

# GAZETA *dos* CAMINHOS DE FERRO

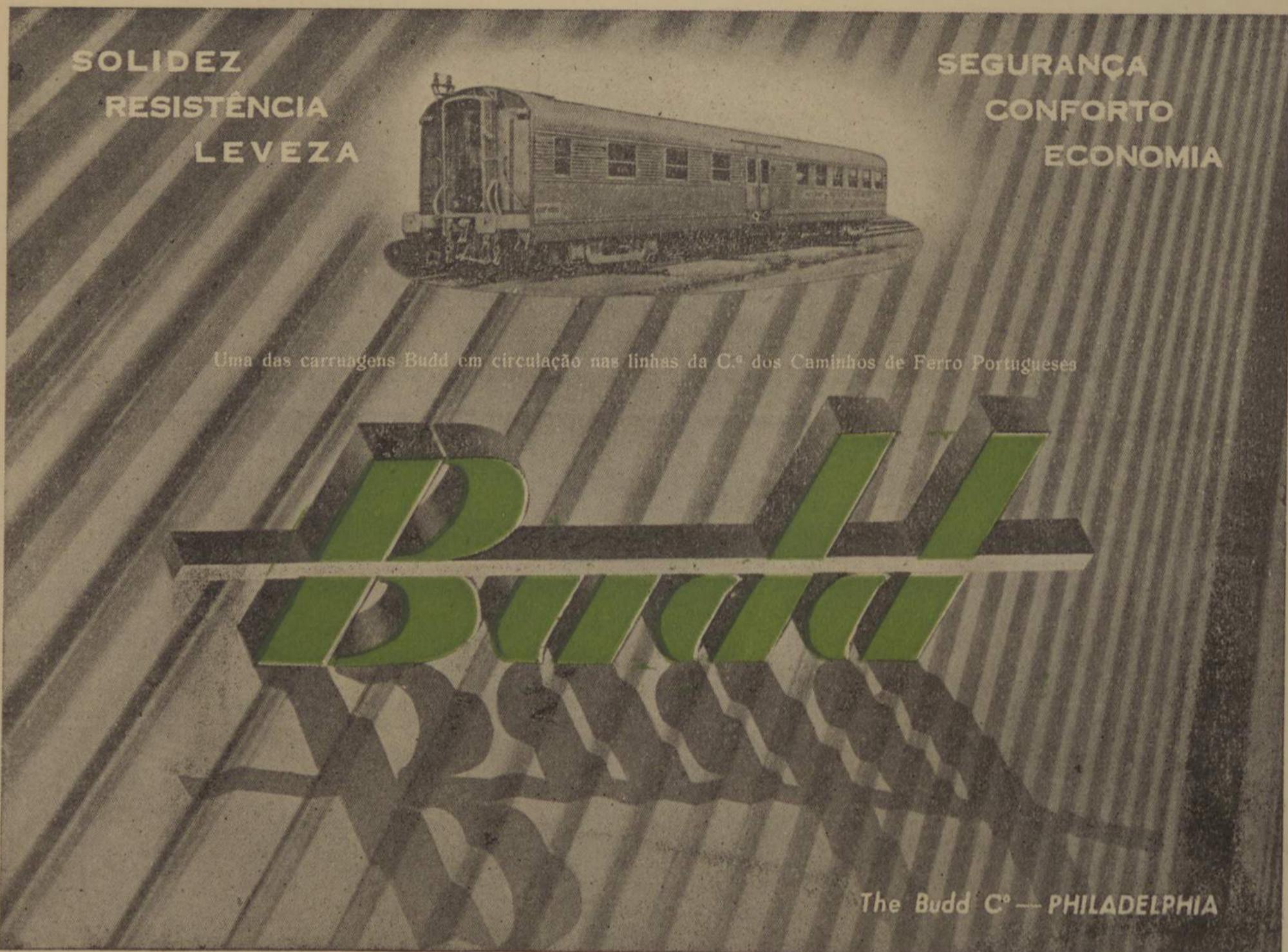
12 JAN. 1950

TRAFEGO

ANO 62.

1 DE JANEIRO DE 1950

N.º 1489



The Budd Cº — PHILADELPHIA



# PHÆNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1949

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

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.º — PORTO

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

Telef. 26922

C. P.

- 5 JAN. 1950

TRAFEGO

C. T. O.

Consórcio de Turismo "Orbis", L.<sup>da</sup>  
 ORGANIZAÇÕES DE VIAGENS POR TERRA, MAR E AR

Telefone 45244  
gramas «CONSORBIS»

R. Joaquim Ant. de Aguiar, 41, 2/c. D.

INGERSOLL-RAND, L.<sup>DA</sup>Largo do Corpo Santo, 28-2.<sup>o</sup>

Telegramas: INGERSOLL, LISBOA // Telefone: 29671

COMPRESSORES  
 EQUIPAMENTO PARA MINAS  
 MOTORES DIESEL  
 CONDENSADORES DE VAPOR



FERRAMENTAS PNEUMÁTICAS  
 SONDAS  
 BOMBAS CENTRÍFUGAS  
 GRUPOS DE REFRIGERAÇÃO

AÇO DE PERFURAÇÃO ■■ VÁLVULAS «SAUNDERS»

TUBOS DE AÇO

NO PORTO

Praça D. João I, 25-7.<sup>o</sup>

PARA AS COLÔNIAS

METROCOL, L.<sup>DA</sup> — Luanda, ANGOLA

Companhia Nacional de Navegação

Sucessora da Empresa Nacional de Navegação

■■■■■ No mar desde 1881 ■■■■■



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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>

AGENTES EXCLUSIVOS:

**S O D I L C E L**

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.<sup>da</sup>

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

é a marca de condutores  
eléctricos QUE SE IMPÕE

**FERRAGENS  
FERRAMENTAS  
METAIS**  
DESPRE 1921

**HORACIO ALVES, L.<sup>da</sup>**  
43 · RUA AUGUSTA · 51  
LISBOA



# Metallúrgica, L. <sup>da</sup>

Oficinas de construções metálicas civis e mecânicas

FABRICANTES DE:

## APARELHOS DE MUDANÇA DE VIA

**Moldes para manilhas de cimento**

**Moldes metálicos para construção de silos redondos em betão armado**

**Gradeamentos, Portões, Caixilharia, etc.**

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

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

LISBOA

MÁRMORES E CANTARIAS

# Dionísio Matias & C.º (Filho)

DEPÓSITO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

EXPORTAÇÃO PARA ILHAS, ÁFRICA E BRASIL

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

Cantarias para obras — Madeiras Nacionais e Estrangeiras

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

SEDE EM LISBOA:

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

Armazéns: CAMPO DAS CEBOLAS, D. M. F.

LAGE — OEIRAS — Pedreiras e Serração Telef. Oeiras, 204

# COMPANHIA ALCOBIA

Fornecedores dos melhores mobiliários

Cômodas de estilos // Tapeçarias  
Porcelanas de Saxe // Espelhos  
de Veneza // Candeeiros de cristal,  
de ferro forjado e de madeira  
«Marquisettes», «Voilles» e Chintz  
— Suíços // Carpetes de lã —

## Companhia ALCOBIA

LISBOA — Rua Ivens, 14

(Esquina da Rua Capelo)

TELEFONE: 26441

## António Moreira Rato & Filhos, L. da

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO



CIMENTOS

MÁRMORES — CANTARIAS

Tubagem de grés — Louças sanitárias

Cimento «Tejo»



Av. 24 de Julho, 54-6 — LISBOA  
End. Teleg. RATOFILHOS Telefone 6 0779

# Sociedade Industrial Aliança

S. A. R. L.

CAPITAL REALIZADO 20 MIL CONTOS

Fábrica na

RUA DA JUNQUEIRA, 9-11

TELEFONES	38091
	38092
	38093

BOLACHAS — CHOCOLATES  
DROPS — REBUÇADOS

Fábricas:

de Moagem no CARAMUJO  
de Massas no PORTO

## Paulino Ferreira, F. os, L. da

ENCADERNADORES-DOURADORES

CASA FUNDADA EM 1874

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

TELEFONE: 22074

L I S B O A

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

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

BROCHURAS, CARTONAGENS, PASTAS, REVISTAS, ETC.

RAPIDEZ — PERFEIÇÃO — ECONOMIA

ORÇAMENTOS GRÁTIS

AS MAIORES OFICINAS  
DE ENCADERNAÇÃO DO PAÍS

A única casa habilitada para os maiores  
trabalhos no mínimo tempo

SOLDADURA ELECTRICA  
MOTORES ELECTRICOS  
ELECTRO BOMBAS  
FERRAMENTAS ELECTRICAS

Dinamos e Grupos  
Arrancadores e Disjuntores  
Vários Caudais  
Berbequins, Esmeriladoras, Pulidoras



**SOCIEDADE LUSO ELECTRICA, L.º**

Telef. 60331 — 11, CALÇADA MARQUÊS DE ABRANTES, 13 — LISBOA

## CUPRINOL

- As madeiras, agora mais que nunca, devem ser protegidas contra o apodrecimento provocado pelos fungos e insectos roedores: formiga branca, escaravelho, besouro, etc.
- Os esporos dos fungos estão sempre presentes nas madeiras, aguardando condições favoráveis para se desenvolverem e deste modo invadirem com os seus tentáculos as madeiras até completa destruição.
- Evite com poucas centenas de escudos, um prejuízo de muitas dezenas de contos.
- CUPRINOL é o único produto que, na sua fórmula, contém sais orgânicos metálicos que se combinam com as fibras de madeira e a protegem não temporariamente mas permanentemente.
- CUPRINOL — não é solúvel na água.
- CUPRINOL — não repassa as tintas nem os estuques.

CUPRINOL PARA MADEIRAS.

CUPRINOL PARA REDES DE PESCA, CORDAS, LONAS DOS TOLDOS, BARRACAS, ETC.

UM PRODUTO DA

**Soc. ROBBIALAC, L.º**  
15, RUA NOVA DO CARVALHO — LISBOA  
TELEFONES: 27000 — 32929

## NORWICH UNION FIRE INSURANCE

**SOCIETY LIMITED**  
COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS, ESTABELECIDA  
EM PORTUGAL EM 1824

*Seguros de:*  
INCÊNDIO  
AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL  
BAGAGENS PESSOAIS  
AÉREO  
ROUBO  
QUEBRA DE VIDROS  
RESPONSABILIDADE CIVIL

Agentes Gerais em Portugal:

**James Rawes & Co. Ltd.**  
Travessa do Corpo Santo, 9-1.º, Dt.º  
Telefones: 23232/3/4 LISBOA

## Empresa Industrial de Madeiras, L.º

Madeiras para exportação

**CAIXOTARIA** para toda a espécie de embalagens  
Marcações a fogo e a tinta  
Sede: RUA DE XABREGAS, 29-1.º — LISBOA  
Telef. 39020 End. Teleg. "Taboinha"  
FÁBRICAS: LISBOA, PAMPILHOSA DO BOTÃO, FARMINHÃO,  
TORREDEITA, CANTANHEDE E POMBAL

**Caixotaria Mecânica em LISBOA**

## Casa Atlântica de Viagens, L.º

TURISMO  
PASSAPORTES  
PASSAGENS  
EXCURSÕES

Rua Capelo, 4-A. — LISBOA  
Telef. 32294 — 29471 Teleg. «CATAVIAGENS»

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

**MANUEL MARTINS**

HERDEIRO

CASA FUNDADA EM 1897

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

Pernas e braços em duralumínio, sistema inglês

Aparelhos ortopédicos e protéticos — Fundas — Cintas Medicinais — Meias elásticas, etc. etc.

Sucessor:

**Alberto Julião Martins**

Com 39 anos de prática ortopédica

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro, do Socorro Social e dos Hospitais Civis e Militares

Medalha de Ouro na Exposição do Rio de Janeiro 1908

Telefone: 24 335

170, RUA DA MADALENA, 172

L I S B O A

**Companhia Industrial Portuguesa**

Sede em Lisboa:

**Praça D. João da Câmara, 11, 3.º**

Telef. { 24 756  
 26 105

Teleg. SANIRIA

Fábricas de { **Vidros e Cristais**  
 na Marinha Grande  
**Adubos e produtos químicos**  
 na Póvoa de Santa Iria  
**Gessos de Presa «Caxinas»**  
 em Óbidos

Minas de **Lenhite e Gessos** em Óbidos

**Fornecedora de:**

Presidência da República

Ministério da Marinha

Palácios Nacionais

Companhia Nacional de Navegação

Companhia Colonial de Navegação

Empresa Insulana de Navegação

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Aviz Hotel

Estoril Palácio Hotel

Casino Estoril, etc.

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

**Fábrica de Loíça de Sacavém, Lda**

FUNDADA EM 1850

FAIANÇAS DE FANTASIA  
 E USO DOMÉSTICO

LOIÇAS SANITÁRIAS

A Z U L E J O S

M O S A I C O S

**LISBOA — Av. da Liberdade, 49-57**

TELEF. 24958-23902

FILIAL NO PORTO  
 R. CARMELITAS, 40

FILIAL EM COIMBRA  
 R. Dr. Manoel Rodrigues, 13



*Motores Marítimos,  
Industriais  
e Grupos geradores  
DE*

**TODAS AS POTÊNCIAS**

**Completo stock de peças «G. M.»**

**MÁQUINAS RECTIFICADORAS**



**E**



**A T E C**

(AGÈNCIA TÉCNICA DE MÁQUINAS, L.º)

RUA DE S. PAULO, 90, 1.º

LISBOA - PORTUGAL

Telefones 20386-2 4436

Uma organização técnica ao vosso serviço

**LIVRARIA  
LUSO-ESPAÑOLA, L.º**

Rua Nova do Almada, 88 - LISBOA  
TELEFONE: 24917

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

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

Junqueras, 8 - BARCELONA

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

**LIVROS TÉCNICOS**

**Pathé-Baby  
Portugal, L.º**

Fornecedores de Material cinematográfico  
sub-Standard para todos os fins

**Aparelhos mudos e sonoros**

**ALUGUER DE FILMES**

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos  
Cópias ■ Legendas ■ Montagem

**ESTUDIOS PARA FILMAGENS**

Modelos da classe - «PAX» e «GEM»

9,5 ou 16<sup>m</sup>/m

**PEDIDOS À**

**Pathé-Baby Portugal, Limitada**

**LISBOA**

R. S. Nicolau, 22

**PORTO**

Rua Santa Catarina, 345

**PAPELARIA  
PROGRESSO**

TELEFONE 22181

*tipografia  
litografia  
encadernação*

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

**fornecedor da  
ESTORIL PLAGE**

**151, Rua do Ouro, 155  
LISBOA**

BONS APOSENTOS  
SIMPLES E DE LUXO

## Hotel Francfort SANTA JUSTA

— Excelente e abundante serviço de mesa —  
Hotel de 2.ª classe situado no centro da cidade

Telefs. 30744  
30748 Teleg. HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Fábrica de Licores e Xaropes

## "A Esmeralda"

156, Rua do Poço dos Negros, 160

Telefone 60976 — LISBOA

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

## Panificação do Chiado, L.<sup>da</sup>

Esmerado fabrico de pão de todas as qualidades  
Fornecedores dos principais Hotéis e Restaurantes  
Especialidade em «Pão de Fôrma» (devidamente autorizada)

### FORNECEDORA DOS WAGONS-LITS

Rua Nova da Trindade, 8-C a 8-D — Tel. 27734  
Calçada do Sacramento, 26 a 32 — Tel. 24044  
LISBOA

## Empresa Progresso Industrial

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

Fábrica: RUA DAS FONTAINHAS, 27 e 29 — Tel. 37538

ESCRITÓRIO E ARMAZENS:

LARGO DO CONDE BARÃO, 14  
Tel. 65176 (P. P. C. 3 linhas) Teleg. «PREGADURA»

LISBOA

## CAFÉ NICOLA

— O MELHOR SERVIÇO —  
A MELHOR FREQUÊNCIA

## Rossio LISBOA

## Pastelaria Marques

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

Fabrico especial das melhores frutas portuguesas em cestos regionais.

LISBOA Telefone: 23362  
70, Rua Garrett, 72

1896-1950

Mais de meio século  
de existência

Tintas para escrever,  
tintas estilográficas,  
colas para escritório,  
laca, guachos, etc.

Premiada em diversas exposições nacionais e estrangeiras com medalha de OURO e PRATA

Fornecedores da C. dos Caminhos de Ferro

MENDES PEREIRA, Filho

LIMITADA

Campo 28 de Maio, 390-LISBOA

TELEF. 79001



CISNE

## Armindo Ferreira

Técnico em canalizações

Reparações e montagens de encanamento —  
Aquecimento — Gaz — Montagens de casa  
de banho

A maior perfeição em todos os trabalhos de  
latoaria

Reparações e Instalações Eléctricas

RUA DA ATALAIA, 34 ||| Telefone 21572  
TRAVESSA DA ESPERA, 51 ||| LISBOA

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

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL  
É GARANTIA DE OBTER MATER-  
IAL DE QUALIDADE  
SUPERIOR

LUMIAR

LÂMPADAS

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES

ENAE

Fábrica nacional

Telefone 4 5716

José Raúl de Carvalho, L.<sup>da</sup>

FÁBRICA DE REFINAÇÃO DE AÇÚCAR

Rua da Palma, 306 — LISBOA

CIRILO & IRMÃO, L.<sup>da</sup>

CASA FUNDADA EM 1934

Comércio e Agricultura — Importadores e Exportadores

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

Sede em LUANDA — ANGOLA

Largo Bressane Leite  
CAIXA POSTAL 184

Escrítorio em LISBOA

R. dos Bacalhoeiros, 125, 3.<sup>o</sup>

TELE { fone: 225  
gramas: CIRILOS

TELE { fone: 3 2608  
gramas: CIRMÃO

LISBOA E ÁFRICA

## Viúva Macieira & Filhos

FÁBRICA de papel para escrever, impressão, e embrulho — ARMAZÉM de papéis pintados, papelão e papéis estrangeiros — PAPELARIA e trabalhos tipográficos em todos os géneros.

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

TELEF. { 3 1721  
3 1722 Rua da Madalena, 10 a 22

## Fábrica Progressa Mecânica

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelo — Molas em madeira para roupa — Dedaís em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaises — Estojo para desenho — Ataches e vários artigos de escritório — Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabides — Foices — Serrotes de Podar — Ancinhos, etc. —

TETEFONES 2 2081-2 2082-2 2083 P. B. X. — ENDEREÇO TELEGRÁFICO «CHUMBO»

Escrítorio: RUA DO COMÉRCIO, 38-2.<sup>o</sup>

Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A 36

LISBOA

## O BARATO SAI CARO !!

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

OLD ENGLAND  
SARMENTO & C.<sup>A</sup>

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

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

## CASA DOS ASFALTOS

José Augusto Alves

LISBOA E PROVÍNCIAS

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

Impermeabilização e isolamento térmico de terraços, Paredes húmidas ou salitrosas, Celeiros, Armazéns, Estábulos, etc., aos melhores preços e por pessoal tecnicamente habilitado

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

Telefones: Escritório 61814 — Armazéns 63088 — Lisboa

**Hotel Franco**(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO  
**DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS**

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES***LISBOA — Rua dos Douradores, 222**  
TELEFONE 21616 — PORTUGALFALA-SE  
FRANCÉS**COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS**

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENSEnd. Teleg. EUROPÉA  
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA

**José Gomes da Silva**

ALUGUER DE FRAGATAS  
NO RIO TEJO  
ALFÂNDEGA

Escritório: PROPRIETÁRIOS DE FRAGATA  
LISBOA — Telef. 28538

**WIESE & C.º, L.º**

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

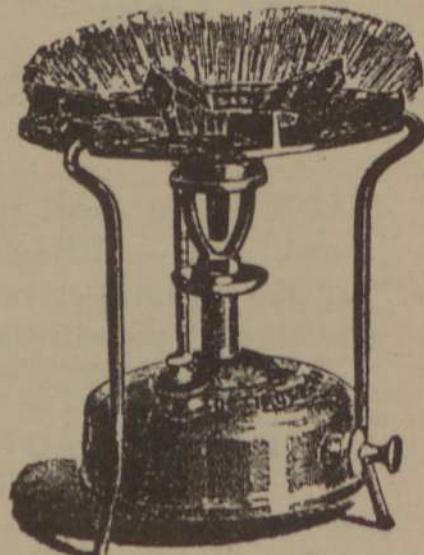
RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 20181

LISBOA

**PLÁSTICOS**TELAS TRANSPARENTES LISAS, ESTAMPADAS  
E GRAVADAS, EM TODAS AS CORES**CALFES — VERNIZES****GRANDE SORTIDO E PARA ENTREGA IMEDIATA****V E N D E****Manuel Alves de Mattos, L.º**

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

**LISBOA****«A Nova Loja  
dos Candeeiros»**Vende ao preço da tabela:  
Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigo da  
VACUUMÚnica casa no género que tem  
ao seu serviço pessoal técnico  
que pertenceu àquela com-  
panhia, tomando responsabili-  
dade em todos os consertos  
— que lhe sejam confiados —R. da Horta Sêca, 24  
LISBOA — Telef. 22942**MALA REAL INGLESA**

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

**JAMES RAWES & C.º, L.º**  
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5**E. PINTO BASTO & C.º, L.º**  
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.º**  
Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

**CORREIA, SANTOS & CORREIA, L. DA**

FERRAGENS E FERRAMENTAS

Sortido completo em ferragens, para construção civil

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

## S E D E :

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

S U C R S A I S { 97, Avenida Duque de Ávila, 101 — Telef. 43713  
137, Rua da Atalaia, 139 — Telef. 2 4181  
Avenida da Igreja, n.º 4 — C. Alvalade  
L I S B O A

**VAI VIAJAR? Consulte****A Agência de viagens «Pan-Ácoreana»****Rua do Salitre, 117, em LISBOA**

End. Teleg. INFRA — Telefone 54245

Trata de toda a documentação e reserva de passagens para a Europa, Brasil, Argentina, Venezuela, África, América do Norte e outros países, onde tem representantes nas principais cidades

Reserva de Pensões e Hoteis — Preços acessíveis

Prestam-se quaisquer Informações

**Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia****Baden-Suíça**

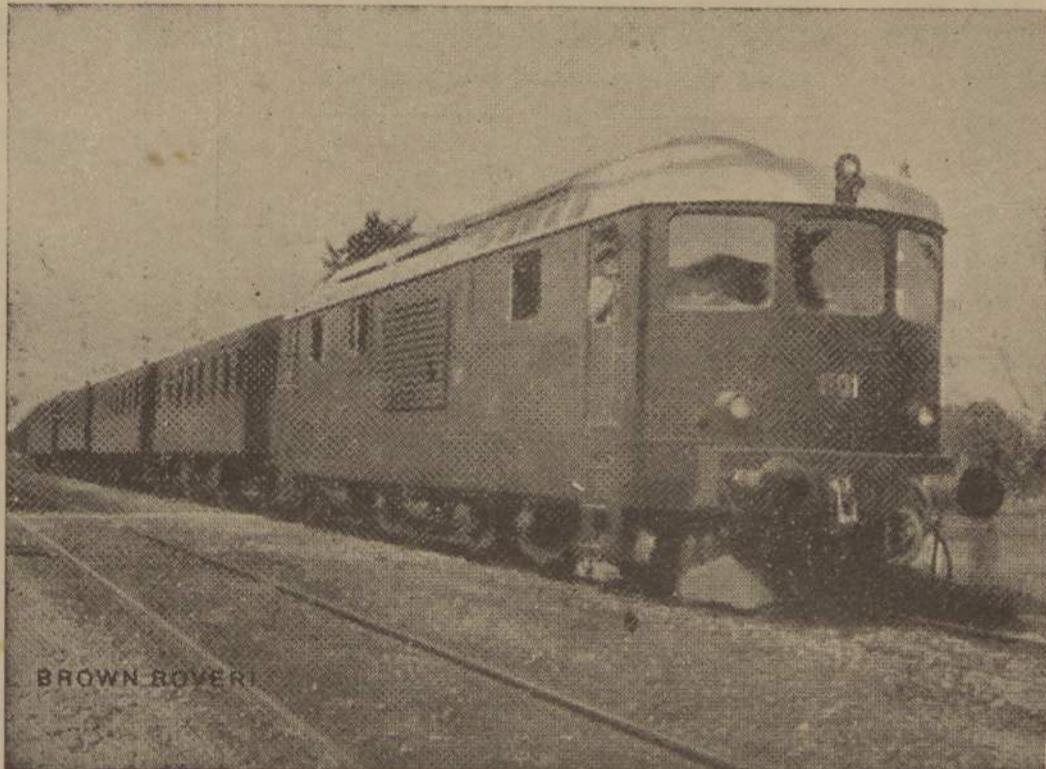
Representante Geral em Portugal e Colónias

**EDOUARD DALPHIN****Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º****P O R T O**

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI

\*\*\*

Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gás (2.200 CV.)

**A B R O W N B O V E R I**

**mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gás**

OURO — PRATAS — ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

**BAETA**  
JOALHEIROS

TELEFONE 26329 65-RUA AUREA-67

TELEGR. BAETA

**LISBOA**  
PORTUGAL

FILIGRANAS — JOIAS — PEDRAS PRECIOSAS

**LUIZ RIBEIRO & C. A. L. DA**

MADEIRAS, BLOCOS DE CIMENTO E OUTROS MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO. SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA. FERRAGENS. CERRALHARIA E GARAGEM. LENHAS.

TELEFONES | Exped. 39-132  
| Contab. 39-111

## DEPÓSITOS:

Rua Gualdim Pais, 76-80-82

Travessa da Manutenção, 10



FÁBRICA:

Rua da Manutenção, 22

## ESCRITÓRIO:

Rua da Manutenção, 20

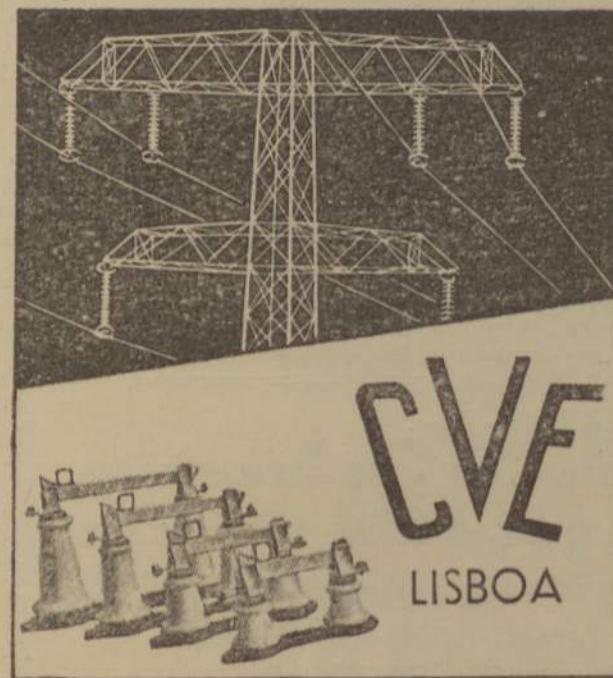
**XABREGAS — LISBOA**

## Anibal Camacho Ribeiro

ESPECIALIZADO EM MALHAS E TECIDOS

Escritório e Armazém: **Poco do Borratém, 20**Telef 24895 — **LISBOA**

Estabelecimentos de venda ao público:

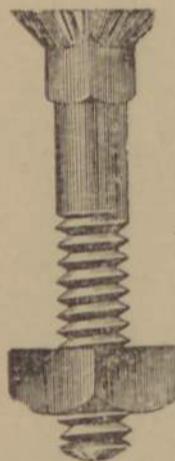
**BELA MEIA**Rua Serpa Pinto, 16-D. — Telef. 21417 — **LISBOA****SÉCIA**Rua da Conceição, 31 — **LISBOA**

**CONSTRUÇÕES  
ELÉCTRICAS  
VITÓRIA  
DE  
HILÁRIO RODRIGUES**

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

**RUA DO CURA, 24  
TELEFONE 61642  
LISBOA**

## A Resistente - Sociedade de Parafusos, Limitada

**Sucessora de VICTOR JOSÉ PEREIRA**

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

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

41, Calçada dos Sete Moinhos, 47

Telef. 47427 **LISBOA****BAGACEIRAS  
ALÂMBIQUES  
PULVERIZADORES**

para vinhas, árvores e flores, e todos os trabalhos em cobre, latão, etc.

**EXTINTORES****BOMBAS DE TRASFEZA**

e todos os trabalhos em cobre, latão, etc.

Para entrega imediata

**HENRIQUES IRMÃOS, L. DA**

Rua do Arsenal, 94-96 — Telef. 30809 — **LISBOA**

## Emprêsa Insulana de Navegação

R. NOVA DO ALMADA, 11-1.º — **LISBOA**

Telefone 23271-2-3

Teleg. BENAUDA

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

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

Agentes em Lisboa: GERMANO SERRÃO ARNAUD

Carga e passagens de 3.ª classe

Passagens de 1.ª e 2.ª classes

Av.º 24 de Julho, 2, 2.º

Rua Augusta, 152

Telef. 20214/15

Telef. 20216

No Porto: J. T. PINTO VASCONCELOS, L. DA  
Na Madeira: BLANDY BROTHERS, & C. O., L. DA  
Em S. Miguel: BENAUDA & C. A., L. DA

**FERROS  
ARTÍSTICOS  
VICENTE J. ESTEVEZ**

R. AMOREIRAS 88 - T. 42340

**PARQUE VACINOGÉNICO DE LISBOA**Fundado em Janeiro de 1888 — 60 anos de existência  
Director: DR. CARLOS BARRAL MONIZ TAVARES**VACINA PORTUGUESA CONTRA A VARIOLA**  
Vacina de Vitelas — Verdadeiro Cow-Pox

A vacina fornece-se nas seguintes embalagens:

Tubos para 3 vacinações

&gt; para 10 vacinações

&gt; para 15 vacinações

Frascos para 50 vacinações

&gt; para 100 vacinações

À VENDA NAS BOAS FARMÁCIAS

**Avenida Almirante Reis, 30 e 30-A**Telef. 48740 End. Teleg.: VACINA — **LISBOA****VACINA SECA**

Para empregar em África e em Países de clima quente:

Empolas com vacina em pó para vacinações.

Empolas com vacina em comprimidos para 50 vacinações.

A vacina seca vai acondicionada em caixas contendo o necessário para a preparação da vacina no momento de ser empregada.

**RAMIL**  
FÉCULAS — DEXTRINAS — AMIDOS

Gomas industriais — Gomas lacas e arábicas — Grudes transparentes brasileiros e nacionais — Gelatinas e gomas para recolagem e engomados

**RAMIL**  
Ramos Pereira & Coelhos, L. da  
RUA DAS GÁVEAS, 20  
Telef. 30454

**LISBOA**

CARPINTARIA MECÂNICA

DE

Benjamim António Duarte  
CONSTRUTOR CIVIL

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

PACHECO, L.<sup>DA</sup>

FANQUEIRO — RETROZEIRO  
Camisaria, Lãs para malhas, etc.

Rua de Campolide, 76 — Telefone 41839 — LISBOA  
Rua Luís de Camões — LAGOS

CENTENO & NEVES, L.<sup>DA</sup>

Drogas, Tintas e Perfumarias — Produtos Químicos  
e Farmacêuticos — Fabricantes dos alvaiadas  
ZEBRA, FIEL e NAVIO

204, 206, Rua da Prata, 208, 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup>  
Telefone P. B. X. — LISBOA

Pretendeis adquirir um presépio de lindas figuras?  
Procurais uma imagem de qualquer invocação e de fina expressão?  
Desejais um crucifixo que inspire devoção, um terço ou estampa,  
um livro de missa ou de Cultura?  
Lembrai-vos que na

CASA AVÉ MARIA

Rua da Prata, 75 TELEFONE 2 6127 LISBOA  
encontrareis um sortido especial sempre por preços muito acessíveis.

Caixa de Crédito Caucionado, L.<sup>da</sup>

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia  
SIGILO — RAPIDEZ — SEGURANÇA — JURO DA LEI

Rua da Assunção, 88-1.<sup>o</sup> — Telef. 25334 LISBOA

SILVA & DIAS, L.<sup>DA</sup>

Máquinas Industriais e Agrícolas

Acessórios para camionetas em 2.<sup>a</sup> mão — Ferro  
— para obra — Sucata de ferro e metais —

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telef. 38656

JOSE MARIA GOMES & IRMÃO

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

Depósito e armazens em edifício próprio:

Rua Rodrigues Faria, 13 a 19 — Telefone 38191  
(Junto à Cruz Vermelha) ALCANTARA — LISBOA

MATERIAL DE DESENHO

Papéis héliográficos, vegetais, tela, etc. — COPIAS DE DESENHO  
Máquinas de copiar desenhos, lâmpadas e acessórios  
Tês mecânicos e cândieiros articulados  
(Desconto aos revendedores)

ANTÓNIO ALVES  
L. Biblioteca Pública, 13 Telefone 27420 — LISBOA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

ALGUMAS DAS SUAS GRANDIOSAS CONSTRUÇÕES:

LICEU D. JOÃO DE CASTRO

INSTITUTO PORTUGUÊS DE ON-  
COLOGIA em LISBOA

HOSPITAL ESCOLAR e

FÁBRICA DE FOLHA DE FLAN-  
DRES no PORTO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E RROJECTOS  
DE ESTABILIDADE — BETÃO ARMADO

Avenida de Sidonio Pais, 14, r/ch. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA

O mais Elevado Grau de

Perfeição foi atingido pela



UNDERWOOD

AGENTES GERAIS:

DUNKEL & ANTUNES, L.<sup>DA</sup>

56, Rua Augusto, 1.<sup>o</sup>-D.

LISBOA

Telefone 24251

CARLOS DUNKEL

81, Rua do Bomjardim

PORTO

Telefone 2 2013



# 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**

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

**SÉDE EM LISBOA:**

**LARGO DO QUINTELA, 3**

**COMITÉ DE LONDRES:**

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

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



*Não revela segredo, quem oferece um ele-  
gante ramo de flores. Também na escolha  
da casa para a execução dos seus trabalhos  
V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.*

**OS ATELIÉRES GRAFICOS  
BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de

**FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFF SET E  
LITOGRÁFIA**

**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**

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

# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da *lavoura portuguesa*

**Rua do Comércio, 49**  
**LISBOA**

**Rua Sá da Bandeira, 84**  
**PORTO**

## Aniz «Dómuz»

Três tipos: Dóce - Sêco - Mel de Damas

Prove e não preferirá outro  
À venda em todas as boas casas

**Sociedade Dómuz, L.<sup>da</sup>**  
**ELVAS**

Depositário em Lisboa:

*Francisco Veler Conchinhas*

RUA DOS FANQUEIROS, 356

Telef. 27464 LISBOA

## S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.  
Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.<sup>a</sup> Iria — Telef. Póvoa, 1  
End. Telegr. «FUTS»



BIDONS em chapa preta e galvanizada

RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central

Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado

**Fábrica de Camisaria Progresso, L.<sup>da</sup>**

RUA DE S. JULIÃO, 32

Telefone 20438 LISBOA Telegr.: PROGRESSO

INDUSTRIA PORTUGUESA



Os nossos  
artigos  
recomendam-se  
pelo seu bom  
acabamento  
e preços

Exportação para o Continente, Ilhas e África

Fabrico primoroso em:

CAMISAS, CUECAS, COLARINHOS, PIJAMAS, ETC., ETC.

**M E T A I S**

LATÃO  
COBRE  
BRONZE  
ALUMÍNIO  
ZINCO  
FERRO  
AÇO  
CHUMBO  
ESTANHO

ARAMES  
CHAPAS  
TUBOS  
BARRAS  
VARÕES  
VERGALHÕES  
CANTONEIRAS  
CALHAS  
TÊS

**REDES E TEIAS METÁLICAS**OFICINA ESPECIALIZADA  
EM TODOS OS TRABALHOS DE ARAMEIRO**Senna Botto & Leitão, L.<sup>da</sup>**

CASA FUNDADA EM 1889

SEDE EM LISBOA:

14 a 30, Rua Nova do Almada, 38 a 44

140, Rua da Conceição, 146

Telef. fone P. B. X. 26054 — 28904  
gramas SENNAOTO

FILIAL NO PORTO:

31, Rua do Almada, 35

Telef. fone 27195  
gramas SENNAOTO**Ch. Lorilleux & C.<sup>ie</sup>**

de Paris

TINTAS PARA IMPRENSA

SUCURSAL de Lisboa

R. PAIVA DE ANDRADA, 3-5

Telefone: 21875

**Fábrica de Malhas  
«RÁDIO», L.<sup>da</sup>**

Todos os artigos de malhas exteriores, de luxo, para homem, senhora e criança.



Fornecedora das melhores casas de Lisboa e Porto.

Sempre os últimos modelos, nas melhores condições de preço e acabamento.

Conheça as malhas «RÁDIO» para preferi-las.

**R. de D. Estefânia, 7-6**

Telefone 49275

L I S B O A

**Pereira & Fausto Crespo, L.<sup>da</sup>**

Bate-Chapa, Torneiro,  
Serralharia, Ferreiro-Carpintaria, Pintor e Es-  
tofador

Soldaduras a:

Autogénio e Electrogénio

Orçamentos grátis

Construção e Reparação de Carroçarias

Telef. 70934 — RUA JORGE AFONSO, V. A. (ao Régo



L I S B O A

# 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

# 1489

1—JANEIRO—1950

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> 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 MONTES  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS

COLABORADOR ARTÍSTICO:  
STUART DE CARVALHAI

1950  
"Gazeta dos Caminhos de Ferro"  
Deseja aos seus colaboradores, assinantes  
e anunciantes um Novo Ano muito próspero

S U M Á R I O

O Problema dos Caminhos de Ferro, pelo <i>General RAÚL ESTEVESES</i>	727
Notícias ferroviárias de tempos idos no dealbar de tempos futuros, pelo <i>Eng.<sup>o</sup> RAÚL DA COSTA COUVREUR</i>	729
Página antiga, por <i>AQUILINO RIBEIRO</i>	731
A Camionagem e o Caminho de Ferro, por <i>GUERRA MAIO</i>	735
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	737
Comboius («vulgaris» de Lineu), por <i>ARMANDO FERREIRA</i>	738
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	739
Ephemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	741
Há 50 anos, pelo <i>Eng.<sup>o</sup> XAVIER CORDEIRO</i>	743
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	744
O futuro do porto de Bissau	745
Ainda o Centenário de L. de Mendonça e Costa	747
Linhas Estrangeiras	748
História da Insua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	750
Descobertas esquecidas	754
Publicações recebidas	754
Riquezas ignoradas das igrejas pequenas da França, por <i>Madame CASTEX</i>	755
Celorico de Basto, por <i>ADRIANO DE SOUZA CASTRO</i>	757
Engenheiro D. Gabriel Uriquen	781
Aos nossos colaboradores	781
Amigos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	781
Bom humor	782
Vida Ferroviária	783
Liga Portuguesa da Profilaxia Social	783
Caminhos de Ferro Coloniais	783
Imprensa	783
Uma estação que toma actividade 60 anos depois	784
Cumprimentos de Boas Festas	784
Coronel Pires Monteiro	784
Brindes e Calendários	784
Parte Oficial	785
Recortes sem comentários	789

# O Problema dos Caminhos de Ferro

Pelo General RAÚL ESTEVEZ

Mais um ano se passou sem que, por toda a parte do mundo civilizado, se tenha chegado a uma solução satisfatória para dar ao problema dos caminhos de ferro uma solução que razoavelmente possa assegurar-lhe uma posição estável no sistema económico de um País.

Sucedem-se os congressos e as conferências internacionais sobre assuntos ferroviários, apresentam-se ideias e planos, sugerem-se medidas radicais, e, no entanto, ainda se não pode descortinar bem como se deve realizar a necessária coordenação de transportes que venha salvaguardar a manutenção dos caminhos de ferro como elemento fundamental, que é, da economia dos diversos Estados, e como valioso bem do seu património nacional.

Ainda nas últimas reuniões da Comissão dos Negócios Gerais da União Internacional dos Caminhos de Ferro foi apresentado um interessante programa de acção tendente a estabelecer uma intensiva colaboração internacional dos caminhos de ferro, com o fim de realizarem uma política de transportes mais homogénea e mais eficaz.

Nesse programa preconizam-se várias medidas tendentes a melhorar a prestação de serviços dos caminhos de ferro, a desenvolver consideravelmente a sua propaganda e publicidade comercial, e, enfim, a atrair para eles o tráfego que se vai afastando.

Como meio fundamental a empregar, deve, segundo o mesmo programa, procurar-se realizar uma acção comum no plano internacional, por forma a que entre os caminhos de ferro dos diversos

países se estabeleça uma espécie de unidade de exploração, obedecendo a uma sua orientação ditada por um organismo central.

\* \* \*

Como se vê, a solução preconizada viria, em última análise, a fundir as diversas soluções procuradas por cada País, de per si, numa única solução do problema alcançada para o conjunto da rede ferroviária europeia.

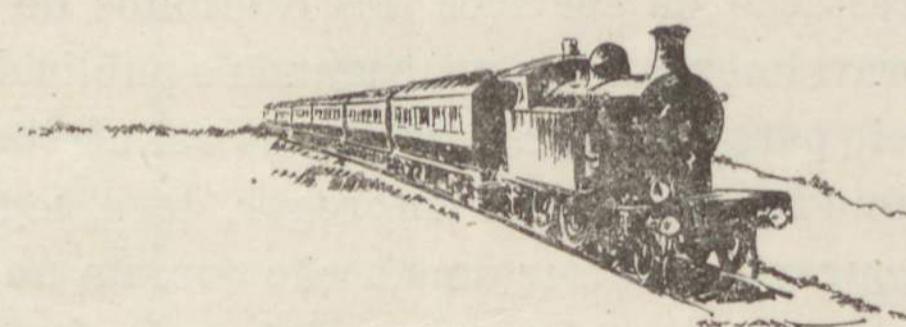
A questão ficaria, assim, mais simplificada, mas afigura-se-nos que o problema ainda manteria as mesmas características com que hoje se apresenta para cada caso particular.

É possível que a preconizada acção de conjunto venha trazer, de perto, alguns melhoramentos no que respeita à aquisição de Tráfego, mas não se pode prever se isso bastaria para dar aos caminhos de ferro a garantia de uma vida mais desafogada.

