

# 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: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

1506

16—SETEMBRO—1950

ANO LXIII

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

REVISTA QUINZENAL



# ITÁLIA

Montes, Lagos, Centros Urbanos

Caminhos de Ferro — Linhas de Navegação

## OS LAGOS DA LOMBÁRDIA





Congresso  
Internacional  
de  
Caminhos de Ferro  
em

ROMA

no Ano

1950





**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**  
**CONSELHO DIRECTIVO:**

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

**DIRECTOR:**

CARLOS D'ORNELLAS

**REDACÇÃO:**

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
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 MONTÊS  
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  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

**COLABORADOR ARTÍSTICO:**

STUART DE CARVALHAIS



**S U M A R I O**

Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, XV <sup>ème</sup> Congrès — Rome 1950, por RAÚL DA COSTA COUVREUR	269
Congresso Internacional de Caminhos de Ferro	273
A reconstrução dos Caminhos de Ferro Italianos	276
Portugal e Itália — Ano Santo, por ANTÓNIO MONTÊS	278
Pelo mundo fora... por JORGE RAMOS	281
Recordações de Viagem — Pela Itália, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	283
Arte Italiana, pelo Prof. GIACINTO MANOPELLA	291
O Turismo e os Transportes em Portugal, pelo Capitão de Engenharia JAYME GALLO	295
O porto e o Caminho de Ferro da Beira, pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO	297
Uma Relação Histórica	303
Hidrologia e Turismo, pelo Dr. ASCENSÃO CONTREIRAS	304
A nova gare marítima de Lisboa, por GUERRA MAIO	307
Fernão Mendes Pinto e António Faria não foram uma e a mesma pessoa?, por AQUILINO RIBEIRO	309
Revista das Revistas — Panorama Ferroviário Internacional	328
Há 50 anos	330
Publicações recebidas	330
Recortes sem comentários	332
Ecos & Comentários, por SABEL	334
Bom Humor	335
Congresso do XIV Centenário da chegada de S. Martinho de Dume à Península	356
Uma visita de quatro engenheiros da C. P. aos Estados Unidos, patrocinada pelo Plano Marshall	337
Parte Oficial	339
Museu Provincial das Caldas da Rainha	340
Linhas Estrangeiras	343
O que todos devem saber	343
Vários aspectos dos desportos de inverno nas montanhas da Itália	344



# Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer XV<sup>ème</sup> Congrès — Rome 1950

*A Mr. di Raimondo et à ses  
collaborateurs*

L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, ayant eue son origine d'une réunion d'ingénieurs de chemins de fer, délégués de plusieurs Pays, tenue l'année 1885 à Bruxelles, a, durant les soixante cinq années de sa vie, prêté une collaboration remarquable et une divulgation étendue, à l'avancement et aux progrès des études sur la technique ferroviaire.

Non seulement la plupart des Rapports présentés aux quatorze Congrès qui ont eu lieu, ne se bornant pas à l'énumération des procédés employés dans les différents Pays pour la résolution des problèmes qui se posent à l'exploitation des chemins de fer, constituent des études approfondies sur la technique ferroviaire dans ses différentes specialisations, mais aussi celles couramment publiées dans son « Bulletin » permettent que la collection de ses numéros forme un recueil des plus complets sur la science des chemins de fer.

Dans la série de ses Réunions, Rome a été choisie pour siège de la IX<sup>ème</sup> l'année 1922, vingt huit ans écoulés, l'Association retourne dans son XV<sup>ème</sup> Congrès, à la Ville Éternelle, à l'Italie.

Le bon choix étant fait, comme d'ailleurs toujours, des matières à étudier et à discuter, il n'y a plus que rendre des félicitations



à l'Association pour le bon choix, aussi fait, de l'Italie pour lieu de la réunion.

En effet, ces bons choix nous garantissant l'opportunité de nous renseigner sur l'état de quelques problèmes ferroviaires, nous donnant la possibilité de juger *in loco* des difficultés vaincues par le Génie italien pour l'établissement de ses voies ferrées, et de la forme progressive de son exploitation et du considérable effort dépensé pour la Reconstruction, nous permettent aussi de revivre dans les lieux mêmes, les périodes de l'Histoire où son peuple a eu la souveraineté du Monde, d'abord, par la valeur de ses légions et par le degré de sa civilisation, plus tard, sous les Papes et sous les Médicis par la force immense de la Foi et par l'éclat de ses manifestations artistiques, et encore, de jouir les beautés incomparables dont l'Italie a été si largement enrichie par les hommes, depuis les temps reculés jusqu'à nos jours et si prodiguement parsemée par la Nature, depuis l'aspect de l'apaisement de ses forces, dans l'édénique tranquillité de ses montagnes et de ses lacs, jusqu'à celui de l'éclatement de son énergie dans la sauvage indomptabilité de son Vesuve, de son Etna, de son Stromboli.

\* \* \*

La ligne, longue à peine de 8 Km, reliant Portici à Naples, dans le Royaume des Deux Siciles, ayant inauguré le 4 Octobre 1839 les voies ferrées dans la Péninsule, vingt et un ans après, à l'heure de l'Unification, l'Italie ne possédait que 2190 Kms de communications par fer, l'extrême division du territoire en grand nombre de petits États et leurs rivalités, rendant difficile le développement.

L'effort déployé, à partir de ce moment, permet cependant, que malgré sa configuration orographique, les Alpes barrant au Nord, les Apennins longeant dans grande extension le nouveau État, l'année 1902, lors du IX<sup>ème</sup> Congrès, les voies ferrées, en Italie, se comptaient par 21.700 Km. avec un parc de matériel de 155.300 unités.

La temps perdu a été vite rattrapé! Durant ces années, l'Italie a amélioré sa voie, son matériel et ses bâtiments et ayant inauguré la traction électrique à accumulateurs, l'année 1899, dans les lignes Bologna-San Felice et Milano-Monza, et par troisième rail entre Milano et Varèse, elle a passé ensuite à l'emploi de la catenaire en rem-



placement des antérieurs systèmes électriques et de la traction à vapeur, dans plusieurs centaines de kilomètres de son réseau.

À la veille de la deuxième conflagration mondiale, l'Italie comptait 28210 kilomètres de voies, dont 321 en ponts et 911 en souterrains, et un parc de matériel roulant de 157.000 unités.

Durant des années, avec tous ses horreurs, la guerre ravagea le système ferroviaire italien, et le lendemain de l'armistice les destructions se mesuraient par 7100 kilomètres de voie, dont 100 en ouvrages d'art et par une perte de 104.200 unités roulantes, c'est-à-dire, par les pourcentages de 25% de ses voies et de 67% de son matériel circulant!

À ce moment, cinq années écoulées, grâce à l'effort magnifique dépensé par tous ceux qui, soit aux postes de commandement, soit en déblayant les ruines et les tranchées et en refaisant les remblais, soit en reconstruisant la voie et les ponts, les bâtiments et les souterrains, soit en remettant en état et en remplaçant son matériel roulant ont pris à coeur la tâche, que le salut national leur imposait, les itinéraires sont rétablis et le parc de matériel possède le nombre de unités suffisant pour le bon service de ce grand facteur du progrès national.

L'axiome bien connu, de que la densité du réseau de communications d'un Pays, donne la mesure de son développement et de sa valeur économique, trouvant sa confirmation dans la corrélation entre le progrès de l'Italie, à diverses époques de sa vie et les indications numériques données, et le souffle d'activité qui anime son peuple, trouvant une particulière démonstration dans le devouement de ses *cheminots* durant ses années de l'après-guerre, honneur à tous ceux qui par leur effort pacifique, le long d'un siècle, ont concouru pour la grandeur de l'Italie, honneur à tous ceux, qui par leur travail acharné, ont contribué, dans ce peu d'années, pour la renaissance de sa belle Patrie!

*Raúl da Costa Couvreur*

Ingénieur Inspecteur des Travaux Publics, Représentant du Gouvernement  
Portugais dans la Comissão Permanente de l'A. I. C. C. F..





A capa do «Boletim da C. P.» de homenagem aos delegados dos Caminhos de Ferro que o ano passado se reuniram em Portugal com a Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro. Na gravura nota-se, à direita, o ilustre Engenheiro Giovanni di Raimundo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos



# Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

**A XV sessão realiza-se este ano, na Itália,  
de 25 de Setembro a 4 de Outubro**

**E**STAMOS nas vésperas de um grande acontecimento ferroviário internacional, em que Portugal participa com a intervenção e a presença de alguns dos seus mais ilustres engenheiros e técnicos. Referimo-nos à realização, em Roma, de 25 de Setembro a 4 de Outubro, da XV sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, promovida e organizada pela Associação Internacional do Congresso e Caminhos de Ferro, com sede em Bruxelas.

Portugal, que, como dissemos, se fará representar nesse Congresso, não foi alheio à sua organização. Com efeito, por iniciativa e diligências do nosso ilustre amigo e membro do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, antigo Inspector das Obras Públicas e representante do Governo Português na Comissão Permanente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, desde 1930, a reunião que preparou a próxima sessão de Roma realizou-se em Lisboa, em Junho do ano passado. Essa reunião preparatória atraiu a Lisboa, como ninguém se esqueceu, cerca de duzentas pessoas das mais distintas nos meios ferroviários de todo o mundo, como os srs. Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F. e Director Geral dos Caminhos de Ferro Belgas; Eng.º Di Raimundo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos; Mr. Paul Ghilain, Secretário geral da A. I. C. C. F., e tantas outras individualidades, que levaram de Portugal as melhores impressões.

A XV Sessão do Congresso

Internacional vai reunir em Roma ferroviários da maior evidência em todo o mundo, que apresentarão trabalhos de grande interesse.

Os assuntos, pela sua vastidão e complexidade são distribuídos por cinco Secções.

Na primeira — Via e Obras — serão apresentadas, entre outras, teses sobre as tendências modernas na construção das Obras de Arte, em particular pontes, e sobre os resultados obtidos na construção das ponte-carris de betão armado, emprego de carris soldados de grande extensão, novas técnicas adoptadas para a construção de grandes estações de classificação e formação de combóios.

Na segunda Secção serão lidas e discutidas comunicações sobre Material e Tracção; na terceira Secção serão estudados assuntos referentes a Exploração; na quarta Secção serão estudados os problemas referentes aos orçamentos financeiros dos serviços de passageiros e mercadorias e, finalmente, na quinta Secção, serão tratados os problemas respeitantes aos caminhos económicos e coloniais.

Os ferroviários portugueses participarão nos trabalhos de quase todas as Secções do Congresso, e escusado será dizer que a sua intervenção será brilhante, honrando, assim, os caminhos de ferro portugueses e o País.

Muitos engenheiros e técnicos que tomaram parte na Reunião de Lisboa, em Junho de 1949, participam também no Congresso que, de fim de Setembro a começos de Outubro, se realiza em Roma e por consequência vão encontrar-se com



FERNAND DELORY

Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e Presidente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro



os representantes de Portugal, já seus conhecidos e amigos, pois sempre entre ferroviários existiu um grande espírito de camaradagem e amizade.

Os engenheiros italianos, que foram acolhedoramente recebidos em Portugal, não se esqueceram dos breves dias aqui passados, dos magníficos passeios que a C. P. organizou em honra de todos os congressistas e preparam, por sua vez, grandes festas e magníficas excursões através desse país de arte.

Assim, durante o Congresso realizar-se-ão, nas tardes de 26, 27 e 29 de Setembro, e de 2 a 4 de Outubro visitas técnicas às fábricas e instalações seguintes:

Fábrica da Sociedade «Terni», em Terni, fundições e aço; Central Hidro-Eléctrica de Galleto, próximo de Terni; Fábrica «Pinelli», próximo de Tivoli, pneumáticos para automóveis e artigos de cautchouc; Fundação «Prenestina», em Roma e instalações da estação ferroviário de Roma.

Nesses mesmos dias realizam-se as excursões seguintes:

1.<sup>a</sup> Torre dos Castelli Romani -- Via Appia Antica, Albano, Genzano. Veni, Via dei Lageri, Marino, Troscati, Monte Cavo.

2.<sup>a</sup> Visita à antiga cidade Ostip e do Lido.

3.<sup>a</sup> Visita às «vilas»



O Director Geral da C. P. Engenheiro Espregueira Mendes, conversando com o Engenheiro Fernand Delory, quando da visita do Presidente da A. I. C. C. F., o ano passado a Lisboa

da Este e Adriana, no Tivoli.

4.<sup>a</sup> Visita às cidades de Anzio e Nettuno e seus campos de batalha.

5.<sup>a</sup> Visita a várias localidades do exterior de Roma,

Além destes passeios, o programa inclui excursões, com partida no dia 30 de Setembro, e regresso no dia 1 de Outubro, em comboios especiais, a Nápoles e a Florença, e para os congressistas que puderem demorar-se mais tempo em Italia, organizaram-se excursões à Orubia e Toscana, Nápoles, Capri e Pompeia, ao golfo de Tigulli, à Licília, a Florença, Veneza, Milão, Lago de Coma.

Aos congressistas foram assegurados todos os meios e transportes de alojamentos.

Na Itália, ninguém, hoje, por certo, o ignora, os caminhos de ferro voltaram a ser o que eram antes da guerra. Reconstruíram-se todas as linhas, repararam-se estações, renovou-se o material circulante e puseram-se ao serviço do público

novas carruagens, tendo-se aperfeiçoado o sistema de tracção.

O trabalho italiano operou prodígios admiráveis. A Itália, que encanta todos os estrangeiros sob o aspecto monumental e turístico, não é apenas uma pátria de músicos, de pintores, de arquitec-



O sr. Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F., tendo à sua direita o sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director da C. P. e à esquerda, o sr. eng.º Couvreur, Delegado do Governo no Congresso de Roma





Mr. PAUL GHILAIN  
Secretário Geral da A. I. C. C. F.

tos, escultores, cantores e poetas, é também um país rejuvenescido, que soube ressuscitar magnificamente graças ao génio e competência dos seus notáveis engenheiros.

A Itália, esmagada ontem, mas não vencida, orgulha-se dos seus caminhos de ferro, porque reconhece e vê neles um dos principais factores do seu progresso, que servindo a economia nacional serve também a sua organização turística.

Os caminhos de ferro desempenham em todas as nações um papel de indiscutível valor, que só desconhecem os cegos que não querem ver e os ignorantes que não querem compreender.

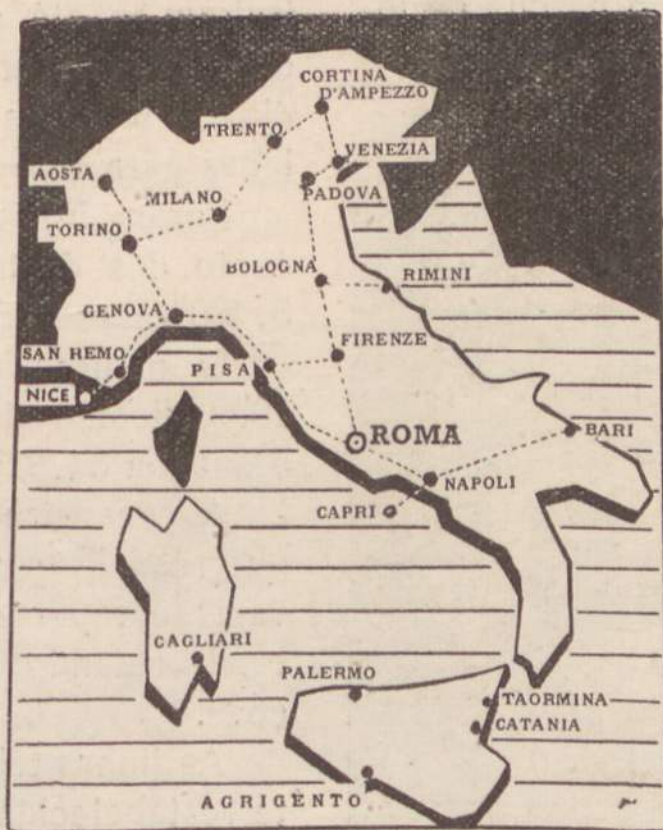
Portugal deve muito aos seus caminhos de ferro. A Itália, ao iniciar a sua ressurreição material, dedicou ao problema ferro-



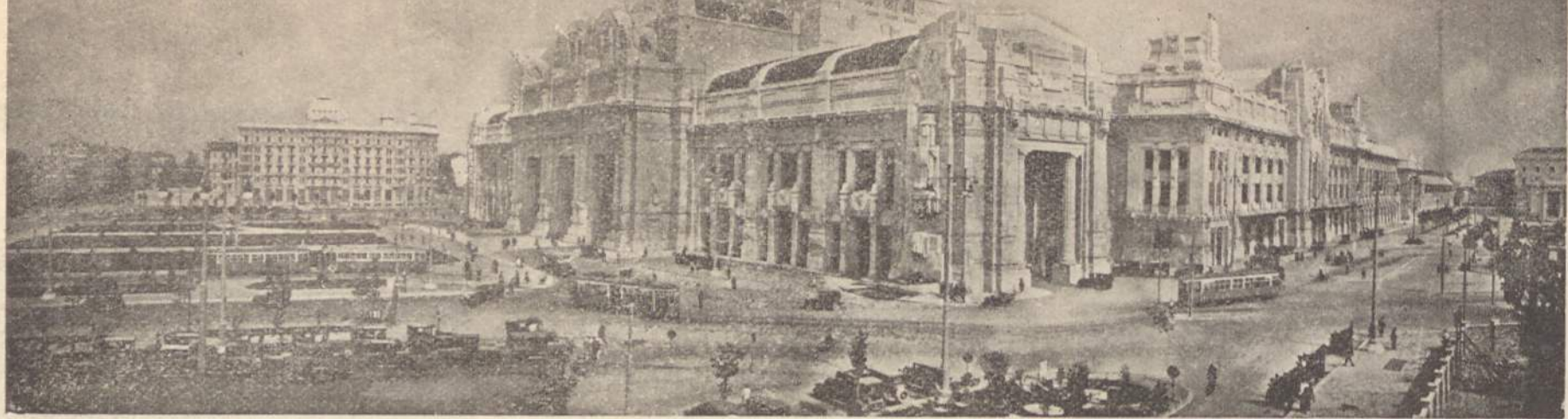
Eng.º RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Presidente da Comissão Local da A. I. C. C. F.

viário o melhor do seu esforço e da sua atenção e, aproveita a magnífica oportunidade deste Congresso para proporcionar aos seus visitantes alguns passeios turísticos e culturais e, assim, realizar com inteligência, uma obra de propaganda dos seus recursos, das suas possibilidades, dos seus progressos materiais. País de trabalho e país de turismo, a Itália reserva surpresas e encantamentos a todos os visitantes. É um país admirável, onde o génio latino assinala a sua gloriosa personalidade. Nenhum português, por isso, pode deixar de ter um grande sentimento de orgulho pelos laços de fraternidade e cultura que ligam as duas nações latinas. Com efeito Portugal e Itália são de há muito duas nações que se estimam e compreendem.

Os ferroviários portugueses que participam no Congresso de Roma, vão ter a feliz oportunidade de verificar os progressos que os caminhos de ferro realizaram nestes últimos cinco anos. É qualquer coisa de extraordinário. Um país que dá assim um sinal da sua vitalidade, é um país imortal.







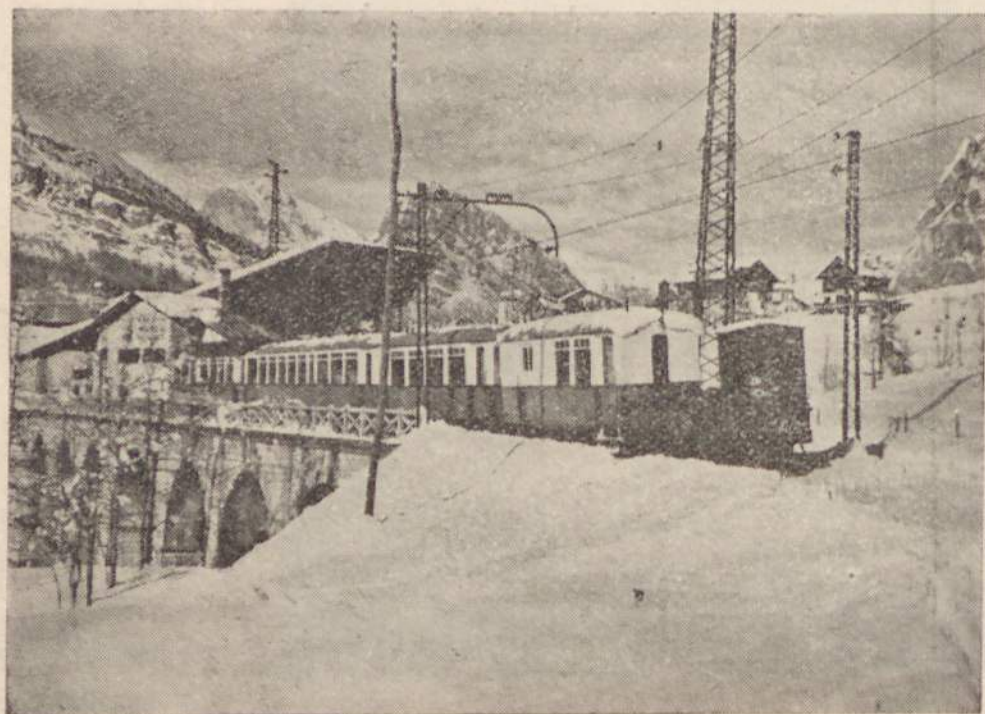
Um aspecto exterior da estação central de Milão, uma das maiores estações da Europa

# A reconstrução dos Caminhos de Ferro Italianos

A situação da reconstrução dos caminhos de ferro italianos, no fim de 1945, foi recentemente exposta pelo seu Director Geral, sr. Di Raimondo, num folheto editado pela revista «Engenharia Ferroviária».

Trata-se de um documento de grande interesse, no qual o sr. Di Raimondo começa por referir que com a inauguração dos serviços das grandes pontes sobre o rio Pó, se pode dar por terminado a primeira parte da reconstrução material dos caminhos de ferro. Os transportes, tanto de passageiros como de mercadorias, ficavam, pois, restabelecidos sem restrição nem limitação de qualquer classe.

A segunda fase, que implica a substituição de numerosas obras provisórias por obras definitivas e o melhoramento dos meios técnicos de exploração e a sua modernização, já foi iniciada há algum tempo. Neste momento trata-se, essencialmente, de dotar as instalações dos mais modernos aparelhos de comando e manobra (bloco, sinalização e tel-ecomunicação) o enriquecimento e melhoria do parque de locomotivas eléctricas, auto motoras e carruagens.



Caminho de Ferro para a estação da Montanha de Cortina de Ampezzo

Estas obras já foram iniciadas, mas como o seu prosseguimento exige novas despesas, esperam-se, por isso, brevemente novos créditos.

A extensão das linhas em exploração, que era de 28.210 quilómetros em 1939, alcança somente 21.136 quilómetros em 1945, para voltar a ser de 27.437 quilómetros no fim de 1949.

O programa decretado prevê o emprego de carril de 36 metros de comprimento e 49 quilos por metro nas linhas principais. Nostúneis, examina-se a possibilidade do emprego de barras soldadas de 108 metros.

A reconstrução das pontes metálicas foi menos rápida do que as de formigão armado e de fábrica, como consequência da falta do ferro.

De uma maneira geral, fizeram-se importantes economias na reconstrução e conservação, substituindo as pontes metálicas por obras de formigão armado e de fábrica, sempre que foi possível.

As obras de estes últimos tipos foram consideravelmente aligeiradas: as de formigão armado construíram-se até com vãos de 44 metros. Nas pontes de fábrica suprimiram-se pilares e arcos intermédios. Todas as pontes reconstruídas foram calculadas para sobrecargas muito superiores.

Foram 3.866 os edifícios reconstruídos (82 por cento dos destruídos), a que devemos acrescentar 3.400 casas para trabalhadores.

O número de vivendas que era de 50.833 em 1939, ficou reduzido a 29.432 em 1945, para tornar a subir a 54.613 no fim de 1949.

A reconstrução dos túneis destruídos durante a guerra, foi longa e difícil. As destruições representavam sete por cento aproximadamente da longitude total, estando praticamente terminadas as reparações.

As linhas telegráficas encontram-se completamente restabelecidas e trabalha-se actualmente na transformação da rede telegráfica por telescriptor centralizado. Mas isto está dependente da obtenção de novos recursos financeiros.



A rede italiana executa-se no sentido do emprego de aparelhos com alavanca de itinerários inteiramente eléctricos; o bloco automático deve ser instalado progressivamente nas linhas principais, com a aplicação dos sistemas de corrente codificados. Adoptou-se um novo sistema de sinais, porém a sua prática em vigor está condicionada à obtenção dos créditos necessários.

Como consequência do restabelecimento total e da extensão da tracção eléctrica, o consumo de energia durante o exercício de 1948 e 1949 foi de 1.100 milhões de Kwts. (contra 1.069 milhões em 1948-1939) dos quais 49 por cento são fornecidos pela indústria privada e o resto produzido pelos mesmos caminhos de ferro. Projecta-se a construção de novas centrais hidro-eléctricas e térmicas.

A tracção eléctrica (em corrente contínua a 3.000 v) restabeleceu-se em todas as linhas já electrificadas antes da guerra e ampliou-se à linha Arona-Domadossola. A percentagem das linhas electrificadas alcança 34 por cento. Trabalha-se na electrificação da linha Messina-Palermo.

A rede italiana não prevê a construção de novas locomotivas a vapor; trabalha-se unicamente em melhorar as existentes. O parque que, em 1940, possuía 4.059 locomotivas, tinha 1.779 em 1945, e, ao encerrar-se o ano de 1949, o número subia a 3.440.

No que se refere a locomotivas eléctricas, a rede italiana adoptou dois tipos: a chamada E 424, de potência média e apta para grandes velocidades e circulação nas linhas de fortes rampas e curvas de pequeno raio; e a E 636, de grande potência, particularmente apta para comboios de peso médio.

O parque das locomotivas eléctricas, que era de 1.531 em 1939, chegou a 517 em 1945, para alcançar a cifra de 145 no fim de 1949.

Deu-se um grande impulso ao emprego de automotoras com motor térmico. Quase todas as locomotoras avariadas durante a guerra estão em circulação. As novas unidades terão de 80 a 90 lugares sentados.

A reparação e reconstrução de carruagens foi acelerada quanto possível, mas serão necessários



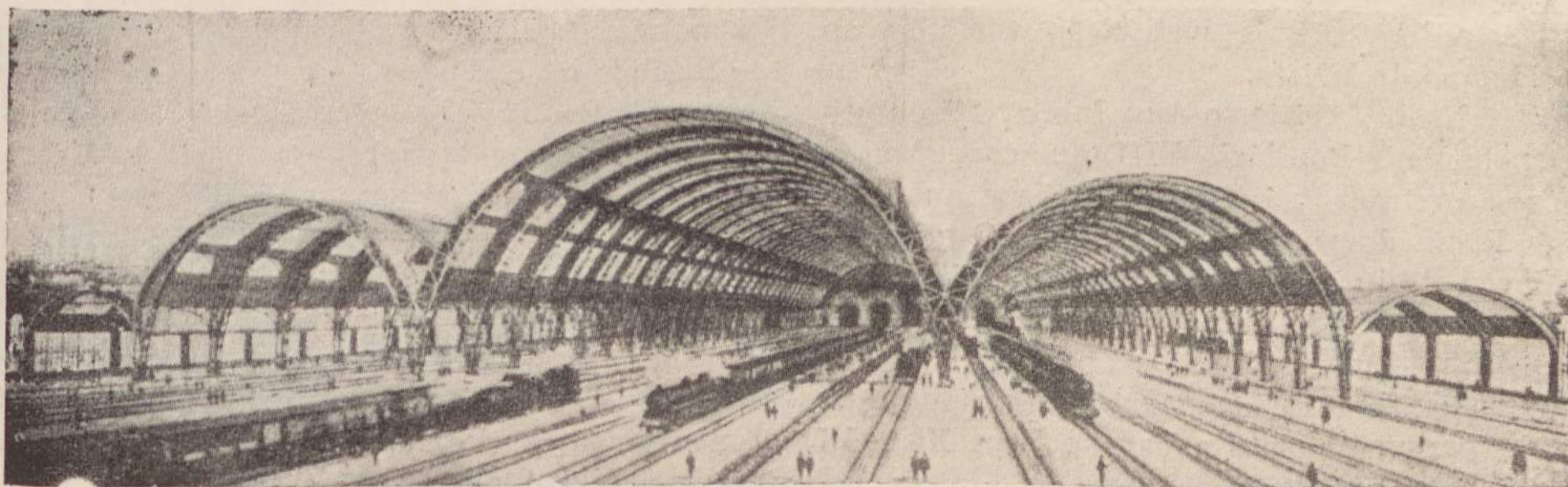
Um hall da estação central de Milão

novos créditos para alcançar as quantidades necessárias. O parque, de 12.405 que possuía em 1942, estava reduzido a 2.506 em 1945, mas no fim de 1949 já apresentava 8.400 carruagens.

Com o objectivo de favorecer a exportação de productos agrícolas e frutos, deu-se um grande desenvolvimento à construção de vagões frigoríficos.

Todos os vagões novos estão providos de freio de ar comprimido.

O parque, que tinha, em 1939, nada menos do que 150.637 vagões, ficou reduzido a 60.637 em 1945, e alcançou no fim de 1949 a cifra de 124.000 vagões.



Um aspecto do interior da Estação de Milão





O Capitólio de Roma, numa das sete colinas. Erguia-se ali o templo de Giove, que dominava a Via Sacra

## PORTUGAL E ITÁLIA

# A N O S A N T O

### As peregrinações religiosas e as atracções turísticas dos dois países

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

O mundo cristão prepara-se para celebrar o Ano Santo, cuja instituição remonta ao tempo de Moisés.

Na era cristã, o Ano Jubilar foi constituído pelo Papa Bonifácio VIII, que concedeu indulgências extraordinárias aos católicos que visitassem Roma durante o ano de 1300. O primeiro Ano Santo atraiu à Cidade Eterna dois milhões de fiéis, tendo aquele Pontífice fixado um Ano Jubilar no começo de cada século.

O Papa Clemente VI encurtou o período estabelecido para cinquenta anos, e o Papa Xisto VI reduziu-o para vinte e cinco anos.

O Ano Santo de 1950 foi inaugurado solene-

mente na véspera do último Natal com a leitura duma bula especial e a abertura da «Porta Santa» da Basílica de S. Pedro — uma porta emparedada, na qual o Pontífice bateu com um martelo de ouro, feito expressamente para esta cerimónia. Iguais cerimónias se realizaram nas Basílicas romanas de de S. Paulo, S. João de Latrão e Santa Maria Maior.

\* \* \*

Com este motivo, reviveram em nossos dias as antigas peregrinações, que, durante o ano de 1950 convergiram em Roma, vindas de todos os pontos do mundo católico.

Peregrinar nos tempos de hoje não tem o pavor



e os lances aventureiros doutras épocas, com ameaças de morte e enfermidades, durante meses e meses. A vida mudou, a ciência inventou novos meios de transporte, e a esta hora, em todos os continentes, as agências de viagem, em colaboração com os caminhos de ferro e as empresas de navegação aéreas e marítimas, estudam os programas das peregrinações que se destinam a Roma.

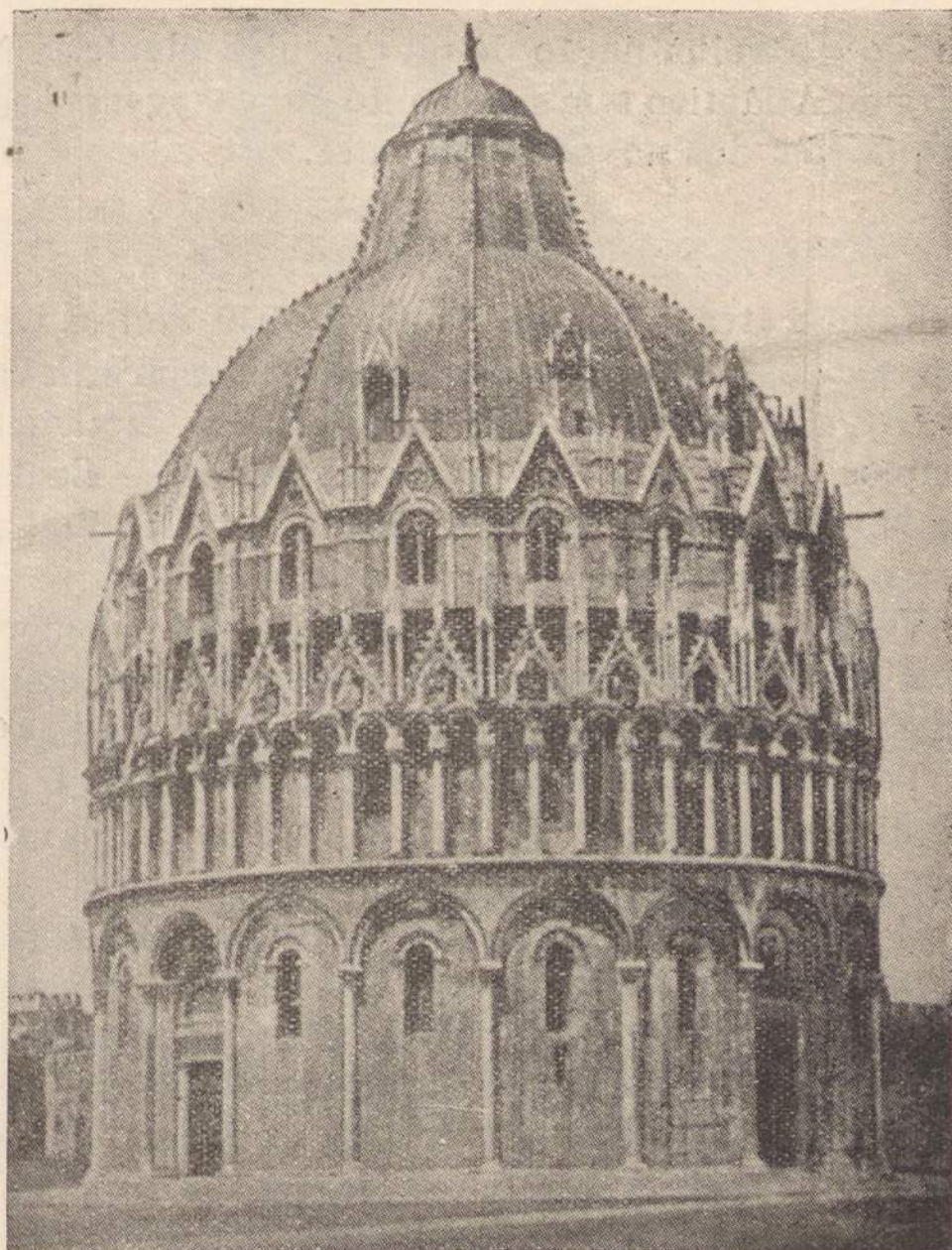
Para os que, no Ano Santo, se deslocam à Itália, não é só a Cidade Eterna que os atrai, mas aqueles pontos que o turismo de há muito consagrou, como Milão, Florença, Veneza, Nápoles e outros.

Aproveitam os peregrinos, especialmente os da América, para, na mesma viagem, fazer uma ideia da Europa. E então, tomando como base os lugares santos de Lourdes, Lisieux e Fátima, dispõem-se a visitar Portugal, Espanha e França.

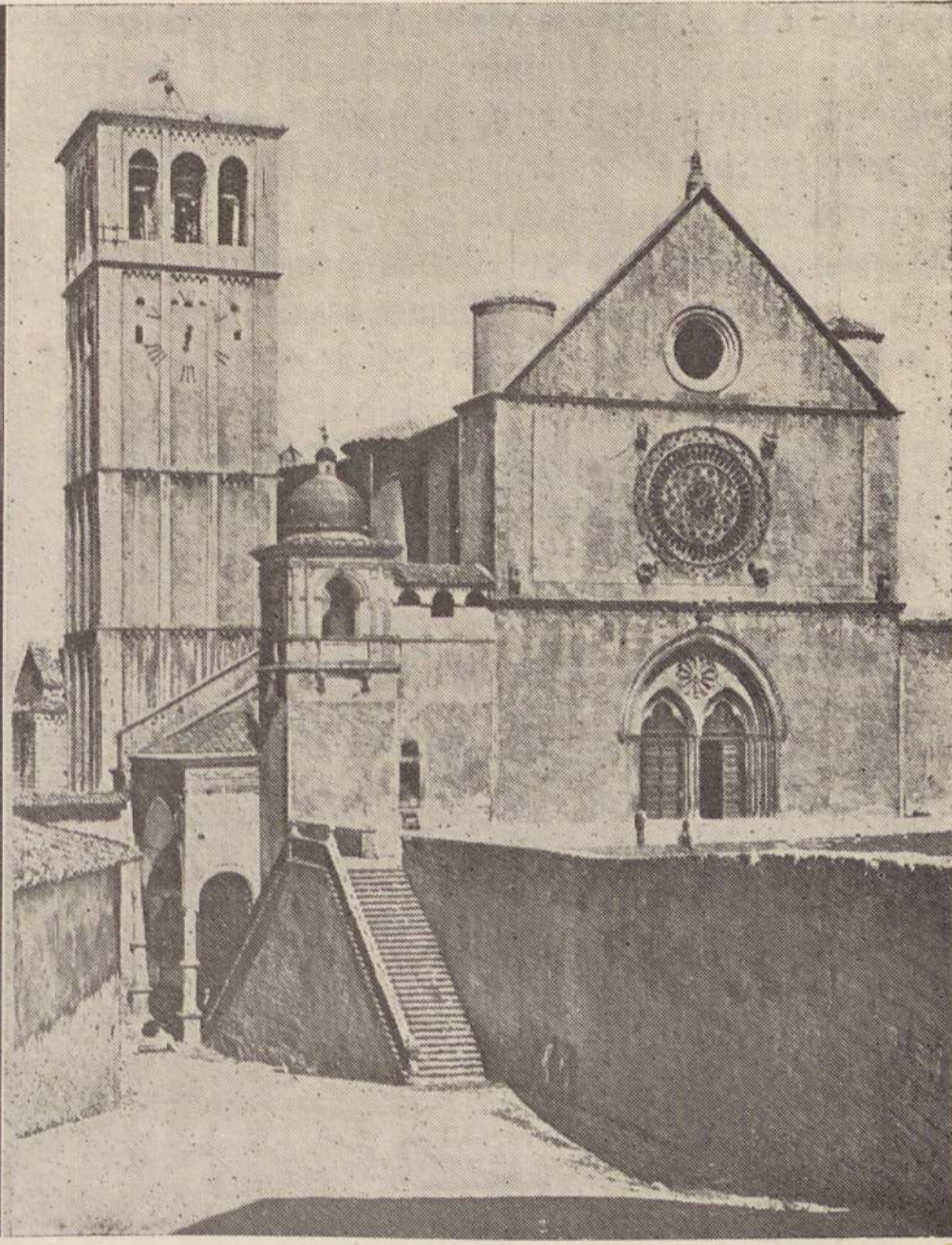
Se o caminho dos católicos no Ano Santo de 1950 é o itinerário místico de Roma, a verdade é que esse itinerário oferece um pretexto magnífico para conhecer novas terras e novas gentes.

