

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: PB X 20158; Direcção: 27520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1480

16—AGOSTO—1949

ANO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
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

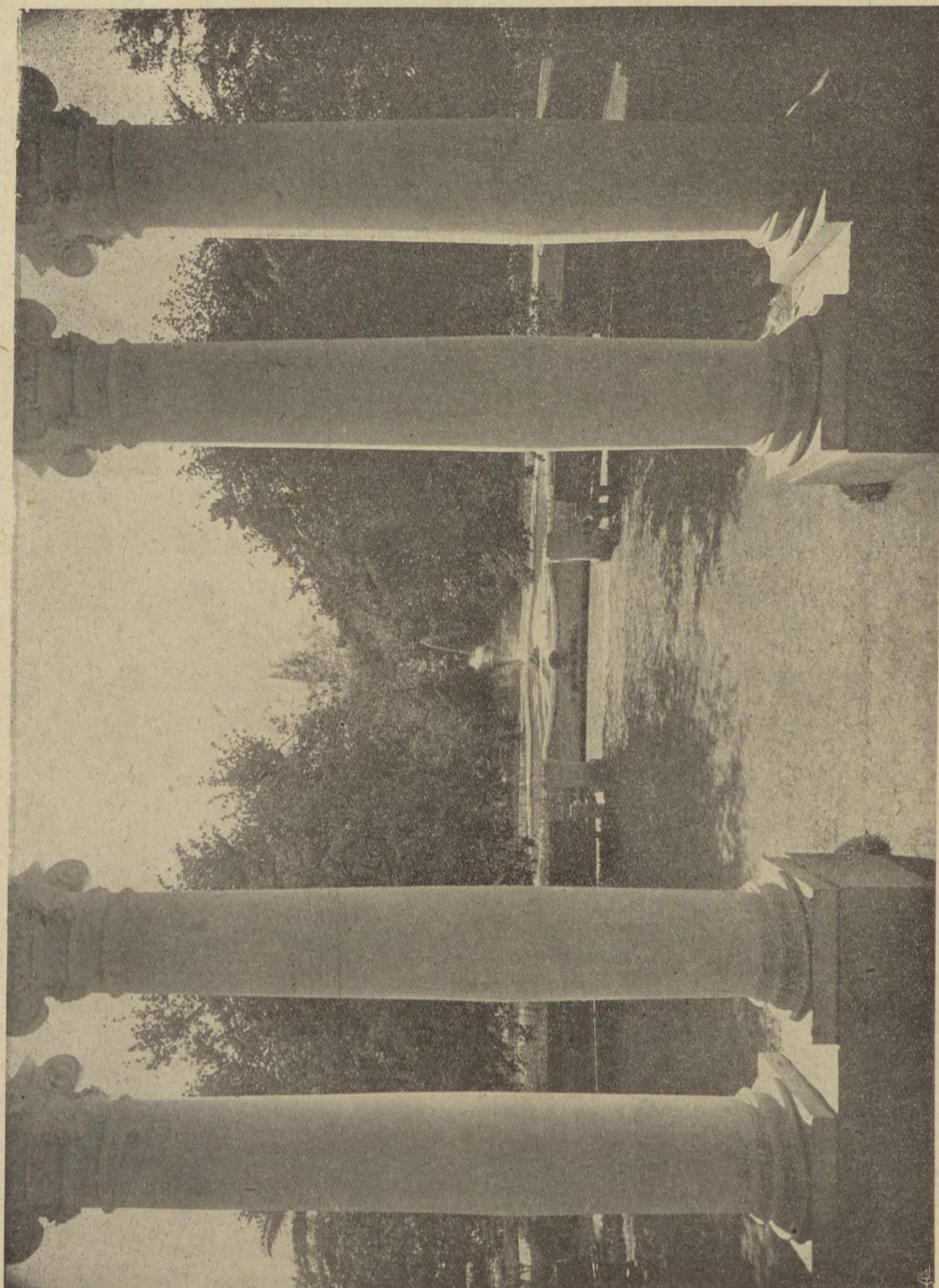
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIIS



S U M Á R I O

Praias e termas de Portugal	501
Por terras da Beira, por <i>AQUILINO RIBEIRO</i>	504
A Estética na Composição dos Comboios, por <i>GUERRA MAIO</i>	506
Problemas Sociais, pelo prof. <i>VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	507
Há 50 anos	509
Espectáculos	509
Troços de linhas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão	510
História da Insua, pelo Dr. <i>BUSQUETS DE AGUILAR</i>	513
Linhas Estrangeiras	516
Publicações recebidas	519
Regulamento de Transportes em automóveis	522
Recortes sem comentários	527
Marinha Grande e a sua indústria vidreira	529
Figueira da Foz	530
Monte Real	533
Santarém, capital do gótico	534
Coimbra	537
Aveiro	539
Ovar	541
S. João da Madeira	543
Vila da Feira e as principais actividades do concelho	545
Espinho e o seu valor turístico	546
Beira Alta	549
Beira Baixa	552
A Capital do Norte, a Cidade do Trabalho	555
Talvez não saiba..., por <i>ALEXANDRE FILIPE SETTAS</i>	557
Um aeródromo de turismo	559
Parte Oficial	566
Um homem pode consumir 20 vagões de comida	570
Os nossos mortos	570



CURIA — Uma admirável vista do Parque



FIGUEIRA DA FOZ – Esplanada e Praia de banhos

PRAIAS E TERMAS DE PORTUGAL

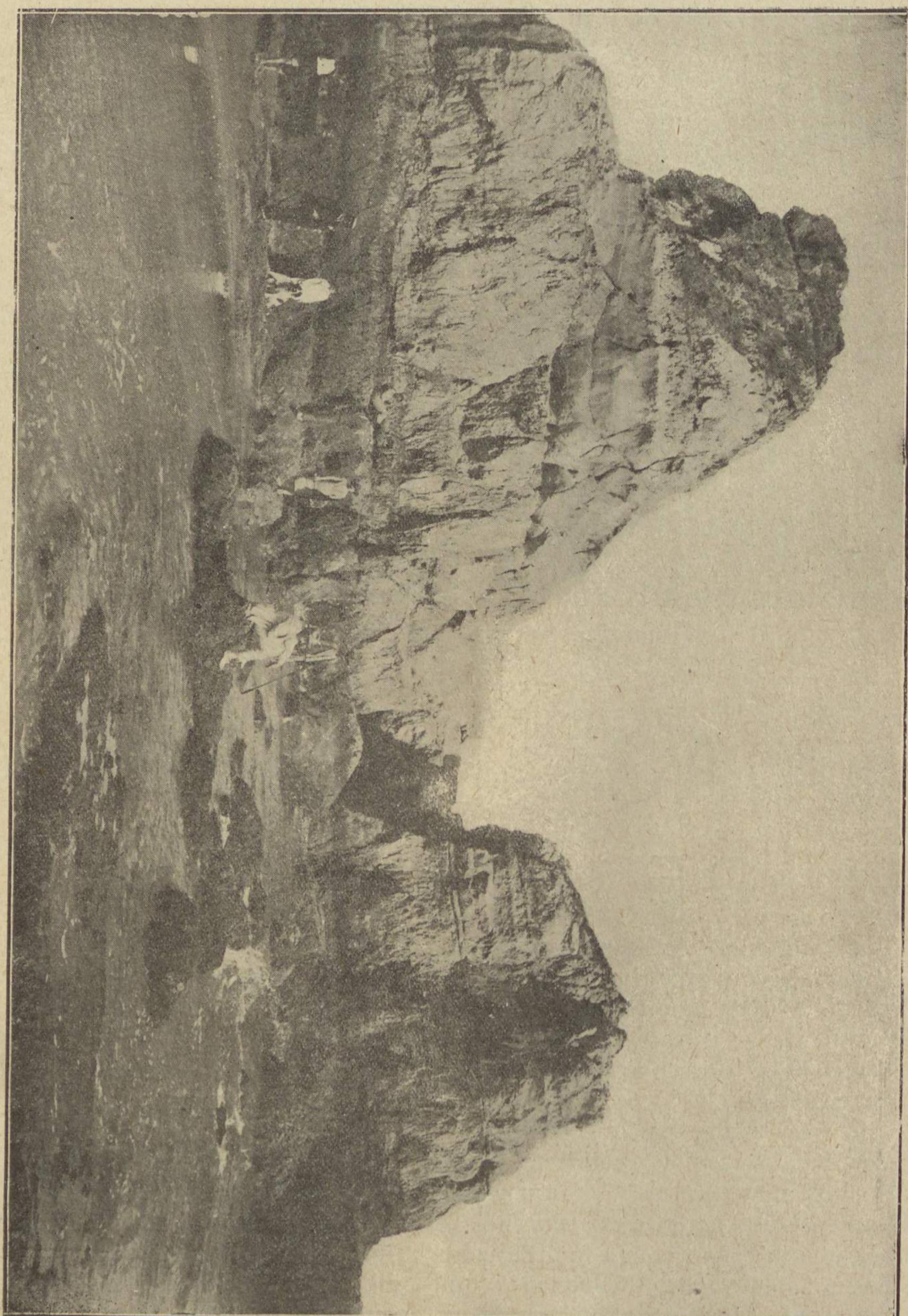
Acanícula aperta e é também precisamente agora o período do ano destinado a férias. Que fazer? Nada mais fácil: preparar as coisas e abalar para o campo e para as praias, para a montanha ou para as termas.

Já lá vai o tempo em que o bom lisboeta, enfadado da vida quotidiana de escritório, arranjava a mala e anunciava vaidosamente aos amigos, aos parentes e vizinhos que ia passar com a família umas semanas a Pedrouços. Pedrouços, que tinha fama como praia de banhos, ficava, então, no calcanhar do mundo. Hoje, com os meios rápidos de transporte, está a poucos minutos da Baixa e perdeu, talvez por isso, o seu prestígio.

Com a linha férrea de Cascais operou-se uma grande e benéfica revolução nos costumes alfacinhas e Lisboa começou a crescer em direcção à barra do Tejo. Com efeito, ao longo da via férrea, entraram de formar-se encantadoras povoações, que são verdadeiras estâncias de turismo.

A gente antiga não gostava muito de viajar e muito menos de gastar dinheiro. Mas para que serve a saúde se não lhe dermos bom préstimo? E não será igualmente tolice aferrolhar o dinheiro no fundo duma arca, como faziam os avarentos, negando-lhe o exercício das nobres funções para que foi criado?

Viajar é pôr um capital a grandes juros: volta-se sempre de uma viagem com mais



PRAIA DA ROCHA — Os gigantescos rochedos

vigor físico, melhor disposição de espírito e muito maior capacidade de trabalho.

De Norte a Sul, encontramos no nosso país estâncias ideais para passar as férias e fazer uma cura de repouso ou um tratamento de águas. O nosso país é rico em estâncias de águas e em praias formosas. A iniciativa particular tem procurado embelezar todos esses lugares, tornando-os mais aprazíveis e apetecíveis. Ainda há cinquenta anos, as pessoas que iam para as Caldas da Rainha, para o Gerez e para outras estâncias, faziam-no quase sempre a conselho médico. Hoje vai-se por gosto para qualquer terma, pois a indústria hoteleira desenvolveu-se e aperfeiçoou-se notavelmente; abriram-se casas de espectáculos; construiram-se parques e jardins, fez-se de cada recanto um paraíso de sonho.

Para onde ir passar as férias de verão? A dificuldade, agora, reside apenas na escolha. Para o Sul ou para o Norte? Para o Sul temos Sezimbra, o Portinho da Arrábida e a Praia da Rocha, no Algarve; no Norte temos uma infinidade de praias e termas que seria ocioso enumerá-las aqui.

O português — eis um sintoma admirá-

vel — já gosta de viajar na sua terra, de conhecer os seus encantos e os seus valores turísticos. Viajava-se antigamente por necessidade, por motivo de negócios ou saúde. Hoje já se viaja por prazer, pelo desejo de conhecer melhor o país.

Se, por um lado, os médicos recomendam as águas termais, a mudança de ares, os banhos do mar como eficazes meios de cura e de recuperação de forças perdidas, por outro lado, os livros que se têm escrito sobre o valor dos nossos monumentos e o pitoresco das povoações antigas, com os seus solares, as suas igrejas, as suas ruas tipicas, impõem uma visita a esses lugares que, pelo seu significado histórico e pela sua beleza bem merecem a designação de sagrados.

Portugal é um país maravilhoso. Os estrangeiros que últimamente nos têm visitado assim o dizem, com gosto. Levou algum tempo para que certos portugueses se convencessem destas verdades.

Hoje, felizmente, os portugueses já começam a viajar na sua própria terra e a reconhecer que ela é na verdade maravilhosa.



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

Por terras da Beira

Por AQUILINO RIBEIRO

UM ano andado, entro na província da Beira com a curiosidade afectuosa de quem volta ao seu solar. A estrada, na região de Mortágua, aparece-me bipartida em faixa de paralelipípedos e asfalto. A fita de pedra destina-se aos carros de bois com seu pesadíssimo rodado do tempo do rei Vamba. Era uma matança atravessar Mortágua de automóvel. Hoje é um regalo.

Dali em fora, como de resto em todo o Distrito, as estradas revelam mão solícita e infatigável. Aqui, além, com proveito para o Estado, a Direcção das Estradas está empregando empreitadas directas. O Eng. Dionísio Cunha tem já ao seu activo, pelo ano que findou, dezoito quilómetros de penetração, quer dizer estrada nova, feitos por tal sistema, não falando nas reparações a todo o quadrante da província. Há muita aldeia sem estrada por esta parte densíssima de Portugal, e com a comparticipação do Estado ou sem ela, mediante o serviço braçal, gratuito, do gentio, lá se vão abrindo como Deus é servido.

Aqui, além, um edifício novo, com seu chapéu rubro de telha nova, de escola ou de particulares; um muro de fresco à roda dum campinho; uns socalcos de pedra, quebrada a pólvora bombardeira, de suporte aos arreitos da encosta, matizam a paisagem. Uma das obsessões do beirão é de pedra fazer terra. A província é fraga e penedal, depois de ter sido, em tempos das candeias de barro, uma compacta e contínua floresta. O homem de hoje, à força de tenacidade e suor, vai recuperando o alqueive perdido, que rolou para o mar levado pelos ribeiros e as torrentes que os invernos de outrora desencandeavam pelo solo beirão, como fúrias indomáveis. Pelas margens vêem-se as picotas, também chamadas burros, picanços e cegonhas, pelo nome vário traendo a sua difusão e servilidade, subindo e descendo, manejadas por um homem em mangas de camisa, ou nua cintura para cima e escorrendo suor. É a água

de sangue com que procuram mitigar a sua sede da natureza sequiosa. Este verão tem sido particularmente flagelador. Secaram as fontes e os córregos. Os milhos e mais produtos anagam na haste.

Repezes depara-se-nos à direita com a nova cidade militar. São belas e amplas construções numa esplanada bem arejada, às portas de Viseu.

Com esta amplidão e risco ousado só na Alemanha vimos obra parecida. O exército vai ficar aboletado a preceito.

Entramos em Viseu debaixo dum sol abrasador.

É meio dia e os 320 quilómetros de Lisboa até à capital da Beira, com uma paragem circunstancial nas Caldas, não os passámos a rezar o rosário.

Temos vontade de abraçar o automóvel que nos trouxe a marchas forçadas sem um percalço, sem um furo, sem uma hesitação em tão longa caminhada, que nos tempos dos nossos pais se fazia em vinte dias e com testamento no notário.

Viseu é uma cidade antiga, com séculos de idade, e parece que nasceu ontem. Tudo ali é juvenil e respira viveza e louçania. O mais velho de tudo, mais provecto que o próprio Paço dos Escalões, é o Pavia, figurante que na qualidade de regato tinha obrigação de se evadir ao estigma do tempo, e ali lembra um velhinho no fim dos dias, anémico, diáfano, à procura do coval onde sepultar-se para nunca mais se ver. É verdade que Tomás Ribeiro o cantou, mas foi isso um mimo poético que não tem contas a prestar à realidade.

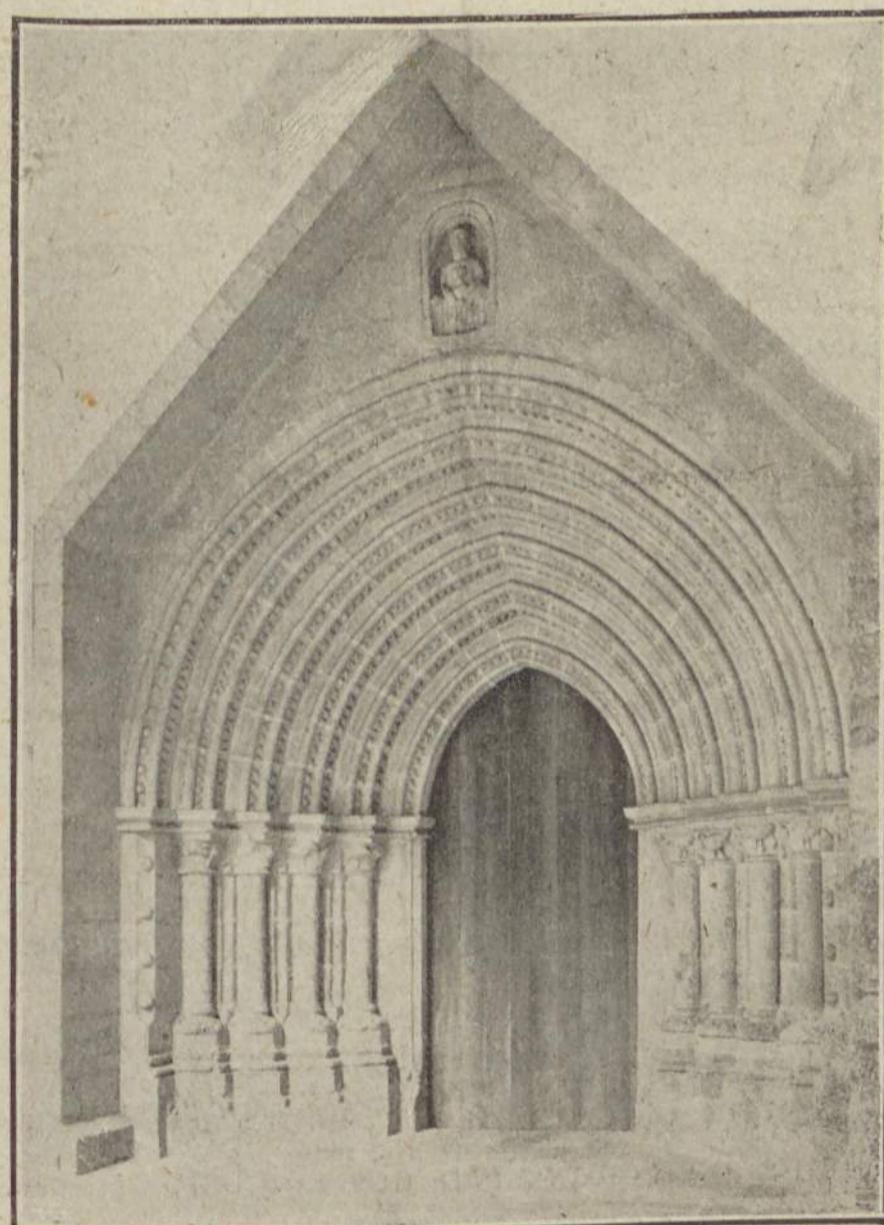
A cidade, arredores e campina à roda constituem um todo bem ameno e animado. A natureza não foi nada avara em semelhante rincão do seu vasto e desvairado orbe. E o homem igualmente não tem razões de queixa quanto aos dotes que lhe são pertença nativa. Pelo que diz respeito à sua obra, já dizia Ramalho Ortigão, salvo erro, que Viseu era um pedaço de Lisboa encravado no sertão provinciano. De facto, nesta cidade encontra-se tudo

aquilo que é condão duma terra policiada e uma coisa, hoje rara no mundo: franca e atenciosa sociabilidade. A gente de Viseu é afável e singela por humor e simpatia humana. Aqui há anos caíu ali um brasileiro jovem, culto e rico. Preso ao engodo do meio, não quis outra estadia para os terríveis anos de guerra. E quando se foi embora levou, como imarcescível lembrança de Viseu para a vida inteira, a mulher com quem casou.

A capital do distrito da Beira Alta é uma localidade bonita, agradável, higiénica, progressiva, não obstante estar cá para o interior, as suas comunicações deixarem muito a desejar, e ter a dois passos Coimbra, a cidade brinquinho da cantareira lusitana, a cidade boquinha que pedes, coração que desejas, como escrevia *olim* António Ferro. Este facataz, sobretudo dos estadistas que esfarpam a capa pelo Penedo da Saudade, é nefasto a Viseu pela já enunciada razão geográfica. Mas, haja saúde, Viseu lá vai calcoreando a larga estrada do progresso, dê licença o conselheiro Acácio que empreguemos a sua tão justa expressão, e nem sequer trata de ingratos os seus grandes homens, que a desleixam uma vez no galarim, e são aos cardumes. Assim apta ao renovamento, será difícil de encontrar segunda terra. Os moradores e, de modo geral quem tem estado ao timão da sua administração pública, sabem como bons viseenses o que é preciso e lhes convém. Novas artérias, jardins, estabelecimentos oficiais e particulares vão surgindo ano após ano, dando à aglome-

ração um ar de hoje, vincadamente civilizado. E, todavia, poderá dizer-se que é dos centros que menos pesa no Orçamento Geral. Para que Viseu satisfaça aos requisitos de cabeça duma das mais laboriosas e vastas regiões do país terá que ser atendida pelos Poderes Públicos em necessidades de impreverível execução. Está mal articulada a Lisboa e às grandes linhas internacionais. Posto que a Companhia Nacional, que parece ser uma das empresas ferroviárias bem governadas de Portugal, tenha criado um serviço rapidíssimo e modelar de automotoras, a via estreita e maviosa não lhe basta. As estradas vectoras também estão mal vertebradas a vilas e aldeias. Estas têm direito a mais do que ao caminho vicinal, onde o automóvel passa com grandes riscos. A estrada que leva ao norte do distrito, das mais frequentadas, precisa urgentemente de ser rectificada, alcatroada, e revestida de paralelipípedos, por causa do estilicídio das matas até Cavernães, onde bifurca para Vila de Igreja e Barreiras. A saída da cidade por este lado é ainda a mesma do tempo do Bispo Azul, uma congosta estreita e sinuosa que deslustra Viseu e a Direcção das Estradas. Parece que anda agora em estudos o seu acondicionamento a rodo-via, alargando-a e desfazendo-lhe as curvas. Mas não valia mais a pena cortar ao direito pela margem do Pavia fora até Travassós, pelo menos? Porque não se decide a ilustre Vereação, a que têm presidido de resto homens esclarecidos e desembaraçados como o Dr. Nogueira Martins, Dr. Alexandre de Lucena e Vale, e a que hoje preside o Eng. Tristão de Almeida, com indiscutível competência e inteligentíssima boa vontade, não se decide a rasgar, encostada ao Pavia que ali tem água, Quinta Agrícola fora, a necessária Avenida?! Já repararam como seria pitoresca, traçando-a com uma largura verdadeiramente século XX e aproveitando com sub-berma o rio, regularizado, bem entendido?

Viseu, onde a vegetação é exuberante, deverá fazer desta riqueza natural o seu cavalo de batalha em matéria de embelezamento. Haverá que povoar avenidas, largos e ruas, sempre que seja possível, de boas e frondosas espécies vegetais. Em vez, porém, de plantar árvores, melhor será, tendo em vista a infinidade de anos que levam a crescer, transplantá-las já adultas, o que é exequível, graças aos aparelhos que se inventaram para tal fim. O estilo arquitectónico beirão que, como todos os estilos, além dum gosto mais ou menos convencional, significa uma adaptação mezológica, devia ser estudado, compendiado, e fornecer a traça às habitações a construir na cidade. Por outra, Viseu, pela sua actividade, o seu génio progressivo, a sua índole bizarra, tem direito a ser a sede duma escola superior. Quando lhe paga o Estado esse tributo devido?



VISEU — Porta primitiva românica

A Estética na Composição dos Comboios

Por GUERRA MAIO

REFERI-ME aqui, há tempos, à «compostura» que estava sendo aplicada aos nossos comboios, nas linhas de Póvoa e nas do Douro e do Minho, em que, numa impecável harmonia, as carruagens produziam aos olhos dos passageiros um admirável efeito de correção e bom gosto. Isto em contraste com a enfiada de caixotes que daria às vezes a composição dos comboios, pela diversidade do material, carruagens grandes, pequenas, de dois eixos e de bogies, de portas e de plataformas, etc.

Eu bem sei que a multiplicidade das nossas companhias ferroviárias, até há pouco sete, nada menos, e ainda o sistema de se adquirirem carruagens às «pitadinhas» como jovialmente dizia Mendonça e Costa, deu em resultado o termos hoje um parque de material de todas as formas e feitios. Isso não impede, porém, que se dê a esse material condigna arrumação e se distribua, devidamente classificado, pelas várias linhas do país, digamos mesmo por grupos de linhas e ramais. A «arrumação» que notei, na minha recente viagem pelo Douro, Minho e pela Póvoa, parece estar a estender-se a outras linhas, o que é muito para louvar.

Há pouco, assisti em Lisboa à partida do «Sud-Express» e notei, com surpresa, que o salão-restaurant ia no meio da composição, entre uma carruagem-camas e a de 1.ª classe que, ultimamente, lhe foi adicionada, quando a lógica indicaria que indo o restaurante apenas até Medina, fosse engatado à cauda para facilitar as manobras, nesta estação.

Dias depois seguia no «Sud» para Paris e tive em Medina a explicação do caso. Como o «Sud-Express» vindo de Madrid traz à cauda duas carruagens de 1.ª classe, a «Renfe» quer que a carruagem de 1.ª, que vem de Lisboa, fique junto delas e não entre as carruagens-camas. Questão de estética e

de comodidade para os passageiros, pois acontecendo que por falta de lugar venham de Madrid passageiros de 1.ª classe no salão-restaurant ou nos corredores, eles passam em Medina para a carruagem de 1.ª (Lisboa-Hendaia) sem andarem a correr pela plataforma.

A manobra em Medina del Campo é, porém, rápida e fácil. Desligada a máquina que trouxe o comboio desde Salamanca, vem a do ramo de Madrid e pega no furgão e das duas carruagens-camas, de Lisboa e põe-lhas à cabeça. Entretanto uma máquina de manobras toma a carruagem de 1.ª de Lisboa e vai colocar-lha à cauda, deixando o restaurante na plataforma.

E assim o «Sud-Express», ao partir de Medina para Hendaia, leva à frente o furgão de Lisboa, para onde transbordaram as bagagens de Madrid, os «vagons-lits» todos juntos e depois as duas primeiras vindas de Madrid e na cauda a carruagem de 1.ª chegada de Lisboa. Talvez a «Renfe» queira que o seu comboio ao chegar a Hendaia não faça má figura ao lado dos colegas franceses ali alinhados, as quais sendo de material diverso têm uma «compostura» harmoniosa e impecável. Se assim o pensou, consegue-o completamente.

Devo dizer ainda que vi há pouco um comboio directo, francês, cujas carruagens tiveram outrora no topo um pequeno furgão, que desapareceu com a transformação por que passaram, mas onde ainda se vê a porta larga, pela qual entravam as bagagens e na qual abriram uma janela.

Pois bem, todas as carruagens daquele tipo foram chamadas a capítulo, e postas no mesmo comboio.

E' que os franceses sabem muito bem que o público tem olhos para ver, adora a estética, e a harmonia da composição dos comboios é o espelho fiel da administração da competência técnica dos serviços ferroviários.

PROBLEMAS SOCIAIS**Reeducação dos Caminhos de Ferro**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

CORRE na opinião pública uma torrente de pânico. E' a palavra crise, sem definição e sentido próprio, que serve de declive acentuado a essa torrente ameaçadora.

Crise de desemprego. Crise de venda. Crise das empresas fabris produtoras. Crise nas empresas de transportes. Crise é um fenómeno esquisito que atormenta os governantes e administradores, e é um facto que vale a pena considerar.

Considere-se, pois, a crise dos transportes ferroviários. Todos sabem que ela provém da: 1 — Concorrência cada vez maior da camionagem e outros meios do transporte; 2 — Da subida de preço de material e eminente necessidade de o substituir; 3 — da subida de preços de combustíveis; 4 — E ainda dos reajustamentos de salários que os tempos de hoje reclamam de ano para ano.

Tais circunstâncias exigem, pois, a interferência imediata de medidas que solucionem e dissipem a crise.

Mas, em regra e na maioria das nações, a crise procura-se atenuar por dois meios: diminuir as despesas e aumentar as receitas.

Será, na verdade, um lema de economia o diminuir-se a despesa para aumentar a receita? Em boa análise psicológica, esse lema parece destituído de interesses e parece de êxito contraproducente.

Diminuindo as despesas, sacrificar-se-á a renovação constante do material, conforme as inovações que a técnica apresenta; desprezar-se-á a harmonia estética e cómoda que as viagens requerem; prejudicar-se-á o salário e as regalias do empregado, que, sofrendo na sua vida privada o influxo da crise, se desinteressa totalmente pelo bom cumprimento de sua missão.

Certo é, no entanto, que, comprimindo despesas, aumentam as receitas. Estas, contudo, só resolvem a crise aparentemente. E o problema pode reduzir-se ao conceito trivial, mesmo caseiro: uma casa muito endinheirada, onde não haja saúde, harmonia, comodidade e alegria de viver, nem é pobre tampouco; arrasta-se pelos portais da miséria!

Se este é o caso de algumas empresas estrangeiras que, ultimamente, se debatem numa agonia aflitiva,

não é porventura o que vem sucedendo com os Caminhos de Ferro portugueses, também vítimas da crise que desorienta e desvaloriza a vida económica das nações.

Pelo que o público observa, os Caminhos de Ferro não adoptaram a política de comprimir despesas para avolumar receitas. Muito ao contrário, parece já se previu nos Caminhos de Ferro que o único processo de afrontar a crise é evitar a concorrência cada vez maior da camionagem e demais meios de transporte.

Conquistando a frequência e simpatia do público, está dado um passo gigantesco para dizimar a crise.

E', pois, da maior vantagem o estudo de meios técnicos e psicológicos, capazes de atrair o público ao uso crescente dos comboios.

Cabe a este apontamento de hoje enumerar alguns dos importantes meios de ordem psicológica, os quais é vulgo ouvir-se comentar pelos passageiros que viajam, país fora. Não se pode, por enquanto, fazer apologia dos luxuosos comboios, em experiência na América. Ainda é problemática a sua vulgarização e bem mais difícil a sua aquisição e adaptação à estrutura ferroviária dos outros países.

Por isso, resignemo-nos para já com o que possuímos e façamos de tanto uma fonte de real interesse colectivo.

Em que circunstâncias e em que moldes?

Propagandeando as viagens e dando às mesmas as mais variadas condições de atracção e comodidade.

Desperte-se nos portugueses o gosto de conhecerem a sua terra, em vez de debandarem para o estrangeiro, gastando grossas verbas com proveito muito discutível...

Faça-se com que cada cidadão seja turista neste país variegado de cores e motivos, como é Portugal.

Demonstre-se que as viagens pelos Caminhos de Ferro são as mais económicas, seguras e atraentes.

Económicas e seguras, são-no de facto. Atraentes, sé-lo-ão, se se empreender a necessária reeducação das mesmas.

Enquaato o viajante português, em vez de sair dum comboio, com tédio, e aborrecimento das horas que

nele passou, não ficar com saudades dos belos momentos duma viagem de duas, três ou mais horas, é impossível classificar de atraentes as viagens.

Uma viagem é sempre um pesadelo, na opinião geral. Há que demonstrar o contrário. Uma viagem é antes uma lição e um recreio. O comboio é, por sua vez, uma universidade em movimento, uma escola de civismo e cultura.

Por que viajam, portanto, quatro pessoas voltadas entre si, duas a duas, caladas e sisudas, durante cinco ou mais horas?

Por que vemos no viajante vizinho um importuno que nos mira de soslaio, um egoísta que quere apossear-se do nosso espaço?

Por que temos acanhamento de usar do nosso lanche, só porque uma senhora mais altiva e preconceituosa se sentou à nossa frente?

Por que discutimos e ameaçamos o vizinho, só porque ele não está de acordo com os nossos mais elementares caprichos?

Por que não aproveitamos as horas de viagem para conversar, perguntar, informar, ler, rir e trocar as mais diversas impressões?

Porque somos umas pessoas de temperamento doentio, um tanto egoístas, todas cheias de personalidades... de posição.

Que escola de civismo e cultura seria o comboio, se o nosso temperamento abdicasse dos seus excessos?!

Como aumentaria o numero de viajantes, se se aprendesse a viajar!

Não é tão sómente a escola e a imprensa e a rádio que devem orientar o comportamento nas viagens e definir o seu coeficiente valorizador na nossa formação cívica e intelectual. Para isso devem contribuir, em primeiro plano, os serviços dos próprios Caminhos de Ferro.

Exige-se antes de tudo comodidade nas viagens. Não, apenas, comodidade em assento, asseio e espaço, mas nas pequenissimas coisas que satisfazem os caprichos do homem.

Já se imaginou a vantagem dum bufete, em todo e qualquer comboio, com cigarros, bebidas e outros requisitos deste teor, até para crianças e senhoras?

Já se pensou, à laia do que se usa na aviação, na vantagem de hospedeiras — senhoras novas, ilustradas e hábeis — duas ou três em cada comboio, não só para responderem a qualquer curiosidade do passageiro, como também para darem colorido e frescura ao ambiente de viagem e ainda para, por meros processos de psicologia, familiarizarem entre si os passageiros calados e sisudos, com o tal excesso de dignidade?...

Já se averiguou o valor sugestivo de jornais e revistas, privativas das carruagens e ao dispor dos passageiros? Dirão logo os derrotistas que o português destrói e rouba. E' falso e indigno esse argumento. Habitue-se o viajante a usar desses meios. Obrigue-se a ter a responsabilidade notável da sua presença. Escreva-se em cada jornal ou revista uma frase impressiva acerca do seu fim como elemento informativo e recreativo para todos os passageiros — e depois digam, menos levianamente, se o português destrói e rouba.

Já se previu o resultado da controvérsia amena, em plena viagem? As pessoas mais cultas e viajadas e ilustradas seriam, por força das circunstâncias e outras vezes por insinuação hábil das anunciadas hospedeiras, levadas a divagarem sobre questões interessantes, sobre paisagens e monumentos e regiões que se disfrutam através da janela.

Já se pensou na exposição de pinturas no interior das carruagens, as quais seriam permutadas, de comboio para comboio, e durante alguns dias afixadas? Convadir-se-iam pintores a expor os seus trabalhos, em alguns trajectos mais extensos, uma ou duas semanas: propaganda da arte e generalização do seu culto.

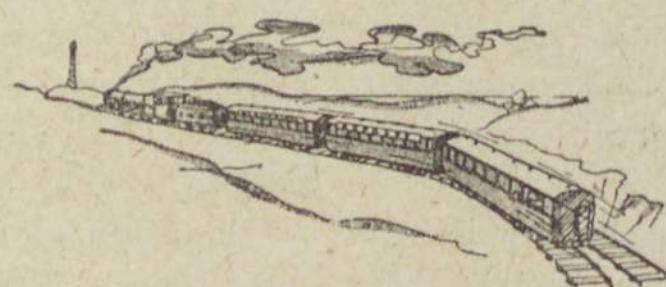
Já se pensou na possibilidade de imitar os comboios da linha do Estoril, embora mais discretamente e com maior probidade artística, na afixação de sugestivos reclamos comerciais, cujo rendimento iria beneficiar as medidas de sabor estético, que se acabam de proclamar?

Já se avaliou o efeito que teria no publico uma propaganda, ilustrada com gravuras e legendas de boa literatura, acerca da actividade abnegada dos ferroviários, desde os mais humildes aos mais representativos? A missão do ferroviário é quase um apostolado que o publico deve venerar!

Muito mais haveria que escrever. Porém, seria debalde, por que as actuais entidades directivas dos Caminhos de Ferro Portugueses são pessoas, cujos méritos e obra já realizada valem, para que se preveja nas viagens de amanhã uma fisionomia mais nova, mais simpática, mais sedutora e capaz não só de valer à crise, como de reeducar com vigor e generalidade todos quanto se servem dos comboios nacionais.

E' esta a esperança do novo que ensaiou este apontamento, tendo já a orgulhosa certeza, por informações fidedignas, de que os Caminhos de Ferro Portugueses, sujeitos à inconformo crítica do publico, são hoje dos mais disciplinados e cómodos de toda a Europa.

Que o futuro diga ainda mais e melhor da vida ferroviária portuguesa!



