da Costa Guimarães, F.^o & C.^a

Fábrica de Fiação e Tecidos do Castanheiro



GUIMARÃES

EMPRESA AUTO-GUIMARÃES **DE**
JOÃO CARLOS SOARES

Escritório — Rua de Paio Galvão — Stand n.º 8

Garagem e Estação de Serviço:

Avenida Conde de Margaride

Telefone 4458 — GUIMARÃES

CARREIRAS ENTRE

GUIMARÃES

FAFE

PÓVOA DE VARZIM

FAMALICÃO

BRAGA

AMADEU C. PENAFORT, L.^{da}

REPRESENTAÇÕES, COMISSÕES
E CONSIGNAÇÕES

Rua de Paio Galvão (Edifício próprio)

Telefone 4132 — Teleg. «PENAFORT»

GUIMARÃES (PORTUGAL)

Manuel Pinheiro Guimarães & C.^a, Sucessores

CASA FUNDADA EM 1798

ARMAZÉM DE FAZENDAS
DE LÃ, SEDA E ALGODÃO

Fornecedor de diversos Seminários
e Colégios Religiosos

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

106, Praça D. Afonso Henriques, III — Telefone 4118

GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos de Vila-Flor, L.^{da}

Premiada com a medalha de ouro na Exposição
Industrial de Guimarães, única a que concorreu

Fábrica, Depósito e Escritório
Avenida D. Afonso Henriques
TELEFONE 4303

Guimarães

FÁBRICA DE TECIDOS DO MONTENEGRO

DE

J. Pereira Fernandes

///

PEVIDÉM

Guimarães

Telefone 4714

Fábrica de Tecidos do Saganhaes

DE

António Ribeiro da Cunha

TELEFONE 4752

PEVIDÉM — GUIMARÃES

(PORTUGAL)

Fábrica de Fiação e
Tecidos do Devidém

Alberto Rodrigues de Figueiredo & Filhos

Telefone 4 757

PEVIDÉM

FABRICA TEXTIL DE VIZELA, L.^{DA}

FIAÇÃO

Fiação fina, média e grossa de 2.^a

Fios torcidos

TECELAGEM

Tecidos de algodão, diversas qualidades

Especialidade em cotins finos

TELEFONE, 4 847

VIZELA

FABRICA DE CUTELARIAS

Pentes
Miudezas
Cutelarias
Ferragens
Torneiras
Ferramentasde
manuel
machado

5 m 3

REGISTADA
FUNDADA EM 1917

Creixomil

AS MELHORES CUTELARIAS NACIONAIS GUIMARÃES

Armazém de Fazendas Brancas, Sêdas e Atoalhados

Eduardo Torcato Ribeiro & C.^a, L.^{da}

Rua da Caldeirôa, 70 - Guimarães - Telef. 4106

Aureliano Fernandes & Marques, Sucs., L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1920

Telefone 4318

GUIMARÃES

FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO E ALGODÃO

Especialidade em Panos para Lençóis

ALBANO M. COELHO LIMA

Telefone 4763

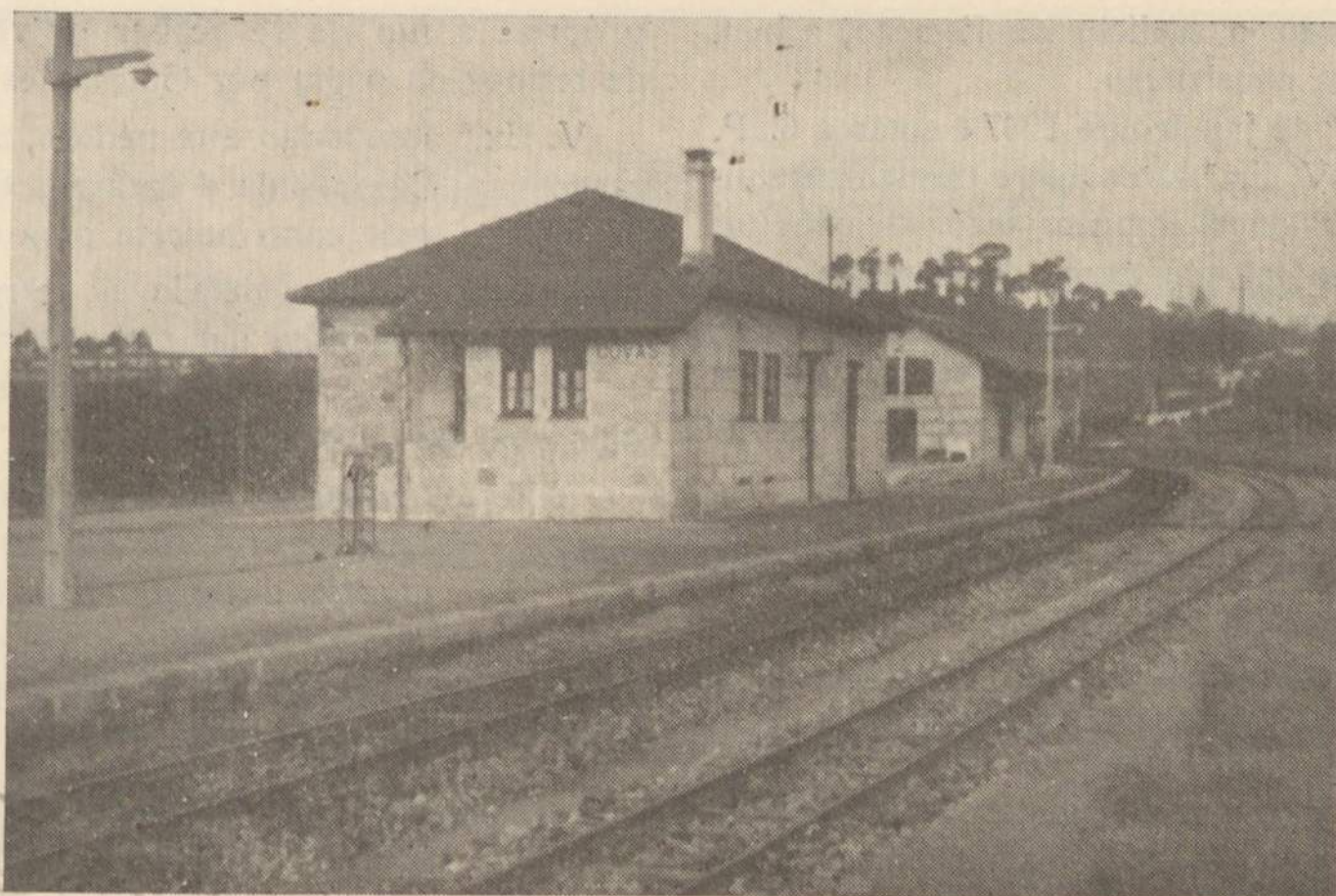
PEVIDÉM

JOÃO RIBEIRO DA CUNHA, FILHOS & C.^a, L.^{da}

Fábrica de Fiação e Tecidos do Crastinho

Telefone 4743

PEVIDÉM — Portugal



A ESTAÇÃO DE COVAS

COVAS e as suas aspirações

Uma comissão de distintos elementos das forças activas da linda e importante localidade, que os industriais de Guimarães estão transformando num progressivo centro fabril, enviou recentemente à C. P. uma Exposição, assinada também por autoridades e individualidades das mais representativas do meio, em que é formulado o pedido de se elevar o apeadeiro daquela zona industrial à categoria de Estação.

Reproduzimos a seguir, na íntegra, a referida Exposição:

Ex.^{mo} Senhor Director Geral da Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses —
Lisboa.

Ex.^{mo} Senhor:

A rectidão, o aprumo moral e o espírito de justiça com que V. Ex.^a costuma apreciar todos os assuntos que Lhe são apresentados, dão aos signatários da presente Exposição-Pedido (Industriais, comerciantes, autoridades e povo em geral que se servem do apeadeiro de Covas, sito em Urgeses, concelho de Guimarães) a certeza antecipada de que a sua antiga aspiração será por V. Ex.^a criteriosamente julgada e favoravelmente sentenciada.

O antigo apeadeiro de Covas, da extinta Companhia do Norte, não satisfazia, de modo algum, às ne-

cessárias condições para o movimento desta linda, importante e populosa localidade que Guimarães escolhe para instalar as suas novas indústrias. Assim sendo, aquela Companhia entendeu e muito bem, que era seu dever dar uma solução ao problema mandando elaborar um projecto, não para um novo e maior apeadeiro, mas sim para uma linda Estação, com residência para chefe, cais coberto e descoberto, linhas de resguardo, retretes, jardim, etc., para assim satisfazer as necessidades do seu progressivo público.

Concluido o projecto e negociado o respectivo terreno, principiou a mesma Companhia a tratar da almejada Estação e dentro em pouco a população principiou, com geral agrado, a ver a ascensão das paredes e a terraplanagem para as linhas de resguardo, que, pouco tempo após, estavam concluidas, bem

como o cais, estando o edifício da Estação, a bem dizer, a meio da sua construção.

Chegou o dia 1.º de Janeiro de 1947 e então a C. P. — Companhia que V. Ex.^a tão sábia e dignamente dirige — com um formidável impulso acaba de concluir esta obra colocando ali um chefe de Estação e não um simples encarregado de apeadeiro. Todos rendemos graças a Deus e em coro uníssono louvamos a Companhia de que V. Ex.^a é muito digno Director Geral.

Mas... o tempo vai passando e aquilo a que, com toda a razão, apelidamos de Estação não passa, praticamente, de um simples apeadeiro!...

Não achamos justo e V. Ex.^a também não acha, certamente, que assim continue a ser, porquanto as linhas de Guimarães e do Litoral do Minho têm estações, que não mencionamos por se tornar desnecessário, com tráfego muito inferior ao de Covas, longe de possuir um tão belo edifício e de servirem zonas tão industriais, comerciais e populosas como a de Covas, com distâncias próprias.

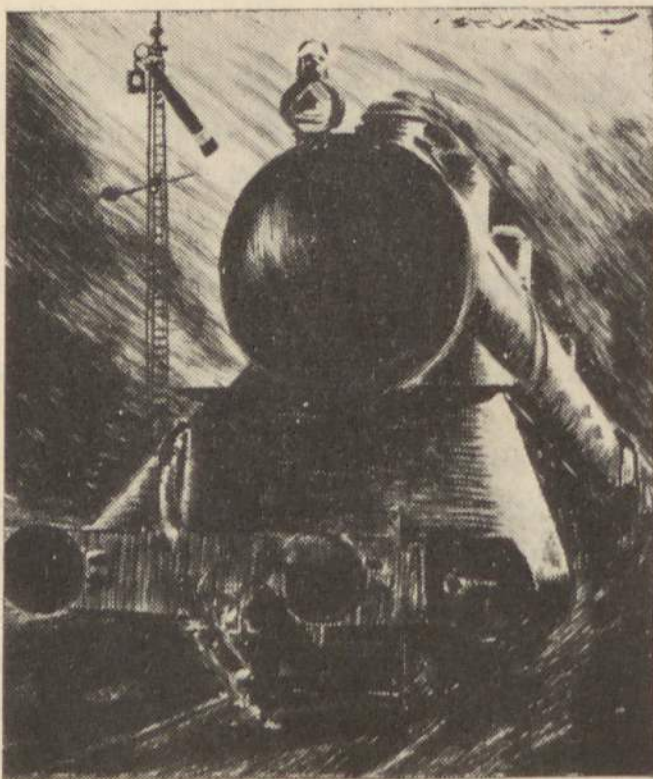
Pede-se, portanto, que o apeadeiro de Covas passe a denominar-se Estação de Covas, com distâncias

próprias a fim de se acabar de vez com a anomalia de termos de pagar por Guimarães ou Vizela.

V. Ex.^a atendendo este pedido, não afectará os encargos da Companhia e dará aos signatários vontade de mais e mais contribuirem para o desenvolvimento desta linda Estação de Covas, terra encantadora preferida já por famílias da : mais distintas para passarem as suas férias, e, como acima se diz, é a futura zona industrial de Guimarães.

A testemunhar o que fica dito, V. Ex.^a poderá apreciar na data do recebimento desta Exposição-Pedido, pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um documentário elucidativo do que é e do que vale, industrial e comercialmente, a zona servida pela nova Estação de Covas.

Os signatários esperam poder, dentro em breve espaço de tempo, festejar dignamente o importante melhoramento que representa a elevação à categoria de Estação do apeadeiro de Covas e, nessa ocasião terão oportunidade de patentear a V. Ex.^a os protestos da maior gratidão pelo apreciável favor de V. Ex.^a, a quem Deus guarde.



FÁBRICA DE TECIDOS
VITAL MARQUES RODRIGUES

TELEFONE: 4159

COVAS — GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos de Linhos e de Algodão de Guimarães

de *Agostinho da Silva Aveias*

— * TINTURARIA E ACABAMENTOS * —

Telefone: 4364

C O V A S

Guimarães

Amadeu Esteves & Irmão, L.^{da}

Tecelagem e fiação, chales, colchas, cobertores, etc.

Covas Telefone 4293 GUIMARÃES

FÁBRICA PORTUGUESA DE COLCHAS DE SEDA E ALGODÃO

V.^a Joaquim da Cunha

Telefone 4163 Covas Guimarães

A Industrial de Panos Alinhados, de Tecidos de Sêda e Algodão

DE **Alfredo Cardoso de Castro**

Especializado em colchas de Damasco e Damasco em peça

COVAS — GUIMARÃES

GRANDE ESTABELECIMENTO

— DE —

ANTÓNIO DE ABREU

Vinhos, Mercarias, Sal por junto e a retalho — Riscados, Cotins, Flanelas, Cobertores, Meias, Guarda-chuvas, Lenços e Miudezas

Lugar da Ponte — COVAS — Guimarães

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO, COLCHAS DE SEDA

A. SILVA JUNIOR

Polvoreira

COVAS

Guimarães

Manuel Rodrigues

Fábrica de Tecidos

**COVAS
GUIMARÃES**FÁBRICA DE TECIDOS
DE**Manuel Pereira da Costa****S. Faustino de Vizeia****VIZELA**

Carpintaria e Oficina mecânica de

JOSÉ DE OLIVEIRA

CONSTRUTOR CIVIL

Encarrega-se de todas as obras referentes a carpintaria, por conta do proprietário ou empreitada. Garante pessoal devidamente habilitado e segurado. Perfeição e segurança

POLVOREIRA — COVAS**GUIMARÃES**

Fábrica de Tecidos de Algodão e Seda

ADELINO RIBEIRO DE ABREU

TELEFONE 4738

PEVIDÉM

MERCEARIA, VINHOS E PADARIA

BELMIRO ALVES CARDOSO**Taboadelo GUIMARÃES**

ESTABELECIMENTO DE MERCEARIA

De **JOÃO PEREIRA DA SILVA**Depositário de sulfato, cal e enzofre,
S. Cristóvão de AbaçãoVendas a preços módicos
GUIMARÃES**Alfredo Cardoso de Castro**

MERCEARIA, VINHOS E PADARIA

Covas

GUIMARÃESTECIDOS, MATERIAIS PARA
CONSTRUÇÃO CIVIL E FERRAGENS

DE

Bento GomesPróximo à Estação — **COVAS — Guimarães**

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO

DE **MANUEL ALMEIDA****Abação — S. Tomé — Guimarães**FÁBRICA DE TECIDOS
DE**João da Silva**

Covas — Guimarães

Fábrica de Tecidos de Seda e de Algodão

*Joaquim Salgado Guimarães***URGEZES GUIMARÃES TELEF. 4193**

FÁBRICA MANUAL DE TECIDOS

*Damião Leite Simões***TABOADELO—GUIMARÃES**FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO E SEDA
DE**ARMINDO FERNANDES***Taboadelo***GUIMARÃES**

FABRICO DE TECIDOS DE ALGODÃO

DE **JOÃO FERNANDES**

S. Faustino de Vizeia

GUIMARÃES

INDÚSTRIA DE TECIDOS MANUAIS DE ALGODÃO

Atoalhados, colchas e panos brancos, alinhados de todas as dimensões

José Pereira da Silva**Gémeos****GUIMARÃES**

FUNDIÇÃO NEIVA

DE
ANTÓNIO MARTINS NEIVA

Execução de fundição em ferro, bronzes e metais.

Acabamentos de trabalhos concernentes à sua arte.