Sendo, como se reconhece, os caminhos de ferro um elemento indispensável da vida económica de um país, há que fazer intervir na sua manutenção o necessário auxílio do Estado, embora se procurem dedicadamente realizar todos os melhoramentos que lhes possam trazer uma situação menos precária.

Devemos acentuar sempre que, nos esforços empregados para se conservar a eficiência deste principal meio de transporte da economia nacional, não é dos interesses particulares de qualquer emprego que se trata, mas sim do verdadeiro interesse público que a todos sobreleva.

Nestas condições, conclui-se evidentemente que a solução do problema dos caminhos de ferro deve ser obtida dentro do plano de realização dos objectivos nacionais.



# Notícias ferroviárias de tempos idos

## no dealbar de tempos futuros

Pelo Engº RAÚL DA COSTA COUVREUR

PARA muitos, a verdadeira afirmação do progresso nos meios de transporte, e para o caso nos ferroviários, é dada pelo incessante aumento da velocidade de circulação. Evidentemente que são de muito valor as consequências que desse aumento resultam e que o seu reconhecimento é o mais palpável, no entanto, a verdade é que se não fora a evolução das várias características que tanto distinguem o caminho de ferro de outros meios de transporte, essa nota não poderia ser dada.

Não nos queremos referir ás evoluções de ordem puramente técnica que, à maioria, umas ou apenas dão a impressão visual principalmente de grandeza, ou de que quanto a outras mesmo nem suspeita que se tenham dado e que sómente se tornam apreciáveis para uma minoria.

Apenas em breve notícia de jornal sem outra finalidade que a informativa, queremos dar uma ideia que permita avaliar da evolução de um aspecto que, depois da solidez, é a principal preocupação de todos os construtores de material de transporte de passageiros em qualquer dos seus sistemas — o conforto —.

Com tal, fim reproduziremos nesta *Gazeta*, duas notícias de tempos idos, relativas a essa característica, suficientemente elucidativas para quem queira comparar o seu texto com os tempos presentes.

A maioria daqueles, nascidos e vivendo sob os signos das carruagens-camas e dos vagões-restaurantes, mal reconhecem, costumados como estão ao bom, a evolução do conforto no melhoramento do rolamento e no acréscimo do luxo, mas a também quase totalidade daqueles que passam as noites cantando nas suas carruagens menos confortáveis e que se ajeitam para que os bancos sirvam de mesa aos seus farnéis, esses sentem mais, *que estas são melhores que as antigas* e no entanto, uma e outra esquece, ou nem suspeita, em que grau o desconforto também a uns e outros era oferecido, quando em primeira mão os seus usuários transi-

taram das diligências sobre estrada para as sobre ferro no início do seu estabelecimento.

Deixaremos no esquecimento 1825, data longínqua do mundialmente primordial Stockton-Darlington.

Não procuraremos também comparação referindo-nos ao nosso St.º Apolónia-Carregado de 1856 pois que nós portugueses só vimos *aqueles monstros que iriam devastar os campos e largar fogo às florestas* quando na Europa eles já tinham bem ultrapassado a menoridade legal.

Não a buscaremos, pois, nos nossos Decretos de concessão nem no fundamental Regulamento de 1864, venerando diploma que em matéria ferroviária ainda nos rege, escarmentado por muitos mas que até hoje não houve quem se atrevesse a substituí-lo inteiramente — e diga-se a verdade, modelo, onde tudo está previsto e apenas se torna necessário, aqui e ali, interpretá-lo à luz do tempo que vai decorrendo — pois um e outro estabelecem sobre conforto do material, doutrina que se pode taxar já de avançada em relação à que em outros países condicionava, em seu início, tão importante característica e atributo do novo meio de transporte.

Reportar-nos-emos no que vamos expor, ao segundo quartel do século XIX, que marca em vários países o começo de um período de maior desenvolvimento do vitorioso concorrente das variadas formas de transporte até então em uso e escolhemos entre aquelas que a breve trecho acompanhavam a pátria de Stephenson no seu desenvolvimento ferroviário, e por motivos semelhantes, a Bélgica, primeiro país continental que o inaugurou.

Nascido o laborioso país de hoje, na histórica noite de 25 de Agosto de 1830, quando a meio da audição da ópera *Muda de Portici* no Teatro de le Monnaie, as palavras

«Amour sacré de la Patrie  
Rends-nous l'audace et la fierté!»

electrizaram de tal forma o público que no pró-

prio momento estalou a revolução contra o domínio holandês, não demoraram as suas forças vivas e os seus estadistas em consagrar a sua atenção ao importante problema dos transportes pois logo em Outubro do mesmo ano a necessidade de construção de uma linha férrea foi posta em causa.

Estudado convenientemente o assunto e assente a conveniência de orientar a rede ferroviária em três direcções principais a partir de Malines, da Prússia, da França e da Inglaterra, no dia 5 de Maio de 1835, o rei Leopoldo I, abrindo à exploração o troço Bruxelas-Malines, inaugurava nesta cidade o simbólico *Marco Millário*, ainda hoje existente, centro da rede e origem do primeiro quilómetro das suas linhas férreas.

Será, pois, à sua regulamentação sobre o assunto, quanto a carruagens, que nos iremos referir extraíndo com a devida vénia da interessante *História dos Caminhos de Ferro Belgas*, do ilustre engenheiro Lamalle, seu antigo director, as indicações que seguem, que darão ideia do grau de desconforto então oferecido.

«O material de 1835 classificava-se em quatro tipos diferentes; os três primeiros comportavam 3 compartimentos e constituíam o material ordinário; o quarto com 2 compartimentos sómente, formava a classe de luxo.

— Os *chars-à-bancs*, não cobertos ou vagões, constituíam a 3.<sup>a</sup> classe, não tinham portas, eram simplesmente guarneidos de bancos e cercados por uma ligeira balaustrada. Era necessário cavalgar os bancos para atingir o seu lugar.

— Os *chars-à-bancs* cobertos formavam a 2.<sup>a</sup> classe. Divisórias se elevavam até altura de apoio, cortinas de pano ligadas ao tejadilho e correndo ao longo de varões protegiam, muito imperfeitamente aliás, os passageiros da poeira e do vento.

— As diligências ordinárias correspondiam à 1.<sup>a</sup> classe, sendo os seus compartimentos construídos à semelhança das centrais das diligências. Quatro lanternas ornamentavam as extremidades de carruagens e a cobertura recebia as bagagens.

— As berlindas eram mais luxuosas e constituíam uma espécie de 1.<sup>a</sup> classe-extra. Tinham dois compartimentos separados por um corredor central.»

A completar este atraente panorama acrescentaremos que a atrelagem das carruagens era a mais rudimentar, pois o engate do parafuso ainda não estava inventado e assim, quer o arranque quer a paragem eram acompanhados de choques violentos, penosamente sentidos pelos viajantes, pois não havia possibilidade de conchegar os tampões das bombas de choque.

Esta enumeração permite avaliar como seria agradável a viagem em tais veículos... e, no entanto, o entusiasmo pelo novo meio de transporte atingiu o delírio, manifestando-se sob todas as formas!

O jornalista *Desiré Nizard* conta num número de «*Revue de Paris*» de 1836 a sua viagem no troço inaugural a que fizemos referência, nos seguintes termos:

«*De Bruxelas a Malines, contam-se cinco léguas. Faz-se o trajecto em menos de uma hora na estrada de ferro.*

*Sobe-se à pressa para os vagões, rebocados pela máquina, espécie de *chars-à-bancs* uns cobertos com uma espécie de capota de coiro, outros de lona e a maior parte sem capota nem lona correspondendo a tais graus de posses e a três categorias de preços.*

*Uma sineta dá o sinal de partida. Então a máquina move-se e como um cavalo dando um súbito e vigoroso arranco, faz passar a enorme quantidade de vagões, do repouso ao movimento.*

*O estremecimento que dão os vagões batendo uns contra os outros seria, mais que suficiente para fazer cair os passageiros se eles não fossem prèviamente avisados de que se deviam manter sentados!»*

Esta descrição completa como comentário vivido o que a descrição anterior fazia prever.

Para terminar esta *Nota* e como confirmação do entusiasmo suscitado, não obstante o exposto, até nos meios mais respeitáveis, a *História* a que aludimos traz-nos o seguinte e curioso trecho de um sermão, pronunciado pelo cura de Ans, que não resistimos à tentação de transcrever:

Na ocasião da morte do Justo, a locomotiva da sua alma, impulsionada pelo carvão da fé e pelo vapor da esperança, avança sobre os carris da caridade em direcção àquela imutável estação onde se encontra Deus como eterno símbolo!»

Por cá, por ocasião de inaugurações, temos ouvido discursos com magníficas figuras de retórica e em que o silvo da locomotiva e a ligação que os carris fazem com o progresso, são sempre motivos obrigatórios, mas, como o trecho acima, nada ainda tivemos ocasião de ouvir!

Se à evolução da característica que as transcrições feitas e o sentimento da actualidade dão meio de visionar ao longo dos tempos, pelo conhecimento de extremos, juntassemos quaisquer palavras sobre a da segurança e da velocidade, dever-se-ia reconhecer em boa fé, como em todas essas características dos meios de transporte, o caminho de ferro de que, por insuficiência de qualidades, se apregoa próxima a hora derradeira, tem acompanhado, em seguro benefício daqueles que transporta, os progressos das variadíssimas técnicas de que se utiliza na complexidade da sua exploração, que até hoje no seu campo de acção, digam o que quiserem, não encontrou ainda completo substituto.

# Página antiga

Por AQUILINO RIBEIRO

**Q**UANDO se vai de Barreiras para Moimenta pela estrada, alpestre de todo em razão da altitude e do fragoedo a qualquer das bandas, ao chegar à Cabeça de Alva experimenta-se a mais viva sensação de deslumbramento. Até ali tudo é rasteiro, pardo ou tostado, plano, um trecho da Meseta. Dali em fora, no arco do horizonte, para lá dum côncavo profundo, desenvolvem-se as serranias que fazem anteparo ao Douro e são os seus contrafortes. Um cendal roxo, duma diafaneidade irreal, cobre as colinas. Branquejam aldeias: em face, Baldos e Castelo; ao largo, Penedono com seu castelo roqueiro, Sernancelhe, com a Senhora do Pé da Cruz no festo da escarpa. Aqui e além, capelinhas, muitas capelinhas anónimas, trocam uma saudação angélica e proclamam: terra de cristãos!

Mas o mais impressionante é o galão que a terra dá, conforme a noção óptica, do monte em que estamos para a corda de montes distantes, que se vêem colejar em anfiteatro. Na curva, localidades, que escolheram os abrigos e recessos orográficos, adivinharam-se mas não se avistam; tiram-se outras pelo campanário ou alguma torre altaneira; mais raras as que brilham e se espenujam como pombas ao sol.

À espalda, a poucos minutos, deixa-se Vila Chã, acaçapada, como a palavra o diz, numa das balsas do planalto. Acama ali neve para muitos dias no pino do inverno, e ouvem-se os lobos uivar dos morros fronteiriços, chamados pelo fártum dos rebanhos.

Uma noite de luar, que subia a Serra com o meu impávido vizinho Joaquim Natário, cada um de nós na hora rabona da casa, tivemos desde os pinhais da Boa Vista a sua escolta graciosa. Eram quatro bichos corpulentos, que nos seguiram de lado, a distância de tiro, eclipsando-se nas matas e fundões, reaparecendo nos tesos calvos, aguentando, sempre em linha connosco, um chouto elástico e seguro. Um deles ostentava uma bela e afrontada testa de guerreiro ninivita, que infundia respeito.

Mais longe, e à roda de 1000 metros de altitude, abaixo duma trovoada de penedos, enrodilha-se a povoação de Carapito. Entre Nave e Lapa não se encontra gentio mais bárbaro e turbulento. Brigam por dá cá aquela palha. Pelo génio, os hábitos, e o tior da crónica local apraz-me ver ali um reduto de

turdetanos, vingativos, feros, desenganados e possuidos duma actividade inata e arbitrária. As duas por três, uma das filhotes da terra senta-se no banco dos réus. Que crime praticou? Matou um homem. Deu um tiro noutro. Apunhalou. Nunca comédia ou drama de baixo coturno.

Semelhante fama judicial vem-lhe de longe. Em 1839, por uma manhã tiritante de Fevereiro, destas manhãs estanhadas pelo regelo e o caramelo, com o sol metido lá para casa de Pilatos, ouviram-se a súbitas cinco tiros, ao descoser do caminho para Nacomba. Três homens, de clavina em punho, saltavam os muros das hortas, um olhar torvo e suspicaz à retaguarda, e metiam para os bosques que vestem o sopé dos montes de Caria. No meio da azinhaga jazia prostrado por uma carga maciça de zagalotes um marchante muito conhecido na região, rapaz de vida inquieta e barganteira, o Leandro da Rua. Para maior escarmento e sinal de que o assassinio fora obra de alardeada revindita, tinham-lhe cortado as orelhas.

A mãe do morto, quando lhe vieram com a notícia, saiu de casa, e desgrenhada, descalça, mãos erguidas ao céu, rompeu em altos brados a clamar à del-rei contra o Pires — não podia ser outro — que lhe matara cobardemente o filho de sua alma. Ao clamor acudiram os vizinhos e familiares, ali se erguendo grande babaréu, que de babaréu não passou, limitado a vozes ao vento.

Entretanto o Manuel Pires, que tinha um talho em Vide, face à capelinha de Nossa Senhora dos Passos, arvorava, espetadas nos ganchos da loja, ao pé duma cabeça de vitela, as orelhas do Leandro. A quem vinha não se acanhava de dizer:

— Orelheira de porco não vai? — e acrescentando a bufar: — Hoje pateou este; atrás deste marcham o pai, a mãe, os irmãos todos. Não há-de ficar um para raça.

Assim, em público e raso, gloriadamente, se denunciava o matador. Mas quem se atrevia a erguer mão para a gola da jaqueta do maior bandoleiro que pisava o vale do Távora e terras da Nave, capitão de quadrilha, com muitas mortes às costas, umas de filiação miguelista, outras de celeradez pura e rapinagem?

Naquele ódio à família do Leandro havia um ne-

gócio târbido de fêmea, uma pécora de Adebarros que se passara do Pires, que era canhestro e reles figura, para aquele, bonito moço e arruador. Depois, para mais agravar a vesânia dos zélos, entremetera-se a pendênciâ politica, tendo o amante feliz disparado uma vez sobre o Pires, sem lhe acertar.

Perpetrado o crime, o Pires continuou, sem embargo dos autos e encoime à bôca cheia, como se não tivesse no Código uma conta em aberto. Não era homem que por isso faltasse a feiras e mercados, e a onde lhe dava a real gana.

Conheciam-lhe o cavalo pelo bater do trote, a descair sobre uma das mãos lesa dum alifafe antigo, e pelo arreio, sela de campino com xaimel de pele de cabra, e o chumaço das pistolas mal dissimuladas nos coldres. No negócio de comprar e vender rezas, umas que abatia, outras que traficava, tanto estava hoje aqui como amanhã no calcanhar de Judas. O sentimento da impunidade incutia-lhe uma audácia de mais efeito social ainda que o próprio salvo-conducto, toda a gente se acobardando diante do homem sem medo nem frio nos olhos. As autoridades da Comarca, desapoiadas ou temerosas também, faziam vista grossa.

Esse mesmo ano, logo em seguida ao mercado de S. Francisco, porque acabassem os fumos da bebedeira de toldar-lhe a razão ou fosse a altura da sua sanha de cão danado produzir onda, foi depois da ceia bater à porta do velho Luís Gomes, pai do Leandro.

— Quem está lá?

— Praças do 9 de Lamego — respondeu contrafazendo a voz.

— Praças de Lamego?! A que vêm a esta hora?...

— Aboletar-nos. Vamos num destacamento para Trancoso, e o regedor, a mim e ao camarada que aqui está, destinou-nos esta casa.

O velho mandou a mulher abrir a porta. Mal esta se escancarou, o Pires e dois sicários seus, Luís Minhoto e Nuno da Silva, caíram sobre eles de facalhão alçado. Nem lhes deram tempo de soltar um ai. O Gomes tombou banhado em sangue para nunca mais se erguer; mas a mulher, ainda que crivada de golpes e tão à beira da sepultura que lhe puseram a Extrema Unção, tinha sete fôlegos como os gatos e escapou. De pouco diferiu a sua hora. Estava por uma noite de Dezembro sentada à lareira com sua sobrinha Constança de Jesus a fiar na roca, sentiu bater à aldraba. Chut, ouviste?... Ficaram ambas tranzidas, o sangue gelado nas veias, a voz presa na garganta. As pancadas repetiram-se a manso, pausadas, em surdina, como quem se penaliza de dar alarme ou de espertar gente que dorme. Jesus! Se ao menos tivessem ânimo para gritar?! Mas nem isso. Daí a pouco ouviram rumor no telhado. Perceberam que desviavam as telhas sobre as latas do forro, que era de escama-peixe. E, sideradas, a cabeça metida no amental, à maneira do avestruz, o Pires e seus quadrilheiros ali as vieram

chacinar com o maior sangue frio, a punhal e à moca, como quem extermina animais daninhos.

Um frêmito de horror percorreu a comarca. A taça extravasava. Mas se todos juravam pela pele do facínora, ninguém se atrevia a tocar-lhe com um dedo molhado. Ele, pelo contrário, parecia redobrar de desplante. Além de manter o estabelecimento aberto, com suas amiudadas idas e vindas à vila, mercas e vendas em plena feira, blasonava forte e feio da justiça e das autoridades.

Na capital do Distrito, todavia, surda, calculadamente preparavam-lhe a cama. Tinham-no, *por fas ou por nefas*, como implicado na morte do *Espadagão*, tenente da Guarda Nacional, quando este virara a casaca de realista feroz para liberal não menos derrancado. O estilo com que o homicídio fora perpetrado traía a mão do Pires da Rua, mais ponto, menos vírgula. A uma hora adiantada da noite, batiam à porta do *cacique*: — Truz! truz!

— Quem é?

— Sou eu, comadre! Venho dizer-lhe que tome cautela, está outra vez por cima D. Miguel...

— Comadre...? Diga o nome...

Gaguejou o visitante. E logo o *Espadagão*, que andava de pé atrás, pressentindo cilada, correu à janela, no intuito de se inteirar do que havia ou de se evadir. Encontrou a casa cercada. Deitou a mão à espada, a espada de larga folha e copos à francesa que lhe valera a alcunha de guerra, tinta tantas vezes no sangue dos Malhados. Mas já a porta saltava nos gonzos e uma pistola, contando com homem apostado a vender caro a vida, se lhe despejava no peito. Malferido, o Justo Leal de Longa, o Chico de Sequeiros, e parece que o Pires, meteram-no no meio e conduziram-no para o monte de Santo Estêvão, que fica numa iminência das Arnas, através das ruas desertas e das casas silenciosas — se bem que espreitassem sete olhos dos buracos das fechaduras e pelas reixas das janelas. À frente marchava o coveiro da paróquia, que tinham ido à fina força arrancar da cama. No alto, à luz das lanternas, abriram uma cova, tão funda que o *Espadagão* coubesse nela de pé. Depois meteram-no dentro e, como quem planta uma árvore, deitaram terra à volta, tendo o cuidado de o deixar vivo com a cabeça de fora.

Arruçava a alba quando o «trabalhinho» chegou a seu termo. Então os quadrilheiros, depois de queimar mais uma cigarrada a ganhar tempo que abrisse a manhã, foram pelos morouços de pedra escolher malhas. Cada umolveu com aquela que se lhe afigurou mais a jeito para o chinquillo e, tomando a cabeça do *Espadagão* por fito, cabeça em que rolavam olhos pávidos e medonhos, dentro das órbitas arroxadas pelo sopro da noite eterna, jogaram aos pontos o mata-bicho de aguardente e rabo de bacalhau, que se propunham ir petiscar a Sernancelhe.

Se o Pires não fora o maquinador de tal atrocidade, pois que o Justo lhe levava as lampas, fora um

dos comparsas. No Governo Civil de Viseu assacaram-lhe as culpas todas. E na manhã de 5 de Dezembro de 1839, quando abria a porta do açougue, uma patrulha que tinha chegado nas envoltas da noite e esperava emboscada num quintal, saltou-lhe ao gás-nete e nem sequer o deixou estrebuchar. Transferiram-no para o castelo de Lamego da cadeia de Moimenta, que não oferecia a garantia requerida contra o assalto da quadrilha, planeado como uma operação de guerra e assim anunciado. Mas já foi na comarca que o julgaram. O juiz, bacharel Joaquim Machado Ferreira Brandão, não só repeliu a grossa peita — por modos uma fortuna — com que pretendiam suborná-lo, como se mostrou imperturbável perante as ameaças de morte que lhe choveram em casa por muitas vias. E a requisitória que lavrou contra o réu foi de tal ordem que os jurados, quer os movesse o medo, quer fossem de índole a ceder à corrupção, não tiveram campo para fugir à inexorável rectibilidade dos quesitos. Foi o Pires sentenciado à pena última.

Debalde o réu apelou para as estâncias superiores, um tanto confiado nos políticos de que fora o homem-lige. Ninguém terçou armas por ele. Clamava misericórdia no vácuo. Agarrou-se, como derradeiro recurso, à esperança de que os seus parciais, acaudilhados pelo Minhoto, que andava a monte, investissem com a escolta que houvesse de conduzi-lo ao cidadafalso. Um golpe de mão bem urdido, executado por gente audaciosa, podia surtir efeito. Para isso pôs à disposição do lugar-tenente somas avultadas com que desfalcou a fortuna que era de monta. Atrás dumas somas vieram outras, e vendeu, empenhou, troquilhou. O problema da sua libertação tornou-se um sorvedoiro sem fundo. Os seus ficavam na penúria, mas deixá-lo, a questão era poder dar às trancas e pôr-se em Espanha. O Minhoto, que andara a assalariar quantos sicários havia no Norte de Portugal, jurara pela luz dos seus olhos que no caminho para a força havia de ser arrancado das unhas dos soldados ou ele britaria a cabeça contra uma laja. Fiado em tais protestos, foi sem náusea de maior que na manhã de 8 de Maio de 1843 — três anos transcorridos sobre o seu derradeiro crime — vestiu a alva de penitenciado e estendeu as mãos aos anjinhos.

De Moimenta da Beira à Vila da Rua, onde se faria a execução, são cinco quilómetros bem medidos entre soutos e moitas, altos e baixos de fraco pendor, mas que obrigam a circuitos de certa demora. Estava uma manhã agreste, baça, bastarda duma primavera peca e serôdia, fugida ao provérbio: *Em Maio, quem não tem, basta-lhe o saio.* O Pires ia descalço, e manhosamente, se bem que a reclusão prolongada o houvesse tornado animal flácido e cativo, batia o dente e lastimava-se, manobrando de modo a retardar a marcha. Um soldado, mais impaciente ou abelhudo, picou-o com a baioneta. O Pires voltou-se para ele a arruaçar:

— Cão, filho de cão, maldito sejas!

O alferes assentou-lhe por duas vezes a espada nos lombos.

Os cinco quilómetros de caminho levaram tempo imenso a percorrer. De quando em quando, pela frente, deviam-se magotes de povo, e o capitão, sobreavisoado pelos zuns-zuns que corriam, mandava explorar o terreno e só avançava quando os estafetas lhe vinham com a parte de que não havia novidade. Mesmo assim as praças marchavam de gatilho aperado. Os olhares do Pires, de resto, eram significativos. A cada passo, subiam a vertente que alçaprema Nacomba, esquadrinhando os bosques, fusgando as devezas, na ânsia dum socorro que tardava a chegar.

Ao alcançar as primeiras casas da Rua, teatro das suas perversidades, ia visivelmente sucumbido. As pernas, que estafavam um poldro na carreira, emperavam-lhe. Em despeito da atmosfera álgida, caía-lhe o suor pela face abaixo em gordas e pútridas bagadas. O curioso é que, ele a chegar, o borborinho da grande mó de povo amainou como por encanto. Estava toda a gente hirta e muda, de olhos nele, e aquela atitude de contenção e pasmo perante o seu calvário gelou-o. Uma onda de frio marinhou-lhe pela medula, para se espraiar depois pelo corpo todo. O comandante da escolta deu conta e vendo-o pálido, convencido de que ia desmaiar, ordenou para a praça mais próxima:

— Deita a mão a esse homem!

O soldado sobraçou-o pela ilharga e ele, emperigando-se todo, prosseguiu no caminho. Ouviu os pardais chilrear nos telhados. Reparou que passavam no céu pombas amorosas. O sol aparecera por detrás de nuvens de neve, esfarripadas e veleiras, um instante, dois instantes, e desistira de raiar. Mais dum soprava às mãos encanhotadas. Tanto a população da Serra como a do Vale, atraída pelo espectáculo insólito, afluira à Rua. As mães — costumeira edificante, recomendada aos fiéis como ouvir a Santa Missinha, acompanhar o Senhor fora, visitar os encarcerados — vinham com os filhos ao colo para que, mirando-se com olhos inocentes naquele espelho, se lembressem dele quando fossem grandes.

O morro em que haviam montado a força, sobranceiro à aldeia, e em que ao presente se efectua o mercado de mês, estava coalhado de gente. Quem era novo, tanto moços como moças, grimpara para os castanheiros, e a carga era tal que as pernadas dobravam. O carrasco, que chegara na véspera à noite de Coimbra, passara a manhã a consertar o cidadafalso com o ajudante e um carpinteiro da terra, que se oferecera de bom grado só pelo regalo de ver o malandrim dançar na corda bamba. De resto, nada mais sumário que a força: um barrote firmado por duas cavilhas ao alto de dois postes de pinho, com uma sorte de estrado móvel no pé, ao qual teria de subir o penitenciado no acto de se lhe passar o laço ao pescoço. A corda, uma corda de encarrar, cedida pela

filha do Gomes — a única sobrevivente da família — pendia agitada pelo ventinho de cantaril, tal um baloiço da barra dum trapézio.

As peripécias da execução decorrem como estava previsto. A um sinal dado rufaram os tambores e, empurrado pelos dois beleguins, que eram forçudos, o Pires trepou para o estrado. Mas para lhe caçarem o pescoço no laço foi obra. O miserável debatia-se com todas as veras, ora ladeando, ora refugindo com o corpo à retaguarda, a cabeça recolhida para os ombros como carneiro marruaz. Mas o carrasco tinha a experiência daqueles brequefestas e respectivas manhas. Quando menos se esperava filou o Pires pelo caço e, passando-lhe a corda, deu o esticão. Em continente o ajudante safou o estrado ao passo que ele, dum pulo, se bifurcava nos ombros do condenado.

— Dá-me a bagaceira! — disse então para o ajudante.

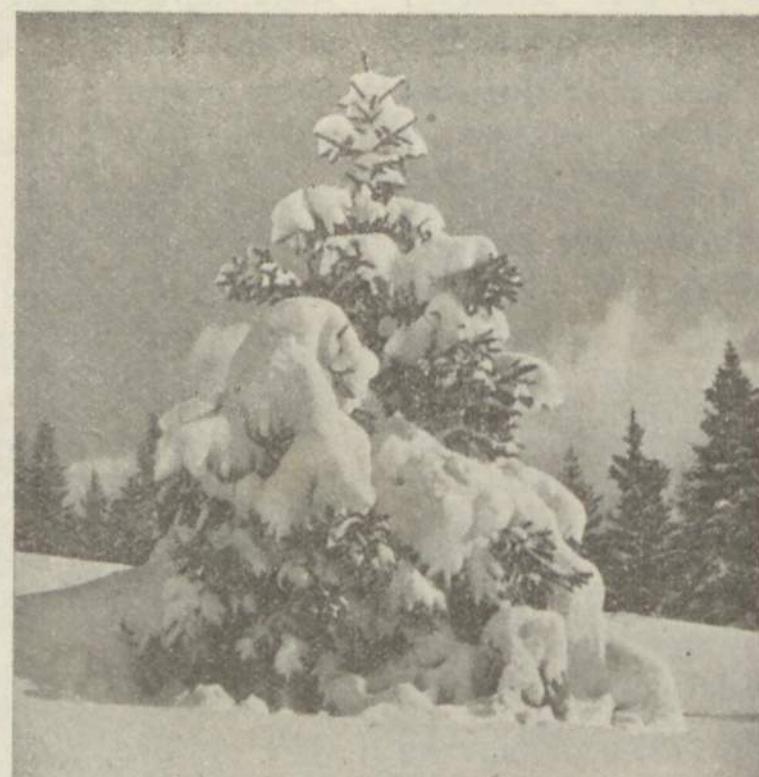
Este passou-lhe uma cabaça, que levou aos lábios de rosto folgazão, lá porque estivesse satisfeito com o fim da funcanata ou porque sentisse necessidade de se temperar contra a cacimba que picava como mil alfinetes. Não bebeu dois tragos. Rebentou tal motim na turbamulta, gritos descompassados, injúrias, objurações, que se suspendeu interdito. Viu muitos braços erguidos para ele a ameaçar, muitas bocas escancardadas no clamor, e julgou que era a quadrilha do Pires, consoante fora pregado, que investia. A cabacinha

escapulindo-se-lhe das mãos, veio escaqueirar-se no chão. E, sem se importar mais com o penitenciado que esperneava, língua de palmo fora da boca, atirou-se abaixo e fugiu.

A cena foi tão rápida como a mão dum homem se abre e se fecha, e quase inconcebível.

Afinal que se havia passado? Nada e tudo. A irreverência do carrasco, bem embora se tratasse dum infamíssimo matador, seu despejo e impiedade geraram a revolta no fundo de respeito, sagrado respeito, daquelas consciências simples perante a representação pavorosa da morte. Àquela altura do drama humano não há ninguém que se mantenha em seu sangue-frio, que mais não seja pelos reflexos que comporta. Muito mais naquele caso em que ao mistério imprescritável do destino individual se associava a fera intervenção da lei.

De Cabeça de Alva, com a aldeia de Carapito à esquerda, desliza-se insensivelmente para Vila da Rua, reclinada em verdes pradarias de permeio com horta, souto e vinha de palhete. Em dez minutos, mais rápido que a reconstituição literária duma nequícia, está-se no largo zinho rústico em que se levanta o chafariz retirado do Convento de S. Francisco, com a sua empêna esbelta e um tanque formado por graciosas curvas entremeadas de segmentos de recta. Em frente tivera o Leandro a lojinha do negócio.



# A CAMIONAGEM

## e o Caminho de Ferro

Por GUERRA MAIO

MUITOS supõem que a camionagem é a sombra esmagadora do caminho de ferro. Nada menos exato. Se é certo que, inicialmente, ela teve em mira concorrer com o caminho de ferro principalmente nas regiões mais populosas do país e nos sítios onde os serviços ferroviários apresentavam lamentáveis deficiências, é justo dizer que ela criou um tráfego próprio, que se tem desenvolvido prodigiosamente, em benefício das terras servidas e na economia do país.

Povoações há, por esse país fora, que jamais tiveram uma velha victória de aluguer e ainda menos uma diligência de cortinas de oleado a servilas, preferindo o público, muitas vezes, a mula com albardão ou o cavalo, a essas desconjuntadas traquitanas que, à falta de passageiros, viviam do transporte das malas postais que a direcção dos correios, pagava, por vezes, generosamente.

Pois bem, muitas, muitíssimas dessas terras têm hoje a servi-las excelentes auto-carros, que levam rápida e còmodamente os seus habitantes ao mercado, à cidade, ao caminho de ferro e à séde do concelho, por uma ninharia e lhe trazem à porta as recovagens, o peixe fresco e lhe levam os-cestos de fruta para o caminho de ferro assim como leite e os cabazes de hortaliça para o mercado. Isto sem falar nas malas do correio, que conduzem rápidamente cartas e jornais à mão do destinatário.

Isto é que é a autêntica função da camioneta, mercê da qual, muitas d'elas, digamos todas, estão em franca prosperidade, por que o público habituou-se a tomá-las e já as não pode dispensar.

O sucesso capital das carreiras, deve-se, porém, aos seus horários rationalmente estudados, com partida de manhã e regresso à tarde, ou mesmo de manhã com a volta ao meio dia, ou de tarde, entre o almoço e o jantar. É assim em todo o

país; circulando, porém, outras a horas mortas, obrigando os viajantes a irritantes madrugadas, ou a deitarem-se fora d'horas só quando a isso são obrigadas pela chegada tardia ou pela partida excessivamente matinal dos comboios.

Todavia, há sítios no país onde fazem uma terível concorrência ao caminho de ferro; por um lado, pela tolerância que lhes tem sido dispensada e por outra por deploráveis deficiências ferroviárias. Haja em vista que a viagem de Lisboa a Sines, (179 quilómetros e mais a via fluvial) faz-se por um único comboio, em 6 h. 25 minutos, partindo-se de Lisboa às 21 h. 40 para se chegar àquela vila às 4 h. 05! Duas carreiras de camionetas circulam, porém, diariamente entre Cacilhas e Sines, fazendo o percurso em pouco mais de 5 horas, podendo-se ir de Lisboa a Sines e regressar no mesmo dia ou vice-versa!

Podiam os serviços ferroviários ser melhorados, sem aumento de despesa, ou fosse com um melhor aproveitamento dos actuais comboios? É bem possível. Mas como não é esse o assunto de que venho tratar, voltemos à camionagem, que precisa ser ordenada, sem concorrências inúteis para os caminhos de ferro, com que o público nada ganha e como estes, no fundo, são pertença do Estado e uma das suas mais sólidas riquezas, convém que não estejam a ser prejudicados na sua racional exploração.

Como disse, a camionagem criou um tráfego próprio, que veio dar ao país uma inesperada expansão de movimentos que convém registar e enaltecer.

Eu podia citar muitos e variadíssimos casos que tenho encontrado por esse país fora, mas limitar-me-ei a alguns d'eles e escolhidos nos distritos mais desprovidos de comunicações.

Há 30 anos as ligações ordinárias de Elvas com Extremoz e Vila Viçosa faziam-se pela única car-

reira d'uma acanhada diligência tirada por duas pequenas mulas, entre a cidade de Elvas e Borba, onde o passageiro tinha que esperar o comboio para Vila Viçosa e Extremoz e o tráfego era tão pequeno, que os seus poucos lugares raro se enchiam. Pois bem. O serviço entre Elvas-Vila Viçosa-Extremoz faz-se hoje por quatro carreiras diárias em cada sentido e com lotação para 28 passageiros, não se obtendo, por vezes, lugar!

De Portimão a Monchique, também uma pobre diligência fazia um serviço diário de ida e volta. Agora há cinco, também com magníficos auto-carros. E depois todas ou quase todas as terras do Algarve tem carreiras de camionetas a servilas e pena é que muitas d'elas estejam a concorrer com o caminho de ferro, mercê de circunstâncias várias e bem de lamentar.

Se passarmos dos distritos de Bragança e da Guarda, temos que reconhecer que eles muito devem à camionagem. Até há trinta anos, apenas o primeiro dispunha da diligência de Mirandela a Torre de D. Chama, de Macedo ao Mogadouro, esta a tenebrosa diligência de Remondes, onde passava entre as 2 e as 4 da manhã, em ambos os casos e quase sempre sem passageiros e com o cocheiro a dormir na boleia, diante das arribas medonhas do vale do Sabor. A carreira, como as outras, vivia do transporte das malas do correio e dos emigrantes que iam para o Brasil.

Além destas havia a do Cachão a Vila Flor e de Bragança para Vinhais e para Vimioso, ambas circulando a horas mortas, com os passageiros enrolados em cobertores ou em grossos capotões.

Hoje, o distrito de Bragança tem as carreiras seguintes: Tua-Carrazeda, Cachão-Vila Flor, Mirandela-Chaves, Mirandela-Torre de D. Chama, Macedo-Alfândega da Fé, Moncorvo, Macedo-Mogadouro, Bragança-Izeda-Mogadouro, Bragança-Vinhais, Bragança-Vimioso, Vimioso-Miranda-Duas Igrejas, Mogadouro à vila, Freixo de Espada à Cinta à vila, etc.

Quer dizer, as cinco carreiras de diligências de outrora estão hoje transformadas em 14 linhas de auto-carros, alguns destes verdadeiras maravilhas de comodidade.

A parte norte do distrito da Guarda, tinha, n'aquela época remota, seis serviços de diligência, Vilar Formoso-Almeida, Vila Franca das Naves-Pinhel-Figueira de Castelo Rodrigo, Figueira do Castelo Rodrigo-Barca d'Alva, Celorico da Beira-Trancoso, Vila Franca das Naves-Trancoso, e Pocinho-Foscôa, com um total de 121 quilómetros percorridos. Hoje a mesma região está servida pelas carreiras seguintes: Guarda-Almeida, Vilar Formoso-Aldeia da Ponte, Vilar Formoso-Figueira de Castelo Rodrigo, Guarda-Escalhão, Vila Franca das Naves-Trancoso, Trancoso-Guarda, Pinhel-Es-

tação de Pinhel, Figueira de Castelo Rodrigo-Escalhão-Barca d'Alva, Figueira de Castelo Rodrigo-Freixeda do Torrão-Estação de Almendra, Pocinho-Meda, Pocinho-Cedovim, etc. ou sejam 11 carreiras, percorrendo 375 quilómetros, cifra, porém, muito superior, visto algumas carreiras serem duplas ou desdobradas, em certos dias da semana.

Estamos diante de um problema de grande importância para a economia do país; o regulamento há pouco publicado sobre a camionagem se deve ser executado com todo o rigor no que respeito à prejudicial duplicação dos serviços da estrada e do carril, deve ser aplicado com benevolência nas carreiras convergentes e independentes, como seja o excesso ocasional da lotação, a entrada livre nas estações ferroviárias dos condutores e motoristas ao serviço dos passageiros, que transportaram ou que os venham receber, etc.

As carreiras convergentes e as independentes prestam tão assinalados serviços às populações rurais, muitas d'elas até agora desprovidas de meios de transportes, que bem merecem um tratamento de favor, até onde lhes possa ser concedido.

Para as carreiras concorrentes, se bem que muitas o não sejam inteiramente, pois servem, no percurso, localidades afastadas do caminho de ferro, é que lhe deve ser aplicado todo o rigor da lei e algumas delas bem o merecem.

Todavia a maneira mais eficaz do caminho de ferro reduzir os ímpetos da camionagem é oferecer ao público serviços mais velozes, digamos—combóios rápidos ou expressos em quase todas as linhas, suprimir, tanto quanto possível, a *paragite*, acabar de vez com as noitadas e com as madrugadas, e digo acabar de vez, pois a chegada de alguns combóios foi ultimamente antecipada e a partida retardada. O público de hoje não é o de há 20 ou 30 anos. Não tolera, facilmente, paragens e principalmente as que são a horas mortas em estações onde não embarca ninguém, não gosta de levantar-se demasiadamente cedo, nem ficar horas sem fim, na estação de entroncamento, aguardando o comboio que o há-de levar ao seu destino.

E a prova é que nas linhas em que os serviços ferroviários têm sido melhorados, o público acudiu logo a utilizá-los em prejuízo da camionagem.

E para terminar quero agradecer ao sr. A. S., de Vila Nova de Fassôa, as referências amáveis que me fez na última «Gazeta», as quais muito me desvaneceram, acrescentando que em breve me referirei, na imprensa, às peripécias, aos cuidados e às caceiras que me deram, não só a nova estrada da Freixeda do Torrão à Pedra Escrita mas a carreira de camionetas que essa estrada permitiu para a estação de Almendra.

## PROBLEMAS SOCIAIS

## JULGAMENTO DE VALORES

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

**O**S tempos passados são eloquentes na magnificência e na miséria humana. Veja-se a idade antiga. Num atropelo desenfreado, reduziavalores intelectuais a escravos dos senhores da fortuna. Na Grécia, como em Roma, o dinheiro e a estirpe ou a nobreza feita à custa do sangue vertido no campo de batalha!

O valor intelectual era secundário. Quase todos os filósofos foram escravizados e condenados à morte por teimarem em defender a sacrossanta integridade de seus princípios.

Veio a idade média. Mais iluminada, é certo, mas, apesar da luz que lhe jorrava do divino, não deixou a Inquisição de sacrificar tantos mártires do espírito e da razão. O talento criador e inovador dos sábios viu-se recalcado pelo medo.

As idades moderna e contemporânea são ainda bem prolíferas em atentados contra a manifestação espiritual.

Pretendo provar, com esta ligeira evocação histórica, que, ontem como hoje, a ignorância e o dinheiro e a intolerância perverteram a razão — essa chama nascida da inteligência e capaz de pensar e de reformar e de acertar na busca da verdade a que homem deve sujeitar-se.

Ora é sabido que a ignorância não sabe pensar; o dinheiro reformará mal e na mira do lucro; e a intolerância jamais acertará na procura seja do que fôr.

A humanidade tem andado aos repelões e ao sabor dos aventureiros, portanto. E na época presente? Os repelões são medonhos e o padrão de vida continua a ser o dinheiro e a prepotência.

Analise-se a questão.

Os governos dos países, mundo fora, em grande parte confirmam a minha tese. Trata-se de homens, audazes, destemidos, sequiosos do mando... e que, afinal, mostram não saber sequer dominar-se a si próprios!

E, nesta classificação, cabem os revolucionários comunistas e os doutrinadores que, numa luta voraz, roubam ao homem a sua dignidade de pessoa livre e inteligente.

Os povos serão sempre o fulcro da alavanca maquinada pelas mais nefastas doutrinas, enquanto as rédeas do poder estiverem no fácil alcance desses revolucionários e doutrinadores. O mundo é para eles um laboratório de experiências. E as gerações vão sendo, e despercebidamente, tímidas cobaias.

Não venho tecer apologética às doutrinas tradicio-

nalistas, carunchosas, a nós testamentadas pela história. E' que não concebo se possa construir um esplêndido prédio, no lugar de outro antiquado e inutil, sem primeiro estudar atentamente a demolição deste outro.

Sim! A demolição é chocante para a nossa sensibilidade. Aquela pedra e aquela outra dizem algo de nossos antepassados. Nelas uma nossa avôzinha fidalga morou; um nosso avoengo nasceu; ali, um nobre ilustre morrera! Que importa tudo isso, se a recordação espiritual desses factos prevalecer ou nas páginas dos livros ou nas tradições do povo?! Vai deixar-se de construir o prédio novo, belo e produtivo, só porque o velho inspire saudade?

A resposta é dada pela sensibilidade e não pela razão. Porém, nem o tradicionalismo doentio, nem os materialismos revolucionários conseguirão trazer ao homem contemporâneo um sopro de vida, salutar e humanizador.