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Agosto de 1899)

Caminhos de Ferro do Estado

Está decretada a organização dos caminhos de ferro do Estado, pela carta de lei que adeante publicamos, na *Parte Oficial*.

A extensão d'este diploma impede-nos de consagrar maior espaço á sua analyse, tanto mais que já sobre este assunto démos repetidas vezes a nossa opinião que hoje não temos senão que manter, visto que a materia nova que na carta de lei aparece merece todo o nosso aplauso.

O principal d'esta foi a introducção da base 5.^a pela qual o governo ficou auctorizado a conceder quaesquer linhas complementares em vantajosissimas condições para os concessionarios, taes como a isenção de direitos para o material fixo e circulante, o transporte gratuito d'esse material pelas linhas do Estado, o que, durante todo o prazo de exploração, é importantissimo.

Além disso o concessionario terá ainda, durante trinta anos: cincoenta por cento de accrescimo das receitas liquidas do trafego que a nova linha trouxer à rede do Estado;

Poder elevar as tarifas até 40 por cento sobre as bases das da rede do Estado;

A importancia dos impostos de transito e sello.

A isenção de qualquer imposto sobre dividendo das ações e juros d'obrigações.

Acresce que as camaras municipaes e juntas geraes ficam auctorisadas a poder subsidiar a construcção das novas linhas.

Com tão vantajosas concessões será de esperar que os capitais portuguezes se resolvam a emprehender a construcção de varias linhas de trafego seguro, que tantas ha no paiz.

O sello nos bilhetes

Está verberado o golpe, não há que evitá-lo. Mas a lagrima é livre e se bem que a lamentação tardia é inutil, ella significa um protesto quando é continuaçao de aviso feito a tempo — muito a tempo — á approximaçao do desastre.

A nova lei do sello está em vigor, e lá vem as novas verbas aggravando, ao duplo, ao triplo, o imposto sobre bilhetes de passageiros, por proposta do Sr. Alvaro de Castelões, singular proposta feita por um engenheiro da fiscalisaçao do governo que por isso devia medir-lhe melhor o alcance.

Dissémol-o aqui ha muitos annos, quando se tratou da lei de 4 de maio de 1896 — mau é começar.

Mais de uma vez, nem sabemos quantas, temos combatido este imposto; chamámos a attenção dos interessados para a inesperada proposta; tudo foi inutil.

O teimoso inventor d'esta nova incidencia do imposto ganhou a partida; os caminhos de ferro perderam a, victi-

mados por um pesado encargo que, na maioria dos casos, é de 10 %.

E curioso é que, ao mesmo tempo que, por meio de tarifas baixas, de reducções importantes, de concessões de todo o genero, as companhias estão promovendo o aumento do seu trafego de passageiros, os governos, uns atras ou-tros, porque vão sendo todos que se revezam no poder, estejam aumentando os preços por meio de impostos.

Dir-nos-hão que ninguem deixa de ir ao Porto por pagar mais 30 réis.

D'accordo; mas o que vemos é que a corrente começoou e vae engrossando, e amanhã nova reforma da lei aggravará o imposto até desgostar o publico que viaja.

Depois, não vemos razão porque, se 30 réis não influem no preço do bilhete, as linhas ferreas não ponham tambem, de sua parte, um imposto igual, bem justificado para as resarcir dos enormes encargos de diferenças de cambio que pagam no carvão e nos materiaes que são forçadas a importar porque a industria nacional não os produz ou só os produz caros e maus.

Assim, o governo augmentando por um lado, as direcções pelo outro, chegar-se-hia, pela inversa, á historia do cabaz de cerejas ao qual uma não fazia falta, theoria que tão repetidas vezes foi empregada que o cabaz ficou vasio.

No caso sujeito o que ficaria vasio seriam os bolsos dos viajantes, ou melhor as carruagens dos comboios, porque se teria estragado o gosto pela viagem.

Depois, se 30 réis não influem no bilhete de 6\$000 réis sobrecarregam o de 400 réis, e 10 réis sobrecarregam então muito o de 100 réis.

Quando em 1894 a França diminuiu os seus impostos sobre passageiros, muitos casos houve em que a reducção não atingiu 10 por cento. E não obstante a França viu rapidamente crescerem o movimento e as receitas em todas as linhas, e sentiu a benefica influencia da reducção de preços, vendo diminuir os encargos da subvençao ás companhias.

Quando, ainda ha pouco, a companhia real reduziu as suas tarifas de arredores de Lisboa, viu o mesmo resultado produzir-se, apesar de que n'essa reducção muitos casos havia de 10, de 20 e de 30 réis.

Como estas pequenas diferenças influem no publico chega a ser inexplicavel, mas é um facto provado.

A applicação do novo imposto acha-se suspensa até a publicação do novo regulamento, situação esta puramente transitoria, e por bem poucos dias, que nada influe para modificar as considerações que fazemos acima.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — «Filmes variados»

EDEN Ás 15,30 e 21,30 — «Recordações».

OLIMPIA — Ás 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

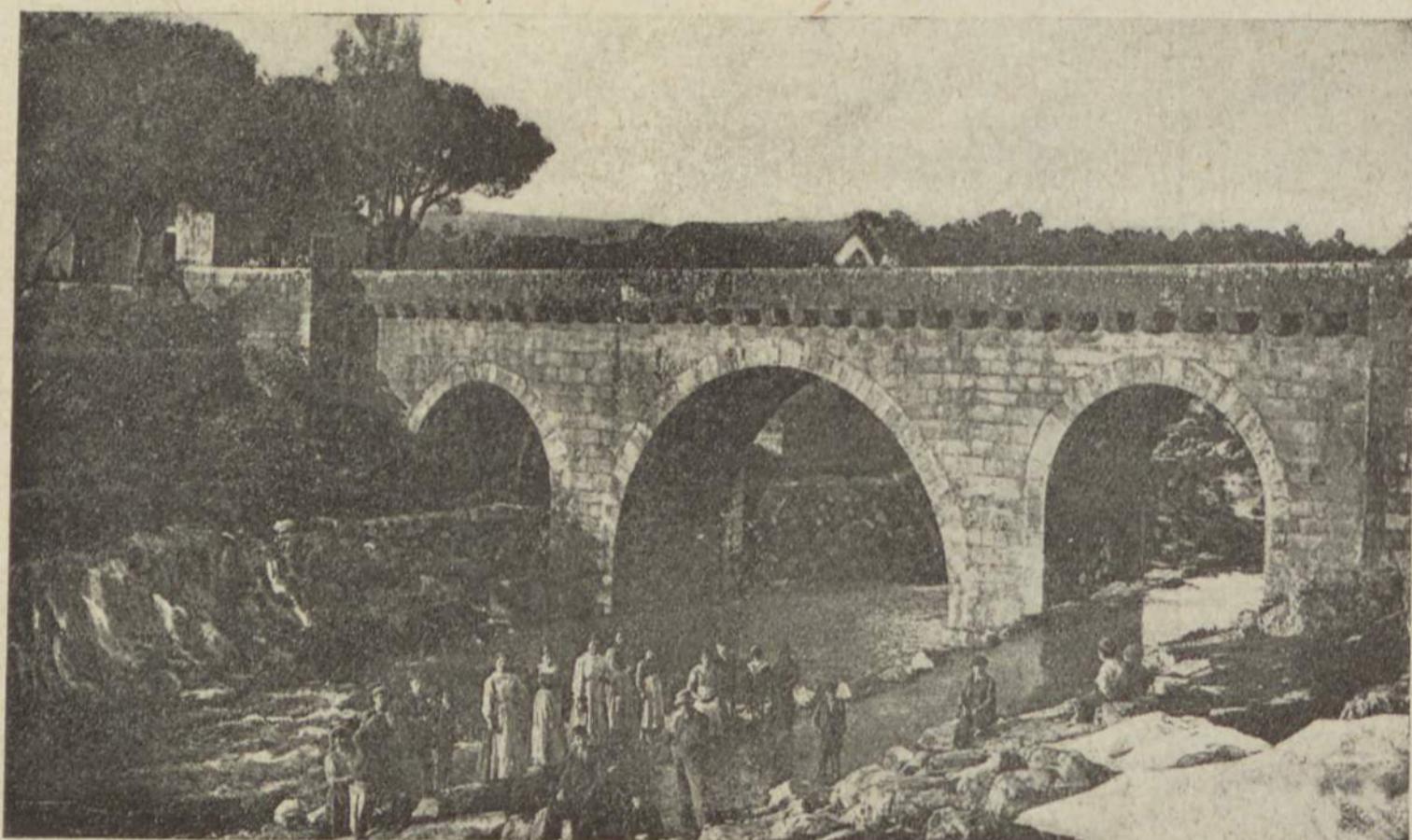
Sempre Sortes Grandes!

Troços de linhas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão

Ordem		Datas	Troços	Linhas	Extensão
1	1856	Outubro	Lisboa-P ao Carregado.	Leste	36,454
2	1857	Julho	Carregado à Quinta das Virtudes	»	13,866
3	1858	Abril	Quinta das Virtudes a Ponte Santana	»	9,934
4	»	Junho	Ponte de Santana a Ponte de Asseca	»	7,546
5	1861	Fevereiro	Barreiro (E. V.) a Vendas Novas	Sul	56,827
6	»		Pinhal Novo a Setúbal	Sado	12,800
7	»	Julho	Ponte de Asseca a Ribeira de Santarém	Leste	6,600
8	1862	Novembro	Ribeira de Santarém a Abrantes.	»	60,216
9	»		Estarreja a Gaia (provisório)	Norte	44,823
10	1863	Maio	Abrantes a Crato.	Leste	64,403
11	»	Junho	Estarreja a Gaia (definitivo)	Norte	44,823
12	»	Julho	Crato a Elvas.	Leste	65,520
13	»	Setembro	Vendas Novas a Casa Branca.	Sul	33,579
14	»		Casa Branca a Évora	Évora	26,164
15	»		Elvas à fronteira.	Leste	11,057
16	1864	Fevereiro	Casa Branca a Beja.	Sul	63,532
17	»	Abril	Taveiro a Estarreja.	Norte	76,257
18	»	Maio	Entroncamento a Soure	»	79,048
19	»	Julho	Soure a Taveiro	»	25,809
20	1869	Novembro	Beja a Quintas	Sueste	19,293
21	1870	Dezembro	Beja a Casevel.	Sul	46,849
22	1871	Setembro	Évora a Vale do Pereiro	Évora	24,273
23	1873	Março	Vale do Pereiro a Venda do Duque.	»	8,057
24	»	Dezembro	Venda do Duque a Estremoz.	»	18,682
25	1875	Maio	Campanhã a Nine	Minho	36,000
26	»		Nine a Braga	»	53,878
27	»	Julho	Ermezinde a Penafiel	Douro	30,311
28	»	Outubro	Porto-Boa Vista a Póvoa do Varzim	Litoral Minho	27,680
29	»	Dezembro	Penafiel a Caíde	Douro	7,328
30	1877	Janeiro	Nine a Midões (S. Bento)	Minho	7,035
31	»	Outubro	Midões (S. Bento) a Barcelos	»	4,239
32	»	Novembro	Gaia a Campanhã	Norte	3,632
33	1878	Fevereiro	Barcelos a Darque	Minho	26,437
34	»	Abril	Quintas a Serpa	Sueste	9,720
35	»	Julho	Darque a Caminha	Minho	27,879
36	»	Agosto	Póvoa do Varzim e Fontainhas	Famalicão	15,640
37	»	Setembro	Caíde a Juncal	Douro	18,818
38	1879	Janeiro	Caminha a S. Pedro da Torre	Minho	20,806
39	»	Junho	S. Pedro da Torre a Segadães	»	2,559
40	»	Julho	Juncal a Régua	Douro	38,371
41	1880	Abril	Régua a Ferrão	»	15,813
42	»	Junho	Ferrão a Pinhão.	»	7,611
43	»		Torre das Várgens a Valência de Alcântara.	R. Cáceres	71,640
44	1881		Fontainhas a Famalicão	Famalicão	13,795
45	1882	Julho	Figueira da Foz à fronteira por Vilar Formoso	Beira Alta	252,252
46	1882	Agosto	Segadães a Valência	Minho	1,698
47	1883	Setembro	Pinhão a Tua (margem direita)	Douro	12,993
48	»	Dezembro	Trofa a Vizela	Guimarães	25,299
49	1884	Abril	Vizela a Guimarães	»	8,122
50	»	Dezembro	Entre a Velha e a Nova Est. Barreiro	Sul	1,000
51	1885	Outubro	Coimbra B a Coimbra cidade.	R. Coimbra	1,984
52	1886	Março	Valença à fronteira	R. Internacional	1,000
53	1887	Janeiro	Tua a Poeinho	Douro	31,678
54	»		Serpa e Pias	Sueste	13,038
55	»	Abril	Alcântara-terra a Cacém	Oeste	27,259
56	»		Cacém a Sintra	R. Sintra	9,829
57	»	Maio	Pocinho a Côa	Douro	9,061
58	»		Cacém a Torres Vedras	Oeste	46,824
59	»	Agosto	Torres Vedras a Leiria	»	96,558
60	»	Setembro	Tua a Mirandela	Tua	54,680
61	»	Dezembro	Côa à fronteira além Barca d'Alva	Douro	18,882
62	1888	Maio	Benfica, Sete Rios, Chelas e Xabregas	Cintura Lisboa	7,133
63	»	Junho	Casevel a Amoreiras	Sul	25,970
64	»	Julho	Leiria a Figueira da Foz	Oeste	54,550
65	»	Novembro	Campanhã a Porto-Alfândega	R. Alfandegário	3,837
66	1889	Junho	Amieira a Alfarelos	R. Alfarelos	16,500
67	»	Julho	Amoreiras a Faro	Sul	113,830
68	»	Setembro	Pedroucos a Caxias (2.ª Via)	Cascais	4,000
69	»		Pedrouços a Cascais	»	18,431
70	1890	Abril	Olivais ao Carregado (2.ª Via)	Leste	29,000
71	»	Outubro	Cascais ao Estoril	Cascais	1,200
72	»	Novembro	Santa Comba a Viseu	Dão	49,558
73	»	Dezembro	Alcântara-Mar a Pedrouços	Cascais	4,916
74	1891	Março	Carregado a Azambuja (2.ª Via)	Leste	11,000
75	»	Maio	Azambuja a Santana (2.ª Via)	»	4,000

Ordem		Datas		Trechos	Linhas	Extensão
						Quilómetros
76	1891	Maio	25	Bifurcação de Verride a Lares	C. Verride	0,627
77	"	Junho	11	Lisboa-Rossio a Campolide	U.º Lisboa	3,375
78	"	Agosto	10	Alcântara-Terra a Alcântara-Mar	R. Alcântara	0,511
79	"	Setembro	5	Campolide, Sete Rios, Chelas e Braço de Prata	C.º Lisboa	1,940
80	"	"	6	Abrantes à Covilhã	Beira Baixa	165,525
81	1892	Maio	21	Estoril a Cascais (2.ª Via)	Cascais	1,200
82	"	Junho	6	Poço Bispo aos Olivais (2.ª Via)	Leste	3,000
83	"	Setembro	10	Campolide a Chelas (Bifurcação 2.ª Via)	C.º Lisboa	5,000
84	1893	Abril	8	Torres Novas ao Entroncamento (2.ª Via)	Leste	4,000
85	"	Maio	6	Santarém a Mato Miranda (2.ª Via)	"	20,000
86	"	"	6	Senhora da Hora a Leixões	R. Leixões	6,000
87	"	"	7	Mato Miranda a Torres Novas (2.ª Via)	Leste	8,000
88	"	"	11	Covilhã à Guarda	Beira Baixa	46,286
89	"	Agosto	10	Bifurcação de Chelas a Braço de Prata (2.ª Via)	C.º Lisboa	1,000
90	"	"	20	Santana a Santarém (2.ª Via)	Leste	14,000
91	1894	Setembro	4	Cais do Sodré a Alcântara-Mar	Cascais	3,000
92	1896	Junho	25	Belém a Pedrouços (2.ª Via)	"	2,000
93	"	Julho	28	Alcântara-Mar a Belém (2.ª Via)	"	0,753
94	"	Novembro	8	Campanhã a Porto-S. Bento	U.º Porto	2,700
95	1897	Julho	4	Cais do Sodré a Belém (2.ª Via)	Cascais	6,000
96	1899	Outubro	10	Tunes a Algoz	R. Portimão	5,000
97	1900	Março	10	Algoz a Poço Barreto	"	13,000
98	1902	Fevereiro	1	Poço Barreto a Silves	"	5,000
99	"	Maio	19	Gaia a Granja (2.ª Via)	Norte	11,005
100	"	Setembro	1	Granja a Espinho (2.ª Via)	"	4,000
1	1903	Fevereiro	15	Silves a Portimão	R. Portimão	9,000
2	1904	Janeiro	15	Setil a Vendas Novas	Vendas Novas	69,250
3	"	Maio	1	Faro a Olhão	Sul	10,000
4	"	Setembro	1	Olhão a Fuzeta	"	8,000
5	1905	Fevereiro	4	Fuzeta a Luz	"	1,000
6	"	Março	10	Luz a Tavira	"	6,000
7	"	Agosto	1	Estremoz a Vila Viçosa	Évora	16,000
8	"	"	2	Mirandela a Romeu	Tua	14,000
9	"	Outubro	15	Romeu a Macedo de Cavaleiros	"	15,000
110	"	Dezembro	18	Macedo de Cavaleiros a Sendas	"	14,000
11	1902	"	27	Pias a Moura	Sueste	16,720
12	1906	Abril	14	Tavira a Vila Real de Santo António	Sul	31,000
13	"	Maio	12	Régua a Vila Real	Corgo	96,000
14	"	Agosto	14	Sendas a Rossas	Tua	14,000
15	"	Outubro	20	Espinho a Esmoriz (2.ª Via)	Norte	5,043
16	"	"	25	Esmoriz a Ovar (2.ª Via)	"	9,276
17	"	"	27	Ovar a Estarreja (2.ª Via)	"	13,000
18	"	Dezembro	16	Coimbra a Louzã	Lousã	25,000
19	"	"	31	Rossas a Bragança	Tua	23,000
120	1907	Abril	20	Évora a Arraiolos	Mora	21,000
21	"	Maio	17	Estarreja a Aveiro (2.ª Via)	Norte	15,000
22	"	Julho	15	Vila Real às Pedras Salgadas	Corgo	41,000
23	"	"	21	Guimarães a Fafe	Guimarães	22,000
24	1908	Maio	25	Arraiolos a Pavia	Mora	34,000
25	"	Julho	11	Pavia a Mora	"	15,000
26	"	Outubro	4	Pinhal Novo ao Montijo	R. Montijo	10,687
27	"	"	26	Coimbra B a Alfarelos (2.ª Via)	Alfarelos	15,000
28	"	Dezembro	21	Espinho a Oliveira de Azemeis	Vouga	33,000
29	1909	Março	21	Livraria a Amarante	Tâmega	13,000
130	"	Abril	1	Oliveira de Azemeis a Albergaria a Velha	Vouga	22,000
31	"	Setembro	2	Torre da Gadanhã a Montemor-o-Novo	R. Montemor	12,941
32	1910	Março	20	Pedras Salgadas a Vidago	Corgo	12,000
33	"	Maio	13	Pombal a Albergaria (2.ª Via)	Norte	20,000
34	1911	Setembro	8	Albergaria a Velha a Sernada	Vouga	13,000
35	"	"	8	Aveiro a Sernada	R. Aveiro	35,000
36	"	"	17	Pocinho a Carviçais	Sabor	34,000
37	"	Outubro	14	Alfarelos a Pombal (2.ª Via)	Norte	19,000
38	1913	Maio	5	Sernada a Rio Mau	Vouga	8,000
39	"	Junho	15	Valença a Lapela	Minho	10,000
140	"	Setembro	5	Bodiosa a Viseu	Vouga	11,000
41	"	Novembro	4	Rio Mau a Ribeiradio	"	9,000
42	"	"	13	Ribeiradio a Vouzela	"	26,000
143	1914	Fevereiro	5	Vouzela a Bodiosa	"	23,000
144	"	Agosto	23	Garvão a Alvalade	Sado	11,000
45	1915	Junho	15	Lapela a Monção	Minho	6,000
46	"	Julho	8	Mogofores a Mealhada (2.ª Via)	Norte	9,000
47	"	Agosto	1	Alvalade a Lousal	Sado	13,000
48	"	Dezembro	11	Mealhada à Pampilhosa (2.ª Via)	Norte	4,000
49	1916	Setembro	20	Lousal a Canal-Caveira	Sado	15,000
150	"	Outubro	22	Canal-Caveira a Grandola	"	6,000
51	1918	Julho	14	Grandola a Alcácer-Sul	"	25,000
52	1919	Junho	20	Vidago a Tâmega	Corgo	14,000
53	1920	Maio	25	Setúbal a Alcácer-Norte	Sado	40,000

Ordem	Datas	Trechos	Linhos	Extensão
54	1921	Tâmega a Chaves	Corgo	7,000
55	1922	Portimão a Lagos	R. Portimão	17,000
56	1923	Lavrado ao Seixal	R. Cacilhas	4,868
57	1924	Martingança a Batalha	Martingança	21,860
58	"	Doca ao Porto de Viana	R. Doca Viana	1,313
59	1925	Pampilhosa a Coimbra B (2.ª Via)	Norte	14,000
160	"	Estremoz a Sousel	Portalegre	21,000
161	1926	Amarante a Chapa	Tâmega	9,000
62	1927	vora a Reguengos de Monsaraz	Guadiana	40,630
63	"	Ermidas-Sado a S. Bartolomeu da Serra	Sines	21
64	"	Paialvo ao Entroncamento (2.ª Via)	Norte	15,000
65	"	Chão de Maçãs e Paialvo	"	9,000
66	"	Carviçais a Lagoaça	Sabor	16,000
67	1928	Lamarosa a Tomar	R. Tomar	15,119
68	1929	Oliveira do Bairro a Mogofores (2.ª Via)	Norte	7,000
69	"	Castro Verde-Almodovar a Aljustrel	R. Aljustrel	8,158
170	"	S. Bartolomeu da Serra a São Tiago	Sines	10
71	1930	Aveiro a Oliveira do Bairro (2.ª Via)	Norte	21,000
72	"	Lagoaça a Mogadouro	Sabor	23,000
73	"	Lousã a Serpins	Lousã	7,000
74	"	Batalha a Porto de Mós	Martingança	21,860
75	1932	Senhora da Hora a Trofa	Guimarães	22,294
76	"	Chapa a Celorico de Basto	Tâmega	14,000
77	"	Lavrado ao Pinhal Novo (2.ª Via)	Sul	10,000
78	"	Aveiro-Vouga a Canal S. Roque	R. Aveiro M.	2,535
79	1934	Túnel S. Tiago a S. Tiago do Cacém	Sines	5
180	1936	S. Tiago do Cacém a Sines	Sines	12
181	1937	Sousel a Cabeço de Vide	Portalegre	29,000
82	1938	Mogadouro a Duas Igrejas-Miranda	Sabor	35,000
83	"	Leixões a Serpa Pinto	C.º Porto	3,000
84	"	Contumil a Leixões	"	19,933
85	"	S. Gemil a Ermezinde	R. Ermesinde	3,812
86	"	Porto-Trindade Bif. Boa-Vista	Guimarães	2,350
87	1940	Barreiro A ao Lavradio	Sul	1,000
88	1948	Cacém a Mercês (2.ª Via)	R. Sintra	10,000
89	"	Portalegre a Castelo de Vide	Portalegre	9,829
190	1949	Cacém a Sintra (2.ª Via)	R. Sintra	9,800
191	"	Estremoz a Portalegre	Portalegre	64,000



TONDELA — Ponte sobre o rio Minho

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO VI

Continua a matéria do precedente

O quarto Marquês e quinto Conde de Vila Rela foi D. Miguel de Menezes, primeiro do nome, filho do sobredito D. Pedro de Menezes. Foi o sexto capitão general hereditário da cidade de Ceuta e senhor dos mais estados da casa de seu pai, e o primeiro senhor dela que não foi àquela praça, porém os capitães que governaram, se chamaram em seu nome. Casou com D. Filipa de Lencastre, filha de D. Afonso de Lencastre, comendador-mor da Ordem de Cristo e de D. Jerónima de Noronha.

Deixou-lhe seu pai, à imitação de seu avô D. Fernando de Menezes, o padroado deste convento por benção e herança, o que desempenhou com singular afecto e piedade. Não a manifestou pouco em nos tirar as missas de certa obrigação, que o dito seu pai tinha posto aos religiosos aqui moradores, por se conformar com a nossa reforma, em que não se praticam semelhantes obrigações.

Como não achamos certeza do ano em que faleceu seu pai, não podemos decidir a qual dos dois pertence a seguinte carta, porém ou seja de um ou de outro, sempre se faz digna da nossa lembrança para perpétuo monumento da sua grande devoção e é nesta forma.

Honrados Juízes, Vereadores e Oficiais da Câmara da minha vila de Caminha:

Eu o Marquês de Vila Real, etc., vos envio minhas encomendas. Eu faço esmolas de 40 arráteis de carne em cada semana aos padres do Mosteiro da Ínsua, a qual se lhe não pode levar, senão com maré, pelo que é necessário dar-se-lhe em tempo que se lhe possa levar. Agradecer-vos-lo-ei muito mandardes aos almotaceis, que tanto que o almoxarife mandar buscar a dita carne padres, lha dem logo e da melhor parte, como se fosse para minha própria pessoa e não estando os almotaceis ainda nesse tempo no açougue, os carniceiros a que se lhe pedir lha dêm logo, sem outro mandado do almotacel, e assim favoreçais os barqueiros do dito mosteiro e seus síndicos, e lhes fazeis guardar seus privilégios mui inteiramente. Crêde que nisto me fazeis muito serviço pela muita devoção que tenho a êsse mosteiro e padres dêle, a

que todos vós outros tendes muita obrigação pelo fruto que fazem nessa terra com a doutrina de suas vidas.

Feita em Leiria aos 7 de abril de 1560.

Esta carta mandareis transladar no livro da Câmara dessa vila e a própria tornareis ao vigário dêsse mosteiro, para que, sendo necessário, a possam mostrar aos oficiais que adiante forem.

O sobredito Marquês D. Miguel faleceu sem deixar filhos, pelo que lhe sucedeu na sua casa e estado seu irmão segundo, D. Manuel de Menezes e foi o quinto Marquês e sexto Conde de Vila Real. Casou, antes de herdar a casa, com D. Maria da Silva, dama da Raína D. Catarina, filha de D. Álvaro Coutinho, comendador e alcaide-mor de Almourel e de D. Brites da Silva. Governou Ceuta por tempo de dez anos, em duas vezes que esteve nesta praça, em que conseguiu a glória de muitas vitórias pelas heróicas acções e façanhas que obrou. Tudo lhe grangeou grande estimação e Filipe I de Portugal o fez grande da sua pessoa, e entre as várias mercês com que remunerou os seus merecimentos, o creou Duque de Vila Real, por carta feita em Lisboa no último de Fevereiro de 1585.

A grande devoção que tinha ao nosso santo hábito, consta do que deixámos escrito do Convento de Mosteiro e a desempenhou com muitos benefícios que lhe fez e a esta santa casa, seguindo o exemplo de seus ilustres progenitores.

A estes não menos imitou seu filho D. Miguel Luiz de Menezes, segundo do nome, sexto Marquês e sétimo Conde de Vila Real, e oitavo capitão general da praça de Ceuta, que governou por muitos anos com grande acerto e felicidade. Casou duas vezes; a primeira no ano de 1604 com a Duquesa D. Isabel, filha de D. Teodósio, primeiro do nome, quinto Duque de Bragança e primeiro de Barcelos, e de sua segunda mulher a Duquesa D. Brites de Lencastre. A segunda vez com D. Maria Brites de Menezes, sua sobrinha, filha de seu irmão D. Luiz de Noronha, porém nem duma nem doutra teve sucessão. Filipe II de Portugal e III de Castela lhe fez mercê de Duque de Caminha, e foi o primeiro de que se passou carta a 14 de Dezembro de 1620.

O singular afecto que teve a este convento e a grande devoção que por ele nos tinha, o expressou repetidas vezes por obra e palavra. Chegando-lhe a

notícia de que os herejes o tinham roubado no ano de 1605, escreveu uma carta ao seu almoxarife em que lhe dizia: «Se vós sentireis tanto a perda da Ínsua como eu, vós me fizereis muitos mimos aos frades que neles estão». E mandando o soberano consultar na mesma ocasião, se era bom se passasse para Caminha este convento, acudiu o dito senhor com grande eficácia, dizendo que ainda que lhe custasse todo o marquesado, ainda então não era duque, se não havia de tirar daqui este mosteiro.

Constando-lhe da resolução em que se estava de o desampararem de todo, pelos contínuos assaltos que lhe davam os inimigos, passando-se toda a sua comunidade para o convento de Caminha, que, novamente por esta causa se tinha fundado, foi notável o sentimento que lhe causou esta notícia, e sem demora solicitou que o Padre Frei Gaspar da Conceição, que então era provincial, não permitisse que deixassem de assistir sempre religiosos nesta santa casa, o que logo assim encurtou e se dispôs tudo na forma que deixamos dito, devendo-se nesta ocasião ao seu extremado e discreto zelo a conservação deste santuário, que então parece lhe quis premiar logo o Senhor, dispondo que os seus moradores subissem de ponto na maior perfeição de vida, que nele com tão notável perfeição começaram a praticar.

Isto mesmo lhe inflamou mais a sua devoção, admirando que houvesse religiosos tão desapegados do mundo, que se contentassem com esta tão pequena parte dele, como é esta ilha, para nela exercitarem uma vida toda celestial. Assim pùblicamente o manifestou no ano de 1628 ao Padre Frei Sebastião do Rosário, então prelado desta casa, indo-o a visitar a Caminha, nas seguintes palavras: «Padre, muita devoção tive até agora aos religiosos desta província, mas, daqui em diante, muito mais devoto lhes fico, pois vejo aquele lugar da Ínsua e os frades que por sua vontade querem morar nele todas as vezes que vinha à dita vila, não faltava em vir a este convento, onde sempre se demorou, de sorte que deu nome à casa em que assistia, que ainda de presente se conserva e o título de casa do duque.

Esta fervorosa devoção foi a que animou aos padres da província de Santo António a fazer-lhe oferta do padroado geral da dita província, de que fez aceitação com singular apreço e benevolência. O muito que solicitava e queria que os seus vassalos fizessem estimação dos religiosos aqui moradores, se manifesta bem da carta que escreveu aos vereadores da Câmara de Caminha, ainda antes de ter o título de duque e é na forma seguinte.

«Bem sabeis como os senhores desta casa estimaram sempre essa da Ínsua e os grandes privilégios que tem dado às pessoas que os favorecerem, mormente aos barqueiros que os servem, estando prestes para os levar e trazer, e hoje quero eu que esta devoção seja maior pela muita que tenho a Santo António. Pelo que vos mando e particularmente encomendo a

todos que se lhe tenha grande respeito aos religiosos desse mosteiro e que lhes guardem e conservem seus privilégios inteiramente assim, e da maneira que até agora se fez e melhor, se ainda for necessário, não esperando para isso que se vos mostrem privilégios em papel, pois de mais se lhe reformarem os que os ingleses lhe romperam, cada vez que eles o pedirem, não sei haja causa mais justa e importante ao bem desse povo, que o favor e ajuda que todos e cada um derdes a estes frades. De mais, que tudo a eles feito, terei por serviço próprio e vo-lo agradecerei como tal. Escrito em Chão de Couce aos 19 de Julho de 1607.

Com estas tão vivas demonstrações de paternal amor, que a tudo dava a conhecer este nosso insigne benfeitor e ilustríssimo herói, se nos fez mais sensível a sua falta, que foi a 10 de Agosto de 1637, em que faleceu e como não deixou sucessão, ficou com o grande estado da sua casa, seu irmão segundo D. Luiz de Menezes, primeiro do nome e foi o sétimo Marquês e oitavo Conde de Vila Real. Foi casado com D. Juliana de Menezes, filha de D. Luiz de Menezes, segundo Conde de Varouca e da Condessa D. Joana Henriques, sua primeira mulher. Foi a sobredita Marquesa D. Juliana dotada de grande piedade, como o manifesta a carta seguinte, que escreveu ao Padre Frei João da Madalena, guardião então do convento de Caminha, a que pertencia também a ordinária, que deixamos dito, dividiu.

«A carta do venerável padre de 24 de Abril recebi e estimei muito, sentindo igualmente as necessidades que Vossa Paternidade me representa e fica muito agravada do almoxarife faltar com a ordinária dessa santa casa, sabendo que a maior graça que nos pode fazer é acudir às necessidades dela. Eu lhe escrevo, que logo satisfaça tudo a Vossa Paternidade, e ao Marquês escrevo, que também lá no correio lhe mando o mesmo, o que fará com grande gosto e se não tem respondido a Vossa Paternidade, é por suas grandes ocupações. Eu passo com pouca saúde; Vossa Paternidade por si e seus súbditos me encomende a Deus que guarde a Vossa Paternidade muitos anos. Leiria e Maio 15 de 1641. Também escreveu ao ouvidor sobre esta mesma matéria e a ambos peço, que quando não haja de minha fazenda com que logo acuda a Vossa Paternidade, assim para esse convento, como para a Ínsua, que me empreste da sua, que eu lhe pagarei tudo brevemente. A Marquesa».

Dos bons ofícios que fez para com o Marquês seu marido a nosso favor, resultou escrever ele logo de sua própria mão ao seu almoxarife Braz Pita uma carta com singular eficácia na forma seguinte:

«Sempre meus antepassados tiveram o Convento da Ínsua pela melhor causa desta casa e o dessa vila como filho seu, não merece menos; e a este respeito

vos encomendo, que, nos pagamentos da ordinária, de que lhes faço esmola, vos hajais de maneira, que não só cobrem os atrasados com brevidade, mas no que se fôr vencendo haja toda a pontualidade, preferindo êste pagamento a tudo o mais, e até serem êstes conventos satisfeitos, nem a mim nem a outros acudais com cousa alguma, pois é certo que a não há para mim de tanta estimação como o padroado da província de Santo António, por cujas orações me sofre Deus, tendo ofendido tanto a sua divina majestade. Bem sei que, com as guerras da Galiza houve quebras, mas também sei que as pazes de Holanda e França hão de trazer navios de pescado a êste pôrto; e quando de nenhuma cousa haja rendimento, ainda que seja de empréstimo de vossa fasenda, haveis de

acudir a êstes religiosos, até que da minha fasenda haja com que vos satisfaça. Lisboa, em 9 de Junho de 1641".

Não chegou este Marquês a lograr o título de Duque de Caminha, porque o teve seu filho D. Miguel de Menezes, em que o nomeou seu tio D. Miguel Luiz de Menezes, por mercê de Filipe III, que depois lhe verificou o Senhor Rei D. João IV, por carta passada em Lisboa a 14 de Maio de 1641. Foi o segundo Duque de Caminha e nêle acabou este título, como em seu pai o de Marquês de Vila Real, cuja casa no mesmo ano de 1641 se incorporou na coroa e depois no do Infantado, como adiante veremos e já deixamos dito, escrevendo do Convento de Mosteiró.



Fantasia do cerco de Lisboa em 1147, pelos exércitos de Afonso Henriques e dos Cruzados

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

Vai proceder-se à electrificação da rede ferroviária do Ruhr.

O Primeiro-ministro da província do Norte do Reno e Westfália, Karl Arnold, declarou que vai procurar obter um empréstimo ao abrigo do plano Marshall afim de que esse melhoramento possa ser levado a efeito.

BRASIL

O governo acaba de comprar por 54 milhões de dólares o

Caminho de Ferro Leopoldina e o Caminho de Ferro «Great Western».

Os termos da venda foram já assinados em Londres. As duas linhas ferreas serão exploradas, daí em diante, por conta do Governo brasileiro. As presentes administrações das duas companhias ferroviárias serão mantidas, e cada uma delas terá a assistência dum administrador geral, que será nomeado pelo Governo.

Os termos da compra foram baseados na avaliação feita pelo Governo brasileiro. Uma nota oficiosa nesse sentido, diz que os termos foram considerados justos pelas duas companhias.

A aquisição dos dois importantes caminhos de ferro representa um grande passo no progresso do Brasil, que caminha assim rapidamente para um sólido desenvolvimento, tanto agrícola como industrial.

CANADÁ

A administração dos Caminhos de Ferro Canadianos calcula que a exigência feita pelos ferroviários, em número

de 135.000, de aumento de salários, representará um encargo para essa administração de mais de 74

milhões de dólares anualmente. Uma declaração conjunta publicada pelas administrações dos principais caminhos de ferro do Canadá diz que o pedido dos ferroviários está a ser estudado.