Chamadas ao Telefone 4159

Santo Amaro — COVAS — Guimarães

FÁBRICA DA BREIA

DE
OLIVEIRA, IRMÃOS, SUC.^S, L.^{DA}

TECIDOS PARA ESTOFOS

COLCHAS DE SEDA

PANOS DE MESA

CHALES DE SEDA

Telefone 4310

COVAS — GUIMARÃES

FÁBRICA de TECIDOS, LINHOS de GUIMARÃES

DE

FRANCISCO DA SILVA AREIAS

Premiada na Exposição Industrial Portuguesa de 1932

COVAS — GUIMARÃES

TELEFONE 4161

PEREIRA DA CUNHA, L.^{DA}

com FABRICA DE TECIDOS DE SEDA

Especialidade em Damascos e tipos Orientais

ALDEIA DE REDEMOINHOS

COVAS — GUIMARÃES

A CENTRAL COVENSE de Alexandre A. da Silva Teixeira
ESTABELECIMENTO MIXTO
Comprar nesta casa é garantir a sua economia e o seu bom gosto
COVAS **GUIMARÃES**

FUNERÁRIA de JOAQUIM ALVES ROSA
FUNDADA NO ANO DE 1884 — Encarrega-se de funerais de luxo e modestos, assim como de trasladações para fora da cidade
SERVIÇO PERMANENTE **COVAS—GUIMARÃES**

Mercearia "Pinheiro Manso" de JOSÉ DE ARAÚJO
URGEZES **GUIMARÃES**

Mercearia e Vinhos de Manoel Martins Ribeiro da Silva
(CASAS AMARELAS)
Polvoeira **GUIMARÃES**

Café Covense de José da Costa
Covas **Guimarães**

Casa de Móveis de ANTÓNIO DE ARAÚJO
COVAS **GUIMARÃES**

DOMINGOS MOREIRA DA COSTA ABREU
Oficina de Máquinas «Jacquards» e Maquinetas—Reparações em máquinas usadas, Franchetas, Chumbarias, Registos, Ganchos, Agulhas, Molas e Cilindros
LUGAR DOS REMÉDIOS—URGEZES **GUIMARÃES**

Oficina de Reparações de Automóveis, Motos e Motores
Soldaduras a Autogéneo e Electrogéneo—Executa-se qualquer serviço de torno

AVELINO CORREIA
ALEM DO RIO **SANTO TIRSO**

CANDIDO ROCHA
Rua Francisco Moreira
FUNDADA EM 1940—TELEFONE 126
SANTO TIRSO

Delegação do Contribuinte
Procuradoria

Acessórios Nacionais e Estrangeiros para
FIAÇÃO E TECELAGEM—Produtos para acabamentos. Oleos e Massas Consistentes

OLIVEIRA BRANCO, L.^{DA}
ARMAZÉM DE TECIDOS
Rua Sousa Trêpa **SANTO TIRSO**

ANTÓNIO DA COSTA PACHECO
INDÚSTRIA DE TECIDOS—Especialidade em atalhados
S. Martinho de Candoso **PEVIDÉM**

OFICINA DE CUTELARIAS de JOSÉ DE FREITAS
COVAS **GUIMARÃES**

Tecidos de Algodão do Laranjal
VAZ & ABREU
S. Faustino de Vizela — **VIZELA**

João Baptista
MERCEARIA E VINHOS
Cruzeiro de S. Pedro—Vizela **GUIMARAES**

Mercearia e Vinhos de João de Freitas
Urgeztes **Guimarães**

Fábrica da «Deveza» — José Rodrigues
Colchas, Tecidos de Algodão e Sêda
S. Martinho de Candoso — **PEVIDÉM** — Telefone 4733

DOMINGOS ALVES GUIMARÃES
Atelier de Debuxos para «Jacquard» e «Maquineta»
Fundado em 1927—Marcas (DOMINALGUIMA)—Montagens de teares
«Jacquard» e «Maquineta» — **COVAS—GUIMARÃES**

Fábrica de Serração - Depósito de Madeiras diversas e Lenha—Telhas Diversas—Tijolos, etc.

Paiva, Ferreira & C.^a, L.^{da}
TELEFONE, 131
MONTINHO **SANTO TIRSO**



ESTAÇÃO DE SERVIÇO **Telef. 12**
DA

GARAGEM MACHADO
DE ANTONIO JOAQUIM MACHADO

Os mais confortáveis automóveis.

*Depositário da Gasolina e Oleos da
«Vacuum Oil Company».*

Agente dos Oleos «Castrol».

Oficina de reparação de Automóveis.

Oficina de Pintura a DUCO.

*Serviço permanente de recolha
e automóveis de aluguer.*

R. FRANCISCO MOREIRA
SANTO TIRSO

CASA BRANCA

DE

Francisco d'Oliveira Alves

Fazendas — Malhas — Miudezas — Papelaria
Perfumarias — Novidades — Chapéus —
Guarda-sóis — Calçados — Louças —
Mercearia — Móveis

AVES-NEGRELOS

TELEFONE: 19

**Empresa de Tecidos
da Ponte Nova, L.^{da}**

S. TOMÉ DE NEGRELOS

TELEFONE: 112

Fábrica de Tecidos do Pinheirinho
DE
José António Correia

SANTO TIRSO

**Humberto Nunes
Ferreira Marques**

**FABRICO ESPECIAL DE LENÇOS
DE BOLSO E TECIDOS DE ALGODÃO**

Telefone 21
A V E S
NEGRELOS

Empresa Fabril de Lordêlo, L.^{da}

Telefone: 17
S. MARTINHO DO CAMPO

Telegramas-Registos
N e g r e l o s

Despachos-Apeadeiro
G i e s t e i r a

LORDELO—MINHO II
G U I M A R A E S



Um trecho da cidade de AVEIRO e de um braço da ria

AVEIRO e os seus grandes recursos

AVEIRO é uma das nossas cidades à qual está destinado um grande futuro económico. Logo que terminem as obras do porto, esse grande futuro será uma das mais gloriosas realidades portuguesas.

Aveiro tem, pois, nas suas mãos, isto é, nas suas indústrias e no seu porto, extraordinárias possibilidades de engrandecimento e progresso, engrandecimento que já se iniciou e progresso que se acentua de ano para ano. A cidade de Aveiro, que tinha, há dez anos, perto de doze mil habitantes, apresenta hoje uma população superior a quinze mil almas. Estes números são eloquentíssimos, pois sabe-se que a população de uma cidade só aumenta à proporção que o nível de vida melhora e sobe e as actividades de trabalho se multiplicam.

Grande porto de pesca, esta não só se exerce apenas na costa mas também nos bancos da Terra Nova, havendo, para isso, uma frota bacalhoeira importante, cujos barcos, na sua quase totalidade, saíram dos seus próprios estaleiros.

Um outro valor económico da região de Aveiro é o sal produzido na ria, essa mesma ria generosa que lhe dá também o moliço, precioso adubo das terras de cultivo.

Há quem passe por Aveiro, a correr, com pressa de chegar ao Porto, se vai de Lisboa, ou de regressar a Lisboa, se partiu do Norte. Ninguém, porém, dá por perdido o seu tempo ao demorar-se,

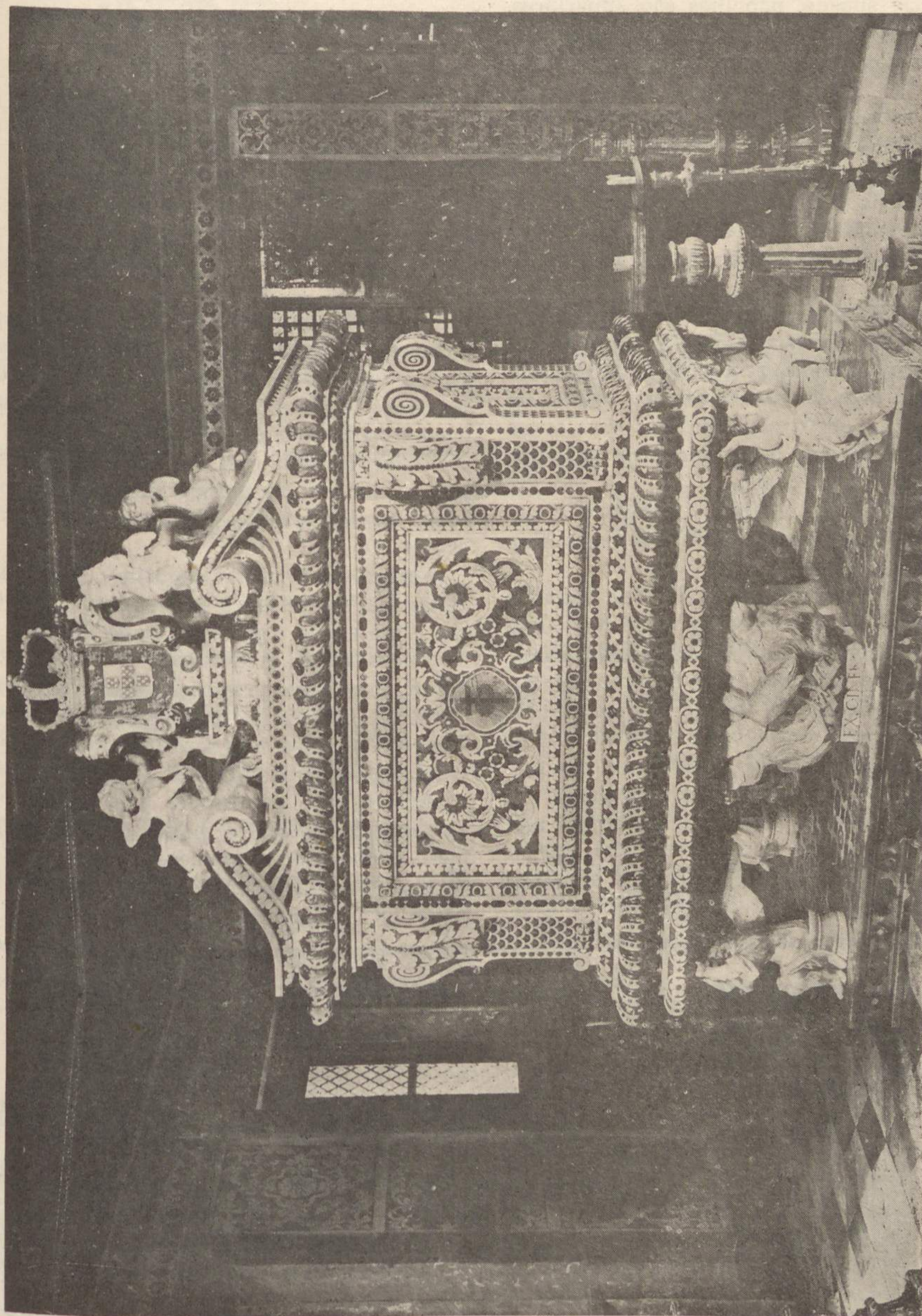
mesmo que seja por horas, nessa cidade encantadora. Verdade é que Aveiro já hoje não se pode visitar em poucas horas. Um passeio à ria impõe-se em primeiro lugar. É um espectáculo impressionante, de uma beleza incomparável. Ao longo da ria, que se divide em muitos braços, estendem-se as salinas, que nos fazem lembrar, de longe, montes de neve.

Se, no Algarve, a neve dos países do Norte é substituída pela brancura virginal das amendoeiras em flor, na ria de Aveiro a ilusão da neve ao sol é-nos dada pelas salinas, fonte de riqueza.

A pesca longínqua e o sal são, sem dúvida, as indústrias que devem figurar à cabeça do rol das grandes actividades do distrito de Aveiro. Mas há outras indústrias importantes como as da cerâmica e porcelana, as da sapataria e da chapelaria, a dos lanifícios.

Factores da riqueza colectiva, logo que o porto se encontre concluído e devidamente apetrechado, todos os seus produtos terão mais fácil e económico escoamento.

Região prodigiosa, se o seu subsolo é rico em minérios — são, com efeito, numerosas e importantes as minas de cobre e de chumbo — os seus campos são férteis em vários produtos agrícolas. Tudo ali concorre para o progresso e riqueza da agricultura: a fertilidade dos terrenos, a natureza do clima e a operosidade dos homens. Os cereais e os



AVEIRO — Túmulo, em mármore, da Princesa Santa Joana, na igreja do antigo convento de Jesus

legumes são de excelente qualidade. O vinho gosa de boa fama, principalmente o produzido na privilegiada região da Anadia, onde, além dos comuns, se fabricam espumantes que rivalizam com os produtos similares estrangeiros, quando, o que com frequência sucede, não lhes são superiores.

Façamos agora um pouco de história e, a seguir, enumeremos os seus principais valores turísticos.

Pouco se sabe da origem de Aveiro. Há quem avente ter existido próximo, ou talvez mesmo no local, uma povoação luso-romana, a qual teria o nome de Talúbriga. O que é certo é que Aveiro foi reedificada entre 1438 a 1448 pelo infante D. Pedro, regente então do reino na menoridade de D. Afonso V.

No século XV era grande a sua importância marítima. Porém, no inverno de 1575 a barra foi obstruída por um violento temporal, e daí resultou o início da sua decadência até que em 1809 e em 1860 as obras do porto contribuíram para o ressurgimento de Aveiro, possuindo hoje de novo uma grande frota bacalhoeira.

D. José, que elevou Aveiro à categoria de cidade, quis dar-lhe o nome de Nova Bragança, mas este nome não prevaleceu.

Em Aveiro nasceram homens ilustres, entre os quais o navegador João Afonso de Aveiro, que descobriu e colonizou, no período quinhentista, Benim, e o grande tribuno José Estevão Coelho de Magalhães, que se serviu da sua enorme influência política para conseguir a aprovação e a realização de notáveis melhoramentos na sua terra, em cujo cemitério repousam as suas cinzas.

Quanto aos valores turísticos de Aveiro, não são em pequeno número. A ria é um dos principais motivos de atracção. No referente a monumentos, são dignos de visita e admiração o Con-

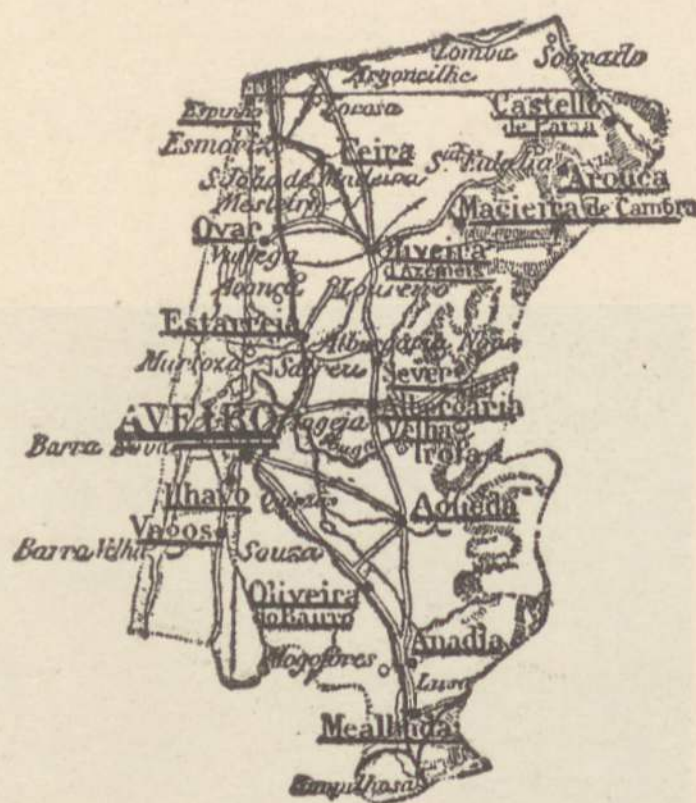
vento de Jesus, onde se encontra o túmulo da Princesa Santa Joana e o Museu Regional, ainda em obras, o Convento das Carmelitas, o Monumento a José Estevão, a Capela do Senhor das Barrocas ou do Senhor dos Milagres.

O Jardim Público e o Parque são obras modernas que muito valorizaram a cidade, assim como uma longa e larga avenida com moradias de fino gosto arquitectónico.

Vale a pena visitar também a Fábrica de Porcelana da Vista Alegre e o seu lindo bairro operário, e, no verão, a praia da Costa Nova.

Aveiro está a modernizar-se rapidamente, contando, entre os seus edifícios mais recentes, o dos Correios, Telégrafos e Telefones e o do futuro Teatro Aveirense, que será uma das mais belas casas de espectáculos do país.

Aveiro será em breve, pela riqueza das suas indústrias, o terceiro porto do país e, por esse facto também, em população e riqueza, a terceira cidade portuguesa. A conclusão do porto e da barra fará o milagre.



Azulejos / Louças Decorativas,

Sanitárias e Domésticas

FÁBRICAS ALELUIA
ALELUIA & ALELUIA

AVEIRO
(PORTUGAL)

FÁBRICA ALELUIA (Fundada em 1905)

Telefone PBX 22

FÁBRICA GERCAR (Fundada em 1924)

Telegramas: FÁBRICAS ALELUIA

ESCRITÓRIOS:

RUA E CANAL DA FONTE NOVA

VARELA & FILHO

Comissões, Consignações e Conta Própria

CASA ESPECIALIZADA EM
ARTIGOS DE PESCA E CAÇA

Rua Combatentes G. Guerra, 40 **AVEIRO**

CERÂMICA AVEIRENSE

FÁBRICA DE TELHAS E TIJOLOS

TELEF. 51

Viúva de João Pereira Campos

CANAL DE S. ROQUE

AVEIRO

Depósito no Porto: 117, RUA DO BOMFIM, 119

Telefone 51740

Frazão & Oliveira, L.^{da}

Automóveis, Motos, Bicicletas e Acessórios

Importadores, Armazenistas de Bicicletas e Acessórios

Sub-agentes das marcas:

CHEVROLET -- VAUXHALL -- BEDFORD

Avenida Central, 232-B-Telef. (P. F.) 156-AVEIRO-Portugal

Ender: Teleg.: FRAZOL

Pneus // Óleos // Frigoríficos // Representações

Sociedade de Adubos Delago, L.^{da}

FABRICAÇÃO DE ADUBOS

FARINHAS DE PEIXE, ETC.

Canal de S. Roque **AVEIRO**

Depósito da Fábrica do Outeiro

CARLOS PINTO DA SILVA

Avenida Central — AVEIRO — Telefone 207

LOUÇAS ARTÍSTICAS (Género Antigo)

Azulejos Decorativos // Louças Sanitárias

Salão e exposição de Vendas:

AVENIDA CENTRAL — AVEIRO

Carpintaria Mecânica

Telefone 305

José de Matos Bandarra

Execução de todos os trabalhos de carpintaria mecânica—Forros e soalhos aparelhados
Canal da Fonte Nova

AVEIRO

VIEIRA & ROQUE, L.^{da}

Empresa de Camionagem—Máxima seriedade em todos os serviços

Rua José Rabumba, 7, (Antiga Rua das Barcas)—Telefone 216—AVEIRO

ELIZIARIO DIAS MOREIRA

NEGOCIANTE DE PESCADO E SAL

Telegramas: ELIZIARIO MOREIRA

Praça do Peixe—AVEIRO

JOSÉ DE PINHO NASCIMENTO

Negociante de Peixe e Sal—Comissão e Consignação

PRAÇA DO PEIXE

AVEIRO

Telefone 210—End. Teleg.: «José Pinho Nascimento»—AVEIRO

Agência Comercial e Industrial de Aveiro, Lda.