A velha e sonhadora Europa conserva os seus templos e monumentos dedicados à Cristandade, títulos de glória que prendem e apaixonam, padrões de religiosidade transbordantes de tradição.

As pedras seculares que o velho continente possui, vão atrair os contemplativos de todo o



O monumental Baptistério de Pisa, que faz parte dum conjunto de obras primas, nas quais se incluem também a Catedral e a famosa Torre inclinada



Várias cidades e localidades da Itália possuem santuários conhecidos dos fiéis não só da Itália mas também de além fronteiras e são as metas de peregrinações religiosas de todas as partes. Na foto dois santuários dos mais visitados: o da Nossa Senhora de Monte Bérito, em Vicenza, e o de S. Francesco, em Assisi, onde se podem admirar muitas obras de Giotto



mundo e a velha nação de oito séculos plantada à beira do Atlântico tem sido ponto de passagem para os que vêm dos novos continentes.

\* \* \*

Fátima atraiu, no Ano Santo de 1950, muitos milhares de católicos, que, depois de visitarem a Cova da Iria, não se esqueceram de admirar os notáveis templos que a história universal regista: — Santa Maria de Alcobaça, Santa Maria da Batalha e Santa Maria de Belém.

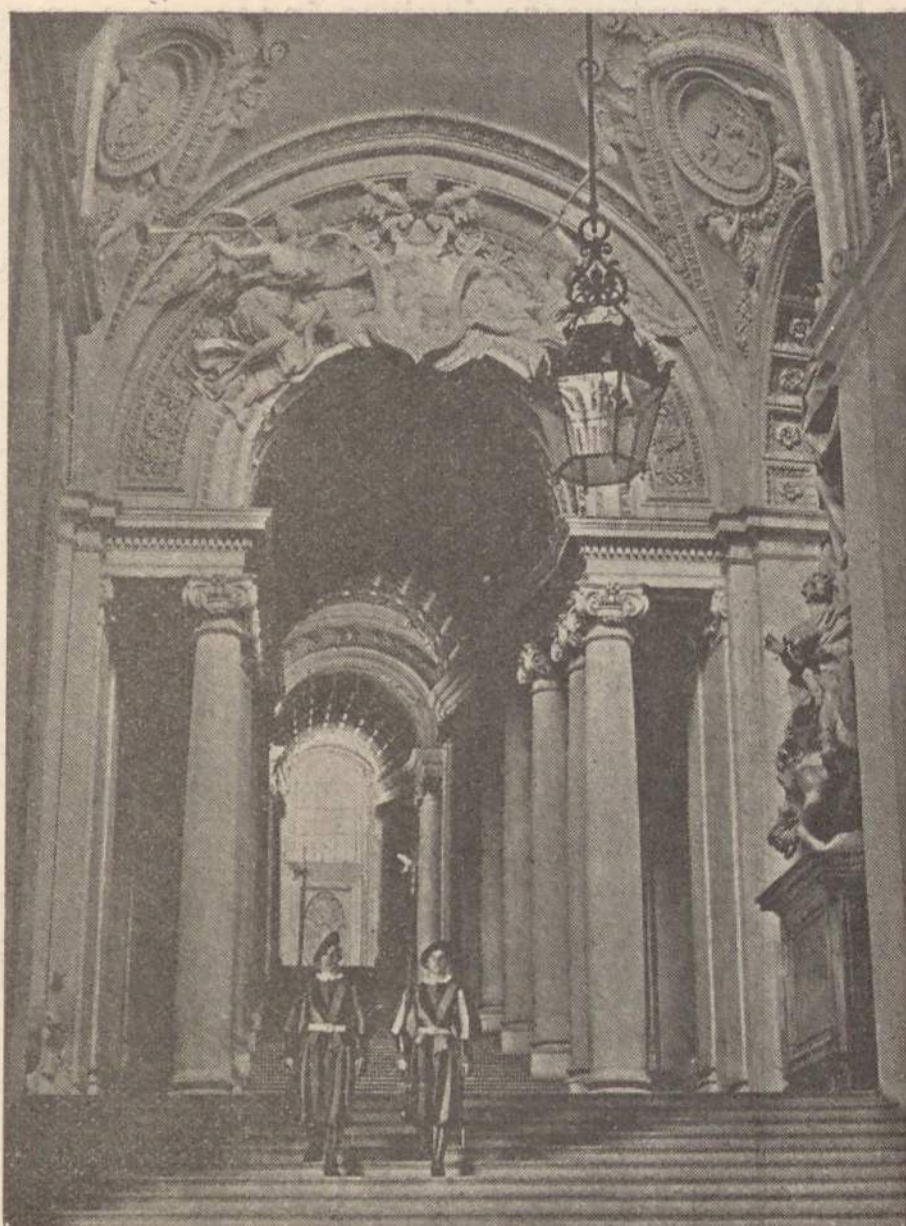
Visitados estes templos soleníssimos que recordam ao viajante a conquista, a independência e a epopeia gloriosa dos descobrimentos, o convento de Tomar evoca os tempos ditosos em que os freires da Ordem Militar de Cristo estudaram os segredos dos mares ignorados.

Guimarães é o primeiro capítulo da história maravilhosa de Portugal; Braga é toda ela um compêndio de Santidade; Porto recorda os tempos distantes da fundação; Viseu mostra as tábuas preciosas dos pintores quinhentistas; Coimbra é a velha escola onde viveram sábios, heróis e santos: Évora, um livro de arte com iluminuras riquíssimas desenhadas com o sangue de heróis, e Lisboa, a formosíssima cidade das sete colinas, a terra-berço de Santo António, justamente considerada uma das mais belas cidades do mundo.

Os peregrinos que vem a Portugal, no Ano Santo de 1950, depois da visita à terra sagrada de Fátima, podem peregrinar tranquilamente por todos os recantos de Portugal, e em todos eles encontrarão templos e padrões, castelos e monumentos, mosteiros e santuários.

Portugal reúne as condições necessárias para ser um grande país de turismo e se, na verdade, ainda hoje existem pequenas deficiências, estamos certos que não tardará a ser conhecido dos amantes de beleza de todo o mundo.

Bom clima, boas comunicações, bons hotéis, boas paisagens, bons monumentos, Portugal possui, além



As entradas do Vaticano são guardadas pela típica guarda Suíça

de todos estes atractivos, um sol magnífico, uma tranquilidade espantosa e uma hospitalidade incomparável, podendo afirmar-se que em poucas terras do mundo se recebem tão francamente as pessoas que vêm de fora.

Ano Santo de 1950!

Já nos visitaram algumas peregrinações que se dirigem a Roma, a primeira das quais, dirigida pelo cardeal Spellman. Outras virão no decorrer do ano, sendo de desejar que, neste Ano Santo de 1950, os portugueses mostrem aos estrangeiros que nos visitam, o valor da nossa hospitalidade — o atractivo número um dum país de turismo.



O grandioso aspecto da praça e basílica de S. Pedro em Roma. À volta da praça, em arco, a majestosa colunata. À direita o Vaticano



# Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

## Antologia

### A ITÁLIA VISTA DE COMBÓIO por grandes escritores europeus

O comboio, rápido como todos os da Itália, atravessou o acidentado terreno da Liguria, a perfurada cadeia de montanhas que rodeia Génova, e a fértil e formosa Lombardia, imensa planície sempre verde, que atraiu com as suas riquezas as invasões da gente do norte, e para a posse da qual batalharam as hostes bárbaras, a cavalaria dos reis da França, os gloriosos regimentos espanhóis e os batalhões de Napoleão. Da janela do comboio surpreende-se o formoso espectáculo da campina a perder-se de vista, cruzada de mansos rios e largos canais matizada aqui e ali de frondosos bosques; surgem povoações alegres, cheias de carácter, casas brancas apinhando-se contra a velha igreja e o castelo senhorial arruinado, e vislumbra-se mais longe os blocos de prata das neves eternas dos Alpes erguendo as cristas acidentadas. Carignan, Arcole, Rivoli...

Quando, ao cair da tarde, o comboio deixa para trás a histórica Pávia aparece fantástica entre as doiradas névoas do crepúsculo a histórica Milão, de torres esbeltas, e enormes palácios destacando no espaço os áureos rendilhados da Renascença.

Blasco Ibañez — «La Lombardia»

Voltámos ao comboio e diante dos nossos olhos começaram a desenrolar-se as esplêndidas belezas da costa mediterrânea; montes verdes matizados pelo branco e rosa das voluptuosas «vilas», lugarejos com seus elegantes campanários e telhados vermelhos; o mar penteando as fragas de espuma nas ribas dentadas. Com três horas de caminho chegámos a Spevia, extensa e profunda baía, que logo deixamos para trás. Avistamos bosques de pinheiros, aproximamo-nos de Carrara, célebre pelas pedreiras de mármore. Em todas as estações próximas, os comboios de mercadorias carregam imensos blocos da apreciada pedra da região. As torrentes da montanha na sua rápida descida arrastam os fragmentos das pedreiras, e os rios toscânos correm sobre eixos, que são de mármore. Será talvez efeito de imaginação, mas quando o comboio se acerca de Pisa parece que se sente a proximidade da città morta é cadutta de que falava Dante.

Blasco Ibañez — «La Ciudad Muerta»

Para alcançar Volterra, o antigo bastião suspenso sobre a Moremme, tomei o caminho de ferro que vai de Pisa a Roma. A gare está a duas horas da cidade, que se levanta a seiscentos metros, enquanto a linha férrea serpenteia

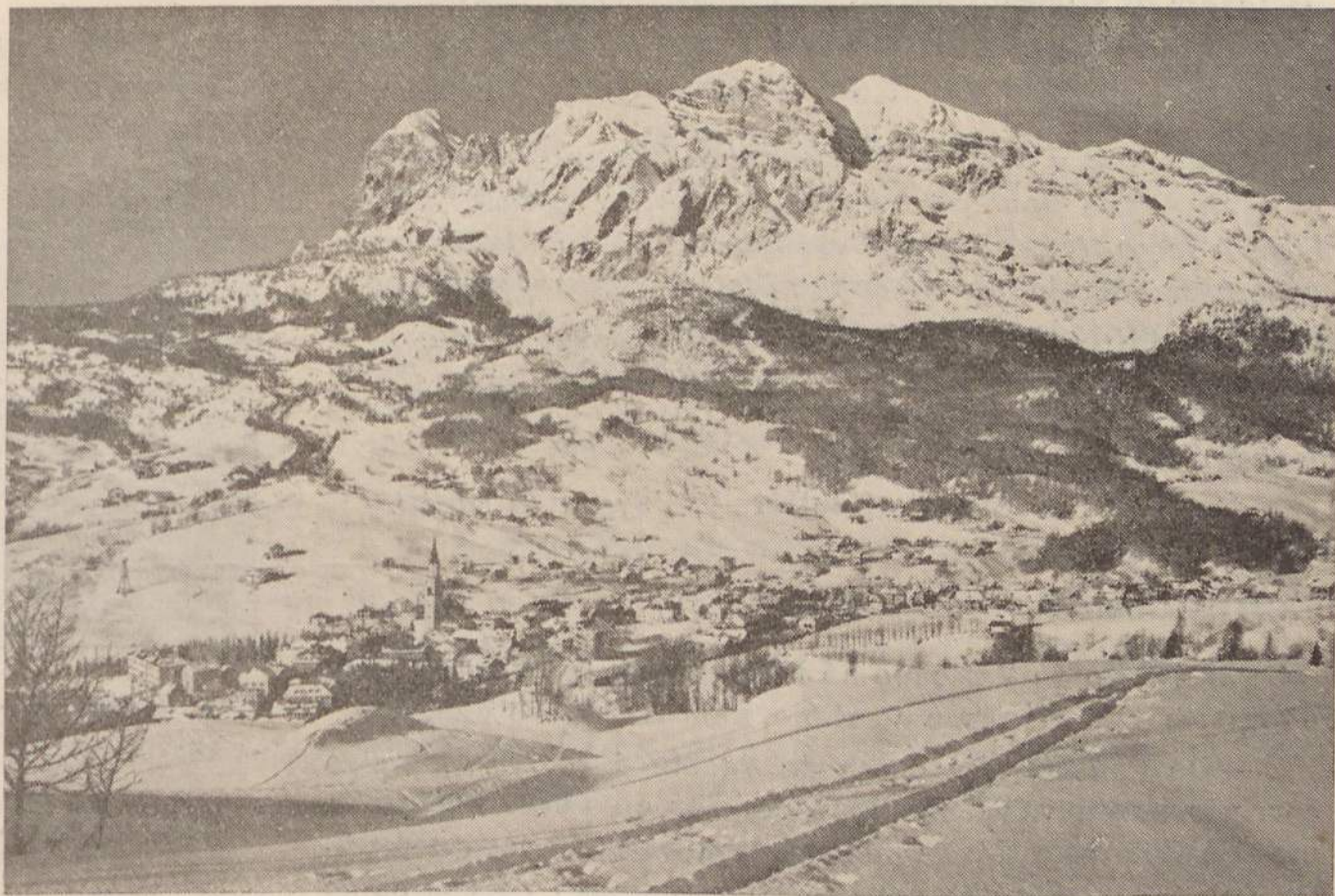
na planície à beira da pequena ribeira de Cecina. Áleas de ciprestes perfilam-se sob um céu de bronze. Já se pronunciam os contornos da cidade da Etrúria tomada em 1472 por Laurent de Medicis, visão da Idade Média, cercada pelas ruínas das muralhas, círculo onde se comprimem ruas estreitas como corredores, coleando entre casas-fortes de janelas gradeadas.

Resolvi fazer o trajecto Monte Olivete-Chinsi em carro e lamento ter tomado essa resolução. Os que reprovam o comboio acusando-o de ser prosaico e banal, mereciam passar pela dura prova que sofri; ficariam sabendo como é ingrato ter de contar com a morosidade espantosa dum percurso assim feito, o estado dos caminhos e a inteligência do cocheiro.

De Assis a Ancore o comboio vai pouco a pouco traçando círculos através das montanhas entre maravilhosas gargantas que lembram os despenhadeiros do percurso Florença-Bolonha. Um pouco antes de alcançar a velha cidade passa por Jessi onde nasceu em 1194 Frederico II.

Graças a um caminho de ferro local a cidade de Lucera está apenas a meia hora de Foggia. A tranquila e vasta planura da Pouille... Os deuses antigos não abandonaram inteiramente este céu e esta paisagem. Entre Bari e Lecce, a paragem do comboio em Buridisi é uma oportunidade para visitar a Brentesion dos Grégos onde morreu Virgílio. Durante esta caminhada veloz, a paisagem sucedia-se constantemente numa diversidade de quadros que iam ficando emoldurados na janela da carruagem.

Paulo Bourget, in «Sensations d'Italie» (1891)



A cidade de Cortina de Ampezzo, na Venetia



No comboio que me conduz de Ferrara a Pádua, estou de pé à janela para melhor admirar as colinas Euganeas e descortino por detrás delas, destacando-se no fundo sombrio do céu, a linha branca das alturas do Monte Baldo até o Grappa. Os planaltos de Asiago parecem mais imponentes revestidos de neve; vistos desta planície do Pó, formam como que uma enorme barreira que lembra certos aspectos dos grandes Alpes.

No pequeno comboio que desce de Porlezza para Menaggio admiro o promontório de Bellagio avançando entre os braços do Cômio e do Lecco...

Gabriel Faure — «Suite Italienne» (1929)

Notamos aqui algumas particularidades do caminho de ferro italiano. Nos letreiros que marcam a distância percorrida indica-se também o declive ou a elevação do terreno. Les signaux se font au moyen de paniers d'une forme particulière, qu'on hisse le long de grands mâts à des hauteurs convenues. A via é simples. Nas estações, que são bastante frequentes, vendedores de pastéis, limonadas, cafés, oferecem-nos os seus serviços. A linha férrea passa junto a Vincenzo e logo atinge Pádua. Uma torre e alguns campanários



O templo de Posidon (VI século antes de Cristo) em Pesto, no sul da Itália

destacam as silhuetas negras na lividez do céu. Súbitos clarões de relâmpagas perseguem os vagon na sua correria.

Chegamos a Mestre. O caminho de ferro tornou inútil a gôndola: uma ponte imensa salta sobre a lagôa e liga Venesa à terra firme. A lagôa estende-se dos dois lados como que mergulhando no desconhecido, e o comboio dir-se-ia cavalgar através o vácuo como o hipogryfo dum pesadelo, pois não se distingue nem o céu, nem a água, nem a ponte. A locomotiva é como aqueles carroções bíblicos cujas rodas turbilhonavam como chamas.

Teófilo Gautier — «Voyage en Italie»

## Curiosidades

No Estado do Vaticano há uma estação ferroviária. Mas não parte de lá nenhum comboio, nem tampouco chega.

— Do *Courrier Européen* de Agosto, 1906: «Foi preciso corrigir as curvas demasiado rápidas e os declives íngremes de Génova a Nôvi, onde a antiga linha férrea que atravessava o Apenino não permitia a circulação de comboios de grande velocidade. Procedeu-se a um novo traçado e à construção doutro túnel.»

— A rede dos caminhos de ferro italianos era, em 1880, de 8.713 quilómetros. Em 1903, 16.121 quilómetros. Em 1909, ultrapassou 17.000.

(«L'esercizio ferroviario» de Giuseppe Spera).



O histórico castelo Sforzesco de Milão (época medieval)

— A Federação dos Ferroviários de Itália, contava em 1910 cerca de 60.000 aderentes em 90.000 *ferrovieri* («Les Chemins de Fer en Italie» por Tajani).

— Na reconstrução da estação de Milão foi dispendida a importante soma de cinquenta milhões de francos (segundo refere E. Milhaud na sua obra «Le Rachat des Chemins de Fer».)

— Uma das linhas com maior número de túneis é a de Turim-Modane.

(«Histoire des Chemins de Fer Italiens».)

— «Após a anexação da Lombardia e da Venétia, o governo italiano resgatou os caminhos de ferro destas duas províncias que, juntamente com outros ramais já nacionalizados, como o de Piemonte, se tornaram caminhos de ferro do Estado».

(Do livro de Albert Dauzat, «L'Italie Nouvelle»)



A belíssima Praça de Dôme, em Milão

## Uma síntese

Os caminhos de ferro são as veias dum país.

Luís d'Ambra (romancista italiano).





O Canal Grande de Veneza, em dia festivo

## RECORDAÇÕES DE VIAGEM

# PELA ITÁLIA

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

É um lugar comum dizer-se que a Itália constitui uma das regiões mais belas do Mundo, sedução dos artistas, dos intelectuais e dos turistas, tal essa verdade se apresenta indiscutível a todas as pessoas, e por isso uma viagem pela Península Italiana é uma das maiores ambições que se podem alcançar.

Deparou-se-me a possibilidade dessa visita de meados de Maio a princípios de Junho de 1937, num total de pouco mais de vinte dias inesquecíveis, pelo que decorridos treze anos posso de memória descrever o que vi, ou seja viver de novo a Itália. Convém ter-se em conta de que findara havia um ano a guerra ítalo-etíope, desenrolava-se a guerra civil em Espanha e a Europa estava nas vésperas da Grande Guerra Mundial.

Para quem não experimentou o navio, ainda não viajou em avião, não possui um automóvel, o

percurso por caminho de ferro estava naturalmente indicado, embora muitos receassem a travessia de Espanha devido aos perigos da guerra civil, preferindo a via aérea ou marítima. Embora suspenso o «Sud-Express» e a carruagem directa de Hendaia desde 20 de Julho de 1936, estabeleceu-se a partir de Abril de 1937 uma ligação com Salamanca, continuando-se a viagem no comboio Sevilha-Irun.

Parti, pois, no rápido do Porto das 8,40 horas, ainda com a composição de madeira que só em 1941 seria substituída, pertencendo a carruagem directa à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. Ao entardecer atravessou-se a fronteira, para chegar a Salamanca cerca das 23 horas, não encontrando vestígios da guerra, o que não aconteceria no decorrer do percurso. O comboio para Irun devia chegar duas horas de-



pois, porém o atrazo foi de mais de seis horas, permanecendo-se na carruagem, onde o repouso não existia, visto esperar-se constantemente a chegada, pois ninguém informava na triste confusão de um país em guerra e que é vulgar nos caminhos de ferro espanhóis mesmo em tempo normal. A necessidade de limpar a carruagem para o percurso inverso, fez com que os passageiros, quando já amanhecia, se dirigissem para a plataforma da estação, observando eu o primeiro aspecto militar, dado por um comboio que passou, cantando os soldados que o enchiam e dando vivas, num entusiasmo próprio da luta travada.

O almejado comboio Sevilha-Irun acabou por surgir, começando o difícil problema da acomodação por se encontrar repleto de oficiais e soldados, sendo alguns espanhóis e muitos italianos, alemães, marroquinos e do Tércio, no meio duma confusão, desordem e animação indescritível. Alcançado lugar num compartimento de 1.<sup>a</sup> classe, que mais parecia um dos piores da 3.<sup>a</sup> classe, pela sujidade, aglomeração de pessoas e deterioração, o comboio seguiu, cruzando-se com outros exclusivamente militares, carregados de material de guerra, e ambulâncias para o transporte de feridos com a Cruz Vermelha gravada nas carruagens. De vez em quando diminuía a velocidade, por motivo de se atravessar uma ponte que fora dinamitada e que se encontrava em reconstrução, pelo que era necessária uma marcha de precaução. O dia estava lindo de Sol, que dourava os campos tristes de Castela, enquanto a paisagem se modificara com a proximidade das Vascongadas, facto que se encontra magnificamente descrito numa das obras do ilustre romancista sr. Aquilino Ribeiro.

Quem nunca viajou num comboio militar em

tempo de guerra não faz ideia da gritaria, desordem e sujidade das carruagens. São papéis rotos, restos de comida, nódoas nos estofos e por vezes até vidros partidos. Recordo-me ter tentado andar pelo corredor e não ser possível pela abundância de soldados deitados, cartuxos e espingardas espalhados ao acaso.

O comboio ganhou um pouco de atrazo, indo as carruagens mais vazias a partir de S. Sebastião, para se alcançar Irun por volta das 15 horas. Como estavam cortadas as comunicações ferroviárias com a França, tinha-se de ir a pé até à ponte internacional, enquanto um homem conduzia as malas num pequeno carro, pois os automóveis estavam todos mobilizados, percorrendo assim a melhor artéria com os prédios destruídos por os vermelhos os incendiarem na retirada, vencidos pelas forças nacionalistas sob o comando do glorioso General Mola.

Suportadas as inúteis investigações alfandegárias e mostrado o aborrecido passaporte, tão prejudicial para o turismo, entrei em França com saudade de outras vezes em que o trasbordo se fazia na própria estação de Hendaia, como se efectua de novo desde 1948.

Nessa época existia um razoável hotel em Hendaia, que já não encontrei em 1947, onde descansei, para, no dia seguinte, seguir num dos cómodos comboios franceses para Lurdes, afim de aí passar uns dias, dirigindo-me depois a Marselha, Nice e Mónaco.

Percorrendo o encantador principado de Mónaco, em que tudo parece conjugado para deleite e sedução humana, espécie de paraíso onde apenas o jogo mostra um aspecto repugnante, dirigi-me à séde do turismo italiano que funciona em Monte-



Costumes regionais italianos (Piemonte, Sicília e Abruzzo)





Aspecto panorâmico de Veneza, vista de avião

Carlo. Era uma agência de «Ente Nazionale pela Industrie Turistiche, perfeitíssima organização, onde me forneceram não só magníficas brochuras das principais cidades italianas, lista de hotéis, e uma minuciosa descrição da viagem, depois de eu ter exposto o plano.

É a Itália um centro turístico de primeira grandeza, e nada mais agradável de encontrar que uma pessoa delicada, conhecendo perfeitamente o assunto, respondendo com absoluta segurança, nunca se mostrando fatigado às perguntas, lembrando mesmo outros lugares a visitar. Assim é que se atraem turistas, de modo ainda a desejarem ver mais do que pretendiam inicialmente.

Além disso, a boa orientação do turismo italiano não estabelecera a redução de 75% no preço dos bilhetes de comboio a quem entrasse por uma fronteira e saísse por outra, adquirindo-se na primeira estação italiana um bilhete válido para todo o percurso, sem mais despesa ou necessidade de carimbos ou idas às bilheteiras. Com relação aos hotéis, que estavam divididos em classe de luxo, 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> categoria, vendiam-se os «bons de hotel» incluindo todas as despesas duma diária normal, pelo que nos hotéis pagava-se com esses «bons» adquiridos com o câmbio da lira turística, enquanto a lira normal estava a 1\$10. Salvo as despesas extraordinárias, podia-se, antes de entrar na Itália, saber quanto se ia gastar. Maravilhosa organização

digna de ser imitada pelos países com condições turísticas.

«Dada a minha atracção pelos pequenos países em extensão mas que correspondem a velhas civilizações na expressão feliz do sr. Ferreira de Castro, perguntei informações sobre a possibilidade duma viagem à Albânia, pois a geografia ensinara-me que partindo de Ancona, Bárion Brindisi, era apenas o mar Adriático que separava os dois países.

Munido dum «Guide Bleu» respeitante à Itália, de um guia de conversação italiana, das brochuras oferecidas em Monte Carlo e do plano de viagem que me elaboraram, chegava a Vintimília.

Deixadas as malas na estação guardadas militarmente, pois era assim o estabelecido, segui para a cidade, que me agradou imenso, mergulhada num dilúvio de luz com a mancha azul do mar Mediterrâneo ao fundo.

Almoçando num restaurante, provei o prato nacional que me seria servido em todas as refeições durante a minha permanência na Itália, macarrão com queijo, que é saboroso mas acaba por cansar.

Pelas 13 horas partia no comboio, depois de munido dum bilhete que serviria para toda a viagem na Itália e de voltar a encontrar as malas no mesmo lugar em que as deixara.



A construção do Castelo S. Angelo, em Roma, data do tempo dos imperadores Adriano e Antônio Pio. Segundo a tradição, quando, no ano de 590, o papa Gregório Magne realizava procissões para salvar Roma da peste, Deus, como sinal da sua misericórdia, mandou do céu um anjo, que se foi colocar em cima do castelo e ali ficou.



Os caminhos de ferro italianos foram nacionalizados devido à lei de 18 de Abril de 1905 da autoria de Giolitti numa errada visão e apenas em parte, compreendendo em 1939 a rede do Estado 23000 km. e pertencendo às companhias particulares 6039 km., ou seja cerca de um quarto das linhas. Após má administração, Mussolini deu aos caminhos de ferro um impulso admirável, caracterizando-se pela excelência do material, exatidão dos horários, electrificação, construção de novas linhas e aceleração de velocidades. As primeiras classes, forradas de veludo vermelho, eram magníficas, causando verdadeiro deleite viajar, enquanto um pessoal correctíssimo e disciplinado executava a sua missão, indo em cada comboio dois fascistas uniformizados de negro, com pistola e punhal.

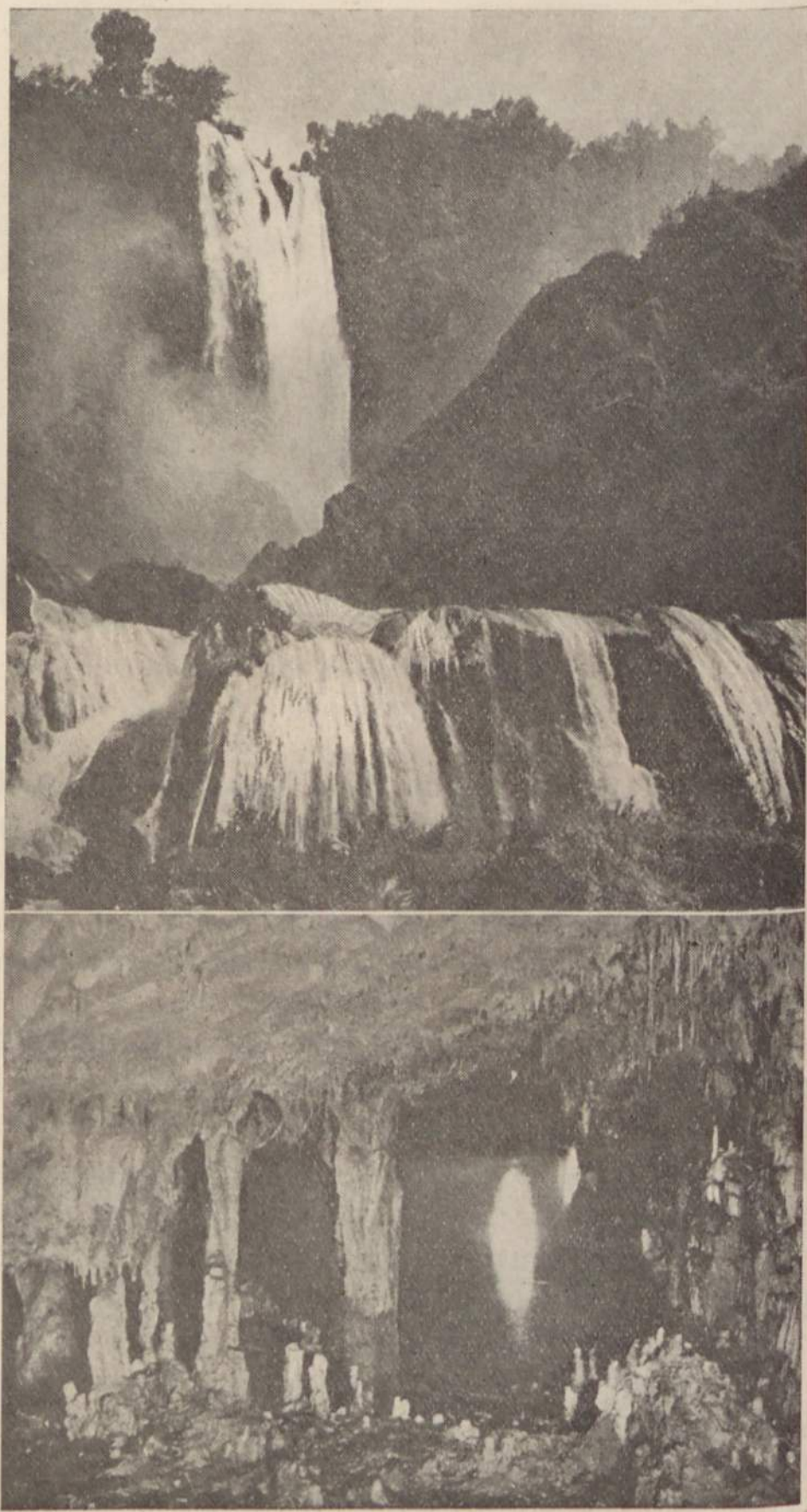
O primeiro percurso foi de Vintimília a Pisa, onde cheguei cerca das 23 horas, seguindo a linha férrea junto do litoral, permitindo contemplar o Mediterrâneo. Passou-se por São Reno, centro turístico universalmente conhecido, Imperia, Afássia, chegando a Génova pelas 19 horas. Da estação admirei a cidade e o importantíssimo porto, passando para o comboio de Pisa, que atravessou um importante túnel, avistando depois as praias elegantes de Santa Margarida e Rapalo, onde recordei o tratado de amizade celebrado em 1922 entre a Alemanha e a Rússia, continuando a via férrea a mostrar as belezas da costa Viarrégio e outros lugares; atravessou-se o rio Arno, vendo-se à direita uma torre iluminada indirectamente. Estava-se em Pisa.

Como no dia seguinte era domingo, o meu primeiro cuidado foi ouvir missa, para, a seguir, conduzido por um velho eléctrico, visitar a praça do Duomo duma atracção invulgar pelos quatro monumentos que possui: Duomo, Torre Inclinada, Baptistério e Cemitério. Universalmente conhecida, a Torre Inclinada encontra-se escorada com vigas de ferro devido à sua situação que parece piorar de ano para ano, subindo-se por uma galeria exterior bastante curiosa, até se chegar à parte superior donde se disfruta um panorama atraente sobre Pisa histórica e tranquila cidade, cuja recordação não esquece facilmente. Visitada exteriormente a Universidade, que estava fechada por ser domingo, segui pela tarde para Florença.

Pela janela do compartimento avistava-se uma paisagem característica do interior, campos de trigo, pequenas moradias, grupos de ciprestes que são vulgaríssimos na Itália, tudo bem aproveitado, enquanto o comboio, numa marcha impecável e cumprindo rigorosamente o horário, me depunha na estação de Florença.

Florença é um dos melhores e mais perfeitos especimens do museu que é a Itália, merecendo uma visita demorada, nunca inferior a três ou quatro dias. Os museus, como a Galería dos Offícios e o Palácio Pitti, os monumentos, as pontes sobre o

Arno, as igrejas, os jardins como o de Boboli donde se avista toda a cidade e por onde passei numa tarde de sol, etc. Conhecendo bem a ciência do turismo, os italianos conservavam os velhos trens a 10 liras por hora, afim de se visitar com a comodidade e lentidão necessária as cidades, visto a velocidade dos automóveis prejudicar pela sua rapidez. Desse meio de locomoção me servi em Nápoles e Milão.



As cascatas de La Marmora em Turim.  
As esplêndidas grutas de tritone em Amalfi, ao sul de Nápoles

De Florença a Roma por Arezzo a linha férrea atravessa o vale de Chiana, limitando o lago Trasimeno, onde as hostes de Aníbal derrotaram os Romanos. para junto das minas do templo de Minerva se entrar na modesta estação de Roma, mais tarde destruída pela Grande Guerra Mundial, pelo que agora deverá possuir edifício condigno da sua importância e movimento.





### BELEZAS NATURAIS DA ITALIA

OS MONTES E LAGOS DA ITALIA — Da esquerda para a direita e de alto para baixo: Paisagem nas montanhas das Dolomitas (Venézia); O vulcão Etna coberto de neve a 3279 m.; Lago de Garda (entre a Lombardia e a Venézia) Deseuzano; Lago de Como; Pequeno lago da alta montanha, e lago Bianco; Contraste de neve e flores



Instalei-me em Roma no Hotel de Inglaterra, que outrora foi o primeiro actualmente de 3.<sup>a</sup> classe categoria que corresponde à 1.<sup>a</sup> portuguesa, onde uma lápide recorda a estada de El-Rei D. Pedro V quando da sua viagem à Itália antes de assumir o trono, tendo a vantagem de se encontrar no centro da cidade. Não vou, claro está, fazer a descrição de Roma e da Cidade do Vaticano, tantas vezes por outros efectuadas, mas referir uns ligeiros pormenores.

Comecei por me inscrever numas excursões que em três dias mostravam Roma por um preço con-

tudo êsse passado colaborando com o presente, como o monumento de Vítor Manuel II, a Via do Império, a nova avenida ligando a Praça de S. Pedro ao Tibre, etc...! Roma eterna há-de permanecer sempre actual perante o Universo.

Após alguns dias de demora, segui para Nápoles, permanecendo o suficiente para conhecer essa cidade tão pitoresca, as ruínas de Herculano e de Pompeia, e o Vesúvio. Confesso que foi emocionado que li na bandeira de um eléctrico a palavra Herculano e para lá me dirigi, visitando a parte descoberta então aliás bastante diminuta, sendo as



Na Praça de S. Marcus, em Veneza, os pombos rodeiam o turista que distribui o grão em pequenos saquinhos, à venda na própria Praça

vidativo, travando conhecimento com igrejas, monumentos, cidade universitária, estádio, novas ruas que respeitavam o passado e preparavam o futuro sonhado por Mussolini na sua visão gigantesca. Que emoção não senti ao contemplar, da Praça de S. Pedro, a Basílica e junto o Vaticano, que dá perfeitamente ideia da eternidade da Igreja Católica! Os riquíssimos museus pontifícios, principalmente na parte escultural, são os mais notáveis do Mundo, as catacumbas com os ossos dos primeiros cristãos, o Coliseu com a cruz mandada restaurar por Mussolini, a Basílica de S. Paulo,

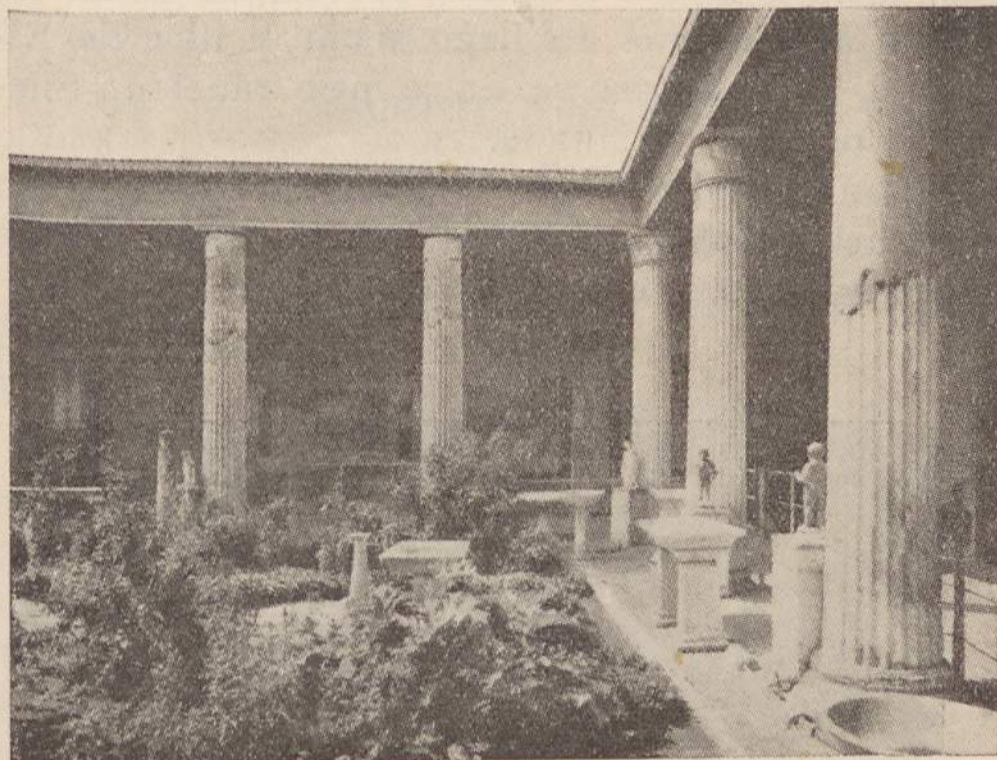
escavações difíceis por se haver construído superiormente uma povoação, obrigando o desaterro e a expropriações.