Nota-se hoje um avolumar, impertinente, de novas tendências... Já os fidalgos de sangue e os ousados, a que aludi, são substituídos pela infiltração de novas castas. Por um lado, os capitalistas gostariam de monopolizar as fontes do poder. Por outro lado — e o exemplo da Europa Oriental o esclarece — o proletariado em massa, falsamente iluminado, quer também o poder. Por outro lado ainda, nota-se a luta de determinadas classes pela sobreelevação... Isto é, já não se trata da tirania dos ricos para defesa gananciosa dos seus bens, nem da avalanche dos proletários para conquista de novíssimos e legítimos direitos. Trata-se de classes de profissionais que, pela sua importância técnica no mundo presente, se envaidecem a ponto de chamar a si um caudal imenso de regalias e monopólios.

A propósito e para terminar reproduzirei a frase que me inspirou este apontamento e que ouvi de um engenheiro, novo ainda: «... a importância dos engenheiros é tão grande na sociedade moderna, que, para se fazer alguma coisa no futuro, é preciso que em todos os lugares de comando político estejam engenheiros...».

Não admite comentários. Note-se, porém, que esta frase não provém dum juiz, dum advogado, dum escritor, dum professor ou dum economista, cuja cultura humanística e filosófica os podia induzir a proferi-la, mas sim dum técnico, cuja alta função é o aproveitamento dos recursos naturais e a construção de obras que valham para o bem estar físico do povo.

HUMORISMO

# COMBOIUS

## («vulgaris» de Lineu)

Por ARMANDO FERREIRA

**A**primeira vez que os homens viram um *comboio* foi nos princípios do século XIX, perto de uma mina de hulha. Os cientistas foram para casa estudar aquele novo e estranho animal e logo o colocaram na família dos anelídios, classe dos rodopodos.

Os *combóios*, adultos e completos, dividem-se em cabeça, tronco e cauda. O tronco é formado por vários anéis ou carruagens; estes anéis não têm todos a mesma função, por isso distinguem-se em três classes conforme tem uma estria vertical I, outros II, e outros III. Os de 1.<sup>a</sup> classe, geralmente, andam vazios ou enchem-se de ar; quanto aos de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>, é por eles que os *combóios* se sustentam.

A reprodução dos combóios, faz-se por meio destes anéis; mas, não vivem nem se mexem, sem, pelo menos, uma cabeça.

A segmentação do corpo nem sempre corresponde à segmentação interna; ultimamente, na América, tem-se criado alguns *combóios* quase de constituição contínua.

Os *combóios* são essencialmente terrestres, e graças a culturas próprias que os especialistas há um século vêm fazendo, tem-se desenvolvido muito pelo mundo; não se dão nas regiões polares, e rareiam nas regiões desérticas. São capazes de andar debaixo da terra, havendo alguns países, como a Suíça, que apresentam regiões todas minadas de túneis e de rãdes subterrâneas.

Na cabeça apresentam dois olhos que à noite se iluminam; de vez em quando silvam ou dão roncos. Na cauda, dizem os cientistas, é onde está o perigo maior. Alimentam-se de lenha, carvão e até de óleo, e bebem água com frequência; quando estão satisfeitos e aímpar, manifestam-se com baforadas de vapor de água e outros produtos da sua digestão.

Os *combóios* sofrem a influência das estações: no verão desdobram-se; no inverno regelam; e em Campolide param todos.

Os primeiros homens que viram este *bicho*, no século passado, e mesmo quase até começos do século actual, evitavam aproximar-se, e até se *benziam*, quando ouviam algum a silvar de noite, pelo campos. A princípio, realmente, houve muitos curiosos que foram vítimas das suas brincadeiras quando ainda em estado selvagem, pois, parece que se divertia a atirar faúlhas para os olhos e a mascarrar de negro as caras de quem se chegava a ele. Os homens, então, in-

ventaram os *guarda-pés* cinzentos, boinas com pala, óculos fumados, e outros instrumentos de protecção, e assim conseguiram pouco a pouco domesticar os *comboios*. Hoje, é por assim dizer, um animal doméstico. Os homens aproveitam-nos para transportes, como haviam feito ao cavalo e ao elefante. Obrigam-nos, para isso, a andar só em duas linhas paralelas que, com muita paciência e rigor, fazem no solo, com muitos *palitos* de aço, estendidos, a seguir uns aos outros; e, aproveitando a estupidez dos comboios conseguem que eles nunca saiam dali. Um ou outro mais atrevido sai, às vezes, da linha, mas sente-se logo incapaz de andar e fica como morto, de banda, ou caído em qualquer vale.

Como são naturalmente estúpidos são também teimosos. Assim, se se colocarem dois *comboios* a caminhar um para o outro, na mesma linha, nenhum é capaz de parar ou desviar-se, e, atiram-se teimosamente para a frente. No entanto, se um comboio vai a correr e vê um homem à sua frente, ou mesmo um carro de bois, assusta-se e dá gritos afitivos.

Como os ursos, os leões e outros animais que são capazes de andar horas numa jaula de cá para lá e de lá para cá, assim os *combóios* são também capazes de andar de um lugar para outro, e voltar ao ponto de partida, dias inteiros, mesmo sem transportarem ninguém, e sempre às mesmas horas.

Outro costume deste curioso animal: tal como o *Abre-te Sezame* da história árabe, quando se grita *Partida*, é infalível o *comboio* dar um ronco e por-se a andar.....

Hoje, os *combóios* são amigos do homem, e são-lhes muito úteis, porque atingem velocidades superiores à gazela; mas, também, às vezes, são manhosos e põem-se a bufar, a apitar e não dão rendimento; uma espécie é conhecida pelos seus hábitos roncadores: o «*comboius de Chelas*» que a tradição até diz ter afinidades com o carangueijo por poder andar para trás.

Tem-se procurado estimular a criação e desenvolvimento de *comboios* em regiões desabitadas, levando para ali pequenas larvas *Decauville*, mas sem resultados apreciáveis; não só as larvas não crescem e se transformam em comboios de tamanho natural, como ao fim de algum tempo, morrem junto de pedreiras ou minas abandonadas.

Últimamente também se tem procurado obter o cruzamento dos comboios com outro rodopodo bastante prolífero, o *automobilis* (*Electricum motoris*), mas o produto híbrido não tem provado eficientemente em todos os casos, e por isso os cientistas continuam a estudar o problema dos cruzamentos, um dos mais graves da vida dos *comboius*.

No estado actual da ciência, não se sabe ainda se ao *combóios* estará reservado um futuro progressivo e risonho ou se, como o *Diplodocus* e o *Dinosauros* da Prehistória virá a ser o fóssil característico do Século XIX, posto de lado pelas legiões de *caminhetas* (*Gazolinothecus-estradarium*) e de *Avionis* (*Quadrímotoribus-universalis*).

# Panorama Ferroviário Internacional

## A Suécia no período da guerra

No último número especial da *Railway Gazette*, o sr. Erik Opmark, director geral da «Swedish State Railways» escreve que, durante a guerra de 1939-45, os caminhos de ferro do seu país, do estado e particulares, fizeram maior tráfego do que em qualquer época anterior. Entre as razões primárias pode ser mencionado o grande incremento industrial que a produção sofreu; o transporte de grossos volumes de lenhas em vez de pequenos volumes de carvão de pedra de importação pelo mar; a emigração das áreas agrícolas para velhos e novos centros industriais e mesmo entre estes centros; o pequeno aumento no tráfego de mercadorias comparado com a descida do valor monetário; a diminuta competição da camionagem; e os transportes militares. O máximo foi atingido em 1944, e não houve praticamente alteração até 1947.

Desde então a descida tornou-se perceptível, e no presente a situação é instável, como se indica no quadro abaixo:

Tráfego e empregados de toda a rede da Suécia

ANO	Cargas, excluindo o ferro de Laplândia, em Ton.-km. (milhões)	Passageiros por km. (milhões)	Empregados (exploração e conservação sómente) (milhões)
1936-38 (média)	3,687	3,084	49
1944	7,467	6,580	64
1947	7,148	6,515	73
1948	6,624	6,578	74

## A linha do Monte Pilatos

Em Lucerna, na Suíça, conforme nos relata em curiosa reportagem a revista *Rail et Route*, as automotoras do Monte Pilatos partem de Alpnachstad, onde recebem a correspondência dos comboios da linha de Brunig e dos barcos do lago dos Quatro Cantões. A partir daquele ponto a via eleva-se rapidamente através dos campos, depois através do bosque, e atinge 910 metros de altitude na garganta de Wolfart; mais acima, atravessa um primeiro túnel e outros dois em Spycher, donde uma obra de arte conduz a linha ao cruza-

mento de Aemsigen (alt. 1550 m.) no meio do percurso.

Mais acima, a via atravessa as montanhas de Laemsigenalp e ultrapassa o limite dos Alpes.

A gare-términus eleva-se na proximidade dos grandes hotéis e do pico de Esel (alt. 2.123 m.). E, por um perfil vertiginoso, é atingido o ponto culminante do massiço de Pilatos (alt. 2.133 m.).

Através deste ousadíssimo percurso, o espectáculo é extraordinário; o lago dos Quatro Cantões e Lucerna se apresentam num detalhe quase verticalmente sob a montanha; ainda se avistam 13 outros lagos de várias dimensões; mais acima ainda, os grandes Alpes, com suas neves eternas e os seus glaciares, enquanto, ao Norte, em tempo claro, se avista a Floresta Negra, os Vosgos, o Jura: pode dizer-se que, de Pilatos, se vê o território de toda a Suíça.

## Termos usados em sinalização

A vida ferroviária, cada vez mais complexa, vai já dando corpo a um vocabulário próprio, capaz de definir os seus problemas e fenómenos.

Para informar os ferroviários portugueses dos termos adoptados no Brasil, em matéria de sinalização, é que transcrevemos da *Revista Ferroviária* daquele país as definições seguintes:

**Detectobar** (Barra detectora) — Uma barra ou cantoneira metálica instalada ao longo de um carril da linha e ligada a uma alavanca ou dispositivo de operação de tal maneira que a alavanca ou dispositivo fique impedido de ser movido ou destravado, enquanto a presença das rodas de um veículo impedir que a barra seja levantada.

**Block** (Bloco) — Um trecho de linha de limites definidos, cujo uso pelos comboios, é governado por sinais de bloco, por sinais de cabine de locomotiva ou por ambos.

**Rail bond ou Bond Wire** (Bonde para sinalização) — Uma ligação metálica entre trilhos adjacentes para garantir condutibilidade eléctrica.

**Bootleg** (Protector) — Uma protecção para os fios dos circuitos de via, onde os fios deixam o solo ou a tubulação, perto do carril.

**Cabin, interlocking ou block station** (Cabine ou cabine) — Um conjunto de sinais e de dispositivos interligados de tal maneira que seus movimentos

devam suceder-se duma maneira estabelecida e para o qual sejam obedecidas as regras de travação. Pode ser operado manualmente ou automática mente.

*Cable* (cabo) — Um conductor de fios trançados (single — conductor cable) ou uma combinação de conductores isolados uns dos outros (multiple-conductor cable).

*Solid Wire* (Fio) — Um arame ou um filamento de metal estirado.

*Insulated Wire* (Fio isolado) — Um fio coberto com isolamento.

*Stranded Wire* (Fio traçado) — Um grupo de fios finos torcidos juntos e usados como conductor singelo.

*Armored cable* (Cabo armado) — Um cabo com uma armação geralmente de fios de aço galvanizado, enrolados em hélice.

*Parkway cable* ou *metal taped cable* (Cabo armado com fita metálica) — Um cabo de um ou mais condutores isolados, com ou sem capa de chumbo no qual são enrolados uma ou mais camadas de fita metálica para protecção contra danos mecânicos.

*Lead cheated cable* (Cabo com capa de chumbo) — cabo com um ou mais conductores isolados, protegido por uma capa de chumbo.

*Braided cable* (Cabo de capa trançada) — Um cabo com um ou mais conductores isolados, coberto com um tecido.

*Dog chart* (Caderneta de travação) — Uma representação esquemática da travação mecânica de uma cabine, usada para orientação do projecto e da construção dos dispositivos de travação.

*Track chart* ou *indicator* (Diagrama das linhas) — Uma reprodução em forma de planta, das linhas, controladas por circuitos de maneira a indicar automaticamente, se cada secção definida da linha está ou não ocupada.

*Track circuit* (Círculo de via) — Um circuito elétrico do qual fazem parte os carris de uma linha.

*Coded track circuit* (Círculo de via de código) — Um circuito de via no qual a energia sofre variações ou interrupções periódicas.

*Trap circuit* (Círculo falso) — Um nome aplicado a um circuito usado em zonas onde é necessário proteger a linha e é impraticável manter circuito de via.

*Compensator* (Compensador) — dispositivo para contrabalançar a dilatação e a contracção causadas pelas variações de temperatura, em um rio ou encanamento, afim de que o comprimento total se mantenha constante.

*Back Contact* (Contacto inferior) — Uma peça de um relé, contra a qual repousa o braço móvel neutro, quando o relé está desorganizado, para fechar um circuito.

*Front contact* (Contacto superior) — Uma peça de um relé, contra a qual é mantido o braço móvel neutro, quando o está energizado, para fechar um circuito.

*Normal contact* (Contacto normal) — Expressão usada para indicar que o braço de contacto de uma unidade operada, está na posição normal.

*Reserse contact* (Contacto reverso) — Expressão usada para indicar que o braço de contacto de uma unidade operada está na posição reversa.

*Polar contact* (Contacto polar) — Uma peça de um relé contra a qual é mantido o braço móvel polarizado, quando o relé está energizado, para fechar um circuito.

*Centralized traffic control* — CTC — (Controle centralizado de tráfego) — Expressão aplicada a um sistema de operação de comboios por meio do qual o movimento nos pátios e na linha corrida num determinado trecho de linha ou de linhas, é controlado de um ponto determinado, sem necessidade de licença escrita ou distinção de comboios.

*Highway grade crossing* (Passagem de nível) — Cruzamento de uma rua ou estrada de rodagem com a via férrea, no mesmo nível.

*Crossover* (Travessão) — Duas chaves ligadas por um trecho de linha, formando uma passagem contínua entre duas linhas próximas, geralmente paralelas.

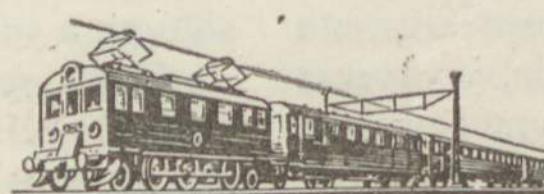
### Problema ferroviário

A resposta ao problema do número anterior da *Gazeta*, que aliás é facilíma, extraímo-la da mesma revista *Spanner*, que continha o seu enunciado.

O comboio ascendente entra na via de resguardo com 20 vagões, desatrelando os 5 da cauda e deixando-os na linha principal. O comboio descendente avança, empurra os 5 vagões que ficaram do outro e continua a marcha até que a sua cauda deixe completamente livre o acesso do outro ao resguardo.

Entretanto, o primeiro comboio sai do resguardo com os seus 20 vagões e marcha em sua direcção até a uns 400 metros. O descendente retrocede e entra no resguardo, deixando nele os 5 vagões do outro comboio.

O ascendente retrocede agora e entra no resguardo, atrela os seus 5 vagões e continua a sua marcha ordinária.



# Efemérides ferraviárias

Por CARLOS NONO

## JANEIRO

1

1877 — É aberta à exploração a linha férrea de Nine a S. Bento.

2

1892 — Realiza-se a inauguração oficial do grande túnel Zudugaray na linha férrea de Elgoibar a San Sebastian.

3

1894 — Com êxito realizam-se em Buenos Aires as primeiras experiências do emprego do petróleo como combustível nas locomotivas argentinas.

4

1900 — Concluem-se os estudos de uma linha férrea de Zaragoza à bacia carbonífera de Utrillas.

5

1894 — É aberto à exploração o troço de Sassojo a Swayahyssk da linha Moscou-Riassan-Kassan (Rússia).

6

1900 — É instituído e organizado o «comité» consultivo dos caminhos de ferro franceses.

7

1894 — O estadista Engenheiro Augusto Fuschini, depois de deixar a pasta de ministro da Fazenda, reassume as funções de chefe de serviço dos Armazens da Companhia Real.

8

1894 — Inaugura-se a linha de caminho de ferro do Este, que liga o centro da cidade de Marselha com Saint-Pierre e o grande cemitério.

9

1899 — Fazem-se as primeiras experiências do viaduto de Pontevedra e a secção até Carril. O comboio partiu de Gaeira e chegou a Curro.

10

1887 — É aberta à exploração a linha férrea de Tua ao Pocinho.

11

1911 — O pessoal ferroviário português declara-se em greve, mas retoma a serviço no dia seguinte, depois de terem sido atendidas as suas reclamações.

12

1898 — Iniciam-se os trabalhos da construção da linha férrea que, partindo do litoral de Habana, vá até Cambutte, a fim de fazer a ligação dos «Ferrocarriles Unidos de la Habana».

13

1900 — É autorizada a construção do caminho de ferro de via estreita entre Bocairent e Muro.

14

1927 — À saída da estação de Paragon, próximo de Hull, dá-se uma tremenda colisão de 2 comboios, de que resulta morrerem 10 passageiros e grande número de feridos.

15

1901 — Anuncia-se a abertura da faléncia da Companhia de via férrea de Villena a Alcoy.

16

1889 — Na estação de Génova termina a construção do edifício destinado a bagagens.

17

1897 — Forma-se em Bilbau uma sociedade para levar a cabo a construção de uma linha férrea de Madrid a Santoña.

18

1901 — A Espanha reivindica que nas futuras concessões de caminho de ferro os concessionários terão de ser cidadãos espanhóis.

19

1900 — É concedida a autorização para construir uma via férrea económica da estação de Benicolet na linha de Almansa ao Porto de Gandia.

20

1892 — Numa assembleia geral de accionistas, resolve-se que a Companhia União Sorocabana e Ituana passe a explorar as linhas brasileiras de S. Paulo e Santos.

21

1903 — O Governo português aprova os estatutos da Caixa Económica dos Empregados de Caminhos de Ferro Portugueses.

22

1904 — São abertos à exploração os 11 quilómetros de tramvia a vapor de Alicante a Villafranquera e San Juan (Espanha).

23

1885 — São aprovados os estatutos da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

24

1904 — É inaugurada o troço de caminho de ferro de Saigiubien-Hoa-Auloch, que mede 71 quilómetros (Indo-China).

25

1890 — O Congresso da República Argentina

aprova o projecto da construção do caminho de ferro de S. Pedro a Rosário da Fronteira.

26

1891 — Em Zaragoza verifica-se que o empréstimo para o caminho de ferro de Canfranc foi coberto 17 vezes.

27

1894 — O ministro do comércio do governo húngaro anuncia que vai submeter à aprovação do parlamento, um projecto de construção de um caminho de ferro destinado a tornar mais directas as comunicações entre Viena e Budapest.

28

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

29

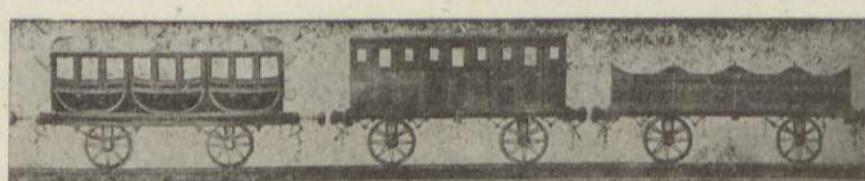
1896 — A Câmara dos Deputados da Baviera vota um crédito de 5.355.000 marcos para a renovação do material dos caminhos de ferro.

30

1902 — Na linha férrea de Milão a Gallarate é substituída a tracção a vapor pela eléctrica.

31

1898 — O engenheiro Fernando de Sousa, na Associação dos Engenheiros profere uma conferência sobre as «Viagens Férreas do Alentejo e Algarve».



# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Janeiro de 1900)

O seu a seu dono

Pelo Eng.º XAVIER CORDEIRO

Lemos no acreditado jornal, *O Commercio do Porto*, de domingo 24 do corrente, um bem elaborado artigo ácerca da necessidade da construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga.

Effectivamente, poucas linhas ha que sirvam tão grande numero de povoações importantes, a saber: Espinho, Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Albergaria, Aveiro, Agueda, Sever do Vouga, Oliveira de Frades, Vouzella, S. Pedro do Sul e Vizeu; não falando em muitas outras de ordem secundaria mas ainda ricas e populosas como são: Paços de Brandão, S. João de Ver, Couto de Ceujaes, Valle Maior, Ribeiradio, Souto de Lafões, Thermas de D. Amelia, Mossamedes, etc.

O valle do Caima é um centro industrial de grande futuro.

Actualmente já alli se encontram tres grandes estabelecimentos industriaes: a fabrica de lanificios de Palmaz a fabrica de polpa do Carvalhal e a de papel em Valle Maior. Ha tambem importantes minas, como a do Palhal, e a de Telhadella, de cobre e chumbo, que só esperam o caminho de ferro para continuar a sua exploração, interrompida ha muitos annos.

O custo do transporte em carros de bois para as estações mais proximas do caminho de ferro do Norte é tal, que a administração das minas do Braçal foi obrigada a transportar o seu minerio pelo rio e a exportal-o pela barra de Aveiro.

Todas estas minas e outras levarão os seus productos a Espinho e a Aveiro, dando bom rendimento á linha do Vouga, mas muito principalmente á linha do Norte, visto os principaes portos de exportação serem Porto e Lisboa.

A existencia d'esta grande industria no Caima, e no Rio Mão, affluente do Vouga, faz esperar que as boas quedas d'agua, tanto do Vouga como dos seus tributarios, o rio Teixeira, a ribeira de S. Christovão, o rio Zella, a ribeira de Rima-Má, rio Trossó, e outros, serão em breve aproveitadas como motores para estabelecimentos fabris.

A criação do gado, em Oliveira de Azemeis e no valle do Vouga é outra fonte de receita para o caminho de ferro do Vouga e para a Companhia Real.

E' bem conhecida e afamada em todo o paiz a vitella de Lafões, e quando um bom caminho de ferro a transportar para Aveiro, não tardará muito a aparecer nas mesas de Lisboa.

As thermas de D. Amelia são consideradas entre as primeiras do paiz pela qualidade das aguas, pela sua temperatura que é de 68°, e pela sua abundancia, que uma medida grosso modo mostrou ser superior a 1.000 metros cubicos por dia. Sabemos que ha já um syndicato formado para a exploração d'estas aguas, logo que o caminho de ferro se construa. Um bom hotel, alguns chalets na bonita encosta da Senhora do Castello, e um estabelecimento de banhos com todos os melhoramentos proprios destas casas, atrahirão certamente muitos passageiros do Porto e Lisboa, porque o paiz é lindissimo e offerece magnificos passeios em todas as direcções.

A cidade de Vizeu está hoje servida pelo caminho de ferro de Santa Comba e pela Pampilhosa, nas suas relações tanto para o Sul como para o Norte. Vejamos como se efectuam estas ultimas.

O passageiro que quizer ir para o Norte só tem um comboio diario, partindo de Vizeu á 1 hora e 34 minutos da tarde e chegando ao Porto ás 11 e meia da noite. Isto é, gasta 9 horas e meia para percorrer 190 kilometros.

Por esta razão o movimento de passageiros é muito limitado.

O caminho de ferro do Valle do Vouga fará o trajecto em metade do tempo.

De S. Pedro do Sul e das outras povoações do Valle do Vouga, dirigem-se os passageiros para Estarreja pelas diligencias, gastando tambem muito tempo, porque a distancia é grande. Estes passageiros virão depois, pela maior parte, a Aveiro.

Dir-se-ha talvez, que, ficando Aveiro ligado com Espinho por intermedio do ramal do Carvoeiro, a linha do Valle do Vouga será uma concorrente á linha do Norte.

Se attendermos, porém, ás distancias, reconhece-se que a concorrencia é impossivel. Com efeito, o ramal de Aveiro ao Carvoeiro tem 31 quilómetros e ficará definitivamente com 34 ou 35 por causa de um desvio projectado, para o approximar de Agueda: e a distancia entre Espinho e o Carvoeiro é de 59 kilometros; de forma que de Aveiro a Espinho, pelo Carvoeiro não haverá menos de 94 kilometros, ao passo que pela linha do Norte a distancia é apenas de 48.

Nestas condições a concorrencia é impossivel, ainda mesmo que o caminho de ferro do Vouga tivesse a velleidade de guerrear a Companhia do Norte, o que, certamente, está longe de convir-lhe.

Do que fica exposto e do que se diz na primeira parte do artigo a que nos estamos referindo, conclue-se que o caminho de ferro do Vouga tem elementos para um trafego considerável, e que será ao mesmo tempo um optimo affluent da linha do Norte.

Mas, diz *O Commercio do Porto*: Vão decorrendo os annos, vão-se sucedendo os annos, vão-se sucedendo as prorrogações dos prazos para o cumprimento das formalidades impostas, e os povos, aos quaes esse melhoramento aproveitaria directamente, vão esperando o caminho de ferro como se fosse um regateado favor.

E acrescenta: A politica á portugueza tem conseguido tudo isso.

Eis a politica accusada de um delicto que não cometeu.

A causa das successivas prorrogações da concessão do Valle do Vouga, e a mesma que justificou as prorrogações da dos Meridionaes, de Arganil, do Algarve, do Lima, do Corgo, e de outras.

Creio que a politica não influiu em nenhuma dellas.

As dificuldades eram de tal ordem que o Governo viu-se obrigado a intervir, promulgando a lei de 14 de julho do corrente anno; e honra seja feita ao sr. Ministro das Obras Publicas por ter reconhecido que a lei antiga era improductiva.

Com a lei nova a questão tomou outro aspecto. O que era impraticavel tornou-se possivel e pratico.

Os capitaes desconfiados que não queriam ouvir falar em empresas nacionaes, tomaram alguma confiança, e o concessionario está habilitado a organizar a companhia, logo que o Governo lh'o permitta. Tendo desembolsado uma quantia superior a 25:000\$000 reis na elaboração do projecto, já aprovado pelo Governo, não pôde ser acusado de dilações que não estava na sua mão evitar. A prova está em ter marchado logo que a nova lei lhe abriu o caminho.

O seu direito é indiscutivel.

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Anuários?...

**A**PARECEU há dias, na nossa Administração, uma senhora (?), de bonitas maneiras, dizendo-se cobradora do Anuário Comercial, e, como tal, preparou-se para receber determinada importância pela inserção de umas linhas na referida publicação.

Observámos, como não podia deixar de ser, que o caso era estranho, visto ser a primeira vez que nos aparecia um recibo duma publicação conhecida nos nossos escritórios há já umas dezenas de anos e que sempre distinguiu a Gazeta dos Caminhos de Ferro com muita simpatia, a qual já vem dos tempos do nosso saudoso fundador, Mendonça e Costa.

Como a tal senhora (?) continuasse a insistir na cobrança, satisfizemos o recibo, mas, no entanto, intrigados com o caso, fomos ver, no Anuário Comercial, o número do respectivo telefone e inquirir o motivo por que nos fora apresentado aquele recibo a pagamento.

A cobradora, impassível a tudo assistiu inclusivamente à conversa que tivemos com uma amável empregada, que nos informou que o caso não era novo, e que muitas reclamações já ali haviam aparecido a propósito do mesmo assunto, tratando-se, portanto, de qualquer «expediente».

Perante esta revelação, perguntámos à senhora (?) se possuia cartão de identidade. A resposta foi afirmativa. Porém, o cartão que nos mostrou não era o dela, mas sim o de um cavaleiro, com escritório para as bandas de Santa Marta.

Estávamos, não havia dúvida, na presença de um caso semelhante ao daquele a que os jornais se referiram recentemente, de que resultou terem sido presos angariadores de assinaturas e de anúncios de revistas que não existem. Ao lembrarmo-nos dessa quadrilha de ladrões, convidámos a tal senhora (?) a sair e a devolver a importância que, indevidamente, havia cobrado, isto para não termos que chamar a polícia.

A senhora (?) em questão, agora é que o leitor vai compreender o motivo porque empregámos aqui a palavra senhora sempre acompanhada de uma interrogação, — deixou cair a «canastra» e, furiosa, começou a chamar-nos, ao descer a escada,

nomes feios, com um desembaraço que denunciava longa prática e conhecimento de vocabulário pitoresco, de que fazem parte, entre outras, as expressões de «borlistas» e «gosmas». A senhora bonita e de elegante vestido verde transformou-se, de súbito, numa regateira. Não podíamos assistir a uma metamorfose mais extraordinária.

O caso fica por aqui para não termos que ir à Boa Hora dez ou vinte vezes, o que nos roubaria bastante tempo e nos causaria não poucas boas horas de aborrecimento.

## Os «Filhos da Liberdade» atacaram os caminhos de ferro do Canadá

**O**S «Filhos da Liberdade» estão a dar que falar e que fazer na Columbia Britânica do Canadá. É de Otava que nos chega a notícia: No distrito de Nelson os membros daquela seita fanática fizeram ir pelos ares, nos primeiros dias de Dezembro, um troço da linha de caminhos de ferro, e por esse facto os empregados dos comboios recusaram-se a trabalhar na área de Nelson, a não ser que a polícia lhes prestasse protecção. O auxílio desta não se fez esperar, tendo uma patrulha de «montados» seguido para o local dos distúrbios.

Quem são os «Filhos da Liberdade»? Inimigos, apenas, dos caminhos de ferro? Nada disso. Acima de tudo são revoltados contra as leis humanas. De origem russa, os seus primeiros membros recusaram-se a servir, no século XVIII, o Kzar e o Exército e foram, por isso, implacavelmente perseguidos e castigados pelo seu governo.

No século seguinte, com a intervenção do Conde Leão de Tolstoi e o auxílio da Sociedade de Amigos, ou sejam os Quakers da Inglaterra, conseguiram sair da Rússia e fixar-se, em grande número, na Columbia Britânica e em Sasktchewan.

Têm uma religião própria; o nudismo e a comunidade das mulheres fazem parte das suas práticas e todos os anos, por esta época, manifestam o seu descontentamento e a sua revolta contra as leis dos homens por acções violentas. Desta vez foi contra os caminhos de ferro que exerceram as suas represálias.

## Maridos modelos

**E**, uma informação da *Am* que nos diz que de 2.350 maridos americanos, interrogados durante um inquérito promovido por uma revista, dois mil confessaram que ajudam regularmente a mulher a lavar a louça, que enceram o chão e que põem, eles próprios, ao lume, a cafeteira com a água para o café do pequeno almoço.

60 por cento dos entrevistados confessaram também que faziam o almoço, de vez em quando.

Quase todos declararam que trabalhavam agora mais em casa do que há cinco anos.

Maridos... há muitos, mas, destes, só na América.

# O futuro do porto

## de BISSAU

O sr. Dr. Vasco de Sá Carneiro, inspector dos Serviços Aduaneiros, das Colónias, proferiu, ao microfone da «Emisora da Guiné», em 2 de Novembro de 1949, uma palestra de grande interesse sobre o «Futuro do Porto de Bissau», cujo texto publicamos a seguir, integralmente. Ao publicá-lo nestas colunas, não podemos deixar de endereçar ao ilustre colonianista os nossos agradecimentos pela honra que nos deu com o envio e a oferta da sua palestra, fazendo sinceros votos por que a sua fantasia se converta, em breve, numa realidade gloriosa.

**B**ATERAM agora 8 horas no relógio da Sé. A névoa que encobria o vasto estuário e a casaria da cidade está-se levantando. O sol dá a essa névoa que se desfaz revérberos de franja dourada de toalha de altar. O manto verde do arvoredo que se espraia a perder de vista qual longa cauda de rico vestido de baile, vai tomando tonalidades mais fortes.

Ao travessão da ponte-cais acaba de atracar um grande navio-motor ostentando as cores francesas, ajeitando-se suavemente entre os dois portugueses que já ali se encontravam, um elegante barco de passageiros — o Guiné — e um cargueiro da Sociedade Geral.

Todo o cais se anima.

Carregadores de calções de caqui, tronco nu, destacando-se sobre o peito a chapa metálica com o seu número de inscrição, sobem ao barco para a descarga e a estiva dos géneros nos porões de boca escancarada. Os guindastes do cais começam o seu trabalho ritmado. As vagonetas correm nos rails do «Decauville». A escada de bordo apoia-se no cais. Os passageiros em trânsito, vindos de todos os portos do Golfo e da Costa da Guiné, libertos já de todas as peias burocráticas realizadas ao largo pelas alturas da ilha dos Pássaros, descem ligeiros do portaló.

São senhores tisnados por estes sóis de África, sizudos e importantes alguns, outros, alegres e despreocupados. São senhoras e meninos, trajes ligeiros de viagem. Em todos, porém, se revela claramente a alegria da chegada à terra tam alacre.

Bissau, terra portuguesa, já é conhecida de todos, directamente ou por tradição. É o porto de alegria. E vejam, senhoras e senhores:

As vendedeiras de flores, indígenas de saias curtas e blusas garridas, oferecem rosas, cravos, hortênsias e jasmins com a graça e gentileza que na Europa só encontramos em Sevilha. E esta senhora tam simples e tam distinta, artista de nome por certo, saída na frente de todos, apoia-se no balcão de florida barraca. Prefere amores-perfeitos ou malmequeres. Também há tudo quanto um furioso floricultor possa desejar: céias, ervilhas de cheiro, zírias, e, até, lírios.

Vamos adiante. Passemos os vastos armazéns do porto, colocados aos lados do bem lançado edifício da Alfândega, que a rotunda em face à ponte-cais.

Vamos andando com a alegria dos primeiros passageiros desembarcados. Os jagudís — os urubús dos nossos filhos brasileiros — conservam-se estáticos nos telhados observando, como nós, o que é a chegada dum navio com tam alegre gente. Bandos de pombas esvoaçam em bandos ordenados que lembram as formações dos modernos exércitos aéreos.

Também o primeiro bando de passageiros desembarcados, máquinas fotográficas pendentes do ombro, esvoaçam até ao café-bar que enfrenta o cais de cabotagem, onde os «chalands» de velas erguidas para arejarem dão ao local o aspecto com que as vernáculas águas fortes nos apresentam a velha «ribeira das naus», berço real do nosso Império.

E lá vamos todos. Chá, café com leite, torradas, sanduíches, tudo é servido naquele pequeno mas castiço café por criados impecáveis e rápidos.

E agora todos se dispersam. Uns, amadores de velhas coisas, visitam a fortaleza-mãe, a praça de S. José de Bissau, a «Amura», como todos lhe cha-

mam. Outros tomam o autómnibus, cómodo como poucos, que ostenta gloriosamente o seu destino: *O Golf-Hotel.*

Todos sabem que ali têm além do campo de golf, sport não praticado já há muitos dias, uma piscina admirável e depois disso o melhor serviço de bar e restaurante. Ainda outros espraiam-se pela cidade. Há comércio a bons preços de todos os artigos da Europa e da América, e, ainda, os produtos da arte indígena, recordações a levar a parentes e amigos.

Está bem, dirão os ouvintes destas minhas mal ligadas palavras, tudo é possível; mas quando?

Respondo. Tam breve que eu próprio, aquele que vos está falando, está neste minuto do futuro sentado naquele café-bar que há pouco citei. Estou, talvez, tomando o pequeno almoço, pois é cedo para o aperitivo. E é daí que vejo o que vos estou contando.

Já vedes, minhas senhoras e meus senhores, que tudo isto se passará breve, nem de outra forma poderia ser pensado na minha idade proyecta.

Velho aforismo lusitano diz que se não deve deixar os nossos créditos em mãos alheias. E os poucos que tenho como economista estão neste caso. Não posso, pois, deixar de explicar, justificar e, até, convencer os outros, de que não sou um visionário em estado, passageiro que seja, de catalepsia vidente.

Não, caros ouvintes, tudo quanto vos desenhei no vosso espírito com esta pouca eloquência de que sou dotado, não é visão nem profecia, são projeções certas baseadas em possibilidades concretas.

Dizia um grande percursor da economia moderna: não se queira transformar um economista numa pitonisa; o economista é apenas um projector que procura os materiais mais sólidos que obtém no momento para construir a sua catedral do futuro.

Há, porém, sempre que considerar os «tornados» de toda a espécie: políticos e geológicos, espirituais e sociais; são todos esses elementos, que só Deus tem na mão, perturbam as concepções de tais técnicos.

Porém, depois destas desculpas que muitos pensaram ser de mal pagador, tenho que dizer da minha justiça. É esta a hora certa — a hora — em que todos irão abrir um pouco a boca, em bocejos sem disfarce pois na maioria só a família os rodeia, e essa, para o caso do bocejo não interessa.

Mas, perdoai-me, senhoras e senhores, *tem que ser.*

Vou-vos abrir, primeiro, a carta da costa ocidental d'África entre os paralelos 10.<sup>o</sup> e 14.<sup>o</sup> de latitude norte.

É uma bela carta a cores, com estradas, caminhos de ferro e rios. Por essas vias já muitos de vós, meus queridos e tolerantes auditores, andaram. Dentro da nossa Colónia e nas colónias vizinhas muitos, como disse, percorreram por imposição da vida e da profissão esses caminhos nem sempre tão fáceis e inofensivos de correr como as ruas de Lisboa ou do Porto.

Reparai comigo. A nossa querida Colónia da Guiné é um pequeno enclave no colossal — passe o termo — aglomerado de territórios da Federação de Colónias da África Ocidental Francesa, A.O.F., como se chama para lá do Casamança, terras em que tudo é em «OF».

Em Kedungú, na alta Gâmbia francesa, começa um caminho de ferro que vai terminar em Conakry, único porto digno desse nome da Guiné francesa. São mais de 600 km. de via férrea, com aqueles altos fretes que caracterizam tal transporte. Mas tudo é suportável para as regiões a ele adjacentes, 50 km. para cá, 50 km. para lá.

E depois? Como podem ser carreados os abundantíssimos produtos de exportação de toda a província de Kúmbia, de certas regiões da Alta Gâmbia, e até mesmo de determinados pontos do Sabé e do Boké? Só uma saída, única e económica: as vias navegáveis da Guiné portuguesa. São o Cacheu, o Geba, o Corubal e a rede de afluentes e canais a eles ligados que resolvem o problema.

E até aos cursos navegáveis destas vias fluviais, haverá estradas, pontes, e viadutos e passagens a vau, que permitam o seu acesso.

E aonde conduzem todas essas estradas de terra e água?

*A Bissau.*

É este o porto excepcional desta carta, marcante não só pelas suas condições excepcionais de abrigo à navegação em todas as épocas do ano, mas também, principalmente, por ser o porto de acesso fácil, rápido e económico de todos os produtos de um «interland» de mais de 500 KM de raio em todos os sentidos.

Que falta, pois, para que este porto seja utilizado? Muito pouco. Primeiro, terminar dentro dos prazos as obras da ponte-cais para que todos os navios de qualquer calado possam atracar, tornando rápidas e baratas as operações de carga e descarga de forma a que a navegação seja demorada o menos possível.

Segundo, alargar, por forma que só os técnicos poderão decidir, os lugares de acostágem da cabotagem, cujo movimento, uma vez aberto ao trânsito das regiões citadas a nossa Colónia, redobrará.

E vá lá — para aumentar os vossos espasmos sonolentos mas ainda dentro da minha justificação — alguns números. Pouco menos de 120.000 toneladas de mercadorias e géneros são hoje movimentadas no porto de Bissau. São cerca de 12.000 na

# AINDA O CENTENÁRIO DE L. DE MENDONÇA E COSTA

*fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»*

No último número do «Boletim da C. P.», são dedicadas duas páginas à memória do fundador da *Gazeta*. São palavras de comovida e justa homenagem, que não podíamos deixar de arquivar também nestas colunas. Desse artigo recortamos as seguintes passagens:

«Mendonça e Costa, que iniciou a sua vida na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1 de Outubro de 1872, como praticante do Serviço de Tráfego, nasceu em 5 de Novembro de 1849.

«Dotado de grande energia, de singulares faculdades de trabalho e raro espírito de iniciativa, Mendonça e Costa conquistou em pouco tempo o cargo de chefe de repartição e mais tarde o de Inspector Chefe de Repartição do Tráfego.

«Arguto, activo, zeloso e dedicado, a sua acção na vida ferroviária do país foi particularmente notável, a tal ponto que o então director da Companhia, Engenheiro Manuel Afonso de Espregueira, propôz a sua condecoração com o grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo.

«Estudioso, inteligente e empreendedor, fundou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde, durante trinta e seis anos, insuflou vida e brilho à importante revista ferroviária. Culto e viajado, o jornalista e o ferroviário conjugam-se admiravelmente e a revista, com a colaboração preciosa de ferroviários ilustres — entre os quais é justo destacar o nome do Conselheiro Fernando de Sousa — trata do problema das comunicações, provoca estudos sobre caminhos de ferro, e como Mendonça e Costa é um viajante infatigável, aborda com especial conhecimento o problema do turismo, podendo dizer-se, afoitamente, que foi um dos pioneiros do turismo nacional.

«O «Boletim da C. P.», na passagem do primeiro centenário do nascimento de Mendonça e Costa, saúda a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* na pessoa do seu director, o jornalista Carlos d'Ornellas, e apresenta as suas homenagens ao Conselho Diretivo daquela publicação, composto pelos Eng.<sup>os</sup> Augusto Cancela de Abreu, Raúl Esteves, Alexandre Lopes Galvão, Raúl da Costa Couvreur e Luís Fernando de Sousa.»

importação, 38.000 na exportação, mais de 40.000 na cabotagem de entrada e muito perto de 8.000 na de saída.

Se dissesse isto em quilos tudo passaria, pela sua extensão, por números americanos, daqueles mesmo com que os Estados Unidos nos atiram.

Em toneladas é pouco, mas pensai no que representa o seu andamento para o dôbro, quando Bissau fôr o porto de trânsito de vastos territórios, como idealizo.

E se a nossa própria agricultura, sem pensarmos nas dos vizinhos, fôr mecanizada e europeizada, tudo será triplicado ou quadruplicado.

Acreditais agora em mim, meus queridos ouvintes?

E crer é poder. Se acreditais e confiais em quem nos dirige todo o quadro traçado, é possível.

A planificação económica do Governo da Colónia desenvolve-se lenta mas seguramente no sentido apontado. À frente dos destinos deste bocado

verdejante do Império, está um técnico experiente em tais assuntos. Com a sua experiência e a colaboração de todos chegaremos ao fim.