Agentes Distritais da LUSALITE de H. Vaultier & C.
—Soc. Técnica de Fomento—Herbert W. Cassels & Fi-
lhos — Motores, Correias empanques de Aveiro

FERRAGENS DE AVEIRO, L.^{da}

Artigos para a Construção Civil, Cutelarias, Tintas, Vernizes, etc.

324, Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 328, (Junto à Estação do C. de Ferro)

TELEFONE 105

AVEIRO

ARMAZÉNS DE AVEIRO, L.^{da}

Fazendas de lã e algodão—Loiças de porcelana, esmalte
e alumínio—Vidros—Faianças, etc., aos melhores preços
Avenida Dr. Lourenço Peixinho—AVEIRO—Telefone 49

João Ferreira Patacão

NEGOCIANTE DE SAL

Armazém:
Canal de S. Roque, 68—Aveiro

Residência:
R. Dr. Edmundo Machado, 32

FÁBRICAS

Jerónimo Pereira Campos, Filhos

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1896

Depósito em LISBOA:

Largo do Calvário, 3

Depósito no Porto:

Rua Sá da Bandeira, 382

Depósito em Braga:

Rua dos Chãos, 75 a 79

fone 108 — Aveiro

Tele

• 37013 — Lisboa

• 24674 — Porto

• 2446 — Braga

gramas: CAMPOSFILHOS — Aveiro

Apartado n.º 4 — Aveiro

Cerâmica de Construção

SUCURSAL EM ALVARÃIS — (MINHO)

SEDE EM AVEIRO**BOIA & IRMÃO, L.^{da}**

CAIS DO PARAÍSO — AVEIRO — Telef. 146

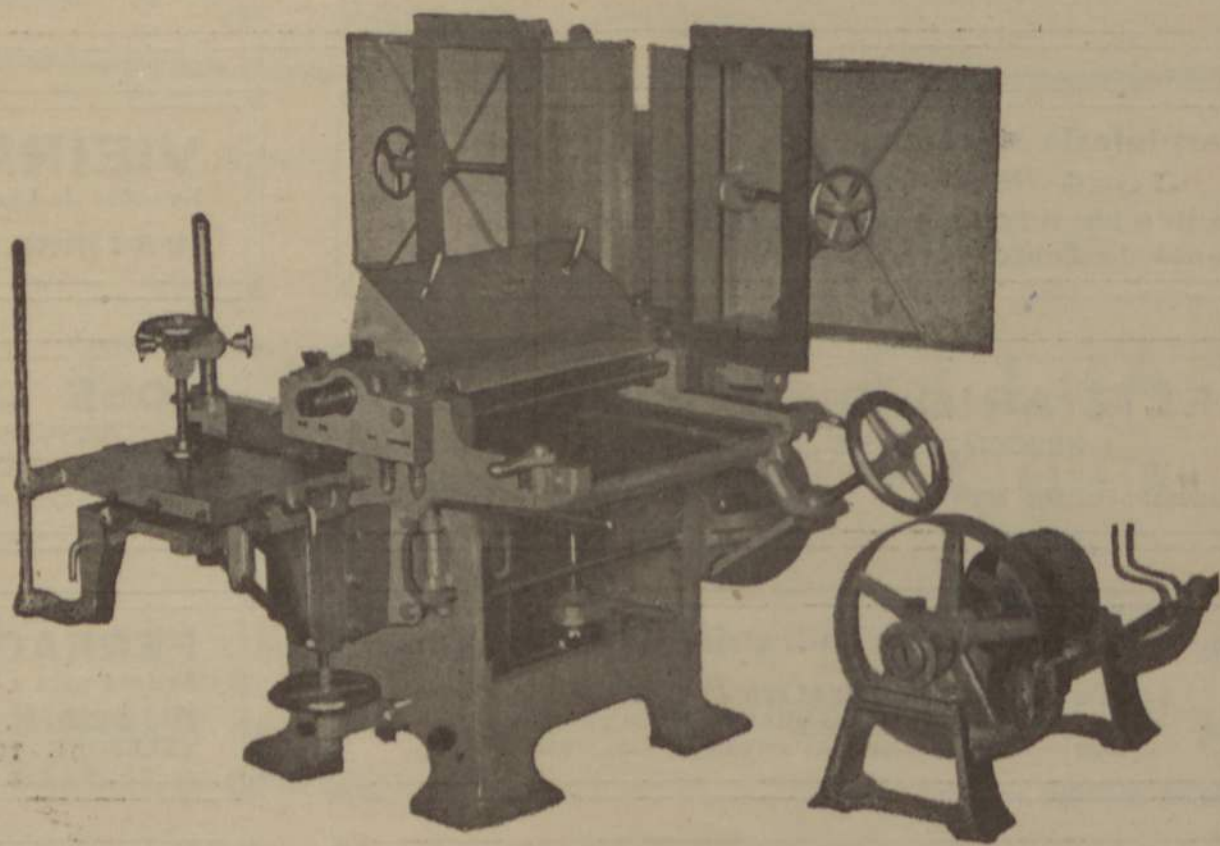
(CASA FUNDADA HÁ 20 ANOS)

Fundição de ferro e Bronze,
Mecânica geral e Forjas.

Fabricantes de todas as máquinas para as indústrias de madeira, mármore, cerâmica e outras.

Especializada no fabrico de:

Plainas de 3 e 4 faces — Desengrossadeiras — Garlopas — Desengrossadeiras — Máquinas Universais — Garlopas — Tupias — Máquinas de furar e rasgar por broca e corrente — Máquinas de afiar lâminas de plaina e fitas de serras — Serras de fita com charriot automático — Serras de mesa — Serras circulares.

*Máquinas aperfeiçoadas para serração e pulimento de mármore*

**Domingos
Vicente
Ferreira**



APRESTOS
MARÍTIMOS
COMISSÕES
E CONSIGNAÇÕES



Rua João Mendonça, 11
Telefone 237 — AVEIRO

João Melícias

Cereais, Legumes,
Adubos e Cimento

Com armazém na estação
dos Caminhos de Ferro
do VALE do VOUGA

Sede e residência em
Eixo — Telefone: 9

S. João de Loure
Armazém em

EIXO

Lemos & Costa, L.^{da}

Armazém de vinhos e seus derivados



Vinhos tintos, brancos, vinagres,
aguardentes, abafados, ginjas, aniz,
espumosos, xaropes, laranjada, cerveja,
— azeitona, rebuçados, etc., etc. —



Quintans

Costa do Valado

NAVIOS:

«INÁCIO CUNHA»

«NOVOS MARES»

«CRUZ DE MALTA»



TESTA & CUNHAS, L.^{da}

Indústria de Pesca de Bacalhau

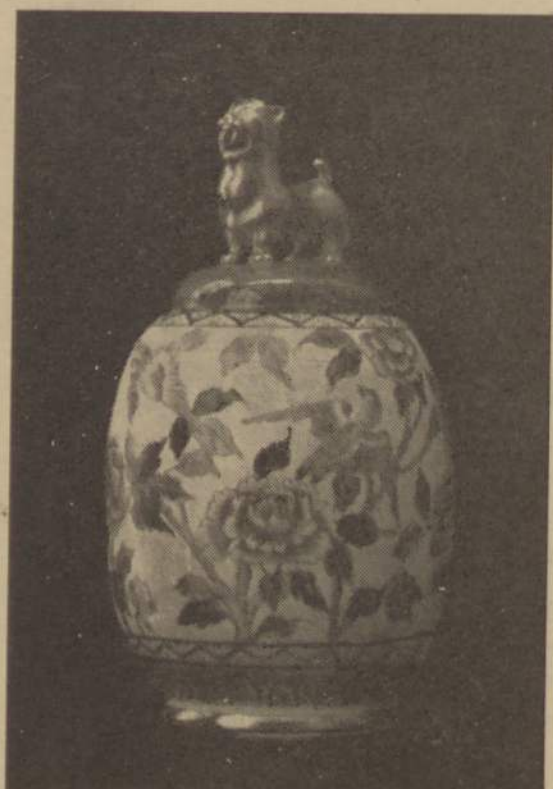
Capacidade de produção 26 fardos
de bacalhau—Secadouro na Gafanha



Telefone 194

Telegrama «Testa»

A V E I R O



Gresfino-Esmaltes D'arte == DA == **ARTIBUS**

**CERAMICA ARTISTICA E
DECORATIVA-ESMALTES
D'ARTE (GÉNERO LIMOGES)**

Fornecedores das melhores casas da especialidade

SOC. ARTIBUS, L.DA

Canal da Fonte Nova — AVEIRO

COMPANHIA AVEIRENSE DE MOAGEM

**Moagem de Cereais, Descarga de Arroz
e farinhas para Alimentação de Gado**

END. TELEG: MOAGEM — TELEF. 41

A V E I R O

Banco Regional de Aveiro (S. A. R. L.)

CAPITAL { **AUTORIZADO** — Esc. 4.000.000\$00
 { **EMITIDO** — Esc. 2.000.000\$00

Empréstimos sobre Penhores de Ouro, Prata e Jóias

RUA COIMBRA — PRAÇA LUÍS CIPRIANO

A V E I R O

**Transferências e Cobranças
Saques sobre o País**

Tele { **gramas: REGIONAL**
 { **fone, 31**

C/Correntes em Moeda Portuguesa

Depósitos à Ordem e a Prazo

FÁBRICA CERAMICA E SERRAÇÃO DE QUINTANS ESTANCIA DE MADEIRAS

DUARTE TAVARES LEBRE & C.^A

Costa do Valado — QUINTANS
PORTUGAL

Tele { **fone n.º 4**
 { **gramas: LEBRE C.^A — Costa do Valado**

DEPÓSITO NA ESTAÇÃO DA CAMPANHÃ

Representante: JOSÉ ALVES SALAZAR

Rua do BOLHÃO, 61-2.º — Telefone, 2 1211

ÁGUEDA

e a sua importância económica

A existência de uma Escola Industrial e Comercial em Águeda testemunha a importância económica e populacional desta linda vila e do seu concelho. Com efeito, pelas suas actividades agrícolas e industriais, Águeda é uma das povoações mais ricas e progressivas do distrito de Aveiro.

Águeda é uma das povoações mais antigas do país. Foram sem dúvida os romanos que a fundaram, dando-lhe o nome de *Alminium*. Os seus fundadores souberam escolher o local dos seus alicerces, fazendo debruçar a povoação na margem do rio. A escolha foi feliz, pois todo o sítio é encantador.

A 22 quilómetros de distância de Aveiro, Águeda foi crescendo e prosperando, criando vida própria, e quem a visita pela primeira vez e desconhece o valor das suas diversas actividades fica deveras surpreendido com o número das suas indústrias e com os recursos, que parecem inesgotáveis, da formosa região.

De facto, a vila e todo o seu concelho entram, de há muito, num período intenso de trabalho e, por consequência, de valorização da terra. Entra-se em Águeda e logo formamos um juízo lisonjeiro da sua prosperidade colectiva. Essa impressão não se desfaz, antes, pelo contrário, mais se acentua, ao percorrermos, em seguida, as principais freguesias do concelho, algumas delas, se não quase todas, de um pitoresco inigualável.

O problema do turismo chama agora, mais do que nunca, as atenções do país. Não há cidade, não há vila, não há mesmo, melhor dizendo e aerescentando, aldeia em Portugal que não se jogue com possibilidades ou não se orgulhe de valores e atracções de ordem turística, quer pelas suas paisagens, quer pela suavidade do clima, quer pelos seus monumentos, quer ainda pela sua antiguidade histórica.

Águeda também terá por ventura valores que mereçam ser reclamados ou sequer apontados à curiosidade e ao interesse dos turistas e dos que

sentem prazer em viajar e conhecer o país de Norte a Sul? Cremos bem que sim. Já o facto de se debruçar numa margem aprazível do rio lhe proporciona um encanto excepcional. Quanto às paisagens que a rodeiam são, como é de calcular, das mais lindas, sabendo-se que todas as terras participantes do distrito de Aveiro são tidas e havidas por artistas e por quantos viajam no país como das mais sedutoras e surpreendentes. Do Adro tem-se uma das mais empolgantes vistas que é dado gosar a olhos humanos. Quanto a monumentos dignos de interesse há a registar e a recomendar a Igreja de Águeda e a Igreja de Trofa.

Todos os arredores são belos e proporcionam-nos magníficos passeios.

Mas Águeda não é terra para se ver apenas por fora, ela merece ser vista minuciosamente e analisada em todas as suas actividades. Percorrer o concelho populoso equivale a receber uma lição inesquecível e eloquente da actividade e do espírito de iniciativa dos seus habitantes.

Efectivamente, as qualidades de inteligência e de trabalho da população da formosa terra são notáveis.

O movimento fabril é importante. Há fábricas de lãs, louças, serração e tejolos, fundição de metais e entre as suas indústrias mais importantes figura também o fabrico de fechaduras.

O comércio de Águeda é igualmente próspero, existindo estabelecimentos muito importantes. Na vila funciona a Escola Central de Sargentos, e a Misericórdia sustenta o Hospital Conde de Sucena. Há ainda a registar uma nota importante: a fundação e a existência de um magnífico Orfeão, cujas exhibições, dentro e fora do concelho, tem provocado justos e calorosos aplausos.

Centro também de actividades agrícolas, Águeda tem a defender e coordenar os seus interesses o Grémio da Lavoura, ao qual a região deve assinalados serviços.

Águeda é terra próspera.

Telefone N.º 45

Telegramas: **Valente d'Almeida**

JOAQUIM VALENTE DE ALMEIDA

(CASA FUNDADA EM 1911)

Fábrica de Ferragens para Móveis e Construção

SÉDE:

Rua Dr. António Brêda

A G U E D A

TELEFONE N.º 3

António Pereira Vidal & Filhos, L.^{da}

FÁBRICA DE FIOS PARA A INDÚSTRIA DE MALHAS E PARA TRICOT.
TINTOS E CRÚS



ESCRITÓRIO NO PORTO:

Rua de Mousinho da Silveira, 120, 2.º

Telefone: 27128

A R R A N C A D A D O V O U G A

Cerâmica da Mourisca, L.^{da}

FABRICO DE TEJOLOS E TELHA

MOURISCA DO VOUGA

Fábrica de Ferragens para Móveis e Construção

Ferragens para carros e carroças

Soldas a autogénio em todos os metais

V.ª José Maria Luiz Coelho & Filhos

CASA FUNDADA EM 1909 — AMPLIADA EM 1943

ACESSÓRIOS DE BICICLETES

FUNDIÇÃO DE METAIS

ASSEQUINS — ÁGUEDA



SOCIEDADE DE FERRAGENS DE ÁGUEDA, LIMITADA

Telegr. "SFAL" * **ÁGUEDA** * (Portugal)

FERRAGENS PARA MÓVEIS
E CONSTRUÇÃO CIVIL



Amaro, Limitada

FÁBRICA DE FERRAGENS

Rua Dr. António Brêda

TELE { fone: 54
grs.: AMARO

ÁGUEDA-Portugal

António Marques Salgueiro

COMERCIANTE

FORNECEDOR DE AREIA PARA FUNDIÇÕES



ARRANCADA — AGUIEIRA

TELEF. N.º 7

Empresa Industrial de Arrancada, L.^{da}

SERRAÇÃO - CARPINTARIA
SERRALHARIA E MOAGEM

ARRANCADA DO VOUGA

SERRAÇÃO E CARPINTARIA A VAPOR
DE

V.^a de Fernando Ribeiro Guerra

ÁGUEDA — Portugal

GARAGEM MODERNA

José Rodrigues Novo & C.^a, L.^{da}

Telefone, 23

ÁGUEDA

ARTUR LUCAS FERNANDES

FÁBRICA DE FERRAGENS
para móveis e construção

Assequins — ÁGUEDA

Telefone N.º 30

Telegramas Sucena Irmão

ARMAZENS SUCENA

DE **A. F. SUCENA, IRMÃO**

ÁGUEDA

J. SIMÕES DIAS

Armazens de mercearias, legumes, cereais e farinhas
Adubos, Sulfato de Cobre e Enxofres
Subdepositário da COMPANHIA UNIÃO FABRIL
Depositário das Águas de Vidago, Melgaço e P. Salgadas e da Soc. Central de Cervejas
AGENTE DOS PRODUTOS DA "SACOR"
TELEFONE N.º 22 **ÁGUEDA**

TELE { fone, 31 Apartado n.º 3
grs.: FERRAGENS REUNIDAS
Ferragens Reunidas de Agueda, Limitada
Sede: **RUA DR. ANTÓNIO BRÊDA**
ÁGUEDA — (Portugal)

MANUEL DE ALMEIDA ABRANTES

IMPORTADOR / ARMAZENISTA / BICICLETAS / ACESSÓRIOS

TELEFONE 55

ÁGUEDA — PORTUGAL

ESTARREJA

As possibilidades económicas desta linda vila

A vila de Estarreja, servida por caminho de ferro e a 22 quilómetros de Aveiro, a cujo distrito pertence, é um dos mais importantes e progressivos centros populacionais da Beira Litoral, não apenas por ser cabeça de um concelho de 24 para 25 mil habitantes, mas também pelo desenvolvimento notável da sua agricultura, pela perfeição que atingiu a sua indústria de lacticínios (a manteiga da Avanca criou justa fama em todo o país), pela qualidade dos seus vinhos, pela produção do sal, e ainda por outras actividades industriais, como a fundição e construção de móveis de ferro e, mais recentemente, o fabrico de amoníaco.

Estamos em frente, pois, de uma vila importante, com um prometedor futuro económico nas suas mãos. Porque a sua população é invulgarmente activa ninguém, hoje, perante as magníficas realidades do presente, duvida desse futuro.

Servida, como dissemos, pelo caminho de ferro e por excelentes estradas, Estarreja vive da sua agricultura e das suas indústrias, está situada perto da Murtosa, onde se exerce a indústria da pesca, e da Torreira, frequentada praia de banhos, e que, pelo seu pitoresco, tem atraído a atenção de alguns pintores, como D. Maria Eduarda Lapa, cujos quadros, esplendentes de sol, nos têm des-

lumbrado em diversas exposições da Sociedade Nacional de Belas Artes.