ESPAÑA

O sr. conde de Guadalhorce, nas recentes declarações que fez, referiu-se ao plano de caminhos de ferro para toda a Espanha. Entre outras afirmações, disse que o referido plano se realizará por etapas, porque assim o aconselham e exigem as circunstâncias, mas o Governo vai tentar realizá-lo com a máxima rapidez, acrescentando que o material necessário virá da América do Norte e de outros países, ao passo que a madeira para as travessas será importada de Marrocos e Guiné.

No que respeita a Málaga, disse que será electrificada o mais rapidamente possível a linha Málaga-Bobadilha, o que representa extraordinário melhoramento para as comunicações daquela cidade.

Encontra-se em estudo o projecto da nova estação ferroviária, que será edificada junto ao porto, conseguindo-se, assim, a centralização dos mais importantes serviços ferroviários.

—O ministro das Obras Públicas recebeu em audiência os governadores civis de Segóvia e Valladolid, a quem prometeu a colaboração do Ministério no importante projecto de construção de um caminho de ferro que une a populosa vila de Cuellar com Tudela de Duero em Valladolid, passando por diversas povoações.

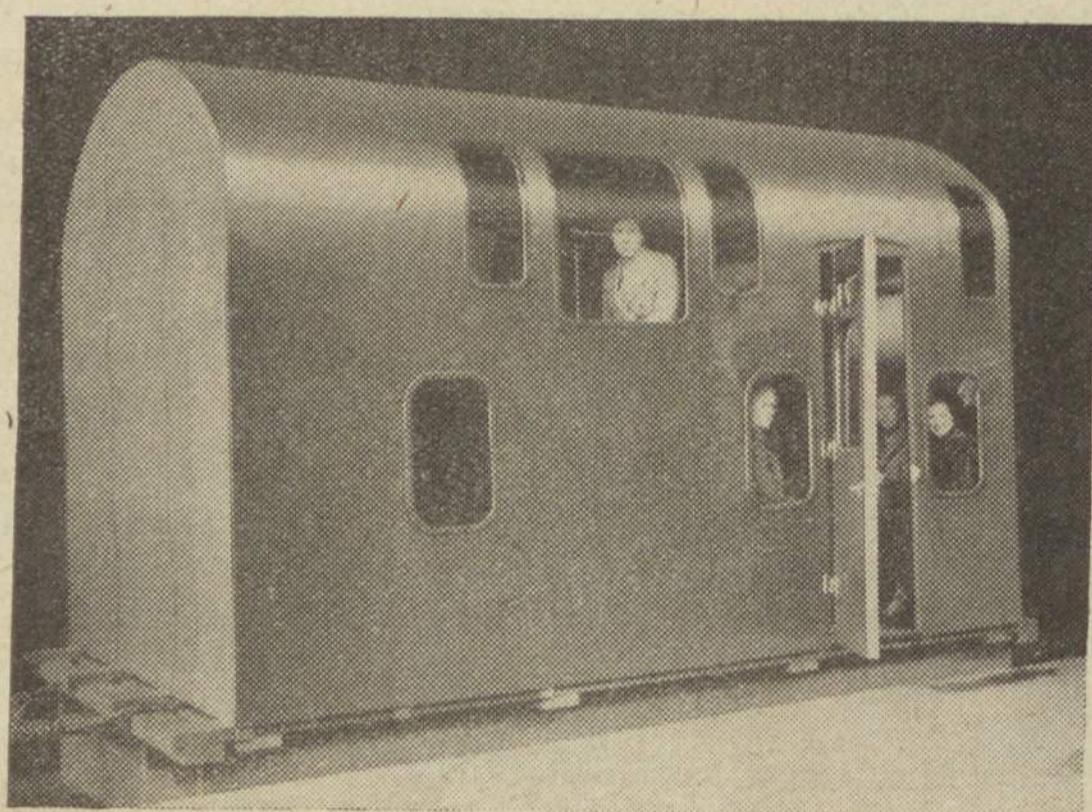
A imprensa espanhola congratula-se, ao dar a notícia, com o facto, pois esta linha férrea vai resolver grandes problemas económicos e satisfazer legítimas aspirações. Com efeito, a linha Cuellar-Tudela vai servir 45 povos numa zona imensamente rica de vinhedos e cereais, que abrange uma extensão de 1.355 quilómetros quadrados.

INGLATERRA

Foi exposto recentemente em Londres um modelo de uma carruagem de dois andares, que se destina aos caminhos de ferro ingleses.

Um comboio eléctrico composto de oito carruagens, deste modelo, poderá transportar nada menos nada mais que 1.016 passageiros sentados, o que representa, em relação aos comboios vulgares um aumento de 31 %.

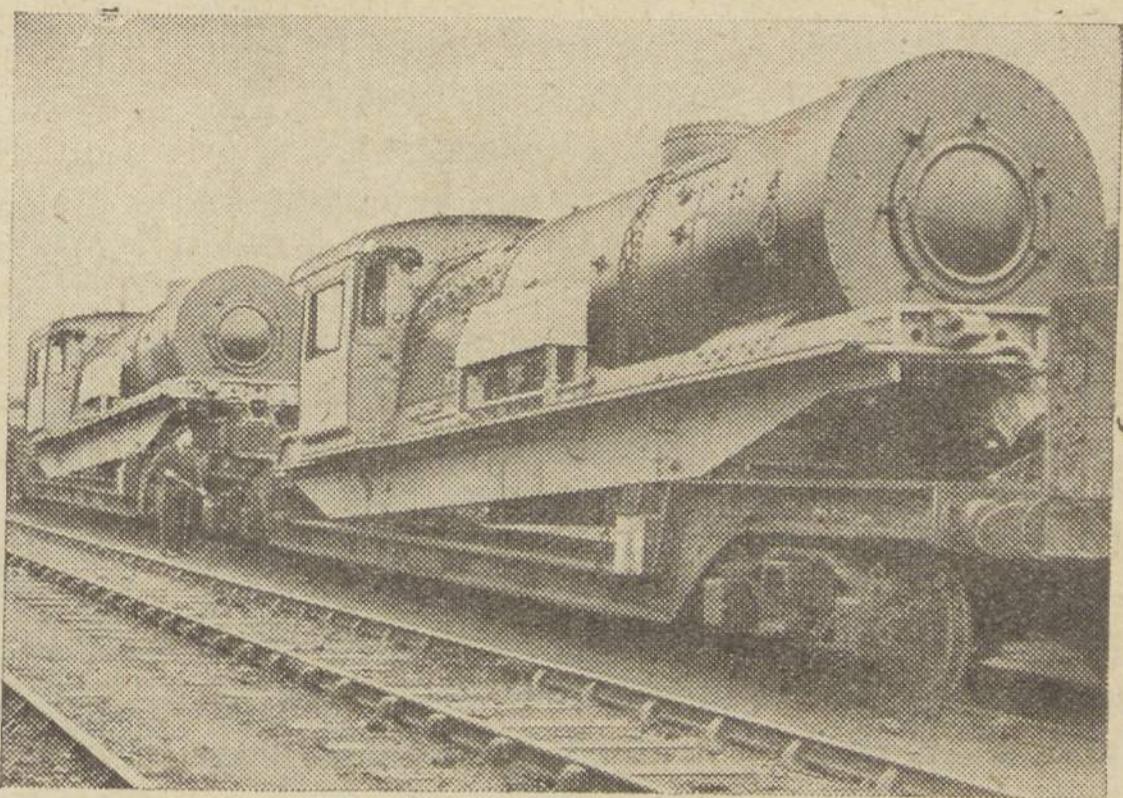
A actual construção do novo comboio mantém-se ainda secreta. A gravura à esquerda dá-nos um aspecto da nova carruagem. É discutível a sua elegância, mas a sua utilidade é incontestável. O essencial é que transporte muitos passageiros.



RHODÉSIA Para os caminhos de ferro da Rhodésia estão sendo construídas na Inglaterra 20 locomotivas Beyer-Garratt, com o peso de 184 toneladas cada uma.

Estas duas locomotivas, que a gravura, à direita, representa, constituem a primeira remessa da série e foram carregadas em comboio especial em Manchester, de onde seguiram para Bükenhead e, de ali, em navio de carga para a Rhodésia.

A Rhodésia, que tem nos caminhos de ferro o principal factor do seu progresso económico, está renovando, como se vê, o seu material circulante com novas e importantes unidades.



SUÉCIA Os caminhos de ferro vão tomar parte activa nas viagens turísticas entre a Suécia e a Inglaterra. Assim, durante o verão, partirá da Estação Central, de Estocolmo, às segundas-feiras e sábados, um comboio especial, com o nome de «Expresso Marítimo de Inglaterra», que chegará a Goteburgo às 17,35 horas.

Haverá também comboios especiais directos desde o cais de Goteburgo, para os passageiros chegados de Inglaterra.

A notícia desta inovação, que representa um considerável melhoramento, foi bem recebida em todos os meios.

O turismo entre estes dois países vai ser, pois, uma grande realidade, de mais a mais sabendo-se que os serviços ferroviários da Suécia são considerados perfeitos.

— O «Mälardalen» (Vale do Mälar), o quinto dos novos comboios super-rápidos dos Caminhos de Ferro do Estado, fez há pouco a sua primeira viagem. Este elegante comboio, cuja velocidade máxima é de 135 quilómetros por hora com lugares para 30 passageiros de segunda classe e 148 de terceira, percorre o trajecto Estocolmo-Örebro em 2 horas e 43 minutos, fazendo breves paragens em Västeraas, Köping, Arboga e Frövi.

— A distância em caminho de ferro que separa Oslo de Copenhague foi encurtada em cerca de três horas.

O rápido «Skandiapilen» (Flecha da Escânia) que desenvolve uma velocidade de 135 quilómetros por hora, fez a sua primeira viagem Malmö-Goteburg-Oslo, levando como passageiros funcionários dos Caminhos de Ferro e jornalistas. Parte de Malmö, e em Ängelholm tem ligação com um comboio rápido especial de Copenhague, vindo pelo serviço de «ferry-boats» Helsingör Hälsingborg. O «Flecha da Escânia», que é um comboio aerodinâ-

mico de três carruagens, do mesmo tipo que o «Goteburguês» e outros rápidos postos ultimamente em serviço pelos Caminhos de Ferro do Estado, encurta a viagem Copenhague e Malmö Oslo em cerca de três horas, com as correspondentes diminuições no horário das cidades ao longo do trajecito.

Este novo comboio, instalado confortavelmente sobre todos os aspectos, circula de dia, atravessando as formosas regiões da costa oriental da Suécia, e sem dúvida vai ser um grande atractivo para os turistas. Na segunda classe o espaldar dos assentos é móvel e na terceira os bancos de duas pessoas são muito cómodos. A vista absolutamente livre quer para a frente quer para a rectaguarda e o esmerado serviço de «bar» que têm, contribuem para a popularidade do «Flecha da Escânia» e dos outros comboios semelhantes.

SUÍÇA O caminho de ferro Furka-Operalp, que liga o Valais aos Grisons, passando pelos altos Colos do Cantão de Uri, retomou o seu serviço de Verão. Os comboios circulam novamente entre Brigue e Disentis, via Gletsch e Andermatt. O «Express des glaciers» circula, de 1 de Julho a 31 de Agosto, entre St. Moritz—Disentis—Operalp—Andermatt—Gletsch Brigue—Viège—Zermatt e vice-versa. Este comboio tem carruagens directas St. Moritz—Zermatt, Coire-Brigue e vice-versa, bem como Wagan-Restaurant.

— Os caminhos de ferro do Oberland Bernes adquiriram novas automotoras rápidas que ligam Interlaken a Lauterbrunnen e Grindelwald, facilitando o acesso às estações de montanha da região do Jungfrau. O seu equipamento técnico acaba de ser modernizado e será dotado de 3 automotoras de 48 lugares de 2.ª e 3.ª classe e um compartimento para bagagens. Os seus 4 motores produzem uma potência horária de 860 CV. A velocidade é de 70 km. por hora nos trajectos sobre railes e de

35 km. por hora nos sectores de cremalheira. Cinco freios diferentes, dos quais dois eléctricos e 3 mecânicos garantem uma segurança absoluta. Os primeiros ensaios demonstraram que a duração da viagem pode ser reduzida em 10 minutos entre Interlaken e Lauterbrunnen e em 15 minutos entre Interlaken e Grindelwald.

— Está publicado o horário oficial para a época de verão. Este horário, que é válido de 15 de Maio até ao dia 1 de Outubro de 1949, contém elementos muito completos referentes à redução das taxas para crianças, descontos para famílias, prorrogação do prazo de validade dos bilhetes, utilização dos títulos de viagem em outros percursos, reserva de lugares, utilização dos vagões-restaurantes e das «couchettes», envio de telegramas particulares durante a viagem nos comboios, mudança de uma classe para outra, etc., etc..

Estão, também, detalhados os principais títulos de transporte emitidos pelas Companhias suíças de transportes: bilhetes simples, bilhetes de domingo, bilhetes circulares, bilhetes de férias, bilhetes colectivos, assinaturas gerais, assinatura geral de férias, etc.

— Por iniciativa da Companhia dos Caminhos de Ferro Berne-Loetschberg-Simplon (BLS) e com

a colaboração dos Caminhos de Ferro Federais (CFF) e dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, foi posto a circular, a partir do dia 15 de Maio, um comboio rápido entre Berne e Milão e vice-versa.

Este comboio só leva 4 horas e meia para percorrer os 281 quilómetros de distância entre a cidade federal e a metrópole da Lombardia. Pode considerar-se isto um recorde quando se tomam em conta as dificuldades do percurso. Em Domodossola as formalidades alfandegárias não demoram mais de 20 minutos e são feitas no comboio. Este comboio tem excelentes correspondências para outros pontos da Europa. A partida de Berne é às 6h25, chegando a Milão às 10h55. Partida de Milão às 19h30, chegada a Berne à meia-noite. A média quilométrica deste comboio é de 62,5 por hora, enquanto que a dos outros comboios rápidos que circulam entre Berne e Milão só atinge 43,7 km. (paragens e alfândega incluídas).

Tanto na Suíça como na Itália o caminho de ferro desempenha um papel preponderante na indústria de turismo.

Em matéria turística temos ainda muito que aprender com estes dois países, pois estamos longe de ter sabido aproveitar os encantos da nossa terra que possui, além de muita coisa, um clima excepcional, como não há outro.



A PRAÇA DE KORNHAUSS, EM BERNE

Publicações recebidas

Paiva Couceiro (Aspectos africanos da sua vida), por Alberto de Almeida Teixeira

O antigo governador ultramarino, tenente-coronel de Artilharia, sr. Alberto de Almeida Teixeira, numa excelente edição da «Pro Domo», Lisboa, apresenta-nos um estudo valioso sobre Paiva Couceiro, nos aspectos africanos da sua vida. Não se trata propriamente de uma biografia, adverte-nos, de entrada, o autor.

O que se pretende, diz-nos ele, é apenas indicar, com toda a objectividade, «honrados feitos» por ele cometidos, quer fosse como explorador, quer como soldado, quer ainda como governador».

A leitura deste livro impõe-se para se poder fazer, com imparcialidade serena e absoluta justiça, o estudo do insigne português que se chamou Henrique de Paiva Couceiro.

Dotado de invulgar inteligência, homem de um só rosto e de uma só fé, como os queria o velho Sá de Miranda, Henrique de Paiva Couceiro realizou uma obra notável, perante a qual os seus próprios adversários políticos da mais alta categoria se inclinaram respeitosamente. É preciso, pois, estudar essa figura, liberta de quaisquer preconceitos políticos. Pelo seu idealismo e pela obra realizada em África, colocou-se acima de todas as paixões sectárias.

Estamos a registar o aparecimento do livro do sr. tenente-coronel Alberto de Oliveira Teixeira numa publicação consagrada a assuntos ferroviários e é-nos grato verificar que Henrique de Paiva Couceiro, com a sua visão superior, ligava aos caminhos de ferro uma vital importância pela sua ação política e económica.

Vejamos, no testemunho do ilustre autor do livro em questão, qual era o pensamento de Henrique de Paiva Couceiro. É de páginas 143 e 144 que transcrevemos os seguintes períodos:

«O caminho de ferro de Moçamedes, depois de demoradas hesitações no traçado a adoptar, foi



Tenente-coronel Almeida Teixeira

iniciado em fins de 1905, e tinha a exploração aberta até o quilómetro 73 em 1907, quando Paiva Couceiro assumiu o governo da Província. Prosseguindo a sua construção, tratou logo de intervir nas tarifas, reduzindo as que diziam respeito aos géneros pobres do tráfego ascendente e nos da borracha e marfim a exportar.

Graças, também, às suas iniciativas, a ligação entre a via férrea e a via marítima passou a fazer-se por uma ponte iniciada pela Direcção do Caminho de Ferro, no chamado Saco do Giraul, ao norte da baía, em que as sondas acusavam maiores fundos, do que aqueles na curva a sul, onde até então os serviços marítimos estavam concentrados. Em Julho de 1908, um vapor alemão de 5.000 toneladas, com carga para o caminho de ferro, atracou a essa ponte, inaugurando-a.»

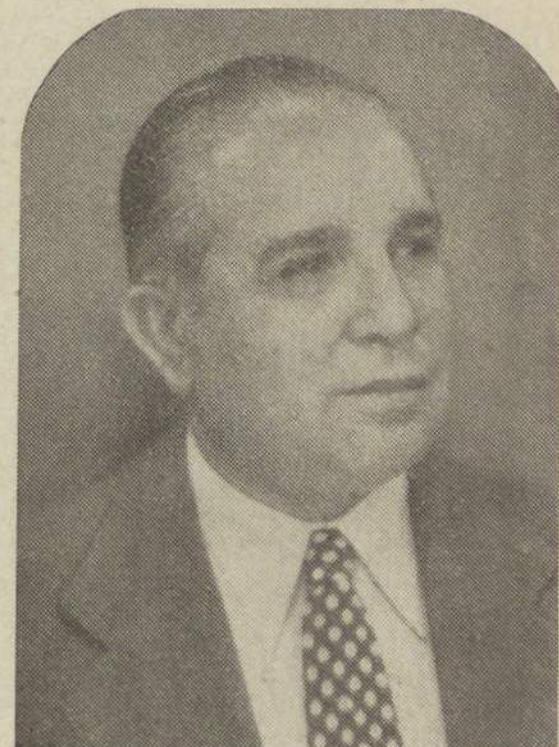
Lêem-se com o mais vivo interesse as 238 páginas em que o sr. tenente-coronel Alberto de Almeida Teixeira, num estilo elegante e claro, de prosador de boa qualidade, estuda e apresenta a personalidade inconfundível de Henrique de Paiva Couceiro.

O comboio e a paisagem, por António Montês

Do notável artigo «O comboio e a paisagem», publicado, recentemente, no *Boletim da C. P.*, António Montês, chefe dos Serviços de Turismo daquela Companhia, fez uma elegante separata, com capa desenhada por Alberto Cardoso.

António Montês, a quem as Caldas da Rainha devem a organização e o enriquecimento constante do notável Museu Provincial de José Malhoa, é um fino espírito de artista e como tal se revela e impõe nos seus escritos principalmente naqueles em que a paisagem e a arte constituem o tema do momento. Nas páginas de «O comboio e a paisagem» sente-se não apenas o estilo dum prosador que conseguiu conciliar a eloquência e a simplicidade, mas também a presença de um colorista de tintas vivas. Efectivamente estas páginas imitam a frescura das aguarelas.

Se o comboio acabou com a pitoresca «mala-posta» dos velhos tempos, em que Camilo e Garrett chegaram a viajar, e se com o desaparecimento da «mala-posta» se perdeu também a



António Montês

tradição da deliciosa canja do Cercal, verdadeira epopeia da culinária lusitana, que um escritor do século passado comparou à custódia de Gil Vicente, esse mesmo comboio descobriu, em compensação, a paisagem portuguesa que estava adormecida.

Oiçamos António Montês:

«O comboio, viandante enamorado que descobriu a paisagem da nossa terra, parece extasiado com o panorama deslumbrante.

Caminheiro e artista, escolheu os mais belos recantos para as suas peregrinações, e não contente com isso, salta rios, fura montanhas, debruça-se no mar, com o fim único de criar beleza, de causar surpresas, de provocar emoções, de oferecer deslumbramento».

A António Montês, querido amigo e camarada, agradecemos a oferta de um exemplar do seu hino de louvor ao comboio e à paisagem portuguesa.

Por terras afastadas, Crónicas de viagem,
por *Guerra Maio*

Guerra Maio, antigo redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e nosso brilhante colaborador, acaba de publicar mais um livro.

Viajante incansável, Guerra Maio percorreu todo o mundo, só lhe faltando conhecer, das colônias portuguesas, a pitoresca ilha de Timor. Há-de visitá-la um dia.

Mas Guerra Maio, que é jornalista, não só sabe viajar, sabe também descrever as suas viagens dando às narrativas um grande interesse. De facto, com a sua prosa viva (dir-se-ia que este escritor é, acima de tudo, um notável conversador) Guerra Maio conversa e escreve com encanto, dando-nos sempre em cada página uma novidade.

O escritor francês Christian de Caters, amigo de Portugal e dos portugueses, prefacia este livro.

Christian de Caters é da nossa opinião também: «Guerra Maio não escreve, conversa. A sua prosa singela é o encanto dos seus livros. Ele diz o que viu, viveu e sentiu. E diz bem, porque diz a verdade. Respondo por ele e posso, até, dizer, à maneira do fabulista: «Eu estava lá, tudo aquilo nos aconteceu».

Todos os capítulos deste livro oferecem leitura



Guerra Maio

de grande interesse. Apontemos alguns, ao acaso: Jerusalém, O Cairo e o Nilo, Chipre, Dois Príncipados.

Ler este livro sugestivo e amável é viajar esplendidamente com o autor.

Horas Felizes, por Jaime Venâncio

Tem esta publicação, de que se fizeram já cinco edições, o mérito de conter todos os números de Lotaria da Santa Casa da Misericórdia, isto é, desde 1 a 25.000, e os nomes dos respectivos requisitantes a quem esses números pertencem.

O livro é precedido de um índice alfabético dos nomes e moradas dos comerciantes ou casas comerciais que possuem os números da lotaria.

Ao sr. Jaime Venâncio agradecemos a oferta do seu interessante trabalho.

Anuário de Pesos e Medidas

Está publicado o n.º 6 do «Anuário de Pesos e Medidas», referente a 1945, editado pela Repartição Geral da Indústria do Ministério da Economia.

Abre com um artigo — Actividade do «Bureau International des Poids et Mesures» durante o ano de 1945, subscrito pelos srs. A. Pérard e J. E. Sears, do Comité Internacional de Pesos e Medidas; relaciona as entradas de material no Museu durante 1945, ocupa-se da legislação em vigor sobre pesos e medidas e insere, sob o título de «Novos aparelhos de pesar ou medir», artigos descriptivos referentes a novas medidas.

Relatório e Contas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, (Ano de 1948, 45.º Exercício)

Acabamos de receber o «Relatório e Contas» correspondentes ao 45.º exercício e ao ano de 1948 da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, apresentado pelo Conselho de Administração à Assembleia Geral Ordinária de 31 de Maio próximo passado.

As receitas da Administração da África no 45.º exercício comparadas com as do ano anterior, acusam um aumento de 48.790.296\$10, ao passo que as despesas tiveram uma diminuição de 11.531.179\$16.

Em Maio de 1948 ficaram concluídos os trabalhos da variante Lengue-S. Pedro, entrando esta em exploração definitiva. Diz-nos ainda o Relatório que o número de árvores plantadas para formação dos maciços florestais destinados a garantir o fornecimento de combustível às locomotivas da companhia se elevou a 20.000.629 e que continuaram os trabalhos da Experiência de Colonização que se está realizando em Angola.

Felizmente o Relatório presta sentida homenagem à memória do Col. Henry Greenwood, que

desde 1920 prestava valiosa colaboração à Companhia, no exercício do seu cargo de Administrador do Comité de Londres.

Os minerais e as rochas úteis —
Pelo Eng.^o Mendes da Costa.

O ilustre engenheiro e professor sr. Mendes da Costa, a quem o ensino público e a literatura científica devem inestimáveis serviços, acaba de publicar mais uma importante obra de vulgarização, intitulada *Os minerais e as rochas úteis*. É o 11.^o volume da Colecção Técnica da Editorial Domingos Barreiro, do Porto.

Neste livro o Autor apresenta o estudo dos minerais e das rochas que o homem aplica nas diversas indústrias ou para outros fins. Embora se trate de um resumo, o Autor indica-nos as suas principais características e os locais onde podemos ir buscá-los.

Não há dúvida que o sr. Engenheiro Mendes da Costa veio prestar à divulgação científica um bom serviço com este seu novo trabalho, destinado principalmente àqueles leitores que desejam adquirir, em poucas horas, os conhecimentos indispensáveis à sua cultura, ou, ainda, às suas necessidades de trabalhadores.

A exposição dos assuntos é feita numa linguagem simples e precisa e algumas gravuras ilustram o texto, o que auxilia a compreensão do texto.

Relatório do Exercício de 1948 das Companhias Reunidas Gás e Electricidade

Recebemos o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal referente

ao Exercício de 1948 das Companhias Reunidas Gás e Electricidade.

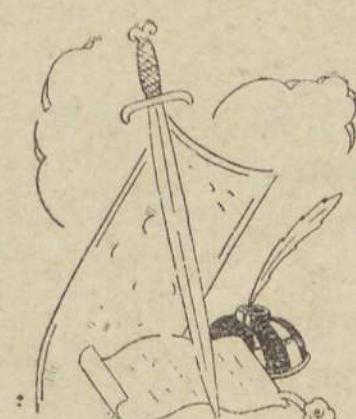
Esse documento dá-nos interessantes informações, entre elas a de que, com a entrada em laboração da instalação de gás de água carburado, as Companhias poderão suspender a fabricação de gás na Fábrica de Belém, facto previsto, então, para fins de Fevereiro próximo passado. Todavia, por motivo de segurança, esta fábrica não será imediatamente demolida, devendo, pelo contrário, ser mantida em condições de entrar imediatamente em serviço, em caso de emergência.

A parte respeitante a obras sociais é também cheia de interesse. A Colónia de Férias para os empregados e operários, na idade escolar, para uma estadia de 30 dias, tendo-se organizado quatro turnos com duração de um mês. Foram distribuídos 30.054 refeições, contra 3.564 em 1947. Em 11 de Novembro, as companhias assinaram com a Câmara Municipal de Lisboa a escritura de compra de cerca de 20.000 metros quadrados de terreno no Bairro do Caramão da Ajuda e encomendaram a edificação de 100 casas de 4 tipos diversos, idênticos aos que aquela Câmara mandou construir no mesmo bairro. Esperam as companhias terminar a construção destas casas no ano de 1949 e instalar nelas 100 famílias de operários.

A despesa total deste grupo de casas está orçada em cerca de 5.400 contos, incluindo o terreno.

Notícias da Venezuela

Recebemos a visita de *Notícias da Venezuela*, boletim mensal, em língua portuguesa, da legação dos Estados Unidos da Venezuela em Lisboa. Muito bem redigido, insere informação variada sobre a vida social, económica e cultural da pátria de Simão Bolívar.



Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do número 1478)

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 100 quilómetros de raio em torno da sede da exploração, $K = 1,2$;

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular de raio superior a 100 quilómetros em torno da sede da exploração, $K = 2,0$.

Art. 217.º Quando os veículos forem exclusivamente destinados ao transporte de peixe fresco, frutas e hortaliças, acompanhados ou não de vendedores, os valores de K serão:

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 30 quilómetros de raio em torno da localidade da sede da exploração (transportes urbanos e rurais), $K = 0,1$.

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 50 quilómetros de raio em torno da localidade da sede da exploração, $K = 0,2$.

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 100 quilómetros de raio em torno da localidade da sede da exploração, $K = 0,3$.

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular de raio superior a 100 quilómetros em torno da localidade da sede de exploração, $K = 0,4$.

Art. 218.º O imposto de camionagem devido pela exploração em veículos exclusivamente destinados ao transporte de artigos de venda nas feiras e roupa, acompanhados ou não dos respectivos vendedores ou lavadeiras, será calculado para cada veículo, atribuindo ao coeficiente K os seguintes valores:

Para veículos autorizados a transitar numa área circular até 30 quilómetros de raio a contar da localidade sede da exploração (transportes urbanos e rurais), $K = 0,1$.

Para veículos autorizados a transitar numa área circular até 50 quilómetros de raio a contar da localidade sede da exploração, $K = 0,3$.

Para veículos autorizados a transitar numa área circular até 100 quilómetros de raio a contar da localidade sede da exploração, $K = 0,6$.

Para veículos autorizados a transitar numa área circular de raio superior a 100 quilómetros a contar da localidade sede da exploração, $K = 1,2$.

Art. 219.º Os motociclos destinados ao transporte de mercadorias estão sujeitos ao imposto de camionagem fixo de 200\$ por ano.

Art. 220.º Os automóveis funerários ficam sujeitos ao pagamento do imposto de camionagem fixo de 500\$ por ano.

Art. 221.º Para efeitos de cobrança do imposto de camionagem devido pelos transportes de aluguer, as direcções de viação remeterão, dia a dia, às secções de finanças correspondentes às residências dos proprietários dos veículos uma relação dos referidos indivíduos sujeitos ao pagamento do imposto de camionagem.

§ 1.º O imposto deverá ser pago mensalmente até ao dia 20 do mês seguinte àquele a que diz respeito, sendo sempre devido o pagamento de todo o mês em que se iniciou ou terminou o transporte.

§ 2.º Quando o imposto corresponder a uma taxa anual, o seu pagamento será feito adiantadamente e por trimestres completos e normalmente durante os meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro de cada ano.

Art. 222.º O imposto devido pelos proprietários de veículos de aluguer destinados ao transporte misto de passageiros e mercadorias será calculado, separadamente, em relação ao transporte de passageiros e ao de mercadorias.

Art. 223.º O Ministro das Comunicações, com o acordo do Ministro das Finanças, poderá autorizar a isenção ou a redução de 50 por cento do imposto de camionagem, quando a exploração dos transportes se faça em regiões de fraca densidade de população ou onde a vida económica seja pouco intensa, ou, ainda, quando se trate de transportes que convenha submeter a um regime especial.

CAPITULO III

Imposto de compensação

Art. 224.º Os proprietários de automóveis que utilizem combustível de procedência estrangeira não sujeitos aos mesmos impostos que oneram a gasolina, pagarão um imposto de compensação, de harmonia com as taxas fixas anuais constantes da seguinte tabela:

Automóveis ligeiros	2.800\$
Automóveis pesados { Camionetas	3.000\$

Sobre as taxas a que se refere esta tabela não podem incidir quaisquer adicionais.

§ único. Para efeito das disposições deste artigo,

as direcções de viação comunicarão, dia a dia às secções de finanças da área da residência dos proprietários dos veículos todos os averbamentos de propriedade efectuados nos registos de automóveis a que se refere este artigo, excepto quando os veículos forem registados para venda, caso em que lhes é vedado efectuar transportes de qualquer natureza.

Art. 225.º O imposto de compensação é pago adiantadamente, por trimestres completos, durante os trinta dias seguintes à aquisição do veículo e, normalmente, durante os meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro de cada ano.

§ único. Quando a propriedade de um veículo for transferida, não será exigível o pagamento de imposto ao novo proprietário durante o prazo em que tiver sido pago pelo anterior.

Art. 226.º São isentos do pagamento do imposto de compensação os automóveis pertencentes ao Estado e os que, sendo propriedade dos corpos administrativos, não sejam utilizados em quaisquer explorações remuneradas.

TÍTULO III

Das penalidades

Art. 227.º São punidas com o cancelamento imediato da concessão as transgressões dos artigos 87.º, 97.º, 102.º, 124.º, 127.º e seu § 1.º e § 1.º do artigo 135.º, e bem assim o não cumprimento das cláusulas da concessão, independentemente das sanções penais aplicáveis.

Art. 228.º São punidas com multa de 5.000\$:

a) A transgressão dos artigos 8.º, 13.º, 20.º, 23.º, 26.º, 27.º e seus parágrafos, 41.º e 144.º;

b) A recusa de prestação de serviço nos termos deste regulamento;

c) A inobservância dos contratos ou esquemas de repartição de tráfego ou de serviço combinado;

d) A não realização dos desdobramentos a que se refere o artigo 127.º, quando compatíveis com o material disponível;

e) A inobservância de quaisquer disposições deste regulamento relativas a tarifas.

§ 1.º Quando o proprietário do veículo não queira pagar ou depositar voluntariamente a multa, ficará este apreendido até resolução do tribunal.

§ 2º A desobediência ao sinal de paragem por parte do condutor de um automóvel ligeiro de aluguer, quando o veículo circule com o sinal de «Livre», será considerada como recusa a efectuar o serviço pretendido.

§ 3.º A tentativa de inobservância de disposições relativas a tarifas é punida com multa de 1.000\$, cumprindo-se o estatuto no § 1.º.

Art. 229.º São punidas com multa de 500\$ as transgressões dos artigos 18.º, 22.º e seu § único, 46.º, 63.º, 130.º e § único do artigo 139.º.

§ único. No caso de transgressão do artigo 18.º observar-se-á o preceituado no § 1.º do artigo anterior.

Art. 230.º São punidos com multa de 200\$:

a) A transgressão dos artigos 4.º, 5.º e seus parágrafos;

b) A inobservância dos horários aprovados;

c) O transporte de cada passageiro para além da lotação;

d) O 'transporte de cada fração de 15 quilogramas a mais em cada volume;

e) Qualquer transgressão não compreendida nos artigos anteriores.

Art. 231.º É punida com multa de 100\$ a transgressão do artigo 11.º, desde que os condutores apresentem os documentos no prazo de oito dias.

§ único. Se os documentos mencionados não forem apresentados no prazo consignado neste artigo, presumir-se-á que os interessados não os possuem e aplicar-se-ão as sanções previstas, para o caso, neste regulamento.

Art. 332.º O excesso de carga útil transportada em automóveis de mercadorias será punido com multa, expressa em escudos, que resulte da aplicação da fórmula $M = \frac{2 \times Ekg}{Nt}$, em que E representa o excesso de carga em quilogramas e N a carga útil em toneladas.

§ 1.º A mesma multa será aplicada pelo não cumprimento das limitações de carga estabelecidas para a passagem sobre pontes e obras de arte, sendo neste caso E o excesso de carga verificado em quilogramas e N a carga máxima em toneladas admissível na travessia de pontes ou obras de arte.

§ 2.º Para efeitos do parágrafo anterior, nenhum condutor se poderá recusar a levar o veículo a pesagem nas balanças da Polícia de Viação e Trânsito ou em quaisquer outras que não distem mais de 500 metros do local onde se deu a intervenção da autoridade.

Art. 233.º Por cada saco, não abrangido pela limitação de carga do artigo 178.º, que o concessionário ou seus agentes se recusem a transportar será aplicada uma multa no valor da remuneração diária R , a descontar nos pagamentos mensais. Esta multa será triplicada quando haja reincidência dentro do mesmo mês.

§ 1.º Quando se derem seis faltas de transporte seguidas ou doze interpoladas num período de dois meses poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Viação cancelar a concessão.

§ 2º A importância das multas aplicadas nos termos deste artigo constituirá receita dos CTT.

§ 3.º Da aplicação das multas haverá recurso para o Ministro das Comunicações, que decidirá em última instância, depois de ouvidos os CTT e a Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 234.º As multas fixadas neste diploma são da responsabilidade dos proprietários dos veículos, sendo a participação dos condutores nas transgressões punida com multa de 200\$, acrescida, nos casos dos artigos 227.º e 228.º, da apreensão da carta de condução por tempo não inferior a sessenta dias nem excedente a um ano.

§ único. Os condutores que forem encontrados a guiar automóveis enquanto tiverem a carta apreendida por efeito do disposto neste artigo serão punidos com multa de 1.000\$, ficando privados do direito de conduzir por tempo igual ao quádruplo do inicialmente fixado.

Disposições transitórias

Art. 235.º Dentro do prazo de sessenta dias, a contar da data da publicação do presente diploma, os proprietários de automóveis de aluguer destinados ao transporte de mercadorias deverão requerer à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, nos termos dos artigos 32.º e 53.º, a licença a que se refere o artigo 13.º deste regulamento.

§ único. Os veículos para os quais seja requerida a licença ou aos quais ela seja recusada não podem ser utilizados em transportes públicos.

Art. 236.º A cobrança do imposto de camionagem devido pela exploração dos transportes de aluguer com veículos a que se refere o artigo anterior terá início no mês em que for passada a licença a que se refere o artigo 13.º.

Art. 237.º São mantidas todas as concessões existentes à data da publicação do presente regulamento, ficando, porém, desde já sujeitas às suas prescrições aplicáveis.