A questão, a grande questão, é que todos querem chegar.

Não são necessários sacrifícios. O que é preciso é não desviar os olhos do objectivo final, e a ele subordinar todas as pequenas, e sem importância, opiniões pessoais de pormenor.

A vós, senhoras e senhores, pertence o futuro da Guiné e desta cidade de Bissau.

E são horas, minhas senhoras e meus senhores, de voltarmos á nossa cidade futura.

O elegantíssimo cine.teatro da UDIB já abriu as suas portas. Estreia-se hoje um novo número de bailados espanhóis, que completará, em fim-de-festa, o maravilhoso programa de cinema, a última produção portuguesa, «Vasco da Gama e o Samorim». Ninguém pode faltar.

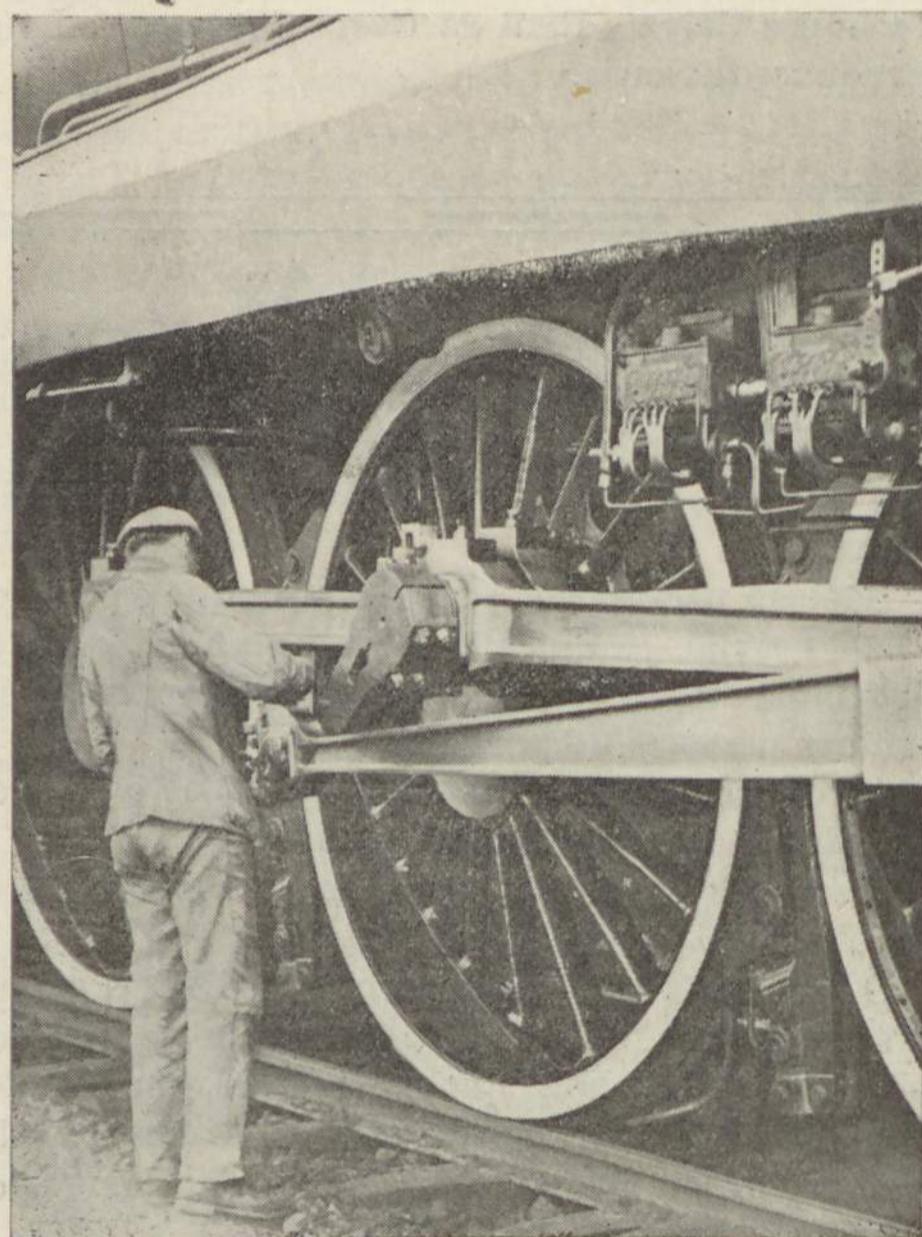
Boa noite... e divirtam-se.

# Linhos Estrangeiros

**ÁFRICA DO SUL** Noticiam os jornais sul-africanos que será brevemente carregada em Glasgow a última remessa de 100 locomotivas, incluindo 38 eléctricas, perfazendo quase 400 máquinas construídas na Grã-Bretanha, desde 1944, para os Caminhos de Ferro da África do Sul.

Em Inglaterra estão a ser construídas mais 40 máquinas eléctricas, cujo custo anda à roda de 2 milhões de libras. Consta que estas máquinas serão as mais potentes de todas quantas até agora foram postas ao serviço na União da África do Sul.

**FRANÇA** Os fretes de todas as mercadorias nos caminhos de ferro franceses serão aumentados, em 2,53 por cento, a partir de 15 de Setembro, conforme foi anunciado pelo «Journal Officiel». Os novos fretes por vagões de adubos e pirites não entrarão, porém, em vigor senão a partir de 30 de Junho de 1950.



FRANÇA — Lubrificando uma potente locomotiva

— Acaba de sair das oficinas da Companhia Fives Lille uma nova locomotiva eléctrica, que é a primeira máquina construída na região do Norte, após a guerra. Possui quatro motores com a potência total de 4.000 CV, podendo atingir a velocidade máxima de 150 quilómetros por hora. Pesa 150 toneladas e mede 18 metros de comprimento.

## HOLANDA

A electrificação dos Caminhos de Ferro Holandeses progride rapidamente. Foram já inaugurados os troços Eindhoven-Maestricht e Sittard-Heerlen. Antes do fim do corrente ano deve estar concluída a linha Dorkrechet-Bréda—Tilbourg-Boxtel. Proceder-se-á então imediatamente à electrificação da linha Amersforvt-Oldenzaal e das linhas Leyde-Woerden e Alphen-Gouda. Neste andar, a conclusão de toda a rede é uma questão de poucos anos.

Sete locomotivas eléctricas da primeira série de 10, encontram-se presentemente ao serviço. São de fabricação suíça e neerlandesa. A segunda série, constituída por 25 máquinas, foi encomendada na França e será entregue no decorrer de 1950.

Durante uma viagem experimental, no trajecto de Amsterdam a Arnhem, um comboio com perto de treze carruagens, com o peso total de 600 toneladas, conseguiu atingir a velocidade de 130 quilómetros por hora.

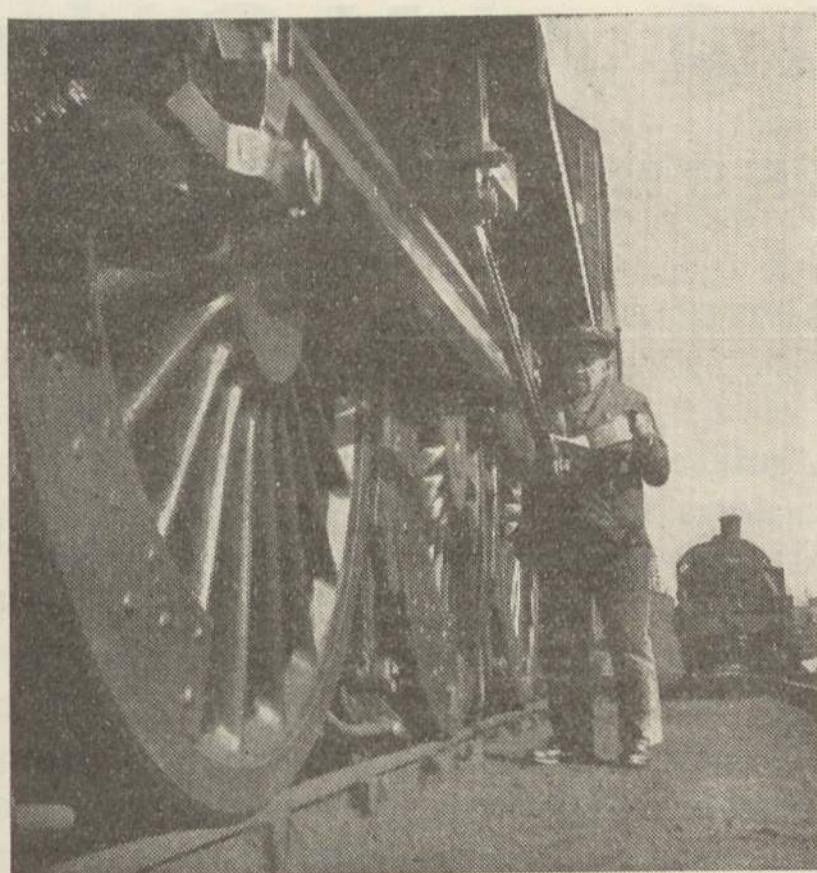
## INGLATERRA

Os caminhos de ferro da Grã-Bretanha que, como se sabe, foram nacionalizados, apresentam, este ano, um prejuízo de 20 milhões de libras. Por esse motivo, pediram autorização para aumentar as suas taxas. O ministro dos transportes anunciou que não haveria aumento nos preços dos bilhetes de passageiros. O ano passado os caminhos de ferro tiveram o prejuízo de 4.750.000 libras.

## ITÁLIA

A inauguração da linha Castellamare-Sorrento foi inaugurada pelo presidente do Conselho, Gasperi, e a ela assistiram os membros do governo italiano.

O sr. Gasperi, falando na cerimónia da inauguração da nova linha, disse: Todos nós trabalhamos pela paz. Aceitamos todos os apoios que possam ajudar-nos a edificar essa paz. Mas, ao aceitá-los, não o fazemos como mendigos, mas como homens que podem e sabem trabalhar.



INGLATERRA — Bill Arthur, famoso maquinista britânico, que já tem conduzido o comboio real. Há quarenta anos que é ferroviário



ITÁLIA — Um aspecto exterior da estação central de Milão, uma das maiores estações da Europa

**PAQUISTÃO** Encontram-se, em Londres, dois representantes dos caminhos de ferro do Paquistão, que, visitaram, na França, Bélgica e Itália, várias fábricas de material rolante. Segundo declararam, estão muito bem impressionados pela competência profissional dos constructores de carruagens da Europa, sendo muito provável que concluam um grande contrato num dos países que visitaram, talvez ainda antes do fim do ano.

**RÚSSIA** O plano quinquenal de 1946-1950 tem por fim aumentar para 10 milhões de passageiros a capacidade de

transporte do metropolitano de Moscovo e a reduzir em quatro por cento as despesas de transporte referentes aos resultados da exploração de 1947.

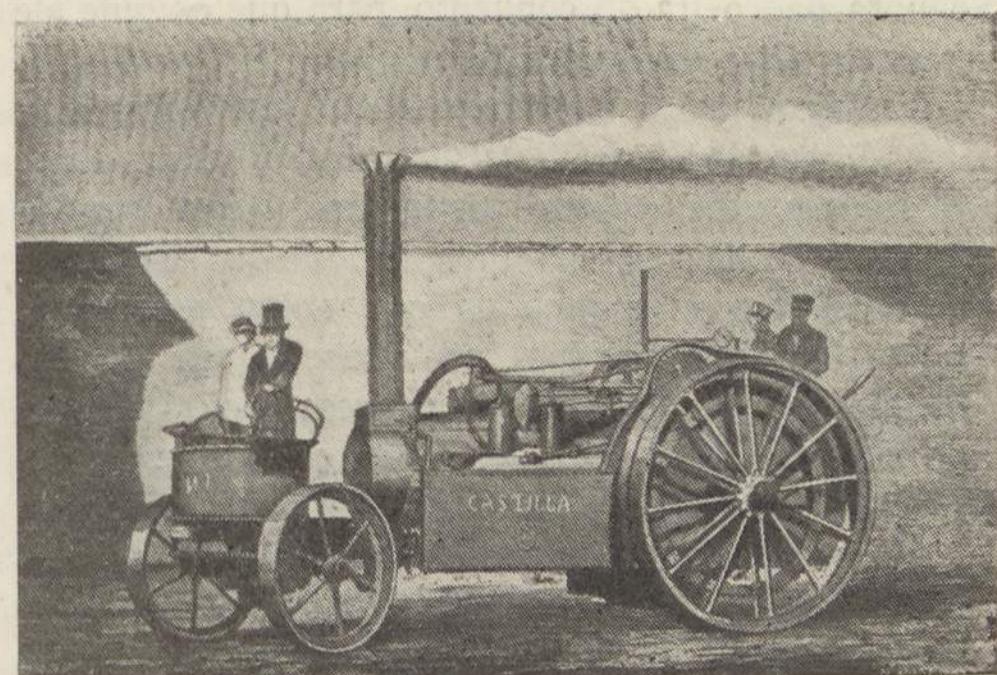
Outros planos destinam-se a diminuir as despesas de corrente, apesar do aumento de tráfego em vista.

A economia de corrente a realizar deve elevar-se a dois milhões de Kwh.

A quarta linha do metropolitano ficou concluída em Janeiro de 1949.

#### SUÉCIA

O actual super-expresso «Nar-kingen», do novo tipo de comboio de três carruagens, prolongou o seu trajecto de Estocolmo a Karlstad, na Vermland, desde 1 de Setembro, passando a chamar-se o «Värmländigen» (o Vermlandês).



ESPAÑA — A locomotiva «Castillon» conduzida pelo Eng.º Ribera, circulou nas ruas de Madrid em 4 Março de 1861

# HISTÓRIA DA ÍNSUA

## POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

### CAPÍTULO XII

Prodígio milagroso que a Senhora da Ínsua tem obrado para com os devotos e bemfeiteiros deste seu convento

**L**ARGA escrita fora necessária, se houvessem de noticiar aqui todos os milagres que a Mãe de Deus tem obrado nesta santa casa. Em o que dela deixámos escrito, já demos notícia de muitos e agora só o faremos de alguns mais especiais que sirvam de estímulo, a que todos busquem nesta Senhora clementíssima o remédio das suas necessidades, pois tão liberal se tem mostrado para com os que as invocam em seus trabalhos, manifestando em todos universal a sua grande protecção. Nos perigos do mar tem achado pronto o seu patrocínio inumeráveis navegantes, que vendo-se naufragar à vista desta ilha se acharam pelos merecimentos desta Senhora livres do profundo abismo em que se viam submersos. O mesmo favor têm experimentado muitos, que vendo-se acossados dos inimigos, invocando a esta Senhora, se achavam desembaraçados da sua crueldade, com tais circunstâncias que bem se manifestava deverem este benefício à piedade desta mãe santíssima, a quem tinham chamado e como milagre seu o publicaram.

Para os pescadores e mais mareantes destas costas é esta mãe santíssima todo o seu alívio e consolação no meio das perigosas aflições em que se acham. Nestas ocasiões levantam os olhos a esta ilha, implorando com grande fervor o admirável patrocínio da Senhora padroeira do convento, para que os guie até se pôrem em segurança.

Porém o maior trabalho e o que mais os sobressalta, é quando lhes falta a vista desta estréla, o que não poucas vezes sucede nos tempos, que os nevoeiros são tão densos, em que de todo se lhes oculta esta ilha. Foram muitos os que então pereceram, se não fosse a cuidadosa providência, que no dito tempo tem os religiosos de tangerem o sino, para que ao som dêle conheçam onde estão e se acautelem dos cachôpos em que podem perigar.

Nestes conflitos, quando ouvem o sino deste convento, experimentam um novo ânimo, com que se vivificam no temor de que estavam possuidos, pois aquele sinal lhes supre a vista (que lhes oculta o nevoeiro) desta Santa Casa, em que a sua padroeira Maria Santíssima lhes serve de estrela do mar, e como

tal os guia, e aparta de todos os perigos. De presente tem maiores motivos os que neles se acharem para animarem a sua confiança, e esperarem o favor desta mãe santíssima quando ouvirem tanger o dito sino; pois na nova fundição que dêle se fez, como deixamos dito, lhe esculpiram no meio uma bem formada e formosíssima imagem da mesma Senhora padroeira do convento, de altura de um palmo, colocada sobre as armas reais de Portugal, e na orla do mesmo sino se vêem escritas, com notável primor, as seguintes palavras do hino de vésperas das suas festas: "Ave Maris Stella, Dei Mater alma, Atque semper Virgo, Felix Caeli porta: anno 1753. No alto do mesmo sino se acham exaradas ao redor dêle outras palavras, que dizem: «In cymbalis bene sonantibus landate Dominum de Caelis»; as quais estão convidando a todos que louvem ao Senhor, e que ao som dêste sino invoquem a sua mãe santíssima como a estréla do mar e principalmente aos mariantes, quando se virem combatidos de tormentas e rodeados de perigos.

Inumeráveis são os de que tem livrado esta clementíssima Senhora aos seus devotos, e não são os menos privilegiados em experimentarem êste benefício os moradores e assistentes nêste sagrado domicílio, que, como de casa, parece tem maior direito a semelhantes favores. Bem se deu isto a conhecer peloº anos de 1631, em que andando aqui algumas obras sucedeu cair o telhado da cozinha sobre um homem que nela se achava, e não obstante estar o dito telhado bem carregado, lhe não fez dano algum, nem também a outro homem uma grande pedra que lhe caiu sobre uma perna. Porém o que se teve por prodígio singularmente admirável, foi que estando o P.º Frei Sebastião do Rosário junto a uma parede, na qual se trabalhava, se desarmou uma pedra de alto sem se sentir e advertir, a qual se teve quase no ar, até que o pedreiro avisou ao dito padre que se retirasse, admirado de ver estar suspensa a pedra todo o tempo necessário para que o religioso se retirasse do lugar em que estava; o que tendo executado desceu logo a pedra sem lhe causar o menor dano.

Semelhante prodígio se experimentou no ano de 1647, quando pelas vésperas do orago dêste convento mandou o governador da fortaleza carregar uma peça para atirar aos inimigos, que vinham seguindo os barcos dos pescadores de Caminha. Estavam presentes três religiosos e se retirou um para outra parte, e vendo que tendo-se dado fogo à peça, por duas vezes, não pegava, chamou a toda a pressa os dois re-

ligiosos, que tinham ficado no mesmo lugar em que ele estava. Tanto que dali se retiraram, estando já todos três juntos, se deu terceira vez fogo à peça, com que logo arrebentou, fazendo-se em nove pedaços grandes, dos quais voaram cinco para várias partes por cima das cabeças de toda a gente da guarnição, que se achava na fortaleza e um deles por cima dos religiosos, que a não se terem tirado do lugar em que estavam, os matava, porque ali se fez o seu tiro. Tudo se atribuiu a milagre da Senhora, e por tal se publicou, como também o não perigar ninguém da muita gente que nesta ocasião se achava presente naquele lugar. (1).

Para todas as enfermidades tem esta amorosíssima mãe mostrado, repetidas vezes, que é o antídoto e medicina mais eficaz para os que nelas a invocam e chamam, ainda quando se acham mais destituidos da esperança dos remédios da terra. Assim o experimentou um Frei João da Visitação, que sendo corista e morador nesta santa casa pelos anos de 1629, lhe nasceu um lobinho artético em um joelho, e vendo que com os remédios, que repetidas vezes lhe tinham aplicado, não melhorava, antes lhe ia em aumento a queixa, desconfiando do remédio dos homens, se resolveu a pôr toda a sua esperança na que o é de todos Maria Santíssima e principalmente dos que a invocam; e implorando o seu admirável e eficaz patrocínio com fervorosas súplicas por nove dias ante a sua milagrosa imagem, logo que acabou a sua novena ficou são de todo.

Semelhante bom sucesso experimentou o P.º Frei João de Santa Luzia, que vindo morador para esta santa casa no ano de 1630, trazia no nariz uma verruga muito grande, que lhe dava turbação. Vendo-se um dia mais aflijo com as dores que lhe causava, se foi com grande fé suplicar à mãe piedosa o remédio para aquele trabalho; e lho deu com tal eficácia a clementíssima Senhora, que logo na noite seguinte acordou sem a dita verruga, e de sorte se achou sem ela, que nem sinal deixou onde estava. Porém não se incluiu nisto só o prodígio e maravilha, pois sempre esta Mãe Santíssima é tão liberal no despacho das nossas súplicas, que ordinariamente nos concede mais do que lhe pedimos, se nos é conveniente, e a sabemos e procuramos obrigar com um cordeal afecto e devoção. Assim o faria este religioso, pois lhe mereceu que não só o livrasse da moléstia que padecia, mas também juntamente lhe concedeu o benefício de lhe restituir a vista, de que tinha grande falta, ficando dela tão deslumbrado que lhe não foi preciso usar óculos, com os quais nem ainda teria a que lhe era precisa. (2).

Outras muitas pessoas experimentaram o admirável patrocínio da Senhora da Ínsua em várias enfermidades, achando nela eficaz remédio, logo que a chamaram e a invocaram.

No Convento de Santa Clara de Caminha são muitas as religiosas que receberam este benefício.

Entre as ânsias da morte se achava já neste Mosteiro uma irmã leiga, chamada Rosa de S. Francisco, e invocando a esta clementíssima Senhora com viva fé, repentinamente, se achou com melhoras e recuperou em breve tempo saúde perfeita.

Este milagroso sucesso aumentou a fé na Madre Soror Cecília de S. José, a qual por dois anos padecia uma penosa queixa no estômago, que lhe causava vómitos contínuos, sem que os muitos remédios que tinha tomado, lhe fizessem efeito algum. Recorreu aos da Igreja por meio dos exorcismos, encomendou-se a vários santos com fervorosas súplicas, sem que no mal, que experimentava, alcançasse algum alívio, até que cheia de fervorosa fé chamou por Nossa Senhora da Ínsua, e não fiando só de si as diligências pelo pouco que tinha aproveitado nas passadas, solicitou que nesta santa casa lhe fizessem nove religiosos uma novena à Mãe Santíssima, e que em comunidade se lhe encomendasse a sua pretensão. No que mais reforçou o seu empenho foi, em que se lhe concedesse que a imagem da mesma Senhora fosse levada, como em procissão, ao seu mosteiro, para que mais de perto lhe requerer o benefício que esperava; e como nisto eram também empenhadas outras muitas religiosas, que todas lhe ficaram com especial devoção pelo milagre da irmã leiga, que deixamos referido, movido o prelado, que então era o P.º Frei António da Piedade dos seus piedosos rogos e fervorosas instâncias da enferma, lhe cumpriu os seus desejos, que supôsto não foi com a imagem da Senhora que suplicavam, foi com outra sua mui formosa, que se venera na mesma igreja, de que adiante daremos mais clara notícia, a qual nas maravilhas que obram, desempenhou as devotas súplicas da que as religiosas pediam, que era a imagem da padroeira do convento, que por não se atreverem as religiosas a deixá-lo sem ela, lhe enviaram a outra.

Com a notícia da sua chegada se abalou toda a comunidade, e com especial prazer e alegria a veio receber à portaria, donde em procissão a levaram ao côro, e nele as mais das religiosas lhe ficaram assistindo toda a noite. No dia seguinte lhe cantaram uma missa com toda a solenidade, e depois com a mesma a sua ladainha; e desejando que lhes santificasse e abençoasse todo o convento, a levaram também em procissão pelos dormitórios e de caminho à cela da já referida madre Soror Cecília de S. José, que pela penosa enfermidade que padecia, foi a que mais com as suas súplicas abalou a Senhora da sua casa para lhe fazer esta visita, por que suspirava tanto, pela firme esperança em que estava, de que com ela haviam de ter fim as suas moléstias. Assim o experimentou, pois logo que a Mãe Santíssima entrou na sua cela e lhe suplicou humildemente o alívio delas com viva fé, de todo ficou livre do mal que tinha, restituída a uma perfeita saúde. Em agradecimento deste benefício se mandou pesar a trigo e o enviou de esmola a esta comunidade. (3).

Com êste prodígio se afervoraram mais todas as religiosas na sua fé, invocando com ela a Senhora e suplicando-lhe fervorosamente o remédio das suas necessidades. E para que melhor o experimentassem as mais religiosas que se achavam enfermas justamente requereram a sua visita, que a Mãe de clemência desempenhou com muitos benefícios nas melhoras que todas recebiam, fazendo-se mais admirável a que alcançou a madre, Soror Isabel Gertrudes de Jesus Maria, por já padecer uma queixa já de anos, que se ia aumentando com grande perigo de vida, pelo que lhe dava grande cuidado. Porém encomendando-se à Senhora com viva fé, logo se achou livre da enfermidade. Sucedeu tudo o referido no ano de 1716; porém não achámos notícia dos dias, que se dilatou a Mãe Santíssima em companhia das esposas de seu filho, que supôsto desejavam que nunca delas se apartasse e quiseram ter sempre esta divina hóspeda no seu mosteiro, a enviaram sem larga demora com grande fidelidade a esta santa casa mui prendada e ornada, e com umas dez libras de cera para se gastar em seu culto e veneração. E para que fôsse mais perdurable a que lhe desejavam tributar, com fervorosa devoção solicitaram esmolas, das quais se lhe fabricou uma formosa corôa de prata, que custou mais de vinte mil reis, e é a com que a Senhora de presente se acha coroada, publicando actualmente o afectuoso agradecimento destas suas devotas, que ainda continuam com o especial fervor na sua devoção, e a dão a conhecer com grande liberalidade em todas as ocasiões, que lhes chega à notícia qualquer necessidade dêste convento.

Não a sublevaram pouco no ano de 1738, em que se perdeu um barco por pouca cautela dos barqueiros, no qual vinham muitos ornamentos, e algumas alfaias para a função do orago dêle, que como a Senhora sua padroeira zelou sempre nêle a santa pobreza, que em vida estimou como mais preciosa joia, talvez lhe não agradaram os excessos e fastos, com que muitas vezes se solicita fazer esta função e por isso se pode crer permitiria esta desgraça.

Os Mosteiros de Santa Clara e S. Bento do Porto sempre mostraram uma especial devoção à Senhora da Ínsua. No primeiro sucedeu que a uma religiosa chamada Rosa Clara lhe sobreveio uma tão maligna enfermidade, que a privou do juizo, e pôs em estado lamentável de louca, com notável sentimento de toda a comunidade. Fizeram-lhe os médicos várias curas, aplicaram-lhe muitos remédios, porém sem efeito algum. Uma religiosa em que fazia mais impressão a mágoa desta desgraça, escreveu ao P.<sup>e</sup> Frei João da Natividade, natural de Amarante, sendo aqui prelado no ano de 1747, suplicando-lhe fizessem fervorosas rogativas a Nossa Senhora pela referida enferma. O dito prelado também comovido de compaixão de tão grande trabalho, dispôs se fizesse uma novena à Mãe Santíssima com fervorosa devoção. Teve esta diligência um tão milagroso efeito como o experimentou a

enferma, pois logo que se acabou a novena, ficou de todo sã e restituída ao seu perfeito juizo. Por êste benefício se mostrou liberalmente agradecida à Senhora da Ínsua, enviando-lhe muitas e grandiosas esmolas.

Outro semelhante milagre fez esta clementíssima Senhora no já referido Mosteiro de S. Bento do Porto no ano de 1748. Era já então abadessa dêle a Madre D. Bernardina Josefa, a qual tinha no mesmo Mosteiro uma sobrinha religiosa de idade de 28 anos, e havia oito tinhado caído em uma demência, que a retirara da confissão e comunhão, nem lhe permitia fazer acto algum de cristã e de religião. Tudo quanto achava, despedaçava com suas mãos, pelo que actualmente lhas tinham presas, e nem ainda para comer se lhe podia permitir usar delas. Esgotaram-se os remédios naturais, e ainda para se lhe aplicarem os da Igreja, se buscaram as melhores exorcistas do reino. Havia no mesmo convento uma religiosa chamada D. Catarina de Magalhães, grande bemfeitora dos nossos religiosos, e falando em uma ocasião aos Padres Frei João da Natividade e Frei Vitorino de Santa Ana, então assistentes no nosso hospício do Porto, lhes suplicou tomassem aquela enferma por sua conta, para que ao menos se confessasse e comungasse, que com esta só melhora se dava por satisfeita a piedade da tia abadessa. Os ditos religiosos confiados no admirável patrocínio da Senhora da Ínsua, lembrados do prodígio que tinha feito, livrando de semelhante moléstia a religiosa do Mosteiro de Santa Clara, que proximamente referimos, lhe persuadiram com eficácia se pegassem com Nossa Senhora da Ínsua, que certamente havia de sarar dentro em quinze dias.

Entraram os religiosos também com as suas suplicas à Mãe Santíssima, e no decurso daqueles quinze dias não lhe faltaram mortificações, que lhes davam com repetidos combates de desconfianças, pois as religiosas empenhadas no milagre, a queriam ver logrado no princípio do prazo do tempo, que lhe deram; e como êste ia declinando para o fim, impacientes com a demora afrouxaram na confiança que lhes tinham persuadido as religiosas. Porém êstes, cada vez mais firmes na sua fé e esperança, respondiam que certamente a Mãe de Deus havia de sarar a enferma, e que esta havia de ficar de todo livre e desembaraçada, não só para se confessar e comungar, mas também para seguir as comunidades e cumprir com todas as suas obrigações. Passados os quinze dias, ocorrendo o da Purificação da Senhora, não sem admiração de todos disse a religiosa enferma que queria confessar-se. E lhe foram continuando as melhores de sorte que, em pouco tempo, se achou restituída a uma perfeita disposição, que sempre tinha seus aumentos nos dias das festas da Senhora, pois na seguinte não só se confessou, mas também comungou, o que não fez na primeira confissão. Porém na terceira festa, que veio da Senhora, ficou em tudo com o juizo e entendimento claro, e se achou expe-

dita para seguir todos os actos de comunidade, e dali em diante entrou a cumprir com as obrigações de perfeita religiosa. Todas as do Mosteiro se inflamaram muito na devoção da Senhora da Ínsua e lha teve sempre mui particular a religiosa, que recebeu o benefício e as mais delas se alistaram por irmã, com desejo de empregar-se no maior culto e veneração da Mãe Santíssima.

Sendo nesta santa casa segunda vez guardião o já referido Frei João da Natividade, sucedeu que tendo o Reverendo Abade de Távora Estevão Rodrigues de Abreu, natural de Viana, um tumor em uma queixada da parte de dentro da boca, com risco de gangrenar-se, fez promessa à Senhora da Ínsua de uma moeda de ouro de esmola, se no dia seguinte se achasse livre da dita queixa. Coisa admirável! No dia seguinte amanheceu o devoto abade livre da moléstia que tanto cuidado lhe dava, e agradecido a êste benefício, satisfez logo a sua promessa e ficou mais cordeal devoto da Mãe Santíssimo e desta sua casa, socorrendo-a com outras muitas esmolas.

No extremo da morte se achava já Manuel de Sousa de Carvalho, síndico dêste convento e seu especial devoto da Senhora sua padroeira, ao qual assaltou uma gravíssima enfermidade no ano de 1752, que o pôs em manifesto perigo de vida; e estando já todos desconfiados dela, a tempo que o guardião dêste convento lhe enviou o manto da Mãe de Deus, o puseram sobre a cabeça do enfermo com grande fé. Coisa maravilhosa! Logo ao enfermo sobreviveu um tão profundo sono, que nêle continuou vinte e quatro horas; no fim do qual acordando em seu perfeito juízo, que antes tinha notavelmente turbado, conhecendo o perigo em que estava, suplicou com lágrimas à Senhora da Ínsua, que lhe desse mais quatro meses de vida para se preparar e pôr correntes as suas coisas. Assim lho concedeu a Mãe de piedade, pois continuando-lhe logo as melhoras, se restituuiu a uma saúde perfeita e com ela continuou até 2 de Agosto, em que depois de ter ganhado o jubileu da Porciúncula e de ter visitado de tarde a nossa igreja repetidas veses, pelas seis horas da mesma tarde, em que se ajustavam os quatro meses que tinha pedido de vida, o acometeu a última enfermidade, que lhe durou desde êste dia, que era quarta-feira, até o sábado seguinte consagrado à festa de Nossa Senhora das Neves a 5 de Agosto, em que pelas seis horas da tarde entregou a sua alma ao Senhor, que a criou, por meio dum preciosa morte, que por tal acreditaram os evidentes sinais de predestinação em que faleceu. Em chegando a escrever do convento de Caminha, faremos mais digna lembrança dêste nosso grande bemfeitor, não só pelo ser especial daquele convento, mas também pelo notável fervor, com que zelou sempre o aumento da sua Ordem Terceira.

Em deparar as coisas perdidas se mostou também a Senhora da Ínsua admirável para com uma sua de-

vota, a qual vindo em romaria a esta santa casa com seu marido e lavando as mãos na praia, lhe cairam umas contas de corais de que fazia grande estimação, e quando advertiu a falta delas, já o mar lhas tinha levado, de que ficou muito desconsolada, não obstante o marido lhe dizer que lhe compraria outras. Porém não permitiu a Mãe Santíssima, que ficasse dissaboriada no obséquio da visita que lhe tinha feito, pois chegando a Caminha, comprando dois robalos aos pescadores, os enviaram de mimo aos religiosos, que abrindo os acharam nas entradas de um deles os corais, que a sua bemfeitora tinha perdido e a Mãe da Misericórdia lhe quis deparar com tão estupendo milagre. (4).

Também os tem feito esta Senhora a muitas pessoas estéreis, que invocando-a de coração, alcançaram a fecundidade que desejavam.

A primeira de que achamos notícia, foi um Domingos de Matos, que foi juiz de fora de Caminha, o qual sendo de alguns anos casado, como não tivesse filhos, os suplicou a esta Senhora, a qual sem demora lhe alcançou o despacho, da sua petição. Em agradecimento deste benefício determinou dar a este convento de esmola um almude de azeite cada um ano, não só em sua vida mas também depois da sua morte perpetuamente.

Não teve efeito isto, pelo que ordinariamente sucede a muitos, que sendo liberais nas promessas para conseguirem o que pretendem, depois que se acham remediados se manifestam ingratos, esquecendo-se do benefício que receberam, e de dar satisfação ao que dêle prometeram, fazendo-se desta sorte indignos de que para o diante sejam atendidos da divina piedade em semelhantes súplicas e não poucas vezes merecedores de que sejam privados do mesmo benefício que receberam.

Na mesma esterilidade de filhos o alcançaram desta Senhora, António Carlos de Araújo e Abreu e sua mulher D. Maria, os quais com toda a sua família vieram a esta santa casa render-lhe as graças pelo bom despacho da súplica que lhe tinham feito, de que lhes desse sucessão à sua casa. Não foram as graças sécas, pois as acompanharam com uma promessa, que lhe fez o dito António Carlos por papel assinado de sua própria mão, de dar todos os anos para ajuda da festa da Senhora a esmola de quatro mil e oitocentos com todas as cláusulas de perpétua, que logo começou a satisfazer no ano de 1751, em que isto sucedeu. (5).

Admirável se tem mostrado também o patrocínio da Senhora da Ínsua em outra esterilidade, qual é a da água, que muitas vezes nos nega o céu pelas nossas culpas, como se manifesta no prodígio que obrou no ano de 1694, em que pela grande continuação, que havia da falta de chuva, se iam de todo consumindo os frutos da terra. Muitos anos havia que a imagem da Senhora não tinha saído fora do convento, porém para acudir a esta tão grande necessidade re-

## DESCOBERTAS ESQUECIDAS

Pode-se dizer que no decorrer de quase toda a história da humanidade se têm feito descobertas em todos os terrenos. Sucedeu, porém, muitas vezes, que o uso ou a aplicação do que se tinha descoberto foram esquecidos alguns séculos depois. Assim, acontece que alguns séculos mais tarde uma coisa foi descoberta outra vez. Sobre tudo no terreno das medicinas isso sucedia com frequência. Muitas teorias da medicina actual foram conhecidas antes de Hipócrates, o médico mais famoso da antiguidade. A descoberta da circulação do sangue, por exemplo, não foi do século XVII, mas 2.000 anos antes e o descobridor foi o médico de câmara de faraó Seleuco I. Os antigos Egípcios já conheciam o narcose, que só no século passado se tornou a descobrir. As teorias das hormonas, a grande descoberta dos últimos decénios, eram bem conhecidas dos médicos gregos e romanos e constituía a base da preparação dos filtros.

Na antiguidade também se tinham noções da bacteriologia. Os gregos, por exemplo, tinham serpentes para matar os ratos que consideravam transmissores da peste — e com razão. Tem-se podido determinar por meio de investigações que os Babilónios sabiam — ou pelo menos suspeitavam — que o paludismo foi transmitido pelos mosquitos.

Também esta determinação foi deitada ao esquecimento no decorrer dos séculos. E só no final do século passado Ronald Ross tornou a descobrir a transmissão do paludismo. Agora nenhuma descoberta será posta no esquecimento, pois hoje em dia podemos escrever tudo, e transmitir, assim, para pesterioridade, dos nossos conhecimentos. Também a maneira de lutar contra o paludismo será sempre conhecida.

A Comissão do Paludismo da antiga Sociedade das Nações, a título preventivo, recomenda que se tome uma dose diária de 400 miligramas de quinina durante toda a estação das febres e algum tempo depois e para tratamento da doença, uma dose diária de 1-1,3 gramas durante 5 a 7 dias. Não se faz tratamento complementar e todas as recidivas são tratadas da mesma maneira.

Graças ao papel, será possível conservar para sempre a descoberta importantíssima da dose exacta da quinina para lutar contra o paludismo.

solveu o prelado, que era então o P.<sup>e</sup> Frei Manuel de S. Francisco, levá-la em procissão; e saíndo com ela da igreja por cima das muralhas, rodeando toda a fortaleza, acompanhando aos religiosos toda a gente de guarnição que nela se achava, cantando todos a sua ladainha com muita devoção, foi coisa maravilhosa, pois logo que se recolheram com a Mãe Santíssima à igreja, choveu tanta água, que fartou toda a terra.

Enfim não há necessidade, em que invocando-se a esta Senhora clementíssima, não lhe acuda prontamente com o remédio, como se pode inferir das maravilhas que ficam referidas, e de outras muitas que tem obrado a favor dos seus devotos e dos que a invocam e chamam com fervor e devoção e com ela a vem visitar a êste seu convento.

(1 a 5) Cartório do Convento.

## Publicações recebidas

Portugal dos nossos dias — Vermelhos, Brancos e Azuis, de *Rocha Martins*.

Rocha Martins que, bem cedo, não tendo ainda vinte anos de idade, entrou para o jornalismo e para a literatura, conheceu de perto, quase na intimidade algumas figuras mais representativas na política, na sociedade, na literatura, no teatro, destes últimos 50 anos.

Muitas dessas figuras, que pertencem à nossa história política, voltam agora de novo à vida, nas páginas do novo trabalho do ilustre escritor, editado por *Vida Mundial*, sob os títulos e subtítulos, respectivamente, de «Portugal dos nossos dias» e «Vermelhos, Brancos e Azuis». A primeira figura estudada e apresentada é João Franco.

Rocha Martins, que é um dos mais completos cronistas do nosso tempo, descreve, com grande interesse de pormenores, o ambiente social do agitado período franquista.

Este capítulo é um precioso documentário não só para o estudo do notável político mas também do meio lisboeta de há meio século.

Relatório e contas do Banco de Angola — Exercício de 1948.

O Relatório e Contas do Banco de Angola, respeitante ao exercício de 1948, constitui, como os anteriores, um documento de alto interesse para o estudo da vida económica e financeira daquela próspera província ultramarina.

O presente Relatório abre com um estudo valioso sobre problemas e possibilidades económicas de Angola, apresentando-nos elementos e informações da sua balança comercial, das suas produções industriais e agrícolas, da sua pecuária.

O Relatório do Banco de Angola não esqueceu também de se referir aos transportes, pela sua estreita relação com os problemas da economia.

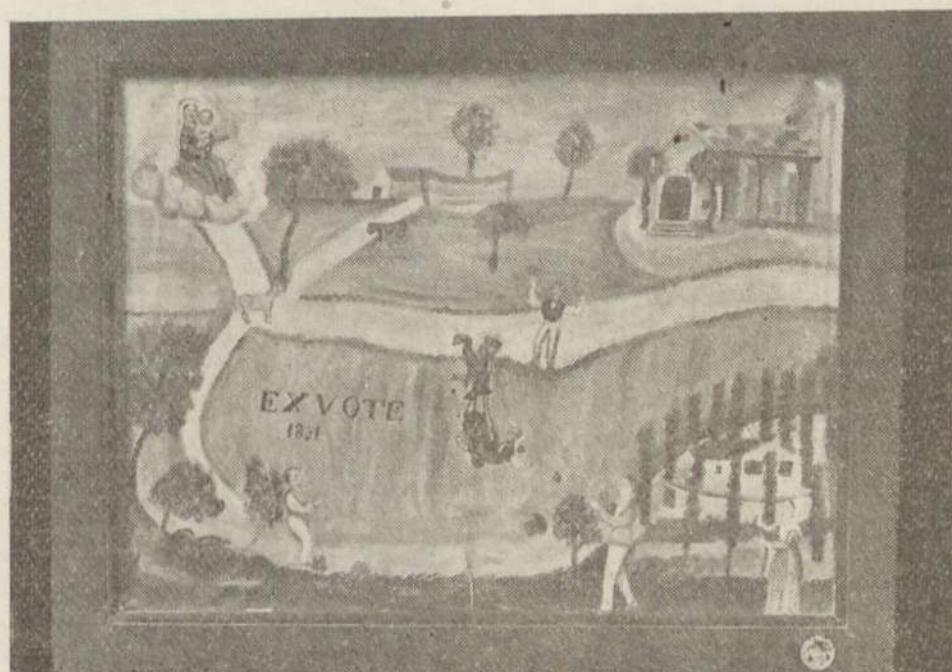
Com a devida vénia transcrevemos:

«Desde 31 de Outubro de 1888, data da inauguração da primeira linha férrea de Angola — 45 quilómetros de Luanda à Funda — que os transportes ferroviários vêm ocupando um lugar relevante na situação económica da grande província portuguesa.

«Ao caminho de ferro se deve, mais que a qualquer outro meio de comunicação, além do progressivo povoamento da Colónia ao longo das suas linhas de penetração e do bem-estar das populações, grande parte da valorização dos produtos exportados que, em última análise, tão profundamente se reflecte na riqueza de Angola.