Estarreja tem, com efeito, condições de turismo que bom seria fossem aproveitadas e desenvolvidas. A beleza das suas paisagens, o pitoresco das suas freguesias, o aspecto original do casario conferem-lhe o direito de, um dia, ser considerada zona de turismo. Ainda assim, a vila e o seu concelho têm recebido a visita de todos quantos, de passagem por Aveiro, ouvem falar dos encantos das povoações mais próximas.

Não é, pois, escassa em belezas naturais esta região privilegiada. Pelo contrário, pode considerar-se rica em valores e atractivos turísticos.

A vila é excepcionalmente concorrida quando, em 15 de Agosto, se realiza, na freguesia de Salreu, que lhe fica à mão de semear, a linda e tradicional romaria da Senhora do Monte. O sítio é verdadeiramente encantador, dominando-se do outeiro vastos panoramas. Outros sítios encantadores são a fonte do Bedueiro, no lugar do Casal de Salreu, o Alto de S. João, em Serineta, de onde, como da Senhora do Monte, se abrange uma das mais belas paisagens deste nosso maravilhoso Portugal.

Toda a região é, na realidade, linda, dum pitoresco inigualável. A estrada de Santo Amaro ao

Pinheiro da Bemposta, por exemplo, proporciona-nos um dos mais agradáveis passeios da privilegiada região.

Um dia, estamos em crêr, quando no país se tiver uma noção mais completa e mais séria do turismo, Estarreja há de fazer parte do mapa das regiões mais dignas de ser visitadas, pois, por esse tempo, não lhe faltarão pousadas ou modernas pensões nos locais de onde se disfrutam os mais belos panoramas, nem lhe faltarão igualmente miradouros, como já os há noutras vilas.

Junto à vila, beijando-lhe os pés, como se diria em linguagem romântica, passa o rio Antuã, cujas águas cantam docemente a alegria e a poesia da vida. As suas margens constituem sempre, para quem ali vai, uma das mais fortes e gratas surpresas que é dado ver a olhos humanos.

Vila formosa e importante, cabeça de concelho

populoso, Estarreja já possui um comércio desenvolvido, cujos interesses são acautelados pela sua respectiva Associação Comercial; organizou também o Grémio da Lavoura, onde se reúnem os grandes e os pequenos lavradores; possui Misericórdia e o Hospital Visconde de Salreu e para distração pública uma casa de espectáculos.

As freguesias mais importantes do concelho são, inquestionavelmente a de Avanca, indo a sua população próximo de 4500 habitantes, e a de Salreu, mais populosa que a própria vila.

A vila e o concelho de Estarreja, pela sua agricultura, pelas suas indústrias e ainda pelos seus encantos turísticos, já está desempenhando na economia da região e do país um papel muito importante. Ninguém, por isso, pode duvidar do seu futuro. As suas extraordinárias possibilidades estão bem à vista de toda a gente.

Fábrica de Licores, Xaropes e Refrigerantes

FRANCISCO BELO

Esta «Vitamina» é da Fábrica Belez: se a beber faz-lhe bem e gostará dela com certeza

AVANCA

AFONSO BANDEIRA

Estância de Madeiras, cal, telha, tijolo, cimento, bem como todos os materiais de construção

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Largo 5 de Outubro **SALREU—ESTARREJA**

Fábrica de Cortumes e Tinturaria de Peles de agasalho. Camurça para Filtros e limpeza de Automóveis

Manuel M.^a Esteves d'Oliveira

Telefone, 13

ESTARREJA

Empresa Vinícola Abastecedora de Estarreja, L.^{da}

Vinhos e seus derivados, azeites, adubos, azeitonas e sal

ESTARREJA

HORÁCIO ROSA, L.^{da}

Drogas, Tintas, Ferragens, Ferramentas, Utilidades Domésticas, Artigos de Caça

Aparelhos de Rádio, Bombas para água, Tubos de ferro e Galvanizados

TELEFONE 48

ESTARREJA

PADARIA CENTRAL
De **JOSÉ DIAS DE AGUIAR**

Praça Francisco Barbosa

ESTARREJA

EZEQUIEL DA SILVA PINHO & F.^{os}, L.^{da}

ARMAZÉM DE MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

TELEFONE. 7

APARTADO 5

ESTARREJA

MANUEL DA SILVA PEREIRA

Móveis em todos os estilos. Móveis avulso

Rua 5 de Outubro. (Junto à Praça do Peixe)

ESTARREJA

ARMAZEM DE MERCEARIA, SOLAS E CABEDAI

J. M. TAVARES

Telefone 15

ESTARREJA

Cantina Económica de MANUEL MARIA NUNES

Mercearia, Vinhos, Miudezas, Ferragens, Adubos e outros Artigos

SALREU

ESTARREJA

Augusto Marques de Oliveira e Silva

VINHOS E AGUARDENTES

ESTARREJA

JOSÉ DA SILVA FIGUEIREDO

Construção e Reparação de MOLAS para Automóveis e Camionetes

RUA JOSÉ FALCÃO

ESTARREJA

Garage Central

SILVA & FERREIRA, L.^{da}

ESTARREJA

FÁBRICA DE LACTICÍNIOS AVANCA

Favorita

TELEFONES, 4 5151. 4 5152
TELEGRAMAS: FAVOR

FABRICA DE BOLACHAS,
CHOCOLATES, CACAU,
BONBONS, CAMELOS,
REBUÇADOS E DROPS

Escritórios: Rua da Penha de França, 15
Fábricas: R. António Maria Bátisla, 5 a 11
LISBOA

SERRALHARIA ROSENDOS DE

Joaquim da Costa Rodrigues, Filhos

Executam-se todos os trabalhos de Serralharia, por mais difíceis que sejam, tais como:
COFRES, SACRÁRIOS PARA IGREJAS, FOGÕES, PORTADAS DE AÇO, onduladas, de subir
e elásticas, PORTÕES E GRADEAMENTOS.

Especialidade em fabrico de CHARRUAS, BRABANT e RUD-SACK, as mais aperfeiçoadas.
Sachadores e Semeadores para Milho, Noras para regas, Prensas, etc.

SANTO AMARO — ESTARREJA



ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Telefone: 26 - Estarreja

AVENIDA AGOSTINHO LEITE
ESTARREJA

Auto Estarrejense

MANUEL MACHADO

Oficina de reparações de automóveis

Colégio de Dom Egas Moniz

Alvará 809 Telefone 34

INTERNATO,
SEMI-INTERNATO
E EXTERNATO

A DIRECÇÃO

P.^o Boaventura Valente de Matos
e Dr. Augusto César de Oliveira
Marques Ramos

ESTARREJA

António Joaquim da Cunha & Filhos, L.^{da}

Em Estarreja
*Fábrica de Serração
e Caixotaria
Lenhas, Cerâmica,
Cal e Cimento*

Em Vagos
*Fábrica de Cerâmica
Telha e Tejolos*

Fábrica ADICO

Mobiliário metálico para todos os fins

Distribuidores: SANO-TÉCNICA, L.da,
Rua Nova do Almada, 61 Lisboa

Vendas no Porto:

Rua do Carmo, 8 — Rua Fernandes Tomaz, 674

Vendas em Coimbra: Avenida Sá da Bandeira, 73

Fábrica e Sede em: AVANCA — Portugal

ADILINO DIAS COSTA & C.^a, L.^{da}

TELEFONE 2

TELEGRAMAS ADICO

Empresa Abastecedora
de Sal, L.^{da} TELEFONE: 47

SAL, CIMENTO
CARVÕES E LENHAS

Estarreja

MOBILADORA SALREU
de BANDEIRA & OLIVEIRA

Casa especializada na compra
e venda de móveis, adornos,
ferro, ferragens, vidros, tintas, etc.

Salreu

Estarreja

Café Cristal de ANTÓNIO MARIA FERREIRA

O que melhor serve

ESTARREJA

Viúva de João Carlos da Fonseca

Armazém de cereais, legumes e farinhas

AVANCA

Armando Pinto Catalão

Suc. de José Maria Pinto Catalão

Armazém de Cal, Cimento, Telha,
Tejolo, Tintas e outros materiais
de construção. Palha em fardo
e farinhas para gado.
: : : : : CARVÃO : : : : :

TELEFONE, 82

OVAR


ABREU, SILVA & GOMES

Fábrica de Tintas e Vernizes

BEIRA MAR

///

Almagres
Ocres
Sombras
Verdes
e outras cores
Esmaltes
Vernizes
Secantes
Etc.



AGUALINA

Tinta a água para interiores

OVAR (Portugal)

A Vila de Ovar

e os seus encantos

TUDO em Ovar é cheio de encanto. Até o próprio rio que atravessa a linda vila tem um nome poético: chama-se rio de Nossa Senhora da Graça. E graciosas, a rivalizar com as de Aveiro e Viana do Castelo, são as suas airosas e saudáveis raparigas.

Beleza é sinónimo de saúde e alegria. Porque as raparigas de Ovar são saudáveis e dadas ao trabalho, eis a razão porque são tão alegres e bonitas, e todas elas dignas do pincel dos maiores pintores portugueses.

Há quem diga que a vila de Ovar é a povoação mais pitoresca de Portugal. Será verdade, não será? A questão é que a vila, principalmente na época do verão, vai registando maior número de visitantes e que nunca até hoje nenhum deles se arrependeu de a ter escolhido para as suas férias de repouso e de recuperação.

Situada em ameno vale e entre pinheirais, Ovar tem a valorizá-la, como estância de turismo, e à curta distância de 5 quilómetros, a praia do Furdouro, tida e havida como das melhores, mais amplas da costa portuguesa.

Como terra de turismo, Ovar orgulha-se da especialidade do seu pão de ló e pode orgulhar-se também da excelência dos seus vinhos de mesa, do futuro da sua agricultura, da benignidade do seu clima, do rendimento da sua pesca e, finalmente, da actividade das suas fábricas.

Com efeito, a vila entrou de ser um grande centro fabril e esta circunstância explica o aumento progressivo da sua população. Ovar conta hoje nada menos nada mais do que 13 mil habitantes, quase tanto como a população de Beja, considerada, sem favor, uma cidade importante.

As suas indústrias têm contribuído para o notável progresso da vila e do concelho — e por sua vez o caminho de ferro, força viva da Nação, tornou possível a existência das suas fábricas.

OVARLITE, L.^{DA}

Apartado n.º 5 Telefones 25 e 80

Fabricantes de «Ovarlite» (galalite)
e caseínas para todas as aplicações

O V A R

Serração e Carpintaria DE José Ferreira da Silva

TELEFONE: 60
Madria — OVAR

Catalão, Oliveira & C.^a materiais de construção || madeiras e lenhas

agentes da:

Companhia Cimento «Tejo»
Emp Cimentos Maceira, L.^{da}
(Cal Hid. Marlingança)
C.º Seguros Soberana

TELEFONE: 131

Travessa de Gomes Freire O V A R

Afonso & Irmão

CASA FUNDADA EM 1826
Armazém de azeites, vinhos e seus derivados

End. teleg: AFONSO IRMÃO - O V A R - Telefone: 92

RUA 31 DE JANEIRO, 10

O V A R

Correia Dias & Filhos ARMAZENISTAS

CASA FUNDADA EM 1895

Apartado n.º 6 Telef. 46 Telg. Correia Dias
Mercearias, Cereais, Legumes e Sêneas

O V A R

Telegramas ALMEIDAS

Telefone 21

Manuel Rodrigues de Almeida & Irmão

ARMAZÉNS DE VINHOS, AGUARDENTES, AZEITE E AZEITONA
VENDAS POR JUNTO

O V A R — Portugal

José Ferreira Coelho

CEREAIS, LEGUMES, FARINHAS E SEMEAS

O V A R

BONIFÁCIO & FILHOS

Fábricas de: Descasque de Arroz
Moagem de Cereais — Telefone 9

O V A R

Cortiças e Serração de Madeiras
Cereais e Legumes — Telefone 108

F. RAMADA

Aços FAGERSTA-Fita de Serra KLOSTER-Ferramentas AVIÃO
OVAR—Sede-Fábrica-Armazens Gerais-Telefs. 70-140
PORTO—Armazém, P. D. Filipa Lencastre, 34-Tel. 21485
LISBOA—Ave. P. Wilson, 35, 2.º-D.—Telef. 62546

Sociedade Industrial d'Ovar, Limitada

CERÂMICA
CARPINTARIA
E SERRAÇÃO

TELEFONE 81

TELEGRAMAS Stot

APARTADO 8

Largo de Almeida Garrett

O V A R

DELEGAÇÃO NO PORTO

AVENIDA DOS ALIADOS, 151-3.º

Telefone 5038

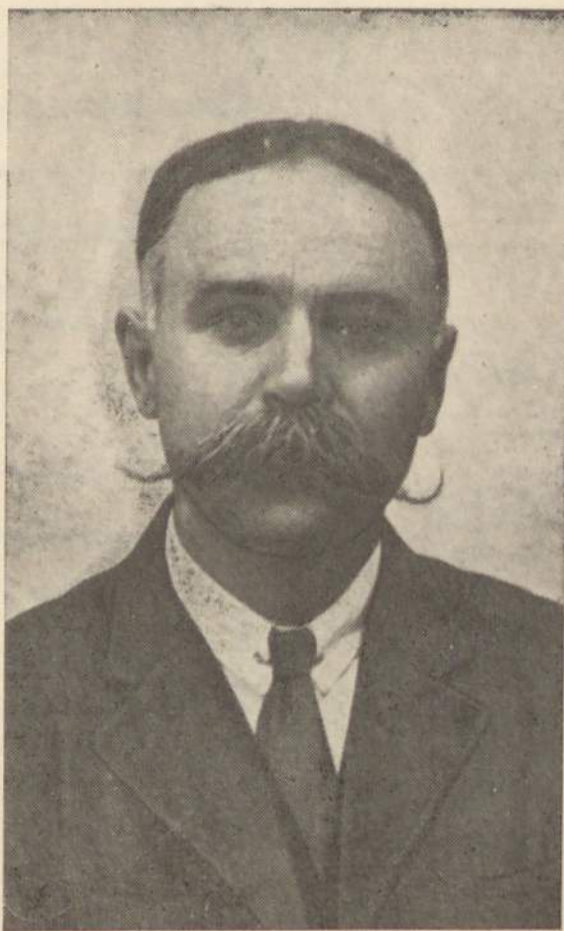
A Fábrica de Serração e Moagem

de Albergaria-a-Nova é uma das mais importantes empresas industriais do Norte

As grandes indústrias contribuem para o prestígio e para o desenvolvimento de uma terra. Os industriais merecem, por isso, a classificação de beneméritos.

Fundada em 1920 por um homem de rasgada iniciativa, o sr. Joaquim Domingues S. Bento, a Fábrica de Serração e Moagem, de Albergaria-a-Nova, conquistou, sem favor, e unicamente por suas actividades e instalações modelares, uma das mais fortes posições na vida industrial do Norte do País.

Com efeito, esta Fábrica de Serração e Moagem, dotada com a mais moderna maqui-



Joaquim Domingues S. Bento

naria, se é obra de um técnico completo e arrojado, é também um dos maiores valores eco-

nómicos da região, pois ocupa um grande número de operários.

É a mais antiga fábrica de serração da região do Vale do Vouga e a secção de moagem, por sua vez, dispõe de máquinas aperfeiçoadas para trigo, milho e centeio.

Vale a pena visitar este importante estabelecimento fabril, que, honrando o seu proprietário, honra de igual modo Albergaria-a-Nova.

É com iniciativas desta natureza que o problema do trabalho se resolve e que o progresso de uma terra se acentua cada vez mais, de ano para ano.

Fábrica Cerâmica da Branca, L.^{da}

TELHA tipo «Marselha», tipo «Português» e acessórios
TIJOLO massiço, prensado, vazado, curvo, etc,

Telefone, 5

Souto da Branca

Serração da Branca, L.^{da} — CARPINTARIA MECANICA
SOUTO DA BRANCA

Oliveira de Azeméis

As suas indústrias, o seu comércio
e as suas possibilidades turísticas

Cucujães progride a olhos vistos

VILA populosa e rica, Oliveira de Azeméis é um dos maiores centros industriais do distrito de Aveiro, sem, contudo, desprezar a sua riqueza agrícola, base da vida económica de todo o vasto concelho, constituído por 18 freguesias.

Oliveira de Azeméis é uma das mais características e pitorescas povoações do país. Dela, felizmente, já não se poderá dizer que os pintores portugueses a desconhecem ou desdenham. António Nobre, se fosse vivo, não perguntaria mais pelos nossos pintores, admirado de não os ver ocupados na faina alegre e enternecedora de passar para uma tela o encanto poético das nossas paisagens. O aguarelista João Marques, natural da progressiva e linda vila, tem dado a conhecer em dezenas de admiráveis cartões, os atractivos da região, os seus costumes, os seus edifícios mais nobres, as suas fainas campestres. Amigo íntimo de António Saúde, e de outros pintores de nome, quis que eles também fossem conhecer a sua terra e a pintassem, contribuindo, assim, para a sua propaganda e para o seu prestígio.

A vila de Oliveira de Azeméis, apesar do seu aspecto modernizado, é uma das povoações mais antigas do país, sendo a sua fundação anterior à monarquia portuguesa. Com efeito, o rei Ordonho I fundou-a em 922. Como certidão de antiguidade e documento vivo e irrefragável do domínio romano, vê-se, em frente do imponente edifício dos Paços do Concelho, um marco miliário da via militar. A povoação tem encantos. As suas ruas, as suas moradias características, os seus largos, e principalmente a igreja matriz tornam-na interessante e original. O Parque e o Santuário de La Salette colocam-se, porém, à frente de todos os seus atractivos turísticos. Com razão, os seus habitantes se orgulham desse admirável jardim, um dos mais belos, mais originais e aliciantes em todo o país.