§ único. As concessões mencionadas neste artigo consideram-se em vigor até terminar o quinquénio de exploração que está decorrendo, devendo os concessionários requerer as respectivas renovações até sessenta dias antes de terminar aquele período.

Art. 238.º O seguro de mercadorias não é obrigatório enquanto não estiver devidamente regulamentado.

Art. 239.º Este decreto entra imediatamente em vigor.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 31 de Dezembro de 1948. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Augusto Cancella de Abreu — João Pinto da Costa Leite — Manuel Gomes de Araújo.*

Decreto-Lei n.º 36:840

I. O grande número de desastres de automóvel ocorridos em 1946 e nos primeiros meses de 1947 levou o Governo a adoptar determinadas medidas destinadas a pôr termo a tal estado de coisas.

Assim, dotou-se a polícia de viação e trânsito com novos meios automóveis, aumentaram-se os seus efectivos, ordenou-se uma maior permanência dos seus agentes na estrada, foram dadas instruções às brigadas móveis para o cuidado exame dos veículos, inspecionaram-se nos postos os sistemas de sinalização luminosa, determinou-se que os condutores sobre

cuja capacidade profissional houvesse dúvidas fossem examinados no Instituto de Orientação Profissional e, finalmente, conseguiu-se uma efectiva colaboração da guarda nacional republicana na fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada.

Por outro lado, determinou-se, ainda no intuito de aumentar a eficiência do sistema de repressão ao tempo em vigor, que os factos previstos e punidos nos artigos 31.º, 32.º, 33.º, 35.º e seu § único e 61.º e 62.º e parágrafos — trânsito fora de mão; ultrapassagem pela direita; ultrapassagem nas curvas, bifurcações, cruzamentos e passagens de nível; ultrapassagem perigosa; excesso de velocidade, e desobediência ao sinal de paragem — fossem considerados «arriscadas manobras» para o efeito do artigo 152.º do Código da Estrada, pelo que, de harmonia com o que nele se dispõe, se ordenou que as cartas de condução fossem apreendidas por períodos de oito a trinta dias, respectivamente pela segunda e terceira transgressões, podendo as que se seguissem determinar a apreensão da carta por um ano.

Na mesma data se tornou público que, se as medidas então tomadas se revelassem insuficientes, o Governo não hesitaria em adoptar as reputadas necessárias para alcançar o objectivo desejado.

2. Os resultados obtidos nos primeiros meses foram animadores. Verifica-se, porém, que nos últimos tempos houve um acentuado recrudescimento no número de desastres, contra o que, e muito justificadamente, a opinião pública reclama enérgicas provisões.

Verifica-se também que a grande maioria dos acidentes são devidos principalmente a imperícia dos condutores, ao não cumprimento das regras de trânsito, a excesso de velocidade, ao encandeamento de luzes, a defeitos nos sistemas de sinalização e de travagem e à utilização de pneus em estado deficiente.

3. Chegou ao conhecimento do Governo que alguns condutores de veículos pesados transgridem os preceitos limitadores das cargas em trânsito sobre as pontes e demais obras de arte, provocando assim a sua prematura ruína, quando não a sua destruição.

Tal facto, que revela desrespeito absoluto e criminoso pelas normas na matéria em vigor, exige severa repressão.

Importa, por consequência, eliminar da estrada os condutores que sistemáticamente desrespeitem as normas estabelecidas e impedir de circular as viaturas que, pelo seu deficiente estado, possam ocasionar desastres.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Aos condutores de veículos automóveis encontrados a conduzir em estado de embriaguez

será apreendida pela Direcção Geral dos Serviços de Viação a carta de condução por períodos de seis meses, um ano e cinco anos, respectivamente pela primeira, segunda e sucessivas infracções.

A prova de embriaguez será feita por exame médico do condutor, devendo o agente da autoridade tomar as devidas providências para que este se realize imediatamente.

Art. 2.º Aos condutores de automóveis que, no cruzamento com outros veículos não diminuïrem a intensidade das luzes, de modo a evitar o encandeadamento, será apreendida pela Direcção Geral dos Serviços de Viação a carta de condução por períodos de três meses, seis meses e um ano, respectivamente pela primeira, segunda e sucessivas infracções.

Art. 3.º Aos condutores que desrespeitarem as indicações do limite máximo de carga suportável por viadutos e pontes e demais obras de arte será apreendida pela Direcção Geral dos Serviços de Viação a carta de condução por seis meses e um ano, respectivamente pela primeira e sucessivas infracções.

Art. 4.º A Direcção Geral dos Serviços de Viação poderá apreender a carta de condução por períodos de três meses, seis meses e um ano, respectivamente pela primeira, segunda e sucessivas infracções, aos condutores que abusem imprudentemente de velocidade e pratiquem arriscadas manobras.

São consideradas arriscadas manobras para os efeitos deste artigo os factos previstos e punidos nos artigos 31.º, 32.º, 33.º, 35.º e seu § único e 61.º e 62.º e seus parágrafos do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930, e, de um modo geral, todas as que ponham em perigo a vida das pessoas e os seus bens.

§ único. A Direcção Geral dos Serviços de Viação poderá igualmente apreender a carta de condução aos condutores sobre cuja competência tenha dúvidas, mandando-os submeter a novo exame pelos seus serviços técnicos e, se o julgar conveniente, pelo Instituto de Orientação Profissional.

Art. 5.º Da apreensão da carta de condutor efectuada, nos termos dos artigos anteriores, pela Direcção Geral dos Serviços de Viação há recurso para o Ministro das Comunicações, a interpor no prazo de dez dias, a contar da mencionada apreensão.

Art. 6.º Os veículos automóveis que não ofereçam as garantias de segurança exigidas pelas leis e regulamentos serão apreendidos e impedidos de circular, até que pelos serviços técnicos da Direcção Geral dos Serviços de Viação sejam aprovados em inspecção, que deverá ser requerida pelo proprietário da viatura.

§ 1.º Os proprietários dos veículos respondem pelo estado de conservação das condições de segurança destes, sendo de aplicar pela primeira e sucessivas deficiências verificadas, respectivamente, as multas de 500\$ e 1.000\$, salvo se for provado que, estando os veículos a cargo de motoristas seus assa-

lariados, estes não providenciaram para que os mesmos pudessem ser devidamente reparados.

§ 2.º Sempre que a responsabilidade for do motorista, será apreendida a respectiva carta de condução por períodos de seis meses, um ano e cinco anos, respectivamente pela primeira, segunda e sucessivas infracções, ainda que estas não digam respeito ao mesmo veículo.

Art. 7.º Aos condutores que sejam condenados a pena superior a três meses de prisão por homicídio ou ofensas corporais resultantes de acidentes de viação a que tenham dado causa poderá ser imposta na sentença condenatória a interdição do direito de conduzir viaturas automóveis por um período de dois a dez anos.

§ 1.º Sempre que se verifiquem acidentes de viação de que resultem morte ou ferimentos graves, a Direcção Geral dos Serviços de Viação é obrigada a apreender a carta de condução ao condutor do veículo, só podendo restituí-la, sendo decretada a interdição de conduzir, no termo do período que para o efeito for fixado, ou, não sendo, após comunicação oficial de tal facto.

§ 2.º O período de interdição, imposto pelo tribunal, começará a contar-se a partir do termo da pena de prisão, sem levar em conta o tempo que até aí tiver durado a apreensão da carta.

§ 3.º O não cumprimento da decisão judicial que impuser a interdição de conduzir veículos automóveis constitui crime de desobediência qualificada. A condenação por este crime tem por efeito a perda da viatura a favor do Estado.

Art. 8.º Fica revogado, na parte aplicável, o artigo 152.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 19 de Abril de 1948.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—António de Oliveira Salazar—Augusto Cancella de Abreu—Manuel Gonçalves Cavaleiro Ferreira—João Pinto da Costa Leite—Fernando dos Santos Costa—Américo Deus Rodrigues Thomaz—José Caeiro da Matta—José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich—Teófilo Duarte—Fernando Andrade Pires de Lima—Daniel Maria Vieira Barbosa—Manuel Gomes de Araújo.

Despacho

1) Tem o decreto-lei n.º 36:840, de 19 de Abril do ano corrente, em vista, como se diz na parte final do seu relatório, eliminar das vias públicas os condutores que desrespeitam sistemáticamente as normas estabelecidas e as viaturas que, pelo deficiente estado de segurança de qualquer dos seus órgãos essenciais, possam ser causa do desastre.

Importa agora fixar as regras a seguir na aplica-

ção das suas disposições por forma a que a actividade da Administração dê sérias garantias de justiça e assim mereça a confiança pública.

2) Nestes termos, estabelecem-se as seguintes normas orientadoras da acção das entidades que tenham de intervir na execução do referido decreto-lei:

a) A apreensão da carta de condutor por virtude de condução em estado de embriaguez (artigo 1.º) só será efectuada após exame clínico do condutor e declaração confirmativa do estado de embriaguez feita pelo médico que ao exame proceder.

b) A apreensão da carta por encandeamento de luzes (artigo 2.º) ou por arriscadas manobras (artigo 4.º) será efectuada pelo agente da autoridade que verificou a infracção imediatamente após o seu cometimento.

O agente deverá enviar a carta, no prazo de vinte e quatro horas, à Direcção Geral dos Serviços de Viação, acompanhada de um relatório (e, sempre que possível, de um *croquis*) em que indique a hora, o local e as demais condições em que a infração foi cometida, os efeitos que provocou e os que poderia provocar e as testemunhas presenciais, quer da infracção e circunstâncias em que se deu, quer das suas consequências.

O agente que apreender a carta deverá entregar ao condutor, em sua substituição, uma guia válida por quinze dias.

c) Os relatórios e os *croquis* relativos a cada infracção citados na alínea anterior serão examinados e apreciados, caso por caso, no prazo máximo de oito dias, por uma comissão constituida pelo director dos serviços centrais da Direcção Geral dos Serviços de Viação, pelo consultor jurídico da mesma Direcção Geral e pelo comandante ou segundo-comandante da polícia de viação e trânsito. Esta comissão deverá

pronunciar-se, embora a título meramente informativo, sobre se é de manter ou não a apreensão da carta pelo tempo prescrito na lei.

O prazo acima mencionado poderá ser prorrogado por mais oito dias quando haja necessidade de se proceder a exame local ou à inquirição de testemunhas.

Em face do relatório do autuante e da informação da comissão referida o director geral determinará a manutenção da apreensão da carta ou a entrega imediata desta ao seu titular.

d) A apreensão da carta por desrespeito das indicações do limite máximo de carga suportável por viadutos e pontos e demais obras de arte (artigo 3.º) só será efectuada pelo agente da autoridade que verificou a infracção depois de pesada a viatura com a respectiva carga e mediante documento ou talão de pesagem, devidamente assinado pelo autuante e, sempre que possível, por duas testemunhas.

e) A inspecção a realizar pelos serviços técnicos da Direcção Geral a que se refere o artigo 6.º deve ser efectuada no prazo de oito dias, contados a partir da data do registo de entrada do requerimento do interessado. Esta inspecção deve ser feita nas sedes das direcções de viação.

A apreensão da carta nos termos do § 2.º deste artigo só será efectuada quando a Direcção Geral apurar a responsabilidade do condutor, tendo aqui inteira aplicação as normas prescritas na alínea c).

f) A apreensão da carta nos casos em que se verifiquem morte ou ferimentos graves (§ 1.º do artigo 7.º) será efectuada imediatamente pelo agente da autoridade que verificou a infracção.

Ministério da Comunicações, 28 de Abril de 1948.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.



Recortes sem comentários

Congresso Internacional de História da Arte

Não se apagaram ainda os écos do Congresso Internacional de História da Arte realizada há dias no nosso País. Algumas centenas de congressistas estrangeiros vieram até nós tratar de alguns pontos essenciais para o esclarecimento de incógnitas na história da arte. Entre eles contavam-se críticos e historiadores de arte que são dos maiores nomes da especialidade.

A todos eles, as visitas a monumentos portugueses, desconhecidos «de visu» para a maioria, terá constituído revelação esclarecedora. Sintra, os Jerónimos, a Torre de Belém, o Museu de Arte Antiga, Santa Cruz, Sé Velha de Coimbra, Tomar, Alcobaça, Igreja da Cedofeita e S. Pedro de Rates e tantos outros monumentos semeados por Portugal fora ter-se-ão vincado na retina dos congressistas habituados a surpreender a beleza das linhas e formas, a analisá-la e comunicar as suas impressões aos leitores.

A melhor propaganda de um país é a que se dirige ao escol dos cultores de uma ciência ou arte. Por eles se atinge eficazmente a grande massa de estudiosos ou de simples amadores. E basta folhear qualquer manual de história de arte estrangeiro para vermos como a nossa arte está bem longe de ser conhecida lá fora como mereceria sê-lo. Disse-o o prof. Reinaldo dos Santos quando se iniciaram os trabalhos do Congresso. E há que reconhecer os esforços inteligentes desse espírito de eleição que dirigiu os trabalhos do Congresso. Bem merece do País por mais este grande serviço prestado, ele que desde a exposição dos «Primitivos Portugueses» até á «Escultura em Portugal» tem sido o obreiro mais operoso na revelação das nossas jóias artísticas a portugueses e estrangeiros.

(Do *Jornal do Comércio*)

Cena macabra na casa de uma atriz inglesa desaparecida há dez anos

LONDRES, 28 — Na casa de onde desapareceu há dez anos uma atriz, Ada Kent, em Walebone Corner, casa que desde então nunca mais foi habitada, mas que depois de 1939 a polícia revistou por duas vezes, de cima a baixo, sem nada encontrar de suspeito, agora, numa terceira busca, efectuada a pedido do Banco onde Ada Kent depositara as suas economias, as autoridades policiais encontraram um esqueleto luxuosamente vestido com roupas de mulher, sentado junto de uma mesa onde havia, numa banheira, algumas taças e uma garrafa. Na garrafa, um rótulo: «Veneno». Perto do esqueleto, um volume das obras completas de Shakespeare estava aberto numa cena de «Romeu e Julieta»... — ANI.

(Dos jornais)

6 cabritos por 12\$50

Quem poderá afirmar que o nosso custo de vida é elevado se é possível, não muito longe da Beira, adquirir seis cabritos de bom tamanho, prontos a matar, pela módica quantia de 12\$50?

Toda a gente que leu esqueceu a pergunta, para por sua vez perguntar, ávidamente: onde? E ao fazer esta pergunta não estava sómente interessada no preço, mas sim também

na possibilidade de adquirir carne. E' que o nosso público está a sofrer os dois males — o do preço e o da falta.

E' na Angónia! Estamos a ver a desilusão na cara do nosso leitor. Na Angónia! Isso não é novidade nenhuma.

Com efeito, não há ninguém que não saiba como a Angónia é fértil em muitas coisas que nos faltam, como ali se podem adquirir por preços ridículamente baixos alguns dos géneros que aqui nos custam os olhos da cara. O leitor julgava, talvez, que os cabritos estavam a 12\$50 a meia dúzia, em algum lugar acessível, e daí a sua desilusão.

Contudo, a Angónia não está muito longe, e não estará longe o dia em que, com a conclusão do Caminho de Ferro de Tete, aquela fertilíssima região esteja ligada à Beira por um sistema eficiente de comunicações.

Entretanto, e atendendo à acuidade que o problema dos abastecimentos vai adquirindo conjugado com o custo dos géneros, para muitos insuportável, talvez que fosse possível facilitar a vinda da carne, pelo menos da Angónia para a Beira. Há ali cerca de 90.000 cabeças de gado bovino, quase todas nas mãos de indígenas dispostos a vender por preços baixos por necessitarem de dinheiro para a aquisição de coisas que ali se não produzem. E' assunto que merece ser estudado, e até talvez o leitor que ficou desiludido quando lhe falámos na Angónia, tenha alguma sugestão a apresentar.

(De *Notícias da Beira*, Beira — Moçambique)

Os Congressos e a Imprensa

Terminaram os trabalhos do Congresso Internacional de Geografia, de que participaram numerosos delegados estrangeiros, vindos dos mais afastados países, incluindo a China.

À Imprensa portuguesa dirigiram os organizadores convite acompanhado do pedido «para que a esta reunião fosse dado o merecido relevo».

Fiéis à tradição e em respeito pela sua função, procuraram os jornais corresponder, na medida do possível, ao convite recebido, destacando para isso os seus redactores alguns de grande categoria profissional, os quais — diga-se de passagem — não foram tratados com as atenções não só devidas, mas também próprias da situação social dos organizadores do Congresso.

A desatenção que tinhamos já apontado, havida com um dos nossos redactores, repetiu-se ontem, e de forma que lamentamos ter de censurar.

Isto de arrancar, quase das mãos do jornalista, com palavras de enfado, o texto do discurso de um dos delegados, quando se procurava resumi-lo para o tornar publicável dentro do espaço mínimo, excede a nossa compreensão.

Desta maneira, o Congresso não teve talvez a repercussão que podia e mereceria ter, não por culpa da Imprensa, mas dos que não facilitaram a missão dos jornalistas nem com eles contaram para coisa alguma nem mesmo para o fornecimento de um comunicado sobre a natureza dos trabalhos.

Está-se a generalizar — um pouco também por nossa culpa, o hábito de se exigir da Imprensa tudo o que ela possa dar e, em contrapartida, negar-lhe os elementos de que ela precisa e a que tem inegável direito.

Por outro lado, a presença dos representantes da Imprensa não deve limitar-se às manifestações que sejam do exclusivo interesse dos organizadores destes congressos. Outras há incluídas nos programas e acerca das quais se estabelecem reservas deselegantes, que transformam a presença dos jornalistas em intrução indesejável. Dentro das boas normas, a Imprensa, uma vez convidada, deverá sê-lo em pé de igualdade com os restantes convidados. O contrário é que não está certo!

(De *A Voz*)

Um duelo com pistolas do século XVIII

«Para vingar a afronta que fizeram aos meus filhos e à bandeira britânica, vou desafiar para um duelo o chefe da Polícia francesa», declarou German, antiquário londrino, que até agora era conhecido por homem brando e sossegado.

Os filhos de German, de 16 e 17 anos, foram presos em Paris por causa de um negócio de divisas, e a Scotland Yard preveniu o pai.

Na sua cólera contra as autoridades francesas, o antiquário afirmou que mataria «como um coelho» o chefe da Polícia francesa. Para o fazer, escolheu, entre a sua coleção de armas antigas, um par de pistolas do século XVIII.

(*Dos jornais*)

Portugal tem quase 9 milhões de portugueses

Na verdade, segundo os cálculos estatísticos a população do continente e ilhas deve aproximar-se muito dos nove milhões no próximo recenseamento geral de 1950. Em 1947 era de 8.312.196 conforme o cálculo feito com base nos recenseamentos anteriores.

O que leva os técnicos a falar dos 9 milhões é o rápido crescimento demográfico que se está a registar entre nós.

De 1911 a 1920 o aumento geral foi escasso, devido às perturbações políticas sucessivas e à primeira grande guerra: apenas de 5.960.056 para 6.032.991, ou seja mais 72.935 o que é pouquíssimo. Entre 1920 e 1930 a população subiu para 6.825.883, ou seja mais 792.892, o que representa um crescimento superior a 10 vezes o do decénio anterior. Entre 1930 e 1940 a população aumentou mais 896.269, para 7.722.152. Calcula-se que até 1947 tenha aumentado para 8.312.196, à razão de pouco mais de 84.000 por ano. Os últimos cálculos apontam já um aumento anual superior a 90 mil; basta considerar que de Janeiro a Julho de 1948 o saldo demográfico foi de 71.111. A população portuguesa está, portanto, a aumentar com certa rapidez.

(*Dos jornais*)

Morte trágica da filha de Domecq

JEREZ DE LA FRONTERA, 7 — Durante uma festa de touros em «La Jandilla», com o Duque de Pinohermoso e Luis Miguel Dominguin, caiu do cavalo, que a arrastou por uma perna, a filha do rojoneador D. Alvaro Domecq, Mari-Sole, de seis anos de idade. Os assistentes puderam com dificuldade deter o cavalo, mas Mari-Sole, rapidamente levada a uma clínica de Jerez, chegou aqui já cadáver

—(Efe).

(*Dos jornais*)

UM PRODUTO NACIONAL MELHOR QUE OS ESTRANGEIROS

MARINHA GRANDE

e a sua indústria vidreira

CABEÇA de concelho rico e populoso, a vila da Marinha Grande deve a sua importância e o seu constante progresso a dois factores importantes: ao Pinhal do Rei, mandado plantar por D. Dinis, e à indústria vidreira, a que estão indissoluvelmente ligados os nomes do Marquês de Pombal e do inglês William Stephens.

Do Pinhal do Rei, que um outro poeta, Afonso Lopes Vieira, celebrou em versos admiráveis de sabor e toada dos velhos cancioneiros, tiraram-se as madeiras e os mastros com que se construiram e armaram as nossas caravelas descobridoras de novos mares, novas terras e novas estrelas. Quanto à indústria vidreira, desenvolveu-se extraordinariamente, ocupando hoje, graças à beleza e à perfeição dos seus produtos, um lugar de excepcional relevo na economia nacional.

O Pinhal do Rei é administrado pelo Estado.

A Marinha Grande possui mais de 10 mil habitantes e é servida por caminho de ferro, cuja estação fica à distância de um quilómetro da vila.

Na Escola Industrial de Guilherme Stephens têm-se especializado centenas de operários vidreiros, que honram a sua profissão e o país, pela sua competência, pela sua educação artística.

Marinha Grande, além do Pinhal do Rei, que constitui um dos seus principais encantos turísticos, possui três encantadoras estâncias — Vieira de Leiria, freguesia bastante populosa, Monte Real, para cura de águas e S. Pedro de Moel, com a sua praia de areias de ouro, junto da qual, sobranceira ao mar, Afonso Lopes Vieira construiu uma linda vivenda que, por testamento, legou para colónia de férias aos filhos dos operários da Marinha Grande e dos pescadores da sua região.

Nacional Fábrica de Vidros da Marinha Grande

PORTUGAL
FÁBRICA DO ESTADO

TELEFONES

Cristais de Fantasia

Serviços em Cristal

VIDRARIA COMUM

Lapidado, Gravado, Pintado e Moldado

A mais antiga Fábrica do País

Fundada em 1769 por Guilherme Stephens

Sob a protecção do Marquês de Pombal

FÁBRICAS DE VIDROS

Ricardo dos Santos Galo, Filho, L. da

(FUNDADAS EM 1895)

MARINHA GRANDE

TELEFONE 33

ARMAZÉM EM LISBOA

58, Calçada Marquês de Abrantes, 60

TELEFONE 61739

ARMAZEM EM VILA NOVA DE GAIA

Rua Alexandre Braga, 15

TELEFONE 3466

Telhas e ladrilhos de vidro

Garrafas e garrafões empalhados
de todos os formatos e capacidades

CHAMINÉS COLONIAL, CANDIEIROS

FRASCARIA Artigos domésticos

TELE { FONE 19
gramas VIDROBAROSA

FÁBRICA DE VIDROS
(FUNDADA EM 1889)

Santos Barosa & C.º, L.º^{da}

MARINHA GRANDE

Joaquim Diniz Alves

Fabricante de sílico-calcário e sílico-aluminosos
: : para fornos de altas temperaturas : - :

MARINHA GRANDE

Rodolfo Diniz Alves

Construtor de fornos para Vidros - Fabricante
de materiais refratários Argilosos e Siliciosos

Telef. 67

MARINHA GRANDE

CATITA & BARROS, L.º^{da}

GARRAFAS, GARRAFÕES, TELHAS E TEJOLOS
- DE VIDRO - OFICINAS DE EMPALHAÇÃO -

Escritório, Armazéns e Oficinas :

LARGO DO ALBUQUERQUE - Tel. 129

MARINHA GRANDE

ANIBAL H. ABRANTES

Única casa especializada no País no
fabrico de moldes e matrizes para a
indústria de Plásticos e Baquelite

Telef. 41

MARINHA GRANDE

MANUEL LARANJEIRA GUERRA

Fábrica de Serração, Aparelhos e Caixotaria

MARINHA GRANDE

Telefone 47

JOSÉ GUILHERME ROLDÃO & C.º, L.º

Serração mecânica de madeiras - Madeiras do Pinhal de Leiria - Aparelhos e caixotaria

Telefone 37

MARINHA GRANDE

**FAMA Fundição Auto Mecânica Agrícola
VIEIRAS DA SILVA, L.º**

EMBRA - MARINHA GRANDE

(Portugal)

JOSÉ FERREIRA BARROCA

Cerâmica de Tijolos e Telha Marselha

MARINHA GRANDE

Figueira da Foz

FIGUEIRA DA FOZ, que só em 1882 foi elevada à categoria de cidade, deve o seu progresso, que se tem acentuado extraordinariamente nestes últimos anos, primeiro à indústria da pesca, em seguida à construção naval e por último ao encanto da sua praia.

Tendo principiado por ser uma simples e humilde aldeia de pescadores que escolheram o local pelas condições de abrigo e segurança que o porto lhes oferecia, a povoação foi crescendo no lento deslizar dos séculos, transformando-se a aldeia numa vila importante até que, no último quartel do século XIX, ascendeu à categoria de cidade.

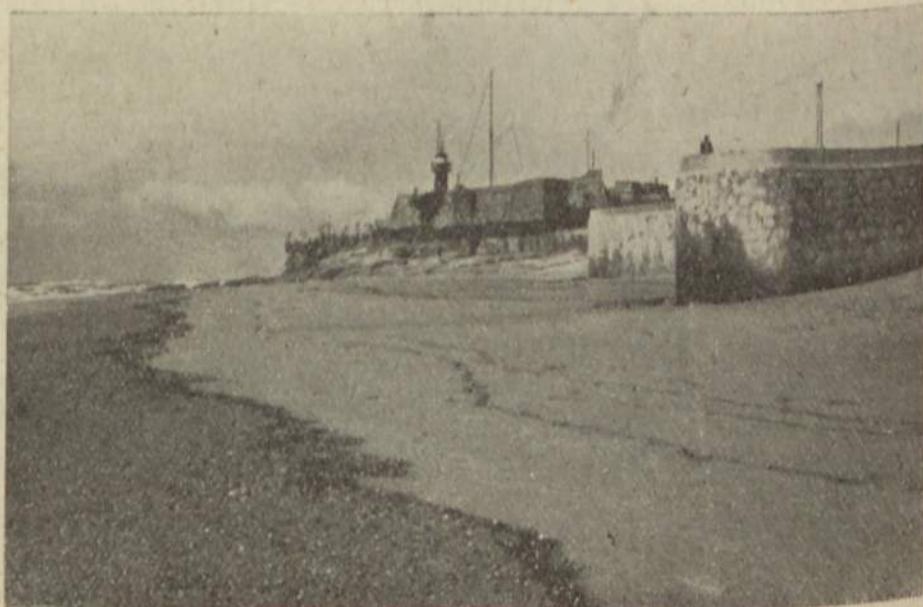
O caminho de ferro proporcionou-lhe vantagens extraordinárias, valorizando as suas indústrias e possibilitando-lhe o turismo. Porto magnífico de mar — a Figueira da Foz é considerada justamente o segundo dos portos bacalhoeiros do país — a sua praia de areias douradas tornou-a célebre a tal ponto que, durante muitos anos, foi a praia mais concorrida da península, pois os espanhóis davam-lhe a preferência, num tempo não muito distante em que era sinal de elegância os portugueses ignorarem os encantos da sua própria terra.

A praia da Figueira é, de facto, uma das mais lindas de Portugal e se merece bem o rótulo turístico de *Praia da Claridade*, também não lhe ficam mal as designações de *Praia da Saúde* e *Praia das Crianças*.

O sol de Portugal — que é uma das nossas maiores glórias, faz-se mais alegre, mais claro na Figueira. Conhecem, por certo, aquela linda quadra popular que reza assim:

*O mar também tem amante,
O mar também tem mulher.
É casado com a areia,
Dá-lhe beijos quando quer.*

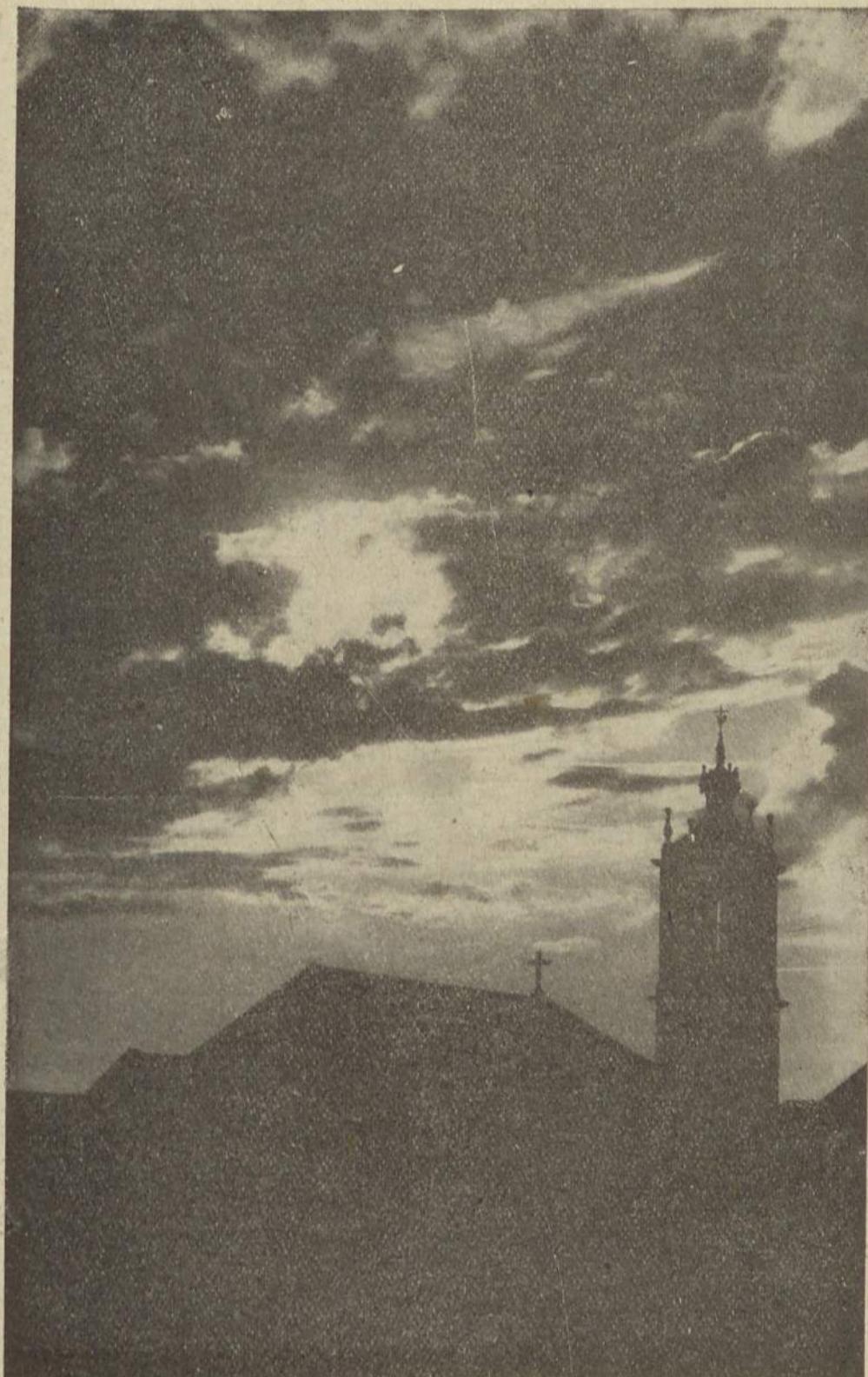
As núpcias do mar com a areia devem com certeza realizar-se na *Praia da Claridade*, sob a benção de



FIGUEIRA DA FOZ — Forte de Santa Catarina

Deus que, generosamente, oferece como brinde aos noivos o oiro fulvo do sol e o azul do incomparável céu de Portugal.

Estamos no verão. É o período das férias, das curas de repouso, dos banhos do mar. A Figueira da Foz, que é uma cidade moderna, encantadora, propicia aos veraneantes comodidades e distracções



FIGUEIRA DA FOZ — Buarcos, Igreja de S. Pedro

próprias de uma grande praia, com nome internacional.

A Figueira possui uma das praias mais lindas e extensas do país. Estende-se desde o Forte de Santa Catarina até Buarcos e, a valorizá-la, além do ar puro, tonificante, tem em volta paisagens e sítios muito pitorescos.

Um dos passeios obrigatórios para quem vai passar as férias na Figueira da Foz é o da Serra da Boa Viagem, a seis quilómetros de distância da cidade, por aprazível estrada. Este passeio proporciona aos turistas as impressões mais agradáveis e duradouras que olhos humanos podem colher durante a vida na terra maravilhosa de Portugal, pois a estrada ora corre sobranceira umas vezes ao mar, outras às

dunas, outras às minas ou à cidade. É um suceder rápido de paisagens, em que os sentidos se embriagam com a beleza do mar e da terra.

No Bairro Novo encontram-se os hoteis, as pensões, o casino, o teatro, os cafés e os restaurantes.

Cidade moderna e amável, a Figueira, além dos seus atractivos naturais, está dotada com esplanadas, jardins, avenidas, um Museu, ao qual foi dado o nome de Santos Rocha, alguns monumentos, biblioteca, etc.

Em Buarcos há também uma linda praia. A extracção do carvão das minas do Cabo Mondego, a construção de navios bacalhoeiros, a pesca da costa e a pesca longínqua constituem, sem contar com o turismo, os seus principais factores económicos.

Felizmente que a população da Figueira sente o desejo de fazer sempre mais e melhor. Por isso, o seu progresso vai-se acentuando, de ano para ano, a olhos vistos.

A Figueira, terra de artistas e poetas, é também, felizmente, uma terra de homens de acção.

Empresa Vidreira da Fontela, L. da

Figueira da Foz — FONTELA

Teleg. VIDROFONTELA

Telefones, 13 e 413

GARRAFAS BRANCAS e PRETAS — De todos os tipos e capacidades para vinhos, cerveja, águas e refrigerantes.

GARRAFÕES — Empalhamento vulgar e especial para exportação.

VIDRO IMPRESSO — Em chapa de vários padrões de grande efeito decorativo para interiores e exteriores de casas.

VIDRO ESTRADIADO — Especial para lanternins, telhados e marquises.

Premiada com as mais altas recompensas em todas as exposições a que tem concorrido

Fábrica de Cal Hidráulica Mondego, L. da

Rua da República, 120-1.º - Telef. 171 - FIGUEIRA DA FOZ

Agente no PORTO — Vitor Franco

R. Ferreira Cardoso, 38 Telef. 51120

Agente no CENTRO e SUL — Costa & Silva

Telef. 206 FIGUEIRA DA FOZ

ESTABELECIMENTOS A. DIAS GASPAR

Estação de serviço automóvel — Lavagem e lubrificação

Rua da República, 119 a 129 T E L E F. 45

R. Fernandes Tomás, 112 a 122 FIGUEIRA DA FOZ

Manuel Fernandes

ARMAZÉM DE VINHOS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Rua Dr. Duarte Silva, 8 a 28 - FIGUEIRA DA FOZ - Telef. 133

TELEFONE 300



José Bento Pessoa, Lda

Fábrica de Cal Hidráulica «FIGUEIRA-MONDEGO»



FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

ENCOSTA DA SALMANHA FIGUEIRA DA FOZ

Telefone: 203

Telegramas: SOTTO MAIOR

Apartado: 53



Sociedade de Pesca OCEANO, Lda



FIGUEIRA DA FOZ

LUIZ ALVES EXPORTADOR DE SAL EM VAGONS

SÊMEAS :: BATATAS :: CEREAIS :: CASTANHA VERDE

Residência: Travessa Fernandes Tomaz, 5

Armazém de retém: Av. Saraiva de Carvalho, 50

FIGUEIRA DA FOZ

SOCIEDADE DE CREOSOTAGEM, LIMITADA

Postes telegráficos — Travessas para caminho de ferro

Fornecedor dos C. T. T.,
Companhia dos Telefones,
Batalhão de Telegrafistas,
Câmaras Municipais, etc.

Telefone: 18

Escritório e Oficinas:

CARNEIRA — FIGUEIRA DA FOZ

Grande Casino Peninsular FIGUEIRA DA FOZ

ZONA DE JOGO - Aberto de 1 de Junho a 30 de Novembro

VIDA ELEGANTE — FESTAS MUNDANAS
— CONCERTOS SINFÓNICOS — MÚSICA —
CANTO — BAILES — FESTAS INFANTIS —
VARIEDADES

GRANDES ATRACÇÕES INTERNACIONAIS

Dois magníficas orquestras
CARAVANA e TAVARES BELO

Primoroso serviço de Restaurante e Pastelaria

MONTE REAL

MONTE REAL é um dos mais belos e famosos cartazes do turismo nacional. Justa é a sua fama, e a preferência que os doentes e os turistas lhe dão, obedece ao facto de, às virtudes terapêuticas das suas águas medicinais, juntar uma paisagem de encanto e comodidades excelentes.