«E embora a camionagem, em contínuo crescente de importância, também contribua, grandemente, para o escoamento, até aos portos, dos produtos de exportação de longínquas regiões do interior — os de mais valia para o caso — o certo é que não representa na economia de Angola valor que possa aproximar-se ao das comunicações ferroviárias».

Ninguém, dos que se interessam pelos problemas de Angola, pode deixar de ler, com atenção, este Relatório.



# Riquezas ignoradas das igrejas pequenas da França

OS EX-VOTO

Por Madame CASTEX

NADA é mais tocante, ao penetrar em qualquer humilde igreja dos campos da França, do que descobrir ali, à sombra de um santo protector, esses ex-voto que a devoção popular expôs para exprimir as suas súplicas ou o seu reconhecimento. Diferem entre si segundo as Províncias, os Santuários e também segundo a infinita diversidade dos votos formulados. Uns são emblemas, como esses barcos tão finamente construídos no interior de uma garrafa pelos marujos bretões, outros são figurinhas de cera representando uma parte qualquer do corpo humano para a cura da qual fora solicitada a intervenção do santo ou santa. Outros ainda são objectos que pertenceram a um doente, como essas muletas que se vêem em Lourdes. Em Chartres são corações de ouro que projectam os seus mil reflexos sobre a Virgem. Noutras partes são placas de mármore cuja inscrição é um voto ou uma acção de graças. São enfim quadros que reproduzem as circunstâncias de um drama em que uma milagrosa intervenção salvou o doador. Superstição? Sem dúvida, é essa a primeira ideia que acode ao espírito do transeunte pouco tentado a analizar a alma popu-

lar. E no entanto, buscando a origem deste costume, velho como o Mundo, encontramos sempre esse sentimento profundamente humano da impotência do homem perante a doença que o acarreia e o impulso que o atira para uma divindade, única a poder conjurá-la.

O costume de oferecer ex-voto remonta à antiguidade pagã. Com efeito, os autores gregos e latinos descrevem-nos essas árvores sagradas cujas ramagens se cobriam de placas e de figurinhas destinadas a atrair os favores da divindade: ex-voto de mármore, de barro, de bronze, de ouro. Falam-nos também de imagens cercadas de veneração porque curavam os doentes, protegiam os rebanhos e as colheitas e que recebiam oferendas como reconhecimento.

Os próprios povos primitivos procuram afastar o mal por meio de fétiches e talismans. O Cristianismo, respondendo a essa necessidade profunda do homem de penetrar o mistério do mal, admitiu nos seus santuários os ex-voto que atestem uma intervenção da Providência. Com esses ex-voto que povoam as nossas igrejas, poderia construir-se

um verdadeiro Museu de Arte Popular, e uma interessante tentativa acaba de ser feita pela Casa do Pensamento Francês. Pensou-se em organizar nos seus salões, onde o cintilar de mil círios criava uma atmosfera religiosa, uma notável exposição. Pode imaginar-se o esforço de investigação e de persuasão que se tornou necessário desenvolver para descobrir e subtrair por algum tempo aos seus santuários esses ex-voto disseminados pelos mais reconditos cantos das nossas províncias para os reunir e os apresentar ao público de Paris.

É sómente desde o século XVII que existe o costume de pintar a cena do acontecimento que provocou a intervenção milagrosa. O quadro apresenta-nos em diferentes planos o desenvolvimento do drama. Temos, por exemplo, uma encruzilhada de estrada dominando uma falésia e vemos um carro que cai; enquanto os espectadores levantam

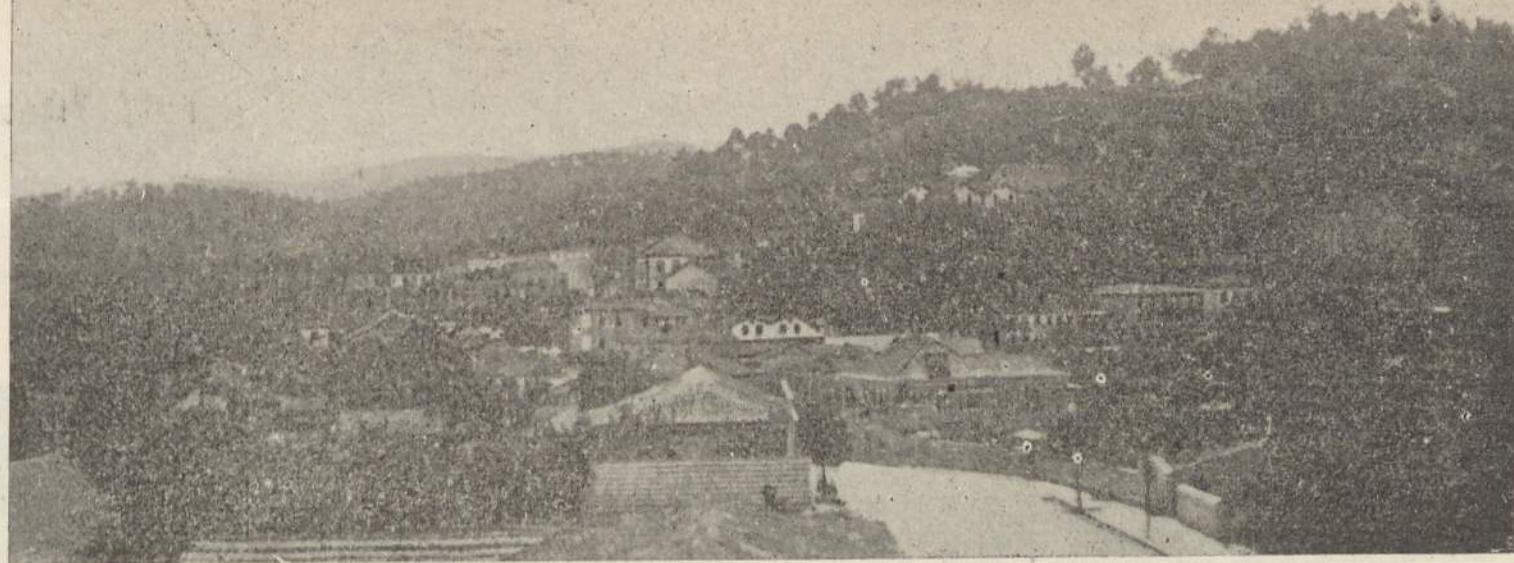


os braços, espavoridos, aparecem ao longe sobre uma nuvem a Virgem e o Menino Jesus por milagre dos quais foi poupado o condutor. Noutro ponto, é um cavalo que desfecha uma parelha de coices no carroceiro; este jaz por terra enquanto sua família dirige, de joelhos, uma prece ao céu. A Virgem surge numa deslumbrante auréola para corresponder à súplica. Agora é uma carroça voltada debaixo da qual sai uma família milagrosamente ilesa. Mais adiante é uma criança caída a um poço. Sua mãe foi descida agarrada à ponta da corda para dali a retirar. O pai puxa-os ambos para terra enquanto a Virgem estende sobre eles a sua mão protectora.

Assim se encontram reproduzidos em alguns quadros os grandes acontecimentos da história local, aqueles que ficaram gravados nas memórias e que se contam ainda às crianças sem esquecer

de mencionar o grau de parentesco do herói com os contemporâneos. A devoção à Virgem ou a qualquer santo, fortificada pela recordação destes milagres, transforma o santuário num verdadeiro local de peregrinação. As províncias em que a devoção popular se manifesta mais frequentemente pelos ex-voto são certamente a Bretenha e a Provence. A Normândia, a Alsácia e a Lorena possuem também belas coleções deles. Seguramente, nem sempre é o valor artístico que os torna interessantes. A pintura é ingénua e desajeitada, sente-se que o autor, que muitas vezes foi o próprio herói do drama, pôs nela maior soma de boa vontade que de talento, mas, algumas vezes também, o pintor, por ter adquirido alguma fama na região, era solicitado pelas famílias desejosas de oferecer à igreja um ex-voto. E daí o parentesco que se nota entre certos quadros dum santuário onde se reconhece a mesma mão. Se a factura um pouco inábil nos faz de começo sorrir, o que é certo é que nos debruçamos com curiosidade e mesmo com emoção sobre esses atestados de uma devoção tão profunda e de uma tão tocante gratidão.





CELORICO DE BASTO – Vista geral da vila

# CELORICO DE BASTO

**Maravilhoso recanto turístico e grandioso Centro Vitivinícola e Agrícola**

Por ADRIANO DE SOUZA CASTRO

Entre as vilas portuguesas, é, sem dúvida, Celorico de Basto a que ocupa lugar primordial num tradicionalismo regionalista a par de um acompanhamento progressivo no seu desenvolvimento turístico e industrial, mercê do valor do seu privilegiado solo. É esta região rica na sua flora, onde predominam as viçosas e verdejantes parreiras que nos deliciam com o seu saboroso néctar, que constitui, também, uma das maiores riquezas da nossa economia regional. Os vinhos de Basto ocupam o primeiro plano dos mercados nacionais e estrangeiros, ganhos por mérito próprio da sua excelente qualidade.

Terra de nobres tradições, com o seu vetusto Castelo, símbolo glorioso dum passado inesquecível e rodeada de ricos e maravilhosos solares, que atestam o valor duma aristocracia da mais pura linhagem e donde nasceram guerreiros e homens que se distinguiram nas armas e ciências e onde se notabilizou o imorredouro filho desta terra, João Pinto Ribeiro, heróico propulsor da Restauração de Portugal.

Embora afastada dos grandes centros, está aos mesmos ligada por vias de rápida comunicação, quer por estrada, quer por caminho de ferro, com um bem elaborado horário de comboios e automotoras magníficas, que a põe em contacto permanente e rápido com os centros do País.

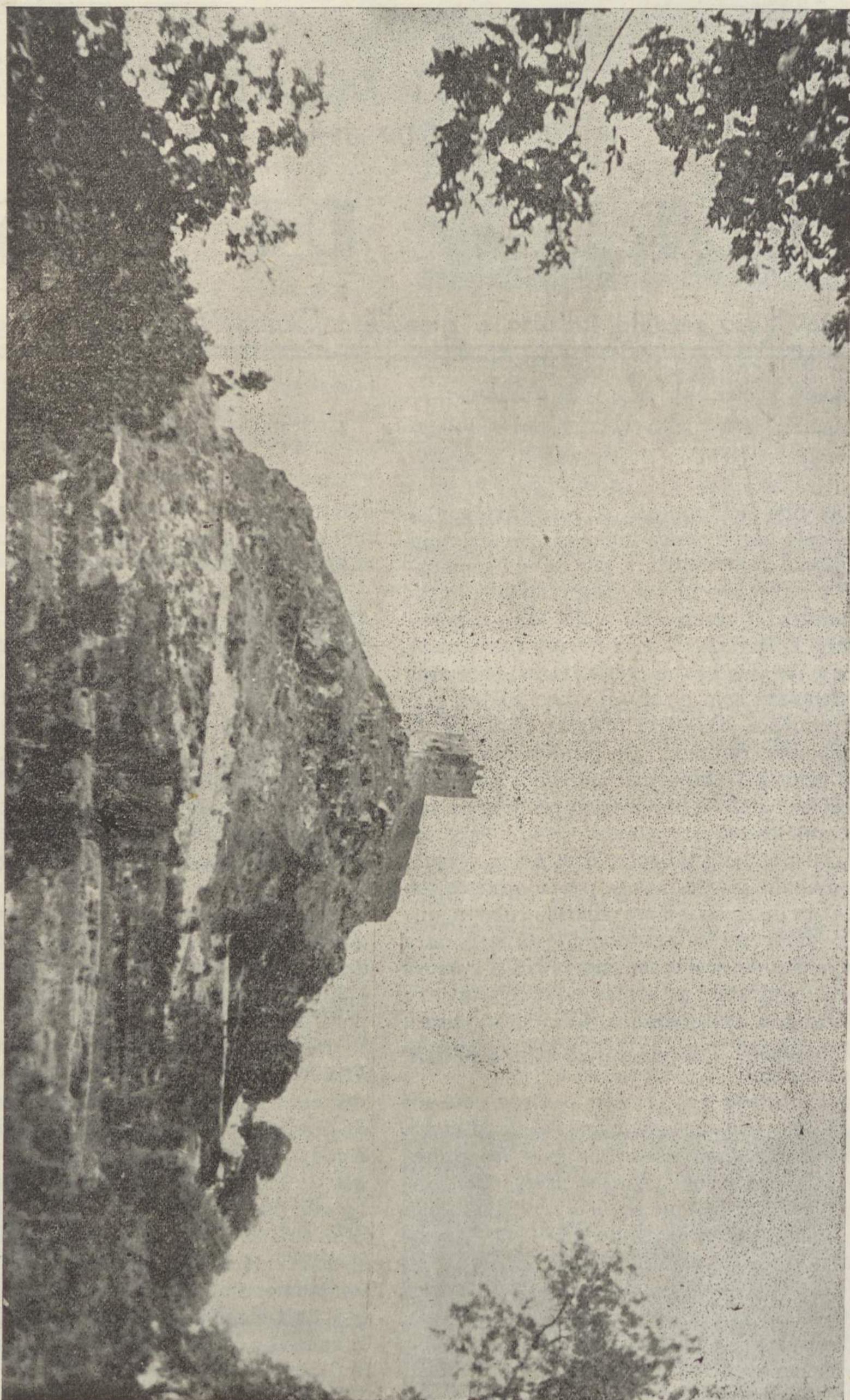
De luxuriante paisagem e nítida transição topográfica, separada, apenas, pelo bulícioso Tâmega, apresenta-se-nos o cenário maravilhoso das duas províncias nortenhas, num contraste fulgurante de dois meios provinciais, bem antagónicos: Minho e Trás-os-Montes, de clima privilegiado e ares puríssimos que a transformam num verdadeiro centro de repouso e turismo. É Celorico preferido por todos os que precisam de buscar, na amena

quietude do seu seio e sombra dos ulmeiros, um tónico reconfortante para as suas dispendidas energias.

Sedenta de progresso, possui uma modelar Associação de Bombeiros Voluntários, que tem prestado ao concelho relevantíssimos serviços; e um bem apetrechado grupo de futebol, o Club Desportivo Celoriense, que, galhardamente, tem defendido as cores da sua terra. Possui, também, um esplêndido e higiénico Hospital, dirigido pela Santa Casa da Misericórdia de S. Bento de Arnoia, que se encontra instalado no antigo convento dos Frades Beneditinos e que foi devidamente adaptado ao fim a que presentemente se destina, mercê do carinho e do estímulo dos seus filhos mais dilectos, estimulados por valiosas participações do Estado; sustentando, ainda, para complemento da assistência concelhia um Asilo de Infância Desvalida, que funciona em edifício próprio, adquirido para tal fim.

De regular densidade populacional espera a Vila vários realizados alguns dos seus melhoramentos mais instantes como sejam: o abastecimento de águas, a conclusão da avenida principal, iniciada, quase, há duas dezenas de anos, a construção do bairro de casas económicas, edifícios escolares e dos C. T. T. e por fim o seu novo Domus Municipalis, — etc.. Nestas grandiosas obras de grande interesse e necessidade locais, está interessadíssimo Sua Ex.º o Sr. Eduardo Pinheiro Torres, dinâmico Presidente da nossa Câmara e a quem o concelho já muito deve ao seu esforço pelo bem e progresso do nosso concelho.

Confiantes num porvir venturoso, os Celoricenses aguardam serenamente o auxílio dos poderes governativos para realizarem as suas necessidades mais prementes.



CELORICO DE BASTO — O histórico Castelo, na freguesia de Arnoia

**CAVES MONTANHEZ**

DETENTORA DOS MELHORES VINHOS VERDES  
DELICIOSAS CASTAS EM CONSAGRADAS MARCAS

VINOS PUMA — OURO DE BASTO — CEU AZUL E PRECioso

CELORICO DE BASTO (Portugal)

Telefone 6

**CARVALHELOS**

AGUAS MINEROMEDICINAIS E DE MESA

ACONSELHADA NO TRATAMENTO DAS DOENÇAS DO APARELHO DIGESTIVO  
E DA PELE. ÚTIL NO COMBATE DA ALBUMINURIA E DIABETES

Distribuidores Gerais: SANTAGUAS, L.DA — Celorico de Basto

Telefone 6

VINHOS VERDES DAS ADEGAS DA

**Casa da Boavista**

— DE —

**D. Manuel Osório de Aragão**

(Lavrador-Viticultor)



**FERMIL**

**CELORICO DE BASTO**



*Fábrica de Malhas*

*Correia Areias & C.ª, L.ª*

*Arões*

**Emprêsa Industrial de Fafe**

Depósito de Madeiras e Materiais

**LUSALITE**

SERRAÇÃO — MOAGEM  
CARPINTARIA — MARCENARIA

Telefone 4941

**FAFE**

## FÁBRICA DO BUGIO

I DE I

José Florêncio Soares &amp; C.ª Suc. res

Fiação, Tecelagem e Tinturaria d'Algodão



Telef. 4 9284

End. Tel.: «Fábrica Bugio»

FAFE

## MOREIRA &amp; CORREIA

Manufactura de Pomadas para calçado  
— :: — e Tintas para escritório — :: —

Fábrica Arões-Fafe

Telefone 49276

Escritório FAFE

FERNANDO LEITE & COMP.<sup>A</sup>

ARMAZENISTAS DE MERCEARIAS

Telefone 49256

FAFE

MEDON & COMP.<sup>A</sup>

MERCEARIAS — MOAGEM — REPRESENTAÇÕES

Telefone 49235

FAFE

Empreza Textil do Rio Ferro, L.ª — FAFE

Tecelagem de artigos de Algodão e Mistas  
Fabrico especial dos famosos panos brancos de Armil — FAFE

## FÁBRICA DE TECIDOS DA AZENHA

DE

M. Almeida & C.<sup>o</sup>

CEPÃES

FAFE

Telefone 4931

## JOSÉ MARTINS PINTO

Mercearia, Ferragens, Drogas, Espingardas, Explosivos  
e Pólvoras do Estado

Telefone 49218

FAFE

## Abraão Portilha de Freitas

Café Restaurante e Confeitaria

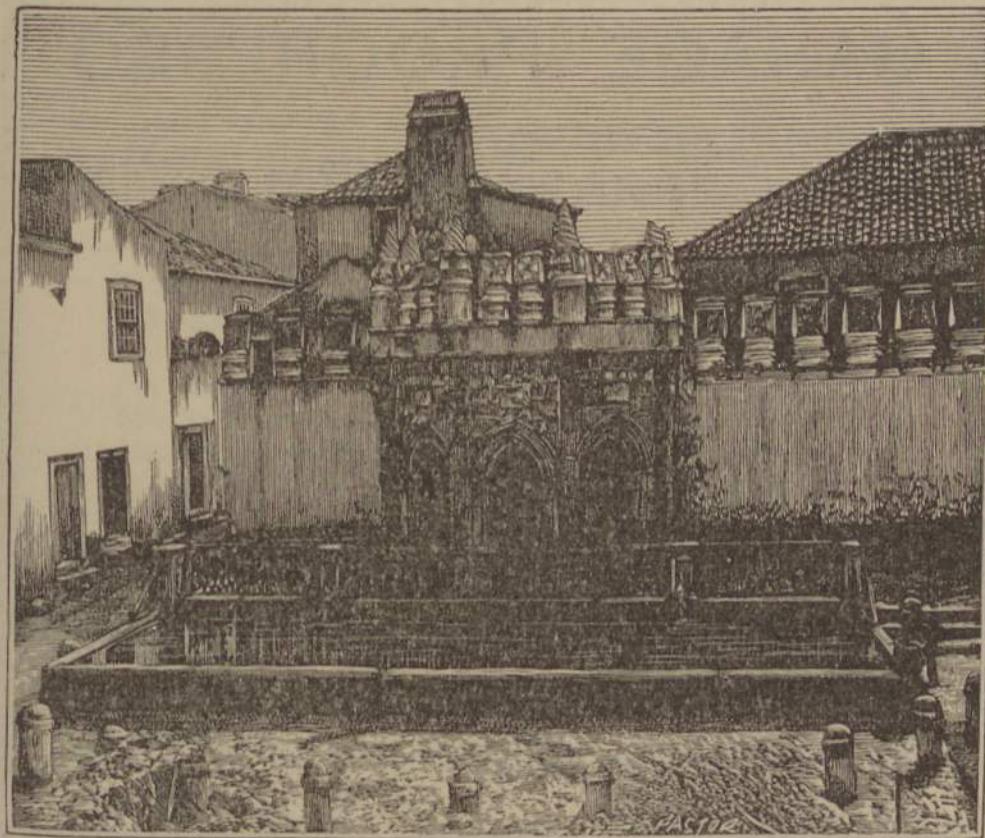
Praça Oliveira Salazar — FAFE

Telefone 4968



# Triunfo

## Polachas Piscoitos



À esquerda: — TORRES VEDRAS — O Chafariz dos Canos, há meio século.  
À direita: — BOMBARRAL — «Conversados», [(Desenho de Leonel Cardoso)].  
Em baixo: — LEIRIA — Vista geral.





**CASA HIPÓLITO**

Telef. P. B. X. 3 e 53 **TÔRRES VEDRAS**

**FRANCISCO ANTÓNIO DA SILVA**



**Oficinas Metalúrgicas**

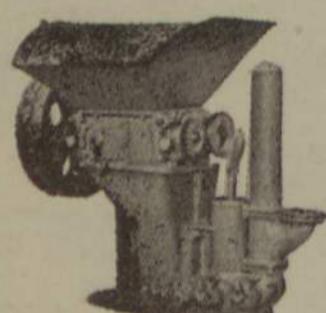
*Fundadas em 1907*

**TÔRRES VEDRAS**  
**TELEFONE 28**

Cadeiras para destilação — Pulverizadores — Prensas — Esmagadores  
manuals e mecânicos

**TODO O MATERIAL**

**VITI-VINICOLA**



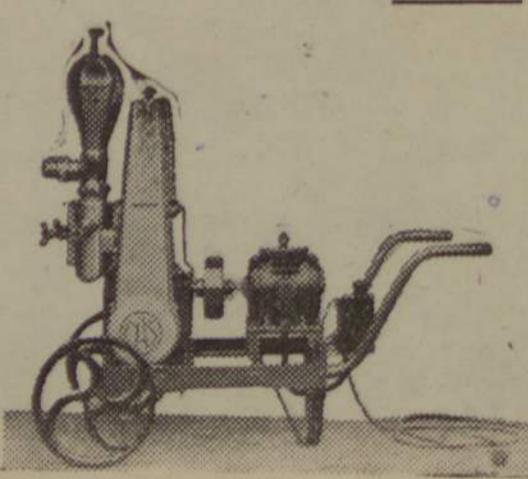
Esmagador mecânico

**Bocas para depósitos**

**Bombas manuals e mecânicas para trasfega**

**Unões, Válvulas, Monas**

**Mangueiras, Tubos e Chupadores de borracha**



Grupo motor-Bomba

**GARAGE PROGRESSO**

Distribuidor Regional de:

**Baterias TUDOR**

**e das marcas «Austin» e «Mack»**

ESTAÇÃO DE SERVIÇO ESPECIALIZADA

Telefone 49 — Teleg. GARAGE PROGRESSO

**AVENIDA 5 DE OUTUBRO**  
**TÔRRES VEDRAS**

**CAFÉ MODERNO**

O mais frequentado da Vila

**MAGNÍFICO CAFÉ EXPRESSO**

Revendedor exclusivo dos pastéis de feijão  
marca **Brazão e Coroa**

**SALÃO DE BILHAR**

Rua 9 de Abril, 2 e 4 — Torres Vedras — Telefone 89

Cada qualidade de pastéis que a fábrica

**Coroa de Torres Vedras**

apresenta, cada especialidade

**T**elefone 89  
Teleg. **VINÍCOLA**

**Vinícola do Bombarral, L. da**

**Vinhos e seus derivados**

**EXPORTADORES**

**SEDE :**

**BOMBARRAL**  
RUA DA FONTE, 1.

Armazens e Destilarias:

**BOMBARRAL** (Rua da Fonte)  
e **COLUMBEIRA**

Telefone 31

## António Gentil Horta & Irmãos, L. da

Armazéns na LOURINHÃ e BOMBARRAL, de Ferro, Aço e Carvão de Pedra / Materiais para construções / Ferragens / Pneumáticos / Bombas e Cal hidráulica / Utensílios de lavoura / Únicos agentes do acreditado cimento LIZ na Lourinhã, Cadaval e Bombarral / Prensa para vinho / Acessórios de automóveis / Representantes da Comp.ª Port.ª de Petróleos «Atlantic» (Gasolina e Oleos)

R. Nuno Alvares Pereira, 9 BOMBARRAL

## VERISSIMO DUARTE & C.ª, L. da

CASA FUNDADA EM 1884

BOMBARRAL

Teleg. Verissimo Duarte - Bombarral

Telefone, 12

Mercearias, Sola, Cabedais, Aguardentes, Cereais, Farinhas, Enxofre, Sulfato de cobre, Adubos agrícolas, Drogas, Artigos de Papelaria, Materiais de Construção, GAZOLINA E ÓLEOS

AGENTES DE:

«A Tabaqueira», «Comp.ª União Fabril», «Cimento Cecil», «Refinaria Angola» «Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas»

Vendas por grosso e a retalho

CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

## BATALHA & C.ª, L. da

Serração, Carpintaria e Estância de madeiras—Madeiras — nacionais e estrangeiras, aparelhadas e em tóscos —

53-R. Sebastião de Lima-57 — Telefone 2408

CALDAS DA RAINHA

ARMAZÉM DE SOLAS E CABEDAIOS

## Albino Antunes de Castro & C.ª, L. da

RUA CORONEL SOEIRO DE BRITO, 9, 11 E 13

Apartado 22

CALDAS DA RAINHA

## THOMAZ DOS SANTOS

Agente e depositário do cimento «TEJO» e «LIZ»  
Fábrica de Louças de Sacavém, Lda. (Artigos Sanitários e Azulejos)  
Empreza Cimentos Macieira, Lda. FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS  
Sociedade Nacional de Petróleos «Sonap» Pneus «Seiberling»

Armazéns de: Ferro, Aço e Carvão, Ferragens e Tintas,  
Solas e Cabedais

L. HERÓIS DE NAULILA, 3, 4, 5, 6, 7, 23, 24 e 26 Telef. 46—Apartado 14

CALDAS DA RAINHA

## FRANCISCO G. VARELA

Agente da «Shell»—Solas, Cabedais, Drogaria, Ferragens,  
Sementes, Espingardas e artigos de caça

Praça da República, 55-57 — CALDAS DA RAINHA — Tel. 2251

## JOSÉ MARQUES HENRIQUES

Armazém de: FAZENDAS, MALHAS, MIUDEZAS

CALDAS DA RAINHA TELEFONE 2172

## JOÃO AUGUSTO PEREIRA HILÁRIO

Solas e Cabedais — Completo sortido de artigos para sapateiros  
131-A, Rua Heróis da Grande Guerra, 131-B

CALDAS DA RAINHA

## Ramalhos, L. da MÓVEIS

Caldas da Rainha

## Sociedade de Exportação e Cerâmica, Lda.

SECLA

FAIANÇA FINA E LOUÇA REGIONAL

Agência em LISBOA — RUA BRAAMCAMP, 42, 2.º  
Telefone 48022

CALDAS DA RAINHA  
TELEFONE 2451

## Elias & Paiva, Limitada

///

## LOIÇAS ARTÍSTICAS

///

FERVENÇA ALCOBACA

## Companhia Fiação

E —

## Tecidos de Alcobaça

ESPECIALIDADE EM PANOS, PATENTES  
BRANCOS E CRUS; ATOALHADOS,  
COTINS E ARTIGOS HIDRÓFILOS—  
RISCADOS EM TINTO ABSOLUTAMENTE  
GARANTIDO, O MELHOR QUE HÁ NO  
MERCADO

Sede no PORTO

Fábricas em ALCOBACA

**Crisal Alcobaça**

Lustres em todos os estilos  
Artigos de Vidro e Cristal  
para uso doméstico

**Cristais de Alcobaça, Limitada**

Fábrica de Vidros e Cristais

Teleg. CRISAL — Telef. 147

PORTUGAL

**ANTÓNIO DA SILVA FERREIRA & IRMÃOS**

ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

Torrefação e moagem de café — Toragens, Lenhas, Garrafas e Garrafões  
Telegramas: Ferreira & Irmãos — Maceira - Liz — Martingança  
MARTINGANÇA TELEF. 5 — MACEIRA — LIZ

**A. DO ESPÍRITO SANTO**

Madeiras em tosco e aparelhadas — Vigamentos

Mercearias, cereais, legumes, farinhas, fazendas e miudezas

TELEFONE 198

LEIRIA-GARE

**Serração de Madeiras de Martingança, L.da**Fábrica de serração de madeiras, Aparelhos e carpintaria  
mecânica — Madeiras da região e Mata nacional

Telef. 5 Maceira-Liz — Teleg.: Maceira-Liz-Martingança MARTINGANÇA (ESTE)

**GOMES & RAMALHO**

Estabelecimento de: Fazendas, Mercearia, Vinhos, Ferragens, Cimento e Gasolina

Rua Dr. Pereira da Costa — Monte Redondo de Leiria

**ANÍBAL F. CARREIRA** GUIA-OESTE

Fazendas de Lã e Algodão — Secção de Alfaiataria

CERVEJARIA e CAFÉ ROSSIO

**JOÃO PEDROSA GASPAR**

NEGOCIANTE DE LENHAS E MADEIRAS

MONTE REDONDO DE LEIRIA

**MANUEL & JOSÉ CAETANO**

COM OFICINA DE SERRALHEIRO

Montam-se e concertam-se engenhos de tirar água, charruas, carros, etc.

MONTE REDONDO — (Este)

**A MECÂNICA DE MADEIRAS DE MONTE REDONDO, L.DA**

— COM —

Fábrica de serração e aparelho de madeiras e carpintaria mecânica

— EM —

Monte Redondo (de Leiria) — Telefone: 7

FORNECEDORA DE LENHAS

Em Lisboa:

RAMOS, LEAL, CRESPO &amp; C.ª, L.DA

Rua Aurora, 178, 2.º Dt.º — Telef. 23955

**Carpintaria Mecânica do Liz**

DE BERNARDO DE OLIVEIRA GARDALINA

Madeiras aparelhadas e em tosco

LEIRIA — GARE

**FLORIANO COVA**

Fábrica de refrigerantes, Mercearia e Vinhos

Agente da Sociedade Central de Cervejas

Arrabalde da Ponte — LEIRIA

Telefone 168

**Auto-Leiria, Limitada**

CONCESSIONÁRIOS

Ford

OFICINAS — ESTAÇÃO DE SERVIÇO  
— GARAGE — CARRO DE REBOQUE

SEDE:

LEIRIA CALDAS DA RAINHA

AVENIDA DOS COMBATENTES

RUA CAPITÃO FILIPE DE SOUSA

Telef. 191

Telef. 161

**F. J. Sismeiro & Filhos, Limitada**SERRAÇÃO E POLIMENTO DE MÁRMORES  
— DE TODAS AS QUALIDADES —Jazigos, campas e pedestais \* Mármore de  
todos os tipos para lambrins e ladrilhos e  
para todas as aplicações \* Pias, lava-loças e  
lava-copos \* Fornecimento de cantarias

TELEFONE 285

LEIRIA Rua Cap. Mousinho de Albuquerque

URNAS — MALAS

**Indústrias de Madeira da Sismaria, Limitada**

SERRAÇÃO E CARPINTARIA

Estabelecimento e escritório:

Rua Barão de Viamonte, 37

— Leiria —

Instalações Fábris:

SISMARIA — LEIRIA (GARE)

**Drogaria Ferreira**

TELEFONE: 68

Drogas — tintas para automóveis e construção  
civil — Perfumarias — Produtos químicos — etc.

Largo de S. João, 4

LEIRIA

**POÇAS, LIMITADA**

ARMAZÉM DE MERCEARIA

RUA VASCO DA GAMA, 7-9-11

TELEF. 41

LEIRIA

**Indústrias Reunidas Leiria, Lda**  
 Serração de madeiras Serração de mármores  
 Carpintaria mecânica Oficina de canteiro  
 Mármore polidos para móveis  
 Mármore para jazigos, pias, etc.  
 A meio da distância entre a estação do caminho de ferro e a cidade  
**TELEFONE 167**  
**Leiria—Arrabalde**

**LIVRARIA DA MODA**  
**ANIBAL FARIA, LDA.**  
**MÁQUINAS DE ESCRIVER** \*\*\* **LEIRIA**

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS DE LÃ, SEDA E ALGODÃO — MIUDEZAS Telefone, 147  
**Armazém de Mercearia JOSÉ JACINTO**  
 Praça Rodrigues Lobo e Largo 5 de Outubro **LEIRIA**

**Ourivesaria e Relojoaria MENDES**  
 Variado sortido em ouro, prata e relógios. Vende, compra e troca os  
 mesmos objectos. Consertos aos melhores preços do mercado  
**MONTE REAL**

**MANUEL DOS SANTOS LARANJEIRA**  
 com Padaria, automóvel de aluguer e casas para alugar  
 e Fabrico de Refrigerantes  
**TERMAS DO MONTE REAL**

**PENSÃO MONTANHA** Aberta todo o ano  
 Em edifício próprio e instalações modernas, quartos amplos e  
 higiénicos. Esmerado serviço de mesa com ou sem dieta. **TELEFONE 15**  
 Sucursal em FÁTIMA **TERMAS DE MONTE REAL**

**ESTABELECIMENTO COMERCIAL**  
 — DE —  
**ÁLVARO MARQUES PEREIRA**

Mercearias, Cereais, Vinhos, Adubos e muitos outros artigos,  
 Moagem de Ramas, Especialidade em semente de hortaliça.  
 Agente da Companhia de Seguros «A MUNDIAL»  
**Valado dos Frades**

**SÉRGIO DA SILVA SENA**  
 Serração de Madeiras em tosco  
**GUIA-OESTE**

**AUGUSTO FERNANDES CARREIRA**  
 com CASA DE PASTO — Mercearias, Cereais, Vinhos e Adubos  
**GUIA — Oeste**

**V.a de José Maria dos Santos & Filhos**  
 Fazendas, ferragens, cereais, adubos & Correspondentes BANCARIOS  
 Secção de Móveis e de Louças & Cal hidráulica  
**GUIA — (Oeste)**

**José Maria Duarte Júnior**

NEGOCIANTE DE MADEIRAS,  
 LENHAS, ADUBOS E MATE-  
 RIAIS DE CONSTRUÇÃO ::

**(OESTE)-GUIA**

**Orlindo Crespo Pedrosa**

Serração de Madeiras em tosco, aparelhadas e Lenhas

**CORRESPONDENTE BANCÁRIO**

**(Oeste) — GUIA**

*Caixas para Embalagens / Madeiras de Construção / Toragem e Lenhas*

**Sociedade Portuguesa de Serracões, L. da**

*Serração de Madeiras em : — SOURE, GUIA E LOURICAL*  
**Telefone 2 8795** Escritório — Rua do Ouro, 140-3.º

**José Guilherme Roldão & C.ª, L. da**

*Serração Mecânica de Madeiras*  
 Madeiras do Pinhal de Leiria — Aparelhos e Caixotaria  
**TELEFONE N.º 37**  
**MARINHA GRANDE**

**José de Jesus Couceiro**

Sócio da Firma Couceiro & Oliveira, L. da

**MARINHA GRANDE**

**Ricardo dos Santos Gallo, Filho, L. da**

**FÁBRICAS DE VIDROS**  
 MARINHA GRANDE — Telef. 33

Fabrico automático, semi-automático

de garrafas e garrafões

ARMAZÉNS | Lisboa — 58, Calçada Marquês de Abrantes, 60 — Telef. 61739  
 | Vila Nova de Gaia — Rua Alexandre Braga, 15 — 3466

**Manuel Larangeira Guerra**

Fábrica de Serração, Aparelhos e Caixotaria

**MARINHA GRANDE**

**Telefone 47**

*Única casa especializada no País no fabrico de moldes para a indústria de Plásticos e Baquelite, para o que possui as mais modernas máquinas*

**ANIBAL H. ABRANTES**

**MARINHA GRANDE**

**Telefone 41**

J. S. Saura Baptista

# GRANDES VINHOS DE ARRANCADA

# António Marques Salgueiro

**COMERCIANTE  
FORNECEDOR DE AREIA PARA FUNDIÇÕES**

## ARRANCADA AGUIEIRA

**António Pereira Vidal, Suc.º**  
Mercearia, Fazendas, Ferragens, Tintas e Mlúdezas  
Enxofre — Sulfato de cobre — Cimento  
Compra e venda aos melhores preços: CEREALIS, BATATA E FEIJÃO  
Adubos da C. U. F. para todas as culturas — Artigos Funerários  
**Arrancada do Vouga** **Telefone 6**

Fornecedor de barros brancos, grés e refratários. Barro para telha e tijolo

Gustavo Rodrigues dos Santos

# Representações — Comissões — Conta Própria

---

**VELINO DA CRUZ ALVES**  
**MOURISCA DO VOUGA** — Junto à Estação C. Ferro  
Vinhos dos melhores desta região e outras bebidas  
licorosas e sanduíches.  
*À disposição de V<sup>s</sup>. Ex<sup>as</sup>*

# Cerâmica da Mourisca, L.<sup>da</sup>

## MOURISCA DO VOUGA

TELEFONE 60

Macedo & Figueiredo, L.<sup>da</sup>

## BICICLETAS — ACESSÓRIOS

## **Importadores — Depositários**

# **BORRALHA — ÁGUEDA**

**(P O R T U G A L)**

# J. SIMÕES DIAS

**SUBDEPOSITÁRIO DA  
COMPANHIA UNIÃO FABRIL**  
Armazens de Mercearias, legumes, cereais e farinhas  
Adubos, Sulfato de Cobre e Enxôfres

## Depósito das Águas de Vidago, Melgaço e Pedras Salgadas e da Sociedade Central de Cervejas

AGENTE DOS PRODUTOS DA «SACOR»

## ÁGUEDA

**TELEFONE N.º 22**

## Garagem Moderna

DE José Rodrigues  
Novo & C.º, L.<sup>da</sup>

Alugam-se automóveis  
e camionetes para  
qualquer ponto do País

Vende Óleos e Combustíveis  
Atende chamadas a qualquer  
hora :: PRECOS MÓDICOS

TELEFONE: 23  
ÁGUEDA

**JOSÉ A. SANTIAGO**  
BORRALHA - ÁGUEDA - Portugal  
Fabrico  
BICICLETAS - ACESSORIOS  
Armazenista Importador

**PANIFICAÇÃO BIJOU**  
SERVIÇO E QUALIDADE  
Esmerado fabrico e classe nos seus produtos  
M. Ribeiro da Silva  
R. Ferraz de Macedo **ÁGUEDA**

*Silva & Irmão, Suc.<sup>res</sup>, L.<sup>da</sup>*  
Fábrica de Ferragens  
Águeda (Portugal)  
Telefone 44 Teleg. SIS Apartado 5

**Joaquim Ramalho & Filhos**  
TELEFONE P. P. 47 C/ AVISO

Fabricantes de: Fornos para padarias e pastelarias - Masseiras, Tabuleiros - Portas para fornos, caldeiras, etc.  
Agente em Lisboa: Humberto d'Oliveira Cabral  
Rua dos Sapateiros, 70, 1.<sup>o</sup> - Telefone: 25159  
**Borralha - Águeda - Portugal**

**PENSÃO HUGO** de Augusta Brinco Pinhal  
Sempre com os melhores vinhos desta região  
ASSEIO - HIGIENE Experimentar esta casa é continuar a preferi-la  
**ÁGUEDA** - Em frente à estação

**CERÂMICA EXCELSIOR**

*Lacerda, Zigueiredo & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>*  
PAMPILHOSA DO BOTÃO  
TELEFONE 5

BICICLETAS E ACESSÓRIOS  
**ARMAZENS VELOCIPER, L.<sup>da</sup>**  
PAMPILHOSA DO BOTÃO

**O PEDRO DOS LEITÕES** (ALVARO PEDRO)  
Casa especializada em Leitão Assado à Bairrada  
ALMOÇOS E JANTARES MERCEARIAS, VINHOS E PETISCOS  
SERNAADELO - MEALHADA

**Sociedade de Farinhas e Mercearias de Mealhada, L.<sup>da</sup>**  
Armazém de Mercearias, Farinhas, Sêmeas e Adubos  
CORRESPONDENTES BANCÁRIOS  
Rua Dr. António José de Almeida - MEALHADA  
Telefone 37

Alfaiataria HIG-LIFE de João Pereira de Sousa  
FAZENDAS CHAPELARIA CAMISARIA  
MALHAS E MIUDEZAS MEALHADA

**PADARIA AGUINENSE** DE  
**Eugénio Marques Perrões**  
Especialidade em Pão «Bijou» de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> qualidade  
**AGUIM - ANADIA**

**Daniel Rodrigues** Miudezas, Papelaria e Artigos Escolares  
TELEFONE 18 DA CURIA (POSTO PÚBLICO) Mercearia e Vinhos  
A G U I M Sulfatos e Adubos

**Café Luso**  
**SIMÕES & SILVA, L.<sup>da</sup>**  
**LUSO**

**Estância Hidrológica**  
de  
**LUSO**

**Grande Hotel das Termas**  
e  
**Piscina Monumental**

Abertos desde 1 de Junho  
a 31 de Outubro

**HOTEL SERRA**  
 Situação: A MELHOR DE LUSO  
 ABERTO TODO O ANO  
 Agua corrente nos quartos // Jardim para recreio  
 Direcção de: ELISA SERRA DE MORAIS E SILVA  
 TELEFONE 6 LUSO

**Sociedade de Refrigerantes BUSSACO, L.<sup>da</sup>**  
 Proprietária da nascente Corta Montes  
 — SERRA DO BUÇACO —  
 Telegramas: REFRIGERANTES Telefone: n.º 22  
 LUSO

**ELECTRO RÁDIO de CASIMIRO PEDRO PINHEIRO**  
 Artigos eléctricos para todas as aplicações — Oleos — Aparelhos  
 eléctricos e de T. S. F. — Representações e reparações Mealhada

**Pensão Portugal**  
 (Género Hotel) Proprietário - Gerente  
 Telephone 38 LUSO Manuel Martins Rocha

**Caves da Montanha**  
 A. Henriques, L.<sup>da</sup>

VINHOS ESPUMANTES NATURAIS  
 — VINHOS DE MESA, «PASSAL»  
 — E «MARABÚ» —

Telephone 20 ANADIA

**Empresa de Transportes Mecânicos Luso-Buçaco, L.<sup>da</sup>**  
 Telephone n.º 15 LUSO

Carreiras diárias de camionetes de passageiros entre:  
 Luso-Anadia-Sangalhos-Aveiro e Costa Nova  
 Aveiro-Vagos-Mamarrosa-Anadia  
 Anadia-Mealhada-Coimbra e  
 Covões-Poutena-Vilarinho do Bairro-Mogofôres e Anadia (com ligação ao caminho de ferro na estação de Mogofôres).