Para visitar Pompeia segue-se de comboio eléctrico até à estação de Pompeia, clara e em estilo italiano, entrando-se na cidade em ruínas, impressionando o silêncio e a atmosfera tanto do passado, que se os seus habitantes surgissem, o que pareceria estranha era a minha presença, de tal forma o ambiente se manifesta. Permaneci a manhã em Pompeia, voltei de comboio até Pugliano, onde mudei para o comboio do Vesúvio que liga em 45



minutos Pugliano até à estação inferior do funicular, sendo parte em aderência e parte em cremalheira.

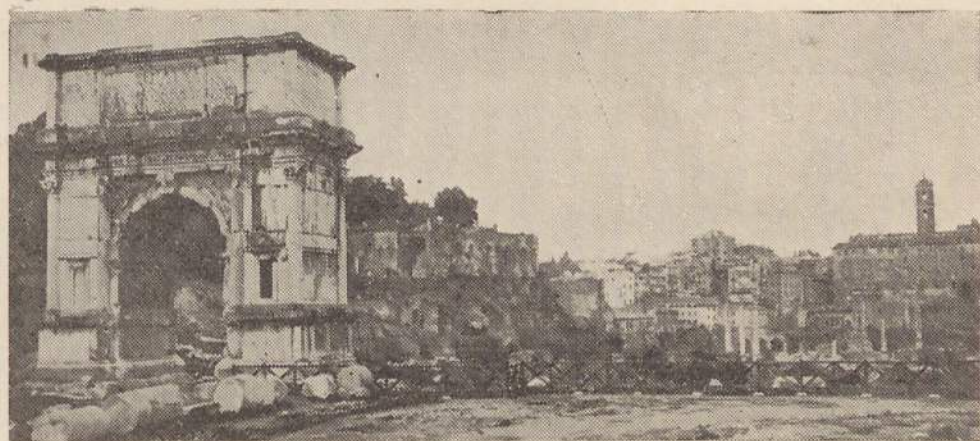
O funicular conduz em 10 m. até á estação do Vesúvio, contornando-se a pé a montanha por um caminho que permite contemplar o mais deslumbrante panorama da Itália e um dos quatro mais belos do Mundo: a baía de Nápoles com o mar azul ferrete, o sol brilhando num esplendor de Verão, e eu caminhava embevecido, quando numa volta do caminho, um homem com uma viola tocava canções italianas de origem popular, aumentando assim o sonho fantástico do lugar. Aproximei-me do cone do vulcão, mas não avancei até à cratera por isso só se poder efectuar acompanhado de guias e não haver necessidade. O vulcão lançava fumo, fogo, e, por vezes, alguns ruídos mais fortes de explosões. Ali permaneci algum tempo, observando uma perfeita lição prática de vulcanismo, até que



ITALIA — Restos de Pompeia. Jardim duma casa particular (os Vethi), obra de há 2000 anos

de tarde voltei a Nápoles para iniciar a viagem de regresso,

De Nápoles a Roma estabelecera-se, havia uns dias, um comboio eléctrico de tipo aerodinâmico que alcançava no percurso a velocidade de 140 km. à hora e atingiria numa experiência a de 216 km. Desde logo a minha curiosidade ferroviária fez gastar a sobretaxa de 15 liras, e de manhã, pelas 10 horas, tomava o comboio que chegava a Roma duas horas e um quarto depois, partindo da estação Mergellina e seguindo pela via directa. Quando o comboio apareceu vindo da estação central de Nápoles, bloco só de um extremo ao outro, formando uma unidade perfeita, causou-me algum espanto, sendo constituído por carruagens de 1.ª classe de tipo Pullman com corredor central, tendo cada lugar na sua frente uma mesa, onde se podia tomar o que se desejasse do restaurante. As janelas



ITALIA — O Arco de Tito

não se abriam para a carruagem oferecer menor resistência à deslocação de ar, efectuando-se o arejamento por processo artificial, mantendo-se interiormente uma temperatura agradável apesar do dia de calor. Que suavidade na marcha! A velocidade não se sentia, apenas o deslizar muito apressado da paisagem indicava a rapidez do comboio. Roma avistou-se e foi com saudade que troquei o comboio eléctrico por um outro de composição bastante mais antiga que em 10 horas me conduziu a Ancona, para duas horas mais tarde alcançar Rimini.

Em Ancona entrei no restaurante da estação e perguntei o preço do jantar, que era de 18 liras.

Terminado o respasto, apresentam-me a conta com mais duas liras, a pretexto que tinha comido as laranjas que estavam colocadas na mesa. Repeli enérgicamente o abuso, só pagando o que anteriormente me fora indicado.

Fui a Rimini de propósito para visitar S. Marino, um dos pequenos estados europeus que faltava conhecer, efectuando a viagem numa linha electrificada mandada construir por Mussolini, e pela tarde, parti para Veneza, chegando cerca de das 23 horas.

Veneza é uma cidade única no Mundo, desde a sua situação com canais em vez de ruas, até à beleza arquitectónica dos seus edifícios, sendo difícil encontrar palavras para explicar o que se sente.

Atravessei uma magnífica estação com abundância de pedra mármore, o que é vulgar na maio-



ITALIA — O Coliseu





A nova Praça Fiume, em Milão

ria das suas congéneres italianas, desci uma escadaria, cujos últimos degraus eram banhados pela água da laguna, e entrei numa gôndola, que, por 14 liras, me conduziu ao hotel. Este facto, aparentemente simples, é completamente diferente de qualquer outra cidade, e a gôndola deslizando pelos canais, ladeados por edifícios sumptuosos do século XV com tal impressão do passado, que, se as portas se abrissem e os moradores de outrora surgissem, nada disso seria estranho. A gôndola caminhava, conduzida sem grande esforço pelo gondoleiro, que lançava um grito característico nas embocaduras dos canais para evitar qualquer choque com outra gôndola, e, por vezes, cantava. Como no Vesúvio, poucas vezes o canto teve para mim uma afirmação tão atraente.

Em Veneza visitei a Praça de S. Marcos e a Piazzetta, ouvi missa na Basílica, subi à Campanila, vi o Palácio dos Doges, estive em Murano e no Lido e uma noite compreendi a alma de Venesa. Para se conseguir alcançar tudo o que há de belo, de artístico e de sentimental em Veneza, só se obtém, deslizando suavemente numa gôndola, por uma noite estrelada, através dos canais silenciosos e adormecidos, e então a dúvida surge ao nosso espírito sobre o que se pode sentir de irreal e de fantástico na vida terrena.

Adquiridos os vidros de Murano e as rendas de Veneza, conhecidas as inúmeras lojas que fazem de Veneza um dos centros comerciais mais importantes da Itália, segui para Pádua, executando a viagem de dia, o que me permitiu observar a ponte-estrada que Mussolini mandou construir, ligando Veneza ao Continente e paralela ao caminho de ferro. Em «trolley-bus» dirigi-me da estação de Pádua à Basílica, junto do túmulo de Santo António, e, ao entardecer, desci na monumental estação de Milão, que tem próximo um depósito de

material ferroviário de mais de dois quilómetros de extensão.

Para mim Milão não é só a cidade que possui uma catedral com mais de mil estátuas, o centro industrial e urbano mais importante do norte da Itália com ruas envidraçadas na parte superior, mas é também a notável estação de pedra mármore, a maior, onde se movimentam mais de 350 combóios por dia, com cais de um quilómetro de comprimento, encontrando-se dentro da estação tudo o que é necessário desde lojas vulgares a estabelecimentos bancários. Foram horas de imenso prazer ferroviário as que dediquei à visita da estação, encontrando-se o edifício numa praça monumental para melhor projecção e no fim duma avenida que comunica com o centro da cidade.

Como tinha de partir para Paris, saí de Milão numa carruagem directa, que em 15 horas me conduziu à capital francesa, apreciando ainda em Itália as margens do Lago Maior, a ilha de Estressa, para entrar na Suíça pelo túnel do Simplon, o maior do Mundo.

Nunca realizei uma viagem tão variada, tão instructiva, tão inolvidável! Com efeito, a Itália permanece para mim sempre presente.



Um dos típicos grandes concertos ao luar na praça de S. Marco, em Veneza. Regatas históricas no Canal Grande em Veneza.



# Arte Italiana

## TESOUROS DE 25 SÉCULOS DE HISTÓRIA

Pelo Prof. GIACINTO MANOPELLA



Uma obra de Rafaello: «O Casamento da Santa Virgem» (na Pinacoteca de Brera)

QUEM disser que a Itália é o país da Arte, não faz concessões à retórica nem ao lugar comum, mas simplesmente reconhece o vigor inextinguível duma tradição quase trimilenária. Ainda antes de Roma, os Etruscos foram capazes de criar uma civilização superior que não foi unicamente um reflexo provincial da civilização egeia, mas também elaborou germens originais dum sentimento artístico que, pela notável expansão político económica daquele povo, deixou rastros indeléveis, quer na arquitectura, quer nas artes plásticas e figurativas. Não admira, portanto, que a influência etrusca se encontre no processo formativo inicial da arte romana desde que Roma, colocada no centro de povos diferentes, mais ou menos cultos, nas próprias vias de comunicação entre Etrúria e Campânia (as zonas de civilização mais avançada na Itália daquela época) assumiu um papel primacial: elaborar uma síntese de civilização, fundindo numa unidade original elementos de diversa origem, para a transmitir, por sua vez, a povos menos avançados. As derivações gregas, etruscas e, em geral, itálicas, são evidentes na mais antiga arquitectura pública e privada, na escultura e—a acreditarmos em Plínio e Quintiliano—na pintura parietal e cerâmica da Roma arcaica. Esta síntese original apurou-se cada vez mais, adaptou-se às características fundamentais dos Romanos. A arquitectura manifestou uma tendência nítida para as soluções práticas dos problemas construtivos, quer no monumento isolado, quer nos planos urbanísticos, com profunda modifica-

ção dos sistemas tradicionais de construção e decoração, com o uso de novos materiais, com a invenção de novos elementos arquitectónicos e novos tipos de edifícios: seria difícil dizer-se, em muitos casos, onde acaba a obra-prima de engenharia e começa a de arte, tão intimamente se realiza a fusão da inspiração com a técnica. A arquitectura romana é, sem dúvida, a mais alta manifestação duma consciência histórica perfeita, certa de trabalhar para a eternidade.

Também na escultura romana aparece a influência etrusca e grega, quer na estatuária, quer nos trabalhos de tipo artístico-industrial: terracota decorativa, cerâmica, estuques, loiça metálica em relevo, etc.; mas pouco a pouco vai firmando-se o gosto indígena pelos relevos de inspiração histórica e pelos retratos.

Da pintura italiana antiga existe hoje uma rica documentação, que consta de obras romanas, mas principalmente pompeianas e herculanenses: cerca de três séculos de pintura (2.º séc. a. C. — Ano de 79 a. C.), nos quais se pode divisar a sucessão de quatro estilos, pelo menos. Rivalizam com a pintura os esplêndidos mosaicos.

Este processo formativo atinge o seu apogeu na arte imperial romana: templos, palácios, basílicas forenses, teatros, arcos de triunfo, colunas comemorativas, foros imperiais, estradas, pontes, aquedutos, tumbas monumentais, etc., alcançam os confins duma grandiosidade quase sobre-humana; a escultura, a pintura e o mosaico resplandecem dum fulgor imortal; e quando o advento do Cristianis-



mo impõe a necessidade de novas soluções para os problemas do espírito, também a arte obedece plenamente ao impulso dos novos templos, dos ideais novos: da idade imperial pagã passa insensivelmente a interpretar os sentimentos da idade imperial cristã, e depois os da Idade-Média. A crise dos valores espirituais da tradição romana, acompanhada e assinalada por uma formidável crise político-económico e militar, ameaçou arrastar também a arte para o abismo em que se perdeu boa parte da cultura clássica, sem conseguir destruí-la.

\* \* \*

Parece que a arte romana, com as invasões bárbaras do século V, deveria também ter morrido, juntamente com o Império romano. Mas é evidente que o espírito criador, que em Roma havia dado formas artísticas tão originais e grandiosas, não podia assim perder-se. Foi precisamente um bárbaro, Teodorico, rei dos Godos, que na cidade de Ravenna empreendeu, com êxito, retomar o fio da tradição clássica romana, que também havia de deslumbrar os Lombardos—desta vez inutilmente, pela sua incapacidade criadora. O reaparecimento desta tradição devia dar-se com profundidade dois séculos mais tarde, na época dos Carolíngios, e a



Um pormenor do quadro, numa exposição dedicada especialmente aos mosaicos, realizada há tempos em Roma



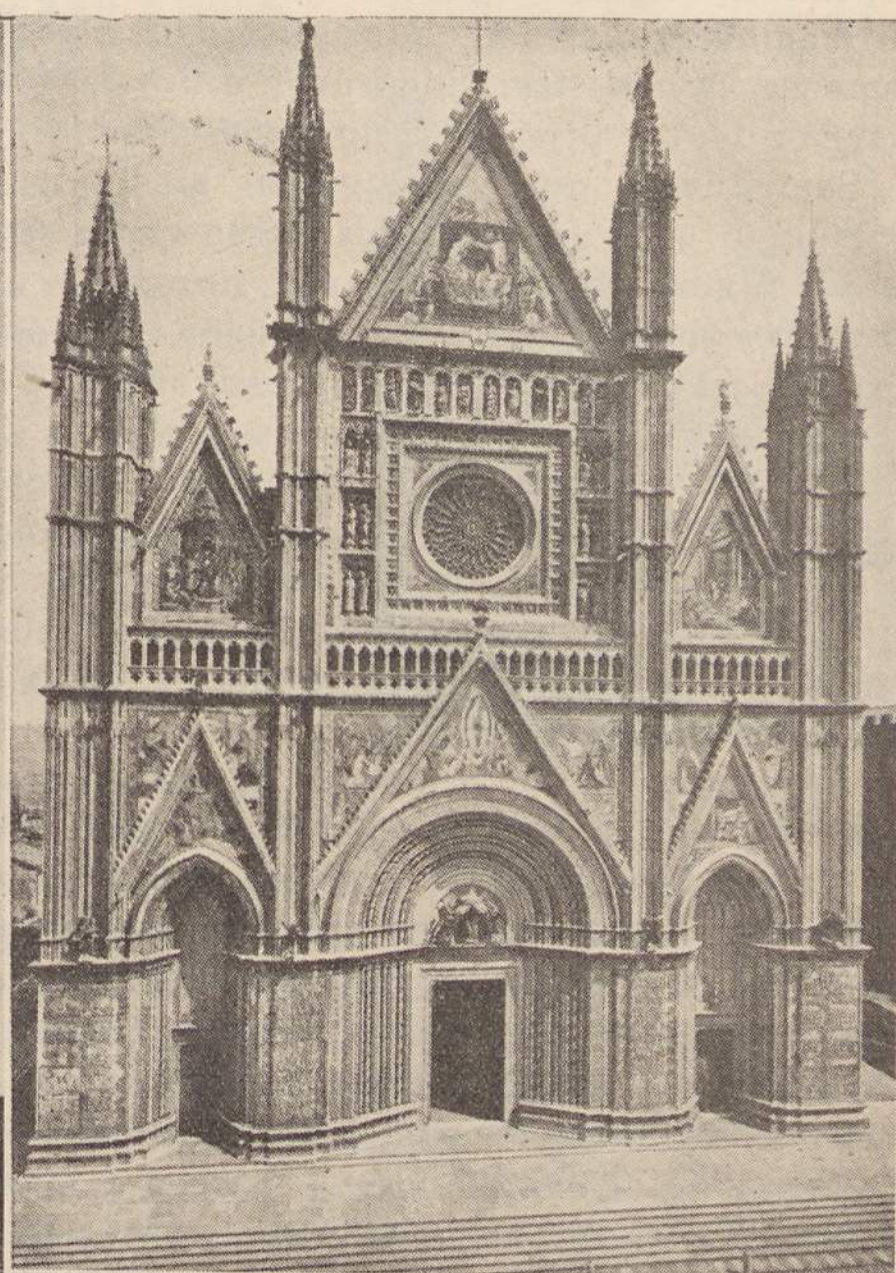
Uma das numerosas obras primas da Igreja de S. Pedro :  
«A Piedade», de Miguel Angelo

fôrça estilística da nova arte, a medieval, devia brotar da arte romana do tempo do Império.

Entre os fins do século VII e do século X, surgiu a obra construtiva dos «magistri comacini», de cuja imorredoura acção derivou, não obstante perdurar o gosto pelo estilo bizantino, aquela rica florescência da arte românica, que caracteriza o profundo renascimento da vida italiana dos séculos XI e XII.

O definir-se e o desenvolver-se do estilo românico dá-se em Itália com a estrutura arquitectónica do gótico, que reina no século XIV, e pode considerar-se de todo apagado na primeira metade do século XV, por obra de Filippo Brunelleschi e Léon Battista Alberti, que realizaram uma revolução estilística, firmando-se nas primeiras manifestações da arquitectura clássica, e interpretaram desta forma o novo sentido humanístico que a alma italiana vinha adquirindo: o gótico, na Itália, aparece quase sempre temperado com os elementos tradicionais indígenas, o que lhe dá uma notável e brilhante originalidade. Este regresso ao antigo, compreendido com sentimento moderno e genialidade de espírito, constitui a essência da arte do Renascimento, que, amadurecida através das grandes experiências do século XV, humanístico e erudito, se revela em todo o inexaurível, grandio-





ALGUMAS CATEDRAIS DA ITÁLIA  
Da esquerda para a direita e de alto para baixo: A Catedral de Florença;  
a Dome de Orvieto; a Catedral de Amalfi; a Basílica de Veneza



so, cintilante esplendor da arte do século XVI, em que, à volta da personalidade heróica de Leonardo, Rafael, Miguel Angelo, Ticiano, Tintoretto, se afirmam com potência e originalidade criadora centenas de artistas: admirável estio em que se alarga o fervor primaveril do Renascimento.

Sem dúvida que, em algumas affectações de Correggio e na maneira dos degenerados sequazes de Miguel Angelo Buonarroti, devem ver-se os primeiros sinais daquela incapacidade de medida e de singeleza que caracterizou sucessivamente a arte barroca; mas a evolução do gosto nos séculos XVII e XVIII foi determinada também por outros importantes factores, entre os quais a prepotente personalidade de João Lourenço Bernini. Em todo o caso, a época seiscentista traz autênticos valores, de entre os quais salientamos o mestre Miguel Angelo de Caravaggio.

No século XVIII, o Baroco, que tão bem se tinha adaptado ao espírito dos tempos, inspirava-se na graça decorativa de duvidoso gosto francês, enquanto o neo-classicismo o não encaminhou para as perfeitas, mas frias, formas plásticas que encontraram na arte de António Canova a mais pura expressão: o neo-classicismo adequou-se às circunstâncias históricas que prepararam a revolução de 1789, disfarçando-se à grega e à romana; mas, como era natural, acabou por ceder campo à nova vida do espírito afirmada pelas gerações ro-

mânticas. Por outro lado, nem mesmo esta pôde resistir à superficialidade de visão que sacrificava os tradicionais valores plásticos, para a consecução do efeito sentimental; uma nova sensibilidade e uma mais profunda inteligência dos fins da arte produzem a nova reforma, que no século XIX, a par do que se dá na França e em outras nações europeias, surge, ao mesmo tempo, em Milão, em Florença e em Nápoles, e se destina a contemplar e a exprimir a natureza na sua realidade. Chegarse-á, depois, lentamente, ao racionalismo estético que, por vários motivos, deu o seu primeiro som de guerra no Futurismo: aquele Futurismo que, se anteriormente pareceu um louco princípio polémico, devia contudo produzir obras notáveis, particularmente na arquitectura. Dinamismo, simultaneidade, compenetração dos planos, invadiram a pintura, até se afirmar no século XX, por natural reacção, um certo neo classicismo. E projectou-se na escultura uma espécie de arcaísmo.

\* \* \*

Foi este o longo e glorioso caminho realizado pela arte italiana. A possibilidade de nos aproximarmos dela, para estudá-la com a atenção que merece, ou simplesmente para admirá-la na imensa riqueza, variedade e originalidade das suas expressões, constitui sem dúvida um dos mais elevados prazeres do espírito.



Uma faiança da Umbria (província da Itália central) do séc. XV

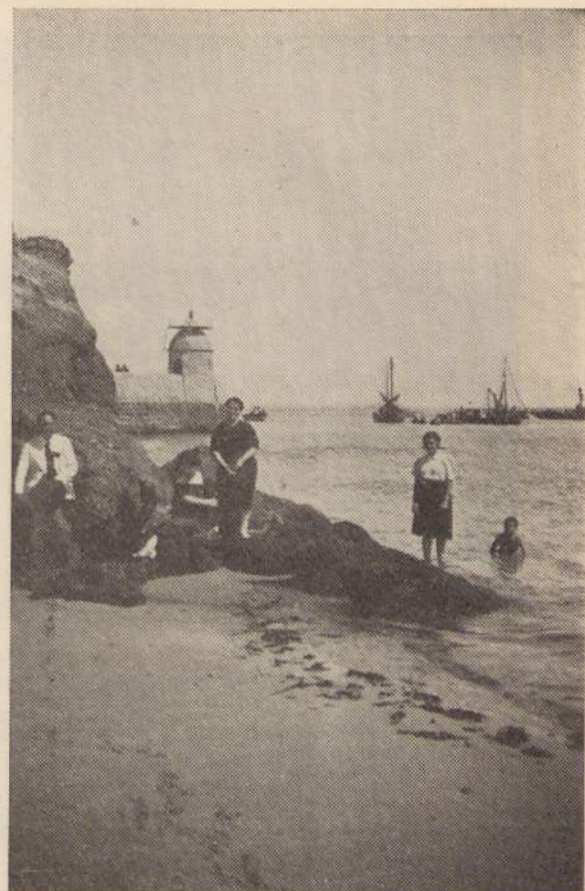


# O Turismo e os Transportes

## em Portugal

P o r J A Y M E G A L L O

Capitão miliciano de Engenharia  
(B. S. C. F.)



Recanto da praia de Lagos

**É** bem evidente que sem transportes não pode haver turismo.

Possuindo Portugal meios de transporte terrestres, aquáticos e aéreos, examinemos as condições de sua utilização, e assim se satisfazem às necessidades que o desenvolvimento do turismo exige.

Quanto a transportes aquáticos, dispõe o nosso país de vasta costa para navegação costeira e também de apreciáveis estuários nos rios Tejo, Douro e Guadiana para navegação fluvial. Contudo, ainda não se pretendeu utilizar a navegação costeira para fins turísticos e, a navegação fluvial, apenas em excursões de número limitado tem sido utilizada sob tal ponto de vista, apesar das vantagens que uma e outra poderiam proporcionar, aproveitando as magníficas condições turísticas que oferecem tanto o nosso litoral como qualquer dos referidos rios, especialmente o estuário do Tejo possuidor de um dos mais belos panoramas do mundo.

Para transportes aéreos, dispondo-se de aérogares apenas em Lisboa e Porto, só as relações aéreas entre as duas principais cidades do país podem ser consideradas, e nestas relações, forçoso é reconhecer que estes transportes não podem servir tão bem como seus simpatizantes pretendem; de facto, sendo sua principal característica a curta duração da viagem, há que acrescentar a esta o tempo dispendido nos transportes terrestres que são acessórios da mesma, tanto em Lisboa como no Porto, encontrando-se as aérogares nestas cidades em lugares excêntricos. Assim só muito limitadamente os transportes aéreos, até agora, têm contribuído para o desenvolvimento do turismo em Portugal.

Verificando-se que os meios de transporte

aquáticos e aéreos só escassamente contribuem para o desenvolvimento do turismo no nosso país, o mesmo não se observa com os transportes terrestres, sendo estes que quase exclusivamente servem os numerosos pontos, linhas e triângulos de turismo que o nosso país possui, desde do extremo Norte, onde se encontra a primeira terra portuguesa que é Guimarães, berço da nossa nacionalidade, até ao antigo reino dos Algarves, no Sul, onde está situada a histórica ponte de Sagres, berço da nossa navegação transoceânica.

São numerosas as estâncias termais que enriquecem o nosso país, e, não menos numerosos são os castelos mouros que por toda a parte testemunham o patriotismo dos portugueses no estabelecimento da nacionalidade, valendo muitos como verdadeiras obras de arte, e todos como preciosidades históricas sob o ponto de vista militar.

Também, em grande número se contam em Portugal as obras monumentais, constituindo autênticos valores arquitectónicos, como são as igrejas e os mosteiros da Batalha e de Mafra, e o Convento de Cristo em Tomar, sem falar das preciosidades localizadas na capital e nas principais cidades do país.

O mar, constituindo um belo e ridendo espectáculo de visibilidade sem fim, é por toda a gente procurado, e, muitas e belas são as praias que se encontram escalonadas ao longo do litoral português; servindo como pontos de irradiação para passeios turísticos. Assim, a nossa Costa do Sol tão procurada por reis e príncipes, permite todos os regalos que a capital do nosso Império oferece em curta viagem sempre agradável, quer de automóvel pela estrada marginal, quer pelo caminho de ferro, também à beira mar e rio; o Porto e Aveiro não menos agradavelmente proporcionam





Rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte

visita às praias de Espinho e Granja; a Leiria, Batalha, Alcobaça e Óbidos, as praias de Foz do Arelho, S. Martinho do Porto e Nazaré; a Coímbra e Viseu, a magnífica praia da Figueira da Foz; ao histórico promontório de Sagres, Cabo de S. Vicente e Serra de Monchique, a Praia da Rocha, etc. Pode afirmar-se que as praias ajudam a conhecer o país e, que, para tanto só os transportes terrestres, ou sejam os caminhos de ferro de cooperação com o automobilismo, desempenham função turística.

A linha férrea do Oeste é uma autêntica linha de Turismo, servindo de colaboração com o automobilismo, Mafra, Caldas da Rainha, S. Martinho do Porto, Nazaré, Alcobaça, Leiria, Batalha, Monte Real e Figueira da Foz.

Só por si, constitui também outra autêntica linha de Turismo o caminho de ferro do Vale do Vouga, passando nas Termas de S. Pedro do Sul, que, à beira do rio Vouga, são de verdadeiro encantamento.

E, porque não considerar ainda linhas de Turismo, os troços de via férrea de Entroncamento a Abrantes, de Espinho ao Porto, de Lisboa a Cascais, de Portimão a Lagos, a linha do Douro, toda a linha do Minho com os seus três aspectos típicos (hortas e vergéis até Viana do Castelo, aspecto marítimo entre esta cidade e Caminha e a campina ribeirinha para além de Caminha) e outras que tanto interesse panorâmico oferecem?

Verificado que, são sem dúvida os transportes terrestres que em Portugal contribuem para o desenvolvimento turístico, vejamos o seu estado progressivo, sem pretensão de fazer história:

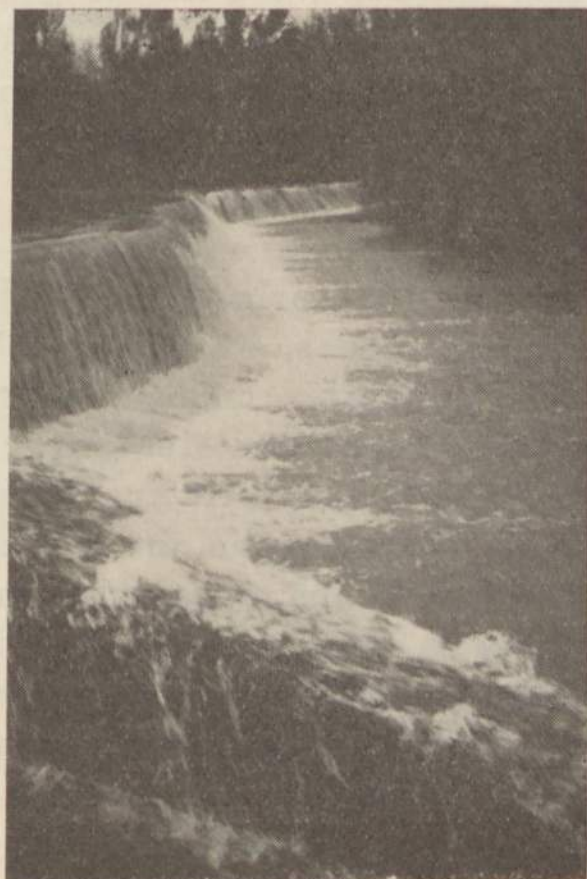
Com referência ao Caminho de Ferro, que mundo de progressos realizados desde o aparecimento da locomotiva «Foguete» de George Stephenson, em 1825, até à potente locomotiva «Compound» ou «Diesel-Eléctrica» de nossos dias! Aos combóios daquele tempo, fazendo velocidades máximas de 15 quilómetros à hora com carga de 50

ou 60 toneladas, sucederam-se os combóios cada vez mais velozes e mais pesados, que actualmente atingem a velocidade de 130 quilómetros à hora com cargas de 300 a 500 toneladas.

Em Portugal, inaugurado o primeiro troço de via férrea (Lisboa-Carregado) em 1856 e só em 1864 a mais importante artéria ferroviária (Lisboa ao Porto, depois de serem inauguradas no Sul as linhas do Barreiro a Setúbal e a Évora em 1861 e 1863), há na época presente 3614 quilómetros de vias férreas em exploração, algumas das quais magnificamente construídas, renovadas ou ampliadas, possuindo esplêndido material circulante, que anualmente transporta com rapidez centenas de milhares de passageiros, tão comodamente que podem em viagem comer, dormir, ler ou escrever como se estivessem instalados em bom hotel.

Embora sem poder oferecer aquelas grandes comodidades, o automobilismo também apresenta progressos consideráveis, desde o seu antepassado mais longínquo (o primeiro motor de explosão data de 1863 e o primeiro automóvel de 1886), com o peso de 500 quilos e fazendo 10 quilómetros à hora, até ao moderno automóvel de nossos dias, com peso 10 vezes superior e fazendo velocidades que atingem 150 quilómetros à hora. Quer como carro ligeiro de grande velocidade, quer como carro pesado de transporte colectivo, o automobilismo, dispondo de boas estradas, tem de considerar-se, hoje, imprescindível nos transportes terrestres.

Caminhos de ferro e automobilismo, fazendo dos meios de transporte terrestres um instrumento de fomento, indispensável ao desenvolvimento do turismo em Portugal, têm necessariamente de ser considerados a bem da Nação.



Queda de água do rio Nabão em Tomar





O porto da Beira

# O porto e o Caminho de Ferro da Beira

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O porto e o caminho de ferro da Beira continuam no ordem do dia.

Jamais qualquer porto ou qualquer caminho de ferro obteve a notoriedade que em tão pouco tempo um e outro alcançaram. Todos os dias vemos na imprensa mundial referências a estes instrumentos de trânsito que adquiriram já um renome mundial.

E entretanto há 60 anos estavam ainda no mundo dos possíveis.

## Um pouco de história

Foram as desmedidas ambições de Cecil Rhodes que chamaram a atenção para um local, aparentemente sem valor, mas que ele julgou indispensável aos seus desígnios.

O caminho de ferro Cabo-Cairo avançava a passos agigantados para o norte, com o objectivo na conquista de todo o Continente Africano para a Corôa Inglesa.

Partindo do Cabo em 1875 já em 1890 batia às portas do «Kral» do Lobengula, rei dos matabeles, onde pouco depois se fundava a povoação que tomou o nome de Bulawayo, palavra da língua Cantu que tem o significativo nome de «lugar de matança».

As guardas avançadas dêsse movimento ascensional estendiam-se já até Sálisbury, onde logo se construiu um forte e se lançaram os fundamentos de uma cidade que é hoje a capital política da Rhodésia do Sul.

Ora Sálisbury ficava já a 2.500 quilómetros do Cabo, única base do avanço. A distância era enorme



e os abastecimentos irregulares e difíceis. Por isso se tornava indispensável encontrar uma outra base de penetração no Continente que permitisse avanço mais rápido.

Essa base só podia encontrar-se em território português. E por isso os flibusteiros da «British South Africa & C.<sup>o</sup> (Chartered), companhia formada por Cecil Rhodes para instrumento dos seus desígnios, se puseram a caminho para leste a-fim-de atingirem a costa, dividindo em duas a nossa Colónia de Moçambique.

Encontraram pela frente Paiva de Andrada, que por Manica, território português (que constitui o distrito de Manica) andava procedendo a reconhecimentos mineiros.

Ele e a sua gente foram aprisionados e levados, sem qualquer formalidade, para o Cabo da Boa Esperança.

A violência provocou na Colónia uma onda de indignação, e em Lourenço Marques organizou-se logo um batalhão de voluntários, tendo à frente o heróico Caldas Xavier, que se deslocou para Manica, em marchas forçadas a-fim-de fazer frente à horda dos flibusteiros que a «Chartered» mandara à conquista do litoral.

Deu-se o embate que não nos foi favorável, porque os flibusteiros eram mais numerosos e estavam melhor armados; mas susteve-se o avanço, o que originou o Ultimatum inglês de triste memória.

Á força foi-nos imposto um tratado rectificado em 27 de Julho de 1891, pelo qual Portugal era mutilado nos seus territórios e ainda, por cima se comprometia a:

1.<sup>o</sup> — Construir um caminho de ferro entre o rio Pungué e a esfera britânica definida pelo tratado;

2.<sup>o</sup> — Construir ou contratar a construção de uma estrada a partir do extremo navegável do Pungué ou de outro rio que pudesse reconhecer-se como mais aproveitável para o Comércio até á esfera britânica.

3.<sup>o</sup> — Construir ou contratar a construção, na baía do Pungué, e nesse rio, dos necessários desembarcadouros para passageiros e para mercadorias.

Todas estas obrigações constam do Art. 14.<sup>o</sup> do Tratado de limites.

Os estudos do caminho de ferro deviam ser feitos em seis meses (!) e os dois Governos combinariam o período dentro do qual o caminho de ferro seria começado e concluído.

No mesmo Art. era prevista a hipótese de Portugal e a Inglaterra não chegarem a acôrdo, e nesse caso escolher-se-ia uma Potência neutra que designaria uma Companhia para a imediata execução dos trabalhos e com a qual o Governo Português contrariaria a construção do caminho de ferro.

Duas imposições que foi preciso aceitar sem discussão.

No interior do Continente, onde iam fundar-se as Colónias hoje conhecidas pelo nome de Rhodésias do

Norte e do Sul, nada havia que justificasse as medidas de urgência que a Portugal assim eram impostas.

Mas Cecil Rhodes precisava do porto e do caminho de ferro para os seus objectivos imperialistas.

O avanço para o norte de Sálisbury, em direcção ao lago Tanganica não se podia levar a efeito sem que Sálisbury estivesse ligado com o mar por um caminho de ferro. E Rhodes tinha urgência no avanço, para chegar lá antes que os alemães tivessem tempo de o fazer.

Alcançado o lago Tanganica, fácil seria, contornando-o por leste ou por oeste, e avançar com o carril em direcção ao vale do Nilo.

Quanto aos estudos do caminho de ferro, era evidente que não se poderiam fazer em seis meses. E se um tal prazo nos era imposto, só um pensamento reservado o podia justificar.

Por decreto de 11 de Fevereiro de 1891, e, por tanto, em data anterior à do Tratado de limites, tinha o Governo imposto à Companhia de Moçambique, já criada, a construção de um caminho de ferro que iria da Beira à fronteira de Manica.

Essa imposição, de resto, já tinha sido feita por decreto de 7 de Novembro de 1889. Mas êsse caminho de ferro, imposto sem limitação de prazo, tinha por objectivo permitir a exploração das minas de ouro de Manica.

Com a expedição militar a Moçambique, organizada por essa ocasião, tinha ido uma companhia mixta de Engenharia, comandada pelo capitão Renato Baptista, distinto professor da Escola do Exército.

Esta Companhia recebeu ordem de ficar na Beira sendo-lhe confiada a missão de estudar o caminho de ferro que o Governo desejava ver construído.

A Companhia chegou à Beira em 15 de Janeiro de 1891, antes da data da assinatura do Tratado de limites e procedeu logo a reconhecimentos vários do território.

Por se lhe afigurar mais fácil o acesso a Manica pelo vale do rio Buzio, por êle foram iniciados os trabalhos de reconhecimento.

As instruções para iniciar o estudo do caminho de ferro foram-lhe dadas em Junho e os estudos somente se puderam iniciar em 4 de Agosto seguinte. Impossível lhe era fazer os estudos e elaborar o projecto completo que devia ser entregue e submetido à aprovação dos dois governos, antes do fim do ano.

Ora a Companhia de Moçambique por seu lado, havia já mandado proceder aos estudos do caminho de ferro que lhe havia sido imposto, encarregando deles o engenheiro francês Pouhin. Mas como o Tratado de limites transferiu para o Governo a obrigação de construir o caminho de ferro, a Companhia de Moçambique guardou o projecto do engenheiro Pouhin, não lhe dando andamento.

Em face, porém, da situação aflitiva a que se havia chegado de não ser possível dar cumprimento à obrigatoriedade dos estudos serem feitos em seis meses,



a Companhia de Moçambique ofereceu êsses estudos ao Governo para com eles dar cumprimento à obrigação que lhes havia sido imposta.

Não foi sem grande dificuldade que se conseguiu a aceitação do projecto Pouhin, mas, enfim, conseguiu-se.

Aparece então um cidadão de nome Henry Theodore von Laun cuja nacionalidade não é mencionada nos contractos, mas que tem escritório na cidade de Londres, em Santa Helena's Place n.º 11, o qual contracta com a Companhia de Moçambique a construção do caminho de ferro nas condições impostas pelo Estado.

Repare-se na successão de datas:

Em 1889 fundou Rhodes a «Chatered».