Com efeito, a Natureza foi pródiga na dádiva de um clima magnífico e na distribuição de encantos e, quanto a comodidades, esta estância oferece a quem procura as suas águas hospedagem magnífica, em várias casas, entre as quais desejamos especificar hoje o «Hotel Flora» e a «Pensão Montanha».

Monte Real não é terra isolada, pois está ligada a vários pontos da região por um bom serviço de camionagem.

Gastão Aires Neves

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

APARELHOS E CARPINTARIA MECÂNICA

ESPECIALIZADA EM SOALHO À INGLESA
E EM PARQUET

MADEIRAS DAS MATAS NACIONAIS

Telefone, 5

(Oeste 1) MONTE REAL

HOTEL FLORA

DE MANUEL OTERO

INSTALAÇÕES DE 1.ª, COM GRANDES
SALÕES E CASA DE JANTAR ■ QUARTOS COM ÁGUA QUENTE E FRIA
TELEFONE 21 ■ APARTAMENTOS COMPLETOS

MONTE REAL

MANUEL GOMES DE CARVALHO, L.^{DA}

SERRAÇÃO DE MADEIRAS, APARELHOS
E CARPINTARIA MECÂNICA

Telefone N.º 3 MONTE REDONDO — (Leiria)
(PORTUGAL)

PENSÃO MONTANHA — ABERTA TODO O ANO
Em edifício próprio. Esmerado serviço de mesa com ou sem dieta. Instalações modernas
Sucursal em Fátima / Telefone 15 / Termas de Monte Real

JOAQUIM NATARIO
COM CARREIRA DE CAMIONETES — entre Vieira de Leiria
e Monte Real. Estação — VIEIRA DE LEIRIA

TERMAS DE MONTE REAL

A mais linda estância de Portugal

AS ÁGUAS MAIS SULFATADAS CÁLCICAS DA PENÍNSULA

As águas das Termas de Monte Real são um tipo novo, ainda não encontrado em Portugal.

A este respeito disse o Prof. Charles Lepierre no seu boletim de análise:

I — A água minero-medicinal das Termas de Monte Real é fria mesosalina, sulfidrídica cálcica, sulfatada cálcica e magnésica, cloretada e bicarbonatada mixta. Contém também elementos raros de valor, em quantidades ponderáveis de iodo, brómio, fluor, arsénio, lítio, etc.

II — Sob o ponto de vista higiênico: É água muito pura e isenta de contaminação.

III — Sob o ponto de vista de Rádio-actividade: É bastante rádio-activa, sendo a sua ação devida à emanação do rádio.

IV — Sob o ponto de vista minero-medicinal: A água de Monte Real constitui um tipo hidro-mineral novo, ainda não encontrado ou descrito em Portugal.

RESUMO:

Sulfatos	83 % da mineralização da água
Cloreto	8,3
Bicarbonatos	6,5

Águas consagradas e usadas desde o tempo dos Romanos, com resultados seguros no tratamento das doenças do fígado, intestinos e aparelho digestivo

A estância ideal para os coloniais
A mais linda estância de Portugal

JUNTA DE TURISMO — TELEFONE, 7

JOSÉ CRUEL AMADO

COM

FÁBRICA DE PRODUTOS CERÂMICOS
PARA CONSTRUÇÃO

Madeiras e lenhas do Pinhal de Leiria * * * *

* * * * Casas para alugar em Monte Real

TELEFONE 13 E 04

MONTE REAL

Santarém,

capital do gótico

HOJE vai-se mais depressa a Santarém do que no tempo de Garrett, embora não seja fácil descrever a viagem com a graça, o pitoresco e o brilho literário que tornaram imortal um dos livros mais encantadores da nossa literatura. Referimo-nos às *Viagens na minha terra*, que é, principalmente nas páginas consagradas à Joaninha dos olhos verdes, um poema em prosa. Santarém está ligada a Lisboa e terras principais do país por caminho de ferro e numerosas carreiras de camionagem e devido a isso pode considerar-se quase um arrebalde de Lisboa, que Lisboa não deve desconhecer.

Para um fim de semana, sistema que, felizmente, já começa a ter entre nós numerosos adeptos, e com o qual o turismo na nossa terra começou a ter uma realidade mais intensa, Santarém é uma cidade ideal porque reune atrativos de toda a ordem para cativar o viajante, proporcionando-lhe uma estadia admirável.

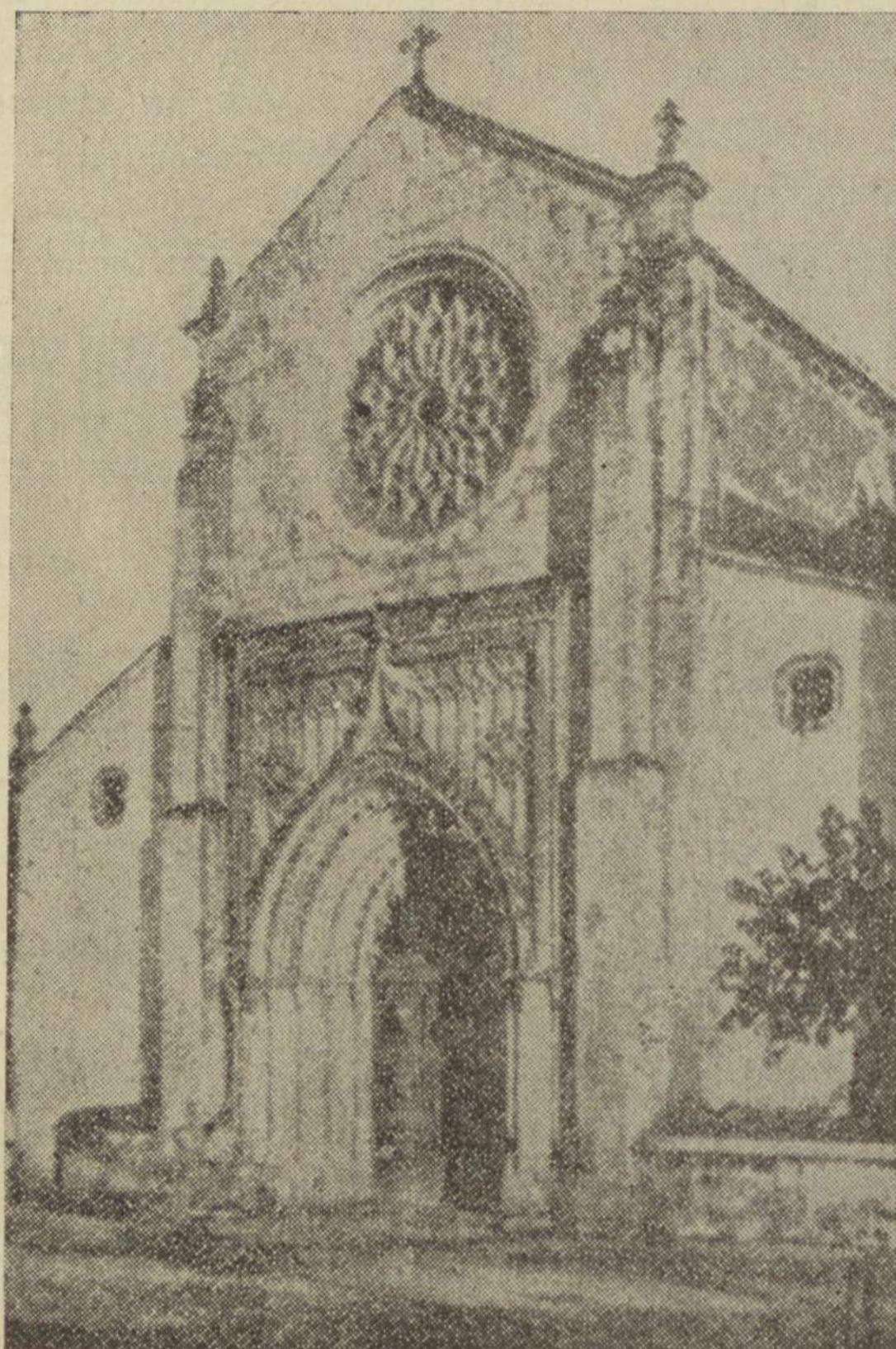
Santarém progrediu extraordinariamente nestes últimos 20 anos e tem acompanhado, com ritmo invulgar, as outras cidades nesse movimento renovador e

de valorização dos nossos recursos, que em todas as províncias portuguesas se tem levado a efeito. A sua população quase que duplicou nesse lapso relativamente pequeno de tempo; por iniciativa da Câmara Municipal, realizaram-se obras importantes que serviram de exemplo e estimularam as entidades particulares; criou-se na população um sentimento mais forte das suas condições turísticas.

Quem escreve estas linhas conhece Santarém há 25 anos. Nesse tempo, a capital escalabitana pouco mais teria de que 10 mil habitantes e hoje a sua população aproxima-se rapidamente dos 20 mil; nesse tempo, só havia um miradouro — o chamado jardim das Portas do Sol e actualmente, graças à intervenção inteligente do saudoso presidente da Câmara Municipal, António Bastos, de vários pontos já se pode gozar o soberbo espectáculo de alguns surpreendentes panoramas que existem no Ribatejo; alinharam-se e alargaram-se algumas ruas;

procedeu-se à beneficiação de alguns bairros, construíu-se o Bairro de S. Bento que é, na verdade, uma encantadora cidade-jardim; e porque o governo não negou nunca a sua colaboração, beneficiaram-se alguns dos seus monumentos e construíu-se um novo e amplo liceu.

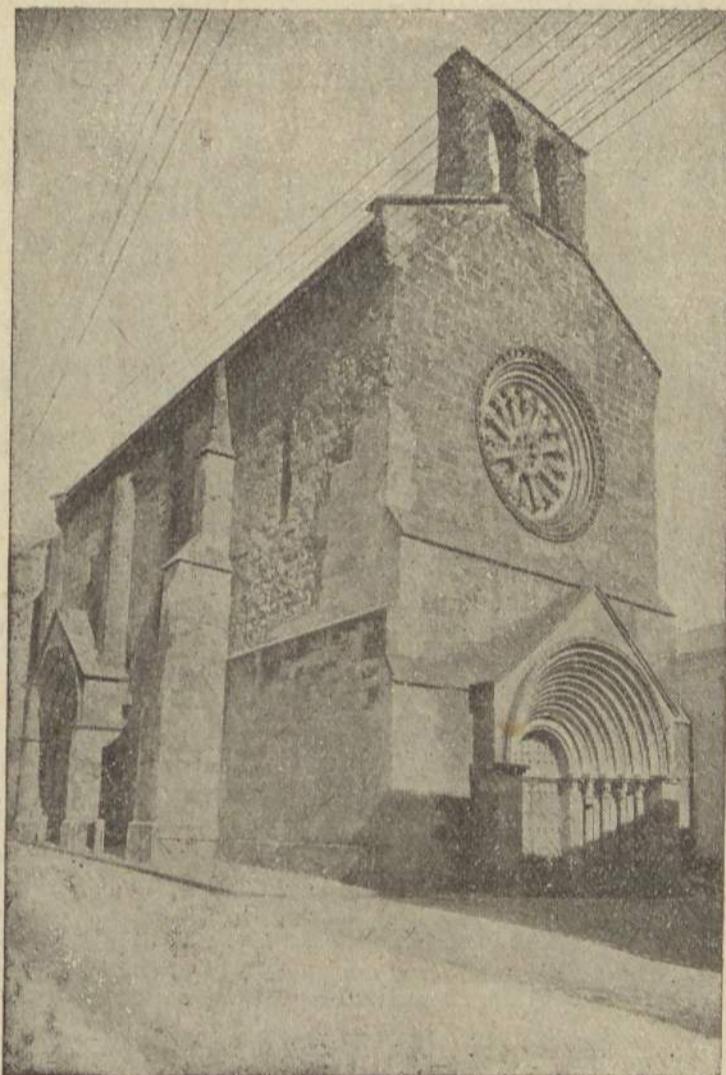
Santarém é uma cidade encantadora, que tem muito para contar e muito que ver. A história da cidade e da nossa pátria está escrita, com eloquência espantosa, nas pedras trabalhadas dos seus velhos tempos; tudo, ali, nos fala do passado, e na Igreja da Graça, erigida no século XIV por D. João Afonso Teles de Me-



SANTARÉM -- Igreja da Graça

neses, conde de Ourém, repousam os ossos de Pedro Álvares Cabral, o descobridor do Brasil.

A pouco e pouco a cidade vai dando realidade às suas mais justas aspirações. Entre elas coloca-se agora, em primeiro plano, a criação da Escola Comercial, cuja falta vem sendo blilhantemente suprida com o funcionamento de uma Escola cuja



SANTARÉM — Igreja de S. João do Alporão

instituição se deve ao Ateneu Comercial e à boa vontade de alguns escalabitanos que sempre tiveram pela terra do seu nascimento o mais devotado carinho.

Santarém é um grande centro de transacções comerciais, concorrendo ainda para a sua importância a pitoresca povoação da Ribeira, servida pelo caminho de ferro.



Abidis Hotel

Telef. 17

SANTARÉM (Portugal)

A SCALABITANA
SANTARÉM

VINAGRE, L.^{DA}

TELEFONES: Santarém 188-Lisboa 25389-Cartaxo 47

ESTAÇÃO EM SANTARÉM:

GARAGEM SCALABITANA — Largo da Piedade, 8

ESTAÇÃO EM LISBOA:

GARAGEM NAVARRO — Rua da Palma, 256

FILIAL NO CARTAXO:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 4 e 5

José Maria Coelho, Suc.

ANTÓNIO CUNHA POTE E FILHO

Depósito de Materiais de Construção — Madeiras nacionais e estrangeiras — Cantarias, Ferragens, Drogas — Agentes da LUSALITE e da DUCO e ROBIALAC — Representante dos Mosaicos DUREX e LUSO — Agentes do Clemento LIZ no concelho do Cartaxo

Rua José Tagarro, 35 a 35-C — Rua da Amendoeira, 32 a 32-D — Telefone 14
CARTAXO

Telegrams MATERIAIS

ANTÓNIO FRANCISCO DAS NEVES, L.DA
FAZENDAS E MODAS

Praça Visconde de Serra do Pilar, 6-8 — SANTARÉM — Telefone 119

«MOBILADORA» STOFEL & C.º, L.DA
Móveis completas, Móveis avulso, Estofos, Decorações, etc.

Rua 1.º de Dezembro, 51-53

SANTARÉM

PAPELARIA SILVA — Antiga casa Jacinto Cardoso da Silva
SILVA & ARMINDO, L.DA. — Telefone 42

Praça Sá da Bandeira — SANTARÉM — Rua Serpa Pinto

Dourivesaria, Relojoaria e Joalharia de ALBANO COLAÇO
Agente oficial das marcas OMEGA E TISSOU

TELEF. 344

SANTARÉM

CHAPELARIA DA MODA
VIUVA DE AUGUSTO HENRIQUES DUARTE

Canto da Cruz — SANTARÉM

A BISELADORA SCALABITANA, L.DA.

Fábrica Mecânica a Electricidade de Biselagem, Espelhagem e Gravura

Campo Sá da Bandeira (Junto à Praça de Touros) — SANTARÉM

LUIZ BAPTISTA, L.DA

Concessionários
Gazolina, Oleos, Pneus, Opel, Bliz, Estação de Serviço Chevrolet
Telefones 233 e 16

SANTARÉM

Auto - Scalabitana

ANTÓNIO COELHO

Construtor de Carrocerias

SANTARÉM

Carrocerias Construção, Reparação, Pintura — Fabricante das Vergaderas Lufipe
LUIZ FILIPE PEREIRA

Av. António dos Santos, 68

SANTARÉM

ANTÓNIO PAULA DE OLIVEIRA

CASA FUNDADA EM 1902 — ACESSÓRIOS E SOBRECELENTES

Largo da Piedade — SANTARÉM

PENSÃO RODRIGUES — FLÔR RIBATEJANA
de FERNANDO RODRIGUES DE ALMEIDA
TRAVESSA DO MERCADO, 11 a 15 (Em frente ao Mercado) ALMEIRIM

DEPÓSITO DE MADEIRAS — APARELHADAS E EM TOSCO — VIGAMENTOS
EUGENIO MENDONÇA

Telefone 242 SANTARÉM Rua 10 de Janeiro, 6-8

HENRIQUES & GOMES, L.DA AGRICULTORES
Produtores de vinho, cereais, azeite. Criadores de gados

Telefone: Aramenha 60- Escritório 23 CARTAXO (Portugal)

Camionagem Ribatejana, L.^{da}

CONCESSIONÁRIA DE CARREIRAS
DE SERVIÇO PÚBLICO DE PAS-
SAGEIROS

SANTARÉM

HORÁRIOS MAGNÍFICOS QUE
MODERNOS AUTOCARROS
CUMPREM EXCELENTEMENTE

Serviço especial para excursões

A melhor comodidade

A maior segurança

FILIAL EM LISBOA:

Rua da Palma, 273 — Telefone 30008

SÉDE EM SANTARÉM:

R. Pedro Canavarro, 31-39 — Telef. 69

TELEFONE 50

Dias, Claudio & C.^a, L.^{da}

ARMAZENS DE FAZENDAS E MIUDEZAS

Correspondente de Bancos diversos
e Casas bancárias

Rua Miguel Bombarda, 9 a 23
SANTARÉM

OLIVEIRA, L.^{DA}

CONCESSIONÁRIOS

Ford

CARROS — CAMIONS — TRACTORES
PNEUS E ACESSÓRIOS
OFICINA — ESTAÇÃO DE SERVIÇO

SANTARÉM

Telefone 225

Manuel Pedrosa Junior

CERÂMICA

Fábrica de Telhas e Tijolos Massiço
e furado de todos os tipos e formatos

SENHORA DA GUIA — Santarém

António Madeira Cabral

A CASA QUE MAIS BARATO VENDE

Porque vende a dinheiro e compra a dinheiro
grandes quantidades nas principais fábricas

SANTARÉM Em frente da esquina da Igreja de Marvila

MÓVEIS DE CATEGORIA E BOM GOSTO A MAIOR EXISTÊNCIA DO PAÍS

LAR MODERNO

de FRANCISCO A. LUÍS, L.^{da}

SÉDE: Rua 1.^o de Dezembro, 28 a 38 — SUCURSAL: Rua 1.^o de Dezembro, 81 a 87
Telefone, 588

SANTARÉM

ANTÓNIO INEZ FERREIRA

FÁBRICA DE LOUÇAS «MARITÁLIA»

Louças regionais, Faianças artísticas e decorativas

Senhora da Guia

SANTAREM

CHAPELARIA PRADO

de — FRANCISCO ROSADO PRADO

SEMPRE NOVIDADES — CHAPEUS — CAMISAS — GRAVATAS

R. Capelo e Ivens, 9-11

Santarém

MONTEIRO RAMOS, L.^{DA}

PASTELARIA, CONFEITARIA E MERCEARIA
MOAGEM E TORREFACÇÃO

R. Capelo e Ivens, 4 a 8-B — R. 1.^o de Dezembro, 76 a 82

SANTARÉM

COIMBRA

COIMBRA, que é, sem dúvida, uma das mais belas, mais características cidades da Europa, não vive apenas do seu prestígio lendário, das suas tradições, da beleza dos seus monumentos e do encanto inigualável das suas paisagens, vive também das suas realidades. O passado e o presente dão-se as mãos, sem prejuízo para qualquer das partes, nesta cidade encantadora e progressiva.

Quem chega a Coimbra encontra-se, efectivamente, com duas cidades, uma de carácter medieval, outra com todas as marcas de uma urbe moderna. A natureza com as suas dádivas, o tempo com a sua pátina e o homem com o seu engenho artístico fizeram deste antigo burgo uma das mais nobres povoações de Portugal. E também poucas terras, como esta, reunem tantos recursos e possibilidades para a indústria do turismo.

Antigos templos, museus, obras de arte, jardins, ruas estreitas e casas típicas constituem a herança preciosa que a Coimbra de outros tempos oferece a quem a visita. A cidade moderna, a cidade progressiva e dos nossos dias apresenta-nos as suas avenidas, as suas construções novas e orgulha-se das suas indústrias.

Não podemos esquecer o papel cultural que a Universidade desempenha gloriosamente em favor do país. O seu prestígio foi dos mais altos e teve projecção no estrangeiro.

De Coimbra, não podemos esquecer o que saíram alguns grandes mestres que tiveram cátedra nas principais universidades europeias.

Há muito que ver e aprender nesta nobre cidade. Entra-se em Coimbra e logo os

olhos se deslumbram com a beleza lírica dos seus panoramas. Contemplamos as pedras artísticas das suas igrejas monumentais e é uma lição de história que elas nos dão, numa linguagem incomparável, de beleza imortal.

Coimbra é uma das mais privilegiadas regiões de turismo de todo o país, com possibilidades extraordinárias de desenvolvimento.

Se a cidade se ufana dos seus maravilhosos templos, da beleza do Mondego e do Choupal, do Jardim Botânico, do imponente edifício da Universidade e dos seus parques arborizados, e, ainda, do seu precioso museu Machado de Castro, podemos acrescentar que os seus arredores também estão cheios de atractivos.

Quem quiser conhecer uma das regiões mais encantadoras do país, tem que ir a Coimbra, ou seja por ocasião das tradicionais e concorridas Festas da Raína Santa, ou seja em outra ocasião. A cidade é sempre linda em qualquer época do ano.

António Nobre, que era do Porto, naturalizou-se, com as suas poesias, poetac oimbrão. Todos os grandes poetas portugueses que por ali passaram não puderam faltar-se à sua benéfica influência.

Ainda hoje Coimbra tem para os estudantes encantos irresistíveis. Ali estudam, ali formam a sua cultura, e ali também aprendem, cantando, nas noites maravilhosas, a sorrir para a vida.

Coimbra mantém com nobreza as suas tradições de grande centro cultural.

■—————
JOSÉ MARIA DOS SANTOS & C.ª, L.ª
 EMPRESA DE AUTO-ÓNIBUS DE ALUGUER
 ESCRITÓRIO — Rua da Sofia, 75 — TELEFONES: Escritório, 2411 — Garage, 3769
 COIMBRA
 ■—————

Fábrica Mirandas, Limitada

FUNDADA EM 1887

TELEFONE 3427

As suas massas são as preferidas, pois que se impõem pelo seu esmerado fabrico

(A Fábrica mais antiga de Coimbra)

EMPRÉSA AUTO- -VIAÇÃO, L. DA

SERVIÇO COMBINADO COM A C. P.

CENTRAIS:

Avelar — Figueiró dos
Vinhos — Castanheira

de Pêra

CARREIRAS:

Pombal — Castanheira
Pombal — Carriço — Pom-
bal (circulação)

CAMIONETES DE
ALUGUER:

Carga — Passageiros

REPARAÇÕES:

Automóveis — Camionetas

Largo do Cardal, n.º 58

TELEFONE 58

P O M B A L

FÁBRICA DE CERÂMICA DA PAMPILHOSA

MOURÃO, TEIXEIRA LOPES & C. A., L. DA

TELHAS, TEJOLOS E OUTROS MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
DEPÓSITO

66, Rua da Estação — CAMPANHÃ — Telefone 52847

ESCRITÓRIO

383, Rua Sá da Bandeira — PORTO — Telefone 24522

FÁBRICA

Telefone 3 — PAMPILHOSA DO BOTÃO

(Em frente à Estação do Caminho de Ferro)

Aníbal de Lima & Irmão, L. da

FÁBRICA DE FIAÇÃO
E
TECIDOS DE MALHA

TELEFONE 3004

Rua João Machado COIMBRA

A I D E A L ,
— L I M I T A D A —
FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE MALHA
Rua João Machado, 1 Apartado 36 Telef. 2726
— C O I M B R A —

Fábrica de Descasque de Arroz

JOSÉ ADELINO DA SILVA

FÁBRICA

Telefone 8228

TAVEIRO

RESIDÊNCIA

Telefone 2721

CERÂMICA EXCELSIOR

LACERDA, FIGUEIREDO & C. A., L. DA

Telefone n.º 5

**

PAMPILHOSA DO BOTÃO

Caixas para Embalagens, Madeiras de Construção, Toragem e Lenhos

Sociedade Portuguesa de Serrações, L. da

Serração de Madeiras em: Soure, Guia e Louriçal

TELEFONE 28795 ESCRITÓRIO: RUA DO OURO, 140, 3.º

FÁBRICAS DE CERÂMICA ARGUS, L. DA

Telhas, Tijolos, Azulejos, Louças sanitárias, Grés e Refractários

Telefone 8240 (rede de Coimbra)

TAVEIRO — COIMBRA

A V E I R O

E AS SUAS POSSIBILIDADES ECONÓMICAS

O turista, de passagem, não se demora muito na cidade, contentando-se em percorrer o Jardim e o Parque, em admirar o túmulo de Santa Joana, em visitar os velhos templos e descortinar os braços da ria. Por poucas horas se detém para fazer uma ideia da urbe encantadora e característica. É certo que da sua curta passagem turística leva impressões indeláveis e gratas. A terra, na verdade, possui novidade e encantos. Mas é pena que não se demore um ou dois dias pelo menos, porque em duas ou três horas pouco se pode ver e Aveiro, ninguém devia ignorá-lo, não é pobre em valores e atractivos.

Poucas cidades como ela dispõem de tantos recursos para aspirar a um futuro próspero. Não se conhece muito da primitiva origem da povoação. Sabe-se de positivo que, no século XV, alcançara a categoria de grande centro marítimo. Foi um dos períodos áureos da sua história económica. Com efeito, nessa época de prosperidade e esplendor, os armadores de Aveiro possuíam mais de 150 navios, dos quais 60 se empregavam na pesca longínqua do bacalhau, nos bancos da Terra Nova. Infelizmente o inverno tempestuoso de 1575 obstruiu-lhe a barra e dificultava, por essa lamentável circunstância, a navegação, e a vila, que era populosa e rica, entrou em rápida decadência.

Substituída a indústria de pesca, consideravelmente reduzida, pela indústria do sal, que ainda hoje é dos principais factores da riqueza da região, Aveiro foi-se refazendo a pouco e pouco e, em 1759, no reinado de D. José, alcançou a categoria da cidade, recebendo, então, o título de *Nova Bragança*, que não prevaleceu.

Mas Aveiro não podia reconquistar o seu velho esplendor sem o seu porto. Em 1808 e, mais tarde,

em 1860, as obras levadas a efeito no porto e na ria permitiam, de novo, a navegação e a cidade voltou a conhecer dias mais prósperos e a ter condições de vida mais desafogada.

Com a conclusão das obras da ria e do porto, Aveiro poderá ver, enfim, satisfeita uma das suas velhas e mais legítimas aspirações, pois que a navegação não será, apenas, a portadora do bacalhau que se vai apanhar longe; não transportará, apenas, o sal das suas salinas; levará também, para o estrangeiro e diversos portos do país, os produtos das suas indústrias, como a cerâmica e os artigos metalúrgicos.

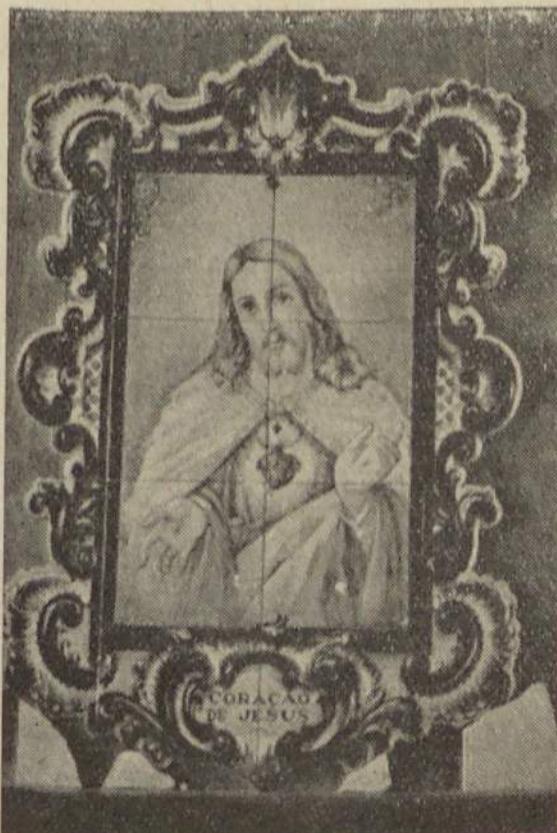
Passar por Aveiro é uma coisa e demorar-se, pelo menos dois dias, na cidade característica, é outra coisa. Vale a pena, não só para se poder admirar aspectos inéditos da natureza e características especiais da população, descer a ria, metendo-se a gente em qualquer lancha ou barco moliceiro, mas também para se avaliar o que representam as salinas na vida económica da região.

Aveiro é uma terra de grande futuro. A pesca, as salinas, a cerâmica e várias indústrias, asseguram-lhe uma vida económica em bases fortes. Ninguém, por isso, duvida do seu progresso nem da posição de relevo que, dentro em breve, vai ocupar no país, como porto de mar.

Aveiro tem pensado a sério também no turismo.

Com efeito, as suas possibilidades, neste aspecto, são inúmeras, e graças à iniciativa particular, a cidade dispõe já de um magnífico hotel, o *Arcada*.

Como, em geral, cada terra possui as suas especialidades, Aveiro não faz excepção à regra: os ovos moles, as enguias e o mexilhão contribuem para a sua propaganda.



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

FÁBRICAS

Jerónimo Pereira Campos, Filhos

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1896

Depósito em LISBOA:

Largo do Calvário, 3

Tele fone 108 — Aveiro
 » 37013 — Lisboa
 » 24674 — Porto
 » 2446 — Braga
 gramas: CAMPOSFILHOS — Aveiro

Depósito no Porto:

Rua Sá da Bandeira, 382

***** *

Depósito em Braga:

Rua dos Chãos, 75 a 79

Apartado n.º 4 — AVEIRO

Cerâmica de Construção

SUCURSAL EM ALVARÃIS — (MINHO)

SEDE EM AVEIRO

BANCO REGIONAL DE AVEIRO (S. A. R. L.)

TRANSFERÊNCIAS, COBRANÇAS E SAQUES SOBRE O PAÍS

CAPITAL AUTORIZADO — Esc. 4.000.000\$00
 EMITIDO — Esc. 2.000.000\$00

Tele gramas: REGIONAL
 fone, 31

EMPRÉSTIMOS SOBRE PENHORES DE OURO, PRATA E JÓIAS

C/Correntes em Moeda Portuguesa — Depósitos à Ordem e a Prazo

Rua Coimbra — Praça Luís Cipriano

AVEIRO

ARCADA HOTEL

Telef. 78

AVEIRO (Portugal)

ARMAZENS DE AVEIRO, Limitada

Fazendas de Lã e Algodão — Lojas de porcelana, esmaltes e alumínio — Vidros, Faianças, etc.. — Aos melhores preços

Avenida Dr. Lourenço Peixoto — AVEIRO Telef. 49

Centro Comercial de Aveiro, L.º da

Porcelanas, Vidros, Alumínios, Esmaltes, Alpacas, etc..

Avenida do Dr. Lourenço Peixinho, 48 — AVEIRO — Tel. 168

PAULA DIAS & FILHOS, L.º da

«FUNDIÇÃO AVEIRENSE»

Fundição de Ferro e Metais — Construção e Reparação — de Máquinas — Cerralharia — Forjas — Soldaduras —

AVEIRO

Telef. 40

540



Os paços do Concelho de Ovar são uma afirmação eloquente da importância desta linda vila portuguesa

OVAR

A vila de Ovar — uma das mais lindas povoações do distrito de Aveiro — deve às suas indústrias o progresso que atingiu. Com efeito, tanto na vila como nas terras fartas e populosas do concelho, contam-se por dezenas as actividades industriais, não contando com a agricultura e a pecuária, que ocupam também lugar importante na economia da região.

A serração de madeiras, o descasque do arroz, a cerâmica, os artefactos de cortiça, a fundição de metais, o fabrico de pregos, etc., representam factores muito importantes da riqueza colectiva.

Ovar é uma das vilas não só das mais lindas mas também das mais populosas do país. As principais casas bancárias e companhias de seguros de Lisboa e Porto têm ali as suas agências e os seus correspondentes, o que dá a medida justa do desenvolvimento comercial, agrícola e industrial a que chegaram a vila e o seu concelho.

Os fundadores de Ovar tinham, ao que parece, não só o sentido prático das coisas, mas também o culto das belezas naturais, pois souberam escolher terreno propício às suas actividades agrícolas e que ao mesmo tempo pudesse encantar os seus olhos.

Atravessada pelo pequeno e gracioso rio de Nossa Senhora da Graça, que, até no próprio nome, é poético, a vila de Ovar é rodeada de pinhais. E' no meio desta paisagem linda, tocada de lirismo, que uma grande população desenvolve inúmeras actividades, concorrendo assim, com o seu

trabalho, para a prosperidade da Nação.

O encanto das paisagens, o clima saudável e a Praia do Furadoiro contribuem para o prestígio da região como zona turística.

No concelho há ainda outras duas praias que, na época própria, são muito concorridas: a de Cortegaça e a de Esmoriz.

Cortegaça, que tem como principais actividades industriais a cordoaria e a tanoaria, possui ainda outro atractivo além da sua bela praia. Referimo-nos às florestas do Estado, que separam a praia da sede da freguesia, e começam na margem esquerda do rio Lourido, formando um aprazível e extenso túnel vegetal. Nessas florestas encontra-se abundante caça.

A praia de Esmoriz é muito frequentada no verão, em concorrência com a de Espinho. A chamada Barrinha de Esmoriz, pelo seu pitoresco, constitui uma das atracções turísticas de Espinho.

Como todas as povoações portuguesas de mais carácter, Ovar tem as suas especialidades ou os chamados doces regionais.

As raparigas de Ovar são notáveis pela sua desenvoltura e beleza e não precisam, como as meninas das cidades, de pintar nem olhos nem a boca. Ao passo que umas só conseguem ser interessantes por meios artificiosos, as raparigas de Ovar demonstram que o único processo de se conseguir beleza natural é ter saúde.

Têm fama, pela sua beleza, as raparigas do Minho. As raparigas de Ovar não são menos belas.

Central Mercantil, L. ^{da}**ARMAZÉM DE MERCEARIAS**CEREAIS, FARINHAS, GORDURAS,
CARBONETO E ADUBOS QUÍMICOS
— AZEITONAS —

Escritório e Armazens: LARGO ALMEIDA GARRETT

Chamadas ao Telef. 21 — Teleg. CENTRAL MERCANTIL

O V A RTele | fone 81
gramas SIOL**Apartado 8****Sociedade Industrial d'Ovar, Limitada**

CERÂMICA — CARPINTARIA — SERRAÇÃO

L. Almeida Garrett**O V A R****F. RAMADA**

AÇOS E FERRAMENTAS

O V A R (Portugal)

Em LISBOA — Rua de S. Paulo, 66 — Telefone 25456

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 farinha para gado

— CARVAO —

Telefone: 82

O V A R**RABOR, L. ^{DA}**Telegrams: RABOR **OVAR** Telefone 136 p. f.MOTORES ELÉCTRICOS PARA
— PARA TODOS OS FINS —

Descontos a armazénistas e revendedores

Mercearia, Ferragens e Tintas
Rua Cândido dos Reis, 3**Manuel Valente de Almeida, Sucrs.**Armazénistas de Mercearia
Rua Dr. Manuel Arala, 8**O V A R****Telefone: 19****Godinho & C.ª**Fábrica a vapor de tintas em pó
e moagem hidráulica de barros.
Terras, Corantes, Gesso e CréTELEFONE: 61
OVAR—PORTUGAL**AFONSO & IRMÃO**

CASA FUNDADA EM 1826

Armazém de Azeites, Vinhos e seus derivados
Rua 31 de Janeiro, 10 **OVAR**
End. Teleg.: AFONSO IRMÃO — Telefone 92

SERRAÇÃO E CARPINTARIA — DE —

José Ferreira da SilvaMadria — **O V A R**

Telefone 60

S. João da Madeira

A vila de S. João da Madeira deve o seu progresso ao bairrismo dos seus habitantes. E' um sentimento forte esse, e tão sincero, ardente e comunicativo que as próprias pessoas não nascidas na terra encantadora, mas nela vivendo e trabalhando, nela tendo criado interesses e família, se sentem presas para sempre aos seus destinos em doce escravidão ao sortilégio da paisagem deslumbrante.