Gasolina, óleos  
 e acessórios para automóvel

**PENSÃO LUSA** Esplêndida situação com admiráveis  
 vistes panorâmicas  
 Proprietário: TEODOMIRO ANTÓNIO PEREIRA  
 TELEFONE 7 LUSO

**SERRALHARIA CIVIL**  
 DE FERNANDO SILVA  
 Executa com perfeição caixilharia, grades,  
 portões, fogões, engenhos, carros, etc.  
 Soldaduras a autogénio  
 MATA DA CURIA

**ARMAZENS PARAÍZO**  
**D. SIMÕES & C.<sup>ª</sup>**  
 BICICLETAS E ACESSÓRIOS ARMAZENISTAS IMPORTADORES  
 Representantes para Portugal das afamadas Bicicletas  
 NEW-HUDSON, COVENTRY-EAGLE,  
 COMRADE, MERCURY, PERRY, PEUGEOT,  
 VELEDA e dos pneus BRITANNIA  
**SANGALHOS**  
 (PORTUGAL)

**Centro Velocipédico de Sangalhos, L.<sup>da</sup>**  
 IMPORTADORES  
 Argus — Invar — Divna — Eagle-Fakir — Super-Durax  
 Pneus Invar  
**SANGALHOS (Portugal)**  
 Telephone 12 — Telegramas Centro Velocipédico

Montagens — Instalações — Ajuste — Consertos  
 de Rádio — Receptores e antenas especiais  
 António de Almeida Santiago  
 Técnico de Rádio  
 GRADUADO PELA National Schools  
 Los Angeles-Calif., E. U. A.  
**SANGALHOS**

**Á. Soares Lincho**  
 DESTILAÇÃO  
 DE VINHO  
 E BAGAÇO  
 SÁ — SANGALHOS

**ARMAZENS DE SPORT**  
**D. SILVA, Limitada**  
 Importadores - Depositários

Bicicletas: Royal Star, Aidan e Super Champion, Swift

Representantes das Lanternas eléctricas «Impex» e dos afamados pneus «Englebert»  
 Correspondência Bancária

Telephone: 5 Telegramas: Armazens de Sport

**SANGALHOS**



## Caves Aliança

OS MELHORES

Vinhos Espumantes Naturais

VINHOS DE MESA (Verdes e maduros)

LICORES SUPERFINOS

AGUARDENTES

PROPRIEDADE DA:

Vinícola de Sangalhos, L.<sup>da</sup>

SANGALHOS — Telef. 3

Armazém de bicicletas e acessórios

**CASTROS & MOURA, L.<sup>da</sup>**

IMPORTADORES ■ REPRESENTANTES ■ DEPOSITARIOS  
Representantes das Bicicletas HAVILA, IBÉRIA e MARVIL  
Vendedores das Bicicletas RUDGE, PHILLIPS e HÉRCULES

APARTADO 18

TELEFONE 36

SANGALHOS

PORTUGAL

## FAUSTO DE CARVALHO

IMPORTADORES—DEPOSITARIO — BICICLETAS — ACESSÓRIOS

Bicicletas DIANA / ZINIA / INTEGRAL

Telefone 2      Telegramas «FAUSTO»      Apartado 17

SANGALHOS (PORTUGAL)

## Miguel R. d'Oliveira

Telefone: 25 — End. Telg. «Expresso»

Apartado n.º 15

Bicicletas em todos os tipos e modelos.  
Pneus e câmaras d'ar da famosa marca  
Vredestein. Completo sortido de acessórios.

SANGALHOS — Portugal

## REGIONAL VINÍCOLA

DE IVO & MENDES, L.<sup>da</sup>

Espumantes naturais ■ Vinhos de mesa, comuns  
e licorosos ■ Aguardentes ■ Licores superfinais ■  
Aperitivos e xaropes

APARTADO 14, Teleg. «REGIONAL»      TELEFONE N.º 40

SANGALHOS — Portugal

## CROMAGEM BAIRRADINA DE Augusto Rodrigues Mieiro

CROMAGEM ■ NIQUELAGEM ■ COBREAGEM

Telefone 17      SANGALHOS      Teleg. BAIRRADINA

## Ferreira & Rocha, L.<sup>da</sup>

BATATAS DE SEMENTE

— E CONSUMO —

Quinta do Picado

AVEIRO

# CCBEC

Construções  
Electro-Mecânicas  
da Beira, L.<sup>da</sup>

FUNDIÇÃO DE FERRO  
E OUTROS METAIS

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS  
Reparação de máquinas e aparelhos eléctricos

TELEFONE 2

## MOGOFORES

(PORTUGAL)

## Fábrica Cerâmica de OLIVEIRA DO BAIRRO

(Casa Fundada em 1902)

DE Viúva de António d'Oliveira Rocha

Premiada com as seguintes medalhas:  
2 de prata na Exposição do Rio de Janeiro, 1908  
1 de ouro na Exposição de Coimbra, 1922  
e 1 de ouro na Exposição do Rio de Janeiro, 1923

Tubaria de grés. Botijame. Tijolaria vermelha,  
massiça e vasada. Especialidade em tijolaria e peças  
refractárias. Olarias diversas. Platibandas, vasos e  
tijolos para jardins. Tubos para drenagem e muitos  
outros produtos concernentes a esta indústria.

## União da Beira Litoral, L.<sup>da</sup>

IMPORTADORES

BICICLETAS

ATÓMICA

LANCIA

BAYLISS

UBE L

SUPREM

ANSONIA

ACESSÓRIOS

BRAMPTON

COVENTRY

E PERRY

Únicos representantes da Bicicleta ANSONIA

OLIVEIRA DO BAIRRO (Portugal)

# Moagem de Vila Real

FÁBRICA DE FARINHAS EM RAMA  
— DE CENTEIO E MILHO —

# Santos & Barros, Limitada

Lugar da Estação

VILA REAL

# Empreza Cerâmica de Vila Real, L. da

CASA FUNDADA EM 1910

Fábrica de Telha de Marselha, Tijolos, etc.  
Serração de madeira, Aparelho, Esquadria, etc.  
Escritório na Fábrica (Junto à Estação do Caminho de Ferro)  
VILA REAL — TELEFONE 59



# F. Rodrigues Guerra

TECIDOS, CEREAIS, BATATA E ADUBO QUÍMICO

Importação directa de Sal graúdo de Setúbal e miúdo de Aveiro

Rua Cândido Sotto Mayor, 47 CHAVES  
Teleg.: F. GUERRA — Telefone 102

# Sociedade Produtora da Padrela, L. da

Produtores de batata de consumo e semente certificada

Escrítorio: Rua das Longras — Telefone 164  
Serra da Padrela — CHAVES

MERCEARIA || ADUBOS || PRODUTOS DA REGIÃO

**P I N H E I R O S**

**PINHEIRO & FILHOS**

FÁBRICA DE CERA: CAMPO DE CIMA

Rua Cândido Sotto Mayor CHAVES

**PADARIA IDEAL** Especialidade em folares

**DE CÂNDIDO JOSÉ DE MORAIS** Av. do Cemitério — CHAVES

Telef. 138

**Henrique Teixeira da Costa**

Armazém de Mercearia, Ferragens, Louças, Drogas e Adubos químicos, Batatas e Presuntos  
Rua Cândido Sotto Maior — CHAVES — Telef. 144

REFRIGERANTES, ARTIGOS REGIONAIS, SALSICARIA, SUMO DE TOMATE, COMPOTAS E SUMOS DE FRUTAS, PASTA DE LARANJA  
**EMPRESA DE REFRIGERANTES STADIUM, L. da**  
Telegr.: Stadium Limitada | CAMINHO DO STADIUM  
CHAVES — PORTUGAL

**A EXPORTADORA DE CHAVES, L. da**  
IMPORT — EXPORT  
BATATAS, CASTANHAS, NOZES, CARNES, ETC.  
**Terreiro de Cavalaria CHAVES (Portugal)**  
Telefones: Escritório 96 — Armazém 155 — Teleg. «Exportadora»

**Cerâmica Flaviense, Limitada**  
Fábrica — Campo da Roda  
Escrítorio e depósito — Largo das Freiras  
Telefones: Fábrica 59 — Escritório e Depósito 46  
CHAVES

**Artur Rogério da Silva Freire**  
Mercearia, Ferragens, Drogas, Batatas e mais Produtos da Região  
TELEFONE 22 — CHAVES

# JOSÉ NOGUEIRA

FORNECEDOR DE VINHOS, CORTIÇA,  
AGUARDENTES E OUTROS ARTIGOS

# PEGARINHOS — ALIJÓ (Douro)

**HENRIQUE COSTA**  
Sucessor de JOSÉ JOAQUIM DA COSTA  
FAZENDAS, MIUDEZAS, MERCEARIA, ARTIGOS FUNERARIOS  
VILA POUCA DE AGUIAR

**COSTA & IRMÃO**  
Ferragens, Drogas e Materiais de Construção Civil  
VILA POUCA DE AGUIAR

**A. MORAIS & BORGES, L. DA**  
ESTABELECIMENTO DE Ferragens, Drogas, Tintas, Louças, Vidros, Papelaria e Artigos de escritório  
2, Praça Luiz de Camões, 9 VILA POUCA DE AGUIAR

**CAMPOS & COSTA**  
CAFÉS E PASTELARIA  
TELEF. 14

**Vila Pouca de Aguiar**  
MARCAL COELHO  
Depósito de Tabacos e Fósforos. Fazendas, Mercearia,  
Ferragens, Drogas e Papelaria  
PEDRAS SALGADAS

**NESTOR E. GONÇALVES**  
Fazendas, Miudezas, Louças, Mercearia  
PEDRAS SALGADAS



A igreja românica de Pedro de Roriz, em Santo Tirso

## Fábrica de Fiação e Tecidos "A Flôr do Campo, L.<sup>da</sup>"

**Especializada em riscados  
do Continente e Colónias**

Mistos de sedas e fantasias em malhas e pijamas. — Secção de tinturaria automática — Fiação de desperdícios e montagem com máquinas inglesas das mais modernas, ultimamente apresentadas no País

**Secção de acabamentos com  
as mais modernas calandras**



**Telefone 3 — S. MARTINHO DO CAMPO  
SANTO TIRSO**

**ESTAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO — LORDEL**

**Manuel Martins Ferreira da Cunha**  
COM MERCEARIA, VINHOS E MIUDEZAS  
VILARINHO (Lugar do Agueiro) SANTO TIRSO

**FÁBRICA DE TECIDOS AVENIDA**  
de ROSALINO MARTINS PEREIRA DE LIMA  
S. Martinho do Campo SANTO TIRSO - Minho II

Fábrica Textil da Lamela, L.<sup>da</sup>

Telefone 48242 — VIZELA

VILARINHO — SANTO TIRSO      Estação: LORDELO

Fábrica de Tecidos de Paderne, L.<sup>da</sup>

S. Martinho do Campo — Minho II — SANTO TIRSO

Telefone n.º 26 de S. Martinho do Campo  
Estação do Caminho de Ferro — LORDELOFábrica de Tecidos de Linho  
e AlgodãoATOALHADOS DE FELPO  
DO LUGAR DA BOCA

## Joaquim Machado Monteiro

ESTAÇÃO C. F. LORDELO

VILARINHO — SANTO TIRSO

## João Bento Padilha

FÁBRICA DE TECIDOS DE  
ALGODÃO E COBERTORES

S. TIRSO      Telefone 18      (NEGRELOS)

## António Dias Correia Ralha

REVENDEDOR À COMISSÃO DE PAPEIS, REBUÇADOS,  
— CHOCOLATES, CAFÉS, VINHOS FINOS, ETC. —

Ponte Nova — NEGRELOS

Teletone 22

CENTRO COMERCIAL DAS AVES  
DE AMÉRICO FERREIRA DA SILVA  
NEGRELOSSecção de fazendas de lã e algodão \* Secção de Chapelaria,  
Sapataria, Camisaria e Perfumaria \* Miudezas, ferragens,  
mercearia \* Secções de Mobília e ColchoariaA Casa que mais barato vende  
Querendo fazer Compras só no CENTRO INDUSTRIAL DAS AVESA CAMPENSE  
de Júlio Maria Martins da CostaPadaria, Materiais de construção, Especialidade no fabrico  
de panos para Lençol. Atoalhados e riscados para ÁfricaTelefone: 5 — Lugar da Ponte — Estação de Caminho de Ferro de Lordelo  
S. Martinho do Campo — Minho II

## Pinto &amp; Pinto, Limitada

## ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

Filiado no Grémio dos Armazénistas de Vinhos

TELE fone: 80-Rio Tinto  
gramas: PINTOS

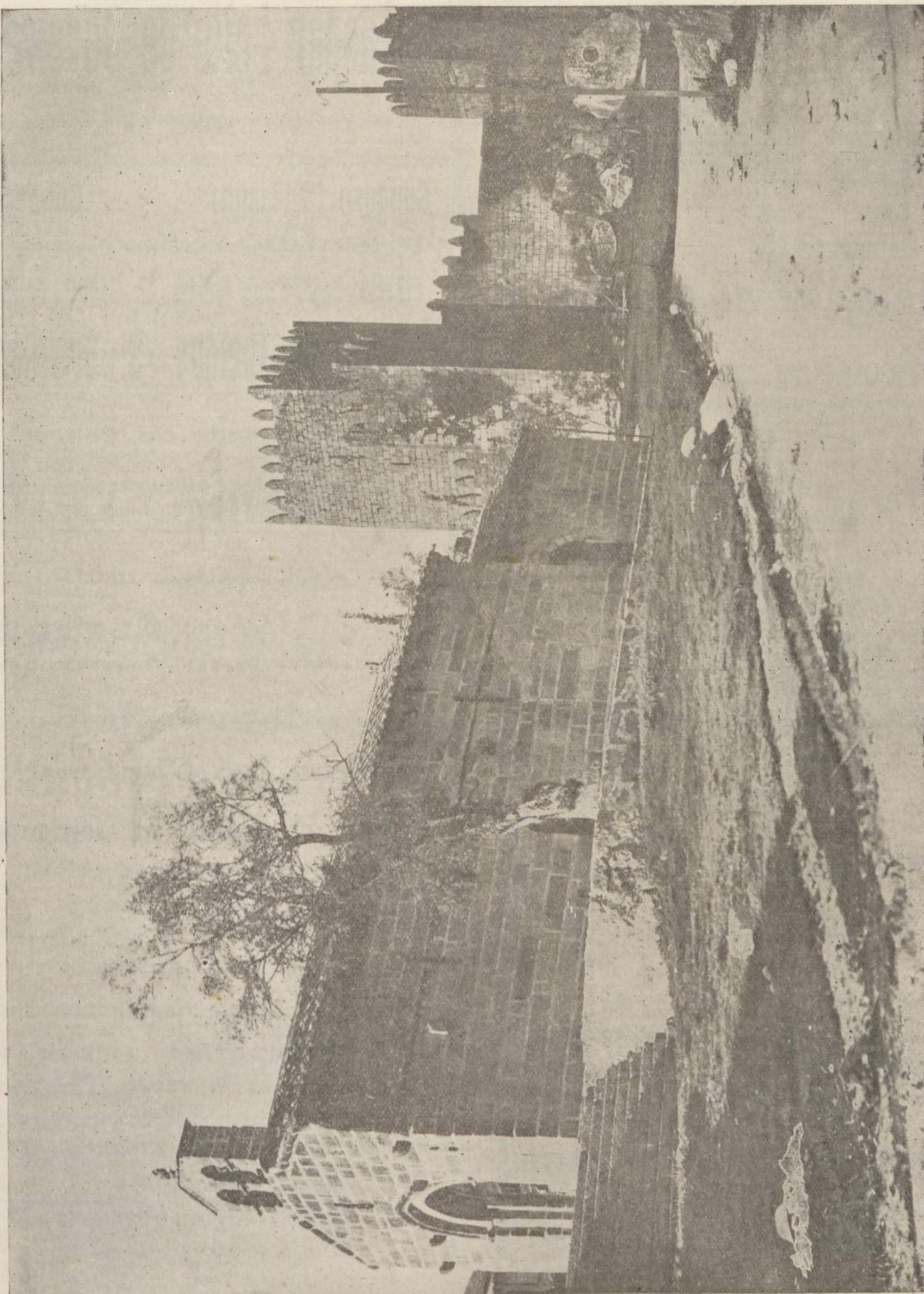
Lugar da Lourinha

RIO TINTO

VELINO PEREIRA  
CAMPO «S. MARTINHO» MINHO II  
SEMPRE OS MELHORES PREÇOS DO MERCADOBERNARDINO MOREIRA  
COM MERCEARIA, VINHOS E MIUDEZAS  
S. Martinho do Campo      S.to TIRSO      Minho IICASA PINHEIRO      Luís Augusto Pinheiro Machado  
DE Lanifícios, Tecidos de Algodão e Seda, Malhas, Miudezas, Chapéus, etc.  
NEGRELOSFARMÁCIA POPULAR  
de Domingos de Freitas Lima  
S. MARTINHO DO CAMPO — MINHO IIFÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO  
DE DAVID ALVES CARNEIRO  
NEGRELOSFARMÁCIA FERREIRA  
Director Técnico: B. GOMES FERREIRA  
S. Miguel das Aves      SANTO TIRSOEstabelecimento de FAZENDAS, MIUDEZAS E MERCEARIA  
DE JOSÉ PEREIRA DA SILVA  
(CASA FUNDADA EM 1905)  
S. MARTINHO DO CAMPO — Santo Tirso      Telefone N.º 1Oficina de Serralharia e Pichelaria      S. Tomé de Negrelos  
DE FRANCISCO DE LIMA ALMEIDA      TELEF. P. PÚBLICA 1  
(CHAMADAS)Adega Lusitana      Os melhores vinhos da região.  
Gasolina e Óleos.  
TROFA

MANUEL PEREIRA MARTINS      Fábrica de Tecidos

S. Salvador do Campo — Devesa — SANTO TIRSO — Estação do Caminho de Ferro — LORDELO



GUIMARÃES — Foi na igreja de S. Miguel do Castelo que se baptizou o primeiro rei de Portugal, D. Afonso Henriques

F  
Á  
B  
R  
I  
C  
A  
T  
E  
C  
I  
D  
O  
S  
P  
E  
I  
X  
O  
T  
O

Domingos da Cunha Abreu



TELEFONE 4665

Pevidém

Fábrica de Tecidos da Moura

DE

LEANDRO MAGALHÃES DE ARAÚJO

TELEFONE 4616

PEVIDÉM

Fábrica de Tecidos de Seda e Algodão

de António da Silva Abreu

DEVEZA

S. MARTINHO DE CANDOSO  
Guimarães - PEVIDÉM

TELEFONE  
4739

FÁBRICA DE TECIDOS

Vital Marques Rodrigues

Covas - GUIMARÃES

Telefone 4159

INDÚSTRIA DE TECIDOS DA VEIGA DE CIMA

III Gaspar Leite de Oliveira III

TELEFONE 40190

Candoso (S. Tiago)

Guimarães

Fábrica de Tecidos «S. Cristóvão»

Especialidade em Colchas

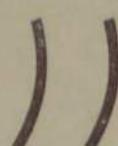
JERÓNIMO LEITE

TELEFONE, 4610

PEVIDÉM

J. Pereira Fernandes

Fábrica de Tecidos do Montenegro



PEVIDÉM-GUIMARÃES

Telef. 4614

JOÃO RIBEIRO DA CUNHA,  
FILHOS & C.ª L. DA

Fábrica de Fiação e Tecidos de Crestinho

TELEF. 4743

PEVIDÉM  
PORTUGAL



*António Simões Andrade*

Representante da SAPEC

Adubos Químicos — Batata de Semente e Consumo

Telef. 2 — Costa do Valado QUINTANS

**Albino Peralta Vieira & Filhos**

Comerciantes de Batata de consumo e sementes

Revendedores de Enxofres, Sulfato de cobre  
e Adubos Agrícolas da Companhia União  
— Fabril e Abecassis & Irmãos & C. —

(Armazém em frente à Estação de Quintans)

Telefone, 5 a chamar Costa do Valado

**PENSÃO SANTO ANTÓNIO**

**OLIVEIRINHA** BEIRA ALTA

**PADARIA ESTRÉLA** Agremiado n.º 776

PÃO, FARINHAS, SÊMEAS E CEREALIS Telefone 7283

*Maria José Nunes da Silva*

(Sucessora de José António da Silva)

S. PEDRO DO SUL

**PADARIA ESTRÉLA DO DÃO**

**DE FRANCISCO ARVÉLOS**

(Casa Fundada em 1925)

PÃO FRESCO A TODAS AS HORAS

Santa Comba Dão — Gare

**CENTRO COMERCIAL**

**DE A. Almeida Costa & Irmão**

FAZENDAS BRANCAS, SEDAS E LANIFÍCIOS,  
CAMISARIA, CHAPELARIA, MERCEARIAS,  
— FERRAGENS, LOUÇAS E VIDROS —

LARGO DO CHAFARIZ Santa Comba Dão

**PADARIA BEIRA ALTA**

— DE —

**JULIO SERRA**



**Santa Comba Dão — Gare**

**TIPOGRAFIA LAFÕES**

Proprietário-Gerente: Álvaro João Duarte  
S. Pedro do Sul Telefone 7294 (P. P. C.)

**JOSÉ MARQUES GABRIEL**

MERCEARIA, VINHOS, FAZENDAS E MIUDEZAS

VILA COVA-SEIA

**M. AMARAL MARQUES**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS RIO ALVA

VILA COVA-SEIA

FIOS PARA MALHAS E TRICOT

**Martinho, Fael & Moura, Lda**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

**SEIA**

**VILA COVA**



SANTA COMBA DÃO — Aspecto de uma tarde de nevão

# DONAS, IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>

## FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

ESTAMBRES — CARDADOS

SETINS — SARJAS

SOBRETUDOS — CASACOS

TELEFONES | 161 RESIDÊNCIA  
215 FÁBRICA

COVILHÃ — PORTUGAL

## «A LISBONENSE»

CONFEITARIA E PASTELARIA

*de Francisco Muñoz Gomez*

Secção de Mercearias Finas Telefone n.º 275

A ÚNICA CASA DAS ESPECIALIDADES

31, Praça do Município, 32 — COVILHÃ

## Lopes & Podão, Sucessores

### Fabricantes de Lanifícios

COVILHÃ

CASA CONFIANÇA A. SANTOS MARQUES, L.<sup>DA</sup>

Ferragens, Tintas, Louças, Artigos sanitários, Móveis de ferro  
Papelaria e artigos fotográficos

Telefone: 22 End. telegráfico «SANTOS MARQUES» FUNDÃO

Alexandrino Fernandes Nogueira

Fabricante de Lanifícios Vendas só por junto  
Telefones: Fábrica, 282 — Residência, 457 COVILHÃ

JOAQUIM DOS SANTOS GRANDELA, (Herdeiros)

FUNDÃO — SOUTO DA CASA

Estabelecimento de fazendas de lã e algodão

Artigos de Retrozeiro, Miudezas, Ferragens,  
Mercearias e Couros curtidos

Rema do Fundão, L.<sup>da</sup>

ARMAZÉNS DE:

Azeites, Vinhos, Mercearias,  
Cereais, Batatas e Adubos

TELEF. 77

FUNDÃO

## Empreza de Moagem do Fundão LIMITADA

Fábrica de farinha de trigo espoada,  
de centeio espoada  
e em ramas de centeio e trigo

## MOAGEM pelo Sistema Austro-Húngaro

Telefone: 7

FUNDÃO

JOSÉ ANTÓNIO DOS SANTOS

FÁBRICA DE CERÂMICA, TELHA E TIJOLO

Fábrica LOGAR DOS ARRAIAIS

TELEFONE, 104

— FUNDÃO —

Telefone N.º 18 Telegramas: GARAGEM BARREIROS

ANTÓNIO BARREIROS FERNANDES  
COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

FUNDÃO

FRANCISCO LUCAS

Estabelecimento de Fazendas, Mercearia, Adubos e outros artigos  
Negociante de batatas, cereais, vinhos e azeites

BEIRA ALTA — VILA FERNANDO

Restaurante

e

— Casa Hotel —

(ESTAÇÃO)

VILAR FORMOSO — GARE

FARMÁCIA MODERNA

MARIA M. GALVÃO AMORIM

DIRECTOR TÉCNICO

Drogas, Produtos químicos, Especialidades farmacêuticas  
Nacionais e Estrangeiras, Artigos de Borracha, Etc.

VILAR FORMOSO

João Martins

Armazenistas de Mercearias e Legumes

Beira Alta — VILA FERNANDO

**Caté EDEN Bar** Proprietário: ANTÓNIO CARVALHO  
 Pastelaria e confeitoria. Vinhos finos, nacionais e estrangeiros  
 —Tabacos—Amêndoas de diversas qualidades  
 TELEFONE 8 VILAR FORMOSO

**CAFÉ BAR PORTUGAL** Proprietário: José Carvalho Pereira  
 Bebidas Nacionais e Estrangeiras  
 Telefone público permanente «Bilhares», n.º 2—VILAR FORMOSO

**V.º José Pedro de Melo**  
 FAZENDAS BRANCAS — MERCEARIA E  
 MIUDEZAS — ARTIGOS PLÁSTICOS —  
 CAFÉS — TABACOS NACIONAIS E ES-  
 TRANGEIROS  
 VILAR FORMOSO

**MANOEL DAMASO**  
 COM ESTABELECIMENTO DE VINHOS E MERCEARIA  
 Beira Alta—Vila Fernando

**ARNALDO DA SILVA MARQUES**  
 Fazendas, Mercearias, Tabacos, Papelaria, Miudezas,  
 Vinhos finos — Agência PHILIPS — Seguros ATLAS  
 Vilar Formoso (Beira Alta)

**GABRIEL GRESPO**  
 Negociante de Madeiras, Batata, Castanha e Cereais  
 Beira Alta — VILA FERNANDO

**José Monteiro Alves de Lencastre**  
 COMERCIANTE — Fazendas e miudezas — Batatas e vinhos da região  
 ALVERCA DA BEIRA

**Virgilia Monteiro Freire**

COM FÁBRICA DE CURTUMES E TAMAN-  
 CARIA EM ALVERCA DA BEIRA E ARMAZÉM  
 DE SOLAS E CABEDAIOS EM VILA FRANCA  
 das Naves

ALVERCA DA BEIRA

**JOSÉ SALVADOR PEREIRA**  
 (Conhecido por JOSÉ MATIAS)

Negociante de peles e sastões e curtidor de peles de todas  
 as qualidades. Vendedor de tamoeiros

Guarda - Gare Sequeira

**DIAS & MORGADINHO, L. DA**

Fazendas brancas, Lanifícios, Miudezas,  
 Louças, Mercearias e Artigos diversos

SILVARES

Telefone: 42

Telegrams: ZÈZERE

# Emprêsa de Transportes — do Zézere, L. da —

## CARREIRAS DIÁRIAS

Barroca — Fundão — Castelo Branco

Fundão — Barroca

Três Povos — Fundão

## Covilhã — Castelo Branco

(Contrato com a C. P.)

ESCARRIGO — FATELA (Est.)

MONFORTE — CASTELO BRANCO

## Sede — FUNDÃO

### Sofre de Doenças da Pele?

### USE o SAMETIL

Verificará com satisfação que o seu alívio  
 é imediato, desaparecendo a comichão

Os eczemas sécos mais rebeldes, infecções da barba, impigens e outras manifestações de origem parasitária infeciosa são eficazmente combatidas com o SAMETIL líquido, simples ou diluído em álcool.

PREZA A SAÚDE DO SEU BÉBÉ?

Aplique-lhe após o banho, sómente, SAMETIL em pó finíssimo e escrupulosamente preparado. Polvilho antiseptico de grande valor terapêutico com que todas as mães devem defender a pele de seus filhos.

Em todas as Farmácias do Continente, Ilhas e África

### AUTO VIAÇÃO PINHELENSE

### Arnaldo Mendonça & Filhos

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

ESCRITÓRIO E DESPACHO CENTRAL:  
 LARGO MINISTRO DUARTE PACHECO, 23 E 24

### PINHEL

GARAGE E OFICINA:

Rua dos Combatentes da Grande Guerra  
 CAMIONAGENS, TURISMO, CARREIRAS

Teleg.: AUTO-VIAÇÃO

Recomenda-se o despacho de todas as remessas para

PINHEL-CENTRAL

## ALFREDO TOMÉ

DROGAS / PERFUMARIAS / FERRAGENS  
/ PAPELARIA / CAL / CIMENTO / MATER-  
IAL ELÉCTRICO

PINHEL

## ESTRÉLA VERDE JOAQUIM MANUEL RICARDO

Fazendas, Modas, Miudezas, Chapelaria, Pa-  
pelaria e Mercearia — Artigos fúnerários —  
Máquinas de costura «HUSQVARNA»

PINHEL

Casa das Frutas, Legumes e Outros Artigos

DE ANTÓNIO PATRÍCIO

Residência: Rua Cândido dos Reis — GOUVEIA

Auto-Garage Gouveense, L.<sup>da</sup>

Telefone 25

GOUVEIA

PADARIA VIRIATO

— DE —

Alvaro da Purificação

TELEFONE 81

GOUVEIA

# Sampainho & Lima

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

APARTADO 18

TELEF. 45

GOUVEIA  
(PORTUGAL)

## OMNIA DICO

Agência de Contribuintes e Informações

GUIA E DEFEZA DOS CONTRIBUINTES

Secção Fiscal e Administrativa — Secção Comercial  
(Promotora de Vendas em todos os ramos de comér-  
cio) — Secção Industrial — Secção de Viagens (Aéreas,  
Marítimas e Terrestres) — Secção de Informações  
Automobilísticas — Seguros em todos os ramos  
contra todos os riscos — Agente e Correspondente do  
Anuário Comercial de Portugal, etc.

Sede e Escritório: PRAÇA VASCO DA GAMA  
(Antiga Casa dos Correios)

TELEF. 56

GOUVEIA — Portugal

Direcção de: José da Fonseca Rezende

Estabelecimento de José Ferreira Amaral

Mercearias, Fazendas Brancas e Miudezas

Gouveia — S. Paio

FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS

## Virgilia António d'Oliveira

FIOS DE LÃ PARA TRICOT, MALHAS E TAPETES

TELEFONE 3

SEDE: M E L O

B E I R A A L T A

P O R T U G A L

ARMAZÉNS DA RUA DA PAZ

JÚLIO FRANCISCO DA SILVA

TELEFONE 2062

VISEU

Mobílias, Estofos, Tapetes, Louças, Vitraria, Artigos sanitários, etc.

PADARIAS DA BEIRA. L.<sup>DA</sup>

MASSAS — BOLACHAS — BISCOITOS

Avenida Emídio Navarro, 132 — VISEU — Tel. 2039

PAIS DUARTE & CARDOSO, L.<sup>DA</sup>

ARMAZÉM DE MERCEARIA

CHAS — CAFÉS — ESPECIARIAS — PAPÉIS

Telefone, 2805 VISEU 3 — Rua do Arco — 5

## Colégio D. Duarte

QUINTA DE MARZOVELOS

VISEU

TELEFONE 2603

DIRECTOR E PROPRIETÁRIO  
MAJOR MONTEIRO LEITE

Admite alunos do sexo masculino, in-  
ternos, semi-internos e externos —

Aceita alunos internos matriculados no Liceu Nacional  
de Viseu para orientar e vigiar os seus estudos

INSTRUÇÃO PRIMÁRIA

ADMISSÃO AOS LICEUS

CURSO COMPLETO DOS LICEUS

APTIDÃO ÀS UNIVERSIDADES

CURSO COMERCIAL

E CICLO PREPARATÓRIO

QUINTA MURADA, AJARDINADA E ARBORIZADA

PISCINA E CAMPO DE JOGOS

MÁXIMO CONFORTO

HIGIENE RIGOROSA — AMBIENTE FAMILIAR

# Grande Colégio Português

FUNDADO EM 1921

Educação de meninas para o  
ensino primário e secundário

TELEFONE: 2303

LARGO MAJOR TELES, N.º 1 (ao Rossio) VISEU

AGENTE DA COMPANHIA DE SEGUROS «IMPÉRIO»

Ramiro  
Augusto  
do Vale

Armazém de Mercearia

RUA DO ARCO, 81

VISEU

TELEFONE 2252

CHÁS / CAFÉS / ESPECIARIAS / REFRIGERANTES

## Colégio da Via Sacra

INTERNATO E EXTERNATO  
ENSINO PRIMÁRIO E SECUNDÁRIO

Proprietário e Director P. A. BARREIROS

VISEU — TELEF. 2281

## Alberto Rodrigues, Filhos, L.º

ARMAZÉM DE MERCEARIA

Telefone P. P. C. 2007 // Teleg. Açúcar

LARGO MOURINHO DE ALBUQUERQUE

VISEU

CORRESPONDENTE dos Bancos Borges & Irmão, Porto — Banco Bur-  
nay, Lisboa — Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa e Porto  
DEPOSITÁRIO de A Tabaqueira, Adubos «Sapex», Calda Schloesino  
e dos Açucareiros da «Refinaria Angola», Lda.  
AGENTE Companhia de Seguros Bonança e das Máquinas de  
escrever Royal.

MERCEARIA FINA — SORTIDO COMPLETO  
AVENIDA EMÍDIO NAVARRO, 2 E 4

## Centro Comercial das Beiras, L.º

ARMAZÉM DE FAZENDAS BRANCAS

FUNDADO EM 1920

GÉRENTES:

José Mendes Girão — António dos Santos Guimarães

Avenida 28 de Maio, 3 VISEU Telefone 2050

## SENA FERREIRA, SUC. RES

Agente no Distrito de LUSALITE

Arame zíncado — Ferro — Ferragens  
Materiais de construção — Drogas — Colmeias  
Tudo para apicultura — Seguros

TELE } FONES: 2434 e 2392  
GRAMAS: «CASA SENA»

RUA DO ARCO  
VISEU

## Celestino Araújo

FÁBRICA DE GUARDA-SÓIS

Rua Gaspar Barreiros, 21 Telefone: 2543

— — — VISEU — — —

TORREFAÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ A ELECTRICIDADE

TELEFONE 125

## Lopes, Ferreira & C.º

ARMAZÉM DE CHÁ, CAFÉ E PAPELARIA

36 — Rua do Arco — 44 VISEU

## Aliança Industrial das Beiras, L.º

Serração  
Madeiras  
Lenhas

Carpintaria  
Marcenaria  
Construção

Largo da Estação Telefone: 2096 VISEU

## STELLA

Edições Escolares, Literárias, Recreativas e Educativas de Formação Moral e Espiritual. Máquinas de projecção, filmes, material catequístico, artes litúrgicas, alfaias e paramentaria. \* O Reverendo Clérigo, Ex.º Professores e todos os Educadores encontram nas máquinas de projecção e Filmes que acabam de chegar, um óptimo auxílio para seu apostolado de formação e educação \* AV. INFANTE D. HENRIQUE (Por baixo do Lar de Nossa Senhora de Fátima) — Telef. 2181 — VISEU

## LIVRARIA DA MODA ASDRUBAL FARIA, L.º

MÁQUINAS DE ESCREVER

LEIRIA

## Engenheiro D. Gabriel Urigüen

Por falecimento de sua extremosa mãe, D. Maria Josefa Larrañaga Celaya, ocorrido em 23 de Novembro, em Vitória, Espanha, encontra-se de luto o nosso querido amigo e ilustre colaborador D. Gabriel Urigüen, engenheiro da RENFE, a quem, por tal facto, apresentamos sinceras condolências.

## AOS NOSSOS COLABORADORES

Por absoluta falta de espaço, somos forçados a retirar neste número os artigos dos nossos queridos colaboradores srs. coronel Lopes Galvão, António Montês, dr. Busquets de Aguilar, e algumas das nossas habituais secções, o que faremos no número especial do nosso aniversário, o qual estamos preparando para ser publicado no seu dia.

Aos nossos ilustres colaboradores, as nossas desculpas.

## Amigos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O Quadro de Honra do presente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é ilustrado com as fotogravuras de 15 distintos ferroviários, aos quais a nossa publicação deve serviços e provas de dedicada amizade.

PUBLICAMENTE, através destas colunas, desejamos prestar-lhes as nossas homenagens e agradecer o interesse com que têm acompanhado o nosso enviado especial na organização das nossas páginas regionais.



1.º PLANO — António Cortinhas Pinto, chefe de 3.º em Vila Real; Luís Afonso Simões, chefe de 1.º em Pampilhosa do Botão; Adriano de Sousa Castro, chefe da estação de Celorico de Basto; Joaquim Nunes Vidal, factor de 2.º em Mealhada; Alcides Alves Ferreira, factor de 1.º no V. Vouga; António B. Rodrigues, chefe de 2.º em Alferrarede.

2.º PLANO — António M. F. Santiago, aspirante em Paraimo; Alvaro Santos, chefe de 2.º em Quintãs; João Nunes Alegre, factor de 1.º em Mangualde; Artur Rodrigues Ferreira, chefe de 3.º em Vila Pouca de Aguiar; Hermínio dos Santos, factor de 2.º em Paraimo.

3.º PLANO — David Ceara Carneiro, chefe de 2.º em Lordelo; Carlos de Sousa, factor de 2.º em Cepães; Factor de 2.º em Matosinhos e Avelino da Cunha, factor de 1.º em Fafe.

## BOM HUMOR

Um viajante recolhe ao seu quarto de hotel, recomendando ao criado que o acorde a horas de tomar o primeiro comboio na manhã seguinte.

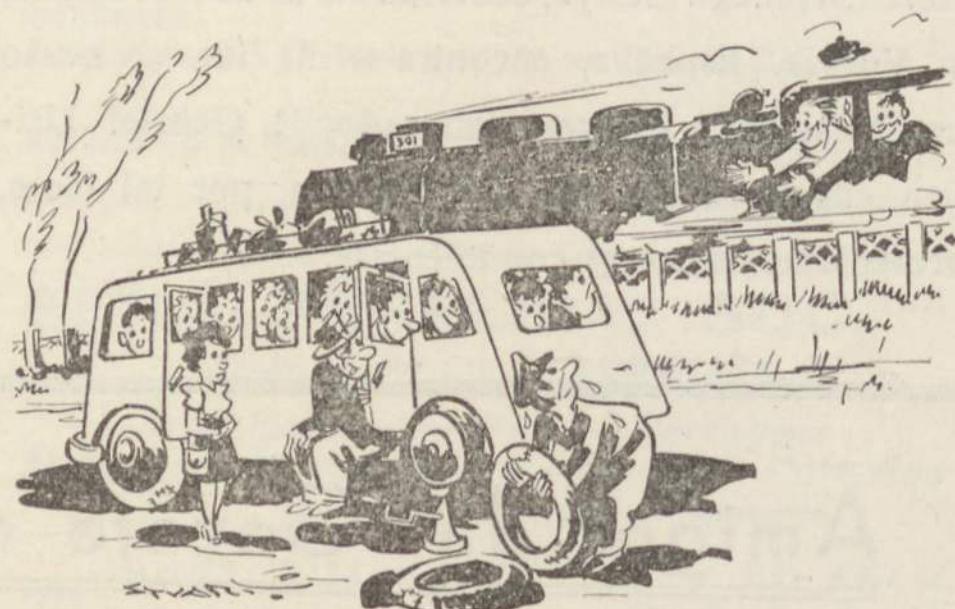
De manhã, repetidas pancadas à porta do quarto fazem-no acordar.

— O que é? — exclama ele.

— Não é o senhor que tem de tomar o comboio das 5,30?

— Sou, sim.

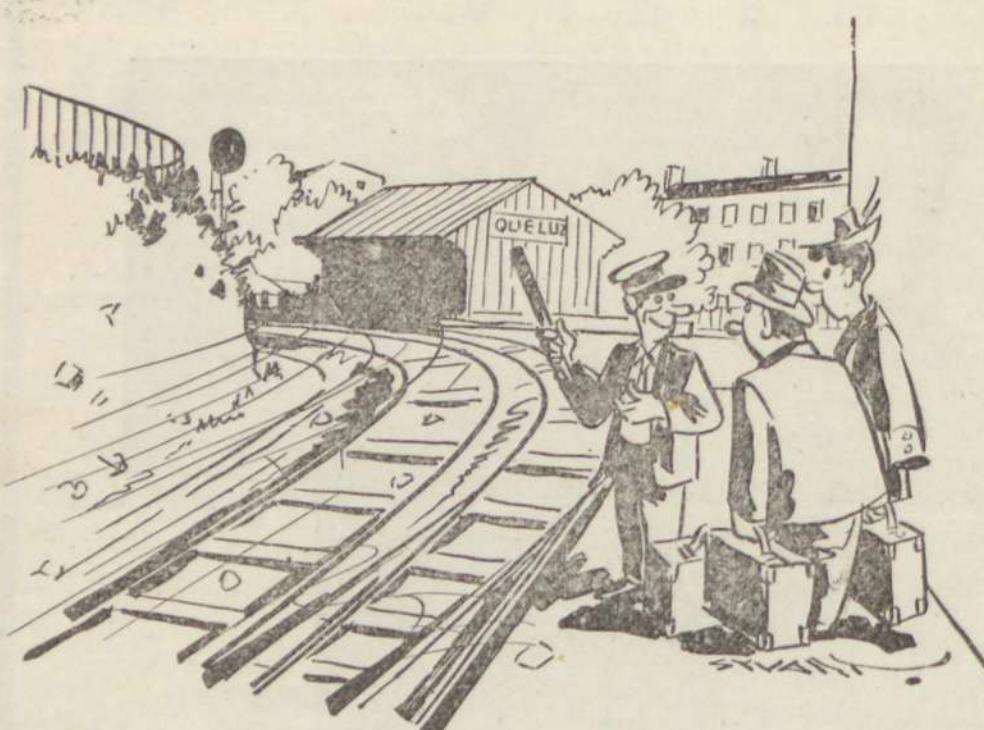
— Pois então, pode dormir descansado que o comboio já partiu!