A vila cresce de dia para dia e a sua importância industrial e comercial é manifesta.

Os vidros, os lanifícios, o fabrico de papel, os lacticínios e o fabrico de calçado, constituem as suas principais actividades industriais. É importante também a sua indústria de carnes preparadas e fumadas.

Bem servida de comunicações e estradas, Oliveira de Azeméis tem possibilidades extraordinárias de desenvolvimento.

A realização das feiras do Pinheiro da Bem Posta, a 3, de Palmaz, a 7, e as da vila a 11 e 24 de cada mês, e de outras, dá motivo à vinda de muita gente de todo o concelho.

Mas a vila é excepcionalmente concorrida por ocasião das Festas Saletinas, isto é, as tradicionais festas religiosas realizadas, no 2.º domingo de Agosto, no parque de La Salette. Os forasteiros

contam-se por milhares. Duram essas festas três dias; a vila tem um movimento desusado; as pensões e demais casas de hóspedes não chegam para os que fizeram tenção de permanecer ali durante as festas, as quais, deve acrescentar-se, servem também de pretexto para a realização de negócios vultuosos.

Para se fazer uma ideia da importância e do progresso de Oliveira de Azeméis, bastará citar alguns factos: A população da vila anda já à roda de 5 mil habitantes, contando todo o concelho perto de 38 mil habitantes; para preparar técnicos e operários das suas fábricas de tecidos e de vidros criou-se a Escola Industrial *O Comércio do Porto*; instituiu-se, há anos, o Asilo da Infância Desvalida, mantido e dirigido pela assistência privada; a Misericórdia, cujo Provedor é o sr. dr. Artur Correia Barbosa, tem ao seu serviço três médicos muito distintos; o Cine-Teatro Oliveirense é uma casa magnífica de espectáculos.

Há ainda a registar a «Assistência Oliveirense», várias associações desportivas, o Grémio da Lavoura, e o velho e conceituado semanário *Correio de Azeméis*, que tem sido o porta-voz das aspirações mais justas da população.

Oliveira de Azeméis, terra progressiva, oferece condições turísticas admiráveis. Basta percorrer o seu concelho para se chegar a esta conclusão.

De entre as suas mais importantes freguesias destaca-se Vila de Cucujães. Muito mais populosa do que a própria sede do concelho, Vila de Cucujães, com os seus 6 mil habitantes pode considerar-se uma das terras mais importantes do distrito. Além das suas actividades agrícolas, há a assinalar diversas indústrias, como calçado, chapéus, fundição de sinos, papel, escovas, etc.

As principais casas bancárias abriram ali agências, o que dá a justa medida da sua importância comercial e industrial.

Em Cucujães funciona o Seminário das Missões, o que contribui para lhe dar uma maior importância. Nada menos de três publicações católicas vêm a luz do dia nesta localidade, duas mensais e uma trimestral, todas elas referentes à vida missionária.

Cucujães honra o concelho e o distrito por todas as suas actividades. Possui iluminação eléctrica, filarmónica, um clube desportivo e, como obra de assistência o Asilo Gandarinha. São também numerosas e importantes as suas casas agrícolas.

Quem visitar, como já temos feito, o concelho de Oliveira de Azeméis, fica com a impressão consoladora de que as possibilidades económicas da região são inúmeras e de que um futuro largo e promissor está reservado à sua laboriosa população.

Condes & Tavares, L.^{da}

VIDROS — LOIÇAS — CRISTAIS

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone 66 — Apartado 4

Armazém de Mercarias e Cereais — CHÁ — CAFÉ — PAPELARIA

TELEF.: 108

MIGUEL DA SILVA PEREIRA

Largo de Santo António

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Afonso da Silva Castro

ARMAZÉM DE MERCEARIAS,
VINHOS E SEUS DERIVADOS

DEPÓSITO DE BATATAS,
BACALHAU E GORDURAS

Rua Dr. Simões dos Reis—**Oliveira de Azemeis**
Telefone 20

AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES E ACESSÓRIOS
ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Agência Ford

FILIAL DE

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

TELEFONE 57 * Apartado 2—**Oliveira de Azemeis**

GARAGEM JUSTINO

AGÊNCIA CENTRAL DA SHELL
CONCESSIONÁRIO DA GENERAL MOTORS
ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS
GARAGEM DE RECOLHA
ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Justino Ferreira dos Santos

Telefone 11

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Felix & Parreira

Fábrica de Serração de Madeiras

Largo da Estação

TELEFONE 49

Oliveira de Azemeis

— GARAGEM

Auto-Parque de Azemeis, L.^{da}

OLIVEIRA DE AZEMEIS

ESTAÇÃO DE SERVIÇO —

MÓVEIS JUCA

CASA FUNDADA EM 1888

VISITEM ESTES ARMAZÉNS—PREÇOS MÓDICOS
— E MOBÍLIAS DO MAIS FINO GOSTO —

OLIVEIRA DE AZEMEIS—LARGO DA REPÚBLICA

Telefone 98 — Teleg. «Móveis Juca»

Fábrica de Papel do Antuã

PAPELÃO, PAPEL DE
:: EMBRULHO E ::
SACOS DE PAPEL

—
::: ADUBOS E :::
MOAGEM DE OSSO

COUTO DE CUCUJÃIS

Chamadas ao Telefone 42 — (O. Azemeis)

(MOINHOS)

Domingos Santos

Calçado Liró

A CASA QUE MELHOR SERVE

CUCUJÃES (MOINHOS)

ARMAZÉM DE
SOLAS E CABEDAIIS

DANSIL

DANILO SILVA

Telefone 213

Rede de S. João da Madeira

Cucujães (Moinhos)

A. CORREIA SANTOS

FÁBRICA DE CALÇADO «AMÉRICA»

CUCUJÃES

DEPÓSITO DE FAZENDAS BRANCAS

M. Aldino Correia dos Santos

Telefone Cabine Pública de Cucujães—Moinhos

CUCUJÃES

José Maria Gomes dos Santos Júnior

CUCUJÃES (MOINHOS)

FÁBRICA NACIONAL DE METROS ARTICULADOS
S E M O G

DEPÓSITO EM LISBOA:

Campo das Cebolas, 47, 1.º — LISBOA — Telefone 3 2489

REPRESENTANTES NO PORTO:

J. GUIMARÃES & FERREIRA, LIMITADA

RUA JOSÉ FALCÃO, 171-1.º

J. M. Lopes da Costa

MALHAS E MIUDEZAS



CUCUJÃES (MOINHOS)

A. Costa & C.ª, Suc.

ARMAZÉM DE TECIDOS DE ALGODÃO,
— MALHAS E ATOALHADOS —

Telefone 42

CUCUJÃES



S. JOÃO DA MADEIRA
Patronato «Visconde de S. João da Madeira»

S. João da Madeira

Uma grande cidade em formação

S. JOÃO DA MADEIRA, antiga freguesia, elevada recentemente à categoria de vila, será, dentro em poucos anos, uma cidade das mais populosas e das mais importantes do país. Não somos nós a fazer a afirmação categórica e optimista de que esta vila industrial se transformará brevemente numa cidade. Essa afirmação ouvimo-la a um dos mais distintos sanjoanenses, o sr. António Henriques, antigo presidente da Câmara Municipal daquela, já agora, futura cidade. Pela boca daquele industrial não falou apenas o sentimento bairrista de um homem, mas a vontade, a ambição, a energia, o orgulho de uma população inteira.

Terra encantadora e hospitaleira, até aqueles que para ali foram fixar residência e trabalhar, de tal modo se sentem agarrados à terra que quase se sentem naturais dela — e se os que lá nasceram são bairristas, os que ali criaram interesses não o são menos. Mas uns e outros têm a sua designação própria: *sanjoanenses* os que nasceram e se bapti-

zaram em S. João da Madeira, e *sanjoaneiros* os que ali se fixaram com carácter definitivo.

Deste amor à terra é que vai crescendo e prosperando a vila, perdão, a futura grande cidade. Tudo ali é o produto do esforço do homem e do seu enternecido amor à terra. Amor que nasce para durar sempre; que nem mesmo a distância e a ausência prolongada diminuíram amor eterno, leal e pronto a que nenhum sanjoanense deixa de ser fiel um só dia que seja. Querem uma prova? É o lindo Parque de Nossa Senhora dos Milagres, dos mais aprazíveis que temos visto no país, e cuja construção se deve, em grande parte, aos generosos donativos enviados do Brasil e da América do Norte por emigrantes sanjoanenses, que se sentiam na obrigação moral de contribuir para o aformoseamento da sua saudosa terra.

É, na verdade, impressionante, este apego, esta ternura, esta fidelidade dos sanjoanenses à terra da sua naturalidade. Falámos, acima, do sr. António Henriques, antigo presidente da Câmara Mu-

nicipal. Ele é, entre tantos mais, um exemplo de dedicação à terra e à colectividade. Tendo, durante mais de dez anos, servido os interesses gerais da população, com uma honestidade exemplar, ao abandonar o seu cargo, ele quis fazê-lo, fechando, com chave de ouro, a sua actividade camararia. Como? Oferecendo à Câmara duas centenas de contos para a criação de uma cantina escolar.

São assim os homens de S. João da Madeira. É por isso, por estes nobres exemplos de dedicação à terra, que não duvidamos da próxima ascensão da vila à categoria de cidade.

Possuindo campos férteis, a agricultura foi a principal base da sua prosperidade. Depois vieram as indústrias de sapataria e chapelaria, a da borracha, a da fundição de metais e a de vários artefactos, nunca se tendo posto de parte os lacticínios e a pecuária.

O problema da assistência, numa terra onde é tão vivo e tão forte o sentimento da solidariedade humana, mereceu dos sanjoanenses especial carinho. O hospital, construído com o legado do benemérito Francisco José Luís Ribeiro; uma maternidade, um Asilo-Creche para crianças e uma Casa de Repouso para velhos, são instituições admiráveis, que muito honram a vila de S. João da Madeira.

Começava S. João da Madeira a ser uma vila e já tinha, para o tempo, um bom teatro, prova de que a população previa o desenvolvimento, que veio a manifestar-se, da vila. Para o progresso de S. João da Madeira concorreram as boas estradas e o caminho de ferro.

No último domingo de Julho realizam-se, com duração de três dias, as tradicionais festas Sebastianinas, que atraem milhares de forasteiros das povoações mais próximas.

Não há na vila monumentos; as suas atracções resumem-se às suas belezas naturais, como as margens do rio Ul e o referido Parque de Nossa Senhora dos Milagres. Vila moderna, nos seus alicerces está a formar-se uma grande cidade industrial.

Nunes da Cunha & C.^a, L.^{da}

COM FÁBRICA DE CHAPELARIA

S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA DE GUARDA-SOIS de
J. CALHAU & FILHO
S. João da Madeira Telefone 75

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

(Antiga Casa Correias)

ARMAZÉM DE SOLAS E CABEDAIS

Telefone: 34

Telegramas: ESTRELA

S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA DE BORRACHAS

«ENFIM»

A. HENRIQUES & C.^a, L.^{da}

Salto, solas e pranchas para calçado — Revestimento de rodas e cilindros — Correias de transmissão — Ebonite em chapas, cavilhas e tubos — Fio de borracha — Borracha para vulcanização e recauchutagem — Borracha moldada, conforme desenhos. Orçamentos grátis.

End. telegráf.: FABTRIUNFO

Telefone: 25

S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA MECANICA

— DE —

Chapéus de pêlo, lã e de palha.

Capacetes coloniais.

Serração de madeiras

Telegramas: PROGRESSO

Telefone n.º 121

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

S. JOÃO DA MADEIRA — (Portugal)

Pensão Sanjoanense

AURÉLIO CALADO

(A dois minutos do caminho de ferro)

Telefone, 49 — Praça Luiz Ribeiro — S. JOÃO DA MADEIRA

Paragem das camionetes — Garagem de recolha

FÁBRICA DE VELAS DE STEARINA E VELAS DE CÊRA

Telefone, 38

COSTA & C.^a (Casa Fundada em 1904)

Velas de cêra de todos os tamanhos

Exportação para o Continente, Ilhas e África

S. João da Madeira

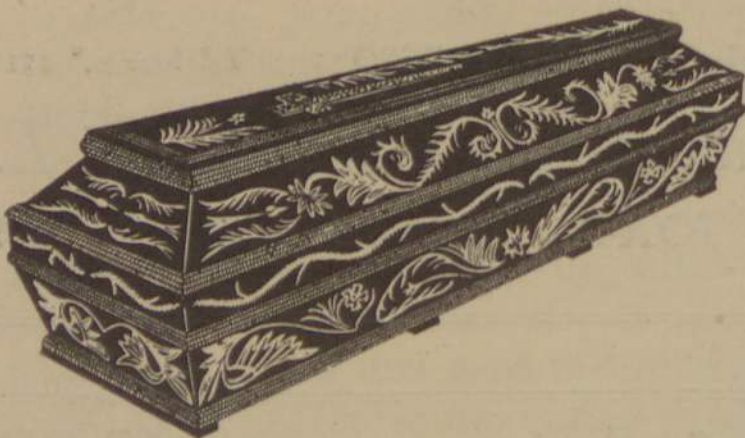
(Portugal)



Serração de Madeiras a Vapor
DE
J. S. Teixeira Júnior

FONTAÍNHAS
S. JOÃO DA MADEIRA

Telefone P. P. 2 — Cucujães
Fábrica de Urnas Funerárias
Manuel Gomes dos Reis



As mais artísticas urnas em pinho, mogno, pau
setim, em todos os tamanhos.

Fornecem-se ferragens e chumbo para as mesmas

Almofadam-se urnas aos melhores preços

Executam-se com distinção todos estes serviços

Avenida d'Orreiro — S. JOÃO DA MADEIRA

TELEFONE: 36
Fábrica de Vassouras e Escovas
de Piassaba e Palma
JORGE & SIMÕES
PRAÇA LUIZ RIBEIRO
S. JOÃO DA MADEIRA

Telegr.: INVICTA
FÁBRICA DE BOINAS
INVICTA
BOINAS TIPO BASCO — CHAPÉUS DE CRIANÇA
J. Soares da Silva
S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

VILA DA FEIRA

As suas possibilidades económicas e as suas atracções turísticas

DE origem muito remota, Vila da Feira, segundo os historiadores, devia ter sido fundada dois séculos antes de Cristo, e nos tempos da dominação dos romanos chegou, pela sua importância, à categoria de cidade.

Vila da Feira entrou de novo numa fase de grande actividade e progresso. Cabeça de concelho populoso, com mais de 61 mil habitantes, o escoamento dos seus produtos faz-se principalmente pelo caminho de ferro, cuja estação fica no centro da própria vila.

Centro agrícola de grande importância, Vila da Feira tornou-se também num centro industrial de vulto. Diversas são as suas indústrias: lacticínios, exploração de minérios, chapelaria, sacos de papel, fabrico de rolhas de cortiça, etc.

Vila da Feira, graças ao seu maravilhoso castelo, tem no mapa turístico, não apenas de Portugal mas também da Península, uma grande posição de honra. Grande valor nacional, o castelo tem a zelar o seu prestígio e a sua conservação a Sociedade dos Amigos do Castelo da Feira, de que é presidente o sr. Vaz Ferreira.

É, de facto, uma maravilha esse histórico castelo, considerado pelos peritos como um dos mais notáveis especimens da arquitectura militar feudal. Deve-se a sua construção, no século X, aos condes Gutierres e Lucídio. As suas características seteiras cruciformes levam-nos à conclusão de que se trata de uma edificação de origem gótica.

Ninguém que percorra a região deixa de visitar

este castelo, tão curioso como belo. À entrada vê-se o brasão dos Condes da Feira, seus donatários no século XV. Dentro, encontra-se um poço de boca rectangular, o qual tem dado motivo a várias lendas.

Do alto do castelo abrange-se um lindo e vasto panorama.

A vila, que tem caracter próprio, isto é, personalidade, possui ainda, como atracção e valor turístico, a Igreja Matriz, que tanto exterior como interiormente oferece grande interesse architectónico e artístico.

Vila da Feira é imensamente concorrida por ocasião da romaria de «Corpus Christi».

A assinalar, nesta ligeira crónica, temos a Misericórdia e o seu respectivo hospital, de que é provedor o sr. dr. Domingos Caetano de Sousa.

A pouca distância da vila existem as Caldas de S. Jorge, na freguesia do mesmo nome. São águas muito afamadas e concorridas, pois raros são os doentes que não obtêm melhoras completas após um rigoroso tratamento.

Nas Caldas de S. Jorge os doentes são recebidos em boas pensões e, além disso, a localidade oferece aspectos aprazíveis, o que é muito importante para uma estação de cura de águas.

Por este ligeiro relato das actividades e das atracções turísticas da Vila da Feira, o leitor, supomos nós, poderá fazer uma ideia lisongeira desta terra tão encantadora e das suas extraordinárias possibilidades de progresso.

Lacticínios MAF, L.^{da}

Queijo RICO

Manteiga PRADO

TELEFONE 70

Fornos—VILA DA FEIRA

FÁBRICA DE PAPEL DO ENGENHO VELHO

CASTRO & IRMÃO

S. PAIO DE OLEIROS

Vale do Vouga

*Sociedade União de Indústrias
de Lacticínios, Suil, Limitada*

Manteiga, Leite em pó, Farinhas Lácteas, Caseína,
Colas a frio aderentes para pulverização.