Em 1890 construiu-se o forte de Salisbury;

Em 1891 dá-se o encontro das forças da «Chatered» com os voluntários de Caldas Xavier.

Em 1892 inicia-se, a correr, a construção do caminho de ferro.

Vê-se assim que Rhodes se preparava continuar com a construção do caminho de ferro Cabo-Cairo em direcção a Tanganica.

Vau Laun, logo que obteve a concessão, pretendeu passá-la para a «Chatered», mas o Governo não o consentiu.

Teve então de formar com o apoio desta, a companhia inglesa «Beira Railway», que tomou conta da concessão.

Pelo trabalho de receber e de trespassar a concessão, recebeu Van Laun 10.000 libras em dinheiro e 250.000 libras em acções da nova Companhia.

Não foi mau negócio.

O capital da Companhia foi fixado em 600.000 libras em acções, com a faculdade de emitir obrigações para obter os fundos necessários à construção.

As tarifas a aplicar não deveriam em caso algum exceder as que vigoravam na linha do Cabo.

O prazo para a conclusão da linha não foi fixado, mas o Art. 15.º do Contracto obrigava a nova Com-

panhia a construir *imediatamente* um caminho de ferro económico através da região, que pela abundância da mosca Tsé-Tsé ficou sendo conhecida pelo nome de a região da «Mosca», nos termos que fossem estabelecidos entre ela e a «Chatered».

O contracto inicial sofreu depois modificações constantes do Contracto adicional de 12 de Setembro de 1891, mas se o contracto primitivo era mau, com os adicionais ficou muito pior.

Assim o reconheceu a própria Companhia que teve de o assinar. Infelizmente, não havia que discutir, mas sim que caminhar para evitar males maiores.

## A construção do caminho de ferro

A «Beira Railway» organizada como ficou dito, propôs e foi aprovado, que se construísse um caminho de ferro com a bitola de 2 pés, numa extensão de 270 quilómetros. O ponto de partida era o porto fluvial do Pungué em Neves Ferreira, devendo a linha ir até Chimoio.

O caminho de ferro partia deste ponto, porque o rio era francamente navegável até ali.

A inclinação máxima da rampa no projecto definitivo foi fixada em 0,020 e a curva mínima em 100<sup>m</sup> de raio. O peso do carril seria de 27,5 quilos por metro.

Apesar da boa vontade de todos, a construção arrastou-se por um longo período e só se concluiu em 1898.

Concluída ela foi então possível dar continuidade à linha através da Rhodésia, fazendo-se a construção tão rapidamente que em 1899 já a locomotiva chegava a Sálisbury.

Não foi necessário muito tempo para se reconhecer que a linha férrea em território português, tal como fora autorizada e ia sendo construída, não dava satisfação ao tráfego, embora este ainda fosse diminuto.

Em primeiro lugar a reduzida bitola da linha não



Mapa do Caminho de Ferro





Floresta de Amatongas

permitia que se fizessem grandes combóios, não dando por isso vasão ao tráfego. Em segundo lugar, a exploração da linha impunha dois transbordos altamente inconvenientes.

Resolveu-se por isso ligar a linha ao porto da Beira. E como a «Beira Railway» podia sublocar toda ou parte da Concessão, foi esta nova construção adjudicada a uma nova companhia que tomou o nome da «Beira Junction Railway». A construção foi feita pelo grande empreiteiro de caminhos de ferro, já consagrado, Pauling & C.<sup>o</sup>, que ficou com a exploração da linha por acordo com a Beira Railway que por algum tempo lhe entregou também a exploração da sua linha.

A linha férrea entre a fronteira e Salisbury foi construída por uma companhia, então formada e que adoptou o nome de «Mashonaland Railway».

Esta companhia, logo que iniciou a exploração da sua linha tomou conta da exploração da construída em território português, fazendo a exploração de toda ela em conjunto.

A extensão da linha entre a fronteira e Salisbury é de 285 quilómetros que foram construídos em menos de dois anos!

A linha da Beira a Salisbury foi oficialmente inaugurada a 1 de Julho de 1900.

Para a passagem da bitola de 2' para a de 3'6" elevou a Companhia o capital de 600.000 para 850.000 libras.

Assim, o custo do quilómetro de linha ficou à roda 1.000 libras.

Para evitar escritas em duplicado, fez a «Mashona» um acordo com as duas companhias, dando à «Beira

Railway» 45,16 e à «Beira Junction Railway» 12,47 por cento das receitas líquidas apuradas.

Só em 1926, por virtude de uma modificação introduzida na exploração das linhas da Rhodésia, as duas companhias passaram a ter escrita própria. Foi porém sol de pouca dura, pois em breve tomava a «Rhodésia Railways», que já explorava todas as linhas da Rhodésia, conta das linhas construídas em território português. Por isso, ao tomar o Estado conta da linha, por compra, em 1949, encontrou-a sem locomotivas, sem carruagens, sem wagons! A linha foi sempre de grande rendimento.

No ano de 1926 já apresentava uma receita líquida

de 193.000 libras, receita que no ano seguinte se elevou para 511.000, passando o coeficiente de exploração de 77,9 para 58,8 %.

A mercadoria transportada em 1927 realizava o importante volume de 751.000 toneladas, e o número de passageiros andava por 560.000.

No ano de 1939 as receitas subiam já a 971.000 libras, mantendo-se o coeficiente de exploração em 50 %.

A zona de influência do caminho de ferro estendeu-se depressa à Catanga chegando a companhia belga do «Bas Congo-Katanga» a ter um pequena oficina no porto da Beira, onde montava o material com destino às suas linhas férreas.

A linha foi sempre de rendimento assegurado e de movimento crescente. Embora, porém, de grande rendimento, as condições de exploração deixavam a desejar.

Apesar de tudo a aquisição da linha por parte do Estado representou assinalado benefício não só para os territórios da Colónia como para o tráfego de trânsito.

### O Porto da Beira

Os rios Pungué e o Busio desaguam numa baía aberta a que deram o nome de Massanzani. Durante 4 séculos passou ela despercebida à ocupação. Os portugueses da época dos descobrimentos tinham-se fixado em Sofala, atraídos pelo comércio do ouro. Ali se construiu uma fortaleza que adquiriu grande notoriedade, mas que em fins do século passado estava já desmantelada, como ao abandono estava também votada a própria povoação de Sofala,



O ouro e o marfim não vinham já do interior e a fortaleza não era necessária para a segurança da navegação. A baía só começou a adquirir notoriedade quando o Governo resolveu criar, na região mineira de Manica, um novo distrito administrativo, atenta a riqueza do sub-solo, posta em evidência pelos conhecimentos de Paiva de Andrada.

Mas o distrito ficava muito para o interior e era necessário assegurar-lhe comunicação com o litoral.

As hostes de Gungunhana faziam por ali de vez enquanto suas razias, levando mulheres e riquezas. Por isso, apesar das boas relações entre Paiva de Andrada e o grande potentado Gungunhana, o governo entendeu ser necessário criar um comando militar na foz do Aruangua (Pungué), já então reconhecido por Paiva de Andrada, que verificára a sua navegabilidade em grande extensão.

Fraca era a guarnição do posto. Mas com alguma população que se lhe foi agregando constituiu uma povoação que tomou o nome de «Beira», em homenagem ao príncipe D. Luís Filipe, então nascido e que tomou o título de Príncipe da Beira. A estrada que o tratado de limites exigia, a partir de um porto fluvial, já Paiva de Andrada a havia construído a partir de Vila Fontes para os transportes de e para o nascente distrito de Manica. Paiva de Andrada verificára que o rio Pungué tinha na foz, e não longe da margem esquerda, um talveg cujos fundos iam de 7 a 8 metros, oferecendo à navegação razoável fundeadoiro. O acesso a ele era, porém, difícil, por causa dos extensos bancos de areia que se prolongam pela barra fora por dezenas de quilómetros. Em todo o caso, e dada a grande amplitude da maré, navios de tonelagem média conseguiam entrar nele.

Tornava-se, porém, necessário fazer a balizagem do canal de acesso para evitar os encalhes. A esse trabalho se entregou também Paiva de Andrade, conseguindo logo em 1889, que a balizagem se fizesse e o canal ficasse assinalado por 8 boias.

Em face da importância que o porto ia adquirindo, eram necessários trabalhos de grande envergadura. Mas estes somente se iniciaram em 1926 quando se constituiu a Companhia Portuguesa do Porto da Beira e a «Beira Works» concessionária daquela para a construção e exploração do porto.

Constituída a Companhia, deu-se logo começo à

construção de cais acostáveis para grandes navios e iniciaram-se dragagens que em breve permitia que os navios demandando 7 e 8 metros de tirante de água entrassem no porto em marés altas.

Na barra da Portela, a mais baixa, há só 11' e 8" nas mínimas águas, e por isso a Companhia se apressou a dragar um outro canal, a que foi dado o nome do «Presidente Carmona», preparando-o para uma profundidade mínima de 17 pés. Por agora porém apenas 15 pés teem sido garantidos à navegação.

### Os cais acostáveis no porto

No porto interior estão construídos 800 metros de cais que dão acomodação a 6 navios. O chamado cais do Chiveve, que existe desde os primeiros tempos e que dá atracação aos barcos empregados nas cargas e descargas, tem o comprimento de 450 metros. E tanto nuns como noutros cais há hoje, guindastes a vapor e elétricos que facilitam a carga e descarga das mercadorias.

Uma secção do cais tem já dispositivos para receber os petróleos, as gazolinas, e os óleos combustíveis, estando os depósitos construídos fóra dos recintos dos cais. A afluência da navegação aumenta de dia para dia, sendo frequente estarem fundeados ao largo 10 e 12 navios à espera por longos dias de oportunidade para fazer as operações de carga e descarga.

E é essa a razão que levou as Companhias de Navegação a decidirem a aplicação de uma sobretaxa de 60% às mercadorias transportadas para este porto.

O que foi deveras estranho e chocante foi o facto



Trincheira de Chimoito



de só ser tomada uma tal decisão quando o porto e o caminho de ferro, passando para as mãos do Estado, aumentaram a sua eficiência, aumentando as cargas e descargas do porto e o transporte das mercadorias em mais de 20% sobre a tonelagem máxima até então atingida. Torna-se, porém, indispensável e urgente aumentar grandemente a extensão dos cais, construir novos armazéns e novos terraplenos para a mercadoria ao ar livre, e realizar importantes trabalhos de dragagem, de maneira a permitir que qualquer navio de média tonelagem entre e saia do porto em qualquer estado da maré.

Todos estes trabalhos envolverão um dispêndio de um e meio ou dois milhões de libras mas é indispensável que se façam. O movimento sempre crescente do porto assim o exige.

### A importância do porto

O porto da Beira serve uma área geográfica que vai do rio Zambeze ao rio Limpopo e que no sentido Leste Oeste se estende até aos territórios do Congo Belga. Grande parte do tráfego que a ele afluí vem desta colónia ou vai para ela.

A Catanga é largamente servida por ele. O tráfego de tão formidável área, só pode ser disputado ao porto da Beira por convenções artificiais, mas em prejuízo da sua economia. Entre o Zambeze e Lourenço Marques não há porto que possa fazer-lhe concorrência. E se uma parte importante do tráfego é hoje desviado para Porto Elizabeth, resulta isso de convenções que dificilmente se poderão manter. Mas há mais: Pretende a Rhodésia do Sul instalar 500.000 Colonos no vale do rio Save na parte confinante com o nosso território. Mas tal massa de Almas demanda comunicação com o mar. E está por isso indicado que se reconstrua um caminho de ferro que ligue o vale desse rio ao caminho de ferro da Beira para que a economia daquela região possa ser servida pelo porto da Beira.

O próprio território de Moçambique vai sofrer um grande desenvolvimento logo que se construam novas vias de comunicação que dêem fácil acesso ao caminho de ferro e ao porto, como o Bárué e outros.

### Concluindo

O caminho de ferro da Beira surgiu em horas sombrias para a nacionalidade.

A defeza dos nossos incontestáveis direitos nas montanhas de Manica envolveu-nos num conflito à mão armada e dele resultaram humilhações, que forçoso foi aceitar.

O momento era de acentuada decadência.

O aprisionamento de Paiva de Andrada e dos seus companheiros foi uma ignomínia que não obteve reparação.

Mas salvámos a honra. E os agentes da «Chartered» não conseguiram aquilo que se lhes antolhava de fácil realização: a conquista de um corredor para o mar, alcançado por simples passeio militar.

E se nos livrámos de mais pressões foi porque os acontecimentos no interior do continente tomaram novo rumo. E a Companhia de Moçambique, arvorada em sentinela vigilante na defesa do vasto território confiado á sua administração, prestou à Colónia e ao País, durante tão longos períodos, assinados serviços que justo é pôr em relevo e que o Governo da Nação galardoou por forma significativa.

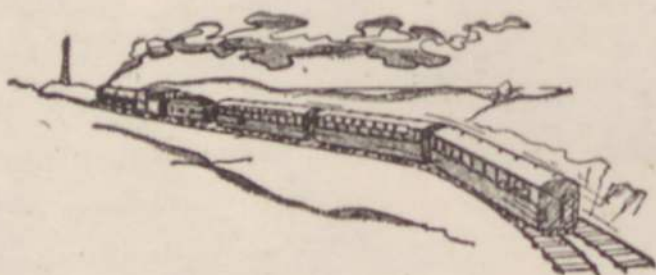
O contrato do porto da Beira, levado a efeito em 1926, agitou muito a opinião pública. Ainda assim não revestiu já aquele aspecto de imposição brutal que era preciso aceitar sem discutir. De resto, da situação criada ao porto com o referido contrato nenhum mal resultou. Pelo contrário: realizaram-se obras e efectivaram-se melhoramentos que muito beneficiaram a Colónia sem interferência com a sua soberania.

E hoje, volvidos 24 anos, e feito o resgate da concessão, só há que continuar com a obra em curso sem lhe alterar o sentido.

A compra do caminho de ferro por parte do Estado foi outra medida de largo alcance para a economia da Colónia.

As duas aquisições representam actos de um alto significado político que encheram de justificado júbilo a Nação.

Honra a quem os efectivou.





# UMA RELAÇÃO HISTÓRICA

## Os primeiros empregados da Companhia de Moçambique, em África

Governador, Tenente-Coronel de Engenharia Joaquim José Machado; secretário geral, Conselheiro José d'Almeida.

Secretaria do Governo:

### *Repartição Central:*

Secretário, Henrique d'Almeida Tocha; secretário, Kenneth Hallyburton Campbell; amanuenses, Cipriano Rodrigues de Figueiredo e Tomás de Paiva Raposo.

### *Repartição Civil:*

Director, Fernando António de Freitas Oliveira; secretário, Luiz Filipe Janes.

### *Repartição de Fazenda:*

Director, Henrique Sallaty; tesoureiro, Gregório Rodrigues Formosinho; escriturário, Víctor Primo Anselmo; almoxarife, Tomás Luís Livramento de Almeida.

### *Imprensa:*

Director, Albano de Mendonça.

### *Repartição de Agrimensura:*

Director, George Charles Danford; condutor, Paulo Lafforgue; amanuense desenhador, António Maria Smith Chaves.

### *Repartição de Minas:*

Director, Charles John Alford; comissário do distrito de Manica, Rober Clement.

### *Repartição de Obras Públicas:*

Condutor, Richard Newcome Oakley; amanuense, Joaquim Manuel de Brito.

### *Alfândega:*

Director, Martin Hubert Maas; aspirantes, Francisco Lopes de Azevedo e Sebastião Formosinho Sanches; escrivão da delegação na Chupanga, Augusto César Soares de Torres; porteiro, António José Dias Júnior; fieis de armazém, Carlos Gallino e Miguel Maria de Abreu Egas Moniz.

### *Capitania dos Portos:*

Capitão dos portos, 1.º tenente, João José Lúcio Serejo Júnior; piloto da barra, António de Azevedo; patrão-mór, Francisco Barquinha; faroleiro sinaleiro de 1.ª classe, Custódio Dias Coelho da Rocha.

### *Correio:*

Director, Francisco Maria Correia de Brito; amanuense, Francisco Jansen Alves.

### *Força policial:*

Comandante, tenente Jaime Augusto Krusse Gomes; Alferes ajudante, António Joaquim Pereira; 1.º sargento, António Fernandes de Oliveira Melo; 2.º sargento, José António Teixeira; 2.º sargento graduado, Francisco Inácio Fernandes; 1.ª cabos, José Assunção Costa, José Pereira da Silva, José Pires Gil, Manuel Caetano, Manuel Gonçalves e Primo Pedro.

### *Serviço de saúde:*

Chefe do Serviço de Saúde, Dr. José Auspício Simões; enfermeiro de Chiloane, António Filipe Rodolfo Fernandes; enfermeiro da Beira, Carlos Alberto de Faria; de Sena, Francisco António de Azevedo Pereira da Silva.

### *Administração do prazo de Cheringoma:*

Administrador, João Eduardo Coelho Barata.

### *Distrito de Manica:*

Comandante, Damião Martins Pereira de Menezes; secretário, alferes Mário Sílvio de Queirós Barreto.

### *Distrito de Sena:*

Comandante, tenente Luís Inácio; secretário, Augusto Frederico de Bivar Pinto Lopes.

### *Administração de prazos:*

1.ª circunscrição, S. Domingos: Administrador, comandante Rafael de Bivar Pinto Lopes.

2.ª circunscrição, Chupanga: Administrador, Comandante Alberto Carlos.

3.ª circunscrição, Inhapanga: Administrador, comandante Manuel Augusto Martho.

4.ª circunscrição, Inhacerere: Administrador, comandante Manuel Augusto Martho.

Circunscrição de Chiloane: comandante, António Tudela de Macedo Garrido; secretário, António Jacinto de Oliveira Guilherme; capitão-mor das terras, Abdula Abdalá.

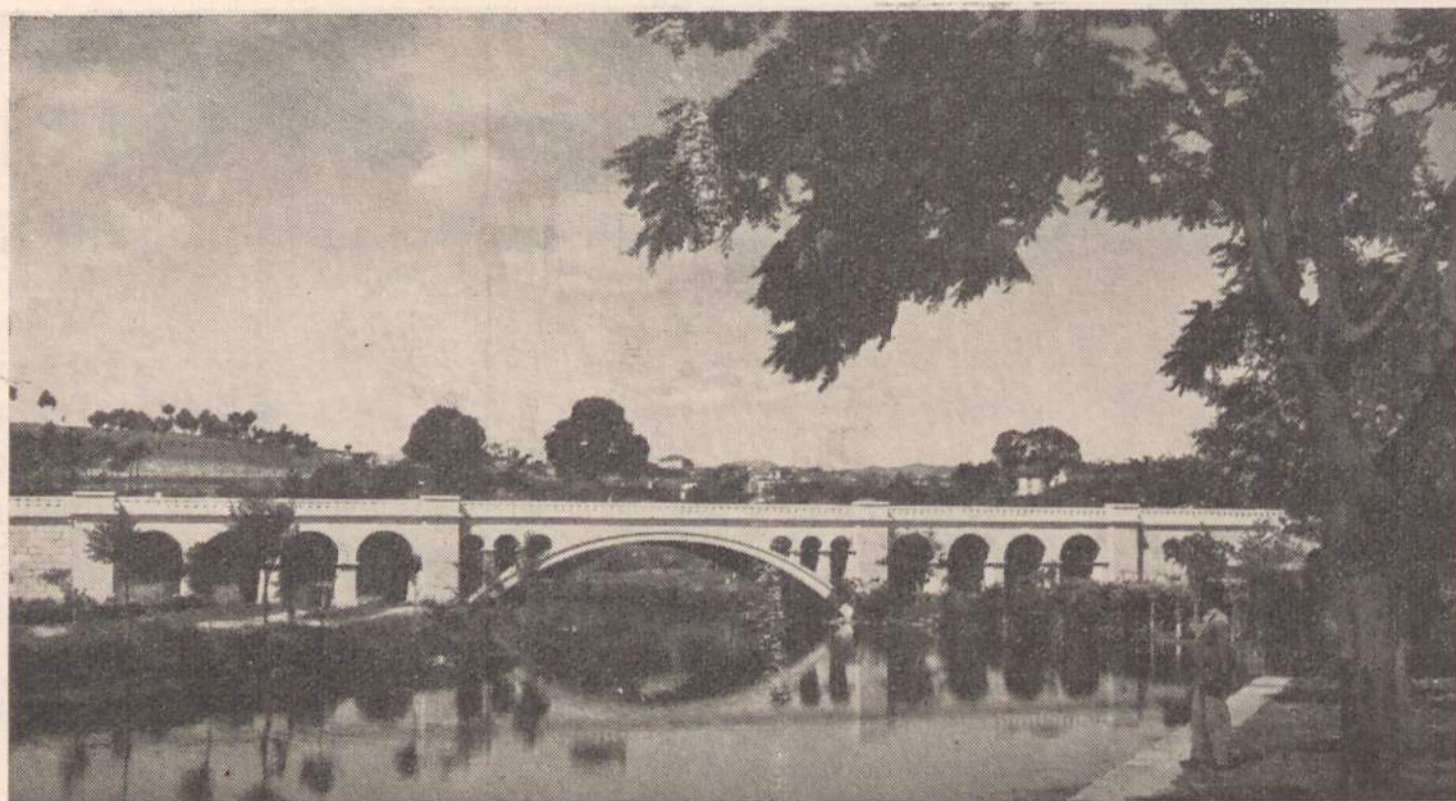
Circunscrição de Neves Ferreira Fontesvilla: comandante, João Rosário Espalha; secretário, João Gualberto de Almeida Pinto.

Circunscrição de Sofala: comandante, José Casaleiro de Alegria Rodrigues; secretário interino, Paulo da Costa Correia; capitão-mor das terras, José Francisco de Araújo Rosa; encarregado do posto fiscal, Calisto Pinto Rodrigues.

Relação de 27 de Outubro de 1892.

(Do Boletim da Companhia de Moçambique n.º 3, de 15 de Dezembro de 1892).





Ponte sobre o rio Tâmega

# Hidrologia e Turismo

Pelo Dr. ASCENSÃO CONTREIRAS

**N**OS projectos para desenvolvimento do Turismo, julgamos conveniente ser considerado como motivo de flagrante vantagem económica e social o estudo do problema hidrológico.

Equivale a abusiva perda de tempo insistir em divagações retrospectivas sobre a aura de nomeada do empório, a que poderíamos chamar turístico, dominado pelos romanos e árabes, de maior incremento durante o período das Cruzadas com seus feridos de guerra e mais enfermos.

Passeando através de centúrias idas, limitá-nos-emos a registar que, mantendo a tradição milenária, as estâncias termais na era seiscentista constituíram centros de grande moda, nos quais floresceu a corte de Luís XIV e que, já nos alvôres do Romantismo, lhes imprimiu sedução magnífica a Grã-Duquesa Luísa de Parma, entre a nata da aristocracia.

O incomparável artista Miguel Ângelo veraneava nas estações balneares e ainda não há dois séculos, Goethe, o genial literato alemão, cujas relações intelectuais com o nosso País foram conhecidas, dizia fazer nas termas a provisão da sua saúde e de produtividade para o ano. Convém assinalar também grandes escritores como Maquiavel, Montai-

gne e, mais tarde, Lamartine e Chateaubriand, para quem as águas, depois de servirem objecto de ironia, acabaram por ser imprescindíveis no combate aos seus achaques.

A esta prestigiosa pléiada de adeptos vieram juntar-se, nos tempos mais chegados, personalidades dêste tomo: Rainha Dona Maria Cristina e seu esposo Afonso XII, de Espanha, Eduardo VII, de Inglaterra, o Rei Faruk, do Egito, e outros soberanos estrangeiros, para não mencionar a vasta galeria das nossas figuras reinantes, as quais, a bem dizer, quase todas fizeram cura de águas.

Na trajectória entre nós percorrida desde o fundador da nacionalidade, D. Afonso Henriques, que se tratou nas *Caldas de Lafões*, lembremos ter sido, no século XV, a Rainha Dona Leonor a criadora dum Hospital Termal nas Caldas da Rainha, estação onde, na primeira metade do século XVIII, viera passar algumas épocas o faustoso séquito de D. João V — monarca que levado por dedicação às águas minerais dotou o Gerez dum Balneário. E, já em nossos dias, sua Majestade Dona Amélia de Orleans, numa significativa manifestação de interesse, deu o seu nome a um estabelecimento termal. No campo de apoio objectivo ao termalismo, valeria recolherem-se pergaminhos do passado para cons-





VIZELA — Encantadora fase do rio

tituir museus, como testemunhos propulsores de frequência, se bem que, ao nível do sabor moderno, desperte sugestão mais eufórica, sobre os centros balneares, sabê-los ilustrados por estrelas de cinema...

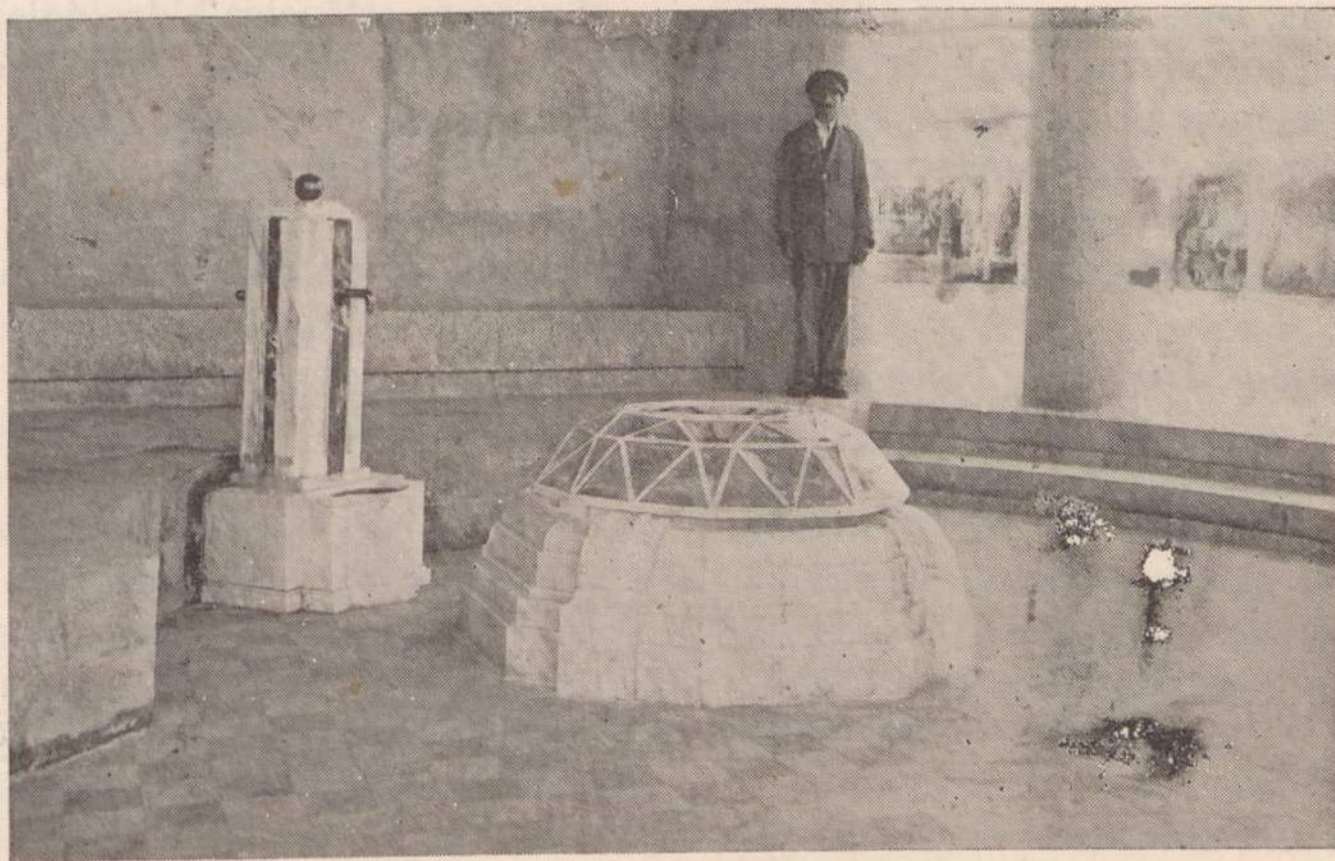
Pode dizer-se que, a par do crescente progresso científico, os contemporâneos nas suas tentações, voltam a cultivar tendências pouco propícias à eficácia dos tratamentos.

\* \* \*

Num rápido bosquejo através de Portugal encontramos o seu opulento colorido prenhe de valores hidro-climáticos: quer distribuídos nas arribas minhotas, onde as Caldas de Melgaço e Monção se debruçam sobre o mar, ou indo mais para o interior — Vizela, Caldelas e Gerez — três estações de singular pitoresco; quer desfilando pelo acidentado seio da linha do Vale do Corgo, donde brotam os caudais das Pedras Salgadas, Vidago e Chaves, como expoentes duma importante bacia crenoterápica que se prolonga pela Espanha; ora, retrocedendo o caminho por alcantilada descida, mostram-se as Caldas de Moledo, na margem direita do rio Douro, e a seguir Aregos na outra margem; por seu turno, a circundar a capital nortenha, emergem os veios hidro-termiais que abastecem as estâncias de Canavezes, São Vicente, Entre-os-Rios, São Jorge e outras, caprichosamente entrelaçadas, com as

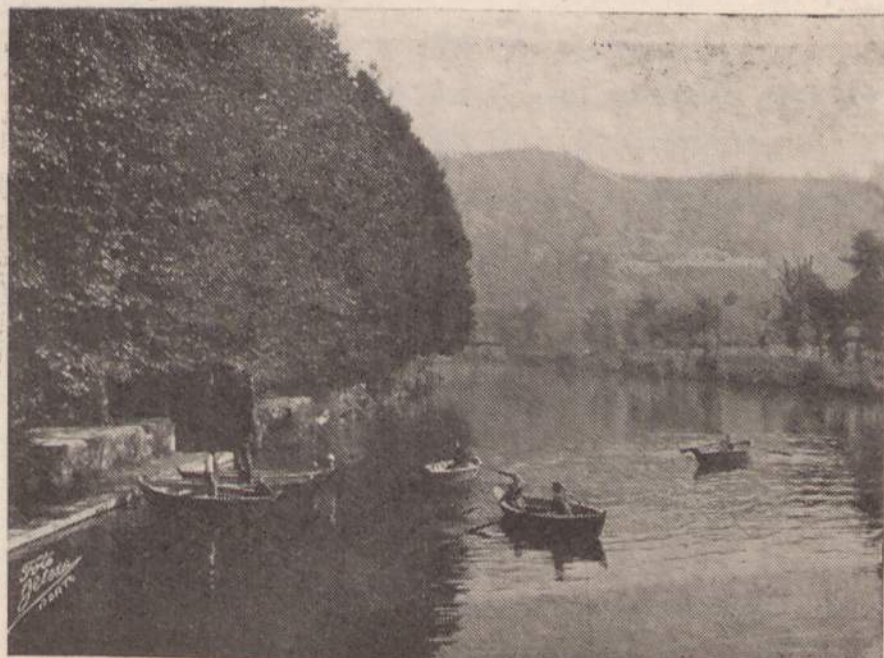
torrentes de água que fecundam viçosas veigas; a seguir coleiam, no surpreendente Vale do Vouga, os fios de linfa medicinal de São Pedro do Sul, e Caldas da Felgueira nas românticas margens do Mondego; desprendem-se, depois, das escarpas das montanhas beirenses os bolhões das Caldas de Manteigas; e, inflectindo ao sudeste, perfila-se na zona da raia a estância de Caria; dispostas mais abaixo acham-se as Termas de Monfortinho, na orelha do mesmo quadrante fronteiriço; alterando o rumo no sentido do Oceano, espraia-se sucessivamente os mananciais do Luso, Curia e Monte Real; já na região transtagana, surdem dos recessos do litoral as fontes das Caldas da Rainha, Vimeiro, Cucos e Estoril; a dentro das portas de Lisboa, oferecendo as facilidades da vida urbanística, dispomos do Estabelecimento Hidrológico de São Paulo; e dado que passemos ao Alentejo, tam-

bém ali não faltam nascentes minerais, tanto no alto, onde as águas de Castelo de Vide e Cabeço de Vide galgam ressoantes pelas colinas, como na vasta planície, em que as fontes de Moura fluem num jacto de murmúrio suave, harmónico com a placidez da charneca; e, finalmente, entre as fontes



CHAVES — Cúpula sobre a fonte mais quente, nas Caldas

dispersas pela província sulina avultam as Caldas de Monchique.



VIZELA — Barcos no rio



Todas estas estações e ainda outras de bucólico primitivismo proporcionam, nos seus diversos cambiantes, primordial instrumento turístico e meios salutareos de verdadeira ressurreição!

Sugerindo vias para facilitar esse desiderato, ocorre levar em atenção a clínica termal livre, à maneira do que se faz além Pirinéus, com manifesta vantagem para o público, o qual poderia escolher o médico que melhor lhe aprouvesse, e, ao mesmo tempo, servir de escoante ao crescente número de diplomados, actualmente sem ter onde aplicar os seus conhecimentos.

Segundo parecer insuspeito do Prof. Vogt, antigo director da Liga Balnear Alemã, «enquanto a Península Ibérica não modificar a organização dos Balneários difficilmente subirá o número de banhistas».

Acentuou-se o predomínio deste critério nos círculos profissionais participantes nos últimos Congressos Luso-Espanhóis de Hidrologia.

Todavia a Espanha, mais ou menos identificada com o nosso sistema, sobreleva-nos na circunstância de ser da competência do Governo a escolha dos directores das Termas, dentre um corpo clínico qualificado na especialidade e, por conseguinte, fora do domínio dos concessionários.

Encarando o problema pelo lado social, conviria generalizar aos pobres os benefícios das fontes minerais, por cuja causa há longos anos vimos pugnando dentro do prisma da assistência nas termas; e para os economicamente débeis, afigura-se-nos agora facilitada a consecução, numa estrutura de comparticipação de subsídio das Caixas de Previdência dos Sindicatos conjugada a reduções na hotelaria.

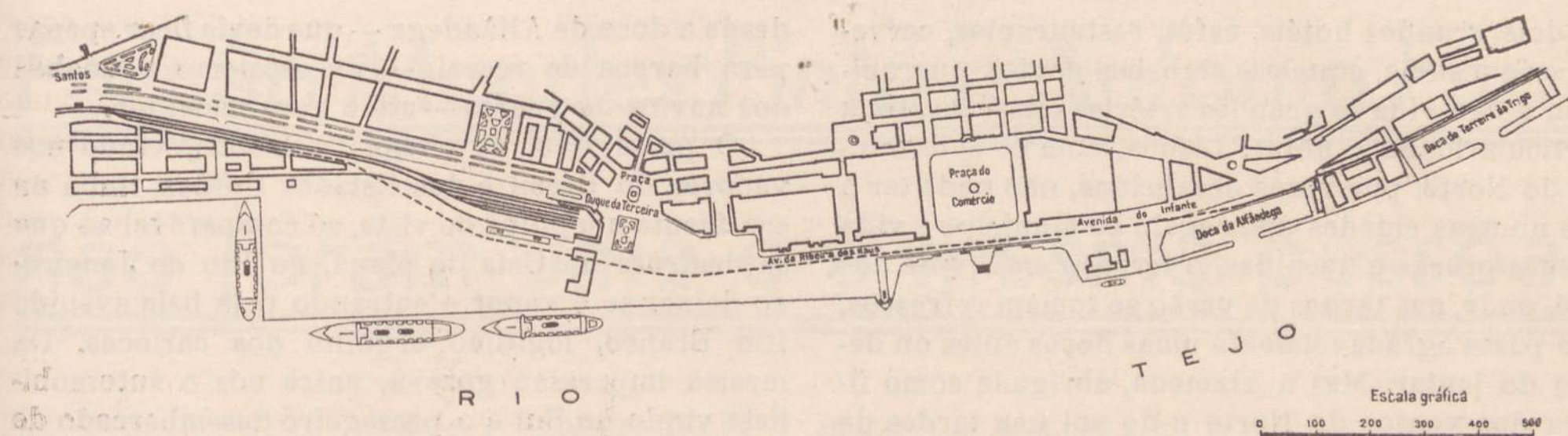
Visita efectuada a Vichy, após a guerra, deu-nos ensejo de observar as normas que praticamente regem esse sector. Mal refeita a tragédia, apesar do atribulado âmbito, lembra-nos de haver ali a convicção de que o desconto feito nas diárias em vez de dar prejuizo serviria de motivo a reclamo.

Além dos referidos aspectos, julgamos também indispensável tarefa desenvolver uma propaganda de conjunto, a qual necessita partir dos organismos officiais, partilhando o dispêndio equitativamente pelas empresas.

Sendo as estâncias hidrológicas lugares adaptados a cura e repouso, sem descurar passatempo aprazível, há que fazer vibrar todos os fautores conducentes ao imperioso desejo de pôr na devida altura o cartel termal e turístico a que a faixa lusitana tem jus do conceito internacional.







# A nova gare marítima de Lisboa

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

DURANTE muitos anos alimentei a esperança de que Lisboa, vista a importância do seu grande porto de mar e ser testa de uma grande linha de penetração ferroviária, no extremo da Europa, devia ter uma gare marítima, onde, de um lado, estivessem alinhados o «Sud-Express» e os rápidos para Madrid e Barcelona, e para o Porto e Galiza, e, de outro, os grandes transatlânticos. Nessa ordem de idéias aplaudi com entusiasmo o projecto do Eng.º António Belo, que consistia numa gare marítima em frente ao torreão da Alfândega, com um grande hotel terminus, nos andares superiores e uma ligação ferroviária subterrânea com a estação do Cais do Sodré. Ninguém se interessou por tão grande problema citadino, digamos mesmo nacional, e pouco depois era construída a actual estação do Sul e Sueste que o inutilizou. Apelei depois para a colocação da Gare Marítima, a montante da que o Sr. António Belo havia previsto, aterrando-se a doca da Alfândega, com saída para o Terreiro do Paço e para o Campo das Cebolas. O Eng.º Sousa Nunes, hoje chefe da Divisão de Via e Obras da C. P. esboçou, a meu pedido, um projecto da Gare Marítima, com um bellissimo edifício no estilo de D. João V, que o *Diário de Lisboa*, publicou e muitas pessoas apreciaram, mas que ficou sepultado na indiferença oficial.