Uma senhora entrou num comboio com um lobo de Alsácia e queria levá-lo junto dela. Chama o revisor e diz lhe:

— Se eu pagar o lugar que ele ocupará, o senhor tem que o considerar um passageiro como os outros...

— Perfeitamente de acordo, minha senhora. Será tratado como qualquer passageiro e poderá ocupar um lugar neste compartimento... desde que não ponha os pés no assento!



— Que foi isto que passou agora aqui que parecia um tufão?

— Foi um comboio rebocado pelas novas máquinas eléctricas.

— Então é como o raio... quando se ouve o barulho já ele tem passado!

O comboio parou repentinamente. O revisor aparece num compartimento onde estão sentados, lado a lado, um velho oficial reformado, com o relógio na mão e uma criança.

— Foi o senhor que tocou o sinal de alarme? perguntou o revisor.

— Sim, sim, responde o velhote, é para pagar mais meio bilhete do meu neto: ele fez precisamente neste momento 7 anos.

— Sr. regedor, a futura linha do caminho de ferro passará exactamente pelo meio da sua casa!

— E o sr. mete-se-lhe em cabeça que eu ia abrir a minha porta a todos os comboios que quisessem passar!

O maquinista do rápido: — Desculpa, camarada, se não te dou um reboque... mas é que vou com muita pressa, e tenho de estar a horas certas no Porto.

Um proprietário aluga uma quinta contígua a uma estação de caminho de ferro e diz ao inquilino:

— As vistas são magníficas, especialmente para o lado da estação.

— Que se vê então desse lado?

— A cara com que ficam os viajantes quando perdem o comboio...

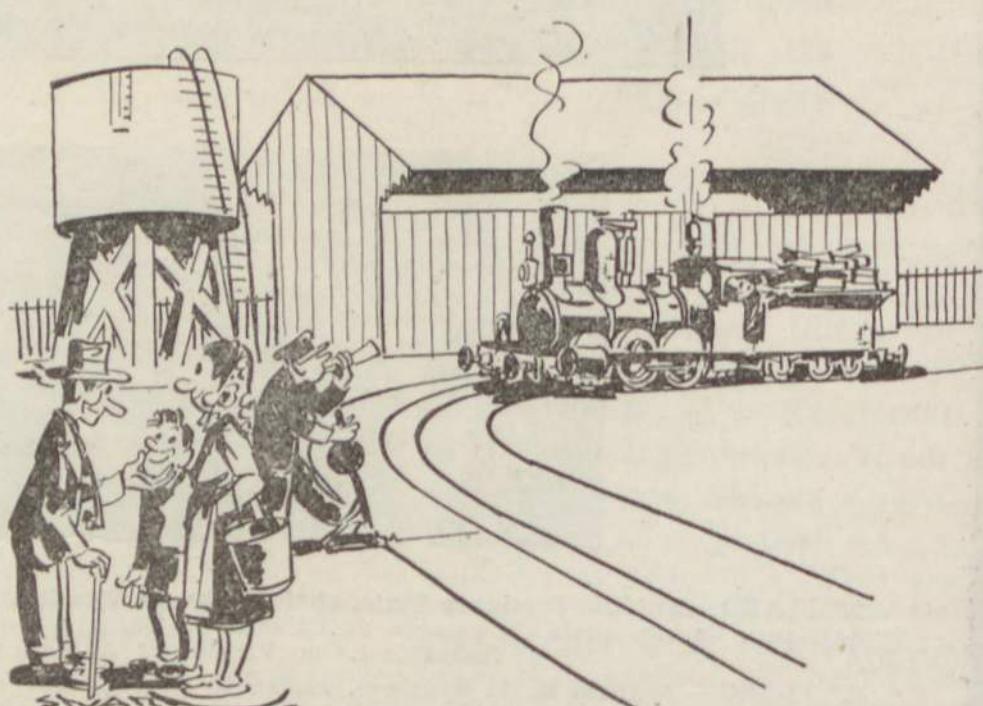
Na estação do Rossio:

— Dê-me um bilhete para Vila Real.

— Que Vila Real? Vila Real de Santo António ou Vila Real de Trás os Montes?

— Bem... Qual é mais bonita?

## VOCACOES...



— Toda a coisa dele é ser maquinista, e não calcula o senhor a jeiteira que tem... Até já sabe puxar pelo cordel do apito!...

# Vida Ferroviária

## Homenagem a Manuel Gomes, revisor principal da C. P.

Foi recentemente homenageado em Coimbra, onde reside, o sr. Manuel Gomes, revisor principal da C. P., que acaba de ser aposentado em virtude de ter sido vítima de uma bárbara agressão, que lhe inutilizou um dos olhos, quando fazia em S. Gemil uma cura de águas.

Durante mais de 30 anos, o sr. Manuel Gomes prestou serviços à C. P. onde só conquistou simpatias, tanto de superiores como de colegas e subordinados, pois soube ser um funcionário exemplar, de trato cativante.

Ao banquete em sua homenagem, assistiram 150 pessoas, entre colegas, camaradas e amigos.

De vários sectores da C. P. recebeu o sr. Manuel Gomes dezenas de expressivos telegramas e na altura dos brindes ouviu palavras não só de amizade mas também de justiça às suas nobres qualidades de carácter.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se a essas homenagens, embora lamente profundamente o motivo que levou o sr. Manuel Gomes a solicitar a sua aposentação.

## Aprovação dos estatutos da União dos Sindicatos dos Ferroviários

O sr. subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social aprovou os novos estatutos porque há-de reger-se a União dos Sindicatos dos Ferroviários, organismo que terá a sua sede em Lisboa.

Aquele membro do Governo aprovou também os estatutos dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Centro, e Norte e Sul de Portugal. O primeiro, que englobará o pessoal do movimento, tracção, via e obras e serviços regionais, passa a abranger as linhas do Norte, até Quintans, inclusive, da Beira Alta, do Dão, Santa Comba a Viseu, inclusive, da Beira Baixa, do Leste, da Lousã, do Oeste, de Vendas Novas, de Sintra e do Esvoril e os ramais de Cáceres, Tomar e Alfarelos; o segundo, que reunirá o pessoal de oficinas e armazéns gerais, abrangerá as linhas do Norte-Aveiro a Gaia-Vale do Vouga e todas as que se encontram a norte do rio Douro; e o último, que concentrará o pessoal do movimento, tracção, via e obras e serviços regionais, abrangerá as linhas do sul e sueste.

Os novos estatutos do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais) igualmente aprovados pelo sr. dr. Mota Veiga, manda que o organismo passe a ter a designação de Sindicato Nacional dos Ferroviários dos Serviços Centrais, cujo âmbito abrangerá todos os ditritos do continente.

# Liga Portuguesa da Profilaxia Social

O nosso colaborador engenheiro Vidal Caldas Nogueira, realiza, a convite desta instituição portuense, no próximo dia 14, uma conferência sobre a valorização do homem como operário e como intelectual

A convite da Liga Portuguesa de Profilaxia Social, o nosso querido amigo e ilustre colaborador, engenheiro Vidal Caldas Nogueira, vai realizar, no próximo dia 14, uma conferência no Clube Fenianos do Porto, na qual desenvolverá, com a veemente sinceridade que o caracteriza, o tema apaixonante da valorização do trabalho operário e intelectual.

O Engenheiro e professor Vidal Caldas Nogueira é um jovem de 24 anos, cheio de talento e de nobres ambições, que se impôz na literatura com um livro de novelas, a que deve seguir-se outro, pronto a entrar no prelo.

É pela segunda vez que este nosso colaborador, dos mais assíduos e brilhantes, é convidado pela Liga Portuguesa da Profilaxia Social para falar, no Porto, prova de que a primeira conferência causou o mais lisongeiro êxito.



## Caminhos de Ferro Coloniais

### ANGOLA

Devem brevemente chegar a Angola duas das novas locomotivas destinadas ao Caminho de Ferro de Porto Amboim, especialmente construídas para um caminho de ferro de montanha.

### ÍNDIA

Para servir como engenheiro chefe da Repartição Técnica do Caminho de Ferro de Mormugão foi contratado o sr. engenheiro António de Serpa Pinto Monteiro, com o vencimento anual de 9.600 rupias.

# Imprensa

### «NOVIDADES»

Completo no dia 15 do mês passado 26 anos de actividade, o nosso muito prezado confrade *Novidades*.

A todos quantos trabalham naquele diário católico, na pessoa do seu ilustre director, Monsenhor Avelino Gonçalves, as nossas mais efusivas saudações e votos de longa vida.

# Uma estação que toma actividade 60 anos depois

A propósito da notícia que demos, com este título, no número anterior, recebemos uma carta dum funcionário reformado do Caminho de Ferro do Minho e Douro, em que nos diz que o folheto em questão não foi de autoria do Visconde do Banho, mas de seu sogro o Conde de Almendra.

Mais nos diz o nosso velho assinante, que o Conde de Almendra, influente político local e grande bairrista, impediu que se realizasse um grande melhoramento para a sua terra pelos interesses antagónicos dele e do chefe do partido regenerador do distrito da Guarda, Conselheiro José Cavalheiro. Este homem público, que era natural de Vila Nova de Foscôa, queria que os trabalhos da estrada de Almendra, para esta vila e para Figueira de Castelo Rodrigo, começassesem de Almendra para Foscôa, mas o Conde de Almendra exigiu que eles se dirigessem para aquela vila. O Conselheiro José Cavalheiro, que viu nessa atitude o cumprimento dum desejo daquele titular, que era passar a freguesia de Almendra para Figueira de Castelo Rodrigo, foi ao Ministério das Obras Públicas e fez reduzir a três contos a verba destinada para a conclusão total dos trabalhos que era de trinta. Resultado, fizeram apenas quatro quilómetros da estrada, a qual

só chegou a Figueira de Castelo Rodrigo 25 anos depois e por que nela se interessou o falecido Artur Costa, irmão do Dr. Afonso Costa, que, durante muitos anos, fora notário nesta vila e a estrada de Almendra a Foscôa nunca se fez. Trata-se, agora, de ligar Almendra a Vila Nova de Foscôa, aproveitando a conclusão da estrada do Porto à Barca d'Alva e Vilar Formoso há pouco estudada, mas mesmo assim a distância de Almendra àquela vila será de 24 quilómetros enquanto que para Figueira de Castelo Rodrigo são apenas 16, e de cuja comarca faz parte e para onde se dirigem os interesses da freguesia.

Diz-nos ainda o nosso assinante que também a Condessa de Almendra tomou parte activa na construção da estação dentro da sua quinta da Olga, quando afinal os interesses da região eram de se servir do apeadeiro de Castelo Melhor, não só por causa desta freguesia, mas por que a construção duma estrada dali para Almendra, pela margem esquerda da ribeira d'Aguiar, era mais fácil, mais curta e de melhor perfil.

Coisas do passado, mas que bem prova que, nesse tempo, as influências locais punham os seus interesses acima dos da colectividade.

## Cumprimentos de Boas Festas

Enviaram-nos cartões de Boas Festas os srs.: Fernando Toscano Alves, de Luanda; Rovere, L.da; Ford Lusitana; Santos Silva; Hotéis Lis, de Madrid e Flórida, de Lisboa; António Caro, de Madrid; Lignes Aeriennes Belges, de Sabena; Manuel Reis Moraes & Irmão; Mr. Jacques Grasset, Director du Commissariat Général au Tourisme Français; Manuel Baptista da Silva, chefe dos C. F. em Espinho-Vouga; Ch. Lorilleux & C.ª; Stag, Sociedade Técnica de Artes Gráficas, L.da; Arméis & Moreno, gravadores; Jorge Lemos de Figueiredo; Hotel Praia do Sol, da Costa da Caparica; Auto-Conimbricense, L.da, de Coimbra; Ourivesaria de Carlos Santos, L.da; Senna, Botto & Leitão, L.da; Edouard Dolphin, Porto; J. M. da Silva Pinto; Hotéis Alexandre d'Almeida (Direcção); António Moreira, L.da; Sociedade Cambista José Bonniz; Carlos J. Grill; José Domingos dos Santos; Manuel Nunes; Manuel Joaquim de Andrade; Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; Inácio Saraiva; Sociedade Revendedora de Papéis, L.da; Luciano Moreira; Carlos Santos Guimarães; Os Marialvas de S. Cristóvam; Carlos de Sousa Andrade; Carlos de Campos; Air France; Carlos Lopes Pinto; Panair do Brasil; Raúl Esteves Coluna; Pedro José Nogueira; Fernando Cazenave; José Augusto de Carvalho; Luís Bajorro; Carlos d'Almeida Carvalho; Dr. José Jacinto Pereira da Câmara; José Maria Fapadejo; José Simões F. L. Figueira; Baeta, joalheiros; Carlos Rodrigues Teixeira; Fernando Correia de Pinho; Francisco da Silva Braz; Carlos Empis; Dr. Fer-

nando Salgueiro; D. Francisco de Mascarenhas; Raúl Ochoa Rovira; Paco Roldán; Jac. Fernandes Jandilha; Jesus Gracia; Damaso Gómez; Litografia Salles, L.da; Joaquim Maria Cabral; capitão Adalberto Ferreira Pinto; K. L. M.; Companhia Real Holandesa de Aviação; Tenente Luís José Simões; Carlos Alberto Castro Pereira; José Molina Ballisteros; Juanito Zamora; J. F. Horta; Inspector Manuel Martins d'Almeida; Fernando Segarra; Euryalo Pereira Barata Carvalhão; Américo Marinho; Manuel Guedes, L.da e Feliciano Cercó Ferreira.

## Coronel Pires Monteiro

Veio pessoalmente apresentar-nos cumprimentos de Boas Festas o nosso prezado amigo sr. coronel Pires Monteiro, ilustre oficial do Estado Maior, que, durante vinte anos, exerceu superiormente o cargo de director da *Revista Militar*.

Reconhecidos agradecimentos.

## BRINDES E CALENDÁRIOS

Começamos a receber os primeiros calendários para o próximo ano. Assim a firma Couto, L.ª, do Porto, enviou-nos um reclame à sua pasta medicinal Couto e um calendário para 1950. Também recebemos calendários de K. L. M. (Companhia de Aviação), Guilherme Graham Jr.º; Pimentel, Casquilo, L.ª; Commissariat Général au Tourisme.

— Também da Rádio Renascença, L.ª recebemos uma bem elaborada Agenda para o corrente ano, contendo o que necessário se torna para quem gosta de orientar a vida comercial e industrial.



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### 12.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

O «Diário do Governo», n.º 264, II série de 14 de Novembro, publica o seguinte:

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, por seu despacho de 22 de Novembro findo, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da quantia de 8.000\$00 do n.º 2) para o n.º 1) do artigo 11.º do actual orçamento privativo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Esta transferência obteve também o acordo de S. Ex.ª o Ministro das Finanças, por seu despacho de 8 do corrente mês, nos termos do artigo 1.º do Decreto Lei n.º 33:538, de 21 de Fevereiro de 1944.

12.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 10 de Dezembro de 1949. — O Chefe da Repartição, *Henrique Daries Louro*.

### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 284, II série de 9 de Dezembro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que foi demitido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, António Loureiro, operário de 3.ª classe (caldeireiro), que tinha à data do arrendamento a categoria de servente, a partir de 18 de Novembro findo.

### Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 265, II série, de 15 de Novembro, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi referido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 39<sup>m</sup><sup>2</sup>,87, localizado entre os quilómetros 7,151,98 e 7,292,60 da linha férrea de cintura do Porto, declarado sobrante pela portaria do Ministro das Comunicações de 4 do corrente mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro, pertencentes à Sociedade de Preconstrução de Materiais, L.ª, com superfícies, respectivamente, de 35<sup>m</sup><sup>2</sup>,25 e 4<sup>m</sup><sup>2</sup>,38, situados entre os quilómetros 7,076,70 e 7,151,98 e 7,292,60 e 7,310,84 da mesma linha.

O «Diário do Governo», n.º 269, II série, de 19 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o novo projecto (2.ª fase) de modificação, ainda de carácter provisório, que consta do estudo adicional ao projecto de passagem inferior da faixa central da Avenida da República, ao quilómetro 5,887,80 da linha férrea do ramal de Santa Apolónia a Benfica, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e aprovado por portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 192, 2.ª série, de 19 de Agosto do corrente ano.

O «Diário do Governo», n.º 281, II série de 5 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 2<sup>m</sup><sup>2</sup>,25, localizada entre os quilómetros 14.583,85 e 14,593,85 da linha férrea de cintura do Porto, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Porto, e confronta ao norte e poente com Alexandre Marques e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 289, II série de 15 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 71, de construção de três casas para pessoal nas estações de Estremoz, Borba e Vila Viçosa, de que são adjudicatários Edmundo Simões e Albano Gonçalves Nabo, aprovar o referido auto, e bem assim declarar os mencionados adjudicatários quites para com o Estado das obrigações que contraíram em resultado do seu contrato.

### Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 281, II série, de 5 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 28 do corrente mês, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada uma disposição do mesmo indicador quando às remessas destinadas ao desvio de Cacia procedentes da estação de Estarreja ou mais ao norte.

O «Diário do Governo», n.º 283, II série, de 7 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 29 de Novembro último, o projecto, apresentado pela Com-

panhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa especial interna n.º 13, de grande velocidade, em vigor nas linhas de Guimarães, do litoral do Minho, de Famalicão, do Tâmega e ramal de Leixões, relativa ao transporte, por assinatura, de flores, géneros alimentícios e leite, pelo qual a mesma tarifa deixa de ser aplicada ao transporte de flores e géneros alimentícios e é aumentado de 20 por cento o preço do transporte de leite.

O «Diário do Governo», n.º 285, II série, de 10 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 2 do corrente mês desta Direcção Geral, os projectos das tarifas internacionais para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha e entre Portugal e França, em trânsito por Espanha, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo da Sociedade Estoril, e bem assim os respectivos avisos ao público anunciando a entrada em vigor das mesmas tarifas.

O «Diário do Governo», n.º 287, II série, de 13 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 3 do corrente mês desta Direcção-Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido até 30 de Junho de 1950 o preço especial de \$80 por tonelada e quilómetro ao transporte de remessas de queijo expedidas em grande velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 288, II série, de 14 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são concedidos os bónus de 10 até 20 por cento, em determinadas circunstâncias, no preço do transporte, tanto em regime de detalhe como no de vagão completo, de remessas de minério de manganésio não designado.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são concedidos os bónus de 10 a 20 por cento, em determinadas circunstâncias, no preço de transporte, em regime de vagão completo, de remessas de paralelepípedos de pedra para calcamento.

O «Diário do Governo», n.º 289, II série, de 15 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:655, de 24 de Abril de 1939, foi aprovado, por despacho de 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento aos quadros de distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias às fronteiras próprias de Valença e Barca de Alva.

O «Diário do Governo», n.º 291, II série de 17 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 10 do corrente mês desta Direcção Geral, os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses destinados a alterar as disposições estabelecidas quanto às reduções nos preços de transporte de toros de eucalipto ou de pinho nacional para exportação.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:3665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 10 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual se estabelece para as remessas de serviço internacional o regresso à aplicação dos prazos normais de transportes fixados na C. I. M.

## MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

### Direcção-Geral de Administração Política e Civil

**Decreto n.º 37:599**

O «Diário do Governo», n.º 238, I série, de 9 de Novembro, publica o seguinte:

Atendendo às dificuldades que a Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Angola vem encontrando no recrutamento de pessoal especializado para os seus quadros privativos.

Tendo em vista o artigo 10.º, § 1.º, n.º 2.º, da Carta Orgânica do Império Colonial Português, e por motivo de urgência, nos termos do § 2.º do mesmo artigo.

Usando da faculdade conferida pelo artigo 28.º do Acto Colonial, o Ministro das Colónias decreta e eu promulgo o seguinte:

**Artigo 1.º** Os cargos vagos no quadro privativo da Direcção dos Serviços de Portos, de Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Angola, quando não haja concorrentes aprovados nos concursos abertos para o seu provimento, nos termos dos regulamentos em vigor, podem ser preenchidos, por contrato, por indivíduos estranhos à Administração que provem ter prática dos serviços a que se destinam, adquirida no exercício de funções idênticas em organismos congêneres.

**§ único.** Aos contratados a admitir nestas condições não se aplica o disposto no n.º 2.º do artigo 119.º da Portaria Ministerial n.º 29, de 12 de 1942.

**Art. 2.º** Os cargos de chefe de secção de via poderão passar a ser providos por agentes técnicos de engenharia sendo-lhes atribuídos os vencimentos de condutores de obras públicas de 2.ª classe.

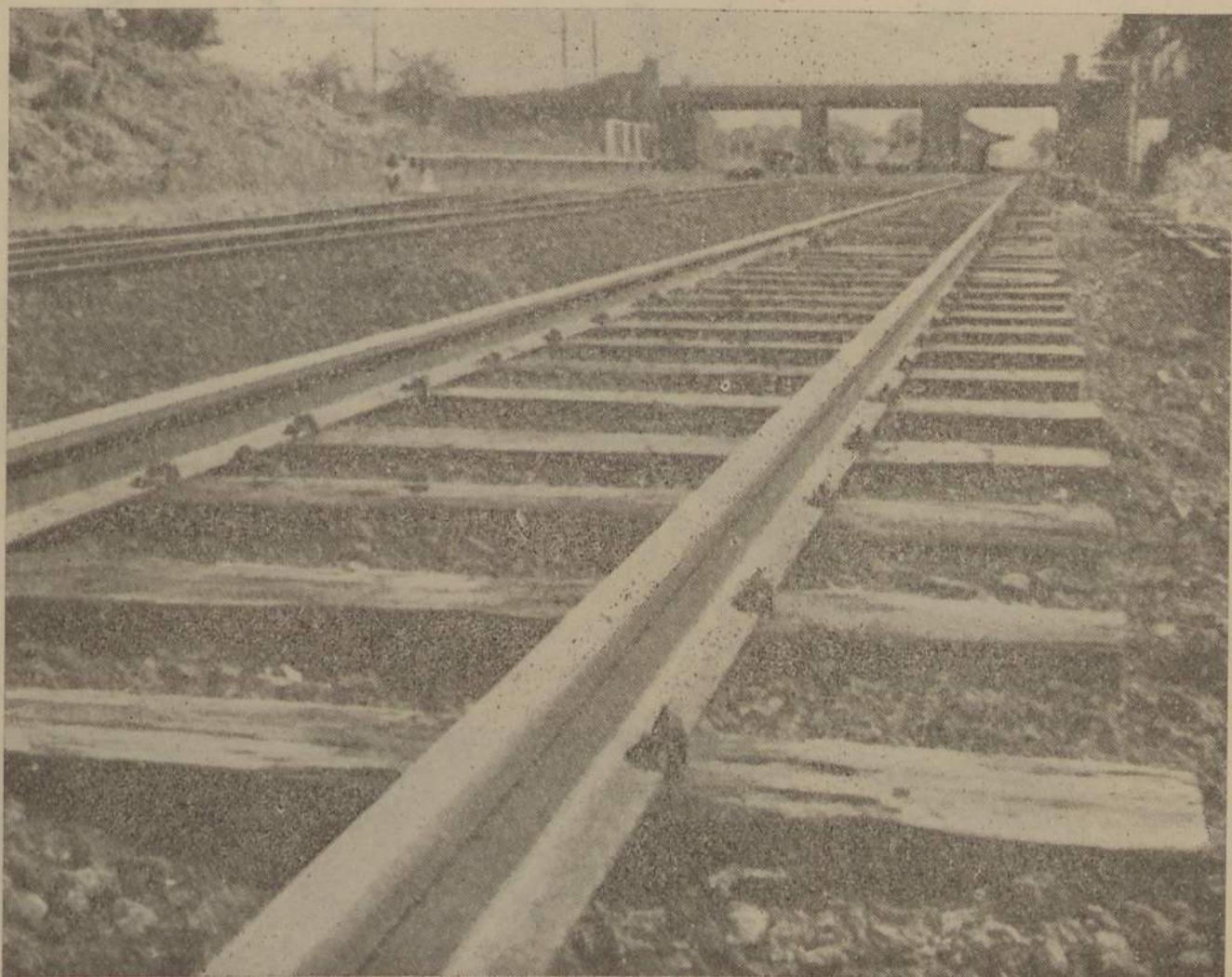
Publique-se e cumpre-se como nele se contém.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Angola.

Paços do Governo da República, 9 de Novembro de 1949.  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Teófilo Duarte.

# ESCÁPULAS ELÁSTICAS

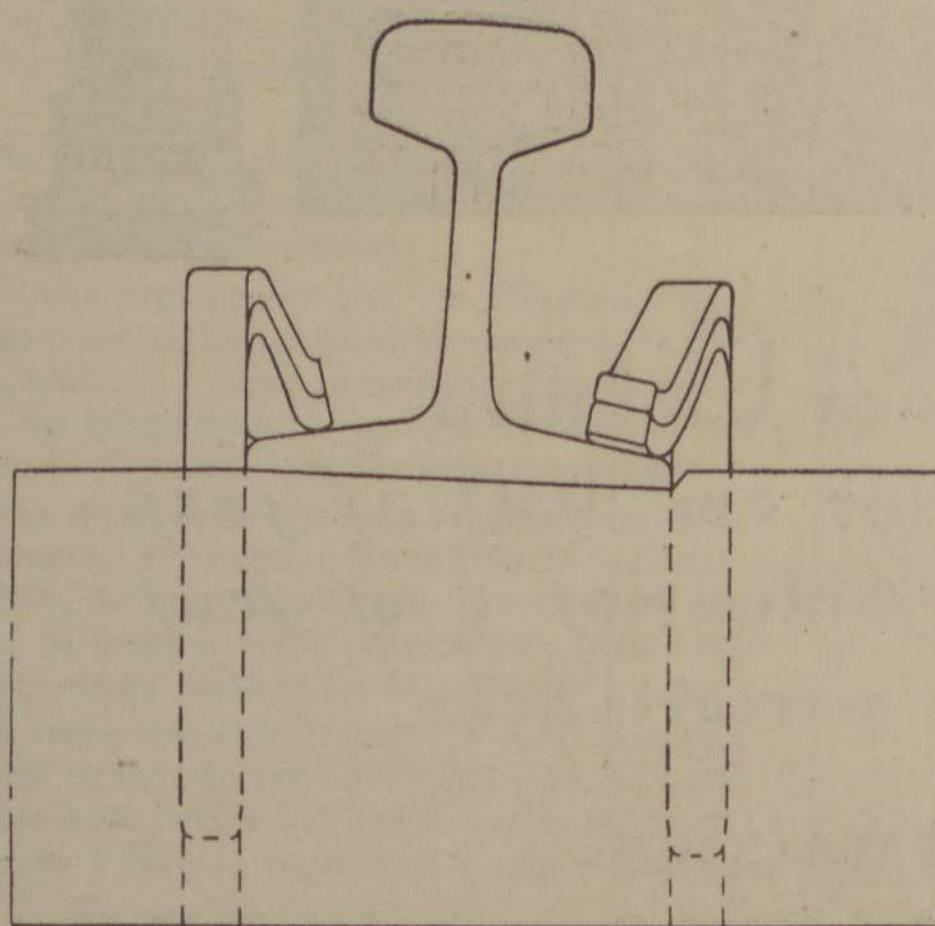
Caminhos de Ferro da Nova-Zelândia



**ELASTIC RAIL SPIKE CO. LTD.**  
117, FENCHURCH STREET, LONDON, E. C. 3.

«Foi de Inglaterra que surgiu uma inovação, cujo fim é substituir o clássico tira-fundo (parafuso que fixa a patilha do carril à travessa) por uma garra metálica que, em Portugal, há-de vulgarizar-se pelo nome de escápula elástica. «The elastic rail spike», como foi denominada em inglês, é fabricada à base duma liga de aço e manganésio silícico. Não sendo a sua aplicação mais cara que a do tira-fundo normal, tem ainda a ótima vantagem de não fixar tão rígidamente o carril à travessa, bem como de absorver todos os esforços verticais

do movimento. É já bem conhecido o uso destas escápulas na Inglaterra, Nova-Zelândia e países europeus. A *Railway Gazette* informa que os caminhos de ferro da Suécia introduziram escápulas elásticas nas linhas eletrificadas, desde Estocolmo a Gotemburgo e a Malmö, sendo por excelência eficaz o seu comportamento. A administração da «Swedish State Railways» afirma que, durante dez anos de aplicação das escápulas elásticas, em suas linhas, apenas 1% têm sido renovadas, e a causa é, geralmente, por qualquer defeito de fabrico.»



///  
*Representante*

*em Portugal*

The Engineering Company of Portugal, Ltd.

*R. REMOLARES, 12-1.º*

**LISBOA**

///

# FRANCE

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME



A França Católica  
convida-vos a visitar em 1950 as suas  
catedrais, os seus santuários e os seus  
lugares de peregrinação

INFORMAÇÕES

234 · RUA AUREA · 242 - LISBOA

# Recortes sem comentários

## Um caso de desumanidade em Portimão

Há factos que, por mais que a gente queira, não pode deixar de verberar, com o maior protesto, principalmente quando eles representam uma grande falta de humanidade e desamor pela saúde e vida dos nossos semelhantes.

Ainda que nós não tenhamos culpa de existirem por esse mundo fora entes que nasceram mal predestinados e a quem a desgraça acompanha sempre, desde o berço à sepultura, porque não havemos de ampará-los e protegê-los?!

Pelo menos, é essa a verdadeira doutrina cristã, que nos manda ajudarmo-nos uns aos outros. Ora se assim é entre pessoas humanas, porque não há de essa doutrina ser também posta em prática por organismos oficiais, principalmente os de assistência e caridade?...

Estas reflexões vieram-nos há dias à mente, a propósito de um caso ocorrido em Portimão e de que tivemos conhecimento quando estivemos ali por ocasião da feira de S. Martinho.

Existe naquela cidade algarvia um pobre rapaz, de nome Francisco de Sousa, mais conhecido por «Chico Cóquenino», que, como tantos outros, nasceu mal fadado. O pobrezito, que há muitos anos perdeu pai e mãe, não tem ninguém que o acarinhe e proteja, ao ponto de viver ao Deus dará, passando, ultimamente, dias de amargura e com privações!

Ainda há poucos dias, o pobre Sousa caiu na via pública, desfalecido, com um ataque de «asma» de que há muitos anos vem sofrendo e agravado, talvez, por diminuta alimentação. Pessoas generosas correram logo em seu auxílio, secundadas por alguns bombeiros, que o conduziram ao Hospital. O pobre «Chico Cóquenino» exultou de contentamento, não só por antever que seria tratado convenientemente, por se encontrar no Hospital, como também por se sentir aconchegado numa boa cama, coisa que ele, aliás, não sabia o que era há muito tempo. É fácil calcular a sua alegria, tanto mais que depois de o mandarem despir lhe deram um pijama da «ordem»...

Desgraçadamente, porém, a sua satisfação foi momentânea e tornou-se numa triste e dolorosa desilusão.

Poucas horas depois e sem que lhe tivesse sido feito o mais pequeno tratamento, apareceu junto dele um ajudante de enfermeiro, com o fato do desgraçado, intimando-o imediatamente a vestir-se, para sair.

Não sabemos a que obedeceu tal ordem, mas fosse porque fosse, não podemos deixar de considerá-la impiedosa e desumana!

Poderão argumentar que um Hospital não é asilo nem recolhimento de desamparados. O que, porém, ninguém é capaz de contestar é que um Hospital é um estabelecimento onde se tratam pessoas doentes, ainda mesmo que não tenham recursos.

Além disso, o desgraçado Francisco de Sousa não é nenhum estranho... É um filho de Portimão; é um filho do povo generoso e bom que tem concorrido, de todas as maneiras possíveis, para a manutenção desse estabelecimento hospitalar, onde muitas vezes têm sido tratados e recolhidos em idênticas circunstâncias, outros indivíduos a quem Portimão nada deve e que são de outras terras!...

O caso é deveras reprovável e não merece co-

mentários. Queremos apenas registá-lo aqui, em toda a sua crueza, esperando que as pessoas que nos lerem façam as apreciações devidas.

(Do *Diário do Alentejo*)

## Com uma bala 32 anos

HUDDERSFIELD (Yorkshire), 13 — Uma bala, que se conservava alojada na cabeça de um operário de Huddersfield, desde que este fora ferido na primeira guerra mundial, há 32 anos, caiu-lhe, ontem, para a boca, ao sofrer um acesso de tosse. O referido operário, chamado Archie Durrans, quando serviu, em França, no ano de 1917, foi atingido por uma bala, que lhe penetrou na face esquerda. Os cirurgiões consideraram, nessa altura, a operação muito perigosa. Durrans tem sofrido de violentas dores de cabeça, desde então. (R.).

## Lição a um gatuno

LONDRES 6 — Um gatuno, que atacou na sua residência, em Londres, um casal ficou gravemente ferido. O marido partiu-lhe um banco na cabeça enquanto a mulher o agredia com uma barra de ferro. O gatuno conseguiu fugir, mas caiu inanimado numa casa próxima. Victor Fox, o marido, sofreu ferimentos na cabeça e numa das pernas, causados pelo pé de cabra que o gatuno trazia. As paredes estão salpicadas de sangue assim como a escada. O gatuno conseguiu introduzir-se na residência por uma janela do rés-do-chão, apesar desta ter grades cujos varões estão à distância de 15 centímetros uns dos outros. O gatuno foi encontrado pela polícia devido ao rastro de sangue que deixou. — (R.).

## Se assim é, as mulheres voltam para casa...

«Um médico inglês publicou o resultado das investigações a que procedeu, para saber porque são mais bonitas as mulheres do que os homens.

«O clínico fez observações em 1600 mulheres de todas as raças e dos mais diversos povos do Mundo e concluiu por averiguar que a mulher deve a formosura ao pouco esforço físico que se vê obrigada a fazer. Os estudos profundos, o

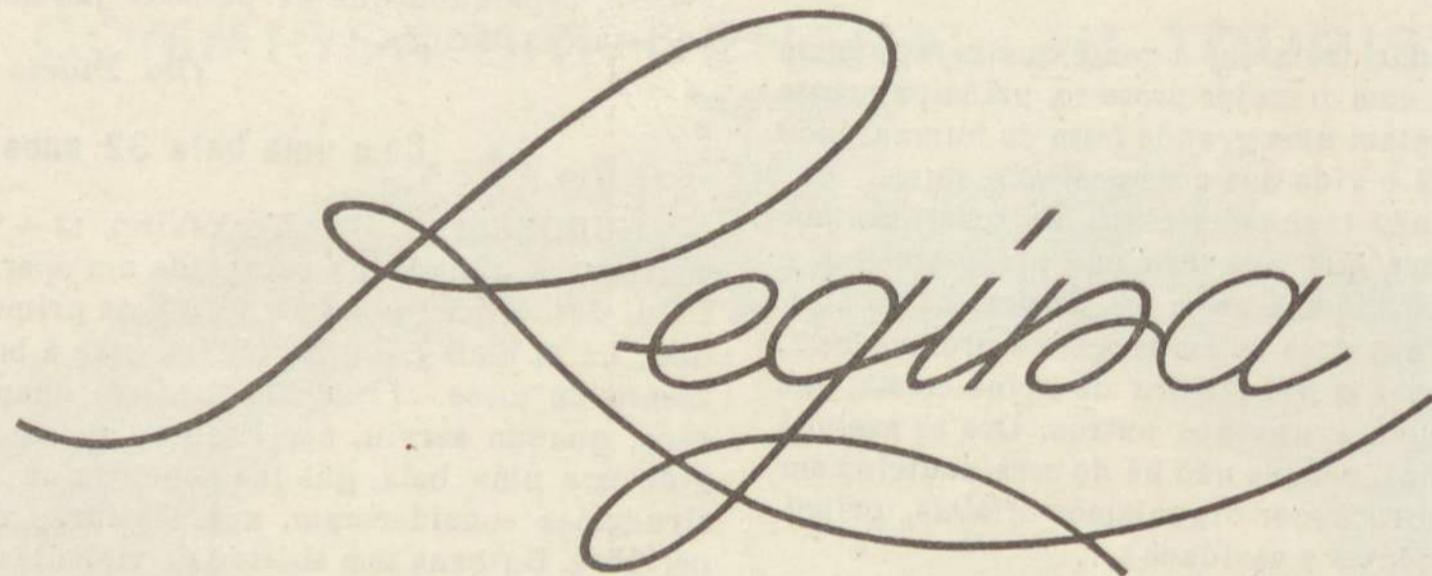


**TODO O GÉNERO**  
**DE**  
**REPARAÇÕES**  
**ELÉCTRICAS**  
**★**  
**ESPECIALIZADA**  
**EM BOBINAGEM**

**ELÉCTRICA**  **LEVANTINA**

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

## CHOCOLATES



## LISBOA-PORTO

intenso trabalho intelectual, as preocupações dos negócios exercem uma influência real e prejudicial sobre a beleza.

«Para provar a sua tese, o médico cita um exemplo típico:

«Na Índia, existe uma tribo, a dos Zaros, na qual estão trocados os papéis da sociedade europeia. Ali, é a mulher quem se declara ao homem, quem dirige os assuntos do Estado, desempenha cargos políticos e atende às necessidades do lar, enquanto o homem pode afirmar-se que nada faz. O sexo forte, ali, distingue-se pela beleza e as mulheres pela fealdade deveras característica».

(De *Reconquista*)

## Um gato com asas

LONDRES, 15 — A rádio de Estocolmo informou que foi morto perto de Sundswall, ao Norte da Suécia, um gato com duas asas bem desenvolvidas e penas nas pernas.

O corpo deste animal estranho está a ser estudado pelos zoólogos. Este gato fora visto por muitas pessoas, que diziam que ao andar abria as asas e fazia certo rumor com os passos. As asas emergem dos quartos traseiros, cobertos também de plumas, e a pele do corpo tem uma cor acinzentada — (R.).

## Um nome provocador

No dia 19 de Novembro saiu do Algarve para Marrocos, tripulado por dois homens, um barco português que, ufano, altivo e provocador, ostentava no costado este pomposo nome: *Terror dos mares*.

Não se contentou o proprietário do barquito a dar-lhe o nome de *Terror da Lagoa de Albufeira*, da baía de Lagos ou de qualquer enseada. Foi logo às do cabo: *Terror dos Mares*!

Ora aconteceu que na ocasião em que o *Terror* se aproximava do Estreito de Gibraltar saía do Mediterrâneo com as suas ninfas, nereidas e sereias o Pai Neptuno, Rei dos Mares. Ao ler o provocador nome *Terror dos Mares* parou seguindo-o todo o cortejo na atitude, levou a mão esquerda até aos reais e neptunícios queixos para segurar as venérandas e compridas barbas brancas, com um dedo da mão direita tapou uma das ventas e pela outra fez sair um sopro que agitou as águas do mar e meteria o *Terror* no fundo se lhe não acudisse outro barco. Aí está em que deram as *fumaças* do barquito. É um *terror* tão grande que bastou o sopro duma venta de Neptuno para o desgovernar!

Se o proprietário do barquito conhecesse a lenda de Santo Eloi, padroeiros dos ourives, mecânicos, ferradores e de todos os que trabalham em ferro e em que se diz que Eloi antes de ser santo tinha à porta da sua loja de ferrador uma tabuleta em que dizia ser «*Mestre dos Mestres*», repetimos, se soubesse a lenda não baptizaria o seu barco com o nome *Terror dos Mares*.

(*O Mensageiro*, Leiria)

## Um homem vendeu a orelha e arrependeu-se...

SABUGAL, 14 — Não interessa saber por quê nem com quem se envolveu há tempos em desordem, na freguesia de Vale de Espinho, um indivíduo de nome Alexandre Barreiros. O que interessa, na verdade, é saber que o Alexandre saiu da refrega um tanto diminuído — pois ficou sem uma orelha...

Foi no meio de tamanha desolação que lhe apareceu um amigo — os amigos são para as ocasiões — fazendo-lhe uma proposta comovente. Foi quando o Lebre chegou ao pé do desorelhado e ensanguentado Alexandre para lhe dizer:

— Homem, não te aflijas, eu dou-te uma orelha!

O Alexandre Barreiros abriu os olhos incrédulos mas o outro acrescentou:

— Vamos ao médico, cortam me a orelha, enxertam-na na tua cabeça e acabou-se. Hoje essas coisas fazem-se com toda a limpeza.

O outro caíu-lhe nos braços: ninguém faria um sacrifício destes por um amigo.

O Lebre, porém, esclareceu:

— Sim, mas com uma condição: pagas-me 500 escudos, e, ainda, todas as despesas com o tratamento.

O Alexandre não hesitou. Foram ambos ao hospital, foram ambos operados e a orelha do Lebre passou a proteger o aparelho auricular do Barreiros que, honradamente, cumpriu as condições do contrato.

Hoje, porém, que a orelha do Lebre aderiu ao Barreiros, o seu primeiro dono olha-a saudosa e suspirosamente, confessando:

— Minha querida orelha, se fosse hoje, nem pelo dobro!

O povo, para consagrar esta história passou a conhecer o Barreiros pelo «Orelha de Lebre»...

(Do *Diário de Lisboa*)

### Parece que anda errado

Segundo um inquérito que algures se leva a efeito, perguntando-se às senhoras pelo que optam, se pelas saias se pelas calças, as votantes a favor destas são em elevado número sobre aquelas, o que representa um triste mau gosto, posto que as calças uma vez vestidas pelo sexo fraco tiram a beleza a quem as enverga. Masculinizar as mulheres, santo Deus, é um verdadeiro crime.

Quando da época termal, vimos, não só no campo como nas praias, senhoras de calças bastante justas na cintura, no género das que os toureiros usam quando em traje civil. Para completar «a lindeza» da apresentação, uns bonets com uma pala demasiadamente comprida desfeiteavam rostos que seriam belos com outra indumentária... e sem tapiços dessa natureza.

E quanto aos homens? Ah, sim, quanto aos homens, apareceu uma profusão de camisas de xadrez imitação das dos marítimos da Nazaré, soltas, que uma vez vestidas, davam a impressão de casacos. Vistas de longe até se confundiam com saias muito curtas, género maillots de plástico.