Com efeito, é linda esta vila. Linda, pitoresca, sádia, onde se sente a alegria de viver. Quando houver dúvidas quanto ao local certo do Paraíso, poderemos talvez acertar dizendo que foi ali, naquele sítio de sortilégio, que Adão e Eva trocaram, sob a bênção clara do incomparável céu de Portugal, o seu primeiro beijo criador, com que Deus tornou o homem imortal e lhe concedeu o dom de manter pelos séculos fora o milagre da sua juventude perene.

Tendo começado por ser uma aldeia risonha, quase sem importância económica, em breve, graças às indústrias ali introduzidas e que rapidamente se desenvolveram e aperfeiçoaram, como o fabrico de chapéus e calçado, S. João da Madeira alcançou a categoria de vila. Hoje, é um dos mais importantes centros industriais do Norte do país.

O bairrismo de S. João da Madeira não é uma simples imagem literária. E' uma realidade das mais vivas e eloquentes. Ninguém excede quer os sanjoanenses, ou sejam os naturais da vila, quer os sanjoaneiros, que são os que vêm de fora e ali se fixam, no amor, na dedicação à terra. Esse amor à terra é extensivo também à colectividade.

Dir-se-ia que a população de S. João da Madeira é toda ela uma grande família, em que os mais abastados se sentem na obrigação moral de proteger os mais fracos.

Com o importante legado do benemérito Francisco José Luís Ribeiro construiu-se um hospital e além desta obra de assistência a vila possui ainda um Asilo-Créche para crianças, uma Maternidade, um Recolhimento de velhos.

A população de S. João da Madeira aproxima-se dos dez mil habitantes e a vila vai adquirindo a pouco e pouco, com novos e belos edifícios particulares, o aspecto de uma pequena cidade.

Terra encantadora, dissemos acima. De facto é. As margens do rio Ul e o Parque de Nossa Senhora dos Milagres fazem parte dos seus principais atractivos.

O parque é obra, devemos acrescentar, do bairrismo desta gente de iniciativa e acção, que mesmo na qualidade de emigrantes no Brasil e na América do Norte nunca se esquecem da sua terra, tendo enviado por diversas vezes donativos importantes com que se foi construindo este recanto admirável de S. João da Madeira.

Nem só na indústria de calçado e dos chapéus, nem só na indústria de artigos de borracha e de fundição de metais assenta a economia desta vila laboriosa e progressiva. Também na agricultura, na pecuária e nos lacticínios o sanjoanense encontra factores importantes da riqueza colectiva.

Centro agrícola e industrial de primeira ordem, o comércio representa também, devido a isso, uma actividade de vulto.



Marca registada

ENDEREÇOS
POSTAL — Riomeão
TELEFÓNICO — Vila da Feira, 55
TELEGRÁFICO — Centro Ferragens-Riomeão



RIOMEÃO — Portugal

CIFIAL — ÚNICA NO PAÍS

CONSULTANDO A NOSSA CASA DEFENDERÁ OS SEUS INTERESSES

FÁBRICA DE CHAPÉUS
FUNDADA EM 1911

J. Gomes de Pinho & Filhos, L.^{da}

Chapéus de Pêlo, de lã Merino e de lã Grossa

S. João da Madeira (Portugal)

Teleg. CHAPÉUS

Apartado 29

Telefone 29

Fábrica de velas de stearina e velas de cera

COSTA & C. A.

CASA FUNDADA EM 1904

VELAS DE CERA DE TODOS OS TAMANHOS

S. JOÃO DA MADEIRA (Portugal) — Telefone 38

Representante em Lisboa: CELSO TAVARES

ROSSIO 93 — TELEF. 70241

União Industrial Sanjoanense, L.^{da}

Organização industrial com fábricas de feltros de pelo e lã merina para chapéus de homem e senhora

Fazem parte desta organização as seguintes firmas:

Nicolau da Costa & C.ª, L.^{da} — Pinho Costa & C.ª L.^{da} — V.º de Serafim Pais Vieira

J. Gomes de Pinho & Filhos, L.^{da} — Mário Nicolau da Costa e Roberto Nunes de Azevedo.

S. João da Madeira

Tele { gramas: «União»
fone: 79

Portugal

FÁBRICA DE BOINAS INVICTA

Boinas tipo Basco — Chapéus de criança

J. Soares da Silva

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

Telefone: 71

Apartado 38

FÁBRICA DE CALÇADO (ARGO)

A BOA NOVA, LIMITADA

S. João da Madeira



Colégio Castilho

INTERNATO,
SEMI-INTERNATO
E EXTERNATO

CURSOS:
Infantil, Primário,
Secundário e Comercial

ALVARÁ N.º 16

LAVORES:

Piano e Pintura

TELEFONE 50

S. JOÃO DA MADEIRA

Aliança Industrial de Calçado, L.^{da}

CALÇADO
ALIANÇA

IMPORTAÇÃO-EXPORTAÇÃO

CALÇADO
CABEDAES

Tele { fone, 73
gramas: ALIANÇA CALÇADO

S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA MECÂNICA

DE
CHAPEUS DE PÊLO, LÃ E DE PALHA
CAPACETES COLONIAIS

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Telegramas: PROGRESSO — Telefone Número, 121

NICOLAU DA COSTA & C.ª, L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

FÁBRICA «MINERVA»

Fabrico de todo o género de velas de stearina, de cera,
de sebo e cera para soalhos

VELAS COLORIDAS «GOLD»

IMPORT.—EXPORT.

Tele { gramas: «MINERVA»
S. João da Madeira
fone: 118

COSTA, FILHO & C.ª

(CASA FUNDADA EM 1895)

S. JOÃO DA MADEIRA — PORTUGAL

VILA DA FEIRA

e as principais actividades do concelho

AVILA DA FEIRA, dominada pelo imponente castelo, que é um dos mais expressivos e gloriosos monumentos do país e foi reconstruído no século XV, é cabeça de populoso concelho.

Situada nas margens do rio Caster ou Lavandeira, a vila, além de pitoresca, impõe-se também como centro comercial e agrícola de primeira ordem, concorrendo ainda para a sua importância económica a existência, nas proximidades, das minas de cobre, chumbo e feldspato.

O castelo fez da região um centro de turismo, sendo também de apreço e digna de visita a igreja matriz.

As possibilidades turísticas da Vila da Feira não são diminutas, pois tendo ao seu serviço excelentes pensões, uma delas visitada e recomendada pelo Secretariado, conta, ainda, com as águas termais da pitoresca freguesia de S. Jorge.

De entre as suas lindas freguesias destacam-se, pelas suas actividades agrícolas e industriais, Lamas, Oleiros e Paços de Brandão.

Em Lamas a indústria de rolhas de cortiça ocupa o primeiro lugar das actividades regionais; em Oleiros, é o fabrico de papel que se impõe; em Paços de Brandão as fábricas de rolhas de cortiça e as fábricas de papel concorrem para o progresso da região.

Toda a região é encantadora e quem a percorre nunca se arrepende da viagem. Há muito que ver em todo o concelho. Não é apenas uma paisagem empolgante que se impõe à nossa admiração, é também a actividade do homem que merece os nossos louvores.

Fábrica de Mós de Esmeril

DRAGÃO

Vieira Pinto & C.ª, L.ª

PAÇOS DE BRANDÃO
(PORTUGAL)

Telefone 7

COUTO & IRMÃOS, L. ^{da}

Fábrica Mecânica de Papel em Tondela

Fábrica Hidráulica de Papel em Ovar

Fábrica de Papel do Engenho Novo

Fábrica de Papel em Rio Tinto

FÁBRICA MANUAL DE SACOS DE PAPEL C/ IMPRESSÃO

Fábrica de Rolhas de Cortiça

e seus derivados

em S. PAIO DE OLEIROS

ESCRITÓRIO: S. PAIO DE OLEIROS

TELEFONE 18 — P. Brandão

FÁBRICA DE PAPEL DO ENGENHO VELHO



Castro & Irmão



S. PAIO DE OLEIROS
VALE DO VOUGA

Januário Augusto Figueiredo e Silva

CAFÉ E RESTAURANTE CENTRAL

Telefone 35 — P. BRANDAO

GASOLINA, ÓLEOS E MATERIAIS ELÉCTRICOS :— COS DE ALTA E BAIXA TENSÃO :—

Sede em LAMAS DA FEIRA

Barros & Van Zeller, Lda.

CORK EXPORTERS

TELEFONE 52

PAÇOS DE BRANDAO

Telegrams :
BARZELLER — Lamas de Feira
Cod. A. B. C. 6th Edition

LAMAS DA FEIRA (Portugal)

Fábrica de Papel do Pégó

EM LISBOA

Calçada do Combro, 43-47

TELEFONE 23579

S. PAIO DE OLEIROS

VALE DO VOUGA

AMÉRICO DIAS COELHO

COM

FÁBRICA DE CORTIÇAS, ROLHAS, DISCOS, APARAS, CORTIÇA VIRGEM, PRANCHAS, REFUGO E SEUS DERIVADOS

Telefone 19

LAMAS DA FEIRA

TIPOGRAFIA RIOS & ROSADO, Lda.

Execução de todos os trabalhos tipográficos — Cartas — Recibos — Envelopes — Impressões simples e de luxo — Memorandums

LAMAS DA FEIRA

MARIA DIAS COELHO

(Casa fundada em 1890)

Telef. 27 — Paços de Brandão. Teleg. MARIACOELHO — Lamas da Feira

LAMAS DA FEIRA (PORTUGAL)

ESPINHO

E O SEU VALOR TURÍSTICO

A vila de Espinho, com os seus 8 mil e tantos habitantes, os seus excelentes edifícios particulares, os seus hotéis e pensões, as suas indústrias, quase todas de larga importância e influência na vida económica do país, é uma pequena cidade, com a particularidade, que não se observa em mais nenhuma outra povoação portuguesa, de ter as ruas numeradas, como em Nova Iorque.

Espinho, como elementos turísticos de primeira ordem, possui uma linda praia e um clima temperado. Nos tempos áureos, os espanhóis vinham animar a praia e o casino com a sua presença. Hoje, são os portugueses que a frequentam e lhe dão vida própria.

Todos os anos Espinho regista melhoramentos consideráveis, que concorrem para o prestígio de que justamente gosa como estância turística.

Para a propaganda e melhoramentos da linda vila concorreu um grupo de dedicados filhos da região. Ignoramos se o grupo vive ainda. O que podemos afirmar é que deixou alguma coisa feita — tendo contribuído para que fosse mais viva, entre a laboriosa população, a consciência do valor que Espinho representa na indústria do turismo português.

UM BOM CAFÉ
CAFÉ GIL e LUGIL-BAR
DE — LUZITANO GIL

Rua 19 Telefone 306-E Avenida 8 — ESPINHO

Café-Restaurante COSTA VERDE

O MELHOR DAS PRAIAS PORTUGUESAS
Serviço de Banquetes — Portos de Honra — Pratos Regionais

ESPINHO — TELEFONE 3-4-3

CAFÉ-RESTAURANTE RAIMUNDO

de JOSÉ PIMENTA RAIMUNDO
DIÁRIAS — ALMOÇOS — JANTARES — DORMIDAS E SERVIÇOS À LISTA — SECÇÃO DE VINHOS E SANDES

Rua 17 N.º 69 ESPINHO

ARMAZÉM DE FAZENDAS*Silva & Coteiro, Limitada*

Rua 22 n.ºs 503-505

ESPINHO

PENSÃO «VALE DO CAIMA»

O melhor e mais esmerado serviço de cozinha à portuguesa. Esplêndidos e arejados quartos e sala de jantar. Higiénica casa de banho

GERENTE:

JOSÉ DE SOUSA MATIAS

EMPREITEIRO DE RESINA

Os melhores vinhos verdes da região

TELEFONE 38

VALE DE CAMBRA

PADARIA CONFIANÇA

Casa especializada em
pão fino tipo bijou
Distribuição aos domésticos

Fábrica esmerado com
farinha de 1.ª qualidade
Máximo asseio e limpeza

Manuel de Oliveira Reis & Filhos

Telefone 55

CORTEGAÇA

INDÚSTRIA DE CORDOARIA E TAPEÇARIA

*Joaquim Marques Rôla & Filhos*Únicos importadores para Portugal da
acreditada marca de sisal ZAMBÉZIA

Importadores de: Siseis, Linhos, Cairos, Jutes, etc.

Fabricantes e exportadores de: Cabos, Cordas, Fios, Redes
Corticeiras, Tapçarias, Barris, Cascos, etc.**CORTEGAÇA
(Portugal)**Tele { fone 23
gramas SALOR
Apartado 5

Fábrica ORIM

JALMIRES H. RIBEIRO

ESPECIALIDADE EM CADEIRAS E CARROS PARA BÉBÉS

Fábrica de: Carros-Remos, Tot-Bikes, Automóveis, Patinetes, Carrinhos, Cadeiras para Bébés, Carros para Bonecas, etc..

CORRESPONDENTE DO BANCO BORGES & IRMÃO

C/C { Banco Borges & Irmão
Banco Lisboa & Açores
Banco Fernandes Magalhães, Lda.

Chamadas ao Telefone, 58 — Feira
CALDAS DE S. JORGE

Fábrica Mecânica de
BOINAS E BONÉS



Alfredo Marques
de Oliveira

BLUSAS COM FECHOS
DE CORRER EM CAMUR-
CINE E MALHA, FATOS
MACACOS, CALÇAS E
CAMISA PARA TODAS
AS MEDIDAS

CORTEGAÇA

M. J. ALVES FARDILHA

CORDOARIA — TAPEÇARIA — TANARIA

TELEFONE: 34 CORTEGAÇA Apartado: 25

Empresa de Transportes
Oliveira de Azemeis, L.^{da}

SEDE: OLIVEIRA DE AZEMEIS

CARREIRAS PARA:
Arouca, Macieira de Cambra,
Vale de Cambra, Oliveira
de Azemeis, S. João da Ma-
deira, Fajões (via Arrifana),
— Porto e vice-versa. —

TELEFONES:

O. Azemeis (séde) 47 - Arouca 4
M. de Cambra 283 - V. de Cam-
bra, 30 - S. J. da Madeira, 194
Porto, 23152

TRANCHO (FILHO), L.^{da}

Armazém de Vinhos e Aguardentes

Telefone 57

Sede: Vilarinho - Anadia

Filial: Oliveira de Azemeis

TELEFONE N.º 7

COSTA & SANTOS

Armazém de Vinhos, Aguardentes e seus derivados
Largo de Santo António - OLIVEIRA DE AZEMEIS

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

Teleg. «Móveis Juca»

TELEFONE: 98

“OS MÓVEIS JUCA”

DESCANSAM O CORPO
E NÃO ESTAFAM A BOLSA

Visitem os seus armazens
no Largo da República em

OLIVEIRA DE AZEMEIS
(CASA FUNDADA EM 1888)

ARMAZÉM DE FERRO, FERRAGENS, AÇO E PREGARIA

DE
ANTÓNIO JOSÉ MONTEIRO

Depositário da Fábrica das ANTAS, do Porto e do Cimento SECIL
Sub-Agente do Fibro-Cimento LUSALITE

Telefone N.º 38 OLIVEIRA DE AZEMEIS

CONDES & TAVARES, L. da
VIDROS — LOUCAS

OLIVEIRA DE AZEMEIS Telefone 66 Apartado 4

PADARIA AVEIRENSE

Telefone 88

MANOEL RODRIGUES LOURENÇO

Esmerada manipulação de pão de todas as qualidades

OLIVEIRA DE AZEMEIS

GARAGEM
AUTO-PARQUE DE AZEMEIS, Lda.

Estação de Serviço

Oliveira de Azemeis

Beira Alta

A Província da Beira Alta tem fisionomia própria. O sol é o mesmo em todo o Portugal, um sol glorioso, claro, anunciador de vitórias, de alegria, de entusiasmo pela vida e pelo trabalho, mas as características do povo, do clima, da própria terra, diferem de região para região. Assim como o Minho oferece um extraordinário e imprevisto contraste, pela docura da sua paisagem, com Trás-os-Montes, pela violência masculina das suas montanhas de perfil duro, a Província da Beira Alta nada tem de comum com as restantes províncias do país.

A Beira Alta é uma província de grandes e extraordinárias possibilidades, quer como região agrícola, quer sob o ponto de vista industrial e quer, ainda, como zona de turismo.

Constituem a Província da Beira Alta dois distritos, o de Viseu e o da Guarda. Pois bem. Até esses dois distritos apresentam características, especiais, inconfundíveis.

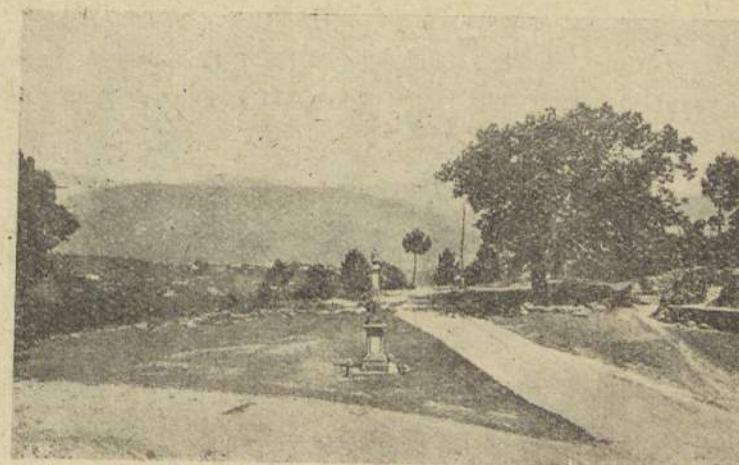
Viseu e Lamego são duas belas cidades, que se impõem pelas suas actividades industriais, pela beleza, por vezes assombrosa, das suas paisagens, pelo valor dos seus edifícios históricos, antigos templos e, finalmente, pelos seus museus de arte.

Com efeito, tanto em Viseu como em Lamego, os recheios artísticos dos seus admiráveis museus são de alto preço. O Museu Grão Vasco, fundado por Francisco António de Almeida Moreira, foi avaliado, no arrolamento de 1939 do Património do Estado, em 31 mil contos. Por sua vez, o Museu Regional de Lamego, instalado no antigo Paço Episcopal, é visita obrigatória para quem viaja na região e deseja conhecer além de quadros atribuídos a Vasco Fernandes, algumas preciosas tapeçarias nacionais, flamengas e francesas.

Se Viseu tem a especialidade dos seus excelentes vinhos do Dão, Lamego não lhe fica atrás com os seus espumosos e os seus presuntos, que o poeta João Penha celebrou em impecáveis sonetos.

Se das terras do distrito de Viseu passarmos para os domínios do distrito da Guarda, continuamos ainda na Beira Baixa é certo, mas verificamos novas características. É que Portugal, felizmente, é rico de aspectos e, como num caleidoscópio, as paisagens, os costumes, a fisionomia dos próprios edifícios, os trajes, as tradições sucedem-se, multiplicam-se, sem nunca se repetirem.

A Guarda, onde, durante alguns anos, viveu o grande poeta Augusto Gil, é, com efeito, como



Um trecho encantador de Lamego

ele disse numa das suas mais belas páginas a *mais alta cidade portuguesa*.

Foi ali que ele escreveu ou, pelo menos, concebeu a formosíssima *Balada da Neve*.

Rica de tradições e de valores artísticos, a Guarda, que ainda conserva restos do castelo, possui, digno de visita atenta, um templo notável: é a Catedral, considerada uma das mais formosas obras arquitectónicas do país.

A altitude da cidade — a maior da península — concorre para que ela seja uma estância saudável, das mais saudáveis não só do país, o que seria pouco, mas da Europa, e recomendada, por isso, na cura de doenças do peito. E tanto assim é que, numa das extremidades da cidade, e debruçado sobre um extenso e empolgante panorama, construiu-se, a expensas da Assistência Nacional aos Tuberculosos, o Sanatório Sousa Martins, de grandes proporções, com um parque em volta.

A Guarda tem também um Museu Regional, inaugurado em 1940. Apesar de recente é merecedor da nossa visita, pois, nas suas oito salas guardam-se, para a admiração do público, talhas que pertenceram à Sé, preciosas peças arqueológicas, imagens sacras, completando-se o recheio com quadros assinados por Carlos Reis, Veloso Salgado, João Vaz e outros mestres da pintura portuguesa.

Curia, com as suas Termas; Belmonte, com a sua capela de S. Tiago e as suas minas de estanho, e Manteigas com as suas indústrias de tecidos e a criação de gado lanígero, representam também valores importantes na vida económica do distrito.

Uma cidade que bem merece o nosso carinho é Pinhel. Dominada pelo Castelo, com duas torres, mandado construir no século XIII por D. Dinis, esta cidade orgulha-se de ter sido berço do dr. João Pinto Ribeiro, jurisconsulto e um dos chefes da revolução de 1640. Em Pinhel há também um Museu, de valioso recheio.

A agricultura é uma das bases em que assenta a economia da Beira Alta, seguindo-se-lhe a pecuária, os vinhos e várias indústrias, entre elas a de extração e exportação de minérios.

ANTONIO JOÃO

GUARDA - MAÇAINHAS

Comércio de Lãs ■ Fábrica de Cobertores, Fios e Mantas ■ Comércio Geral

Conde & Gião

Lanifícios com secção de alfaiataria. Fazendas brancas — Modas e Miudezas — Camisaria, Gravataria e Perfumaria — Tapeçarias e Malas — Secção de Calçado: Depositários da «Atlas», Calçado de agasalho — Representantes de: produtos «Luzalite» — Máquinas de escrever «Royal» — Tintas para tecidos «Raposa» — Espumantes das Caves da Raposeira — Agentes centrais da «Shell». Gasolina, Petróleo e Óleos — Correspondentes de Companhias de Seguros «Tagus», «Pátria» e «Fidelidade». — Casas Bancárias: Banco Aliança, Banco Português do Atlântico, Banco Borges & Irmão, Banco Português do Continente e Ilhas, Credit Franco-Portugais, José Henriques Totta, Lda., Banco Ferreira Alves e Pinto Leite, Banco Lisboa & Açores, Banco Pinto & Sotto Maior, Banco Pereira & C.º, Fernandes Magalhães, Lda., Banco Regional de Aveiro, Souza Cruz & C.º, Lda.

47 — Rua do Comércio — 55

Telefone, 17

GUARDA

Teleg. CONDÃO

António Amaro Pereira

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, MADEIRAS E LENHA

Agente da Empreia de Cerâmica da Carriça, Lda.,
com fábricas em Coja e Mortágua

Rua do Torreão, 9 Telefone n.º 68

— GUARDA —

Aníbal Nunes Morgado e Filho

COMERCIANTES

Fabricantes de Campainhas, Cobertores e Mantas de Lã

GUARDA MAÇAINHAS

ANTONIO DE ALMEIDA VALE

Com fábrica de cobertores de lã (papa) para consumo do Continente e África

GUARDA Vale de Estrela

MANUEL MATIAS LÚCIO & FILHO

Estabelecimento de Mercearia e Vinhos

NEGOCIANTE DE BATATAS, CEREAIS E LEGUMES

GUARDA — GARE

MANUEL RODRIGUES TAVARES IMPORTEAÇÃO — EXPORTAÇÃO

Telefone, P. B. X. 134 — Telegramas, Cobertores — Apartado n.º 12

Fábrica e Armazém de: Cobertores e Mantas de Lã para consumo do Continente e África

GUARDA

AUTO UNIÃO SERRA DA ESTRELA, L.º

CARREIRA DE CAMIONETES MIXTA — Nelas-Loriga e Loriga-Alvôco da Serra e vice-versa

----- Serviço de mercadorias combinado com os Caminhos de Ferro da B. Alta -----

CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER SÉDE LORIGA

Carvalhos & Matos, L.º

Fábrica de Lanifícios

Telefone 29

MANTEIGAS

Tacanho, Santos & Biscaya, L.º

Fábrica de Lanifícios

Teleg. TACANHO SANTOS BISCAYA — Telef. 30

ESTAÇÃO C.º FERRO — BELMONTE

MANTEIGAS

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

V. A. Roque de Carvalho & Filhos

B. Alta — MANTEIGAS — (Portugal) ■ Telefone 17

----- Estação de Caminho de Ferro — BELMONTE -----

COMPANHIA INDUSTRIAL E COMERCIAL «HERMINIOS», L. DA

AUTOMÓVEIS E CAMIONS DE ALUGUER — ACESSÓRIOS, PNEUS, ETC.

AGENTES DA SOCONY-VACUUM OIL COMPANY, INC.

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL

E DE REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

MATERIAL ELECTRICO

TELEFONE — 6

Correspondentes dos: Banco Lisboa & Açores,
Banco Fonsecas, Santos & Vianna e Banco Burnay

Exploração de carreiras entre:

S. Romão — Nelas. Nelas — Viseu. Loriga — Viseu.

Guarda — S. Romão. Seia — Canas de Senhorim.

Serviço combinado com o caminho de ferro, com Centrais
de despacho em: S. Romão, Seia, Paranhos, Santar

SEIA

PENSÃO CENTRAL

CARLOS LOPES CAMELO

SEIA

PADARIA AVENIDA

ALIPIO DOMINGOS

Agente da «Levedura Activa» da Cruz Quebrada
PRAÇA DA RÉPÚBLICA

SEIA

CASA COSTA
PRUDÊNCIO COSTA
Tecidos — Mercearia — Louças — Vidros, etc. Camas e Lavatórios
CORRESPONDENTE DO BANCO PORTUGUÊS DO ATLÂNTICO
TELEFONE N.º 2JOSE
DA
COSTA
SEIA — PORTUGALJOAQUIM DE BRITO
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
SEIA-ALVOCO DA SERRA

PENSÃO POPULAR

DE JOSÉ RODRIGUES

Vila Franca das Naves

Secção e Depósito de Madeiras

Armazém de Materiais de Construção

FÁBRICA DÉ MOAGEM DE CENTEIO
MANUEL RODRIGUESAgente da Cerâmica de Construção
BARBOSA COIMBRA & C.º, Lda — Estréla d'Alva

VILA FRANCA DAS NAVES

CAFÉ-RESTAURANTE FÁBRICA DE SABÃO
ALFREDO VAZ FRANCO
Batatas, Castanhas, Nozes, Diversos cereais, Cravagem de Centeio, Trapos e FerragensFÁBRICA DE SABÃO
CARROS DE ALUGUER

VILA FRANCA DAS NAVES

Irmãos Santos

Automóveis e Camionetas de aluguer

Serviços combinados com os Caminhos de Ferro

SUB-AGENTES DA SACOR

CAL, TELHA E SAL

TELEFONE 16

FORNOS DE ALGODRES — GARE

Viúva de António Lopes Lagarto

Casa fundada em 1907

Exportação de trapo para Portugal e estrangeiro

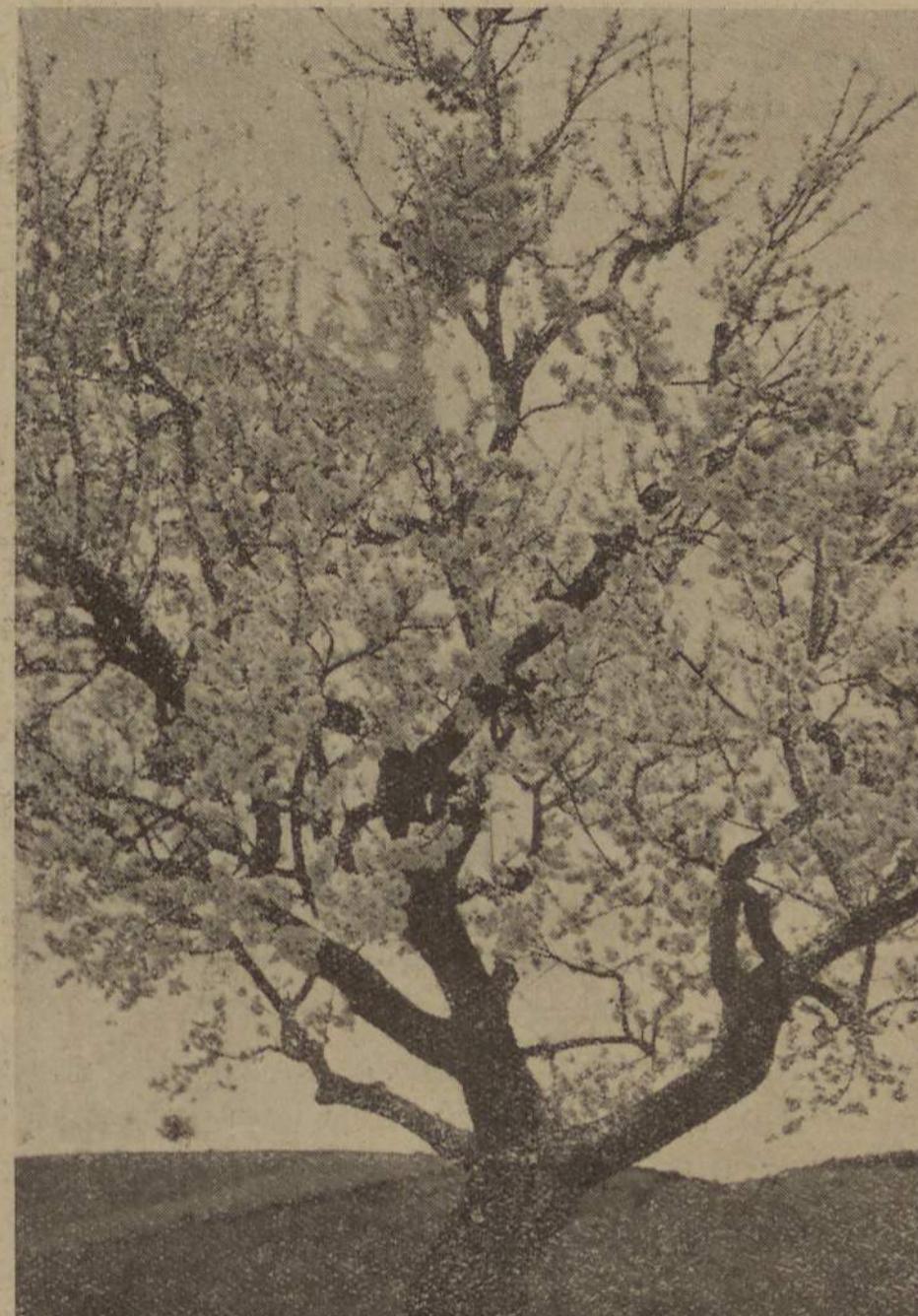
Depósito de tijôlo, louza e telha marselha

Adubos químicos compostos — MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

FÁBRICA DE SERRAÇÃO — Madeiras aparelhadas e em tosco

Automóveis de Aluguer

TELEFONE, N.º 3

FORNOS DE ALGODRES — GARE
BEIRA-ALTA

Amendoeiras em flor, nos arredores da Guarda

BEIRA

BAIXA

C ASTELO BRANCO preside à Província da Beira Baixa. É uma das povoações mais antigas da península e a sua fundação remonta à época do domínio romano. A atestar a sua antiguidade vêem-se ainda os restos de um castelo, que pelo seu valor histórico está incorporado no número dos nossos monumentos nacionais.

Dois reis tem o seu nome ligado à glória de Castelo Branco: D. Sancho I, que reedificou a povoação e a aumentou, concedendo fartos privilégios aos soldados dos cruzados que, por aquele tempo, chegavam aos portos de Lisboa, e D. Dinis que, em 1319, mandou cercar a então vila com fortes muralhas, nas quais se abriram dez portas de acesso. O crescimento progressivo da cidade correu para a demolição dessas muralhas, o que se verificou em 1835. Castelo Branco pôde, de aí em diante, alargar os seus limites.

Castelo Branco é uma cidade muito populosa e digna de ser visitada, pois contém, sob o ponto de vista turístico, preciosos valores, como o antigo Paço Episcopal, edifício imponente onde, hoje, se encontra instalado o Liceu; os Paços do Concelho, que são nada menos nada mais o antigo Palácio dos Albuquerques, o Palácio Ordaz, a Casa dos Bejas, a dos Caldeiras e a dos Cardosos. Pela antiguidade da sua arquitectura esses velhos solares impõem-se à admiração de quantos visitam a cidade.

O Jardim do Paço é uma maravilha, que encanta. Como no Jardim de Queluz, vêem-se esculturas e ornatos de buxo. Essas esculturas, talhadas em granito, são curiosas. Representam reis de Portugal, tendo-se dado às que figuram os três Filipes menos estatura. Foi uma maneira engraçada, irónica, de nos vingarmos da fatalidade do domínio espanhol durante sessenta anos.

Digno de visita é também o Museu Regional Francisco Tavares Proença, onde existem quadros de Cristóvão de Figueiredo e outros mestres, tapeçarias flamengas, móveis preciosos, peças de cerâmica, gravuras, etc.

O templo mais notável de Castelo Branco é a Igreja de S. Miguel da Sé, onde se admira a opulenta capela do Santíssimo, toda revestida de marmores.

Aumentam a riqueza turística da região as termas de Monfortinho e a pitoresca povoação de Monsanto, à qual, em 1939, foi atribuído, num concurso organizado pelo Secretariado, o título honorífico de «a aldeia mais portuguesa». Para que ninguém se esquecesse do título, colocou-se na grimpa da Torre de Lucano do seu velho castelo,

fundado, ao que se julga, por Gualdim Pais, um *galo de prata*. É, na verdade, uma aldeia típica.

A cidade da Covilhã, que faz parte do distrito, é notável pela sua indústria de lanifícios. Chamam-lhe, por isso, a Manchester portuguesa. Mas não se julgue que pelo facto de ser um grande centro industrial, a povoação não ofereça interesse turístico. É de lá que partem as excursões à Serra da Estrela, principalmente no inverno, pelo período das neves e dos desportos, a que elas dão motivo.

A Vila do Fundão representa outro valor na economia do distrito. Edificada na encosta da serra da Guardunha, cercam-na pomares de deliciosa fruta e uma espessa mata de castanheiros.

Fundão é, incontestavelmente, o primeiro centro pomícola do país e está à frente dum populoso concelho. E, como quase todas as povoações da Beira Baixa, apresenta condições turísticas de grande interesse.

A Beira-Baixa é uma das províncias mais importantes do país e por muitos motivos merece a visita dos que desejam conhecer o nosso belo e incomparável país.

Centro Comercial Agrícola

António Tracana & Irmão

Exportação de Batata, Castanha, Cereais, Legumes, etc. — Especialidade em feijão :— Patareco para semente (vagem) :—

(BEIRA BAIXA)

BARRACÃO

FRANCISCO RODRIGUES

Estabelecimento de Adubos, ferragens, sal e diversos artigos
Negociante de batata, castanha verde e seca
Vinhos, lás e lenhas

Beira Baixa — BARRACÃO

PADARIA PROGRESSO **D E** António dos Santos Perelra
Vinhos finos e de consumo — Miudezas, Papelaria, Louça de esmalte e Sacavém — Depósito da Cevada Santo António

Beira Baixa — BARRACÃO

Fábrica de Refrigerantes

A COMBATENTE
MANUEL SOARESESMERADO FABRICO EM LARANJADAS, PIROLITOS E GASOSAS
— ESPECIALIDADE EM LARANJADA NATURAL (turva) —

Confeitoria «ORVIL» — Padaria «PROGRESSO»

BEIRA BAIXA — CRIA

Telefone (Padaria): 19

Francisco Martins SilveiraADUBOS, BATATAS,
CEREAIS E CASTANHA

Armazém na Estação do Caminho de Ferro

Beira Baixa**CRIA**

Telegrams: FRANCISCO SILVEIRA

Pinto & FigueiraNEGOCIANTES
DE

Cereais, batatas, Queijos e Legumes

Beira Baixa**CRIA****ELECTRO-REPARADORA DE CRIA**

DE

António Cameira CaladoINSTALAÇÕES DE LUZ E FORÇA MOTRIZ
— REPARAÇÕES E INSTALAÇÕES EM AUTOMÓVEIS E BATERIAS — Automóveis de aluguer

RUA CONSELHEIRO FRANCISCO PIRES SOARES — Telef. 13

B. B. — CRIA

José Mendes Júnior

Telegrams: JÚNIOR

Batata, Castanha, Cereais, Legumes, Queijos e Carnes Frescas.
Especialidade em Feijão Fidalgo, Patareco e Manteiga

Beira Baixa — CRIA — Gare

CAFÉ ORIENTAL**Deolindo Gomes de Andrade**

Especialidade em: CAFÉ, CHÁ, PASTELARIA e VINHOS FINOS

RUA CORONEL JOSÉ MARTINS CAMEIRA

B. B. — CRIA

— Estabelecimento —
de Mercearia, Fazendas, Miudezas, Ferragens**de António Esteves Afonso**

BEIRA BAIXA

CRIA**SAPATARIA CENTRAL**

DE

José Afonso Júnior (Dornas)Armazém de solas e cabedais — Calçado para
Homem, Senhora e Criança / Feito e por medida

B. B. — CRIA

Francisco Miranda Cariano

Fazendas — Miudezas — Mercearias

Rua Conselheiro Francisco Pires Soares
Beira Baixa Telef. 21 **CRIA**

Pensão e Café Central

DE **António Carvalho Júnior**

Rua Coronel José Martins Cameira — Telef. 9

Beira Baixa — C A R I A

ANTÓNIO MARQUES

COM ESTABELECIMENTO DE

PADARIA E MERCEARIA

Telefone, 4

B. B. — C A R I A

The Portuguese-American Tin Company

BELMONTE — (PORTUGAL)

Tel. PATIN

CONCESSIONÁRIOS DOS COUTOS MINEIROS

DA

GAIA E MAÇAINHAS

Produtores de **ESTANHO** dos aluvões das suas concessões mineiras e proprietários das Marcas Registadas **REGIS** — Em lingotes, pureza garantida de 99,9% Sn, para mais.