Mais tarde, construíram-se, nesse sentido, dois excelentes edifícios, as gares marítimas de Alcântara e Rocha do Conde de Óbidos, os quais, se resolvem o problema da atracação dos navios das carreiras de África, não dispensam a outra estação marítima internacional, para os vapores do Brasil e da Argentina, assim como da América do Norte, com um serviço anexo dos comboios de pe-

netração europeia. E por isso foi com prazer que, há dias, vi anunciada a ideia de construir uma gare marítima, junto à estação do Cais do Sodré, com ligação ferroviária, sob os terrenos do velho Arsenal e Terreiro do Paço. É o inverso do projecto António Belo, se bem que o fim seja o mesmo.

Segundo êsse projecto, que tenho presente, a estação ficaria em frente ao actual edifício da Direcção Geral do Porto de Lisboa, inutilizando a ponte da Parceria, sendo nos terrenos sobrantes da transferência do Arsenal, construídos vastos edifícios administrativos, quer dizer o desdobramento dos da Arcada.

Seja-me permitido fazer, em torno de tão magno problema, as considerações que me parecem oportunas. Lisboa, por uma deplorável falta de visão, voltou as costas ao que ela tinha de mais belo, o Tejo. Quem quizer vê-lo e embriagar os olhos na sua vastidão e no seu encanto incomparável, só tem essa nesga do Terreiro do Paço, o qual, por falta de comércio que o anime, é praticamente um logradouro de pessoas desocupadas e de vendedores ambulantes de tremoços e capilé.

Temos agora, graças à demolição do Arsenal, uma ocasião única de se dar ao lisboeta a contemplação do Tejo, sem ter que subir ao castelo de Almada ou ao Alto de Santa Catarina. Aterrem-se as margens do Arsenal, e alinhem-se num extenso parapeito, desde a estação do Sul e Sueste até para lá da ponte da Parceria e dê-se ao lisboeta uma bela alameda junto ao rio, a que, à guisa da *Ribeira Nova* e *Ribeira Velha*, se podia chamar *Ribeira das Naus*.

Em vez de edifícios administrativos, que tornariam, como o Terreiro do Paço, o local tristonho e sem vida, construam-se, bordando a alameda, um



ou dois grandes hotéis, cafés, restaurantes, cervejarias; em suma, aquelese estabelecimentos que animam e dão vida às grandes artérias citadinas. Uma particularidade a notar: Lisboa, com os seus ventos do Norte, por vezes desabridos, não pode ter o que noutras cidades dão regalo ao munícipe e vida às suas praças e avenidas, o terraço em frente dos cafés, onde, nas tardes de verão se tomam refrescos, e se passa agradavelmente umas horas antes ou depois do jantar. Mas a Alameda, abrigada como ficava dos ventos do Norte e do sol nas tardes de verão, poderia oferecer ao público vastos terraços, juntos dos seus cafés e restaurantes com frente para o Tejo. Não era difícil dar a essa artéria uma largura de 100 metros, que permitiria duas grandes fachas de rolagem, e três vastos passeios; um em dos hotéis e dos cafés, outro ao centro ajardinado com palmeiras — que lembrariam os nossos domínios de além-mar — e outro rente ao Tejo. Essa avenida, desde a estação do Sul e Sueste até à ponte da Parceria, teria uns 900 metros de extensão, uma coisa como da esquina da rua do Jardim do Regedor até à rua Barata Salgueiro.

A gare marítima, ficaria no alinhamento da estação do Cais do Sodré, em terrenos conquistados ao rio, para se obter o fundo necessário e, prolongado que fosse o cais acostável até às alturas da rua do Boqueirão do Duro, teríamos uns 600 metros do lado do Tejo, onde poderiam atracar dois transatlânticos de 50.000 toneladas ou três de 15 a 20 mil e no topo, olhando para o cais de Santos, um outro do tamanho do nosso «Império» ou mesmo maior.

A nova linha férrea devia ser ripada, da do Estoril, na altura do apeadeiro de Santos para, em perfil inferior, vir aproximar-se da gare marítima, e ali ter as suas plataformas para receber passageiros e bagagens dos vapores chegados e vice-versa. Depois infletiria em direcção a Santa Apolónia e além, passando sob a Alameda e o Terreiro do Paço, obra que podia ser feita em vala aberta.

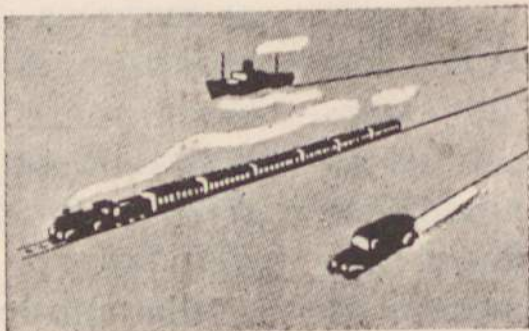
Conviria também construir uma nova estação fluvial para o Sul e Sueste, ao norte da doca da Alfândega, ficando a actual para o serviço de Caci-lhas e outras margens do sul do Tejo. Toda essa facha marítima tinha que ser ajardinada de fôrma a prolongar a parte visível e agradável do Tejo,

desde a doca de Alfândega — que devia ficar apenas para barcos de recreio e de escaleres e lanchas dos navios de guerra — até à gare marítima.

O passageiro, ao chegar a Lisboa, vindo nos vapores do Brasil e dos Estados Unidos, tinha na sua frente um golpe de vista, só comparável ao que se desfruta no Cais do Mauá, no Rio de Janeiro, ao deixar-se o vapor e entrando pela bela avenida Rio Branco, legítimo orgulho dos cariocas. Da mesma impressão gozava, entre nós o automobilista vindo do Sul e o passageiro desembarcado de Paris, de Madrid, ou de Barcelona. Essa bela artéria, sobranceira ao Tejo, dava acesso ao Terreiro do Paço, considerada, a justo título, uma das mais belas praças da Europa, e do outro a Avenida 24 de Julho, que, à guisa da do Rio Branco, do Rio de Janeiro, leva, não pela bela praia do Flamengo e Botafogo, a Copacabana, mas pela entrada marginal ao Estoril, recanto gracioso e tranquilo, de renome universal.

E' preciso tirar dos olhos do passageiro a triste visão à chegada, das fábricas, dos armazéns e dos mastros das faluas da doca de Alcântara. E' necessário que êle ao pôr os pés em terra, sinta a beleza da nossa capital, e é também preciso que hotéis de luxo sobre a Alameda da Ribeira das Naus, lhe ofereçam balcões sobre o Tejo, para deles gosar a sua imponência e majestade. E os lisboetas, nas doces tardes primaveris ou outonais, e nos dias de verão devem também poder gosar a graça sublime do Tejo, sem que para êsse efeito tenha que se deslocar a Algés e mais além.

É cara essa obra? Evidentemente que não é barata. Mas quantos milhares de contos se não têm gasto em trabalhos citadinos de menor importância?! Um longo cais com fundos para navios de grande calado, uma gare marítima e uma linha férrea subterrânea e de via dupla, com uns três quilómetros de extensão, embora feita em vala aberta, são obras caras, mas não tanto como se pode imaginar, e o resultado é de tal importância para a capital que nenhuma hesitação pode ser admitida, como se não deve hesitar em construir noutro sítio os ministérios que precisam maior desafogo de instalação. A Ribeira das Naus, e adjacências devem, por aqueles motivos, ser reservadas ao comércio e à vida mundana da cidade.





# Fernão Mendes Pinto e António Faria

## não foram uma e a mesma pessoa?

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

Ao António Sérgio

AQUI e além, no livro maravilhoso que é a *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, surgem-nos certas passagens singulares de todo e suscitadoras da mais viva curiosidade. Umas são obscuras, voluntariamente opacas como pinceladas neutras num retábulo, outras acusam improfundáveis hiatos, como se se houvesse quebrado ali o fio da meada; ainda em muitos e por vezes sucessivos capítulos se nos oferecem formas divergentes de memorialismo, o autor transitando, da pessoa do singular, em todo o livro a nuncupativa, para a do plural ou até para uma figura que entra a fazer as vezes de protagonista.

Exemplo do primeiro caso: ... *havendo ano e meio, pouco mais ou menos que eu estava no serviço desta senhora, me sucedeu um caso que me pôs a vida em tanto risco, que para a poder salvar me foi forçado sair-me naquela mesma hora de casa, fugindo com a maior pressa que pude...*

Que acidente foi esse que o obrigou a dar tão precipitadamente às de vila-Diogo? Mendes Pinto teria a essa altura os seus catorze anos, quando muito. Jacques Boulanger, que publicou um esboço da obra sob o título *Les Voyages aventureux de Fernand Mendes Pinto*, comenta a este propósito: *On craint de deviner pourquoi*. Em verdade, tratando-se dum mocinho de tão tenra idade, a nós custa-nos a compreender o que o publicista francês parece ter no entendimento.

Já o silêncio que faz correr, como uma cortina, sobre a tomada da lanteia em que viaja a noiva chinesa, e sobre as moças cativadas na cidade de Nondai se anima de brutal e lúbrica animalidade. António de Faria perdera todos os respeitos, menos o religioso. Sempre que mata ou rouba persigna-se primeiro.

As pausas reticentes e até os saltos são de resto fáceis de explicar. Mendes Pinto quando escreveu as suas aventuras, escreveu-as para serem lidas, dadas à estampa. Além da auto-censura que cada autor vai exercendo sobre o que escreve em holocausto à moral corrente, às leis, às conveniências sociais e até ao bom

gosto literário, a censura oficial, à altura da 1.<sup>a</sup> impressão, tricúspide como a língua dos dragões, — Santo Offício, Ordinário e Paço — não deixou de expungir, suprimir, alterar, fazer mascar e renascer a prosa coloridíssima do grande salafrário.

Quanto à variação psicológica, ela é bem sensível no longo episódio em que António de Faria desaparece tão misteriosamente como aparece. Até aí, Mendes Pinto é o indiscutível contra-regra do seu género; depois, António de Faria é o centro do universo português. De página para página avulta em denodo e força, com o seu indomável carácter na flibusta, grande *condotieri*, ou primeiro pirata de Portugal. A pintura é tão real e colorida e composta com aquelas tintas especiais que delas traduzem a lucilação da vida interior, tão abundante nos pormenores subjectivos, que eu volto à tese, que já uma vez formulei de passagem: Fernão Mendes Pinto e António de Faria não são uma e a mesma pessoa?

Ao passo que se trata dum formoso livro de aventuras, como não há segundo na língua portuguesa, a *Peregrinação* é o tombo donde pode erguer-se o autor e exclamar com euforia: *ecce homo!*

Mendes Pinto, depois de andar vinte anos pela Ásia, soldado, negociante, pedinte, embaixador, cortesão, jesuíta, pirata, "treze vezes cativo, dezassete vendido", pega da pena e escreve. Escreve na sua casinha do Pragal, frente ao Tejo, pobre e desiludido, saudoso dos bons e aventureiros tempos, e, ao largo dos acontecimentos, é provável que a memória, se não a fantasia falseie o pormenor. Mas, em geral, palpita no que nos conta e lhe deixaram passar a mais viva das realidades.

Não faltou, porém, quem o acoimasse de impostor, a tal ponto se entrelaçam na narrativa, de insistente e imprevisto modo, o romanesco e o maravilhoso. E as velhas de soalheiro, que são as almas de S. Tomé dêste mundo, abanavam a cabeça e riam: *Fernão, mentes? Minto.*

Modernas investigações históricas, textos japoneses vindos a lume, as cartas de religiosos que missio-



navam no Oriente, livros de viagem, atestam a fidedignidade da *Peregrinação*. A Ásia era aquilo, e um europeu transplantado para semelhante meio, de certo menos bárbaro em religião e moral, mais atrasado em progresso material do que a Europa, tinha que reagir daquele modo. Fernão Mendes Pinto e mais comparsas enxertam-se perfeitamente na acção político-social dos portugueses no Índico. E a *Peregrinação* está dentro do *Rebus Emmanuells Gestis*, com não menos voga e não menos vezes traduzida aquela obra que esta.

Além de tudo, há um acento de sinceridade em Mendes Pinto, um ar tão natural de modéstia, que se lhe não pode negar crédito. Quando a sua fantasia é de todo desorbitada, acreditamos ainda. Acreditávamos que viu nos países que rotula de nomes inverosímeis tanto a outiva lhos estropeou deploravelmente, que viu passar camelos por buracos de agulha e gente comer calhaus e ladrar como os cães. E, com verdade ou com palões, tal livro queda na nossa língua, tão de acôrdo com o espírito da raça dos homens de Quinhentos, uma verdadeira epopeia, diríamos uns segundos *Lusíadas*.

Quanto à simbiose Mendes Pinto-António de Faria, vejamos o cenário e representação.

Depois do ataque a três juncos da China, coroado de êxito, e cometido a título de represália, Mendes Pinto escreve:

*Havendo já vinte e seis dias que eu estava aqui em Patane, acabando de aviar uma pouca de fazenda que viera da China para me tornar logo, chegou uma fusta de Malaca, de que vinha por capitão um António Faria de Sousa, o qual por mandado de Pero de Faria vinha a fazer ali certo negócio com el-rei e assentar com êle de novo as pazes antigas que tinha com Malaca... (...) Este António de Faria trazia uns dez ou doze mil cruzados em roupas da Índia.*

A analogia é flagrante. Mendes Pinto estava a aviar a fazenda que viera da China, bem entendido nos juncos apresados na foz do Calantão com a morte de setenta e quatro homens da equipagem. Quando se trata destas açougadas, embora comuns para os costumes da época, Mendes Pinto esconde-se por detrás do pronome pessoal contando o feito como testemunha de ocasião ou compatriota. Procede assim por hipocrisia? E' o lógico resguardo de quem não quer mostrar as mãos de pirata, se bem que se trate de pirataria contra inimigos da cristandade.

Mas sejam ou não Fernão Mendes Pinto e António de Faria uma e a mesma pessoa, e o desdobre não teria outro objecto que fugir ao ominoso com que poderia ser estigmatizado o corsário, o certo é que à

raiz dessa bifurcação se encontram elementos comuns desconcertadores. Tanto um como outro se ocupavam em mercadejar. Mercadejavam fazendas. António de Faria teria mandado a Lugor, no reino de Sião, um seu feitor Cristóvão Borrvalho passar a veniaga, menos de armazém intragáveis. E Mendes Pinto aproveitara a vasa na mira de impingir as sedas que lhe haviam competido na captura dos juncos do Calantão.

Uma vez em Lugor, quando esperava multiplicar os haveres, eis que são aferrados pelo junco de Coja Acem, pirata e caciz-mor de el-rei de Bintão, que lhe toma a fardagem, escapando a nado a ele, o feitor e mais dois portugueses, que vieram a morrer nos paúis à míngua de socorro.

António de Faria, quando semanas depois lhe levaram a notícia, ficou varado. Depois, assim que pode recobrar-se do seu assombro e que deitou contas à vida, eis que exclama:

— O único remédio, precário remédio, é correr atrás do ladrão. Se o pilho, vomita tudo com língua do palmo. Se o não pilho acabou-se, morra um homem e fique fama.

Acrescenta Mendes Pinto, minimizando-se:

*Nesta ida foi também necessário ir o pobre de mim, por me ver sem um só vintem de meu, nem quem mo desse nem emprestasse, e dever em Malaca mais de quinhentos cruzados que alguns amigos me tinham emprestado, os quais, com mais outros tantos que tinha de meu, todos por meus pecados o perro me levou (...) sem salvar de tudo quanto tinha de meu mais que a pobre pessoa com três zargunchadas e uma pedrada na cabeça de que estive à morte por três ou quatro vezes e ainda aqui em Patane me tiraram um osso antes que acabasse de sarar dele.*

Deste jeito encarece, a justo título de resto, os agravos que recebera do pirata. Com que intenção o faz é fácil de perceber. Procura antes de mais nada indulgência para o rosário de enormidades, que vão erguer cachão na narrativa. Mendes Pinto tinha o génio das belas letras e o verdadeiro literato desnuda-se, acaba sempre por desnudar-se, e aparecer com sua física própria no Coliseu da opinião pública. Que ele era guloso de que o vissem e se narcizava na glória das suas aventuras, salta à vista. Mas receava a reacção da plateia, mormente dessa, conspícua e suficiente, que podia lançá-lo às feras, receio bem compreensível num homem que atirara com a sotaina às malvas, tinha por ventura costela de marrano, e era pobre e plebeu.

A meu ver é por isso que ele se some debaixo do farricoco de António de Faria. Mas não o faz sem haver pronunciado a sua rogatória, como vimos e abrindo as mãos num gesto de fatalidade: O pirata assim o quisera. Só depois é que entrega a António de Faria o coturno de primeiro representante. E a bela e estupenda canção de gesta começa assim em tom impessoal; *Tanto que António de Faria esteve de todo*



*restes, se partiu daqui de Patane um sábado nove de Maio do ano de 1540 e fez seu caminho: Só adiante lhe foge a pena para a linguagem directa: E havendo já sete dias que velejávamos por nossa derrota...*

À medida que a campanha de flibusta se desenha, mais ele esconde o rabo pelado. Na luta com Coja Acem, ao fazer o censo dos portugueses que tomam parte na peleja escreve: *... e repartindo a gente pôs no junco de Quilay Panjão trinta portugueses quais ele quis, porque em tudo lhe fazia a vontade, por ser assim necessário, e nas duas lanteás pôs seis em cada uma, e no junco de Cristóvão Borralho vinte, e com ele ficaram os mais que eram trinta e três, afora os escravos e outra muita gente cristã, valentes homens e muito fiéis.*

E onde fica Fernão Mendes Pinto? Fora do tempo e do espaço como aedo ou cronista de remotos feitos? Qual o seu posto na linha de batalha?

No mais furioso da colisão alucina-se e lá aparece uma vez. E é a testemunhar. Fala o homem de letras não o combatente: *Os nossos dous juncos, abalroando então os dous inimigos assi como estavam, a briga se travou entre todos de maneira que, realmente confesso que não me atrevo a particularizar o que nela se passou, inda que me achei presente, porque ainda neste tempo a manhã não era bem clara, e a revolta dos inimigos e nossa era tamanha, juntamente com o estrondo dos tambores, bacias, e sinos, e com as gritas e brados de uns e de outros, acompanhados de muitos pelouros de artilharia, e de arcabuzaria, e na terra o retumbar dos ecos pelas concavidades dos vales, e outeiros, que as carnes tremiam de medo...*

E logo adiante recomeça na construção indirecta:

*Depois de haver já vinte e quatro dias que António Faria estava neste rio Tintau.*

Na descrição do naufrágio na porta de Micuy lá vem uma aluvião de notas objectivas relativas a António de Faria, essas que traduzem uma interioridade psíquica que excede a capacidade de observação do historiador ou do memorialista, como seja a prece que murmura ao Céu e êle reproduz como se se tratasse dum símbolo do devocionário. Não se limita a anotar os factos adstritos ao campo visual, mas os sentimentos e os estados de ânimo, o que se explica com actos de natureza intuspectiva, a menos que se não trate de inconsciente e acertada ou sadia literária.

Sucedem-se as refregas na terra e no mar e a *Peregrinação* é meticulosa em registar os golpes que António de Faria recebe: duas cutiladas na peleja com Coja Acem. Do combate com Premeta Gundel, reza:

*Mas não se houve esta vitória tão barata que não custasse as vidas de dezassete dos nossos, nos quais entraram cinco portugueses dos melhores soldados, e mais esforçados de toda a companhia, e quarenta e três muito feridos, dos quais um foi António de Faria que ficou com uma zargunchada, e duas cutiladas. (...) E*

*dali seguimos nossa derrota para onde levávamos determinado, António de Faria no seu seu junco grande, e Mem Taborda e António Anriques no seu, e Pero da Silva no pequeno que se tomou em Nouday, e o Quilay Panjão com todos os seus no que se tomou ao ladrão, em satisfação do que tinha perdido, com mais vinte mil taéis que se deram do monte maior, de que se êle deu por bem pago e satisfeito, e todos os nossos foram também contentes disso por lho António de Faria pedir com grande instância, e muitas promessas para o adiante.*

Fernão Mendes Pinto mantém-se em eclipse total, confundido na turba-multa dos tripulantes. E' mais que um "escrivão" daqueles novos Argonautas?

À medida que se folheia a *Peregrinação* acumulam-se as provas de natureza psicológica, bem entendido, de que Fernão Mendes Pinto e António de Faria são uma e a mesma pessoa.

Nas festas que fazem a António de Faria em Liampó, como o ser levado à igreja debaixo de pátio e ouvir missa cantada e sermão, lá vem a nota pessoal íntima quando o prégador desatou em tais elogios ao herói com palavras tão desatadas e termos tanto sem conserto que êle estava "corrido e quase afrontado..." Mais adiante diz de António de Faria cometido pelo pirata similao para irem assaltar a ilha de Calemplui: "E como António de Faria era naturalmente muito curioso e não lhe faltava também cobiça, se abraçou logo tanto com o parecer dêste chim que só por êste seu dito, sem outro mais testemunho, determinou de se pôr a todo o risco e fazer esta viagem, sem nesta parte querer tomar outro conselho de ninguém, de que alguns seus amigos se scandalizaram algum tanto, e não sem razão".

Quando lhe fugiu o Similao, Faria "com o súbito daquela nova ficou tão fora de si que quase perdeu de todo a paciência e por se temer de algum motim, o qual se começava já de ir ordenando, deixou de matar os dois da vigia pelo descuido que daquilo tiveram".

E acaba o assalto fantástico aos túmulos dos imperadores com a retirada pânica de António de Faria e na retirada este pavoroso ponto final:

"Com êste medo começámos a alijar quanto trazíamos, e foi tamanho o desatino neste excessivo trabalho, que até o mantimento e os caixões da prata se lançaram ao mar, e após isto cortámos também ambos os mastros, porque já a êste tempo as embarcações iam abertas, e corremos assim a árvore seca o que mais restava do dia, e sendo quase meia noite ouvimos na panoura de António de Faria uma grande grita de Senhor Deus misericórdia, por onde imaginámos que se perdia, e acudindo-lhe nós da nossa com outra pelo



*mesmo modo, nos não responderam mais como que eram já alagados, de que todos ficámos tão pasmados e fora de nós que uma grande hora nenhum falou a propósito. Passada nesta aflição e agonia aquela triste noite, uma hora antes que amanhecesse, nos abriu a nossa embarcação por cima da sobrequilha com que logo em proviso nos cresceram oito palmos de água, de modo que sem nenhum remédio nos íamos ao fundo por onde já então presumimos que era nosso Senhor servido que tivessem ali fim nossas vidas e nossos trabalhos. Tanto que o dia foi de todo claro, e descobrindo, já todo o mar não vimos António de Faria, acabamos todos de pascar de maneira, que nenhum de nós teve mais acôrdo para nada».*

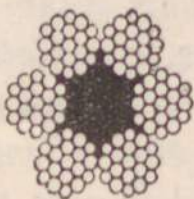
Se de facto Fernão Mendes Pinto e António de Faria são a mesma pessoa, a maneira de destorcer a intriga de modo incontrastável era aquela recorrendo como nos dramas antigos ao *deus ex machina*, que é o trespasse. Pelo fogo, pelo ferro, ou pela água. Acabou-se. O aventureiro desp'ou a cabaia do corsário e segue com o seu gibão pobre de bom fabiano.

O exame psicológico da *Peregrinação*, em especial as páginas votadas à pirataria por um lado, por outro a necessidade que Fernão Mendes Pinto tinha de ajustar a sua pessoa moral ao ambiente português de Quinhentos, beato, respeitador, e mais reaccionário do que nunca, levam-nos a concluir que o grande pirata do golfo da China e êle eram um só e mesmo indivíduo. Mendes Pinto teve pejo de exhibir-se antigo capitão de corso e pôs máscara. Embora o seu vulto como tal, seja dos mais avantajados da Ilíada Portuguesa, não teve nem podia ter a sagrar-lhe os actos de rapina a bandeira duma nação constituída e responsável. Corsários, sim, mas segundo outra bitola. Sentindo-o, êle próprio arrancou os galões e confundiu-se, desgraduado, na chusma dos homens de armas.

O inglês Donald Fergusson no opúsculo *Letters from portuguese captives in Canton* é de parecer que António de Faria não passa de pura invenção de Fernão Mendes Pinto. Pois alguém mais fala da personagem?!... Responde-lhe Brito Rebelo publicando uma carta de Pero de Faria, capitão de Malaca, dirigida a D. Manuel, em que lhe aponta como digno; da sua mercê entre outros, nomeadamente o seu parente João de Faria, a *António de Faria*. Fica identificado graças a esta menção, assim restrita, sem uma palavra mais, o António de Faria de Sousa, da *Peregrinação*, que se inculca parente do capitão de Malaca? Por outros termos, fica autenticada a existência do vencedor de Coja Acem? Para nós, tomar um pseudónimo ou ho-

monímia, neste caso quando se supõe ter a pessoa desaparecido da cena sem deixar rasto, é o mesmo quanto ao *processus* psicológico de quem conta a sua vida. Os autores que tratam do Oriente não mencionam Mendes Pinto. Citam, porém, com frequência Pero de Faria, capitão da fortaleza de Malaca, que avia Mendes Pinto a Patane e é seu parente, se não é que êste se arroga indevidamente do parentesco; que na mesma conjura, despacha a Patane o pretenso António de Faria, com fazenda e embaixada, tido não menos como seu parente. (*Peregrinação*, cap.<sup>s</sup> XXXIII e XXXVI). Esta simultaneidade e identidade de missões fornece-nos a primeira premissa. A segunda está na circunstância do inimigo de Coja Acem, que pilha o que topa no seu caminho, assenta mester de corso, organiza o saque dos mausoléus imperiais, se colocar à margem da lei moral e a *Peregrinação* não ser um confessional. Entre o soldado, que milita a bordo de navio pirata, e o capitão há a sua diferença de responsabilidade. Mendes Pinto julgaria ter-se limpo, deste modo, do labéu maior. A aventura decorreria na Ásia e, para lá da Linha, a moral era outra, sem dúvida. Mas compreende-se que o vizinho do Pragal, com mira na tença do rei, para a qual, pobre e decrépito, vinha habilitado com fôlha de serviço lavrada pelo governador de Goa, compreende-se que temesse incorrer no desagrado dos governantes e se tenha encoberto com nome suposto ou doutrem. Observemos que, irradiado da Companhia de Jesus, os padres — que dantes chamavam *caríssimo companheiro irmão* e haviam fechado os olhos a *homem tão metido em bens temporais* — não só lhe cortavam agora o nome nos registos da propaganda como deviam advertir *urbi et orbi* do seu procedimento. *Voltou à Índia com o padre Nunes e, como não pudesse ficar aí honrosamente depois dum procedimento temerário (equipée) que o fazia apontar a dedo, seguiu logo para Portugal*. Assim se exprime Charlevoix, citado por Cristovão Aires. Que equipée? Ora pergunta-se: tudo isto, a expectativa do favor real, a animosidade dos jesuitas, o movimento desfavorável da opinião, não era para o atemorizar de vir ao proscénio, lavado no sangue da verdade?

Depois do desaparecimento de António de Faria, os sucessos gravitam de novo em torno de Mendes Pinto. Ressurge o eu. De António de Faria não se falou mais; não se deu razão do seu cadáver; a descrição rematou sem uma saudade, uma palavra de adeus ou de ternura para o homem valoroso. Compreende-se esta sequidão do cronista, tão prolixo, de ordinário, com o cabecilha?!





Telefone 12

Telegr.: TRANSPORTES

## Auto-Transportes do Fundão, Ltd.

Carreiras nos Concelhos de Fundão,  
Covilhã, Seia e Pampilhosa da Serra

Transportes para todo o País

Camionetes de aluguer para passageiros ou carga

SERVIÇO COMBINADO COM A C. P.  
ESTAÇÃO DE SERVIÇO — OFICINA DE RE-  
PARAÇÕES, PINTURAS, ACESSÓRIOS,  
— ÓLEOS, GASOLINA, GASOIL, PNEUS —

LARGO DA ESTAÇÃO

Apartado 6

FUNDÃO

Apartado 5

Telef. 87

## Empresa Automobilista Morão, L.<sup>da</sup>

Concessionária das carreiras de camionetes  
entre Castelo Branco e Monfortinho (Ter-  
mas); Idanha-a-Nova e Monsanto—(Relva);  
Rosmaninhal e Idanha-a-Nova, Alto do Pe-  
cegueiro, Salvaterra do Estremo e Alto, Pe-  
cegueiro Segura — Transportes em serviço  
combinado com a Companhia dos Caminhos  
de Ferra Portugueses e com Centrais em  
— Castelo Branco e Idanha-a-Nova —

CASTELO BRANCO

Rua da Sé, 9

OURIVESARIA

RELOJOARIA

JOALHARIA



Representante das  
melhores marcas  
de Relógios

RUA DA SÉ, 8

## JOSÉ BARATA ROXO

AGÊNCIA OFICIAL PHILIPS

FERRAGENS — ELECTRICIDADE — BRINQUEDOS

OPTICA — QUINILHARIAS — DROGAS

CASTELO BRANCO

## Empresa de Transportes do Zêzere, L.<sup>da</sup>

SEDE — FUNDÃO

CARREIRAS DIÁRIAS

BARROCA-FUNDAO-C. BRANCO

FUNDÃO-BARROCA

TRÊS POVOS-FUNÇÃO

COVILHÃ-CASTELO BRANCO

(Contrato com a C. P.)

MONFORTE-CASTELO BRANCO

ESCARIGO-FATELA (Estação)

Telefone 42-PPX

Telegr. ZEZERE

5 PISOS C/ RAMPA SERVIÇO  
E ASCENSOR ELÉCTICO PERMANENTE



EQUIPAMENTO

PESSOAL

ULTRA-MODERNO

ESPECIALIZADO



# PENSÃO CARVALHO

RUA CORONEL JOSÉ MARTINS CAMEIRA

CARIA — BEIRA BAIXA

**Armazém de Fazendas e Miudezas**

**José de Oliveira Trindade**

TELEFONE, 16

CARIA — Beira Baixa

# JOSÉ MENDES JÚNIOR

Batata, Castanha, Cereais, Legumes, Queijos e  
Carnes frescas — Especialidade em Feijão Fidalgo,  
:—:—:—:—: Patareco e Manteiga :—:—:—:—:

Telegramas: JÚNIOR B. Baixa — CARIA — Gare

# FRANCISCO MARTINS SILVEIRA

Aduos, Batatas, Cereais e Castanha

ARMAZÉM NA ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO

TELEGRAMAS: FRANCISCO SILVEIRA

Beira Baixa

CARIA

# PINTO & FIGUEIRA

BATATA, CEREAIS, QUEIJOS, LEGUMES, ETC.

Rua Conselheiro D. Francisco Pires Soares

B. B. — CARIA

**Fábrica de Refrigerantes**

**A Combatente**

**MANUEL SOARES**

Beira Baixa-CARIA

ESMERADO FABRICO

em LARANJADAS,

PIROLITOS e GASOSAS

ESPECIALIDADE EM

LARANJADA NATURAL (turva)

Confeitaria MIMOSA

Padaria «PROGRESSO»

Telefone, Padaria: 19

**CAFÉ ORIENTAL**

Especialidade em Café, Chá,

Pastelaria e Vinhos Finos

Deolindo Gomes de Andrade

Rua Coronel José Martins Cameira

B. B. — CARIA

Francisco Miranda Cariano

R. Conselheiro Francisco Pires Soares

(Beira Baixa) — CARIA

FAZENDAS, MIUDEZAS

E MERCEARIAS

TELEFONE, 21

JOSÉ FERREIRA MESQUITA

Telefone, 18

(Beira Baixa) — CARIA

Fazendas, Mercarias, Ferra-

:: gens, Aduos, Enxofre ::

Correspondente dos Bancos:

Português do Atlântico, Por-

tuguês do Continente e Ilhas,

Fonseca, Santos & Viana

JOÃO ANTÔNIO ESTEVES PINHEIRO

Agente de «O Seculo» Telef. 29

Largo da República CARIA

Com Estabelecimento de:

FAZENDAS BRANCAS,

MERCEARIAS e MIUDEZAS

MOISÉS FERNANDES NUNES

Negociante de Azeites e Cereais

CELORICO DA BEIRA — GARE

LUÍS GONÇALVES NOGUEIRA

COMÉRCIO DE MADEIRAS NACIONAIS

Beira Baixa

BARRACÃO

JOAQUIM DA SILVA

Com artigos funerários, corões e flores artificiais

Especial fabrico de urnas

Beira Baixa

BARRACÃO

FRANCISCO RODRIGUES

Estabelecimento de Aduos,

Ferragens, Sal e diversos

artigos.

Negociante de Batata para

consumo e semente Casta-

nha verde e seca — Vinhos,

Lãs e Lenhas

Beira Baixa — BARRACÃO

JOSÉ GONÇALVES EDUARDO

Especialidade em sementes

Beira Baixa — BARRACÃO

Negociante de Batata, Casta-

nha, Cereais e Legumes. Fei-

ção de semente e consumo.

Nozes, Sêmas e Aduos

PADARIA PROGRESSO

DE

Antônio dos Santos Pereira

Sêmas e Farinhas

Stok da tripa seca Hambur-

guesa e Pimentões FLOR DO PEREIRO

B. B. — BARRACÃO

Vinhos finos e de con-

sumo. Miudezas, Pape-

laria, Louça de Esmalte

e SACAVÉM — Deposi-

tário da Cevada S.º An-

tônio — Meias e peúgas

de boa qualidade.



## RESTAURANTE MACHADO (CURA)

ALMOÇOS JANTARES  
SERVIÇOS À LISTAS

Serviços de casamentos, baptizados e comensais  
Especialidade em produtos da região

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER — TELEFONE N.º 31

31, Rua Almirante Reis, 33 BRAGANÇA

## GRÉMIO DA LAVOURA DE BRAGANÇA

TELEFONE, 29

CENTRO EXPORTADOR DE BATATA DE SEMENTE  
— E CONSUMO, CASTANHAS E NOZES —

## ALCINO LOPES

FAZENDAS, MERCEARIA, CALÇADO E CABEDAIIS  
ARTIGOS DA REGIÃO Especialidade Cabedais  
Farinha, Rama, Trigo e Centeio  
Rua Alexandre Herculano, 177 BRAGANÇA

## DOMINGOS LOPES & C.ª, L.ª DA

Armazém de Merceria — Artigos da Região — Alfaias Agrícolas —  
Fábrica de Chocolates — Torrefacção e Moagem de Café  
Agentes e Depositários da: Socony-Vacuum Oil Company, Inc.  
Fábrica das Antas (Pregaria) — Companhia «CIMENTO TEJO»  
Adubos «SAPEC» — Levedura Activa (Cruz Quebrada)  
Rua Alexandre Herculano, 88 — Telef. 47 — BRAGANÇA

## AFONSO, LOPES & C.ª, L.ª DA

«MOAGEM DO LORETO» BRAGANÇA  
TELEFONE, 58

## MANOEL INACIO JERONIMO

Fazendas de lã, sêda e algodão. Calçado de todas as qualidades  
e para todas as épocas. Chapéus, Camisaria, Guarda-sóis, Malhas e  
Miudezas. Mercerias, Ferro e Alfaias agrícolas. Compra e venda  
de Artigos da Região. TELEFONE, 21

MACEDO DE CAVALEIROS

## MARCOLINO DE OLIVEIRA & IRMÃOS

Estância de madeiras — Aduelas — Materiais de construção  
Carpintaria mecânica — Tanoaria — Batatas, castanha e outros  
Produtos da Região — Armazém no Porto: R. Padre António Vieira.  
Serração em MACEDO DE CAVALEIROS  
Telefones, 10 Telegramas, OLIVEIRAS

MACEDO DE CAVALEIROS

## FRANCISCO PARENTE

FABRICO ESPECIAL DE ALHEIRAS

CORRESPONDENTE BANCÁRIO

GAZOLINA ÓLEOS PETRÓLEO

AGENTE DA COMPANHIA SHELL

SEGUROS CONTRA ACESSÓRIOS PARA  
TODOS OS RISCOS AUTOMÓVEIS

REPRESENTANTE DE PNEUS E CÂMARAS DE AR

Telefone, 28 (P. P. C.) Telegramas, «TERBA»

MACEDO DE CAVALEIROS

## Domingos António Fernandes

ARMAZENISTA DE AZEITE e Artigos da região

Telefone N.º 9 — MACEDO DE CAVALEIROS

## José Romão Gomes, Suc. & C.ª, L.ª da

TECIDOS DE ALGODÃO E LANIFÍCIOS — MERCEARIA  
AGENTES BANCÁRIOS

MACEDO DE CAVALEIROS — Tel. 18

## PENSÃO A BALALAIKA

de António Emílio Figueiredo

RUA DA REPÚBLICA, 77 Telefone, 55

MIRANDELA

BAR E RESTAURANTE AVENIDA

Serviço esmerado a toda a hora  
(AUTOMÓVEIS DE ALUGUER)

de ANÍBAL T. PEIXOTO

17 — Avenida da República — 18  
TELEF. 10 MIRANDELA

## COUVE PENÇA

— PAI-NATAL — (Reg.) —

Semeia-se de Fevereiro a Setembro de cada ano

CASA-VERDE-VARAS

MIRANDELA

AGÊNCIA REZENDE

GUIA DOS CONTRIBUINTES

INFORMAÇÕES  
REPRESENTAÇÕES  
COMISSÕES  
SEGUROS



GERENTE

Alfredo Artur Rezende

(EX-FUNÇÃOÁRIO ADMINISTRATIVO)

Telef. | Escritório 130  
Residência

51 — RUA DE SANTO ANTÓNIO — 53

MIRANDELA





BRAGANÇA — Pelourinho dos Rebordainhos

## FRANCISCO JOSÉ GONÇALVES

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS,  
MODAS, MIUDEZAS, CALÇADO, ETC.