SUILITE

Material plástico tipo galalite em chapas e varetas,
o mais acreditado plástico de fabrico nacional

Telefone: FEIRA 611

Telegramas: SUIL

A REAL

VILA DA FEIRA

Coimbras & Irmão, L.^{da}

FABRICANTES E EXPORTADORES
DE ROLHAS DE CORTIÇA E
SEUS DERIVADOS



MANUFACTURE AND EXPORTER FOR
BOTTLE CORKS AND HIS DERIVATIVE

MOSELOS
LAMAS DA FEIRA
(PORTUGAL)

Empresa Fabril Rio Meão, L.^{da}

FÁBRICA DE FERRAGENS, FERRA-
MENTAS E FUNDIÇÃO DE METAIS

Exportação para a Africa e Brasil

Telef. 83 (Vila da Feira) Riomeão (Portugal)

Fábricas de Papel de Embrulho e Cartão
Marca «AGUIA» (Registada)

Manoel Pinto Barbosa

S. PAIO DE OLEIROS VALE DO VOUGA
Telefone 16 — Paços de Brandão

Fábrica de Papel do Pégo

Em LISBOA
Calçada do Combro, 43-47
Telefone 2 3579

Vale do Vouga
S. Paio de Oleiros

Luis de Oliveira Santos & Irmão

Fábrica de Papel de embalagem em Rio Maior, Paços de Brandão
Fábrica de cartão em Gondifelos de Vila Nova de Famalicão
ESCRITÓRIO-Telefone 26 PAÇOS DE BRANDÃO-PORTUGAL

CASA PLÁCIDO Francisco Plácido Rezende

Mercearia, Chá, Café, Papelaria, Vinhos e Azeites

Torrefacção e Moagem de Café

Preferir o AZEITE PLÁCIDO é proteger o bom
funcionamento do organismo

Telefone: 18

VILA DA FEIRA

Telefone: 7

A CENTRAL

PADARIA E MERCEARIA

VILA DA FEIRA

...Porque são preferidos os Licores, Xaropes, Genebras e Cognacs
da CASA OLIVEIRA?... Não o sabe V. Ex.ª?...
Então será escusado perguntar se já os provou—O Anis Cristalizado
desta casa não receia confronto com qualquer ANIZ NACIONAL ou
ESTRANGEIRO porque até hoje ainda não encontrou rival!!!
Todos os pedidos devem ser feitos a
ALFREDO DE OLIVEIRA — Vila da Feira
Representantes no PORTO — MONIZ & C.ª, L.da — R. Duque de Saldanha, 457

Fábrica a Vapor de Serração de Madeiras e Caixotaria

ANTÓNIO GOMES GIRO

TELEFONE: 45

VILA DA FEIRA

Sociedade de Ferragens Riomeão, L.^{da}

Fabrico Mecânico de Ferragens e Ferramentas

Telegramas: «SOFER»

RIOMEÃO

Serração, Moagem e Caixotaria a Vapor

CUSTÓDIO D'OLIVEIRA MARQUES

ANTA — ESPINHO

Telefone-Anta-5

ANGELO DIAS DA SILVA

Armazém de Papelaria—Fábrica de Sacos de Papel, Lisos e Im-
pressos — Papel velho, Trapo, Sucata — Artefactos de Cortiça
e Cordoaria.
PAÇOS DE BRANDÃO

Empresa Transp. Gandra, L.^{da}

CAMIONETES AMARELAS

VALE DE CAMBRA

ESCRITÓRIOS:

Vale de Cambra — Sede da Empresa — Telefone 6
Oliveira de Azemeis — Avenida António José de Almeida — Telefone 81
S. João da Madeira — Largo da República — Telefone 116
Ovar — Largo da Estação C. F. — Telefone 135
Furadouro — Avenida Principal — Telefone 5
Porto — Praça D. Filipa de Lencastre — Telefone 26326
Aveiro — Largo da Estação C. F. — Telefone 385
Arouca — Praça

AGENCIAS

MARGONÇA — CARCAVELOS — ALBERGARIA-A-VELHA
 ANGEJA — CARREGOSA

Carreiras — VALE DE CAMBRA — PORTO
 „ — VALE DE CAMBRA — AVEIRO
 „ — S. JOÃO MADEIRA — FURADOURO
 „ — VALE DE CAMBRA — CARREGOSA —
 OLIVEIRA DE AZEMEIS
 „ — VALE DE CAMBRA — AROUCA
 „ — OVAR — FURADOURO

CAIXOTARIA SERRALHARIA E LATOARIA

António de Almeida Ribeiro

TELEFONE, 37
VALE DE CAMBRA

PENSÃO «VALE DO CAIMA»

Telefone: 38

Garante JOSÉ DE SOUSA MATIAS, empreiteiro de resina

Os melhores vinhos verdes da região

VALE DE CAMBRA

Femaco FERRAGENS, MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, L.^{da}

O maior sortido em Ferragens, Tintas, Vernizes, Cimento, Louças, Vidros e Artigos de Fundição. — Depósito de Móveis de Ferro e Madeira, Colchões e Tapetes. TELEFONE, 17 — Vale de Cambra



PORTO — Fachada do prédio onde teria nascido, em 1394, o Infante D. Henrique

Sociedade Portuguesa de Serrações, Limitada

Serração de madeiras em:
Soure, Guia e Lourical

Calças para embalagens, madeiras de construção, toragem e lenhas

ESCRITÓRIO:

Telef. 28795 Rua do Ouro, 140-3.º

FORNOS DE CAL COZIDA A MATO

ENDEREÇO TELEG.:
CALCÁRIO
MACEIRA — LIZ
TELEFONE—PATAIAS, 2

Luiz Serrano & C.^a, L.^{da}

FORNECIMENTOS PARA TODO O PAÍS,
a granel e em barricas, para estuques e caiações

OESTE — PATAIAS — GARE



PORTO — VISTA GERAL DA CAPITAL DO NORTE

O Palácio de Cristal, no Porto, vai ser substituído por um novo e imponente edifício

O Comércio do Porto, de 4 de Novembro, trouxe-nos a informação de que foi entregue na Câmara Municipal da capital do Norte o projecto definitivo da construção do grandioso edifício que vai substituir o Palácio de Cristal. Como se sabe e já tivemos também ocasião de noticiar nas nossas colunas, a prestigiosa direcção da Associação Industrial Portuense tomou, já há alguns anos, a iniciativa de promover a realização da Exposição Industrial Portuguesa, justamente na altura em que comemora o primeiro centenário da sua fundação.

Para esse certame, que será, sem dúvida, das mais expressivas e das mais vastas representações dos recursos e das possibilidades industriais do País, foi escolhido o Palácio de Cristal, que tem sido, sempre, o local apropriado a manifestações desta natureza. Mas, para que ali se realizasse tal exposição, impunha-se uma transformação ou a própria substituição das actuais instalações do Palácio de Cristal, visto não reunir espaço nem possuir a monumentalidade necessária às grandes exposições ou acontecimentos culturais.

Optou-se, acertadamente, pela substituição das velhas e arruinadas naves, confiando-se aos técnicos a elaboração do projecto de construção de um edifício que, integrando-se no ambiente daquele belo recinto, tivesse a monumentalidade adequada aos fins em vista.

Fizeram-se os estudos, apresentaram-se dois ante-projectos, e criou-se, assim, na cidade, o gosto e o interesse por esta anunciada obra de valorização do Palácio de Cristal. Quer o Governo, quer a Câmara Municipal do Porto, prometeram as verbas de dez mil e cinco mil contos, respectivamente, para a realização desta obra monumental, digna da cidade e daqueles que a ela vão meter ombros.

O projecto definitivo foi apresentado à Câmara Municipal do Porto, que o apreciará e se pronunciará sobre ele.

Da sua decisão depende, sem dúvida, o começo das obras respectivas.

O Porto que entrou há poucos anos numa grande fase de renovação e de melhoramentos não é hoje, apenas, uma grande cidade portuguesa, é também, pelas suas características e pelas suas constantes obras de aformoseamento, uma das mais belas e notáveis capitais europeias.

A valorização do Palácio de Cristal será dentro de dois anos um dos maiores títulos de glória da grande capital do Norte.

Centro Comercial de Cambres

Produtos Agrícolas e Materiais de Construção, etc.

Telefone : 17

Portelo de Cambres

OS VINHOS DO PORTO

CORREIA RIBEIRO

MARCAM POR QUE SÃO BONS

J. RODRIGUES VIANA

FERRAGENS, METAIS, PINCELARIA, ETC.

CARTEIRAS, CIGARREIRAS, PORTA-MOEDAS,

PASTAS E ARTIGOS DE ENCADENAÇÃO

Rua do Almada, 23-2.º — Telef. 27747

PORTO — (Portugal)

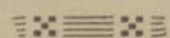
Todos têm a sorte que Deus dá! Para lotarias há uma casa que está absolutamente indicada.

É a «Casa Deus dá a Sorte»

Praça da Liberdade, 130

PORTO

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



Telegramas: SUCARNORTE

TELEFONE 2 2116

Rua Infante D. Henrique, 31-1.º

PORTO

JOÃO EPIFÂNIO

ARMAZÉM DE FAZENDAS

IMPORTAÇÃO - EXPORTAÇÃO

LINHAS E ALGODÕES DE BORDAR

Rua das Flores, 301-1.º — Telefone 25064 P. P. C.

End. Teleg. JOEPI — Apartado 158

(Em frente á Estação de S. Bento)

P O R T O

C A S A

ASTORIA

Praça Almeida Garrett, 49 — PORTO

Telefone 2 2069

A casa que maior variedade tem de números de palpite

Mesmo em frente à Estação de S. Bento

Fábrica Moagem de Valadares, L.^{da}

CEREAIS E SEUS DERIVADOS

TELE } fone: 133 (Santo Ovídio)
gramas: FÁBRICA MOAGEM — VALADARES
V A L A D A R E S

F Á B O R

Fábrica de Artefactos de Borracha, L.^{da}

Manufatura de Artefactos de Borracha
— e Ebonite para tôdas as aplicações —

TELE } FONE 9099
GRAMAS: FÁBOR

Rua Serpa Pinto, 195 — PORTO (Portugal)

Sá, Dias & Filho

ARMAZENISTAS DE VINHO

EXPORTADORES

Avenida António Coelho Moreira

Telefone 30-Santo Ovídio — Telegramas: SAFIL-Valadares

V A L A D A R E S

Centro Comercial de S. Domingos

Sampaio Carvalho, Genro & C.^o, L.^{da}

FERRAGENS, FERRAMENTAS, CUTELARIAS
E METAIS — MÁQUINAS INDUSTRIAIS — DE-
PÓSITO DE LOUÇAS E VIDROS NACIONAIS

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

31, Largo de S. Domingos, 32 — PORTO (Portugal)

Telefone 21046 — Teleg. SACAGER

ALIANÇA VINÍCOLA, L.^{DA}

Armazém n.º 6

Telefone 68-S. Ovídio

V A L A D A R E S

J. PEREIRA DA SILVA

Acessórios para a indústria — Correias, Oleos para
Lubrificação, Ferramentas e Amiantos, Básculas,
Pesos e Medidas

324-R. Mouzinho da Silveira-334 — PORTO

Telefone 21.974 — Telegramas: PERSILVA — PORTO

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

Fábrica: Crestuma — VILA NOVA DE GAIA

Escritório: Rua S. João, 75 — PÔRTO

Telefones: 5963 — PÔRTO e 11 — CRESTUMA — Telegramas: OILIBA

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 a 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

LANIFÍCIOS
AMÂNCIO
SILVEIRA

NERO & C.^a (Sucessor), L.^{da}

INDUSTRIAS DE CONSERVAS DE PEIXE

Marques Deposées:

CATRAIO	GEORGETTE
SEVERA	VALENTINE
PORTHOS	RONE

Rua do Burgal, 24-70
Rua dos Camachos, 19

TELEFONE: M. 19
MATOSINHOS

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 FARMACÊUTICAS

Depositários gerais de BRANCO DE TITANE

Um exclusivo muito imitado mas nunca igualado

Depositários Gerais no Norte do País das TINTAS

NITO-CELULÓSICAS

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

Telegr. DUNIA

Código: RIBEIRO

Telef. 22545



D U N I A

A CAMISA ETERNA

EXPOENTE MÁXIMO EM CAMISARIA

GONÇALVES & LIMA, L.^{da}

Rua de Santa Catarina, 391, 2.º

P O R T O

Telefone: 2 5024 (3 linhas)

Telegramas: CORPINSUR

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA
LEGAL & GÉNÉRAL ASSURANCE SOCIETY, LTD.

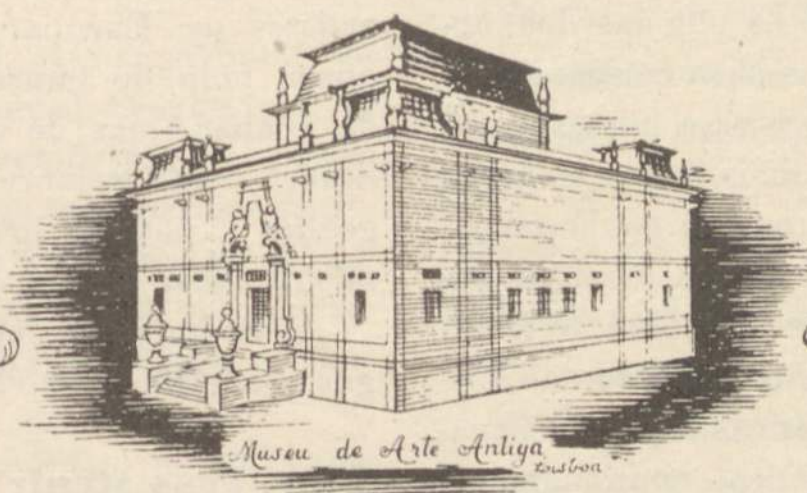
Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54, 2.º

P O R T O



PORTO — Vista parcial e Ponte de D. Luís



Milhares de artífices dedicam-se diáriamente
ao labor artístico da indústria da Ourivesaria.
Os Museus guardam peças raras e as pessoas de
requintado bom gosto possuem preciosidades
que atestam o real valor das jóias, pratas e
filigranas de Arte, portuguesas.
Visite as Ourivesarias e escolha para
oferecer, presentes de distinção e valia.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Stuart Carvalhais

UMA comissão de intelectuais e de artistas vai promover em breve a «Semana Stuart Carvalhais».

Nada mais justo. O grande artista que há mais de quarenta anos vem enriquecendo as páginas dos jornais e as capas das revistas com as suas caricaturas e as suas admiráveis ilustrações merece essa homenagem. Esbanjador de talento, Stuart Carvalhais nunca se preocupou, como tantos artistas medíocres que conhecemos, com a glória do seu nome e, muito menos, com as medalhas e medalhinhas da Sociedade Nacional de Belas Artes. Vivendo em Queluz e, portanto, afastado de Lisboa e das tertúlias literárias e artísticas, Stuart Carvalhais vive, no entanto, para o público, continuando a desenhar com aquela graça imprevista e pessoal que o torna inigualável, verdadeiramente único, entre nós. Criou um género de caricatura novo, original, como até então ainda não tínhamos: uma caricatura amarga e humana, feita de piedade e ternura por esses pobrinhos de Cristo, falhados e vencidos que por aí andam aos baldões da sorte. O signatário desta crónica já teve, há anos, a oportunidade de estudar no magazine «Civilização», que foi dirigido, no período áureo da sua publicação, por dr. Campos Monteiro e Ferreira de Castro, a personalidade tão curiosa como desconcertante de Stuart. Com efeito, este homem que parece sorrir de tudo e para tudo, é, no fundo, um sentimental, um coração generoso que se comove com as infelicidades dos seus semelhantes.

Uma vez, há três décadas, quando num salão do Teatro Nacional de S. Carlos, o escritor Mateus Moreno e o pintor e desenhador Saavedra Machado, que dirigiam a revista «Alma Nova», organizaram uma exposição de arte, Stuart Carvalhais apresentou algumas curiosas manchas, a guacho, pintadas em Paris. Columbano, a convite de Saavedra Machado, visitou essa exposição, a que tinham concorrido alguns dos seus discípulos. Porém, ao observar os quadrinhos de Stuart, deteve-se mais demoradamente, desejando saber quem era aquele artista tão original. Por acaso, Stuart Carvalhais entrara nessa ocasião e eu próprio fui buscá-lo, visto Columbano, que era uma pessoa de trato encantador, desejar conhecê-lo pessoalmente e felicitá-lo de viva voz.

Estou ainda a ver o querido Stuart, acanhado, diante do Mestre, a receber os parabens pelos quadrinhos ali expostos. A notícia da apreciação de Colum-

bano correu célere pela sala, chegou ao conhecimento dos amadores e coleccionadores de arte e, no dia seguinte, todos os trabalhos de Stuart estavam vendidos.

Stuart, perdulário de talento, podia ser autor de obra superior, capaz de ombrear com a dos maiores artistas da Europa. Mesmo assim, compondo tudo ou quase tudo de improviso, como quem tem pressa, não de acabar, mas de viver o mais intensamente possível, Stuart deixa sempre nos seus desenhos e nas suas legendas a dedada forte, impressionante, original, de um talento sem par e da sua personalidade excepcional.

É muito justa, pois, a homenagem que os seus amigos e admiradores vão prestar-lhe em breve.

O Dr. Egas Moniz e o «Prémio Nobel»

A Academia das Ciências de Lisboa apresentou, pela palavra e pela pena do dr. Júlio Dantas a candidatura do eminente Professor Egas Moniz ao «Prémio Nobel».

Eis o texto da proposta apresentada e aprovada por aquela douta corporação:

«A Academia, reunida em sessão plenária, tendo em consideração o voto expresso pelos delegados de vinte e sete nações à primeira conferência internacional de Psicocirurgia, e o voto, também unânime, da Academia Nacional de Medicina, do Rio de Janeiro, resolve, ouvindo o Conselho Administrativo, tomar a iniciativa da candidatura ao «Prémio Nobel» da Medicina do sábio Professor Egas Moniz, nome universal da ciência médica, a quem se devem duas das mais notáveis descobertas do século — a arteriografia cerebral e a lencotomia pré-frontal — realizando todos os actos necessários para tornar efectiva essa candidatura».