BELMONTE — Em lingotes — Teor 99,8% Sn, para mais.

PATCO — Barrinhas, fabrico por encomenda.

Viúva de Alfredo Pereira de Sousa, Suc.^{res}

ESTABELECIMENTO DE MERCEARIAS E PADARIA

Depositária da COMPANHIA PORTUGUESA DE TABACOS

Beira Baixa — Telefone 19 — **BELMONTE**

Albertino Amaro Soares

Com. estabelecimento de Adubos, Ferro, Ferragens, Enxofre, Cal e Cimento, Madeiras, Telha e Tejolo

Beira Baixa — **BELMONTE-GARE**

O NOVO MUNDO

ROBALO & BAPTISTA, Sucessor

Solas e cabedais, ferro, aço, ferragens, pregaria, chapa zincada, estanho, arames, charruas e todos os artigos para lavoura, cal hidráulica «Mondego», cal branca, óleos, tintas, vernizes, artigos sanitários, tubos de grés, mosaicos e azulejos — Subagente do Cimento LIZ

R. Pedro Alvares Cabral — **BELMONTE** — Telef. 14

TELEFONE: 9

MANUEL ABREU BALTAZAR

Serralharia de construção civil e mecânica

SOLDAGEM A AUTOGÉNIO

Largo Dr. Miguel Bombarda — **BELMONTE**
BEIRA BAIXA

FRANCISCO COSTA

(VIÚVA E HERDEIROS)

Telefone, 7

TABACOS DE «A TABAQUEIRA»

FAZENDAS BRANCAS || CORRESPONDENTE
MIUDEZAS || DE VÁRIOS BANCOS
E MERCEARIAS || E CASAS BANCÁRIAS
Petróleo, Óleos e Gasolina da «SONAP»

BELMONTE

Tel. VIRGÍLIO SOUSA — **BELMONTE-GARE**

VIRGÍLIO PEREIRA DE SOUSA

Fundição de Estanho Marca «TRÉVO»

Concessionário de Minas — Automóveis de Aluguer
Carreiras de Camionetas entre Belmonte (Vila) — Sabugal

BELMONTE — GARE

J. RODRIGUES & SOBRINHOS

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DO LOBÃO

Telefone 24 — **Telegr. J. RODRIGUES** — **TORTOZENDO**

MOURA & BAPTISTA, Lda.

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

Telefone 9 — **TORTOZENDO**

Luiz Gonçalves Nogueira

COMÉRCIO DE MADEIRAS NACIONAIS

Beira Baixa — **BARRACÃO**

JOSÉ GONÇALVES EDUARDO

Negociante de Batata, Castanha, Cereais e Legumes, Feijão de semente e consumo. Especialidade em sementes. Nozes e adubos

BEIRA BAIXA — BARRACÃO

A Capital do Norte

A CIDADE DO TRABALHO

O Porto orgulha-se e com razão dos chama-doiros que lhe dão e por que é conhecido em todo o país: Cidade da Virgem, Cidade Invicta, a Capital do Trabalho e, finalmente, a Capital do Norte. Quem, no estrangeiro, se encarrega da sua propaganda é o seu magnífico vinho, esse vinho fidalgo que vai à mesa de reis e de príncipes, e que nenhum inglês que se preze deixa jámais de servir aos amigos que o visitam. O vinho do Porto tem personalidade. Personalidade cativante, a que ninguém pode resistir. Almeida Garrett, que viveu alguns anos na Inglaterra, escreveu no seu maravilhoso livro «Viagens na minha terra» — uma obra que devia enriquecer todas as bibliotecas particulares — o elogio do vinho do Porto. A certa altura, exclama: O que seria dos nossos amigos ingleses se não bebessem o nosso vinho do Porto?

O vinho do Porto exerce também, com dignidade, as altas funções de embaixador extraordinário do nosso país. Dá-nos prestígio, impõe-nos ao respeito e simpatia de todo o mundo.

O Porto, nestes últimos trinta anos principalmente, tem sofrido grandes e notáveis transformações. Novas avenidas, edifícios monumentais, bairros modernos fazem da capital do Norte uma das mais belas cidades da Europa.

O Porto tem, como todas as cidades de viva personalidade, a sua cor própria, o seu estilo arquitectónico, a sua fisionomia própria, inconfundível, aliciante. Coisa curiosa, que merece registo: os ingleses, que se estabelecem em Portugal têm no nosso país interesses criados, amam o Porto, como se nessa linda cidade tivessem nascido. E são eles, diga-se a verdade, que têm defendido na Inglaterra grande parte dos nossos interesses. Já se deu, por ventura, na Inglaterra, um só caso de falsificação do vinho do Porto, como, infelizmente, por frequentes vezes, se tem verificado na França?

Alguns pintores portugueses consideram o Porto, sob o ponto de vista pictural, é claro, como a cidade mais bela de Portugal. De facto, os aspectos mais curiosos da cidade, na qual, aliás, nasceram alguns dos maiores pintores portugueses, têm dado motivo a quadros de singular beleza. Que admirável, que extraordinária exposição não se poderia organizar com os principais quadros em que artistas portugueses e

estrangeiros se inspiraram nos aspectos mais curiosos, mais típicos do Porto!

Capital do trabalho, o Porto reune, com efeito, numerosas indústrias e é intensa a sua vida comercial. É uma cidade progressiva, que de dia para dia registava e apresenta consideráveis melhoramentos, sem, contudo, perder o seu carácter.

FLOR DOS CONGREGADOS

RESTAURANTE E ADEGA — DE —

LUIZ DE SOUSA & IRMÃO

CARNES FUMADAS — Grande variedade em Sandes e Petiscos

Trav. dos Congregados, 11 PORTO — Telef. 1822

FÁBRICA DE

Tanoaria, Cordoaria e Tapeçaria

— DE —

Manuel Marques da Silva

TELEFONE, 29

RELVA

ESMORIZ

Fábrica de Serração e Tanoaria

Alfredo de Sá

TELEFONE 9

ESMORIZ

TELEFONES P. B. X. 27423-27424 — ESTADO 33

GRANDE HOTEL DA BATALHA

PREÇOS MODESTOS PARA FAMÍLIAS
E PENSIONISTAS

Um dos mais bem situados no Porto — Perto dos Correlos e Telegrafos

Eléctricos para todos os pontos da cidade

Completamente remodelado — Confortáveis e moderníssimas instalações — Primoroso serviço de mesa — Sala de jantar, própria para banquetes — Chauffage — Água quente e fria em todos os quartos — Ascensor — Telefone nos aposentos

Praça da Batalha

PORTO

Restaurante A. Regaleira, Lda

ÓPTIMO SERVIÇO DE COZINHA E VINHOS AFAMADOS
Rua Bomjardim, 87 — PORTOTIPOGRAFIA Thomaz Batalha & Irmã
Executam-se com perfeição todos os trabalhos tipográficos
Avenida Saraiva de Carvalho, 53 a 57 — PORTO
Telefone 21666 (Por chamada)

ANTÓNIO DE SOUSA SAMPAIO

PROPRIETÁRIO DE

«A GRIJOENSE»

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E SECÇÃO DE MARCENARIA — CARPINTARIA

PÓVOA DE BAIXO Telefone 42 — GRIJÓ — GAIA

Sociedade Industrial de Calçado

SYLVIUS, L.^{DA}

CALÇADO DE LUXO SYLVIUS

MILHEIROZ DE POIARES (Arrifana)

José Dias Magalhães

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO

LIMAC

ARRIFANA VALE DO VOUGA

Apartado 4

DELFIN DA COSTA ALMEIDA

MERCEARIA, VINHOS E TABACOS

Petiscos, Vinhos de consumo das melhores procedências, finos e licorosos, refrigerantes, panos, camisas, polovers, lenços, meias e miudezas

Outeiro — ARRIFANA — V. V.

“A LUXUOSA”

Oficina de Tamancaria
e calçado de luxo em madeira,
para senhora

RODRIGO DA COSTA ALMEIDA

Chamadas ao Telefone, 74 (rede S. João da Madeira)
Outeiro — ARRIFANA — (V. Vouga)SERRALHARIA MECÂNICA
CARLOS DE FIGUEIREDOESTAÇÃO DE SERVIÇO
PARA TODAS AS MARCAS TELEFONE, 62-1

REPARAÇÕES EM AUTOMÓVEIS

Lubrificações com elevador e com
aparelhos de lubrificar, automáticos

A maior perfeição em encamisagem de motores de todos os modelos, colocação de pisões novos com máquinas próprias, desempeno de eixos e de todos os órgãos, sem depreciação de material e todos os trabalhos pertencentes à mecânica.

Rua de Camões, 675

PORTO

TALVEZ NÃO SAIBA ...

QUE, quanto à sua arquitectura, a Estação do Rossio tem estilo, tem beleza de pormenores, que são incontestáveis, e, longe de ser um híbrido produto arquitectónico é antes um tema hábilmente extraído do género que representa, para nós portugueses, um padrão de glória.

QUE, nas locomotivas da C. P. da série 500 a 508, o diâmetro das caldeiras é de 1^m,647 e a superfície da grelha é de 3^{m²},79.

QUE os caminhos de ferro suíços, cuja extensão é de 3:041 quilómetros, dispõem de 32:800 agentes.

QUE a companhia inglesa London & North Eastern Railway, uma das maiores da Europa, conta perto de 11:000 quilómetros de via em exploração e tem ao seu serviço cerca de 200:000 agentes.

QUE, na zona central da fachada da Estação do Rossio, as duas portas, encimadas pelas letras góticas que inscrevem «Estação Central», representam as entradas do túnel que dá acesso a Campolide e foram a causa de muitos delíquios, sobre os quais o arquitecto não curou de saber se a crítica consciente decidiria, ou não, quanto à legitimidade da sua forma.

QUE os carregadores automáticos permitem uma carga de carvão para a fornalha de dez mil quilos por hora, o que corresponde a uma potência de 10:000 cavalos, podendo-se ainda assegurar o aumento deste índice utilizando carvão britado ou pulverizado.

QUE, acerca da superestrutura da via, sabe-se que na América do Norte há linhas que suportam uma carga de 40 toneladas por eixo o que equivale a uma locomotora de seis eixos motores um peso aderente de 240 toneladas, correspondendo, para uma velocidade de 40 K^m-hora, a um esforço de tracção de 53.500 quilogramas ou à potência de 8:000 H.P.

QUE, com o emprêgo de locomotivas articuladas, pode atingir-se um peso aderente de 320 toneladas com uma carga de 20 toneladas por eixo.

QUE a ponte de Hell-Gate, a chamada Porta do Inferno, edificada sobre o East River, em Nova York, tem 303 metros de abertura e é considerada como tendo o maior arco metálico até hoje construído. O material de que se compõe, mais resistente do que o ferro ordinário, é uma liga de aço e níquel.

QUE, na Colónia de Angola, onde existem linhas de penetração para o interior, o número de quilómetros em exploração é, actualmente, de 2:361.

QUE um dos mais importantes melhoramentos adoptados para a segurança dos comboios é o chamado *sinal de abrigo*, isto é, um sinal que tanto pode ser acústico como óptico, colocado no pavilhão da locomotiva e pelo qual o maquinista é advertido do que lhe urge fazer.

QUE os romanos se desenvolveram tanto no aperfeiçoamento de pontes que chegaram a edificá-las de alvenaria, com arcos de grandes aberturas, alguns superiores a 40 metros, como ainda hoje se pode ver em Roma ao admirar a

Ponte do Santo Anjo, outrora chamada Ponte Elia (Pons Aelius).

QUE existe nas cabines de sinalização eléctrica um diagrama luminoso colocado em frente do lugar do agulheiro, onde várias séries de lâmpadas indicam com precisão ao agente encarregado do posto a posição dos respectivos sinais, o que evita a observação *in loco*, conveniente em certos casos e muitas vezes impossível noutras.

QUE, quando na idade média os frades, ou freiras, pretendiam construir pontes que, de facto, eram trabalhadas pelo povo, limitavam-se aqueles e aquelas à angariação de esmolas para custear as obras e a pedir aos povos o trabalho gratuito a fim de conseguirem viabilidade de execução. Concediam para este efeito indulgências espirituais de longo alcance, pois nessas eras o poder papal considerava como obras de caridade o que, em nossos tempos, se classifica de obras de arte.

QUE o comboio oferecido no ano de 1858 pelo Imperador de França, então Napoleão III, ac. Papa Pio IX, para que Sua Santidade pudesse efectuar a viagem da inauguração da primeira linha férrea construída em Itália e cujo percurso era entre Roma e Civita-Veccchia é de 100 quilómetros, foi depois usurpado em 1870 pelo Estado Italiano, em virtude da delicada questão em que se debatiam os interesses nacionais dos italianos com o prestígio da soberania temporal do Papa, como chefe do Estado da Igreja Católica, aliado ao da soberania espiritual de milhões de católicos. Compunha-se esse comboio de três carruagens ricamente revestidas de damasco e brocados, sendo de perfeito luxo e grandiosa arte a carruagem-capela.

QUE na Bélgica a ligação de Ostende a Bruxelas (123 quilómetros) faz-se normalmente, em 90 minutos, sendo, pois, a velocidade horária de 86,8 quilómetros.

QUE de Paris a Milão há três itinerários, sendo o mais longo, apesar disso, o mais rápido, pois corresponde a 934 quilómetros, passando por Basileia e pelo túnel de S. Gotardo. Demora a viagem 14 h. e 20, pelo que é feita à velocidade média de 65,2 quilómetros-hora.

QUE o único caminho de ferro que Portugal possui no Extremo-Oriente é o da linha férrea de Mormugão, que está aberta à exploração desde o ano de 1877.

QUE, na Ásia, os caminhos de ferro mais velozes eram os do Japão. Fazia-se em 9 horas o trajecto de Tóquio a Kobe, que é sensivelmente igual ao dôbro da viagem de Lisboa ao Porto.

QUE sómente em Inglaterra, França, Canadá e Estados Unidos da América se encontram percursos feitos a mais de 90 quilómetros-hora, entre duas passagens consecutivas.

QUE em Fevereiro do ano de 1864 se inaugurou a linha do caminho de ferro de Beja e em Junho do mesmo ano ficou aberta à circulação pública a linha de Lisboa ao Porto.

QUE, nos caminhos de ferro as inclinações de via inferior a 8 ^m/_m por metro são consideradas de declives fracos,

quando a inclinação média é de 8 a 10 m/m por metro, chama-se de declives médios e quando numa rampa atingem declives superiores a 10 m/m por metro contam-se por declives fortes.

QUE, sabida esta classificação, melhor se poderá avaliar a formidável rampa que liga a estação do Pocinho, na linha do Minho e Douro, com a de Moncorvo, na linha do Vale do Sabor, cuja inclinação é, nalguns pontos, superior a 35 m/m por metro.

QUE, por contratos de Julho e Agosto de 1854, foram mandadas construir as linhas do caminho de ferro do Barreiro a Vendas Novas e o ramal de Setúbal.

QUE a primeira linha aberta à exploração pública foi a do caminho de ferro de Lisboa (Santa Apolónia) ao Carregado, inaugurada em Outubro de 1856.

QUE o ramal de Setúbal e a linha de Vendas Novas só foram inauguradas em Fevereiro de 1861, isto é, 7 anos depois dos trabalhos iniciais.

QUE em 1863 foi posta à exploração a linha do caminho de ferro de Vendas Novas a Évora.

QUE, tomando por base os actuais consumos, verifica-se que os recursos mundiais para a utilização da hulha se podem prever como bastando para se manter, no actual ritmo de dispêndio, por mais de quatro mil anos. Quanto ao petróleo considera-se que as reservas mundiais apenas chegarão para pouco mais de trinta anos de consumo, a menos que se não venham a descobrir novos jazigos de tão precioso combustível.

QUE a maior ponte construída em ferro macio foi a de Forth, na Escócia, que empregou 51:800 toneladas de material e custou o equivalente a 378:000 contos da nossa moeda. Os dois maiores vãos desta ponte têm de largura 520 metros.

QUE os caminhos de ferro nacionais do Canadá, já antes da última guerra tinham ao serviço três vagões-hospital, cada um deles destinado a outras tantas zonas da sua rede ferroviária. As dependências desses úteis vagões são as seguintes: compartimento no qual se podem instalar doentes para cuidados de emergência e que comportam lugar para trinta pessoas receberem simultaneamente as lições práticas e teóricas, ministradas por pessoal clínico e respeitantes a socorros de urgência; sala de operações, com todo o material cirúrgico e mobiliário adequado às circunstâncias; casa de banho, cozinha e compartimento para refeições, além de quartos para médicos e enfermeiros.

QUE para se perfurar um túnel entre dois pontos se inicia o trabalho marcando rigorosamente sobre o terreno a sua directriz, recta ou curva ou, ainda, composta por alinhamentos das duas espécies, marcando-se logo o local onde se deverão abrir os poços de arejamento.

QUE de distância em distância se cavam êsos poços, no próprio eixo do túnel, quase sempre, ou desviados dêles, raras vezes.

QUE a distância entre estas aberturas de arejamento depende de variadíssimas circunstâncias, tendo-se sempre em conta o encontrar a menor dificuldade para o trabalho a executar.

QUE os túneis dos caminhos de ferro da linha do Douro são todos para uma só via.

QUE o túnel do Monte Cenis, de mais de 12:220 metros de comprimento, tem a profundidade média de 1:800 metros.

QUE para a construção do Túnel de S. Gotardo, que tem perto de 3 léguas de extensão, se reuniu o concurso de três nações, directamente interessadas: a Suíça, a Itália e a Alemanha.

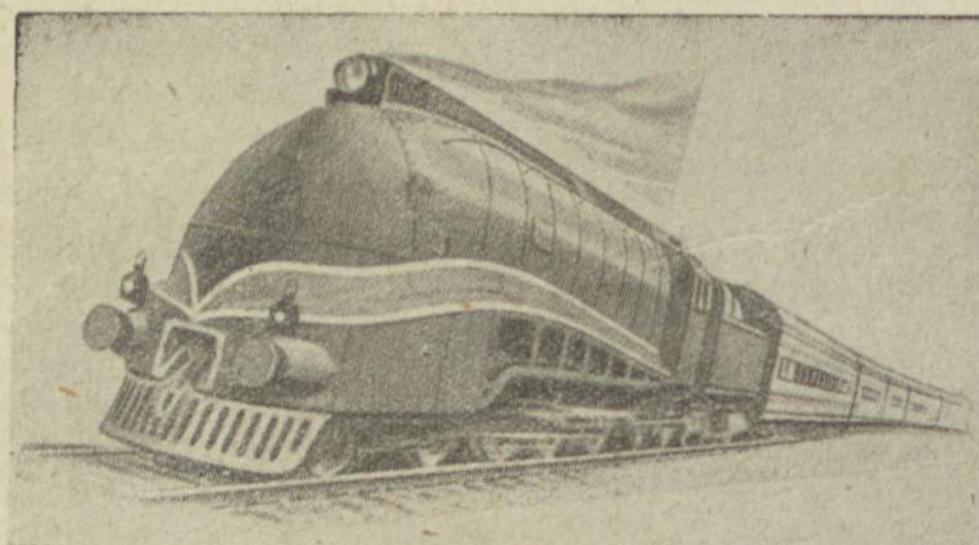
QUE sendo sempre difíceis as perfurações no solo para a abertura de túneis e quando o alvião, a picareta e nalguns casos as poderosas máquinas escavadoras não dão conta do trabalho, se emprega como meio forçoso as cargas de dinamite para poderem ser perfuradas as rochas.

QUE, por perigoso, êsse processo nem sempre se pode utilizar e, nesse caso, recorre-se ao emprego de cunhas. Foi o que sucedeu no túnel, aliás, de bem pouca extensão, que passa sob os encontros, ou apoios, da ponte de D. Maria Pia, no Porto, ligando Campanhã com a Alfândega da cidade.

QUE foi só em Maio de 1852 que a Rainha D. Maria II assinou o decreto determinando a construção de uma linha de caminho de ferro de Lisboa à fronteira.

QUE o caminho de ferro tem sido sempre um poderoso auxiliar do comércio, das artes, das indústrias e, por isso mesmo, um índice da civilização dos povos.

Alexandre F. Sette



Um aeródromo de turismo

TOUSSUS-LE-NOBLE

NUM local tipicamente Ilha de França, ao abrigo das brumas industriais da região parisiense, o aeródromo de Toussus-le-Noble oferece aos visitantes aéreos o apoio das suas instalações técnicas e as suas possibilidades de circuitos turísticos.

Seis quilómetros ao Sul, serpenteia o Yvette no célebre Vale de Chevreuse, enquanto ao Norte e fazendo com este simetria, corre o Bièvre no leito que para si cavou ao longo de Versalhes, a cidade real. Monumentos, jardins e parque sucedem-se num conjunto arquitectónico único no Mundo.

Mais para leste, em Jouy-en-Josas, flutua ainda a recordação de Victor Hugo no local onde a infidelidade de Juliette Drouet lhe inspirou a Tristeza de Olímpio.

E, finalmente, a 20 minutos em caminho de ferro, Paris atrai irresistivelmente o turista com os seus testemunhos de um passado prestigioso, a sua originalidade presente, as suas seduções de toda a ordem.

Se Orly e o Bourget são aeródromos parisenses reservados respectivamente para as viagens intercontinentais e continentais, Toussus-le-Noble é o porto aéreo dos aviões de turismo e dos transportes de aluguer.

Os proprietários de aviões de turismo, os amadores de desporto aéreo e as pessoas que desejam viajar em avião particular ou libertarem-se dos horários dos Transportes Públicos, são os habituais frequentadores deste garrido aeródromo. Aqui, nada de cimento armado, de aerogares e de instalações gigantescas, mas um relvado verde, com edifícios de agradável aspecto e proporções humanas, pelo meio dos quais os maciços de flores põem na estação própria a sua simpática nota.

Ainda que mais modestos que os dos grandes centros aéreos, os serviços técnicos de Toussus-le-Noble são de carácter moderno e oferecem importantes recursos.

O piloto de turismo beneficia de numerosas vantagens de ordem técnica, administrativa e hospitaliera. A plataforma de aterragem, muito bem desafogada, é constituída por uma excelente pista de rede de mais de um quilómetro de comprimento por 25 metros de largura.

Uma plataforma de sinais permite que sejam fornecidas indicações aos aparelhos que não possuam rádio.

Na aerogare, o controle local compreende uma Torre de Comando disposta de meios radiofónicos de alta e muito alta frequência, assim como de um goniómetro que permite «puxar» os aviões até à pista segundo o método chamado «homing».

Actualmente, o aeródromo só está aberto de dia, mas a sua utilização de noite está já estudada e em vias de realização.

Um gabinete de informações e uma estação meteorológica proporcionam aos que utilizam este aeródromo a obtenção de todas as indicações necessárias para a preparação das suas viagens. Além disso, o gabinete de informações permite que se obtenha toda a documentação útil respeitante à infraestrutura e aos auxílios à navegação da União Francesa e de alguns países estrangeiros.

Sem contar com os escritórios da Direcção, o aeródromo compreende os diversos serviços oficiais destinados a permitir a regulamentação dos viajantes, a fiscalização sanitária com uma sala de isolamento, a polícia e as alfândegas. Todos estes serviços funcionam permanentemente durante as horas de abertura do aeródromo, isto é, do nascer ao pôr do sol.

Uma parte da aerogare reservada ao acolhimento está dividida em acolhimento nacional e internacional, estando, como é natural, reservada para os hóspedes estrangeiros a parte de mais agradável apresentação. Um bar e um restaurante, num cenário apropriado, convidam os passageiros ao repouso.

Os 14.000 metros quadrados de superfície coberta do aeródromo compreendem também as garagens climatizadas que abrigam o material automóvel de defesa contra incêndios, os barrações para recolha dos aparelhos e os postos de serviços.

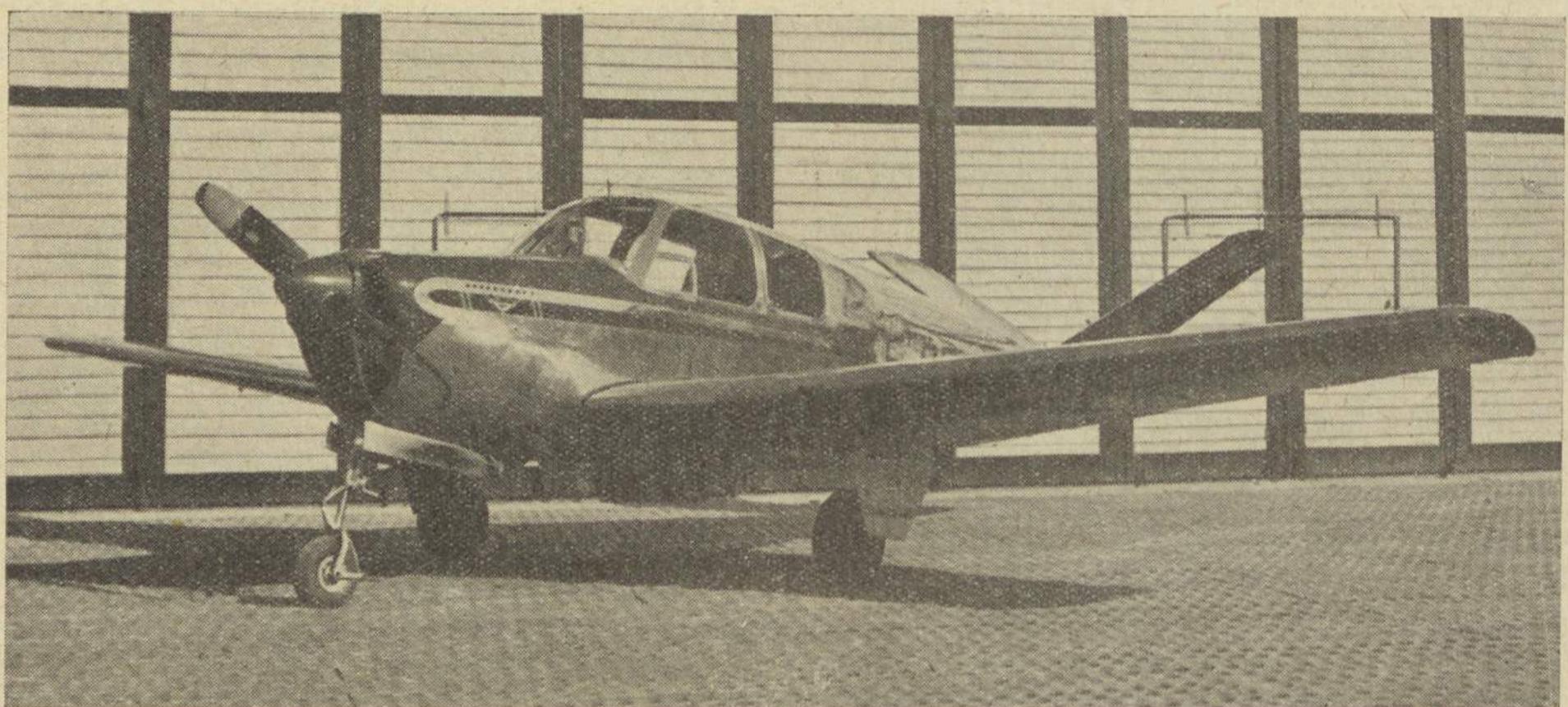
O importante tráfico externo de Toussus-le-Noble, que, além do tráfico local, atinge o movimento médio de 200 a 300 partidas e outras tantas chegadas por quinzena, exige, por esse facto, facilidades e uma organização aeronáutica consideráveis.

Os aviões particulares, os 15 clubes e as companhias de táxis aéreos com bases neste terreno tornaram necessária a criação de 5 postos de serviços.

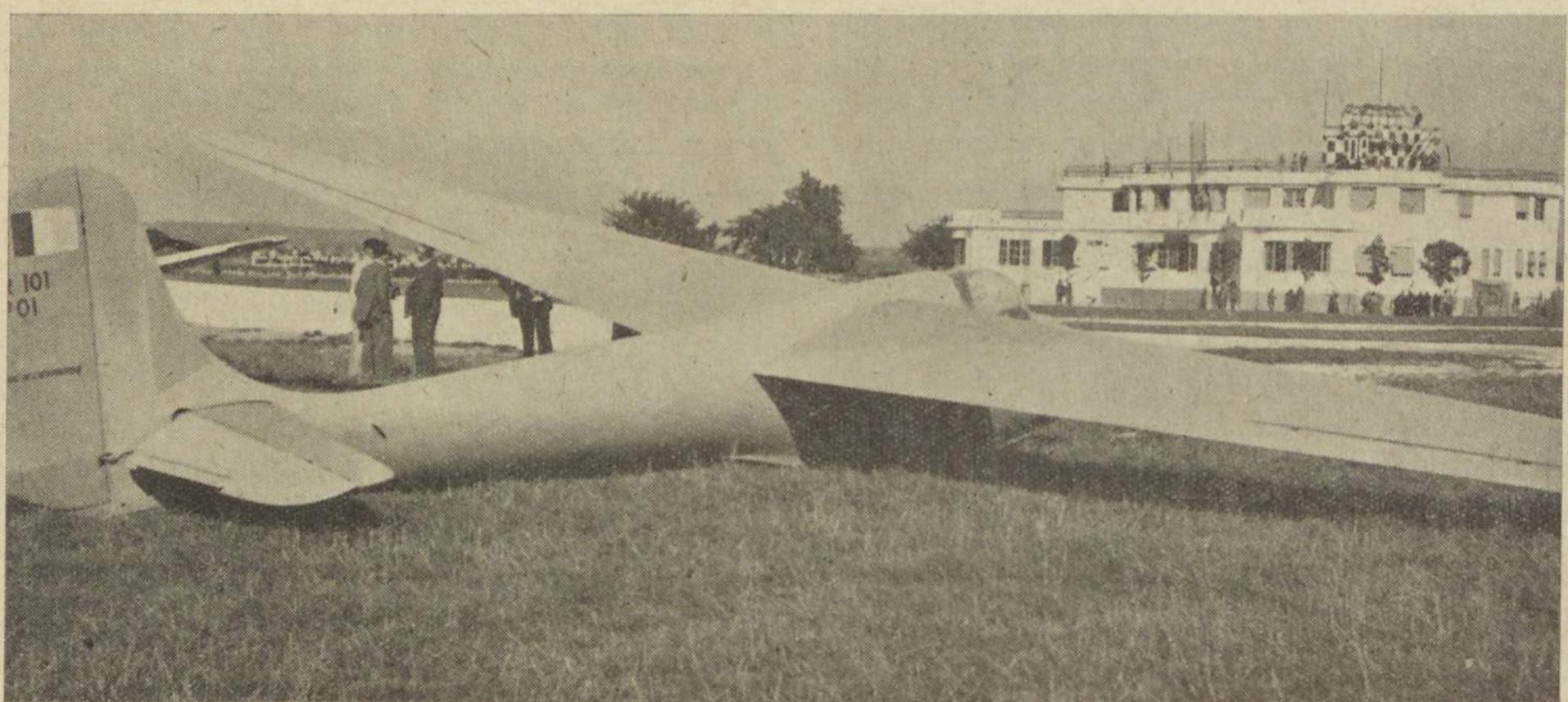
É, portanto, possível obter-se o reabastecimento de gasolina e de óleo que possuam, respectivamente, as graduações de combustibilidade e de viscosidade desejadas.



Uma frota de 14 aparelhos Pipercubs empregados nos serviços turísticos



Um «Beechcraft Bonongo 35», a mais recente novidade em aviões de turismo



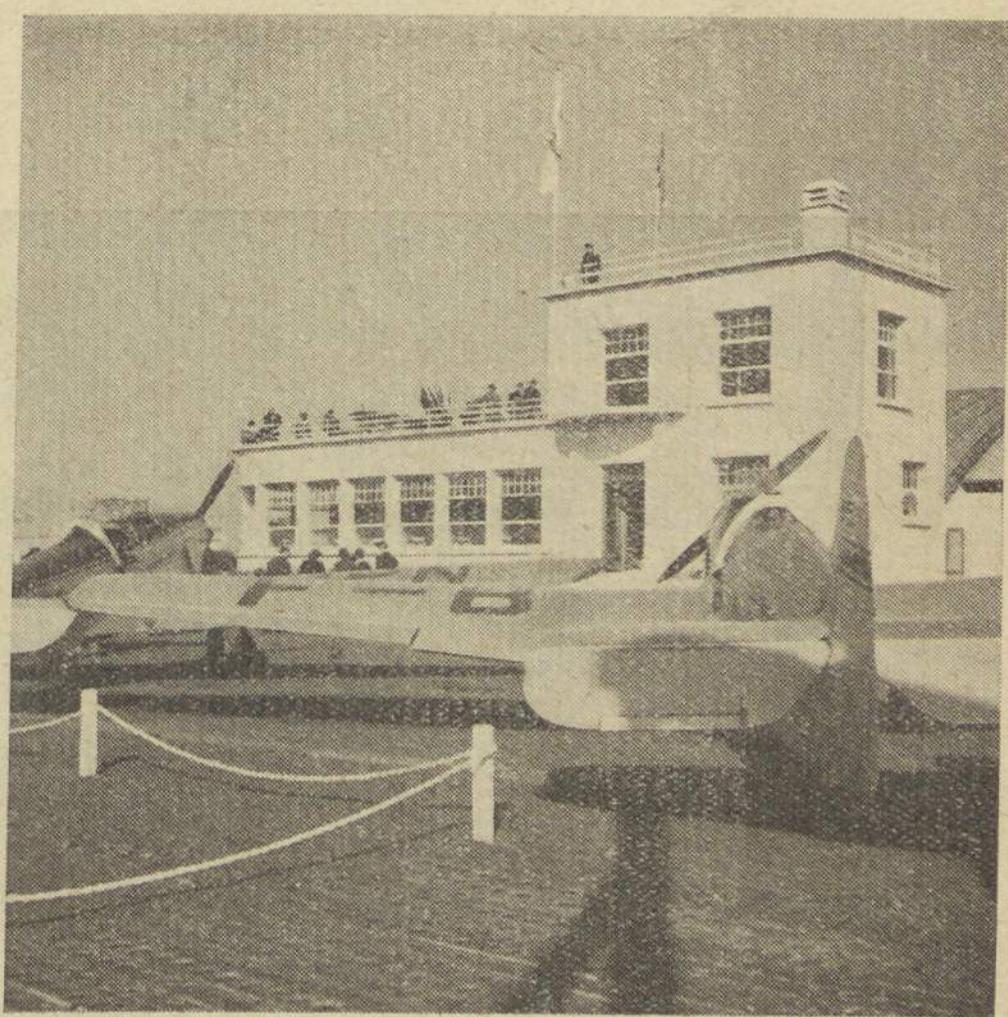
A torre de Control



Mademoiselle Elisabeth Boselli, que alcançou o recorde feminino de altitude em França

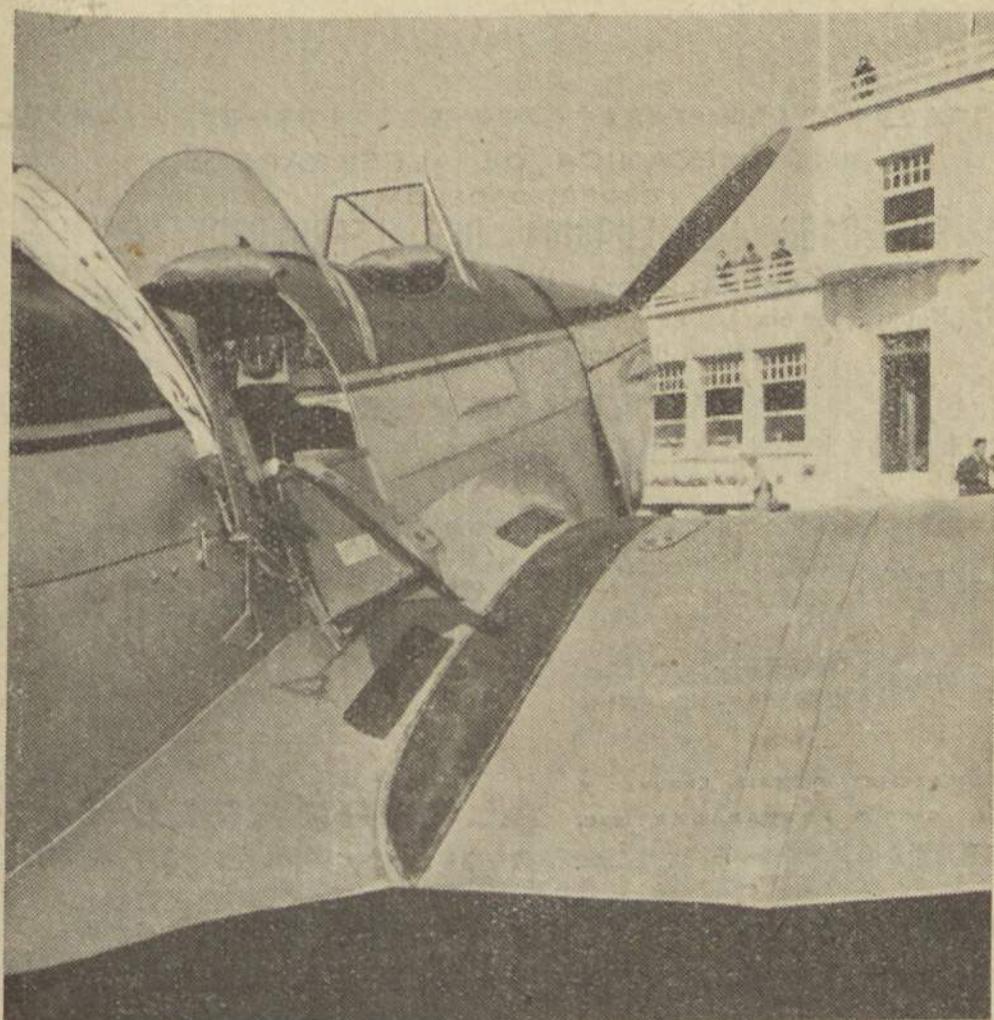
Todas as reparações são possíveis e a proximidade da capital permite a rápida substituição de peças destacadas. Um representante da «Veritas» encontra-se à disposição dos viajantes para verificar os seus aviões. Há sempre disponíveis lugares de garagem nos barracões do aeródromo.