Telefone, 39

**MIRANDELA**

## MOAGEM MIRANDELENSE, L.<sup>DA</sup>

Centeio, trigo e milho em ramas  
VENDAS PARA TODO O PAÍS

TELEFONE, 24

**MIRANDELA**

## ANTÓNIO PEREIRA

PNEUS DUNLOP

Representante de Rádios PHILIPS

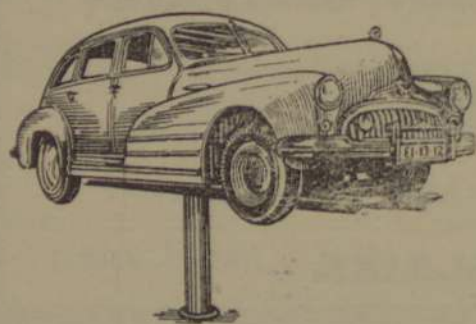
Baterias, velas e acessórios

RUA DE SÃO COSME, 30

**MIRANDELA**

**Rezende & Rezende, L.<sup>da</sup>**  
RUA DE D. AFONSO III, 88  
**MIRANDELA**

RELOJOARIA REZENDE - Agência oficial  
do «Omega» e «Tissot»  
Jóias — Ouro — Prata — Optica



**OFICINA**  
DE  
**REPARAÇÕES**  
DE  
**AUTOMÓVEIS**  
ESTAÇÃO DE SERVIÇO

DE **ALBÉRICO POMBINHO**

LARGO DO CARDAL

Telefone, 45

**MIRANDELA**

## HIPÓLITO SERAMOTA

Tabacos nacionais e estrangeiros, lotarias, chocola-  
tes, rebuçados, refrigerantes e quinquilharias  
**Automóveis de aluguer** **Serviço permanente**

Telefones } 97 — No Quiosque Avenida  
P. P. 6

Avenida da República

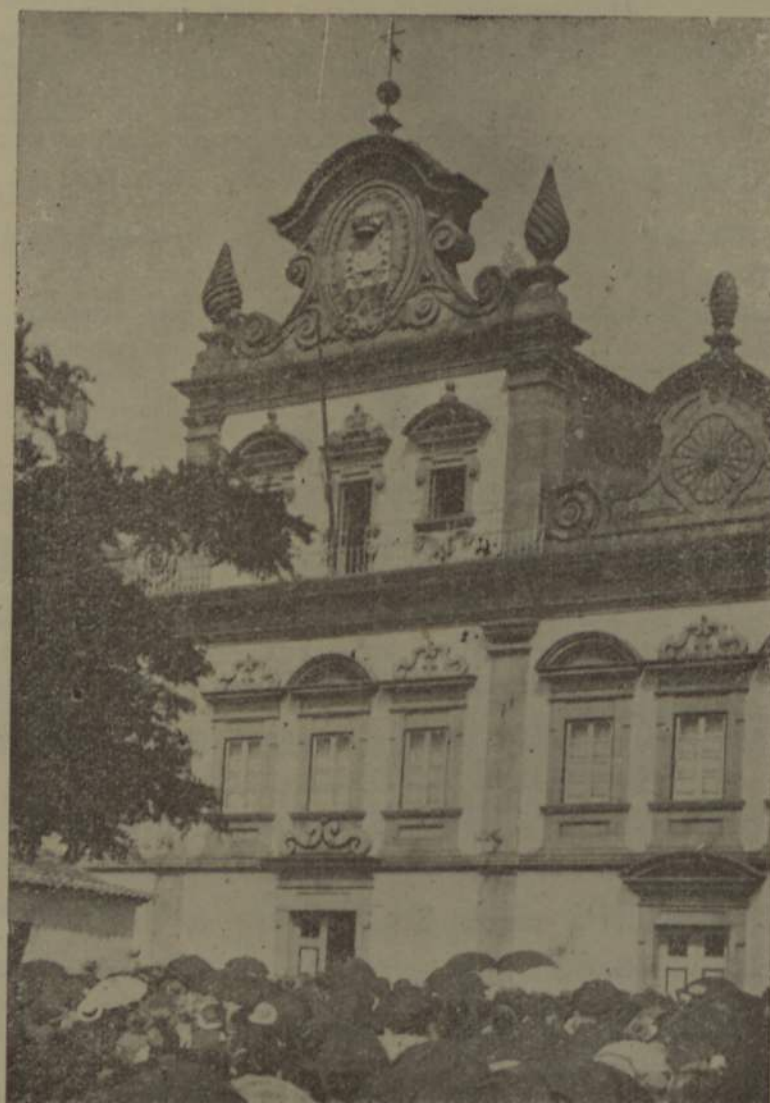
**MIRANDELA**

## FOTO — MARTINS

Retratos Artísticos, Ampliações, Esmaltes, etc.

Acabamento de trabalhos próprios para amador

**MIRANDELA**



MIRANDELA — Palácio dos Távoras



# António João



COMÉRCIO DE LÃS  
E FABRICO DE COBERTORES  
FIOS E MANTAS  
COMÉRCIO GERAL



**GUARDA — Maçainhas**

**CASA DAS SEMENTES** Eduardo dos Santos Tracana  
MERCEARIA A RETALHO

Escritório e Armazém: Rua Heliodoro Salgado, 18 Telefone 45-P.P.C.  
Estabelecimento: Praça da República, 20 e 21 End. Teleg. FEIJÕES  
Sementes seleccionadas para HORTAS, JARDINS, PRADOS E FLORESTAS  
Especialidade em FEIJÃO PATARÉCO PARA VAGEM **GUARDA**

**CENTRO COMERCIAL AGRICOLA**  
**ANTÓNIO TRACANA & IRMÃO**

Exportação de Batata, Castanhas, Cereais, Legumes, etc.  
— Especialidade em Feijão Patareco para semente —

Telef. 250 **GUARDA-GARE** Teleg. «Tracanas»

**DROGARIA «UNIÃO»**  
de B. M. da C. Gonçalves Pires

Produtos Químicos, Farmacêuticos e Industriais. Aguas  
minerais. Tintas, Alvaides, Oleos, Vernizes, Vidros, etc.  
Secção de Perfumaria e Papelaria. Sulfato de Cobre, En-  
xofre, Insecticidas à base de D. D. T. arsenicais, etc..

R. do Campo (ao Correio), 27-A-Telef. 123 **GUARDA**

**PADARIA 28**

— DE —

**V.ª LUIZ CARDOSO LUCAS**

**R. Alves Roçadas — GUARDA** Telefone 28

**ANTÓNIO RODRIGUES GASPAR**

Armazenista de Mercarias — Agente da Laranjada SAMEIRO

Telef. 164

**GUARDA**

Telefones: COVILHÃ 67 — UNHAIS 5

**SANTOS MARQUES & C.ª, L.ª**

LANIFICIOS

COVILHÃ — PORTUGAL

Tele { gramas MARTIMÃOS  
fone 3

**MARTINS & IRMÃO**

MADEIRAS

Filial em Sabugosa (Beira Alta)

**MORTÁGUA (Portugal)**

**CONFEITARIA «LANCHE»**

**D. M. RAMOS**

CARAMELOS—REBUÇADOS—AMENDOAS

Telefone 26

**MORTÁGUA**

**MANUEL LOURENÇO FERREIRA**

Lavandaria Mecânica, Cardação, Fiação e Tinturaria de Lãs,  
—: Fios para Crochet, Bordar e Indústria de Malhas —:

**MORTÁGUA (Portugal)**

Telefone 4

**Luiz Rodrigues dos Santos**

Fábrica a Vapor de Serração e Moagem

Armazém de Madeiras Serradas, Fornecedor de travessas para  
Caminhos de Ferro, Caixotaria, Lenhas e Moagem de Cereais

**TREIXEDO — PORTUGAL**



**CASA HAVANESA**

(FUNDADA EM 1907)

Perfumarias, Artigos de caça e pesca, Sementes agrícolas, Material fotográfico, Livraria, Papelaria, Artigos de escritório. Completo sortido de material escolar e colegial

Telefone 5260

TONDELA

**FÁBRICA SANTA CRUZ, L.<sup>DA</sup>**

(FÁBRICA DO HOSPITAL)

Serração—Aparelhos de Madeira—Moagem

Apartado 2

TONDELA

Telefone 8263

**LOJA DO POVO**De JOAQUIM RODRIGUES TAPADA, Sucessores  
Fazenda s. Miudezas e Mercarias — Agência Funerária — Publicações — Seguros Portugal

TELEF. 8206

TONDELA

**ANTERO LOPES**

FAZENDAS - MALHAS - MIUDEZAS - MERCEARIA

SEGUROS E REPRESENTAÇÕES

TELEFONE 8261

TONDELA

**JOAQUIM JOSÉ DOS SANTOS**

Mercearia, Vinhos e Tabacos, Artigos de capelista, Chapelaria, Ferragem, Vidros em chapa ou cortado, Tintas, Oleos e vernizes para Construção Civil

Farminhão—VISEU

**João da Costa Faro**Fábrica de: Serração, Carpintaria, Mobiliário  
e produtos Cerâmicos, Madeiras, Construção  
Civil e Casas desmontáveis

CAMPO DE VIRIATO—VISEU

Telefone 2402

**Manuel Bento Martelo**

PANIFICAÇÃO

Av. da Bélgica, 97 a 103

Telef. 2065

MOAGENS

Asenha e Escritório

Balça

VISEU

Telef. 2591

**SOCIEDADE DE FAZENDAS ROFEOLPE, L.<sup>DA</sup>**

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E FAZENDAS BRANCAS

Rua da Vitória, 8 e 10

VISEU

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

PANIFICAÇÃO—FARINHAS—CEREAES

MASSAS — BOLACHAS — BISCOITOS

Avenida Emídio Navarro, 132—VISEU

Telef. 2039

Tele { fone P. P. B. 2007  
gramas «AÇUCAR»**Alberto Rodrigues (Filhos), L.<sup>da</sup>**

Largo Mousinho de Albuquerque

VISEU

**ARMAZÉM DE MERCEARIA**CORRESPONDENTE DO «BANCO  
BORGES & IRMÃO» — PORTO  
BANCO ESPIRITO SANTO — PORTO  
BANCO BURNAY — LISBOADEPOSITÁRIO DE «A TABA-  
QUEIRA»ADUBOS «SAPEC» — CALDA  
«SCHLOESING» E DOS AÇUCARES  
DA «REFINARIA ANGOLA,  
LIMITADA»AGENTE DA COMPANHIA DE  
SEGUROS «BONANÇA» E DAS  
MÁQUINAS DE ESCREVER Royal

MERCEARIA FINA — SORTIDO COMPLETO

Avenida Emídio Navarro, n.ºs 2 e 4

Telefones { 2394—Armazém  
2340—Escritório**Tecidos de Viseu, L.<sup>da</sup>**

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

Rua Alexandre Herculano, 73 — VISEU



*Aires Martins Parente Viana*

ARMAZENISTA E EXPORTADOR DE VINHOS  
PARA BRASIL, ÁFRICA E ILHAS

Vinhos verdes engarrafados **Casal Vianês**

Rua da Bandeira, 121

VIANA DO CASTELO

Telex. 178 — Teleg. «VIANÊS»

PORTUGAL

**Saboaria do Minho, L.<sup>da</sup>**

DE

**HERCULANO A. TERLEIRA**

SABÕES — SABONETES

**SEIXAS - MINHO**

Fábrica de Boinas **C E D E M I**

**MEIAS**

XXXXXX

**CELESTINO DE MIGUEL**

Apartado 19—Telefones: Fábrica 204—Residência 352

**VIANA DO CASTELO**

Rua de José Espregueira

**Empresa de Lacticínios Ancora, L.<sup>da</sup>**

(Fábrica de Lacticínios)



**Séde: VILA PRAIA DE ANCORA**

Telefone 7 — Teleg. LACTIANCORA

**«A VIANENSE»**

Chocolates-Cacaos-Bonbons super-finos



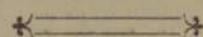
**Fábrica em VIANA DO CASTELO**

Depósitos no PORTO e COIMBRA

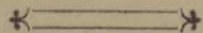
TELEFONE 95

**Casimiro & Barreiro, Limitada**

MADEIRAS E CAMIONAGENS



FÁBRICAS DE SERRAÇÃO E MOAGEM  
EM CERDAL E S. PEDRO DA TORRE



**S. Pedro da Torre — MINHO (Portugal)**

Telegramas CAIRO

**CASA MACIEL — DE —  
MACIEL & PIRES, L.<sup>da</sup>**

— CHÁ - CAFÉ —

Praça Frei Gonçalo Velho-Telef. 63 VIANA DO CASTELO

**ESTRÊLA D'OURO  
FRANCOSO & IRMÃO**

CAFÉ (BAR) E MERCEARIA

**S. Pedro da Torre**



MERCEARIA TORREENSE — DE —  
**MARCILIO SOARES**  
*Mercearia, vinhos, cereais, louças, miudezas  
 e material eléctrico*  
 ESPECIALIDADE EM CHÁ E CAFÉ  
 COMIDAS E DORMIDAS  
 Rua da Estação — S. PEDRO DA TORRE

## MANUEL RIBEIRO VELOSO

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS  
 MADEIRAS, TELHA, TIJOLO E OUTROS  
 MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

TELEF. 13

MONÇÃO

## OURIVESARIA MAIA

TELEF. 22  
 PRAÇA DEU-LA-DEU  
 FILIAL: RUA 5 DE OUTUBRO  
**MONÇÃO**

## PASTELARIA E CONFEITARIA LONDRINA

Gaspar H. Ferreira Alves      Fabrico diário de Pastelaria

*Mercearia fina, Chá, Café, Manteigaria, Frutaria, Cervejaria*

Telefone, 25 — (por favor)

Rua General Pimenta de Castro, 26-28

**MONÇÃO**

## ANTONIO LUÍS GOMES, FILHO

FAZENDAS — ARTIGOS DE DISTINÇÃO  
 PARA HOMEM E SENHORA

Praça Deu-La-Deu

Rua General Pimenta de Castro

Telefone, 26 — P. P. C.

**MONÇÃO**

## CASA RADAR

AGRE, CRUZ & COMPANHIA, LIMITADA  
 AGENCIA DA CASA VAULTIER & C.A

e das máquinas de costura «HUSQUEVARNA»

RÁDIOS E ELÉCTRICIDADE — NOVIDADES

Praça Deu-la-Deu

**MONÇÃO**

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS E MIUDEZAS  
**AURELIANO MONTEIRO (HERDEIROS)**  
 ARTIGOS FUNERÁRIOS

Praça Deu-la-Deu

Telefone, 14

**MONÇÃO**

## MANUEL GUEDES

R. Conselheiro João da Cunha, 20 a 28

**MONÇÃO**

Ferragens, Vidraria, Molduras para  
 quadros, Tintas, Depósito de telha  
 tipo Marselha e comum—Tijolos  
 Mármore, e lousas em todos os  
 tamanhos e desenhos, Cal, etc.

## : JÚLIO GUERREIRO PIRES :

REPRESENTAÇÕES  
 Telefone, 23 — Telegramas, JÚLIO PIRES  
**CAMINHA**

Agente das Fábricas de Cerveja:  
 Portugália, Estrêla e Coimbra;  
 de Laranjada Sameiro; e das  
 Aguas Minero-Medicinris, Vidago,  
 Melgaço e Pedras Salgadas.

## Fortunato Henriques dos Santos

ARMAZENISTA DE AZEITE E MERCEARIA

///

LARGO DA ESTAÇÃO — Telefone, 27

**CAMINHA**

## António Pereira Júnior

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

===

RUA DA CORREDOURA, 97 a 107

Telefone, 6

**CAMINHA**

## HAVANEZA CAMINHENSE DE

**V.ª DE TOMAZ FERNANDES**

Correspondente dos Bancos BURNAY e ALIANÇA

Depositária oficial dos  
 tabacos de «A Tabaquei-  
 ra», «Companhia Nacio-  
 nal de Tabacos», fósforos  
 e papéis de fumar

Papelaria, artigos foto-  
 gráficos, malhas, tecidos  
 de fazenda e algodão  
 para homem e senhora  
 — Miudezas

24 — Rua de S. João — 26

Telefone n.º 15

**CAMINHA**

Materiais de Construção Civil, Ferragens, Louças e Cristais

## S. C. Materiais de Construção, L.ª DA

Rua das Flores, 38 a 46

**CAMINHA**

## PENSÃO CENTRAL

JOÃO A. DOS SANTOS GAVINHO

**CAMINHA**

## MARCENARIA MODERNA

MANUEL ANTÓNIO PEREIRA DA SILVA

Móveis e Colchoaria

Telefone, 11

**CAMINHA**

Drogas e Materiais de Construção  
 Ferragens, Vidros, Esmaltes ingle-  
 ses, Cal Hidráulica e Cimento.  
 Tubos de grés, Tubos galvanizados,  
 Acessórios, etc., etc.





## Fogo de artifício

A firma ANTÓNIO J. FERNANDES & FILHOS, de Lanhelas, Minho, está prestes a comemorar o centenário da sua fundação

Nas principais festas do País, a conhecida firma de **António J. Fernandes & Fi-**

**lhos** é sempre a garantia de um magnífico fogo de artifício. Com efeito, esta casa, fundada em Lanhelas, Minho, em 1853, possui e mantém uma tradição, das mais brilhantes, como fabricante dos mais originais fogos de artifício que em feiras e romarias se podem ver. António J. Fernandes & Filhos honram a pirotécnica nacional e as comissões de festas que dão preferência aos seus produtos manifestam bom gosto e consideração pelo público.

*Fábrica de fogos de artifício*

**José Maria Fernandes**

LANHELAS (Minho)

GRANDES  
PRÉMIOS

MÉRITO INDUSTRIAL  
com DIPLOMA e os  
PRIMEIROS PRÉMIOS em  
VÁRIOS CONCURSOS



EXPORTAÇÃO  
para todo o País e  
Estrangeiro

Sortido completo e as maiores novidades em todas as especialidades. Fogos de sala, jardim e janelas. Foguetes e foguetões de fantasia. Fogos presos. Fogos aquáticos. Foguetões para alvoradas e procissões. Serviços completos para marchas luminosas. Balões iluminados com fogos de subida

FABRICA DE FOGOS DE ARTIFÍCIO

DE

**Libório Joaquim Fernandes**

Condecorado com a Medalha e Diploma de Mérito Industrial — Primeiros Prémios em vários certámenes a que tem concorrido



LANHELAS — MINHO

CASA SANTA MARIA

DE

**ALFREDO COUTO**

Fazendas — Miudezas — Papelaria — Tabacaria — Novidades

LANHELAS = Telef. Caminha 201

Estação de Serviço «LANHELAS» de ANTÓNIO CORREIA ANHAS

Representante Oficial da «Mabor» — Acessórios — Pneus  
Gasolina e Oleos — Recolhas

LANHELAS — MINHO

**ANTÓNIO LUIZ DOS SANTOS**

Mercearia, Vinhos, Louças, Papelaria, Fazendas,  
— Guarda-chuvas, Calçado e Miudezas —

SEIXAS

«A FLOR DE S. BENTO»

**Manuel Ribeiro**

Especialidade em cafés — Mercearia, Vinhos, Miudezas,  
: — : Tecidos de Algodão e Louças esmaltadas : — :

Seixas-Minho

Armazéns de Materiais de Construção

DE

**JOSÉ JOAQUIM FIDALGO MALHEIRO**

Ferragens, Tintas, Vidros  
Cal, Cimento, Tijolo, Te-  
lha, Madeiras, Lenhas e  
Artigos Funerários  
SEIXAS - MINHO

**Restaurante da Estação**

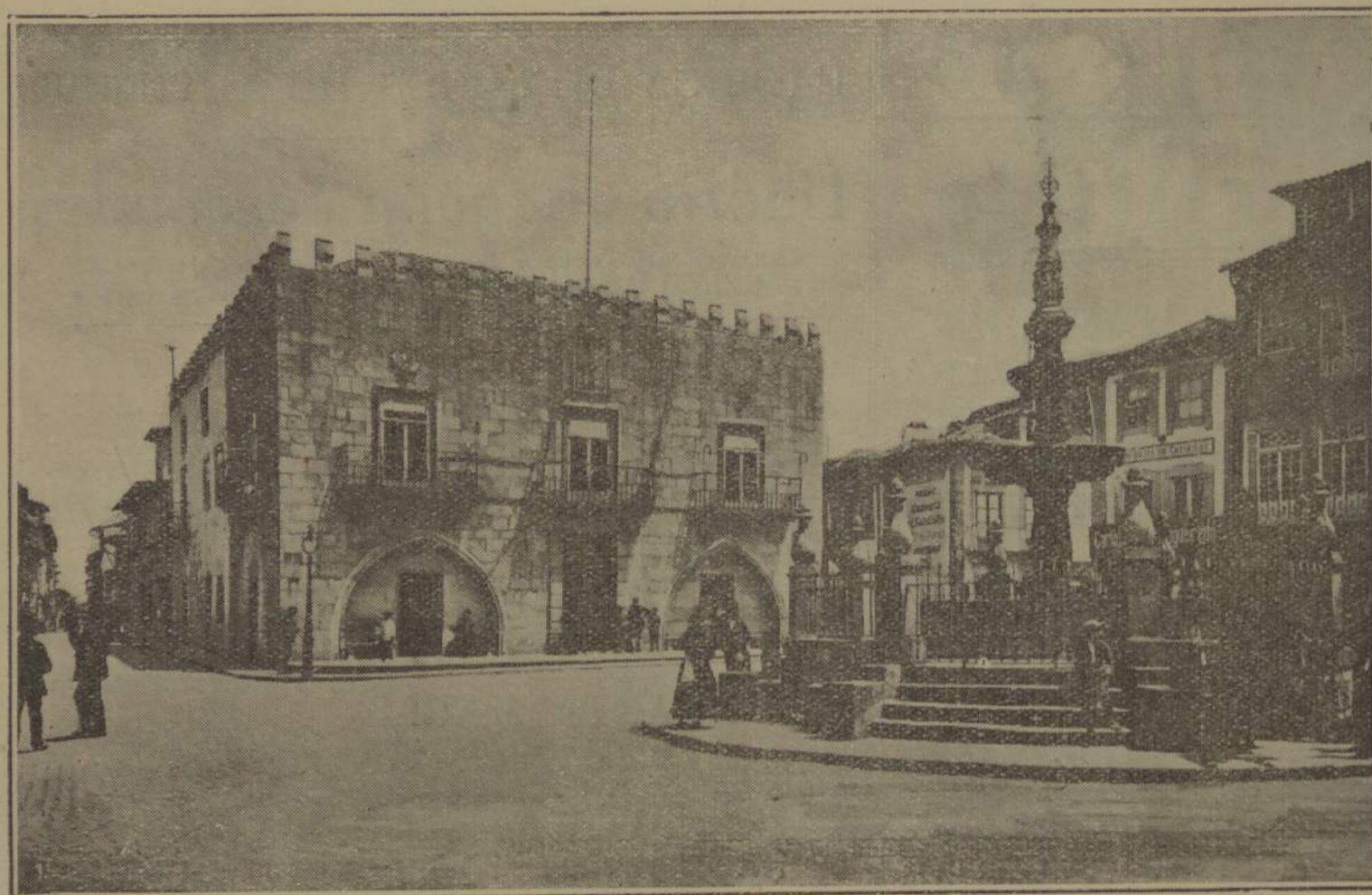
DE

**VIRGILINO GONÇALVES**

VALENÇA

Vinhos e Comidas / Especialidade em vinhos verdes





VIANA DO CASTELO  
Paços do Concelho

**«A VALENCIANA»**  
FÁBRICA DE CHOCOLATES E TORREFAÇÃO  
(A ELECTRICIDADE)

**FRANCISCO COSTA, SUC. RES, L.<sup>DA</sup>**  
ARMAZÉM DE MERCEARIAS

Sede AV. DR. TITO PONTES — Telefone 9

Valença do Minho

**Pensão Restaurante LUSO-ESPANHOL**  
COZINHA À ESPANHOLA—BONS QUARTOS  
**ANTONIA MARTINEZ SOUTO**

Rua Dr. Ilídio do Vale, 3-5 — Telefone 62

VALENÇA (Minho)

**FARMÁCIA MODERNA**  
DE

**ANGELO GRAÇA SOARES**

Especialidades farmacêuticas, Nacionais e Estrangeiras, Escrupuloso  
aviamento de prescrições clínicas a qualquer hora

Rua do Poço—S. Pedro da Torre

Valença

**MANUEL SERER VICENS & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

FABRICA DE SERRAÇÃO — EXPORTAÇÃO DE MADEIRAS

Av. Dr. Tito Fontes—Telef. 46—Valença do Minho (PORTUGAL)

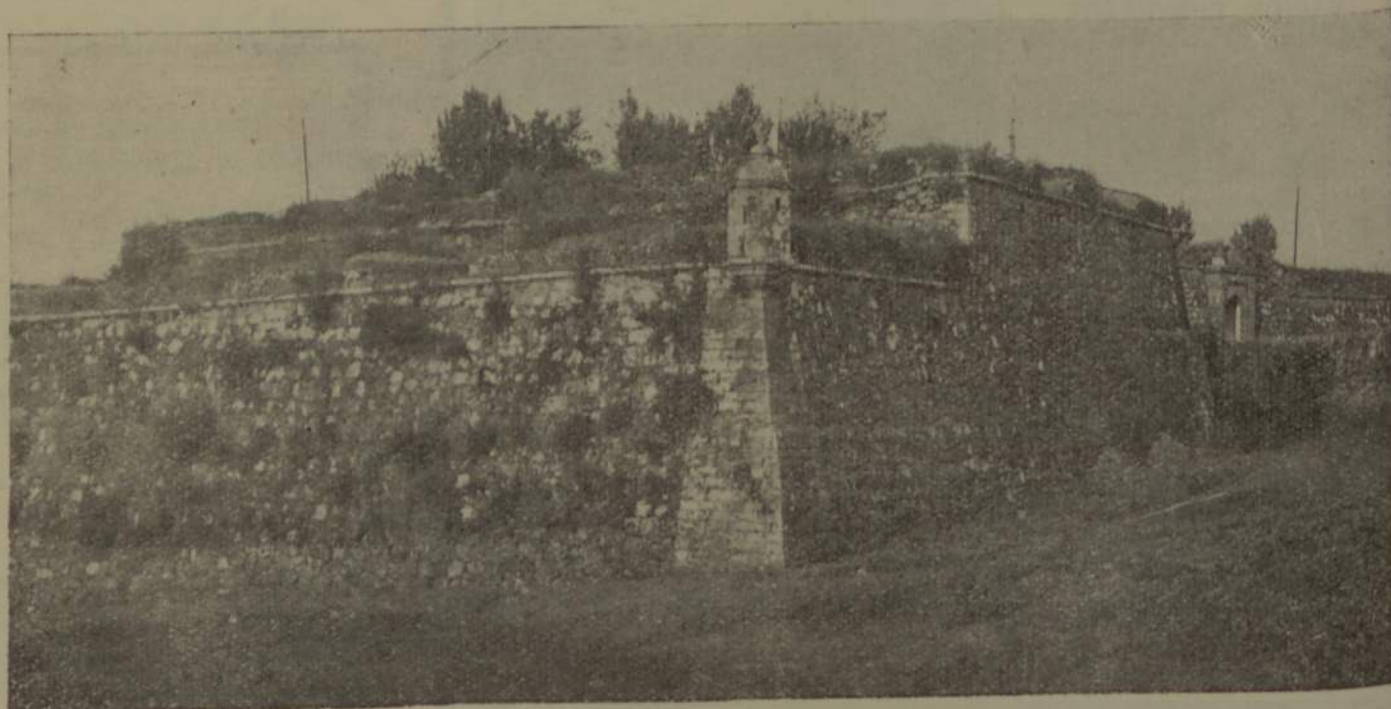
**Francisco Manuel Durães & Filhos, Lda.**  
FÁBRICA DE TECIDOS DE GANDRA

FUNDADA EM 1892

VALENÇA DO MINHO

Telefone 19

VALENÇA—Uma parte  
das muralhas da Praça





## Manuel Arsénio Pereira

INDUSTRIAL E PROPRIETÁRIO

///

Fábrica de Moagem  
Camionetes de Aluguer  
Debulhas a Maquia

///

TELEFONE, 5

ALENQUER

## Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, Limitada

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

COM

SERVIÇO COMBINADO

COM A

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

|||||

ALUGUERES E EXCURSÕES

|||||

Sede: Rua da República, 160 a 168

TELEFONE N.º 4

ALENQUER

## Joaquim Jacinto Ferreira

COMÉRCIO DE:

Vinhos, Aguardentes e Azeites

Caldeiras de Destilação e Lagar de Azeite

AVENIDA MESTRE CID

TELEFONE, 32

CARTAXO

## ANTÓNIO DOMINGUES

FARINHAS — SEMEAS — CEREAIS — LEGUMES  
E MERCEARIAS

TELEFONE — 4

CARREGADO

«CAFÉ CENTRAL»

RESTAURANTE

FRANCISCO DOMINGOS

TELEFONE, 18

CARREGADO

: LUIZ PEREIRA SERRANO :

com Oficina de Serralharia Civil, Mecânica  
e Forjas

CARREGADO

Encarrega-se de todos os trabalhos em

Bombas, Pulverizadores e Canalizações

Torno mecânico

Soldaduras

## JOSÉ RAIMUNDO ALVES

RESTAURANTE DE ALFARELOS

SERVE BEM E A PREÇOS MÓDICOS

ASSEIO E QUARTOS PARA PERNOITAR

ALFARELOS

PADARIA INVICTA

de Agostinho Simões da Maia

45—Rua Dr. Sousa Martins—47

Fabrico Especial, Pão em di-

versos formatos e Fabricante

: : : : de Pão Integral : : : :

ALHANDRA

## LUZ & IRMÃO, L.<sup>DA</sup>

Negociantes de PESCARIAS

CAMARAS FRIGORÍFICAS

FÁBRICA DE GELO

CAMIONETES E AUTOMÓVEL DE ALUGUER

Agentes da: VACUUM — GOOD-YEAR — ARCO

Oficinas de: REPARAÇÕES E PINTURA

Telef. 2.078 e 2.083 (Rede de Torres Novas)

RIACHOS



**MANUEL ANTUNES DUARTE** COM  
Carpintaria Mecânica — Venda de madeiras  
em tósko e aparelhadas **RIACHOS**

**JOAQUIM BARATA LOPES**  
ARMAZÉM DE VINHOS **SOURE**

**JOÃO ANTÔNIO RAPOSEIRA** AGÊNCIA FUNERÁRIA  
Com estabelecimento de **TELEFONE N.º 1**  
Sapataria, Chapelaria, Miudezas, Ferragens, etc. Vale de Figueira (Ribatejo)

**ARISTIDES VIEIRA AMORA** ARMAZÉM DE VINHOS  
Telef. 8 — Teleg. ARISTIDES AMORA **VALE DE SANTARÉM** **DERIVADOS**

**MANUEL DE ALMEIDA**  
DESPACHANTE

Telefone { 380  
Residência, 504

**RIBEIRA DE SANTARÉM**

**FABRICA DE ADUBOS**

de Joaquim Fernandes Baptista

Recomenda-se à Lavoura os adubos e purgueirão,  
desta antiga Casa

**RIBEIRA DE SANTARÉM**

**OLARIA RIBATEJANA**

de JOÃO JOSÉ DOUTOR

Fabrica a melhor tubagem em semi-grés

**VALE DE ESTACAS — Santarém**

**Francisco Antunes & Irmãos**

VINHOS E SEUS DERIVADOS

Fábrica de vinagre da marca «VALPAÇO»

**TELEFONE, 13**

**VALE DE SANTARÉM**

**LUÍS AFONSO DA SILVA**

COMERCIANTE

CASA DE VINHOS

**ESTAÇÃO — Ribeira de Santarém**

**Sociedade Industrial Moita  
do Norte, L.<sup>da</sup>**

**FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS**

Fábricas de AZEITES — AGUARDENTES

Telefone N.º 18 — ENTRONCAMENTO

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

Rua Padre António Vieira, 1-1.º — Telef. 48489

**SABÃO**

«FÁBRICA PANEIRO»

FÁBRICAS EM BARQUINHA

Telef. 18 — ENTRONCAMENTO

**Quinta de Santo António  
MOITA DO NORTE — BARQUINHA**

**ANTÓNIO SIMÕES LAPAS**

Vinhos : Cereais : Legumes : Materiais de Construção

**GRANJA DO OLMEIRO — (Alfarelos Gare)**

**JOAQUIM DIAS**

Ferro para construção — Depositário de cimento

**PAMPILHOSA DO BOTÃO**

Louças de vidro, ferro, es-  
maltada, alumínio, porce-  
lana e faiança — Drogas,  
Ferragens e Mercadorias

**CERÂMICA EXCELSIOR**

**LACERDA, FIGUEIREDO & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

**TELEFONE N.º 5**

**PAMPILHOSA DO BOTÃO**



**AUTO-GARAGEM DE POMBAL, LIMITADA**

ESTAÇÃO DE SERVIÇO «SONAP»

Officinas, Recolhas, Gasolina, Oleos, Acessórios e Pneus—Agentes  
Oficiais da Mabor, Goodyear, U. S. Royal, India, Dunlop,  
Michelin e dos Oleos Castrol

56, Rua de Leiria, 60 — POMBAL

Telef. 18

**AUGUSTO ROQUE, L.<sup>DA</sup>**

ARMAZÉM DE TECIDOS

Telefone 17 — Apartado 13

P O M B A L

*Serranos D Furtado, L.<sup>da</sup>*

ARMAZÉM DE MERCEARIAS E FABRICA  
DE REFRIGERANTES

63, Largo do Cardal, 66 — Telef. 59

P O M B A L

**JORGE PAULO, L.<sup>DA</sup>**

INDUSTRIAL DE SALCHICHARIA

✱

T E L E F O N E 117

P Ó V O A D A G A L E G A

Tele { fone: 93  
gramas: FÊLTROS

APARTADO 9

**FABRICA DE FÊLTROS ALÇADA, L.<sup>DA</sup>**

FÊLTROS INDUSTRIAIS

ESCRITÓRIO E FÁBRICA

Estrada de S. João

O V A R

**A. CORREIA NEVES & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>**

FÁBRICA DE MALHAS  
EXTERIORES E INTERIORES

COSELHAS

Telefone 3366

COIMBRA

**Fundição Conimbricense, Limitada (FUCOLI)**

*Fundição de Ferro, Bronze, Alumínio e  
outras ligas. Serralharia mecânica e Civil*

COSELHAS (Zona Industrial)—COIMBRA-Portugal

Telef. 4422

CASA FUNDADA EM 1910

TELEFONE 2322

**MANOEL ALVES LEAL, L.<sup>DA</sup>**

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

(COMÉRCIO GERAL)

Máquinas de escrever, somar, calcular e equipamento de escritório

15, Rua Simão d'Evora

COIMBRA

Fábrica de Mosaicos  
e Azulejos

Instalações e Decorações  
Sanitárias

Fundição de cimento—Manilhas e blocos de cimento

**S I A C**

Sociedade Industrial de Artigos de Cimento, Limitada

Tele { fone 3295  
gramas SIAC  
Apartado 114

Coselhas

COIMBRA

TELEFONE 8260

TELEGRAMAS: SOMATAL

**Sociedade de Madeiras de Taveiro, L.<sup>da</sup>**

SECÇÕES DE

**Serração e Aparelho** — Soalhos e forros (em tosco  
e aparelhados) Vigamentos — Caixotaria. **Carpintaria**  
— Esquadrias em madeiras nacionais e estrangeiras,  
escadas completas, etc. **Marcenaria** — Móveis de arte  
— Móveis em todos os estilos — Estofos — Decorações.  
**Tanoaria** — Barris para líquidos e  
para peixe. Aduelas vergadas, etc.

ESCRITÓRIO E FÁBRICA

**T A V E I R O — (COIMBRA)**

**Eduardo Nogueira Sêco**

Fábrica de rolhas de cortiça—Aparas grossas e especiais  
prensadas hidráulicamente — Cortiça virgem e refugos

SOUZELAS — COIMBRA

Telefone 7414

*Francisco Ferreira D Maia, Limitada*

REVENDEDORES DO CIMENTO «LIZ»

— FERRO — FERRAGENS — CARVÃO —

Telefone 2073

COIMBRA



**R. A. F.**

BICICLETAS E ACESSÓRIOS

Telefone, 4567

COIMBRA

**BARBOSA, RIBEIRO & C.ª, L.ª**

FÁBRICA CERÂMICA DE CONSTRUÇÃO

Telefone 7415 (Rede de Coimbra)

TAVEIRO

**JOAQUIM BAPTISTA PRATAS**

SERPAÇÃO DE MADEIRAS E CARPINTARIA MECÂNICA

Telefone, 2840

Avenida da Ponte — Santa Clara

COIMBRA

**LUSA ATENAS, L.ª (SUC.ª)**

ARMAZÉNS DE MERCEARIAS, VINHOS POR JUNTO

TELEFONE, 2126 e 2833

TELEGRAMAS, ATENAS

Apartado 17

COIMBRA

**CLÍNICA DOS OLIVAIS**

CASA DE SAÚDE E DE REPOUSO

R. DE BERNARDO DE ALBUQUERQUE, 90—Telef. 2177-P. P. C. e 2178

Admissão livre de doentes, excepto contagiosos  
e dementes perigosos. Grande cirurgia. Raios X.

COIMBRA

**COIMBRA & COMPANHIA**

REPARAÇÃO

DE AUTOMÓVEIS

RUA DA SOTA, 10

PEÇAS E ACESSÓRIOS

PARA AUTOMÓVEIS

AV. NAVARRO, 5

TELEFONE 3262 PPC

COIMBRA



PATENTE REGISTRADA

BRONZES PARA TODOS OS MOTORES

RECAUCHUTAGEM

**Lusa**

Primeira em Recauchutagem

As melhores e mais completas  
instalações do paísDESCONTOS ESPECIAIS  
ÀS GRANDES EMPRESAS

Rua Figueira da Foz, 77

COIMBRA

Telef. 3607 — P. P. C.