Os barretinhos que usavam, com o respectivo pom pom, todo o «ensemble» e ifim, quase nos levaram a acreditar se eles eram elas e se elas eram eles...

Representa tudo isto uma degenerescência de costumes a que em Portugal se não estava habituado mas que, introduzidos na Casa Lusitana, nos deixam perplexos, mal pensando da extravagância dos gostos e dos papéis que se desempenham...

(De *O Setubalense*)

### A volta ao mundo a pé!

Alegremo-nos todos, corações ao alto, pois ainda não morreu o espírito aventureiro da raça. . Sim! Ainda há portugueses que não hesitam em tentar qualquer façanha, por muito difícil que ela se lhes depare. E senão, leiam a seguinte carta que um humilde e zeloso subordinado do sr. Correio Mor depôs na nossa mesa de trabalho:

“Sr. Director: Com os meus cumprimentos, venho participar que breve vou tentar dar a «Volta ao Mundo a pé», para ver se consigo ganhar uma aposta. Talvez me leve dois ou três anos, ou talvez mais.

Sem outro assunto, subscrevo-me, António Silva Pereira — Rua das Antas, 106 — Porto».

Como vêem, o sr. António Pereira anuncia-nos a sua tentativa de volta ao Mundo, e a pé, com a mesma natura-

lidade do cidadão pacato que, depois do jantar, dissesse à consorte:

— Ó Maria! Eu vou ali à Foz e venho já...

Aguardemos, pois, o resultado da aventura deste compatriota, que se propõe bater os Fileas Fogg de todos os tempos...

(Do *Jornal de Notícias*)

### «Vá-se vestir!»

Na Itália está-se procedendo enérgicamente contra a indecência do vestuário, quer masculino, quer feminino.

Todo o homem ou mulher que for encontrado na rua menos vestido do que as conveniências aconselham, já sabe que tem de se entender com a polícia, e esta é severa e rigorosa.

No regresso das praias, muitos apresentavam-se ainda com o à vontade permitido naquelas estâncias, e isso deu azo à polícia para fazer grossa colheita com multas, a que se seguia a ordem expressa de recolher a casa e «vestir-se».

(Do *Almonda*)

### O «Gato Bravo» não pode ouvir miar os gatos mansos...

TÁBUA, 28 — Parece mentira mas é verdade: os gatos não podem dar sinal de si em Tábua e seus arredores, porque se o fazem estão completamente perdidos!

Existe aqui uma criatura que já se tornou popular, a quem chamam o «Gato Bravo», e que não tolera por nada que um gato possa miar junto de si.

Com o seu chapéu de chuva em «ombro armas», ares importantes e compenetrantes, percorre diariamente a vila de lés-a-lés à procura dos gatos que miam. E se escuta algum — é o cabo dos trabalhos! Corre sobre ele, e mal vai

UM PRODUTO NACIONAL MELHOR QUE OS ESTRANGEIROS

**AUTOSIL**

A. A. SILVA Av. 24 de Julho, 26-B LISBOA

## FLUORSOM, LDA.

AGENTES MEDIATOR RÁDIO  
OFICINAS DE REPARAÇÕES DE T. S. F.  
BOBINAGEM DE TRANSFORMADORES

Rue do Almada, 111 — Telef. 24333 p. f.

PORTO

ao bichano se é apanhado pelo ódio gaticida do perseguidor!

O rapazinho e certos matulões que lhe conhecem o fraco, andam-lhe sempre na cola.

De maneira que surgem a cada canto, miaus miaus prolongados. É claro que o «Gato Bravo» não gosta da brincadeira, e leva-se dos diabos quando se vê logrado.

Inofensivo o pobre homem. Inofensivo para tudo e todos menos para os gatos que miam e que ele não pode ver nem pintados!

## Uma fadista que canta o fado

— «Desta me vou sem pagar»

VILA NOVA DE CERVEIRA, 5. — Há dias, apareceu nesta vila uma cantadeira de fados, mulher alta e corpulenta, dizendo chamar-se Amélia Borges, ter 54 anos de idade, ser natural de Santa Comba Dão, hospedando-se numa pensão donde, pela calada, acaba de ausentar-se sem ter pago as despesas de dez dias de hospedagem.

Segundo consta, a Amélia Borges usa revólver, veste fato cinzento e casaco de peles amarelo, bastante usado, faz-se acompanhar dumha velha guitarra, gaba-se de ser muito relacionada com altas individualidades, cujos nomes aponta, diz ter prestado serviços na guerra civil de Espanha e emprega muito a expressão seguinte: «Mais vale morrer aqui do que ficar vencida ali».

(De *Notícias de Viana*)

## A ponte sobre o Tejo

A ponte sobre o Tejo, uma das mais notáveis obras de engenharia moderna portuguesa, deve estar, segundo os cálculos previstos, definitivamente construída nos fins de Dezembro de 1951.

Desde Março findo que, em Vila Franca de Xira, prosseguem os trabalhos para a sua construção, que foram iniciados em 1948 com as sondagens, construção de escritórios, armazéns e outras dependências.

O rio tem uma largura de cerca de 500 metros, e as condições do fundo tornam o trabalho muito difícil, sendo a principal dificuldade a execução das fundações dos pilares, visto haver uma camada de lodo de cerca de 30 metros de espessura, assente sobre camadas de areia e de seixos. Por isso, teve de se empregar o processo usado na construção de pontes sobre «fiords» dinamarqueses em análogas condições.

(De *Notícias de Ourém*)

## Uma nuvem de gafanhotos

RENO (Nevada), 3 — Uma nuvem «record» de gafanhotos que cobre cerca de trezentos quilómetros quadrados, está a penetrar no Oregon e na Califórnia.

O departamento de Estado da Agricultura disse que a nuvem de insectos tinha 120 quilómetros de comprimento e 65 de largura.

O fiscal Harry Galloway, declarou:

«É, sem dúvida alguma, a maior nuvem dos últimos tempos, neste país».

Os gafanhotos penetraram cerca de 60 quilómetros no Oregon e cerca de 25 na Califórnia.

Galloway acrescentou:

«Voando apenas de dia, fazem um ruído semelhante a duma queda de água ou dum comboio de mercadorias. Um homem não pode enfrentá-los sem proteger a cabeça com os braços». Disse ainda que os insectos percorriam até 10 quilómetros por dia.

(Do *Diário dos Açores*)

## O custo da vida

Estão-se renovando os clamores contra o agravamento do custo da vida, que, para muita gente, se está tornando incomportável.

Quem chamou, pela primeira vez, ao nosso Mercado, «Muro das lamentações» — como esse aonde os hierosolimanos choram as suas mágoas —, encontrou a designação acertada: pois é aí que as donas de casa se lamentam dos transes porque estão passando para correrem às necessidades da alimentação das famílias que governam com o dinheiro que não é elástico, — isto é, dos que não auferem, pelo seu trabalho probo e honesto, o bastante para acompanharem esse «a toda a brida» da ganância que se apossou dos que querem enriquecer mesmo que seja por malas artes...

Nós bem sabemos que estamos a clamar no deserto; que as nossas palavras, que traduzem o sentir de milhares de pessoas que sofrem do mesmo mal da incomportabilidade do custo da vida, ... talvez até provoquem o riso escarninho dos que se vão locupletando à custa da miséria pública que estamos atravessando uma época de individualismo que não cuida saber do que interessa à colectividade, e dum egotismo que chega, por vezes, a entrar nos domínios da criminalidade; — mas, mesmo que os nossos clamores não encontrem eco na consciência — se é que a têm! — dos que vivem à regalada à custa dos que lhes caem nas mãos rapaces, não deixaremos de pedir providências a fim de se acabar com a exploração de que os de orçamento limitado estão sendo vítimas.

«Muro das lamentações!...» — com a diferença, apenas de que em Jerusalém são os judeus que se levantam, e no Mercado D. Pedro V as lamentações são contra os judeus...

(De *O Despertar*, de Coimbra)

## Calçado Celeste

Fábrica de Calçado de  
JOSÉ DAS NEVES

Olivella do Douro — Telefone: Olivella do Douro 41 — Vila Nova de Gaia

**Morreu em Viana um homem que foi activo guerrilheiro das incursões monárquicas**

VIANA DO CASTELO, 4 — Faleceu e enterrou-se, no cemitério público da cidade, um homem invulgar, António Rodrigues, de 79 anos de idade, sargento de infantaria, reformado, que foi um dos mais temíveis conspiradores contra a República. Tendo desempenhado um papel activíssimo nas incursões de 1911 e 1912, mais tarde, em 1919, durante o movimento monárquico do Norte, foi o braço direito do major Martinho Cerqueira, nomeado governador Civil de Viana pela junta Governativa do Reino.

Chefiou o assalto ao Gremio Lusitano, em Viana, e acompanhou os grupos dos jovens monárquicos nas mais arriscadas missões que lhes foram confiadas.

Realista de alma e coração, assumiu inteiramente a responsabilidade dos seus actos em todas as emergências e mais tarde, no julgamento após a derrota de Monsanto, não enjeitou as culpas que lhe cabiam. Sofreu desdenhosamente a pesada pena que lhe foi imposta, tendo apenas olhares de desprêzo para os timoratos, os dúbios e os pescadores de águas turvas que, seus companheiros da véspera, pretendiam diminuir as suas culpas.

António Rodrigues manteve até final essa linha de conduta e nunca perdoou o que ele chamava traições à fé jurada. Possuidor dumha memória extraordinária, contava vários episódios dos seus tempos de guerrilheiro com extraordinária soma de pormenores e não deixava nunca de causticar o proceder de certos vultos.

Ultimamente, os desgostos e a doença alquebraram o seu forte arcaboiço. Vivia muito só, muito recolhido, guardando, como um tesouro, a sua fé e o seu ideal político.

Apenas alguns amigos, os mais fiéis, o acompanharam à ultima e modesta morada.

(Do *Diário de Lisboa*)

**Um jogador espanhol foi entregue ao tribunal**

Em Madrid, acaba de ser entregue aos tribunais o primeiro processo instaurado contra um jogador de futebol por violências praticadas contra um adversário, durante um desafio.

O réu, Manuel Monzano, do Clube Desportivo Amparo, é acusado de ter atingido com um pontapé Julian Gonzalez, do Atlético de Chamberi, dez segundos depois de ter «despachado» a bola.

Em consequência da agressão, a vítima teve de ser operada, sendo lhe extraído um rim.

O procurador do Ministério Público pede para o réu a pena de quatro anos de cadeia e 15.000 pesetas de indemnização para o queixoso.

*Atenção aos «raspadeiras» ...*

(Do *Correio de Azemeis*)

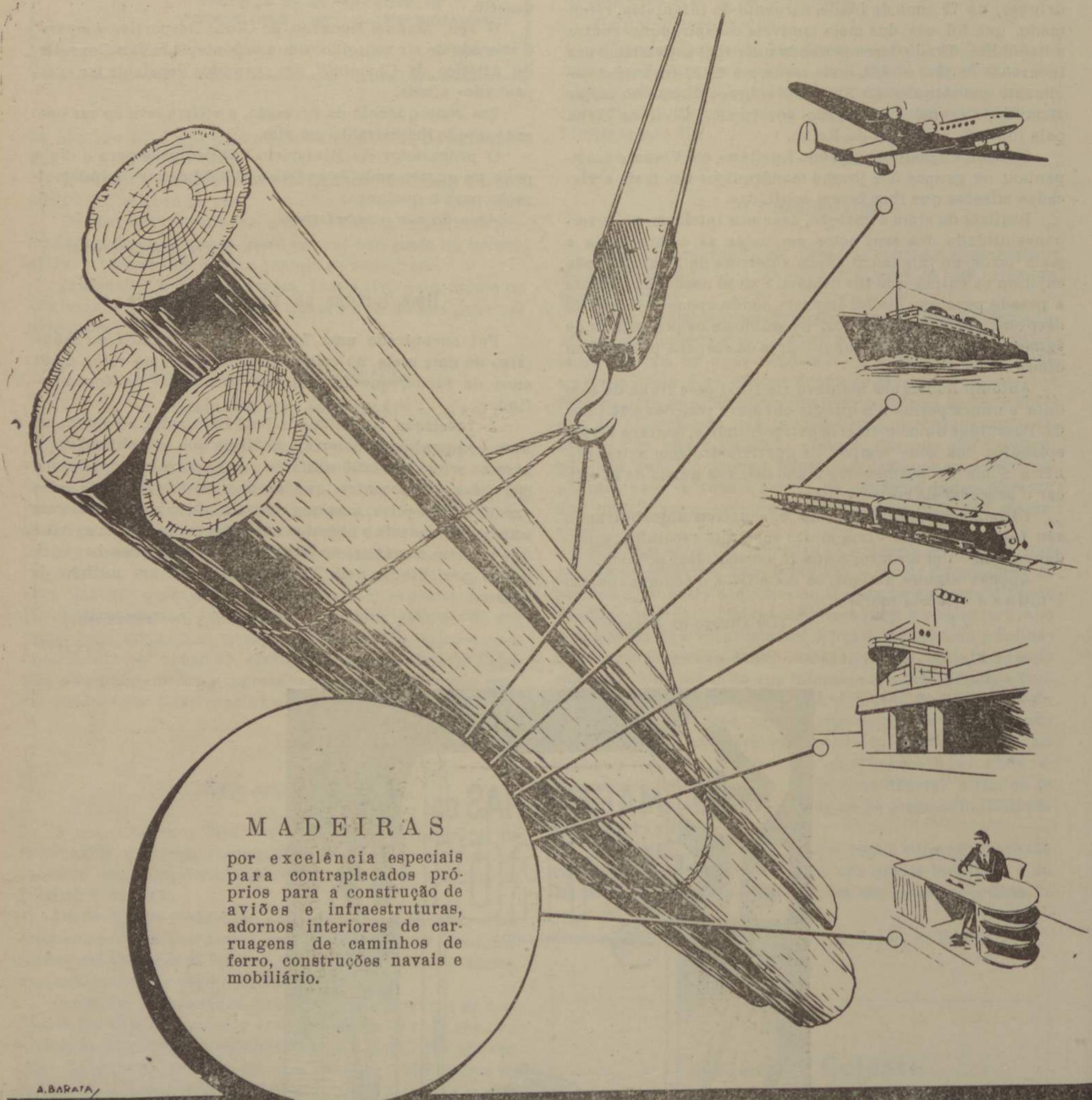
**Uma fortuna no fundo duma mala**

Foi encontrada uma fortuna em brilhantes, no fundo falso de uma mala, na velha residência de uma velha de 91 anos de idade, que faleceu nos princípios de Novembro passado.

A revelação foi feita por Ralf Berkowitz, advogado de uma companhia fiduciária, que disse que os brilhantes pesavam cerca de 1.050 quilates e que estavam cravados em 300 joias. Acrescentou que ainda não se calculou o valor exacto destas joias, mas que os brilhantes, juntamente com numerosos móveis e objectos antigos guardados em caixões que enchem a casa até ao tecto, elevam o total dos bens deixados por Linda Bell Titus a cerca de um milhão de dólares.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

The advertisement features a large graphic of a vacuum cleaner and a floor polisher. The vacuum cleaner is on the left, connected to a central vertical pipe. The floor polisher is on the right, also connected to the same pipe. The pipe has a circular sign with the number '4' on it. To the right of the pipe, the text 'MARAVILHAS DA ELECTROLUX' is written in large, bold, capital letters. Below the pipe, there is a small illustration of a person's head. At the bottom of the advertisement, the text 'LISBOA • PORTO • COIMBRA' is written in a bold, sans-serif font.



MADEIRAS

por exceléncia especiais  
para contraplacados pró-  
prios para a construção de  
aviões e infraestruturas,  
adornos interiores de car-  
ruagens de caminhos de  
ferro, construções navais e  
mobiliário.

A. BARATA

**DUARTE & REIS, LDA**  
IMPORT. & EXPORT.

TELEGRAMAS  
BISSILON

Av. António Augusto d'Aguiar, 17-2.<sup>o</sup>-Esq.  
LISBOA // LISBON

TELEFONE  
51482

# Virgílio Preto

ENG.º CIVIL

///

EMPREITEIRO DE CONSTRUÇÕES  
= CIVIS E OBRAS PÚBLICAS =

///

Praça Luís de Camões, 36, 2.º-Dt.º

TELEFONES: 20966 e 28708

LISBOA

## SEPULCHRE,

L I M I T A D A

### Material Ferroviário

AGENTES DE

COMPAGNIE CENTRALE DE CONSTRUCTIONS

Haine — St. Pierre — BÉLGICA

Carruagens - Wagons - Peças fundidas até 20 tons.

e de

USINES ÉMILE HENRICOT

Court St. Etienne — BÉLGICA

AÇOS ESPECIAIS — Peças moldadas,  
peças forjadas ou barras laminadas

MATÉRIAS PRIMAS PARA A INDUSTRIA

Em LISBOA — Av. D. Carlos I, 45-3.º

Telefone 64497

Liège, Bruxelas, Bombaim, Calcutá, etc.

Santos Mendonça, L. da

LISBOA - PORTO

FORNECEM:

LOCOMOTIVAS A VAPOR DIESEL-ELÉCTRICAS

DRESINES PARA INSPECÇÃO DE VIA

E

TODO O MATERIAL FIXO E CIRCULANTE  
PARA CAMINHOS DE FERRO, INCLUINDO  
MATERIAL DECAUVILLE

—  
POR CONTA DOS SEUS REPRESENTADOS:

American Locomotive Company — New-York

Fairmont Railway Motors Inc. — Fairmont  
(U. S. A.)

Société Commerciale de Sidérurgie S. A. —  
Bruxelas

Ateliers de Construction de Familleureux —  
Familleureux (Bélgica)

Steel, Peech & Tozer — Sheffield

Companhia Nacional de Fiação

e

Tecidos de Torres Novas

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1845

—  
FIAÇÃO E TECELAGEM DE LINHO E CÂNHAMO

—  
ENDEREÇO TELEGRÁFICO NOVETORRES

Fábrica em Torres Novas      //      Telefone 2117

ESCRITÓRIO EM LISBOA

RUA DE S. NICOLAU, 2, 1.º

Apartado 278

Telefone P. P. C. A — 30144 / 30145



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**

## FUNDIÇÃO DO ROSSIO DE ABRANTES

FUNDADA EM 1900

**F. J. SOARES MENDES**

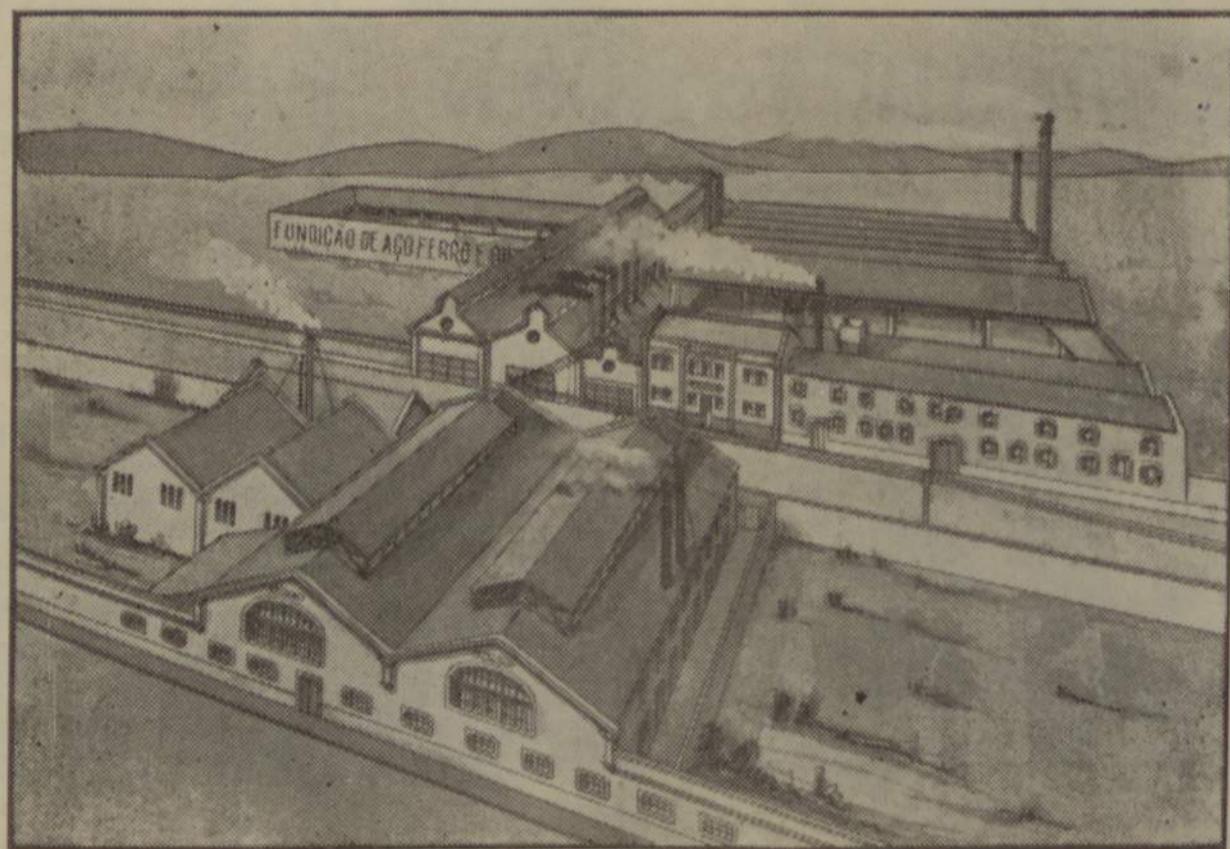
**FÁBRICA ESPECIALIZADA NA CONSTRUÇÃO E MONTAGEM DO MAIS MODERNO E PERFEITO MATERIAL PARA  
LAGARES DE AZEITE**

**MÁQUINAS AGRÍCOLAS  
E INDUSTRIAS**

**CHARRUAS e acessórios  
Noras para rega, prensas  
para vinho e cortiça,  
moínhos para cereais.  
Máquinas para cerâmica.  
Bigornas, cavaletes e tornos  
de bancada em aço.**

**PEÇAS EM AÇO «SIEMENS» ATÉ  
4 TONELADAS POR UNIDADE**

**Os mais altos prémios em todas as  
competições a que tem concorrido  
no País e no Estrangeiro**



Vista da Fábrica

**Fábrica e Sede: ROSSIO DE ABRANTES - Tel. 80 — Escritório em Lisboa: Praça do Município, 19-3.º, Esq. - Tel. 22733**

*Não compre mobílias sem ver...*  
**OS** LINDOS E ORIGINAIS MODELOS  
 PREÇOS REDUZIDOS  
*que a nossa casa lhes apresenta*  
 Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos  
 Trocamos os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas  
 Telefone para 62931 ou visite a Casa  
**JOÃO ANTÓNIO BARBOSA**  
 na Rua Ferreira Borges, 70 — LISBOA  
 Compramos recheio de casas completas  
 Avaliações garantidas

## Sociedade Textil do Sul, L. da

FIAÇÃO — TECELAGEM  
 ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO  
 TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:  
**LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA**  
**Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA**  
**Telef. 3 2728**

The Red Hand Compositions Company  
**LONDON**  
 RAHTJEN'S COMPOSITION  
 Tintas Anti-Corrosivas marca Mão Vermelha, também conhecida por tinta Hartmann. A mais resistente ao calor, e de proteção eficaz e duradoura. Não é afectada pelo ar do mar e é de uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores. Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.  
 Agentes gerais: (MÃO VERMELHA) Company, Limited ANTICORROSIVA PAINTS  
**D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada**  
 TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN  
 Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



## Quem tem SAÚDE e DINHEIRO tem o Mundo nas mãos!

A saúde não está ao alcance de todos, mas o DINHEIRO está à vossa espera na casa que mais sortes grandes tem distribuído há mais de meio século:

# Gama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

## Grande Hotel Duas Nações

Magníficos quartos, com casa de banho e sala privativa — Telefone nos aposentos, elevador para todos os andares

AQUECIMENTO CENTRAL  
 MAGNÍFICOS SALÕES — BAR AMERICANO — HALL

Telefone P. B. X. 20410 — 29311 — 29312 — 29444  
 Telegramas: Duasnações — LISBOA

Dirigido pelo seu proprietário VICTOR MARQUES SIMÕES  
**RUA AUGUSTA**      **RUA DA VITÓRIA, 41**      **Lisboa**

CASA DE EMPRÉSTIMOS SÔBRE  
 PENHORES E ANTIGUIDADES  
*Legalmente autorizada e com fiança*

— JUROS DA LEI —

## JOSE MAYER

18, RUA DO LORETO, 20 — LISBOA — Telef. 2 2881

SECÇÃO DE OURIVESARIA E  
 JOALHARIA ANTIGA E MODERNA  
 — MOBÍLIAS, PIANOS, ANTIGUIDADES E OUTROS ARTIGOS

## A. Fernandes & Santos, L. da

### AUTOMÓVEIS

Reparações mecânicas e de electricidade  
 em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação  
 de cambotas e cilindros  
 e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14  
 Telefone: 4 2807 — LISBOA

## — SCIAL —

SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES  
 E INDUSTRIAS ANEXAS, L.º

MOSAICOS E AZULEJOS HIDRAULICOS  
 Fábricas em: LISBOA, PORTO e OEIRAS

ESCRITÓRIO — EXPOSIÇÃO: Trav. do Corpo Santo, 15 — LISBOA  
 Telefs. P. P. C. 20464 — 31852

Rua do Bonjardim, 205 — Telef. 2 5779 — PORTO

FÁBRICAS: — TELEFS.  
 LISBOA — 37811 / PORTO — 26010 / OEIRAS — 33

**E. Pinto Basto & C.ª, L.ª**

LISBOA

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES  
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L.ª



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 HAINE 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 & LAMINOIRES 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 COMPUTEURS — 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 as tensões e potências.

S. A. ESCHER 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'ACIÉR — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

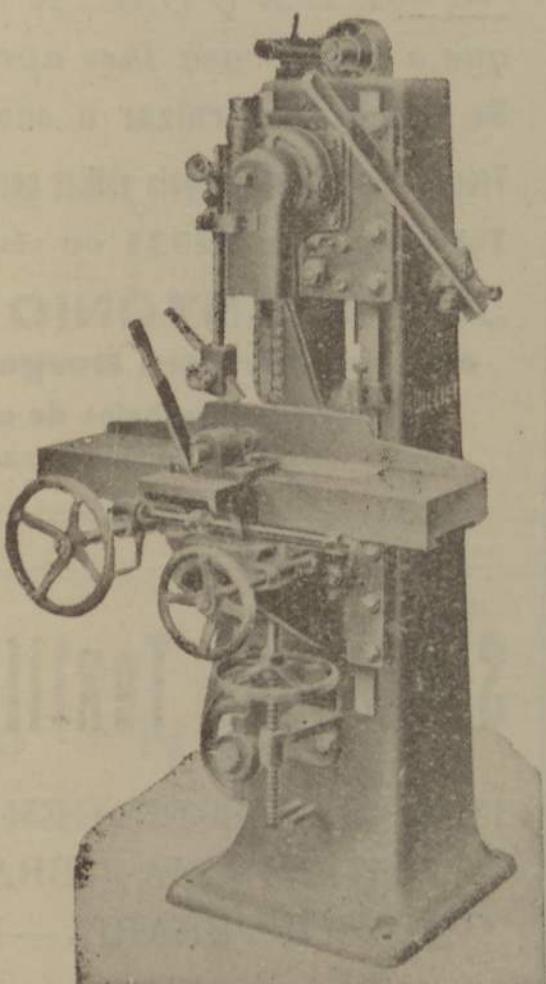
**GUILLIET**

MÁQUINAS  
PARA  
MADEIRA  
DE  
FAMA  
MUNDIAL

FÁBRICA  
EM  
AUXERRE  
(FRANÇA)

Casa fundada  
em 1847

MOTORES  
FERRAMENTAS  
ACESSÓRIOS



FILIAL PORTUGUESA

**GUILLIET, L.ª**

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — LISBOA

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

Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro — Aços finos e de construção — Metais, Chapas, Arames e Electrodos para soldadura — Máquinas, motores, correias e acessórios para as indústrias — Ferragens, ferramentas, parafusos e utilidades domésticas — Tintas de água, esmaltes, alumínios e vernizes, etc.

## IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

**Companhia Hanseática, L. da**

Telefones { 2 1370  
2 0780

Telegrams «Hanseata»

Rua do Ouro, 191, 3.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup>

L I S B O A

**OS VINHOS****MESSIAS**

IMPÓEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

**Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da**

ARMAZÉM :

**A Z A M B U J A**

Telefone: 15

ESCRITÓRIO :

**Travessa da Glória, 19**

Telefone: 2 6317

L I S B O A  
P O R T U G A L

**AMIDEX, L. DA**  
ESTRADA DE CHELAS, 84  
TELEFONE 23707

AMIDOS — FÉCULAS — DEXTRINAS — GLUCOSSES

Fabricantes das conhecidas farinhas alimentícias :

«SALUZENA» (FLOR DE MILHO VITAMINADO)

Alimento ideal para todos e, em especial, para crianças, velhos e convalescentes, a «Saluzena» tem variadíssimas aplicações, como se poderá verificar pelo livro de receitas que a «Amidex»

está distribuindo pelas donas de casa

«CREOULA» (FARINHA DE PAU)

Agradável, Higiénica, Económica, para engrossar sopas, caldos, molhos, etc.

À VENDA EM TODOS OS BONS ESTABELECIMENTOS DA ESPECIALIDADE, DO PAÍS

**VICTOR NEVOA**

Papéis especiais para  
Acções com marcas a  
água privativas

Todos os artigos para as  
Indústrias Gráficas**Rua da Victória, 7-2.<sup>o</sup> — LISBOA**

Telefone 23 394

**ELECTRO LISBOA, L. DA**

Candeeiros

Fogareiros

Fogões

Frigoríficos

Rádios das melhores marcas, etc.A prestações em colaboração com as  
C. R. Gás e Electricidade**Rua Augusta, 246-248 — Telef. 20568****Empresa Electro Cerâmica**

Fábrica no Candal

**VILA NOVA DE GAIA**

SEDE

LARGO DA BIBLIOTECA, 17, 2.<sup>o</sup> = LISBOA

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

# Graham's Port

À venda nos melhores Bars, Hotéis e Restaurantes do País

DISTRIBUIDORES :

**Lisboa** — José Luiz Simões, Largo do Chiado, 17

**Porto** — Daniel Lapa. Rua da Alegria, 318

**Coimbra** — M. Alves Sereno, Terreiro de S. António, 6

**Figueira da Foz** — Agência Central de Representações, Passeio Infante D. Henrique, 30

**Linha de Cascais** — Estabelecimentos Paulino d'Almeida, Lda., Monte Estoril

Agentes: **Guilherme Graham Jnr. & C.**

Rua dos Fanqueiros, 7-LISBOA

Rua dos Clérigos, 6-PORTO

## Manufactura Portuguesa de Agulhas, L. da



### Produtos MANPA

Fabricante de Agulhas de costura, de crochê de enfardar, etc., etc. Molas para vestidos. Ilhós para calçado. Ilhós para velas, toldos e encerados. Anilhas metálicas para as mais diversas aplicações, etc..

Rua Rodrigues de Faria, 91

LISBOA Telefone 38131

Porto: AURELIANO GONÇALVES BRAGA & Filho  
Rua do Almada, 145 Telefone 6534

Coimbra: FONSECA & COSTA, Lda.  
Rua Visconde da Luz, 50-2.º Telefone 3766

### VEM A LISBOA? PREFIRA A Pensão Residencial MACEDO

A melhor para pernoitar, recomendável pelas tradições de hospitalidade e ambiente familiar

Próximo da Estação do Rossio — Fundada em 1881 — PREÇOS ACESSÍVEIS  
12, R. Eugénio dos Santos — LISBOA (Prédio todo)

Telefone 29688

**PEREIRA, LIMITADA**  
LISBOA

End. Teleg. SANLUAR

Armazém de Mercearia, Cereais, Legumes e Conservas  
COMÉRCIO GERAL  
Largo do Terreiro do Trigo, 15

**CAFÉ LIANA**

(Em frente à gare do Caminho de Ferro)

Com os melhores Vinhos da Região

ALBERGARIA DOS DOZE

TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUERE  
AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

**Figueiredo & C. L. da**

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

**RUA DUARTE GALVÃO, 48**

Telef. 58066 LISBOA Teleg. CORONA

## ELVAS

TEM FINALMENTE O

### HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

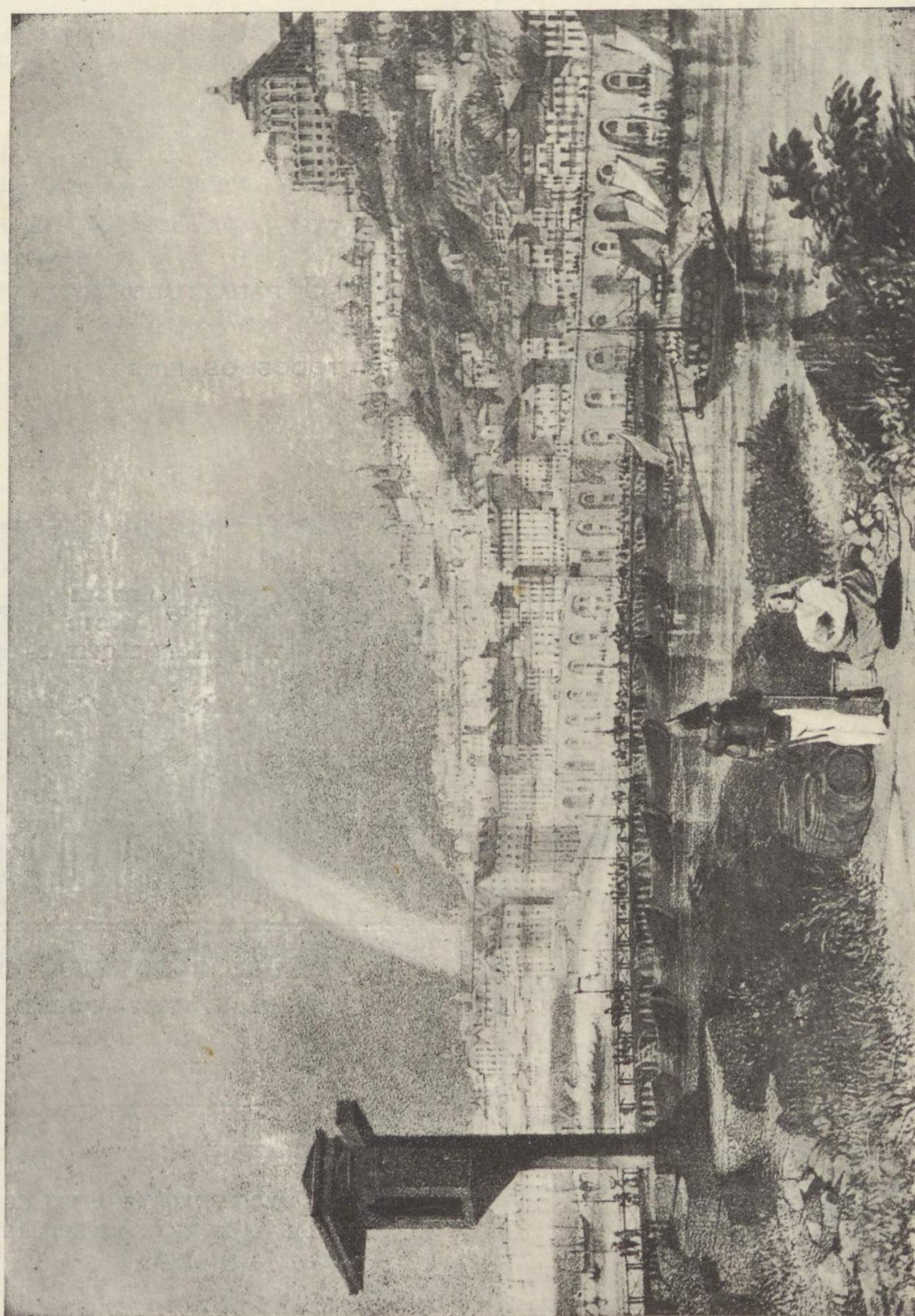
**HOTEL ALENTEJO-ELVAS**

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 8 horas  
Dr. Bernardo Villar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora  
Dr. Vicente Brandão — Pele e sítios — às 4 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 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 5 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



PORTO — Curiosa vista da cidade, segundo um desenho do Barão de Forrester (1855)

# António Pinto de Mesquita, L.<sup>da</sup>

CASA FUNDADA EM 1906



METAIS E FERRAMENTAS PARA TUDO

PARAFUSOS PARA TODOS OS FINS



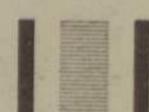
PORTO — R. do Almada, 15

Telefones } 27411 P. P. C.  
 } 27412  
 Telegramas: MESQUITAS—PORTO

## Abel Pinto de Mesquita

Rua dos Caldeireiros, 55

PORTO — Telef. 26876



CHAPAS DE COBRE

- » » LATÃO
- » » ALUMÍNIO
- » » ZINCO

ARAME, CAVILHAS E  
 TUBOS DE COBRE E  
 ————— LATÃO —————

Ferragens e Ferramentas

## A Predominante

R. MANUEL CARQUEIJA, 48-50

Telefone 42287 — PORTO

CASA ESPECIALIZADA NO FÁBRICO DE MATERIAL ELÉCTRICO, ESPECIALMENTE:

- AQUECEDORES
- VENTOINHAS
- QUADROS DE CHAMADA
- CAMPAINHAS
- TRANSFORMADORES
- FERROS DE BRUNIR
- INTERRUPTORES DE ALAVANCA
- TERMINAIS
- UNIÕES DE LIGAÇÃO

Peça em toda a parte

## PORTO RAMOS - PINTO

e terá a garantia de beber sempre  
um vinho de alta qualidade

DEPOSITÁRIOS

Empresa Nacional de Vinhos do Porto, L. da

Telefones 3000-3001 e 3002

Avenida Ramos Pinto, 14

GAIA

LANIFICIOS  
AMÂNCIO  
SILVEIRA



## Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

Agentes Gerais em Portugal da

Legal & General Assurance Society, Ltd.

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Avenida dos Aliados, 54-2º

PORTO

Telefone: P. P. C. 25025    Telegramas: CORPINSUR

## PREGARIA

VENDE AO MELHOR PREÇO DO MERCADO

Sociedade Mercantil e Industrial, L. da

RUA INFANTE D. HENRIQUE, 75, 1.º

PORTO

ENDEREÇO TELEGRÁFICO INDUSCANTI

TELEFONE 23242 — ESTADO N.º 94

Fábrica de

\* REDES

\* CAPACHOS

\* COLCHÕES DE ARAME

A PRODUTIVA

DE JOSÉ MAGALHÃES & MATOS, L. da

Rua da Picaria, 27 ■ Telef. 21091 ■ PORTO

# FÁBOR

Fábrica de Artefactos de Borracha, Lda

Manufactura de Artefactos de Borracha  
— e Ebonite para todas as aplicações —

MARCAS: FÁBOR — PATENTE — VITAL

Telefone 9099

Telegramas «Fábor»

Rua Serra Pinto, 195 — PORTO (Portugal)

PARA A LIMPEZA DAS VOSSAS MÁQUINAS  
DESPERDÍCIOS **FARGE!**



FINALMENTE!  
O PATRÃO ENCONTROU  
A QUALIDADE!

LIMPAR AS SUAS MÁQUINAS  
COM DESPERDÍCIOS USADOS  
É DEITAR DINHEIRO À RUA

**L. FARGE, Lda**

Rua do Freixo, 1291 — PORTO

Agentes em Lisboa:

**VALADAS, Lda**

Calçada Marquês de Abrantes, 1 a 5 — LISBOA

**«ADUBEX»**  
Emprêsa Fabril de Adubos, Lda.

Escrítorio: PRAÇA DA LIBERDADE, 128 - 4.º

Telef: 25423 PORTO Teleg. «ADUBEX»

FÁBRICA DE:  
adubos químico-mixtos  
adubos químico-orgânicos.  
purgueiras, etc.

AGENTES EXCLUSIVOS DA:  
LONZA - ELEKTRIZITASWERKE  
UND CHEMISCHE FABRIKEN  
BASILEIA (Suíça)

FÁBRICAS DE: TODOS OS ADUBOS AZOTADOS

## JOÃO EPIFÂNIO

ARMAZÉM DE FAZENDAS

IMPORTAÇÃO — LINHAS E ALGODÕES DE BORDAR — EXPORTAÇÃO

End. Teleg. JOEPI

TELEF. 25064

Apartado 158

RUA DOS CALDEIREIROS, 21, 1.º

(JUNTO À RUA DAS FLORES)

PORTO

ESTABELECIMENTO DE PENEIRAS E CRIVOS

### DE CLEMENTINA GOMES OSORIO

Barricas em contraplacado para embalagens de anilinas e produtos químicos (Oficina própria) Fabrico e conserto de peneiras e crivos de qualquer género — **Perfeição-Rapidez** — BONS PREÇOS

TOMA ENCOMENDAS PARA EXPORTAÇÃO

472, Rua de Santo Ildefonso, 474

PORTO

Visitar as Confeitarias Costa Moreira

é deliciar-se num ambiente sem igual

— SALÕES DE CHÁ — LUNCHS — ETC. —

Pr. Povoelros, 110/20, Praça da Liberdade, 58

R. Formosa, 348 e Praça da Batalha, 102/3

PORTO

## Oficinas Dragão

REDES E COLCHÕES DE ARAME

Av. Rodrigues de Freitas, 193 — PORTO

Telef. 52691

End. Teleg. «Redes»

## OPCA

Estudos e Construções

Rua António Cândido, n.º 248

Telefones: 9561 — 9562 — P. B. X.

PORTO

### Fundição d'Aboinha

D. F. OLIVEIRA

TELEFONES

Escrítorio 21 253 — PORTO

Fábrica 13 - JOVIM

Fundição de Ferro — Fabricação de Máquinas — Prensas para Vinho — Esmagadores para Uvas — Material Agrícola etc.

Largo de S. Domingos, 8, 9 e 10

PORTO

### «ASSICURAZIONI GENERALI»

Representação para o Norte de Portugal

### ASDRÚBAL CALDEIRA

Rua Santa Catarina, 221

Telefone 25396

PORTO

### O ALENTEJO

Companhia de Seguros

DELEGACAO NO PORTO

R. Santa Catarina 221-1.º — Telef. 25396