Meios de transporte em comum ou particulares ligam Toussus-le-Noble à cidade de Versalhes, distante sete quilómetros, funcionando estes carros todos os dias, mesmo os feriados. Há também táxis

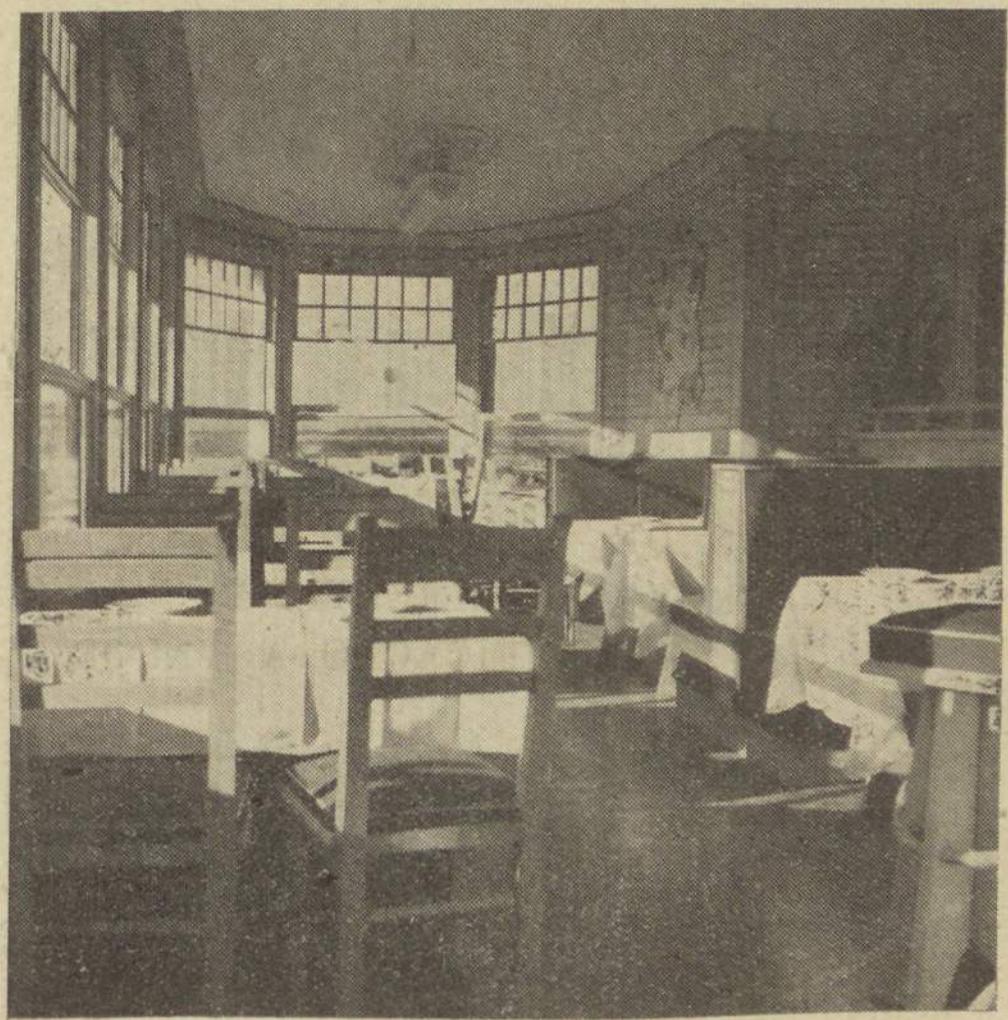


O Centro de Acolhimento

nas mesmas condições. Em Versalhes fica-se a 20 quilómetros de Paris pelo Caminho de Ferro eléctrico. Porto aéreo da capital para os turistas, Toussus-le-Noble ocupa uma situação privilegiada, devido ao seu local agradável, às facilidades técnicas que a sua escala oferece, às suas possibilidades turísticas e à sua proximidade de Paris. É o tipo acabado dos numerosos campos de aviação de turismo espalhados pelas diferentes regiões da França.



Um Beechcraft C 18 S., com lugares para 6 passageiros e dois pilotos e um «strapontin»



Um aspecto do «bar» do Centro de Acolhimento



A cidade da Covilhã ergue-se em anfiteatro

Telefone: 24000 — CHAMADAS

CAMISARIA SERRA

ESPECIALIZADA EM CAMISAS POR MEDIDA

Rua de Mousinho da Silveira, 281 a 287

GRAVATARIA, ENXOVAIS, MALHAS
E ARTIGOS DE NOVIDADE

PORTO

End. Teleg. — MOAGEM-ABRANTES

Telef. N.º 65

Companhia de Moagem de Abrantes

S. A. R. L.

FÁBRICAS DE MOAGEM
E MASSAS ALIMENTÍCIAS
PANIFICAÇÃO A VAPOR

ABRANTES

Só os bons produtos dispensam reclames a peso de ouro, pagos pelos clientes

Os óleos «BLUE EAGLE» ocupam o primeiro lugar como lubrificantes

Ferreira, Machado & C.ª

Telefone 171 — ROSSIO AO SUL DO TEJO

AUTO-MECANICA DE ALFERRAREDE
PROPRIEDADE DA

SOCIÉDADE METALURGICA DE ALFERRAREDE, L.º

SERRALHARIA MECANICA E CIVIL
Reparações em Automóveis — Soldaduras a autogénio e eléctrica
Fundição de ferro, bronze e outros metais

ALFERRAREDE

TELEG. | ABRANTES (Alferrarede) 35
LISBOA 2 2316TELEG. | THOMARENSE - Lisboa
SIMÃO COM.º - Alferrarede

Simão & Comp.º

AZEITES, CEREAIS, LEGUMES E
CARNES PREPARADAS, ETC.

ALFERRAREDE

Nova Abrantes

Serreção e Aparelho de Madeiras — Carpintaria Mecânica
Madeiras Nacionais e Exóticas para a Construção Civil

Sede e Oficinas: Chainça — ALFERRAREDE

Roldão & Roldão (Filhos)

Comissões e Representações

Armazens de Vinhos e derivados — Mercearias — Fábrica de refrigerantes gasosos — Pneus, Câmaras d'ar e acessórios para autos e camions — Gazolina e Petróleo, Oleos lubrificantes e combustíveis

SEGUROS CONTRA TODOS OS RISCOS

ALFERRAREDE

Telefone-Abrantes 85

COMPRA E VENDA — Sacatas de Ferro e Metais, Locomóveis, Caldeiras, Motores, Moto-Bombas, Prensas Hidráulicas, Moinhos, Baterias, etc.

Manuel Pires e Vicente Bernardo

ARMAZÉM DE MÁQUINAS NOVAS E USADAS

INSTALAÇÕES COMPLETAS DE SERRAÇÕES DE MADEIRAS
SEDE: — ALFERRAREDE

Fábrica de ceiras e capachos para lagares de azeite — Fundada em Mouriscas em 1903

José Mateus Esparteiro

Teleg. J Esparteiro

Telefone: 212

Renovação de ceiras e capachos usados com absoluta garantia

Companhia de Produtos Resinosos S. A. R. L.

(Manuel Henriques Júnior)

Sede: POMBAL — Teleg. «Resinas» — Telef. 5 (P. E. X.)

Destilação por vapor e fogo directo

EXPORTAÇÃO DE PEZ E AGUARAZ

DELEGAÇÃO EM LISBOA:

RUA DE S. NICOLAU, 102-1.º

Telefones 32358-32359-32360 — Apartado 408

ALFERRAREDE

Confeitoria Bom Sucesso, L.º

Fábrica de Rebuçados e Caramelos
«BOM SUCESSO» (Registado)

Premiada na grande Exposição Industrial Portuguesa
de 1932, com a medalha de «OURO»

ALFERRAREDE — PORTUGAL

Sociedade Industrial de Madeiras, L.º

Fábrica de serração de Madeiras em **tosco e aplanadas para construção**

TOROS PARA EXPORTAÇÃO
CAIXOTARIA E LENHAS

CARPINTARIA
MECÂNICA

ALFERRAREDE

MANUEL ALVES D'OLIVEIRA

Armazém de Solas, Cabedais e outros artigos
Telefone: 107 ALFERRAREDE

OLIVEIRA & BERNARDO, LIMITADA

ADUBOS, CEREAIS E LEGUMES, ETC.

ALFERRAREDE E LAMAROSA

FABRICA DE LICORES E XAROPES «HORTENSE»
de Marques & Vitória, Limitada

Licores finos e super-finos, cremes, genebras, brandys, ginja
Telefone: 96 ALFERRAREDE

AUTO ELECTRIFICADORA, L.º

Vendas e reparações de Material Eléctrico
Acessórios para Automóveis e Camions

Estação de Serviço «Tudor»

ALFERRAREDE

Dizes, Irmão & C.º, L.º

Telefone-Abrantes 107
ALFERRAREDE

Casca de sobre e carvão vegetal — Cortiça e lenhas

PENSÃO PAULETA

DE JOSÉ FERREIRA PAULETA

— TELEFONE N.º 2 —

ALFERRAREDE

Vinhos, Tabacos, Refrigerantes, Comidas e camas —

SALSICARIA, CARNES

FRESCAS E FUMADAS

RUA ALFREDO DA SILVA

CAFÉ DIANA

Em frente à gare do C. de Ferro, com os melhores vinhos da Região

ALBERGARIA DOS DOZE

António Alfaiate

NEGOCIANTE DE PRESUNTOS E PEIXE

TELEFONE N.º 12

Albergaria dos Doze

Prédio de habitação vende-se. Tratar com
Manuel António Morgado

Construtor de bombas de lusalite para tirar água

Albergaria dos Doze

Francisco Marques Amante & Filhos

Grandes oficinas de fogos de artifício

Especialidades em todos os géneros

Sempre o que houver de maior novidade

1.ºs prémios em todos os certamens a que têm concorrido

Telegrams: DEAMANTES Próximo ao Telefone 14

Beira Baixa — MOURISCAS — Portugal

José Esparteiro Júnior
Casa fundada em 1898

Primeiro e mais antigo fabricante português de Ceiras de círio, tipos Português, Italiano e Espanhol, em todas as dimensões e para as mais altas pressões

Fábrica cerâmica de telha e tijolo de todas as qualidades

LAGAR DE AZEITE A VAPOR

Beira Baixa - Telefone: 4 - Mouriscas

Manuel Marques Amante & Filho

PIROTÉCNICOS

Fabricantes de fogos de artifício, em todas as qualidades e da mais moderna pirotecnia

Fabricantes especiais em grandes variedades de bouquetes, balonas fogos presos e foguetes em trans-formação

B. Baixa — MOURISCAS — Portugal

LUIZ GOMES

ARMAZÉM DE MERCEARIAS, CEREAES, SÉMEAS, — ADUBOS, VINHOS E SEUS DERIVADOS —

B. Baixa — MOURISCA (Gare)

TELHA
MOURISCA
IPO
MARSELHA
LUSA
ELHÕES
TIJOLO TODOS TIPOS

Vende: **CERAMICA DE RODÃO**
Quinta da Ordem VILA VELHA DE RODAM

PENSÃO LEIRIA

A mais antiga, situada à beira da Estrada e próxima da Estação de Caminho de Ferro — Bons quartos, boa mesa e excelentes comodidades — Casa de banho.

Mercearias — Vinhos e Miudezas com Garagem e Gasolina.

VILA VELHA DE RODÃO — TELEFONE 2

João Pires d'Oliveira

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telefone N.º 3 — **RETAXO** — BEIRA BAIXA

Manuel Vieira da Cruz & Filhos, Limitada

Telef. 3 Casa fundada em 1888 Teleg. «Vieiracruz»

Sede: Praia do Ribatejo

Fornecedores e exportadores de caixotaria em tóscos e aplâmnadas para todas as embalagens. Madeiras de pinho para construção.

Fábricas de serração em:
Praia do Ribatejo — Pombal — Mogafões — Luso — Muge

PRAIA DO RIBATEJO

Manuel de Matos Rosa & Filhos

MESTRES DE OBRAS

Fábrica de Serração — Madeiras Aparelhadas, em tóscos e para Construção Civil — Empreiteiros de Obras Públicas e Particulares — Materiais para Construção

Fabricantes dos Refregerantes «Flor da Beira»

BELVÉR

Beira-Baixa

Martinho Alves Júnior

BELVER
DOMINGOS DA VINHA

SERRAÇÃO DE MADEIRAS
EM BELVER

MADEIRAS E LENHAS
FÁBRICO DE TELHA
E TIJOLO

EUGÉNIO VENTURA

Armazém de Mercearias
TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉS
BEIRA BAIXA

Telefone 6

BELVÉR

António Seara

TELEFONE: 4

Proprietário da marca do papel de fumar «O Alentejano» e fabricante de alpargatas com piso de JUTA

Belver Beira Baixa

HERCULANO HENRIQUES DE CARVALHO
Fazendas, Mercearias, Azeites, Salsicharia, Vinhos, Tabacos e Cereais
— Estanqueiro de Pólvoras do Estado — Fábricas de Refrigerantes
OUTEIRO — Agente de várias Companhias de Seguros — Depositário
da Vacuum e da Companhia União Fabril — Correspondente Bancário
BEIRA BAIXA — ALVEGA

TELEFONE 2

LOJA DO PVO — DE —
RICARDO M. ANTUNES PAISANA
Fazendas, Chapéus, Miudezas, Calçado, Mercearias,
— Vinhos, Tabacos, Cordoaria e Cereais —
ALVEGA

A. F. RAPOSO

ARMAZÉM DE CEREAIS, VINHOS,
— PALHAS, ADUBOS E SAL —

ALVEGA TELEFONE 5

JOÃO DA SILVA MARTINS
MERCEARIAS, MIUDEZAS E VINHOS
ALVEGA

António Lopes Nunes

Fazendas, Chapelaria, Miudezas, Mercearias, Vinhos,
Sal, Carnes, Cereais, Adubos, Drogas e Ferragens
Beira Baixa

ALVEGA

ANTÓNIO MAIA CONSOLADO Mercearias e Fazendas de Algodão
Carnes fumadas — Louças, Vidros, Vinhos e outros artigos — Reven-
dedor de Ferragens da Fábrica do Tramagal — Agente de Seguros —
Correspondente dos Bancos Borges & Irmão e Burnay — Tabacos,
fósforos e papéis de fumar
BEIRA BAIXA — ALVEGA — RIBATEJO

MANUEL PIRES
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES
OFICINA DE SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL
Empanques, Amiantos, Correias, Óleos e Forjas
Montagens e reparações em lugares de azeite — Construção de rodas
hidráulicas — Depósitos para todos os líquidos — Engenhos de tirar
água, etc. — Soldaduras a autogénio
Beira Baixa

ALVEGA

José de Matos Ferreira Júnior
Fabricante de Lanifícios
Beira Baixa ■ Pereirinho ■ Cebolais de Cima

Emilio Mendes Ramos
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
CEBOLAIS DE CIMA

Manuel Ribeiro Liberato
(Antiga firma Isidoro Rodrigues Duarte)

Estabelecimento de Fazendas e Retrozeiro

Mercearias, Louças e Vidros — Ferragens,
— Sapataria, de borracha, Chapéus, etc. —

CEBOLAIS DE CIMA

José Duarte Pinto

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Beira Baixa

CEBOLAIS DE CIMA

Viúva de Alvaro Aibéo Amaral

Telefone: 390 Apartado: 61
Artigos para a Indústria Têxtil
Rua Conselheiro Dr. António Pedroso dos Santos COVILHÃ

Santos Marques & C. L.

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

EM UNHAIS DA SERRA

TELEF. 5

ARMAZÉM E ESCRITÓRIO

EM COVILHÃ

TELEF. 67

Fábrica «A. PENTEADORA»
UNHAIS DA SERRA

Telegrams: Penteadora — Covilhã Telefone: Covilhã 59 — Unhais da Serra

Sociedade Industrial de Penteação e Fiação de Lãs, Lda.

Fios de estambre de todas as qualidades

metragens e cores

Escritório:
Rua Conselheiro Santos Viegas Covilhã

COVILHÃ **PORTUGAL**
APARTADO 35



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 11 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 15 metros quadrados, situada à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 9,940.80 e 9,945.80, destinada à ampliação de uma casa de guarda.

O «Diário do Governo», n.º 165, II série, de 19 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

tro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de três parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 839m²,66, 1:121m²,53 e 240m²,34, situadas entre os quilómetros 118,013.00 e 118,076.40, 118,076.40 e 118,186.10 e 118,211.50 da linha férrea de Évora, destinadas ao aumento da visibilidade de passagens de nível.

O «Diário do Governo», n.º 156, III série, de 20 de Julho, publica o seguinte:

Empreitada n.º 97, de demolição do pilar de alvenaria da antiga ponte metálica do Tâmega, ao quilómetro 57,373.46, da linha do Douro

Às 15 horas do dia 6 de Agosto de 1949, na Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, proceder-se-á à abertura das propostas para arrematação da empreitada acima referida, cuja base de licitação é de 176.651\$50.

O programa e condições do concurso encontram-se partentes todos os dias úteis, das 9 às 12 e das 14 às 17 horas, na sede, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 21, Lisboa e na 1.ª Secção, de Estudos e Construção (estaçao de S. Bento), Porto.

O depósito de admissão ao concurso, na importância de 4.500\$, é feito, mediante guia passada pela Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 14 de Julho de 1949. — Pelo Engenheiro Director-Geral, José Chedas Bogařim.

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 Pública, 17-p/e — LISBOA

O «Diário do Governo», n.º 181, III série, de 6 de Agosto, publica o seguinte:

COLÔNIA DE MOÇAMBIQUE

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

Concurso para a empreitada de construção de um cais para atracação de navios, montagem e fornecimento de uma instalação de carregamento de minério a granel no porto da Beira.

1. No dia 29 de Agosto do ano corrente serão recebidas, pelas 15 horas, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, e nos armazéns da mesma Direcção, na Beira, propostas para a construção, fornecimento e montagem de uma instalação de carregamento de minério a granel no porto da Beira.

2. Poderão ser examinados a planta, indicando o local onde deve ser montada a instalação, o caderno de encargos e o programa do concurso na secretaria da Divisão de Estudos e Construção, em Lourenço Marques, ou na Divisão de Exploração, na Beira.

3. Dar-se-á começo ao concurso lendo-se o respectivo anúncio e programa em cada um dos locais acima mencionados e perante uma comissão assim composta:

Em Lourenço Marques:

Eugenheiro chefe da Divisão de Estudos e Construção, presidente;
Chefe dos armazéns gerais;
Chefe dos serviços de Contabilidade, fiscalização e tesouraria.

Na Beira:

Engenheiro director da exploração, presidente;
Chefe dos armazéns;
Chefe da contabilidade e tesouraria.

Em ambas as comissões fará de secretário o chefe dos armazéns.

4. Finda a leitura, o presidente de cada uma das comissões declarará aberta a praça durante meia hora, passando a receber durante esse prazo as propostas que lhe forem apresentadas.

As propostas, à medida que se forem recebendo, serão numeradas nos subscritos e neles registadas as palavras «Lourenço Marques» ou «Beira», conforme o caso, e rubricados pelo secretário da comissão.

5. Satisfeitas as prescrições dos números anteriores, proceder-se-á à abertura dos subscritos pela ordem da sua numeração, organizando-se uma relação na qual se indicará o número de cada proposta, nome do respectivo concorrente e os documentos por ele apresentados.

6. Esta relação será lida em público e assinada por todos os membros da comissão.

7. Em seguida esta comissão, em sessão secreta deliberará sobre a habilitação dos concorrentes em vista dos documentos por eles apresentados, formando-se uma lista, assinada por todos os membros da comissão, dos que forem julgados habilitados.

Feito isto se tornará pública a sessão, procedendo-se em seguida à leitura da referida lista.

8. Se contra a lista formulada pelas comissões forem apresentadas a convite dos presidentes reclamações ou protestos formulados por escrito, tal será mencionado nos autos do concurso.

9. Finda a leitura das listas, procede-se à abertura e leitura das propostas de preço dos concorrentes admitidos ao concurso.

10. Em seguida lavrar-se-ão esses autos, que devem mencionar todas as operações e ocorrências durante o concurso e ser assinados por todos os membros das respectivas comissões, e junto a eles ser apensos os seguintes documentos, que com os autos formam o processo do concurso:

a) Relação dos concorrentes presentes ao concurso;
b) Lista dos concorrentes julgados habilitados a entrar no concurso, com todos os documentos por eles apresentados;

c) Documentos apresentados pelos concorrentes não admitidos ao concurso ou dele excluídos, incluindo as respectivas propostas de preço em sobreescrito fechado;

d) As reclamações e protestos apresentados pelos concorrentes.

11. Os processos do concurso assim organizados na Beira e em Lourenço Marques serão juntos nos armazéns gerais de Lourenço Marques, onde a comissão mencionada no n.º 3 juntará um exemplar do *Boletim Oficial* e dos jornais em que tiver sido publicado o anúncio para o concurso, precedendo os documentos mencionados no número anterior, numerando e rubricando todos os documentos.

12. O processo do concurso assim organizado será submetido a uma comissão oportunamente nomeada para a apreciação de todas as propostas e propor a adjudicação e seguidamente a aprovação de S. Ex.º o Governador-Geral e de S. Ex.º o Ministro.

13. Para ser admitido ao concurso os concorrentes deverão fazer um depósito na importância de 150.000\$00 nas tesourarias da Divisão de Exploração na Beira ou na Divisão de Exploração em Lourenço Marques, depósito que será feito em moeda corrente.

Lourenço Marques, 20 de Junho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 170/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

6 locomotivas do tipo Garratt.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 500.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 171/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia

que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

6 locomotivas do tipo Santa Fé:

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 300.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 172/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

6 automotoras.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 300.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 173/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para fornecimento de:

530 vagões abertos (*drop-sided*) de 40 toneladas métricas.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 800.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 174/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

100 vagões fechados de 40 toneladas.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 250.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 175/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

45 vagões-tanques para gasolina (capacidade 38:200 litros).

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 300.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 176/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

44 vagões fechados para transporte de tabaco.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 250.000\$00.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 177/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

14 vagões de 4 eixos para transporte de gado, com capacidade para 20 a 25 cabeças.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 140.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Pontes e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 178/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

11 vagões-tanques para o fornecimento de água.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 140.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Pontes e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 179/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

2 vagões rebaixados (*well-trucks*) para cargas até 60 toneladas.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 20.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Pontes e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 180/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

5 carruagens de 1.ª classe.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 300.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Pontes e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 181/1949

A Administração dos Serviços nos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

8 carruagens de 2.ª classe.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 250.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Pontes e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Francisco dos Santos Pinto Teixeira*.

Concurso n.º 182/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

15 carruagens de 3.ª classe.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 270.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção Geral de Fomento Colonial e na Agência Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, Francisco dos Santos Pinto Teixeira.

Concurso n.º 183/1949

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 8 de Setembro de 1949, para o fornecimento de:

20 furgões de 4 eixos com acomodação para passageiros.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 400.000\$00.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção Geral de Fomento Colonial e na Agência Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 11 de Julho de 1949. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, Francisco dos Santos Pinto Teixeira.

Um homem pode consumir 20 vagões de comida

Um homem normal gastando por dia cerca de 3 quilos e duzentas gramas de comida, ao cabo de 70 anos tem consumido 80.000 toneladas de géneros alimentícios. Atribuindo a cada vagão, como total de mercadorias transportável, 4 toneladas, aí estão os 20 vagões! Se vinte vagões fossem carregados únicamente com meias de superior qualidade, estas colocadas em fila preencheriam a distância em caminho de ferro que vai de Lisboa a Santarém. Neste cálculo está incluído o número considerável de meias que *O Rei das Meias*, do Largo Rafael Bordalo Pinheiro, 32, tem vendido aos clientes, desde que há muitos anos se tornou a casa preferida de todas as senhoras.

Os nossos mortos

CORONEL FERREIRA LIMA

No Hospital da Estréla para onde, poucos dias antes, tinha ido bastante doente, faleceu no dia 29 de Julho o Coronel Henrique de Campos Ferreira Lima, director do Arquivo Histórico Militar e devotado garretista.

Por seus méritos literários e científicos, abriram-lhe as suas portas as Academias das Ciências de Lisboa e Portuguesa de História, a Associação dos Arqueólogos, o Instituto de Coimbra, a Sociedade Martins Sarmento, de Guimarães, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, a Arcádia de Roma e outras colectividades culturais.

Não foi, apenas, o director do Arquivo Histórico Militar mas, acima de tudo, o seu inteligente renovador. Como escritor, deixou inúmeros e valiosos estudos sobre a vida e os escritos de Almeida Garrett, e outros trabalhos de monta, como, por exemplo, «Dois retratos de D. João I em Viena de Áustria» e «Joaquim Machado de Castro».

De trato afável e acolhedor, desapareceu, com a sua morte, um grande trabalhador das letras e nobíssimo carácter.

GENERAL FERNANDO BORGES

Ao fim da tarde de 30 de Junho, faleceu o General Fernando Borges, vítima de doença súbita. Tinha sessenta e nove anos completos, pois nasceu a 16 de Março de 1880, em Angra do Heroísmo.

Com a sua morte perdeu o Exército uma das suas figuras mais eminentes. Promovido a alferes em 1900, na arma de infantaria, foi prestar serviço na cidade da sua naturalidade. Voltou pouco tempo depois, para o continente, e concluído o curso do Estado Maior e feitos os respectivos tirocínios, foi colocado na Direcção do Estado Maior. Em 1918 desempenhou, no governo do Dr. Sidónio Pais, as funções de chefe de gabinete do Ministério da Guerra. Desempenhou sempre com a máxima elevação todos os cargos que lhe foram confiados, quer como comandante das forças expedicionárias, quando do movimento insurreccional das Ilhas Adjacentes, quer como delegado do governo, nessa altura, nos dois arquipélagos, quer como comandante da 2.ª região militar, etc.

Teve a paixão do jornalismo e foi, na verdade, um jornalista de grande mérito. Mas era principalmente para defender os interesses superiores do seu amado arquipélago açoriano que a sua pena trabalhava com mais gosto.

No seu funeral, que foi concorridíssimo, foram-lhe prestadas as derradeiras honras militares.

FRANCE

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME
DIRECTION PORTUGAL



É AGRADAVEL PASSAR AS FÉRIAS EM FRANÇA
INFORMAÇÕES:

Tel. P. B. C.
25368

234, R. Aurea, 242
LISBOA

Teleg.: Comigetourisme

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO, CAXARIAS, PAMPILHOSA
DO BOTÃO E CARRIÇO.

EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Teleg. — *Thocruzilhos*Telefone n.º 4 — *Praia do Ribatejo*

Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5

End. Teleg. — *Snadek* — Telefone n.º 21868

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Pereira Machado — Estômago, fígado e intestinos — às 2,30 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS



PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE

CIMENTO «LIZ» — HIDROFUGADO «N»

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

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprêgo

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

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

AGENTES EM TODO O PAÍS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÔMICA DE LISBOA
TEL. 28000

Telefone: 25988 Telegramas: Sambritos-LISBOA

Santos Brito, L.^{da}

MATERIAL ELÉCTRICO

Comissões, Consignações e Conta Própria

Armazenistas de cabos e condutores
eléctricos de toda a espécie impor-
tados das mais importantes fábricas
estrangeiras

Rua do Arco Bandeira, 5, 3.^o

LEITE CONDENSADO

«PRIMOR»

E

LACTOSE (Açucar de leite)

São dois novos produtos

DE

Martins & Rebelo



A maior Organização
da Indústria de Lacticínios

Aniz «Dómuz»

Três tipos: Dóce - Sêco - Mel de Damas

Prove e não preferirá outro
À venda em todas as boas casas

Sociedade Dómuz, L.^{da}
E L V A S

Depositário em Lisboa:

Francisco Veler Conchinhas

RUA DOS FANQUEIROS, 356

Telef. 27464

LISBOA

Laboratórios da Farmácia

BARRAL

JAYME ALVES BARATA, LIMITADA

RUA ÁUREA, 124-1.^o — LISBOA

Telef.: P. P. C. A. 31531 — 31532 — 31533

CASA FUNDADA EM 1835

Especialidades para uso interno e externo
sob todas as formas farmacêuticas.

Solutos injectáveis — Pensos esterilizados
e anti-sépticos — Preparados galénicos.

Corantes para microscopia — Solutos indica-
dores para pH (método colorimétrico).

Solutos reagentes titulados.

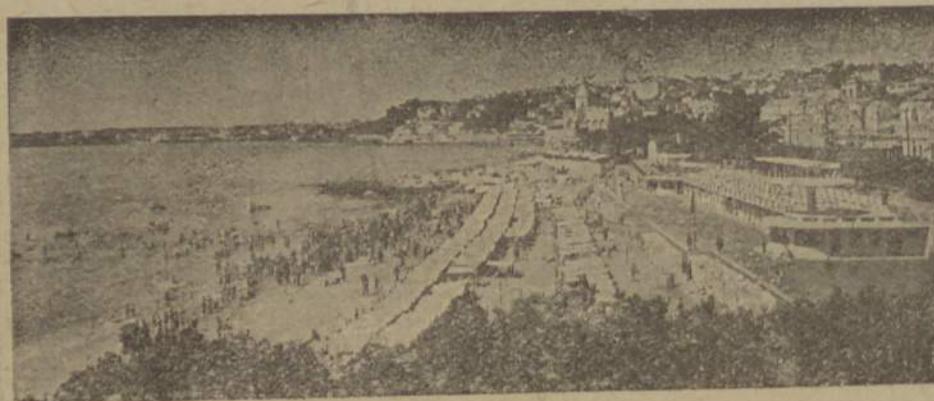
ANÁLISES CLÍNICAS

MATERIAL DE LABORATÓRIO,

MEDICINA E CIRURGIA

Representantes no Porto:

QUÍMICO-SANITÁRIA, L.^{DA}



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

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

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING — RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

VICTOR NEVOA

PAPÉIS ESPECIAIS PARA
ACÇÕES COM MARCAS
A ÁGUA PRIVATIVAS

TODOS OS ARTIGOS PARA
AS INDÚSTRIAS GRÁFICAS

RUA DA VICTORIA, 7, 2.º — LISBOA
TELEF. 23394

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

Telefone 2 3271-2-3 Teleg. 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
Av. 24 de Julho, 2, 2.º

Telef. 2 0214/15

Passagens de 1.ª e 2.ª classes
Rua Augusta, 152

Telef. 2 0216

No Porto: J. T. PINTO VASCONCELOS, L.DA
Na Madeira: BLANDY BROTHERS & C.A., L.DA
Em S. Miguel: Bensaude & C.A., L.DA

AUTO-GERAL

V. GARCIA, LIMITADA

173, R. Eugénio dos Santos, 177 — LISBOA

Apartado 499 — Telefone 2 4051 — Teleg. Garciviana

Peças e acessórios para automóveis
CASA RECOMENDADA PELA C. P.

Representantes exclusivos das

BATERIAS U. S. L.

CORREIAS DE VENTOINHAS Dayton

Vassouraria da Esperança

DE

BERNARDINO SILVA SOLNADO

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

Fornecimentos completos em
escovas de todas as qualidades

INDÚSTRIA NACIONAL

Avenida D. Carlos, 98 — LISBOA — Telef. 62627

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, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

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

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

Sede: Rua Aurea, 100, 1.º-LISBOA

HOTEL TIVOLI

AVENIDA DA LIBERDADE, 179 — LISBOA

Situado na principal avenida de Lisboa — Centro da cidade — Clientela escolhida — Hotel bem mobiliado e confortável — Preços módicos — Boa cozinha — Fala-se francês, inglês, alemão e italiano

END. TELEGR. HOTIVO

**ESTABELECIMENTOS DA
FÁBRICA IMPERIAL**

de SEQUEIRA & SOLNADO, L.^{DA}

SOMOS FABRICANTES
DE MOBILIÁRIO EM TODOS
OS ESTILOS

111, R. Marquês da Fronteira, 113-A, 113-B

Telef. 41186 — LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME



Hotel Flórida

Hotel de primeira classe

Magníficos aposentos

Excelente serviço de mesa

Rua Duque de Palmela, 32

Tele } fone: PPC. 42194
gramas: «Floridotel»

LISBOA

Da mesma administração:

Hotel Lis



TODO O CONFORTO MODERNO

Calle del Barco, 3 — MADRID

Tele } fone: 214680
gramas: «Lishotel»

VISITEM **JAYME DA COSTA, L.^{DA}**

LISBOA: R. DOS CORREEIROS, 8 — 26 — 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 INDUSTRIAS

ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO
ESPECIALISADO

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



**K & L STEELFOUNDERS
& ENGINEERS, Ltd.**

**Letchworth = Herts
INGLATERRA**

Guindastes Móveis «JONES»

SUPER 15 para 750 Quilos
SUPER 22 para 2 Toneladas
SUPER 44 para 4 Toneladas
SUPER 100 para 5 Toneladas

AGENTES PARA PORTUGAL:

AHLERS, LINDLEY, L.^{DA}
Rua Ferregial de Baixo, 33-2.^o — LISBOA
Telefs. 21321/4

**COMPANHIA
«Cimento Tejo»**

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.^o — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL:

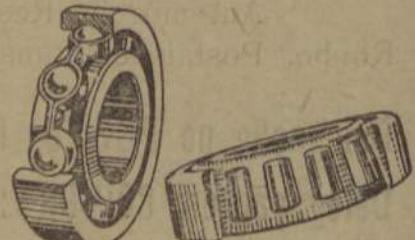
Avenida dos Aliados, 20-3.^o — PORTO
Telefone 1551

TIMKEN

ROLAMENTOS DE ROLETES CÓNICOS

FBC

ROLAMENTOS DE ESFERAS E ROLETES CILÍNDRICOS



C. SANTOS L.^{DA}
AV. LIBERDADE, 29-41 — LISBOA

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:
R. dos Douradores, 107-1.^o
Telef. PBX 21381-82

PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

**S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINES
ST. PIERRE** — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

**S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE
L'EST** — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

**ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE
CHARLEROI** — Charleroi, Bélgica. Dinamômetros, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESTHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

**COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE
TUBES D'ACIER** — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.