Egas Moniz, que tem, efectivamente, no estrangeiro, um nome respeitado e querido, pela importância das suas descobertas científicas, é também, ninguém deve ignorá-lo, um homem de letras notável. O seu trabalho sobre Júlio Dinís, grande romancista que teve o condão

FISCHER & VEIGA, L.^{DA}

9 — Travessa do GUARDA MOR — 11

LISBOA

Telefs. 2 7704-7 1412

Representantes exclusivos

para Lisboa, Centro e Sul do País, de

J. C. PRADO & C.^{os}, NEW YORK

Agentes de fábricas e exportadores de peças e acessórios de automóveis e camionetas CAMEL e VULCANISING PATCH

de conciliar o melhor do romantismo com o naturalismo, é modelar e honra, não tenhamos disso a menor dúvida, a crítica literária.

De 1901, data da concessão do primeiro «Prémio Nobel» com que foi distinguido o grande poeta francês Sully Prudhome, até hoje, inúmeras têm sido as grandes figuras internacionais, a quem foi dada essa honra. Honra para os contemplados, apenas? Honra também para a nobre instituição sueca.

O eminente Professor Egas Moniz, glória do país e da ciência, bem merecia ser distinguido com o «Prémio Nobel». Com essa distinção, homenagiava-se ao mesmo tempo Portugal.

A actualização de Portugal

O mesmo tempo que a C. P. está renovando, de maneira notável, o seu material circulante, com carruagens e automotoras adquiridas na Suíça, na América do Norte e na Suécia, as nossas companhias de navegação substituem, em ritmo acelerado, as velhas unidades por novos barcos que, além de possuírem maior velocidade, oferecem, a quem viaja, melhores comodidades.

Regista-se agora a entrada, há dias, no Tejo, do novo paquete «Angola», mandado construir nos estaleiros de Newcastle pela Companhia Nacional de Navegação. Esta nova unidade da marinha mercante, de 9.550 toneladas, destina-se a transporte de passageiros e carga, e desenvolve a velocidade de 18 milhas horárias e está equipado com os mais modernos melhoramentos que asseguram, não apenas comodidade, mas igualmente uma viagem despreocupada, pois todos os perigos de incêndio foram arredados por completo.

Uma outra companhia de navegação que está renovando, também de forma notável, a sua frota, é a dos «Carregadores Açorianos», com sede em Ponta Delgada. No espaço curto de seis meses inaugurou dois navios motores, de grande velocidade, o «Ribeira Grande» e «Monte Brasil», e por este mês de Janeiro deve passar pelo Tejo, a caminho da América do Norte, um outro barco moderno — o «Horta», que, como os dois já citados, possui também excelentes camarotes para passageiros.

Portugal progride e actualiza-se e é nos seus caminhos de ferro e nos transportes marítimos que assentam principalmente as bases do seu progresso e da sua actualização.

Propaganda da Suíça

Ski Club de Portugal e o Centro Nacional Suíço de Turismo organizaram uma excelente exibição de filmes sobre «Desportos de Inverno na Suíça», em 21 de Dezembro, na Casa das Beiras.

Uma numerosa e escolhida assistência apreciou com manifesto interesse a projecção desses filmes, que nos colocaram na presença de um país encantador e notável não apenas pelos seus desportos mas também, como

nos foi dado observar, pela sua arte e ainda pela organização dos seus serviços sanatoriais.

País do desporto e da saúde por excelência, a Suíça, ao mesmo tempo que nos faz um convite eloquente e persuasivo, dá-nos uma lição prática de turismo.

Congresso dos Caminhos de Ferro

A reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, realiza-se, este ano, em Lisboa

A reunião extraordinária, a que os belgas chamam *Réunion élargie*, da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, com sede em Bruxelas, realiza-se este ano em Lisboa, no Instituto Superior Técnico, estando, como já dissemos oportunamente, constituída a Comissão de Recepção e Festas.

O Boletim da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, n.º 12, do volume XXV, referente a Dezembro de 1948, insere o primeiro Relatório, referente à conservação e renovação das linhas férreas, assinado por M. L. Mucherie, engenheiro chefe da Divisão de Conservação do Serviço de Via e Construções da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

FALTA DE ESPAÇO

Por falta de espaço e para não atrasar a saída deste número extraordinário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, vimo-nos forçados a retirar alguns artigos de interesse ferroviário, os quais serão publicado na nossa próxima edição de 16 de Janeiro.

Fábrica Victória, L.^{da}

Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA

Licores e Xaropes, Torrefacção e Moagem de Cafés

Telefone 2 6473

Teleg.: Victorioso

JOAQUIM RAMALHO

Compra e Venda de Propriedades — Recebimentos de rendas — Hipotecas — Trespases

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Rossio, 93, 1.º - D.º — Telef. 28421

L I S B O A

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1899)

Relatorio do Sul e Sueste

I — Primeiro estabelecimento

O distinto engenheiro e director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, o sr. Pedro Ignacio Lopes, publicou um extenso e completo relatorio sobre a construcção e exploração d'aquella rêde, desde 1880 ultimo anno de que havia relatorio publicado, até o fim de 1897, completando assim o que se refere à gerencia do sr. conselheiro Tavares Trigueiros.

Varios mappas estatisticos acompanham este relatorio intercalados no texto explicativo, no qual se compendia, pelo lado financeiro, a historia de toda aquella rêde, desde a sua origem, em 1854, até o fim do anno passado.

Assim vemos que o custo d'aquella rêde e seu material circulante, incluindo as importancias pagas pelo thesouro pelo resgate dos contractos com a primitiva empresa concessionaria e com a companhia dos caminhos de ferro do sueste, era o seguinte, em numeros redondos de contos de réis:

Construcção

Barreiro a Beja	3.494	
Beja a Faro.	3.794	
Beja a Pias	726	
Pinhal Novo a Setubal	358	
Casa Branca a Extremoz	1.281	
Tunes a Portimão.	4	9 657

Material circulante

Locomotivas, carruagens e wagons	1.381	
Barcos a vapor.	164	1.545

Obras novas e complementares

Estação do Barreiro	404	
Officinas, machinas, ferramentas	58	
Amp'iações e construcção de estações	148	620

Renovação da via

Substituição de carris de ferro pelos de aço	623
--	-----

Estudos

Novos ramaes e prolongamentos ainda para construir.	17
Total geral.	12.462

O relatorio detalha, por periodos, todas estas despesas, explicando-as, pelo que se vê que a construcção da linha entre Casevel e Faro, linha difficil por ter a passagem da serra do Caldeirão que divide a provincia do Alemtejo da do Algarve, tendo dois tunneis de 697 e 99 metrrros e 23 pontes e viaductos de mais de 10 metros, na extensão total de 952^m,21, e em que, para mais, a construcção esteve suspensa por duas vezes, foi de 23:101\$964 réis por kilometro.

O troço de Serpa a Pias, de 13 kilometros, custou apenas 127:780\$141 réis, o que dá a média de 9:829\$626 réis por kilometro, verba pouco superior ao custo de uma estrada ordinaria.

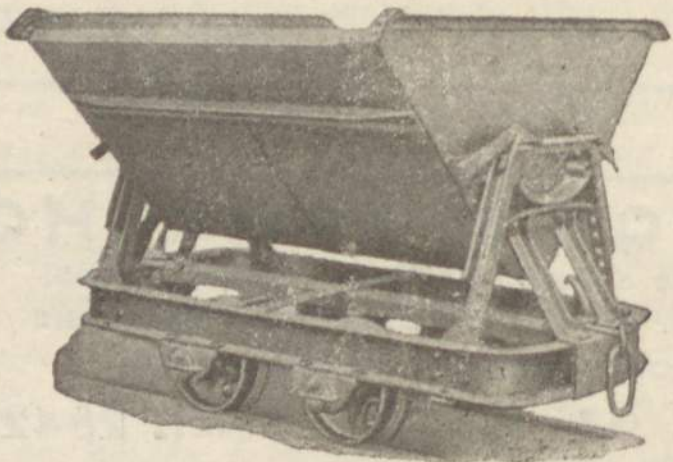
O inventário do material circulante em fim do anno de 1897 era o seguinte:

Locomotivas	45
Salões reaes e outros.	5
Carruagens de 1. ^a	20
Mixtas 1. ^a e 2. ^a	10
De 2. ^a classe	25
De 3. ^a classe	60
Carruagem do pagador	1
Ambulancias postaes	6
Fourgons	39
Wagons fechados.	162
Jaulas	12
Cavallariças	4
De bordas altas	149
Platafórmias	391
Diversas.	63

Com tal exiguidade de material para uma rêde de 475 kilometros é para admirar como se consegue attender às exigencias do serviço, e não surprehende que isso nem sempre se possa fazer sem levantar clamores que frequentemente vem a publico por mau serviço, falta de material, demora nos transportes, etc.

A verba despendida em estradas detalha-se da seguinte fôrma:

DECAUVILLE



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

PNEUS «MABOR»
Ferramentas para Obras Públicas
Varão redondo para cimento armado

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

LANCASTRE & BEIRÃO, L.^{DA}
 9 — Travessa do GUARDA MOR — 11
LISBOA
 DISTRIBUIDORES DE:
EVODE CHEMICAL WORKS, LTD.
TINTAS e MELLITOL
 (impermeabilizador em forma de pó)

Telef. 2 7704

Prolongamento de Pias á fronteira.	458\$325
De Extremoz a Ponte de Sôr	5:078\$310
De Extremoz a Elvas	5:440\$080
Do Vendas Novas á Ponte de Sôr	2:568\$215
Do Barreiro a Cacilhas	1:936\$229
Litoral do Algarve	1:883\$337
Total	17:364\$496

O capital de estabelecimento que acima indicamos, 12.462 contos, representa o custo kilometrico de réis 26:235\$451.

N'aquella verba estava o custo da construcção de 282 kilometros, feita pelo Estado, o que representa a média de 18:713\$567 réis por kilometro, muito inferior ao equivalente pelo custo das linhas recebidas da companhia constructora.

Juntando áquella verba de 18:713\$567 uns 2:000\$000 para material circulante, teremos 20:713\$567 réis e, sendo a subvenção estipulada no contracto 18 contos por kilometro, o thesouro despendeu apenas mais réis 2:713\$567 por kilometro, do que despenderia subsistindo o contracto, tendo a vantagem de ficar na posse e exploração das linhas.

Occupar-nos-hemos, no seguinte artigo, dos productos e despesas da exploração que são materia tratada no 2.º capitulo do relatorio a que nos estamos referindo e que offerece numerosos detalhes de um interesse especial.

Automobilismo

Mil kilometros em automotor

Com o tricycle a gazolina da fabrica Peugeot, que a casa dos srs. José d'Orey & C.^{ta} mandou vir de Paris, realizou há dias o distincto cyclista Manuel Ferreira uma curiosa e extensa viagem no nosso paiz.

Partindo da sêde d'aquella casa, no largo do Camões, ás 4 horas da tarde, chegou ás 7 horas e meia a Santarem, fazendo assim mais de 70 kilometros em 3 horas e meia, o que dá a velocidade média de 20 kilometros por hora.

De Santarem, onde o cyclista pernoitou, foi a Almeirim e Alpiarça, voltando á cidade do santo milagre, de onde no dia seguinte foi por Torres Novas a Thomar, e d'ahai a Coimbra, fazendo todo o percurso em 3 horas e 45 minutos.

De Coimbra foi á Figueira, voltando d'alli trazendo a reboque uma bicycleta montada por um cyclista, que achou muito commoda a viagem sem fatigar as pernas, porque apenas teve que occupar-se de manter a machina em equilibrio. Esta volta da Figueira realizou-se em 1 hora e 32 minutos, o que representa uma marcha de 28 kilometros por hora.

De Coimbra partiu para o Porto, fazendo o trajecto, apesar da má estrada, cheia de barrancos em alguns pontos e de lameiros n'outros, em 4 horas e um quarto.

Foi do Porto á Foz e Leça, fazendo varias outras excursões nos arredores, e d'alli regressou a Aveiro em 2 horas e 45 minutos, onde foi até a barra, partindo de lá ás 8 horas da manhã, chegou a Anadia ás 10 horas e 12 minutos. D'ahi veio a Coimbra, Louzã e Poyares, rebocando tambem varias bicycletas em caminho.

De Poyares veio a Leiria, fazendo esses 68 kilometros em 2 horas e 10 minutos, o que dá 31 kilometros por hora.

Finalmente, de Leiria dirigiu-se ás Caldas da Rainha e, descançando a noite, empregou a manhã do dia de Natal em varios passeios, e, pelo meio dia e 45 minutos, partiu para a capital, por Torres Vedras, sem paragem em transito, chegando á Avenida da Liberdade ás 4 horas da tarde. Este ultimo percurso, de 110 kilometros, foi, portanto, feito em 3 horas e um quarto, ou, na média, de quasi 34 kilometros por hora.

Em toda esta viagem, que não foi de menos de 1.000 kilometros, a machina funcionou perfeitamente, não soffrendo a menor avaria, percorrendo caminhos melhores ou peiores.

Só nas subidas e caminhos muito pedregosos o motor produz alguma trepidação; na estrada de macadam o andamento é suavissimo e informa-nos o viajante que, apesar da rapidez da marcha, teve quasi sempre apenas que dar attenção a evitar qualquer choque com outro vehiculo, tendo tempo para apreciar bem todos os panoramas.

O aprovisionamento de combustivel tambem não offereceu difficuldade. O tricycle tem deposito de 3 litros de gazolina, que dão para 150 kilometros de marcha e, como sobresalente, o sr. Ferreira levou mais uma lata com 5 litros, prevenção que era desnecessaria, porque em Santarem, Thomar, Coimbra, Porto, Figueira, Leiria, etc., encontrou gazolina á venda, de que pôde abastecer-se quando precisou.

Foi esta viagem a primeira que, em automotor, se realizou em Portugal, em tão grande percurso.

A casa Orey tem já encommendados varios vehiculos automotores, e, entre esses, um tricycle Bolée, de duas rodas na frente, que se diz ser a ultima novidade no genero.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Nova Companhia de Circo.
 EDEN Ás 15,30 e 21,30 — «Mater Dolorosa».
 OLIMPIA — Ás 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Atlantida, Lda.

Tudo para casas de banho

MARMORES * AZULEJOS * MOSAICOS
 FOGÕES * CANDEEIROS * ETC., ETC.

A casa dos melhores preços

Praça do Município, 31 — LISBOA

Telefone 2 9081

Viuva Macieira & Filhos

FÁBRICA de papel para escrever, impressão, e embrulho e de sacos de papel - ARMAZEM de papéis pintados, papelão e papéis estrangeiros - PAPELARIA e trabalhos tipográficos em todos os géneros. Unicos importadores de papel para cigarros «DUC»

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

TELEF. { 3 1721
3 1722

Rua da Madalena, 10 a 22

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO
tem o Mundo nas mãos!

A saúde não está ao alcance de todos, mas o DINHEIRO está à vossa espera na casa que mais sortes grandes tem distribuido há mais de meio século:

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

A. Fernandes & Santos, L.^{da}

Reparações mecânicas e de electricidade
em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação
de cambotas e cilindros
e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14
Telef. 4 2807 — LISBOA

Júlio dos Santos Ribeiro

Casa centenária, especializada na fabricação de POLEAME de todas as categorias

Fornecedora da COMPANHIA COLONIAL
DE NAVEGAÇÃO, EMPRESA INSULANA,
CARREGADORES AÇOREANOS, ARSE-
—::— NAL DE MARINHA, etc. —::—

Apta a fornecer a todos os barcos todos os
artigos marítimos

Rua de S. Paulo, 71 — LISBOA — Telef. 2 2018

VIDROS ESPELHOS

A UNIÃO

FORNECEDORA DA C. P.

RUA LUZ SORIANO, 23-A
LISBOA

TELEFONE 7 2935

Indústria de Cerdas e Crinas Animais, I C C A, L.^{DA}

Preparação de Cerdas e Crinas
para pincelarias, escovarias, etc.

FÁBRICA DE BROCHAS E PINCÉIS

Rua Francisco Tomaz da Costa, 32-34 LISBOA

ANTÓNIO ALVOEIRO & C.^A

Louças de porcelana, alumínio e esmalte; talheres e cutelarias, vidros e cristais, artigos de menage; completo sortido de escovas para fato, dentes, cabeça, etc. Vassouras de diversos modelos, capachos, piaçabas, juncos, etc.

Calçada do Combro, 34 a 36-A

Telef. 2 1583

LISBOA

CARPINTARIA MECANICA DE

BENJAMIM ANTÓNIO DUARTE

CONSTRUTOR CIVIL

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

VEM A LISBOA?

PREFIRA A PENSÃO MACEDO

A melhor Pensão para pernoitar, recomendável pelas tradições de hospitalidade e ambiente familiar—Próximo da estação do Rossio e dos principais teatros. Fundada em 1881 — Preços acessíveis

12, Rua Eugénio dos Santos, 12 (Prédio todo) — LISBOA

Carpets, Tapetes, Passadeiras, Capachos, Linhagens,
Sacos, Lonas e Fios — Artigos para campo e prala

LEITES SOBRINHOS & C.^A

(CASA CENTENARIA)

26, Rua dos Fanqueiros, 28 — Telefone 2 1710



Sociedade de Estudos Técnicos

Projectos de centrais eléctricas

MATERIAL FERROVIÁRIO

Pontes Rolantes

RUA MARQUÊS DA FRONTEIRA, 8 — TELEFONE 4 8165

L I S B O A

MADEIRAS

NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Ferros perfilados, Redondos, Chapas, etc.

SERRAÇÃO

E

CARPINTARIA

MECÂNICAS

CARRASQUEIRO & TEIXEIRA, L.^{da}

Suc. Cipriano M. Teixeira (Viúva, Herdeiros)

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO

175, Avenida 5 de Outubro, 184

Telefone P. B. X. 73046/73047

L I S B O A

JANEIRO 1881...