End. Teleg. «LUSA»

**Serração de Cête, Limitada**

CASA FUNDADA EM 1909

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS  
SERRADAS, APARELHADAS E ESQUADRIAS

TELEFONE N.º 3 (Estado)

C Ê T E (DOURO)

Telefones } Serração, 23  
Armazém, 5Telegramas: BENFICA  
Código: MASCOTE**Pinto Marques & C.ª, L.ª**

VILA MEÃ — (DOURO)

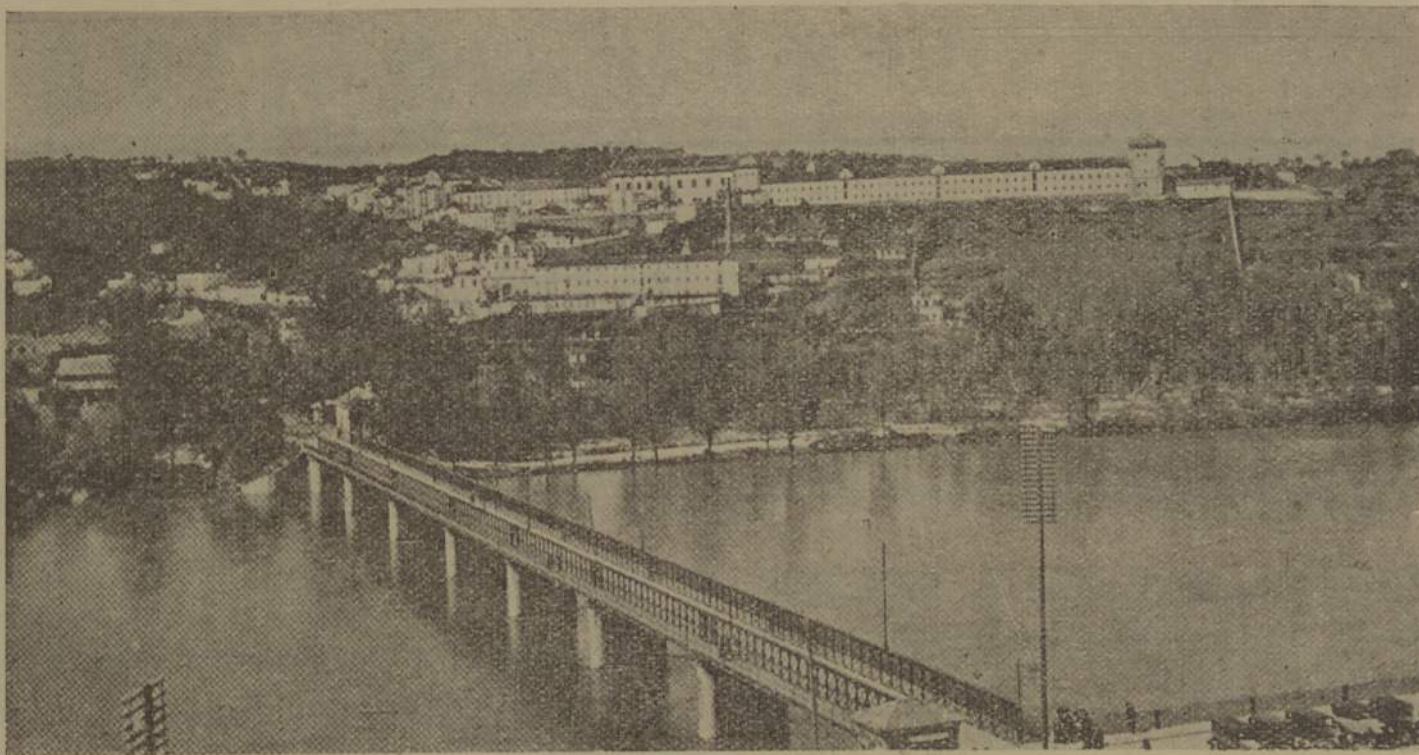
CELESTINO RIBEIRO  
Armazenista de MERCEARIAS E CEREALIS  
Depositário da Comp.ª União Fabril PortuenseTelefone, 25 - Apartado, 2  
VILA MEÃ  
(DOURO)**ANTÓNIO FONSECA DE MAGALHÃES & C.ª L.ª**  
(SUCESSORA)

Armazém de Fazendas Brancas e Miudezas

VILA MEÃ

TELEFONE 29





COIMBRA — Ponte da estrada nacional sobre o rio Mondego

VINHOS AVELEDA  
E  
CASAL GARCIA

— EM —  
TODOS OS VAGONS RESTAURANTES

ANTÓNIO MONTEIRO DOS REIS

AGENTE DA COMPANHIA DE SEGUROS

«GARANTIA»

MARCO DE CANAVEZES

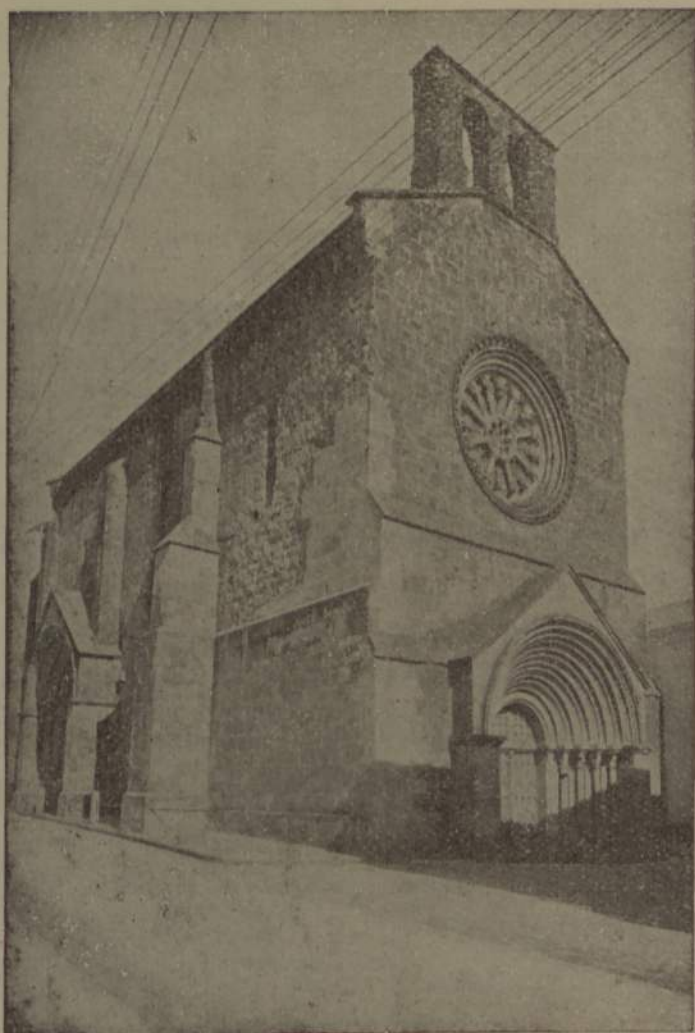
*Educai as vossas filhas*

COLÉGIO D. JOÃO III

MARCO DE CANAVEZES

CASA AFRICANA  
de JOAQUIM PINTO MONTEIRO  
COMERCIANTE

Grande sortido de Lanifícios, Se-  
das, Lãs e Algodões — Telefone, 39  
Telegramas, CAFRICANA  
Largo do Correio - MARCO DE CANAVEZES



SANTARÉM — Igreja de S. João do Alporão

José Abrantes Ferreira, Sucs., L.<sup>da</sup>

CASA FUNDADA EM 1885

FERRAGENS, DROGAS, TINTAS E VIDROS  
COLCHOARIA, TELHA, CAL, PAPELARIA E  
MIUDEZAS, MATERIAL ELECTRICO, CAMAS  
DE FERRO E FOGÕES

AGENTES DO CIMENTO LIZ

69, Avenida Sacadura Cabral, 71-Telef. 33

PENAFIEL

*Manual do Viajante em Portugal*

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME



## REVISTA DAS REVISTAS

# Panorama Ferroviário Internacional

## Um ano de caminhos de ferro

O balanço anual de exploração da S. N. C. F. apresentado por M. Luís Armand é muito significativo. A onze anos de distância, apesar da guerra e suas destruições, pode ver-se a notável melhoria no rendimento do caminho de ferro. Assim, a produtividade do pessoal passa de 50 a 69,6 unidades-tráfego. Este dado representa o transporte de um passageiro-quilómetro ou de uma tonelada-quilómetro de mercadorias realizado em uma hora de trabalho de um agente. Deste modo, nota-se que é acusada uma redução de 11.200 e se prevê para 1950 uma nova redução.

Progresso técnico: regista-se um aumento de 21,3% no percurso médio diário das locomotivas. Este progresso consiste na utilização e conservação melhoradas das máquinas, assim como na entrada ao serviço das 141-R, construídas na América depois da libertação, as quais asseguram 45% da tonelagem rebocada pela tracção a vapor. A isto há que juntar o aumento de uma quinta parte no número de locomotoras eléctricas.

A média de passageiros por comboio também aumentou. Há 300 carruagens mais, em sua maioria metálicas. Em vagões carregados também se regista um aumento de 17% relativamente ao período de antes da guerra. Em grande velocidade realizou-se o dobro das antigas expedições.

## As agências de turismo espanholas

O correspondente do diário «Hierro» em Paris, no mesmo destaca a importância dos centros de turismo espanhóis no estrangeiro, citando o Comissariado de Paris da RENFE, considerando-os como o «Consulado bis», pois, além de facilitar a propaganda e meios de transporte necessários para visitar a Espanha, destrói as mentiras políticas mais complicadas que lançam os inimigos. Entre elas, desmentiu-se o aumento das tarifas ferroviárias, dizendo que estão 50% mais baratas que em qualquer outra parte da Europa, e demonstrando a liberdade que existe na Espanha na facilitação de bilhetes de ida e volta dentro do país. É um pormenor significativo, se considerarmos que hoje, na metade do nosso continente, quem entra num comboio não utiliza bilhete de retorno.

## Uma carta gastronómica para o caminho de ferro

O caminho de ferro — vem escrito na revista «Ferroviários» — decidiu fazer concorrência à camionagem no plano gastronómico. Deu-se começo em Paris a discussões entre os representantes das cantinas de estações para o estabelecimento de «Menús turísticos» especiais em cada região.

Antes de conhecer uma cidade, o turista admirará primeiramente as suas especialidades culinárias — disse um representante da S. N. C. F.

Desta forma cada um levará uma curiosa recordação de suas viagens; recordação tanto mais agradável quanto mais económicos forem os preços dos menús.

## Agulhas para caminhos de ferro

O F. C. N. General San Martin da Argentina anuncia que, pela primeira vez, está fabricando em suas oficinas de Santos Lugares um tipo especial de aparelhos de mudanças de via, aptos para serem tomados de ponta por combóios com as maiores velocidades.

A instalação destes aparelhos, que já estão a ser experimentados, resultará altamente benéfica para o serviço de caminhos de ferro, já que dará viabilidade à supressão de certos afrouxamentos que actualmente limitam a velocidade dos combóios.

## O deficit nos caminhos de ferro sulafricanos

Mr. Paul Sauer, Ministro de Transportes, anunciou que, embora os caminhos de ferro hajam estabelecido novos recordes no transporte de mercadorias e passageiros, os gastos de exploração vão se elevando de tal maneira, que ele esperava que na exploração do próximo ano haveria um déficit de 8.700.000 libras sobre as despesas totais de 100.800.000 libras. Para liquidar este déficit propunha um aumento geral de 10% em todas as tarifas, excepto as de produtos alimentícios. As tarifas para os minerais básicos, principalmente os de manganésio, crómio e carvão, seriam aumentados em mais de 10%.

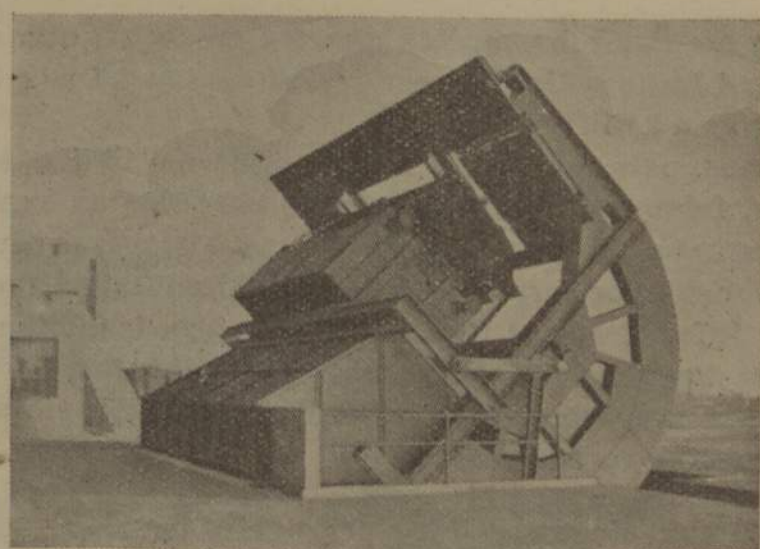
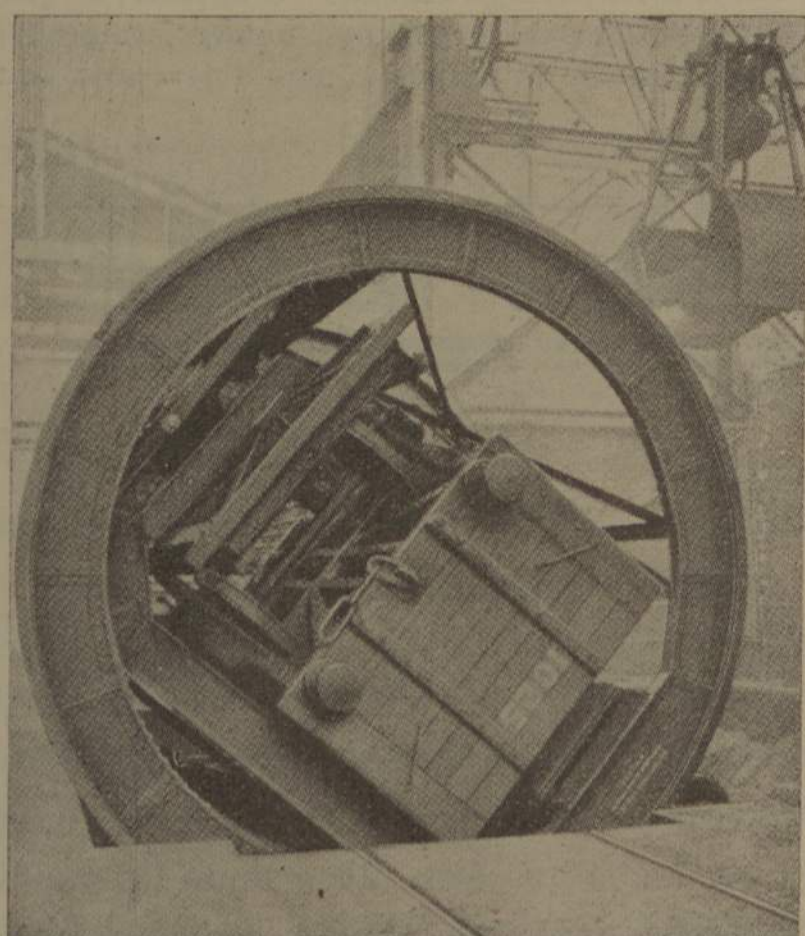
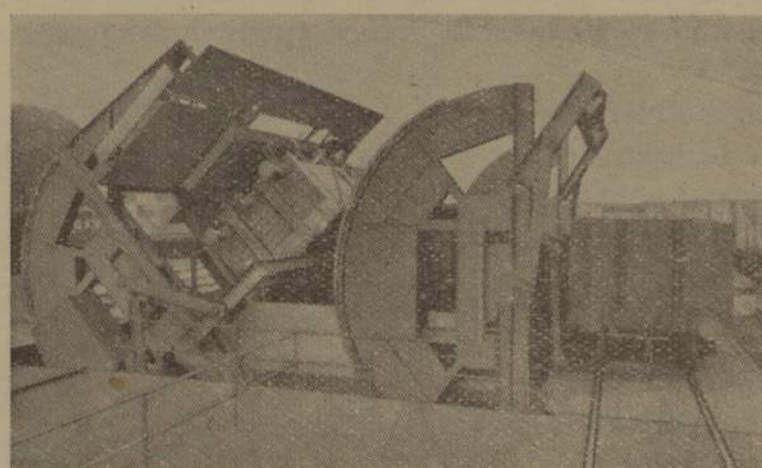
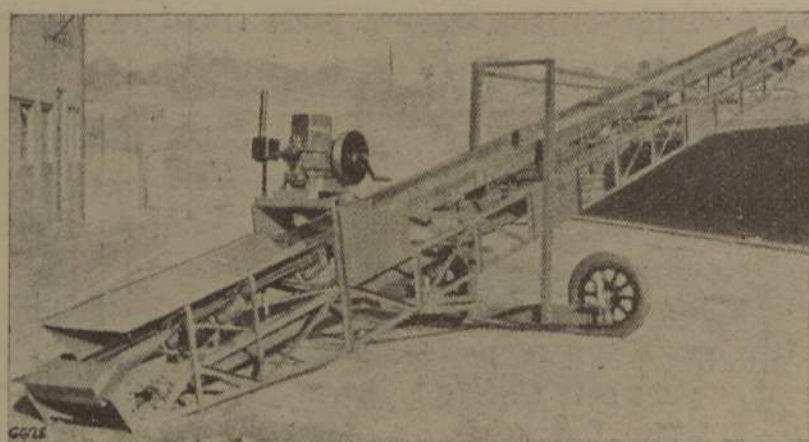


# BLACKWOOD HODGE (PORTUGAL), L.<sup>DA</sup>

PRAÇA DA ALEGRIA, 58, 5.º — LISBOA

TELEFONES 32064 — 32065

*Distribuidores para todo o Portugal e Ultramar de equipamentos para carga e descarga de minérios, e outros materiais a granel em vagon de Caminhos de Ferro*





# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1900)

## A Paris por 100\$000 réis

Pergunta-nos um assignante se, podendo dispôr apenas de 100\$000 réis, poderá ir ver a exposição, e em que condições, mostrando-se desconfiado de que nos riremos da pergunta, por ingénua, visto os exagerados preços que se diz custa tudo em Paris, desde o alojamento até ao menor objecto.

Pois responder-lhe-hemos que quem tiver modestia nas suas aspirações poderá muito rasoavelmente ir a Paris, estar lá não só 10 mas 15 dias dispendendo apenas aquella quantia.

- Vamos dizer-lhe como:
- Um bilhete de ida e volta pelos comboios ordinários custa actualmente 48\$00 réis.
- O almoço, na Guarda, custa 500 réis.

Em Hespanha fará de despesa:

Jantar em Boadilla.....	3,50	pesetas
Almoço em Miranda.....	3	>
Jantar em Irun.....	3,50	>
Aos creados e um café em em transito ...	2	>
Total.....	12	>

Em transito em França ha o almoço no wagon restaurante por 5 francos e ás 5 h. e 16 da tarde chega a Paris. Contemos já com a volta:

Esta faz-se partindo de Paris, já almoçado, às 11 h. 41 m. da manhã portanto, contemos com o jantar, em transito por 5 francos, almoço e jantar no dia seguinte, em Hespanha, 8 pesetas.

Almoço na Guarda e jantar na Pampilhosa ponhamos 1\$200 réis. Temos, pois, a tirar dos 100\$000.

Custo do bilhete.....	48\$000
500 réis mais 1\$200.....	1\$700
12 pesetas mais 8, total 30, a 196 réis.....	3\$920
10 francos a 252 réis.....	2\$520
Total.....	56\$140
Ficam, pois.....	43\$860

que representam 174 francos.

Ora em Paris ha muitos quartos modestos que se alugam por 4 francos diários e comida em restaurantes a 1,75 fr. o almoço e a 2,25 fr. o jantar.

Temos, pois, por dia 8 francos, que em 15 dias são 120 francos, ficando 54 francos para 10 entradas na exposição a 40 centimos, 50 francos para teatros e despesas diversas.

É pouco? Por certo que é mas não é impossível, tomando logares inferiores nos theatros a 1 franco, transitando na imperial dos omnibus, nos comboios de cinturas, no metro, politano e nos tremvias a 15 centimos, restringir as despesas a 3 francos por dia.

Para uma viagem assim o passageiro deverá:

Tomar o bilhete do comboio por.....	48\$000
e reservar ...	2\$000

para despesa em Portugal, ida e volta comprar 20 pesetas em prata, para despesas em Hespanha, por 3\$920 réis. O resto convertel-o em francos procurando bem compral-os o mais barato possível para obter a maior somma de moeda franceza.

Aqui tem o nosso interlocutor, como se pode ir a Paris por 100\$000 réis.

## A Redacção

Partiu para Paris, commissionado pela Companhia Real, afim de a representar na 6.ª sessão do congresso de caminhos de ferro que se realizará n'aquella capital dos dias 20 a 30 do corrente, o nosso consultor, o distincto engenheiro sr. Xavier Cordeiro, uma das glorias da engenharia portugueza, admirado pelos grandes mestres estrangeiros pela sua competencia.

Tambem sae por estes dias para aquella capital o nosso director, afim de assistir áquelle congresso, convidado, pela Comissão Internacional Permanente d'accordo com a Comissão local das Grandes Rêdes francezas, honra esta que só é conferida, em numero muito resticto, aos principaes jornaes technicos da Europa.

Durante esta ausência ficam encarregados da *Gazeta* o sr. engenheiro Oliveira Simões, na sua qualidade, que já tinha, de redactor principal, e o sr. Mello Barreto, jornalista já bem conhecido e apreciado, cujo concurso reputamos valiosissimo para o nosso jornal.

E se a modestia d'este novo collega de trabalho nos permitir que a seu respeito digamos alguma coisa, reivindicaremos para esta *Gazeta* a gloria de ser n'estas columnas que o sr. Mello Barreto fez as suas primeiras provas jornalisticas.

O nosso director, logo acabado o congresso, do qual nos enviará a resenha para o proximo numero, emprehenderá uma longa viagem, de proposito para a descrever aqui aos leitores.

M. C.

## Publicações recebidas

### «História da Tauromaquia»

Acaba de sair o 5.º fascículo desta obra, magnífica realização da «Artis» a que temos vindo fazendo referência. Colaborada, na parte literária, por alguns dos nossos melhores críticos taurinos, e tendo como director artístico o sr. Álvaro Duarte de Almeida, a «História da Tauromaquia» impõe-se como um trabalho sério, de grande interesse histórico e iconográfico.

A festa do toiro tem raizes profundas nas tradições peninsulares e se a Espanha tinha, de há muito, uma documentação abundante, notável mesmo, sobre tauromaquia, a publicação portuguesa vem, finalmente, preencher uma lacuna honrando, sobremaneira, a bibliografia do género. Obra para se ler, com curiosidade e proveito, é também um trabalho decorativo, graças à sua apresentação gráfica e valor das ilustrações.



**SAM LEVY**  
S. P. A.

**MILANO**

VIA PETRELLA, 9

TELEF. 269.026

TELEG. SAMDAVID

**IMPORTAZIONE**

**ESPORTAZIONE**

**COMPENSAZIONI**

**LISBONA**

Pr. Restauradores, 13

TELEF. 31758 — 25366

TELEGR. SAVIC

**SPECIALIZZATO NELL'INTERCAMBIO COMMERCIALE**

TRA

**L'ITALIA — PORTOGALLO E COLONIE**

DISTRIBUISCE IN ITALIA DAL 1936

LE

**FAMOSE LIME**

DELL'

**Empresa de Limas União Tomé Feteira, L.<sup>da</sup>**

LA MAGGIOR FABRICA DI LIME IN EUROPA

FONDATA NEL 1856

30.000 Lime prodotte ogni giorno.

Fabricate esclusivamente coi migliori acciai svedesi con processi modernissimi.

Alta qualita e rendimento.

Garanzia della fabbrica su ogni pezzo.

Esportazione in 45 paesi.

*Le migliori referenze sono fornite dall'alta  
industria italiana e mondiale*

**Richiedete le nostre lime ai vostri rivenditori**



# Recortes sem comentários

## O Governo foi remodelado e criados três ministérios

O sr. dr. Oliveira Salazar, presidente do Conselho desde 5 de Julho de 1932, remodelou ontem a orgânica e a constituição do Governo. Este é o 7.º da presidência do dr. Oliveira Salazar, o 15.º do Estado Novo e o 59.º da República.

O primeiro ministério, constituído em 5 de Julho de 1932, durou 280 dias. O segundo, em 11 de Abril de 1933, durou 1 ano e 197 dias. O terceiro, 23 de Outubro de 1934, durou 1 ano e 90 dias. O quarto, constituído em 18 de Janeiro de 1936, durou 8 anos e 290 dias. O quinto, formado em 6 de Setembro de 1944, manteve-se 1 ano e 127 dias. O sexto, em 3 de Fevereiro de 1947, durou até hoje, ou sejam 3 anos e 180 dias.

Durante as vigências destes seis ministérios deram-se, por vezes, alterações no elenco do Governo, sobretudo nos subsecretariados.

### Quatro novos ministérios e três novos subsecretariados

O decreto que adiante publicamos esclarece quanto á nova orgânica do Governo. São criados os ministérios da Presidência, da Defesa Nacional, o das Corporações e o do Exército, que substitui o antigo da Guerra. Também são criados três novos subsecretariados: o da Aeronáutica e os do Tesouro e do Orçamento (estes no Ministério das Finanças).

### Os novos ministros

Fazem parte do Governo, pela primeira vez, ou ocupando novas pastas, os seguintes ministros:

**MINISTRO DA PRESIDÊNCIA** — Dr. João da Costa Leite (*Lumbrals*), professor de Direito, que desde Agosto de 1940 exercia o cargo de ministro das Finanças. Tem 47 anos e é natural do Porto.

**DEFESA NACIONAL** — Tenente-coronel Santos Costa, professor da Escola do Exército, que desde Setembro de 1944 era ministro da Guerra, e antes, desde 1936, subsecretário da Guerra. Tem 51 anos, e é natural de Mangualde.

**INTERIOR** — Dr. Joaquim Trigo de Negreiros, deputado, antigo governador civil do Porto, que desde Setembro de 1944 exercia o cargo de subsecretário da Assistência, e, antes, o das Corporações e Previdência Social. Tem 51 anos e é natural de Mirandela.

**FINANÇAS** — Dr. Artur Aguedo de Oliveira, que de 1931 a 1934 exerceu o cargo de subsecretário das Finanças, e, presentemente, presidente do Tribunal de Contas. Tem 56 anos e é natural do Moncorvo.

**EXÉRCITO** — Brigadeiro Abranches Pinto, do Estado Maior, foi director do Curso de Altos Estudos Militares, e tem larga folha de serviços. Conta 54 anos.

**ESTRANGEIROS** — Dr. Paulo Cunha, professor de Direito, vice-presidente da Câmara Corporativa e vice-reitor da Universidade de Lisboa. Conta 41 anos e é natural de Lisboa.

**COLÓNIAS** — Comandante Sarmiento Rodrigues, antigo governador da Guiné, professor da Escola Superior Colonial comandante superior das forças aéreas da Armada e deputado à Assembleia Nacional. Conta 51 anos e é natural de Freixo de Espada à Cinta.

**ECONOMIA** — Dr. Ulisses Cortês, secretário geral do Ministério da Justiça, deputado e sub-leader da Assem-

bleia Nacional. Tem-se dedicado a questões económicas e financeiras. Conta 50 anos e é natural de Castanheira de Pera.

**CORPORAÇÕES** — Dr. Jose Soares da Fonseca, deputado e sub-leader da Assembleia Nacional. Tem 44 anos e é natural da Guarda.

### Os ministros que saem

Eng. Augusto Cancela de Abreu, que era ministro do Interior desde Fevereiro de 1947, havendo exercido antes, desde 1944, o cargo de ministro das Obras Públicas.

Dr. Caeiro da Mata, ministro dos Estrangeiros desde Fevereiro de 1947, e antes, desde 1944, ministro da Educação Nacional.

Dr. Castro Fernandes, ministro da Economia, e que exercera, antes, o cargo de subsecretário das Corporações e Previdência Social.

### Ministros que se mantêm

**JUSTIÇA** — Dr. Cavaleiro de Ferreira, que serve desde Setembro de 1944.

**OBRAS PÚBLICAS** — Engenheiro Frederico Ulrich, desde Fevereiro de 1947, e antes, desde 1944, subsecretário das Obras Públicas.

**EDUCAÇÃO NACIONAL** — Dr. Fernandes Pires de Lima, desde Fevereiro de 1947.

**MARINHA** — Comandante Américo Rodrigues Tomás, ministro da pasta desde 1944.

**COMUNICAÇÕES** — Coronel Gomes de Araujo, ministro desde 1947, e, antes, desde 1944, subsecretário de Estado da Guerra.

### Ministros que transitam

Dr. João da Costa Leite, da pasta das Finanças para novo ministro da Presidência.

Tenente-coronel Santos Costa, da pasta da Guerra para a da Defesa Nacional.

### Ministros pela primeira vez

São pela primeira vez ministros: dr. Trigo de Negreiros, do Interior; o dr. Paulo Cunha, ministro dos Estrangeiros, o dr. Aguedo de Oliveira, das Finanças (de que já fora subsecretário), o comandante Sarmiento Rodrigues, ministro das Colónias, o dr. Ulisses Cortês, ministro da Economia, o brigadeiro Abranches Pinto, ministro da nova pasta do Exército, e o dr. Soares da Fonseca, ministro da nova pasta das Corporações.

### O texto do diploma de que constam as alterações introduzidas

E' do seguinte teor o decreto que cria os novos Ministérios:

Artigo 1.º — E' extinto o subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social e criado o Ministério das Corporações. Todos os serviços do Subsecretariado de Estado transitarão para este Ministério.

Artigo 2.º — A organização da Presidência do Conselho compreende os cargos de: Ministro da Presidência e de Ministro da Defesa Nacional.

Artigo 3.º — Ao ministro da Presidência incumbe: a) cumulativamente com o presidente do Conselho, a superintendência e despacho respectivos aos organismos e serviços



dependentes da Presidência do Conselho; b) por delegação do presidente, o despacho dos assuntos da sua competência legal; c) coordenar os elementos e preparar a apresentação do Relatório Geral da Administração Pública em cada ano; d) Promover a execução das resoluções do Conselho de Ministros que não sejam da competência de determinado Ministério; e) assistir às reuniões do Conselho de Ministros para o Comércio Externo, a que presidirá na falta do presidente do Conselho; f) desempenhar-se das mais funções de que for encarregado pelo presidente do Conselho, em especial no que respeita à coordenação de questões que interessem a mais de um departamento do Estado.

Artigo 4.º — Passa para a dependência da Presidência do Conselho o Instituto Nacional de Estatística.

Artigo 5.º — Fica o presidente do Conselho autorizado a transferir por despacho para a Presidência do Conselho a superintendência sobre a Comissão Técnica de Cooperação Económica Europeia e sobre o Fundo de Fomento Nacional.

Artigo 6.º — Ao Ministério da Defesa Nacional incumbe de um modo geral, coordenar os problemas da política militar da Nação e as altas questões relativas à defesa do País que correm pelo Ministério do Exército — designação que passa a ser dada ao Ministério da Guerra — pelo Ministério Marinha e pelo Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, quando for criado.

§ único — Compete especialmente ao ministro de Defesa Nacional: a) orientar e coordenar os três ramos das forças armadas; b) submeter a exame do Conselho Superior de Defesa Nacional e do Conselho Superior de Direcção de Guerra, os altos problemas da defesa nacional, designadamente os enunciados nas alíneas a) a d) da Base II da lei n.º 2.024, de 31 de Maio de 1947, orientar os respectivos estudos e promover a preparação dos planos correspondentes; c) dirigir os trabalhos da preparação da defesa civil do território, aprovando os respectivos planos e presidindo à sua execução; d) na falta do ministro da Mobilização Civil, orientar os problemas relativos à mobilização civil, especialmente respeitantes à mobilização industrial e à mão-de-obra, presidir ao Conselho Superior de Mobilização Civil e promover o conjunto de providências necessárias ao funcionamento do sistema em caso de guerra ou de grave emergência; e) coordenar as actividades da Nação em harmonia com os tratados e convenções militares.

Artigo 7.º — Como órgão de estudo e de trabalho do ministro da Defesa Nacional será instituído o Secretariado Geral da Defesa Nacional, dirigido por um oficial general do Exército ou da Armada com a designação de chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas hierarquicamente superior aos restantes oficiais-generais de Terra, Mar e Ar.

1.º — O chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas é o conselheiro técnico do ministro da Defesa Nacional, no respeitante à organização geral das Forças de Terra, Mar e Ar, à sua preparação para a guerra e à organização do conjunto da Defesa Nacional. O Chefe do Estado-Maior General tem em relação a todas as forças armadas atribuições e competência de inspector superior das mesmas forças.

§ 2.º — A organização e atribuições do Secretariado Geral da Defesa Nacional constarão de diploma especial.

Artigo 8.º — E' criado o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, a prover logo que for decretada a reorganização das Forças Aéreas.

Artigo 9.º — O ministro da Defesa Nacional e o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas são membros natos dos Conselhos Superiores de Defesa Nacional e de Direcção de Guerra, que ficam assim constituídos:

*Conselho Superior de Defesa Nacional* — presidente do Conselho de ministros, que preside, ministros da Defesa Nacional, do Exército, da Marinha, dos Negócios Estrangeiros, das Colónias e das Finanças; subsecretários de Estado

da Aeronáutica e chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas;

*Conselho Superior de Direcção de Guerra* — presidente do Conselho de ministros, que preside, ministros da Defesa Nacional, do Exército, da Marinha e dos Negócios Estrangeiros, subsecretário de Estado da Aeronáutica e chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas e, quando os assuntos a tratar respeitem ao Ultramar Português, ministro das Colónias.

Artigo 10.º — São extintas as majorias-generais do Exército e da Armada, mas os actuais maiores generais mantêm, com a hierarquia militar que presentemente lhes é atribuída, as funções de inspectores superiores do Exército e da Armada e todas as outras que por força deste diploma não passarem para o chefe do Estado Maior General das Forças Armadas.

Artigo 11.º — Até à revisão do decreto-lei n.º 36.236, de 21 Abril de 1947, passam para o chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas as atribuições que, nos termos do artigo 8.º competiam ao major-general do Exército.

Artigo 12.º — O ministro da Defesa Nacional terá honras militares e competência disciplinar iguais às previstas na lei em relação aos ministros do Exército e da Marinha, e direito a dois ajudantes de campo, e transmitirá as suas determinações e directivas por intermédio do Gabinete da Presidência do Conselho ou do Secretariado-Geral da Defesa Nacional.

Artigo 13.º — E' mantido o Subsecretariado de Estado do Exército até estarem devidamente coordenados, dentro da política militar definida pelo Governo, os problemas relativos à organização, administração e preparação para a guerra as forças similares de terra das diferentes colónias.

Artigo 14.º — E' criado no Ministério das Finanças mais um Subsecretariado de Estado.

§ 1.º — Aos subsecretários de Estado cabe despachar, além de quaisquer outros que pelo ministro lhes sejam consignadas e salva determinação deste em contrário, os assuntos respeitantes aos serviços seguintes: a) Subsecretariado de Estado do Orçamento: Direcção-Geral da Contabilidade Pública, Direcção-Geral das Contribuições e Impostos. Direcção-Geral das Alfândegas, Inspeção-Geral de Finanças, Guarda Fiscal e Instituto Geográfico e Cadastral; b) Subsecretariado de Estado do Tesouro: Tribunal de Contas, Junta de Crédito Público, Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência; Direcção-Geral da Fazenda Pública, Inspeção-Geral de Crédito e Seguros e Casa da Moeda.

§ 2.º — Os subsecretários de Estado e Orçamento e do Tesouro substituem-se mutuamente nas suas faltas e impedimentos.

§ 3.º — Quando haja apenas um subsecretário de Estado a sua competência poderá abranger todos os serviços do Ministério das Finanças.

(Do «Diário de Lisboa»)

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Filmes de aventuras.  
OLIMPIA — «Regresso a Berlim».  
EDEN — As 15,30 e 21,30 — «O grande ídolo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



# Ecas & Comentários

P o r S A B E L

## Registando

**A** propósito dos serviços da C. P., recortamos do semanário Notícias da Covilhã a seguinte local:

«Com os novos horários, em vigor desde o passado domingo, introduziu a direcção da C. P. em dois comboios da nossa linha um melhoramento muito apreciável, dada a distância que nos separa da capital e as longas horas de viagem, agora reduzidas tão notavelmente.

Trata-se da carruagem Restaurante, que circula entre Fratel e Abrantes, atrelada ao correio descendente, para fornecimento de jantares, e no comboio ascendente que parte de Lisboa às 15,10, servindo neste comboio apenas lanches, atentas as horas da chegada a Castelo Branco e Covilhã, próprias para jantar cada um em sua casa.

O melhoramento agora pôsto em uso para os passageiros da nossa linha vai por certo ser muito apreciado, merecendo porisso a Direcção da C. P. aplausos pela sua iniciativa».

É com prazer que registamos estas notas do Notícias da Covilhã, tão saturados estamos de ouvir palavriado sem nexos que, até em pessoas correctas, custa a acreditar que se diga tanto disparate.

Que fazer? Todos têm a mania que percebem de tudo...

## Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

**E**M 1956 celebra-se em Portugal o Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, comemoração que deve ter grande brilhantismo.

Na C. P. trabalha-se com toda a actividade para dar o maior relevo ao acontecimento.

Brevemente daremos notícias mais pormenorizadas do facto.



**Camionetes Andorinha**

de **ANTÓNIO DOS REIS**

Encarrega-se de todos os serviços de transportes em Lisboa e para outros pontos do País

**PESSOAL COMPETENTE**

Garagem própria: **AUTO PATRIA**

R. Carvalho Araújo, 46-A — Telefone, 4 6427

**PRAÇA:** Largo dos Caminhos de Ferro — Telefone, 2 2285

**RESIDENCIA:** R. Carlos Mardel, 94, 3.º-D. — Telefone, 7 5554

**ESCRITÓRIO:** R. dos Caminhos de Ferro, 94 — Telef. 2 5503

**LISBOA**

## Caixa de Crédito Caucionado, L.ª

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

R. da Assunção, 88-1.º — Telef. 25334 **LISBOA**

**VIÚVA DE:**

**JOAQUIM FERNANDES D'ALMEIDA**

**ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS**

SAL, MERCEARIAS E CEREAIS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Pranchas e madeiras aparelhadas — Vigamentos e fasquiados — Madeiras em bruto — Lenhas

Consignatário-Agente da «COMPANHIA UNIÃO FABRIL»

TELEFONE, 9227

Avenida Coelho da Gama

**LOUSÃ**

**UNIÃO DE MERCEARIAS, L.ª**

**VENDAS POR JUNTO**

ARMAZÉM DE CEREAIS E MERCEARIAS

PAPELARIA, TABACOS E FÓSFOROS

TELEFONE N.º 9221 Telegramas, GERENTE MERCEARIAS

**LOUSÃ**

**MARCENARIA ARTÍSTICA Casa Fundada em 1900**

**JOSÉ ANTÓNIO COELHO & C.ª, L.ª**

Fabricantes de móveis em todos os estilos — Restauro perfeito de móveis antigos — Mobiliário Escolar —

Material Didático — Agência Funerária

**SÓLIDA CONSTRUÇÃO ACABAMENTO ESMERADO**

Rua Nova Telefone, 9246 **LOUSÃ**

**PENSÃO JERÓNIMO**  
DE **JOSÉ JERÓNIMO**

BONS QUARTOS EXCELENTE LOCAL  
ÓTIMA ALIMENTAÇÃO TELEFONE: POSTO PÚBLICO

**AVÔ**

Centro maravilhoso de turismo, lindíssimas paisagens, finíssimas águas. Servido por carreiras diárias para Coimbra, Porto e Lisboa. Médico de clínica geral. Farmácia.