Funda-se a Empresa Nacional de Navegação

MARÇO 1881

A Empresa Nacional de Navegação inicia as carreiras para Angola com os Paquetes «Portugal» e «Angola» — Iluminados a Petróleo

1882

Inicia as Carreiras para a Guiné e Cabo Verde com os Vapores «Bolama» e «Guiné»

1889

Constroi os Paquetes «Ambaca» e «Cazengo»... já iluminados a Electricidade

1903

Inicia as Carreiras para a Costa Oriental com os Paquetes «Zaire», «Malange» e um novo «Portugal»

1918

Transforma-se na actual

Companhia Nacional de Navegação

Que de 1918 a 1947 navega cerca de 16 milhões de milhas transportando cerca de 11 milhões de Toneladas

1947

Inicia a Reconstrução da sua Frota com os N/Motores «Rovuma» «Moçamedes» «Lurio» «Zambézia» «Angoche» e os Paquetes «India», «Timor» «Angola» e «Moçambique»

E CONTINUA...

Graham's Port

AGENTES

Guilherme Graham Jnr. & C.^a

DISTRIBUIDORES DO SUL

José Luiz Simões

16, Largo do Chiado, 17

Telefone, 2 8913

L I S B O A

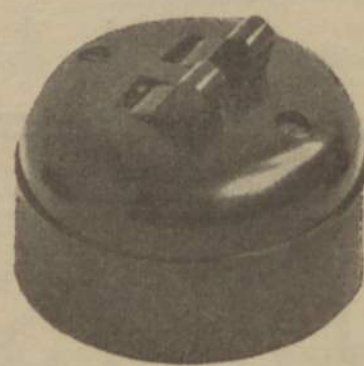
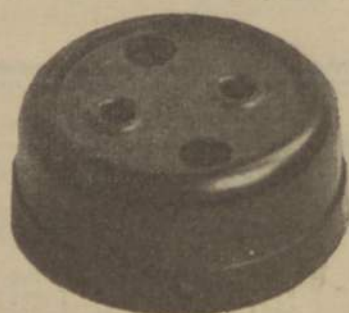
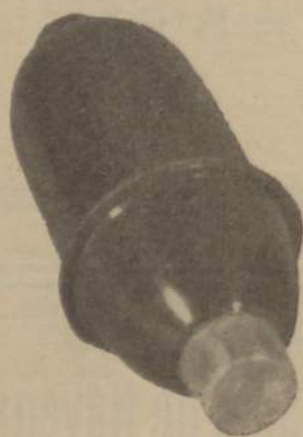
À VENDA NOS MELHORES BARS,
HOTEIS E RESTAURANTES
DO PAÍS

RUA DOS FANQUEIROS, 7 — Telefones, 2 0066/9
LISBOA

RUA DOS CLÉRIGOS, 6 — Telefones, 2 6961/2
PORTO

Sociedade Industrial de Produtos Eléctricos

S. A. R. L.



FÁBRICA DE PLÁSTICOS

ARTIGOS DE ESCRITÓRIO — MÉNAGE

MATERIAL ELÉCTRICO

Rua Policarpo Anjos, 46-Dáfundo

Telefone-Algés 35

A Choupana (Sobre o Mar)

RESTAURANTE — BAR
SALÃO DE CHÁ
PRATOS REGIONAIS

SÃO JOÃO DO ESTORIL
ESTRADA MARGINAL

Está às ordens de V. Ex.^{as} para vos
submeter propostas para os equipamentos
e máquinas seguintes :

AR CONDICIONADO «AJAX»
MOTORES DIESEL DE VÁRIOS TIPOS E DE
TODAS AS POTENCIAS
MATERIAL ELÉCTRICO, MOTORES, TRANS-
FORMADORES, ETC.
MÁQUINAS PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL
GRUPOS ELECTROGENEOS
CALDEIRAS AUTOMÁTICAS A OLEOS
ETC., ETC.

A. C. Rolim & C.^a, L.^{da}

LARGO VICTORINO DAMÁSIO, 3-A, 3-B e 3-F

Telefone 6 0195

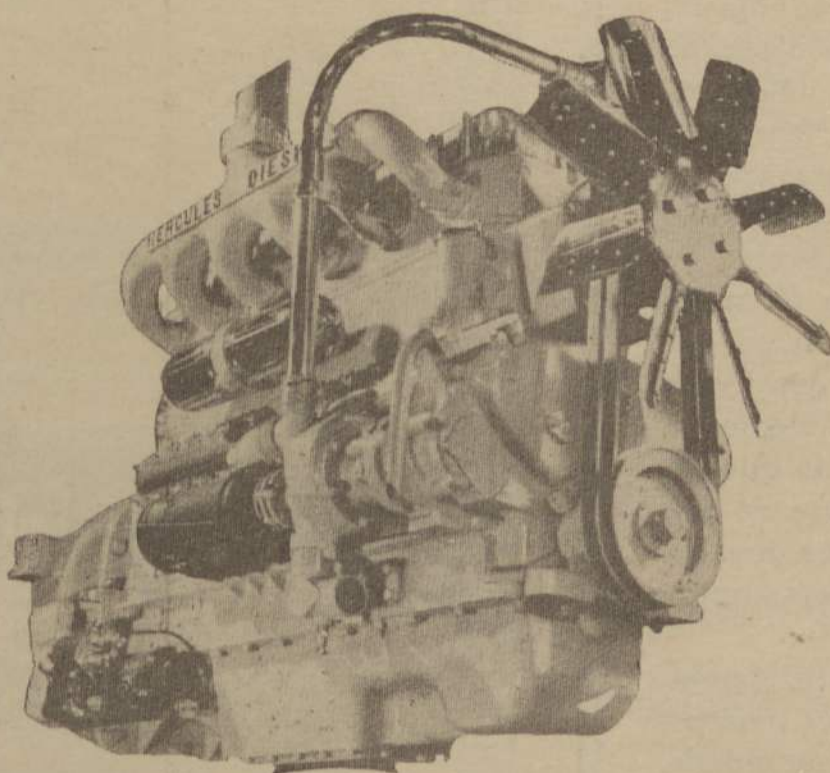
LISBOA

Sociedade Industrial Agro-Reparadora, L.^{da}

Distribuidores para Portugal de motores e acessórios HERCULES-DIESEL

Apresenta o Novo Modelo PERFEITO — ROBUSTO E ECONOMICO

DWXD DE 136 HP.



6 CILINDROS DE
4-1/4" x 4-3/4"

EM EXPOSIÇÃO NO SEU STAND

A CHEGAR: Motores HERCULES-DIESEL de 83 HP. e 100 HP. para camiões
Motores Industriais, de 27 HP. — 70 HP. — 83 HP. e 204 HP.

44-45 - CAMPO DAS CEBOLAS, 46-46-A E 48

Telegramas «AGROPEÇAS»

L I S B O A

Telefones 2 7830 - 3 2408



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

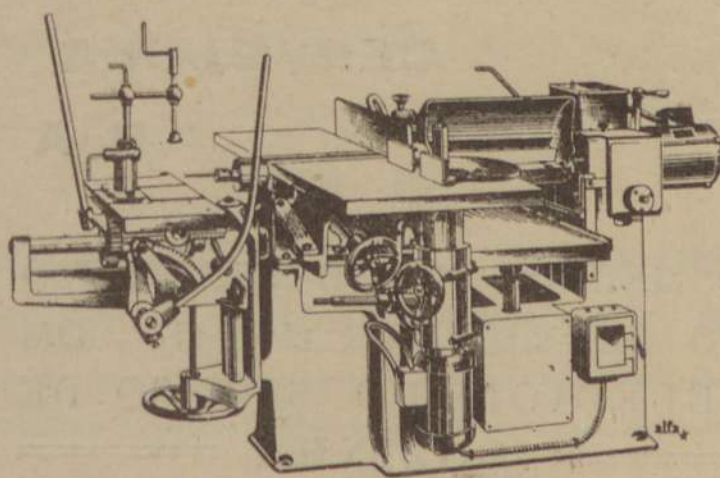
130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

MÁQUINAS PARA MADEIRA GUILLIET DE FAMA MUNDIAL



MOTORES ELÉCTRICOS, FERRAMENTAS, ACESSÓRIOS
Fábrica em AUXERRE (FRANÇA)

CASA FUNDADA EM 1847

Durante mais de 100 anos a marca GUILLIET tem sido sinónimo de supremacia e elevada qualidade em maquinaria para trabalhar madeira. A extensa variedade de modelos, seu rendimento superior e sua extraordinária resistência, faz que as nossas máquinas sejam a predilecção das indústrias da madeira de todo o mundo

EXPOSIÇÃO E VENDA

GUILLIET, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10, B-C — L I S B O A

SUÍÇA

OS BENEFÍCIOS DA ALTA MONTANHA NO INVERNO

Não há médico algum de competência, em todo o Mundo, que não reconheça, hoje em dia e sem reservas, o valor terapêutico do clima alpino no Inverno, e que não recomende aos seus doentes uma estadia nas montanhas, facilitando-lhes, dessa maneira, meios de recuperarem a saúde e de conhecerem e de saborearem a alegria de viver.

Os efeitos curativos do sol das altitudes e do ar forte e seco do clima alpino, por de mais têm sido reconhecidos como excelentes e como preciosos auxiliares da Medicina. São elementos novos e infalíveis de que, na realidade, os médicos, actualmente, se servem para acelerar a cura dos seus doentes e para conservar a saúde das pessoas que a têm.

A 1000, 1500 e 1800 metros de altitude sentimo-nos rejuvenescer! As pequenas indisposições, que tanto nos aborreciam na cidade, desaparecem como por encanto. Volta-nos o apetite. A nossa capacidade física aumenta e, com ela, o desejo de nos expandirmos, de vivermos, cresce também. As múltiplas vicissitudes da nossa vida diária, as nossas preocupações, em breve as pomos de parte e as vemos, como o fumo, desvanecer-se no espaço.



Respiramos profundamente. Rimo-nos. Divertimo-nos. Sentimo-nos outros, sob os raios ardentes do sol, que, em poucos dias, nos cretam a pele. O organismo refaz-se. A saúde está reforçada. Fez-se o milagre da Alta Montanha!

Leão de Ouro

RESTAURANTE

CERVEJARIA

BAR

O MELHOR ESTABELECIMENTO
NO GÉNERO DA CAPITAL, COM
SELECIONADO SERVIÇO DE
COZINHA

///

ESPECIALIDADE EM CERVEJAS,
MARISCOS E APERITIVOS

Telefone 2 6195

89-R. 1.º DE DEZEMBRO-99
LISBOA

Tinturaria Pires Branco

DE

Carlos Alberto Branco dos Santos

CASA FUNDADA EM 1853

TINGE, LAVA E LIMPA
A SÊCO TODA A QUALI-
DADE DE TECIDOS



ENGOMAGEM RÁPIDA
DE FATOS E VESTIDOS,
COM GABINETES
DE ESPERA
PARA OS EX.ºs CLIENTES

Calçada do Carmo, 45 e 47—LISBOA

Telefone 2 1860



DAVID
JOALHEIRO

281 - RUA DA PRATA - 283 - TEL. 30446
(JOIAS E PRATAS ANTIGAS)

Pretendeis adquirir um presépio de lindas figuras?
Procurais uma imagem de qualquer invocação e de fina expressão?
Desejais um crucifixo que inspire devoção, um terço ou estampa,
um livro de missa ou de Cultura?

Lembral-vos que na

CASA AVÉ MARIA

Rua da Prata, 75

TELEFONE 2 6127

LISBOA

encontrareis um sortido especial sempre por preços muito acessíveis

Fábrica dos produtos para calçado marca

VIRIATO

Pomadas — Cremes — Tintas Rápidas — Camurças — Giz

Lustrinas — Ceras para sapateiro — Ceras para soalhos

Tintas para escrever, etc.

ANTÓNIO NUNES

Rua do Benfornoso, 151-C a 151-G — LISBOA — Telef. 3 2624

Indústria Social, L.^{da}

FUNDADA EM 1872

TELEFONE 62 665

FÁBRICA METALÚRGICA

MÁQUINAS PARA CERÂMICA

Com oficinas de Serralharia Mecânica e Civil — Forjas — Fundição de ferro — Fundição de Metais — Construtora de máquinas e acessórios para todas as indústrias — Reparação de navios — Reparação de todos os tipos de motores — Casa especializada em fabricação de todos os acessórios para os mesmos.

Orçamentos Grátis

Sede em edifício próprio na

Avenida 24 de Julho, 64

LISBOA

Sociedade Industrial Aliança

S. A. R. L.

CAPITAL REALIZADO 20 MIL CONTOS

Fábrica na

RUA DA JUNQUEIRA, 9/11

TELEFONES { 38 091
38 092
38 093

BOLACHAS — CHOCOLATES
DROPES — REBUÇADOS

Fábricas :

de Moagem no **CARAMUJO**

de Massas no **PORTO**



Grande Fábrica de Gelatinas
Colas, Grudes, Sebos e Peles

ADUBOS ORGÂNICOS PARA TODAS AS CULTURAS

A CELONITE

S. A. R. L.

Escritório: R. do Arsenal, 60-1.º Lisboa Telef. 23891

Fábrica: Senhor Roubado (Odivelas) Telef. Odivelas 5

ONDA ELÉCTRICA

DE LUÍS CRAVEIRO

Rádios — frigoríficos — artigos eléctricos
máquinas de costura — fogões a gás

VENDAS A PRONTO E POR CONTRATO

TELEFONE: 30 452

Rua de S. Pedro de Alcântara, 47

LISBOA

Panificação do Chiado, L.^{da}

Esmerado fabrico de pão de todas as qualidades
Fornecedores dos principais Hotéis e Restaurantes
Especialidade em «Pão de Forma» (devidamente autorizada)

FORNECEDORA DOS WAGONS-LITS

Rua Nova da Trindade, 8-C a 8-D — Telef. 27 734

Calçada do Sacramento, 26 a 32 — Telef. 24 044

LISBOA

Publicações recebidas

Liga dos Combatentes da Grande Guerra — Relatório da Gerência de 1946

O 15.º Relatório da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, agora recebido, diz respeito à gerência de 1946. Lêmo-lo com o interesse dos anteriores.

Abre este Relatório com a reprodução do retrato da Infanta de Portugal D. Maria Francisca Benedicta, nascida em 1746 e falecida em 1829. Foi ela a benemérita fundadora do Asilo dos Inválidos Militares de Runa. Tanto a instituição como a sua piedosa fundadora mereceram dos organizadores deste volume algumas palavras de comovida e justa homenagem.

D. Maria Francisca Benedicta era filha do Rei D. João V. Tendo enviuvado do seu sobrinho o Príncipe D. José, ao regressar do Brasil, onde viveu longos anos, fundou aquela instituição, sacrificando — o que é digno de especial registo — os seus bens, as suas próprias jóias e quadros, para que os militares, impossibilitados ao serviço da pátria ou velhos e desamparados, tivessem, no último quartel da vida, um abrigo certo contra a miséria.

Este asilo foi recentemente reorganizado pelo actual titular da pasta da Guerra, que, assim, o tornou mais útil e eficiente. Além desta instituição de assistência às vítimas da guerra, a Liga dos Combatentes conta ainda com a Casa dos Filhos dos Soldados e a Colónia de Férias e Repouso "Artur Jorge Guimarães", a qual, no ano de 1946, funcionou de 1 de Agosto a 39 de Setembro inclusivé, comportando um total de 78 crianças, mais oito, informa-nos o Relatório, do que no ano precedente.

A acção da Liga dos Combatentes continua a ser prestante e por intermédio de vários núcleos tem prestado os mais altos serviços de assistência. Por exemplo, obteve do sr. Dr. Vasco de Sá Carneiro, director dos serviços aduaneiros na colónia de Angola a colocação duma menor, filha de combatente, na

Alfândega de Moçamedes; de «O Século» que na sua colónia balnear fossem recebidas 24 crianças belgas do sexo masculino órfãos das duas guerras, sendo as despesas pagas pelo «Office Nationale Belge» e «Oeuvres Belges au Portugal»; da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa passagens gratuitas e da Assistência Hospitalar o internamento de vários camaradas nos hospitais civis de Lisboa.

A Comissão Central Administrativa ao fechar o seu Relatório exara o seguinte:

«Chegamos ao fim, insatisfeitos, porque desejamos *mais e melhor*, mas convencidos que fizemos o mais que podíamos e o melhor que sabíamos, isto é, servimos o soldado, servimos o país!»

É indispensável, pois, como alvitram os signatários do Relatório, a admissão legal, na Liga dos Combatentes, de todos os portugueses chamados às armas durante o período de 1939 a 1945, quer no território nacional por motivo de emergência, quer fazendo parte das forças armadas das Nações Unidas, a fim de que esta nobre instituição não deixe de continuar a prestar aos futuros soldados de Portugal os mesmos serviços que tem prestado aos seus antigos camaradas.

A Liga dos Combatentes da Grande Guerra bem merece de todo o país o melhor carinho.

Derecho de Transportes — Editorial Montañesa — Madrid, 1948.

Eis aqui uma obra importante e útil que a Editorial Montañesa, de Madrid, acaba de lançar a público. São já três os fascículos editados.

Na apresentação da obra, os seus autores declaram que a publicam com o convencimento de que preenchem uma lacuna existente no âmbito das publicações que em Espanha dedicam as suas actividades a assuntos de transportes, já que as revistas espanholas estudam, de preferência, questões técnicas referentes aos elementos necessários para o mesmo e se limitam, no que respeita à parte jurídica e administrativa, a esporádicas manifestações.

Esta publicação é útil a todos os usuários do transporte e a todos os profissionais e entidades interessadas nas questões que ao mesmo se referem.

Agradecemos os exemplares que, amavelmente, foram enviados à nossa Redacção.

«Notícias da Suécia»

Recebemos os n.ºs 37 e 38 do Boletim — «Notícias da Suécia», por oferta da Legação deste país.

Contém informações sobre as descobertas feitas pela expedição do navio-escola «Albatross», o comércio externo da Suécia, em Agosto e diversas notícias marítimas.