**MANUEL NUNES ANDRÉ**

Negociante de Madeiras de construção, pinho, castanho, aduelas, etc.

**ALVOCO DE VARZEAS — Oliveira do Hospital**

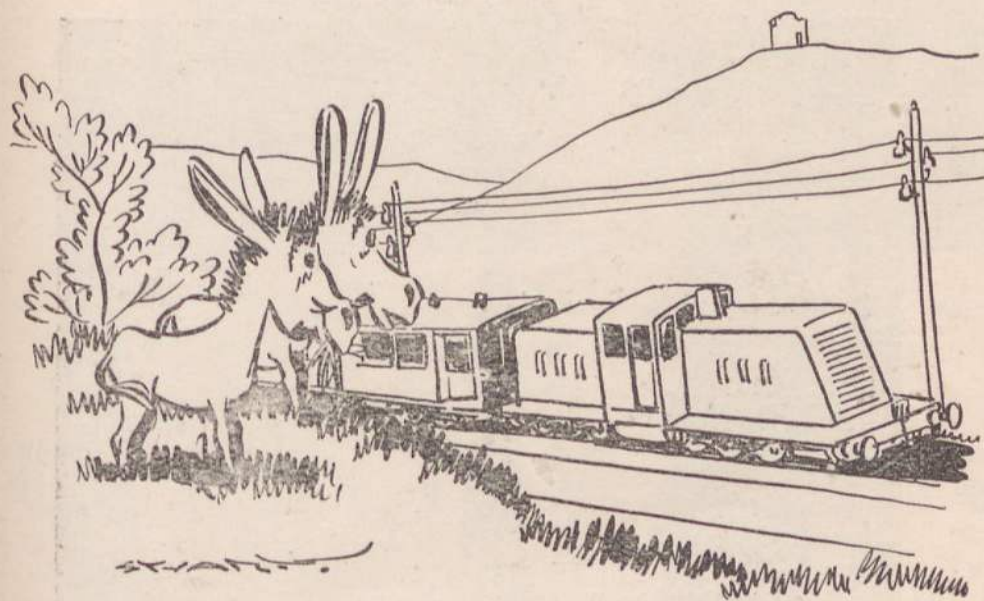
**AUGUSTO RODRIGUES CARVALHO DE MORAIS**

**PADARIA**

**AVÔ**



# BOM HUMOR



— Ai querida... Com certeza que a vaca do vizinho ficou debaixo do comboio. Não ouves os berros que ela dá?

— Bem se vê que és burro... Então tu não sabes que é o claxon de alarme dos novos tratores da C. P.?

- Dê-me um bilhete de 2.<sup>a</sup> classe.
- Para onde? lhe replicou o bilheteiro.
- Ora essa! Que lhe importa?

Um indivíduo entra numa carruagem de primeira classe, senta-se e começa a cuspir no chão. Um passageiro adverte-o:

— O cavalheiro sabe que é proibido aos passageiros cuspir no chão.

— Sei, sim senhor. Mas eu não sou passageiro, aqui é que o senhor se enganou. Eu sou empregado da companhia.

Num pequeno caminho de ferro da província:

O passageiro — Que tem o comboio, que vai a passo de boi?

O revisor, um pouco vexado — Se não está satisfeito, vá a pé...

O passageiro — Tem razão... mas sou esperado somente à hora do comboio e não quero chegar adiantado...

Na estação de Vila Franca ouviu-se o seguinte diálogo:

- Sabes, menina, que tempo gastaremos até Elvas?
- Quando cá vim há três meses, empregámos uma noite.
- Agora será mais longa a viagem.
- Porquê?
- Boa pergunta! — porque as noites são maiores.

Numa estação do caminho de ferro:

— Faz o favor de me dizer a que horas parte o comboio das 9 e 45 minutos?

— Às 10 menos um quarto.

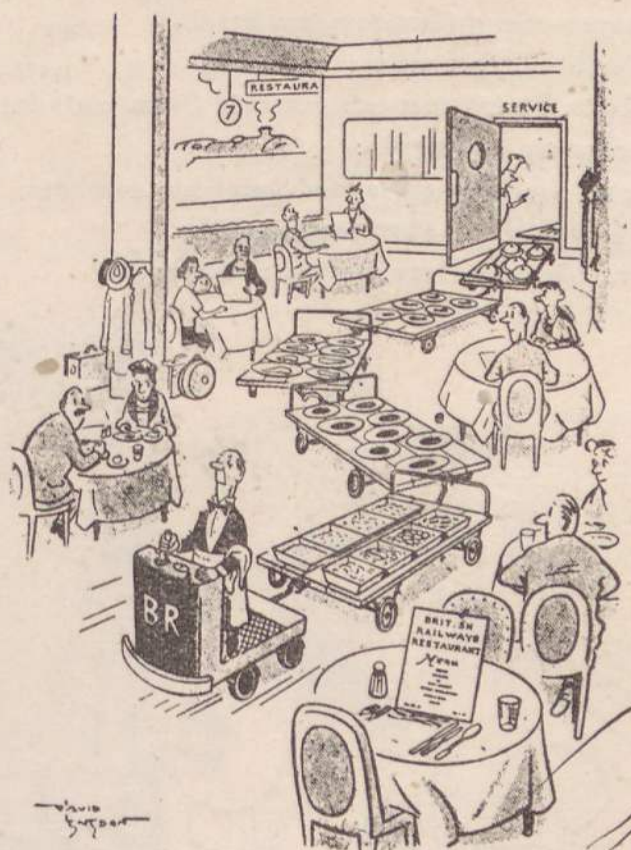
— É isto! Passam a vida a alterar os horários.

Na estação de S. Bento:

- Diga-me uma coisa: já partiu o comboio para Lisboa?
- Não senhor; ainda tem de esperar duas horas e meia.
- Ora graças a Deus que cheguei a tempo!

Numa estação.

Uma senhora dirige-se para o bilheteiro:

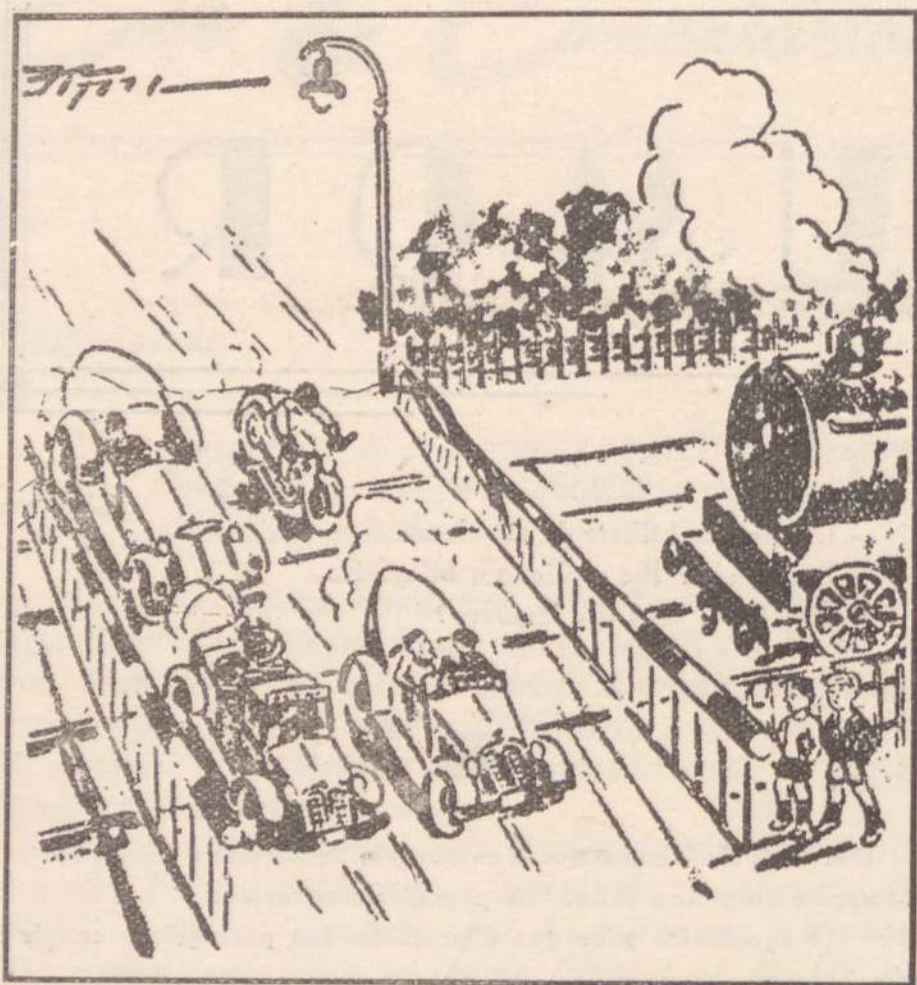


Num restaurante dos caminhos de ferro ingleses—as ementas são servidas com o auxílio de um comboio, conduzido por um chefe de mesa, apurado e atento.

(Reproduzido, com a devida vénia, do *Punch*, de Londres)



## DESEJO



As passagens de nível com que sonham os automobilistas.

(De Neiuw Spoor)

Numa estação do caminho de ferro, no estrangeiro, um passageiro dirige-se ao chefe e pergunta:

— Faça favor de dizer-me a que horas chega o comboio correio?

— O correio! responde o chefe, um tanto ou quanto pensativo, o correio chega quando pode.

— E o expresso?

— O expresso, o expresso, chega quando quer.

Dizia um marselhês:

— Eu levanto cem quilos com um braço.

Respondia-lhe um espanhol:

— E eu deito dentro com um murro a porta mais forte.

Obtemperava um português:

— E eu com uma das mãos faço parar um comboio.

— Só se fosses Deus, observou um deles.

— Não sr., não sou Deus, mas sou maquinista.

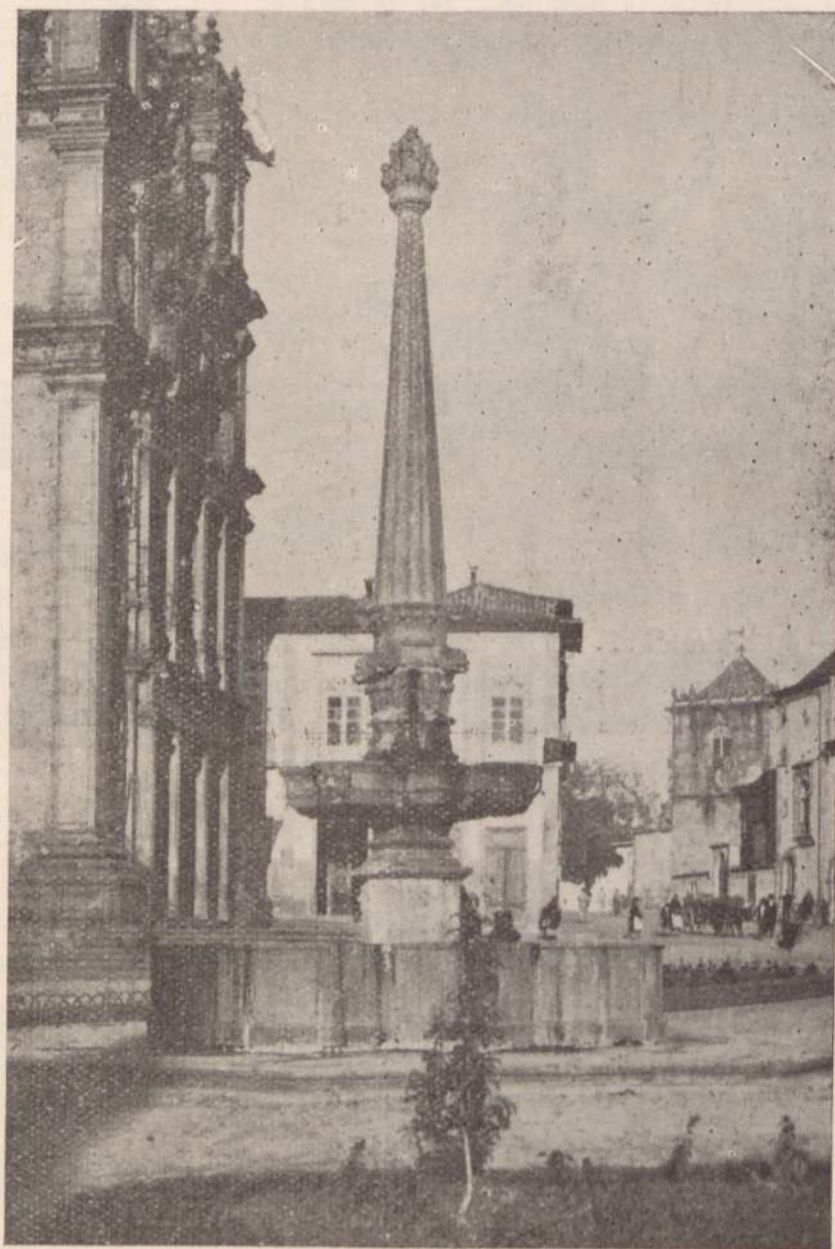


— Eu teria muito prazer que o sr. chefe me dedicasse este Guia dos Caminhos de Ferro...

(Do Sempre Fixe)

## Congresso do XIV Centenário da chegada de S. Martinho de Dume à Península

Promovido pela Câmara Municipal de Braga e sob os auspícios da Mitra Bracarense, com a cola-



BRAGA — A fonte do Largo dos Remédios

boração do Cabido da Sé Primaz, realiza-se, naquela cidade, de 18 a 22 de Outubro próximo, o Congresso do XIV Centenário da chegada de S. Martinho de Dume à Península.

O Senhor Marechal Carmona vai ser convidado a presidir a uma Grande Comissão de Honra de carácter nacional e o Governo será representado por alguns dos seus membros nos actos mais importantes do Congresso.

Nos dias 23, 24, 25 e 26 de Outubro, em excursão facultativa, os excursionistas irão a Santiago de Compostela, Tui, Orense e Lugo.

A este Congresso assistem todos os Metropolitanos do País e mais Bispos portugueses, bem como quatro Bispos da Galiza.





Da esquerda para a direita: Eng.<sup>as</sup> Almeida e Castro, António de Andrade, Custódio Nazaré e Augusto Cerveira

## Uma visita de quatro engenheiros da C. P. aos Estados Unidos, patrocinada pelo Plano Marshall

Patrocinada pelo Plano Marshall, partiu de Paris para os Estados Unidos um grupo de 87 engenheiros dos caminhos de ferro de doze países participantes no Plano Marshall. Trata-se da maior visita, de assistência técnica, organizada, até hoje, pela E. C. A.

Portugal faz-se representar nesse grupo por quatro engenheiros da C. P., os srs. Francisco de Almeida e Castro e António de Andrade, adjuntos do Material e Tracção; Custódio Nazaré, subchefe da Divisão de Exploração e chefe da missão, e António Cerveira, adjunto do Material e Tracção.

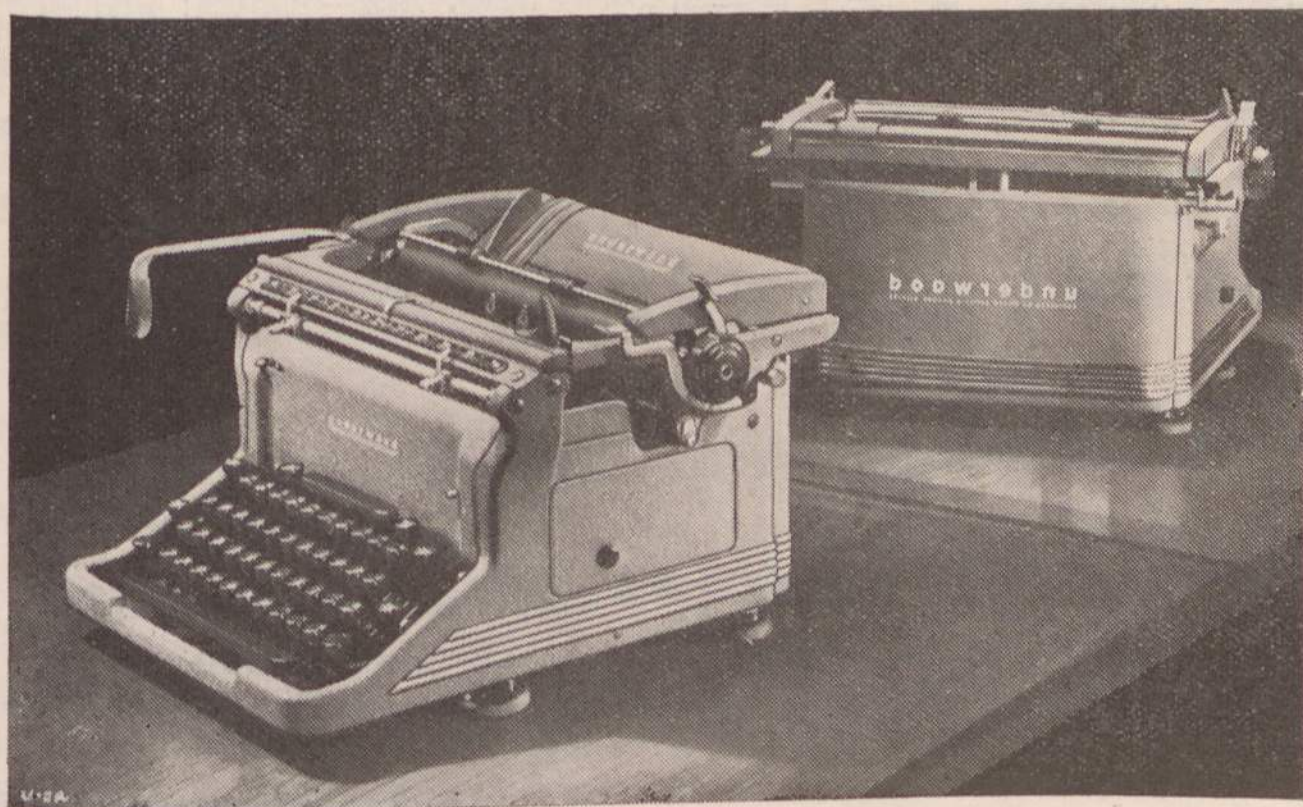
Os visitantes vão ter a oportunidade de conhecer de perto os novos métodos e o material ferroviário de que os Estados Unidos dispõem e também o sistema de transportes transcontinental.

A propósito dessa visita, recorda-se que nove

países receberam, nestes dois últimos anos, aproximadamente 40 milhões de dólares de auxílio do Plano Marshall, para a compra de locomotivas e outro material diverso.

Os engenheiros portugueses vão aproveitar a oportunidade da sua visita para estudar, em Chicago e Saint Louis, as facilidades mecânicas referentes a carruagens de passageiros e de carga, desenho, construção e manutenção de material. E visitarão ainda as fábricas onde se constroem locomotivas Diesel.

Os nossos caminhos de ferro estão, pois, bem representados nessa visita aos Estados Unidos patrocinada pelo Plano Marshall. Os quatro engenheiros da C. P., em quem concorrem invulgares qualidades de estudo e observação, saberão tirar o maior proveito da sua ida aos Estados Unidos.



ENTRE TODAS AS MARCAS DE MÁQUINAS  
DE ESCREVER HÁ UMA QUE SE DES-  
TACA E ATRAI A SUA ATENÇÃO ATÉ QUE  
— RESOLVA ADQUIRI-LA —

A SUA ESCOLHA FOI SEM DÚVIDA  
CONSCIENTE, FIRME, NÃO HESITOU  
EM COMPRAR A

**"UNDERWOOD"**  
MODELO 1950

AGENTES :  
**DUNKEL & ANTUNES, L.<sup>da</sup>**  
RUA AUGUSTA, 56. 1.<sup>o</sup>-DT.<sup>o</sup>  
**LISBOA**  
TEL. 24251



Para instalações e montagens de:

SINALIZAÇÃO LUMINOSA  
TELECOMUNICAÇÃO  
CORRENTES FRACAS

**J. EMÍLIO MATEUS**

FABRICANTE DE MATERIAL TELEFÓNICO HÁ MAIS DE 20 ANOS

Calçada de Santana, 168 — Telefone 4 4303



## Joaquim de Brito

LISBOA

ANGOLA

Sede: Campo das Cebolas, 47-4.º

LISBOA - PORTUGAL

Telefones } 31013-32489

Teleg. } (Otirbaco)

Exporters:

Oilseeds &amp; Oilcakes

Vegetable Oils

Feeding Grain

Animal Feeding Stuffs

Marine Produce (Fishmeal &amp; Fish Oils)

Filial em Angola: JOAQUIM DE BRITO

Caixa Postal 313 — LOBITO

## A. Santos Pinto & C.ª

COMERCIANTES E INDUSTRIAIS

SALGUEIRAL

MALANGE

COMÉRCIO

MANTIMENTOS — RANCHOS — TECIDOS  
— GÊNEROS COLONIAIS —

INDUSTRIA

FÁBRICAS DE DESFIBRA DE SISAL — SALSICARIA — DESCASQUE DE ARROZ E MOAGEM

ACTIVIDADE AGRÍCOLA

FAZENDAS: — ESPERANÇA, AMÉLIA E CAHOMBO

MALANGE (Angola)

CAIXA POSTAL, 79 — Telegramas: SALGUEIRAL

LUANDA

CAIXA POSTAL, 163 Telefone, 470 Telegramas SALGUEIRAL

LISBOA

RUA DA CONCEIÇÃO, 17-3.º — Telefone, 29559 — Telegramas: SALGUEIRAL

## CARVALHO, RIBEIRO & FERREIRA, L.ª

EXPORTADORES

VINHOS, AZEITES, VERMOUTHS, BRANDIES,

LICORES, MOSCATEIS, VINAGRES, ETC.

ARMAZENS

GINJAL — ALMADA

Telefone: Almada 20

ESCRITÓRIO

Rua do Ouro, 140-1.º

Telefone 27162

LISBOA — Endereço Telegráfico VALHO





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 12 de Agosto, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 103 metros quadrados, situada entre os quilómetros 1,562.18 e 1,577.68 da linha férrea de Arganil, destinada à construção de uma casa de guarda.

O «Diário do Governo», n.º 188, II série, de 14 de Agosto, 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 91, de construção de dois reservatórios de betão armado, com a capacidade de 100 metros cúbicos cada, sendo um na estação de Moura e outro na estação de Sabóia, de que é adjudicatário José da Silva, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 189, II série, de 15 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja declarada sobrebrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:04<sup>m2</sup>, 612, situada entre os quilómetros 16,029.84 e 16,148.00 da linha do Cais do Sodré a Cascais, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

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

Este terreno é cedido à Câmara Municipal de Oeiras, em harmonia com disposto no artigo 3.º do referido Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 172, III série, de 26 de Julho, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada, por despacho de 21 do corrente mês desta Direcção Geral, a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

para que o apeadeiro construído ao quilómetro 4,722 da linha do Tâmega, a abrir brevemente à exploração, conforme autorização publicada no *Diário do Governo* n.º 150, 3.ª série, de 30 de Junho próximo findo, seja denominado Valbom, em vez de Bouças, como havia sido autorizado.

O «Diário do Governo», n.º 181, III série, de 5 de Agosto, 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 29 de Julho último desta Direcção-Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros e de aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga rede, destinados a anunciar a abertura à exploração e o serviço que prestará o apeadeiro de Retaxo, construído ao quilómetro 83,107 da linha da Beira Baixa, entre a estação de Sarnadas e o apeadeiro de Benquerenças.

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 1 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder redução, mediante bónus e em determinadas circunstâncias, no preço de transportes de lãs.

O «Diário do Governo», n.º 183, III série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Por ter sido publicado com inexactidão no *Diário do Governo* n.º 178, 3.ª série, de 2 do corrente mês, a p. 1611, novamente se 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 22 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a facilitar o transporte de remessas de figos secos em taras não designadas expedidas em pequena velocidade.

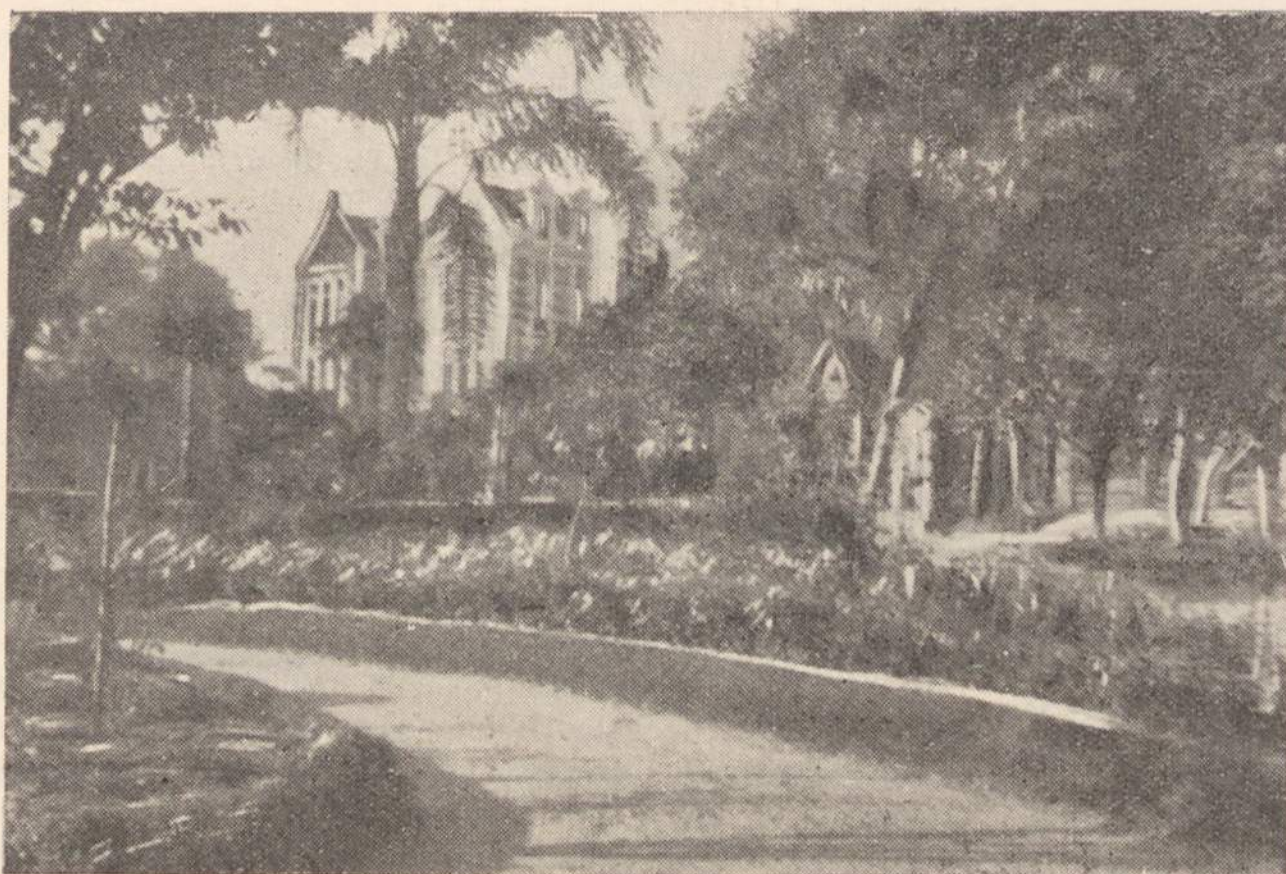
O «Diário do Governo», n.º 191, III série, de 17 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por despacho de 10 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto da nova tarifa especial n.º 3-C «Passageiros — Bilhetes de famílias», apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo da Sociedade Estoril, e bem assim o respectivo aviso ao público anunciando a sua entrada em vigor nas linhas da referida Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 197, III série, de 24 de Agosto, 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 19 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concedendo reduções nos preços de transporte dos animais no mesmo citados expedidos em regime de vagão completo.





CALDAS DA RAINHA — Um aspecto do Parque

## Museu Provincial das Caldas da Rainha

### A Exposição José Malhõa e uma justa homenagem a António Montês

António Montês, organizador e director do Museu Provincial José Malhõa, instalado, em edifício próprio, nas Caldas da Rainha, teve, no domingo 27 de Agosto, naquela cidade, num almoço oferecido em sua homenagem, uma grande roda de amigos que muito apreciam as suas brilhantes qualidades de trabalho, o seu carácter, e quiseram significar-lhe quanto os alegrava o triunfo obtido com a Exposição Nacional de José Malhõa, por ele organizada naquele belo museu, que é, sem dúvida e sem favor, um dos melhores do País.

António Montês, movido não apenas pelo seu bairrismo de caldense e, portanto, de conterrâneo de José Malhõa, mas, também, pela admiração pela obra do grande pintor, prestou, não há dúvida, um serviço à cultura nacional, com a constituição daquele museu, merecendo também a Junta de Província da Estremadura a gratidão de todos os caldenses, que ali têm mais um grande atractivo turístico.

O almoço efectuou-se no restaurante Capristanos e a sala encontrava-se lindamente decorada.

Presidiu ao banquete o sr. tenente-coronel Santos Pedroso, presidente da Junta da Província da Estremadura, que sentou à sua direita o sr. António Montês e o presidente da Câmara Municipal das Caldas da Rainha, sr. dr. Saudade

e Silva. Na mesa de honra sentaram-se também os srs. engenheiros Branco Cabral e Amável Granger, as senhoras D. Júlia Paramos Montês e D. Manuela Santos e os srs. coronel Teixeira Pinto, drs. Fernando Correia, Hipólito Alvares e Figueiroa Rego, D. José de Siqueira (S. Martinho) e capitão Silva Mendes.

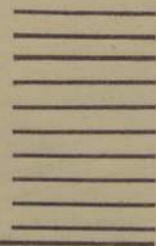
Entre a numerosa assistência viam-se representantes da Imprensa e de várias colectividades.

Iniciou a série dos brindes o sr. dr. Augusto Dias Coimbra, pela comissão organizadora da homenagem, seguindo-se no uso da palavra os srs. drs. Fernando Correia, Hipólito Alvares e Figueira Rego, o nosso director Carlos d'Ornellas, capitão Silva Mendes, o crítico e conferencista Luís dos Reis Santos, dr. Saudade e Silva, pela Câmara Municipal das Caldas da Rainha, eng. Branco Cabral e tenente-coronel Santos Pedroso. Todos os oradores enalteceram, em justos termos, o valor intelectual do homenageado e a lição do seu amor filial à terra em que nasceu.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que tem no sr. António Montês um colaborador ilustre e um amigo dedicado, apresenta ao organizador da grande Exposição José Malhõa as suas melhores homenagens.



*Società Italiana*



*Ernesto Breda*

PER COSTRUZIONI MECCANICHE — MILANO

—

UFFICIO VENDITA ISOLATORI  
M I L A N O

*das Fábricas Italianas Isoladores Consorciadas*

Todos os tipos de isoladores de altíssima — alta e baixa tensão

—

ELETTRO MORSETTERIE VOLPATO  
M I L A N O

Acessórios para construção de linhas de altíssima — alta e baixa tensão

AGENTE GERAL:

**DR. ENRICO CALMA**

RUA BRAAANCAMP, 14. 4.º - Esq. — LISBOA

Telef.: 41880

Telegr.: ENCALMA — Lisboa





**TRANSPORTS MÉCANISÉS S. A.**



**Z U R I C H**

**BAHNHOFSTRASSE, 24**

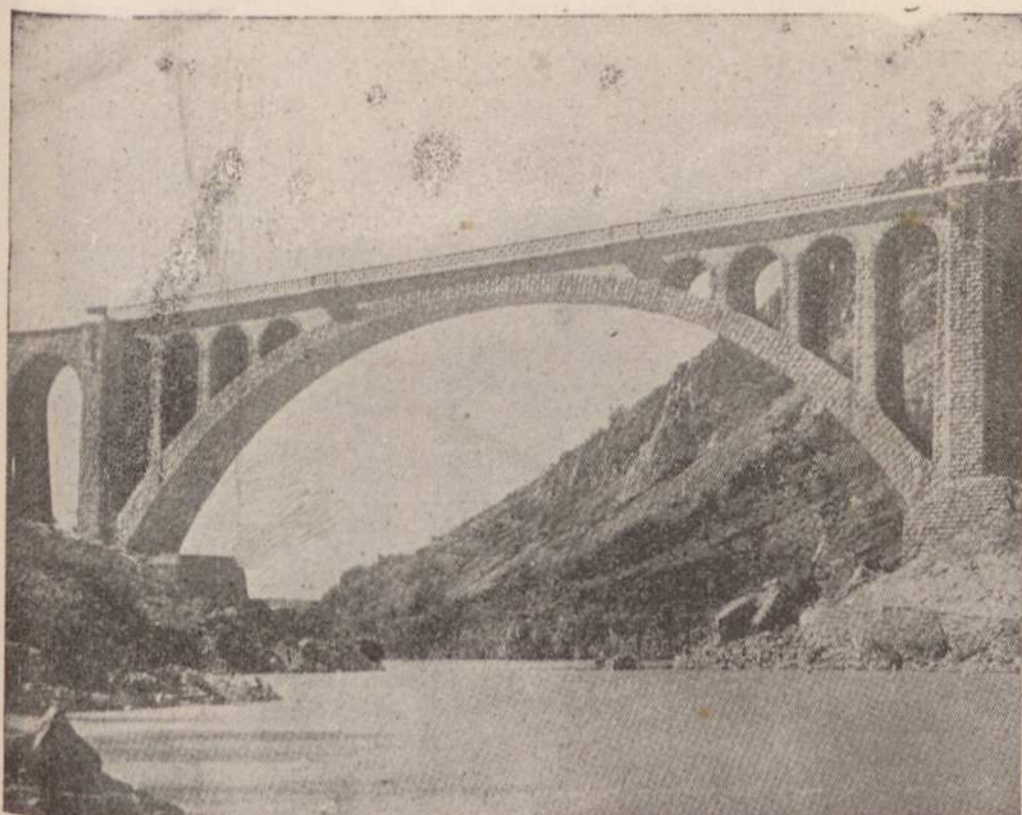
**S U I S S E**



# Linhas Estrangeiras

## ITÁLIA

Na Itália pode dar-se por concluído o imenso e dispendioso trabalho que a reconstrução total da rede ferroviária exigiu e que tão gravemente danificada ficou com a última guerra. Para essa reconstrução, além de um intenso esforço de todo o pessoal ferroviário, lutou-se com a falta de recursos financeiros. Em 30 de Junho de 1949 as despesas da reconstrução atingiam a soma de 268 milhares de milhões de liras, dos quais 41 por cento se conseguiram por meio da contribuição dos planos do auxílio ameri-



ITALIA — Uma ponte sobre o Isongo

cano. Ao proceder-se, porém, à reconstrução seguiu-se a norma de fazê-la de uma maneira total, reparando todas as linhas principais e secundárias que constituíam a rede primitiva. Com isso, perdeu-se a ocasião de se aproveitar o momento em que os destroços da guerra tinham feito tábua rasa da rede anterior, com que se poderia ter planeado a reconstrução somente da parte da rede que tivesse interessado economicamente, abandonando total ou parcialmente aquelas linhas secundárias que não correspondem a um critério económico. Se se tivesse procedido assim, ter-se-ia dado um grande passo para resolver a competência dos caminhos de ferro e da camionagem, visto que na Itália o trajecto por auto-estrada está provocando uma grande concorrência ao caminho de ferro, o



ITALIA — Linhas de Nice

que coloca estes dois meios de transporte em condições desvantajosas.

— A comissão interministerial de reconstrução apreciou os resultados alcançados na execução do programa de reconstrução dos caminhos de ferro, para o qual são precisos 700 biliões de liras, dos quais 400 já foram gastos. Os restantes 300 serão concedidos em três exercícios.

— Para a construção do Metropolitano de Milão receberam-se três propostas de financiamento: uma, de um grupo financeiro americano; outra de um consórcio industrial italiano e a terceira, de um grupo de empresas construtoras milanesas.

As duas primeiras comprometem-se a fazer a construção completa do caminho de ferro por 35.000 milhões de liras, ao passo que a terceira se encarregaria dos trabalhos de escavação e construção de galerias, correndo por conta do município as instalações fixas e o material móvel.

Como esta parte representa 60 por cento do custo total da construção do caminho de ferro subterrâneo, o trabalho que as empresas construtoras se comprometem a efectuar custaria 20.000 milhões, a pagar em 15 ou 20 anos, com o juro de 7 por cento.

## O que todos devem saber

### «Vistos» gratuitos em passaportes

Foi firmado um acordo entre Portugal e a América do Norte que concede a entrada, na Ilha da Madeira, a cidadãos americanos sem necessidade de vistos consulares e diplomáticos. Por sua vez aos cidadãos portugueses admissíveis como não emigrantes nos Estados Unidos, residentes na Madeira, munidos de passaportes válidos expedidos pelas competentes autoridades portuguesas, serão concedidos, nos mesmos termos que para os portugueses residentes em Portugal continental, vistos gratuitos para uma ou mais entradas nos Estados Unidos, durante um período de vinte e quatro meses.





## Vários aspectos dos desportos de inverno nas montanhas da Itália

Ao alto: A subida dos «ases» ao trampolim para o grande salto de dezenas de metros sobre a neve. — A foto do meio mostra um exemplo dum desses saltos perfeitos e fenomenais passando para cima dos pinos da montanha. — Alto, à direita: Maneiras muito diversas de alcançar os cumes das montanhas; um dos numerosos funiculares, como os possuem todas as importantes estações italianas de inverno. — No canto: Uma perigosa escalada dos alpinistas. — Continuando para baixo, à esquerda: Campos de gelos que em todos os centros de desportos fazem as delícias dos jogadores deoquei e dos patinadores. — À direita: Na pitoresca estação de Setrière, os desportistas foram à missa antes de irem gozar as suas corridas sobre a neve. Vê-se um dos típicos hotéis de Sestrieres de forma circular. — Em baixo: Numa corrida doida em esquí; o repouso perto dum refúgio. — No canto em baixo à direita: O comboio que conduz em todas as estações até à alta montanha, em Cortina de Ampezzo





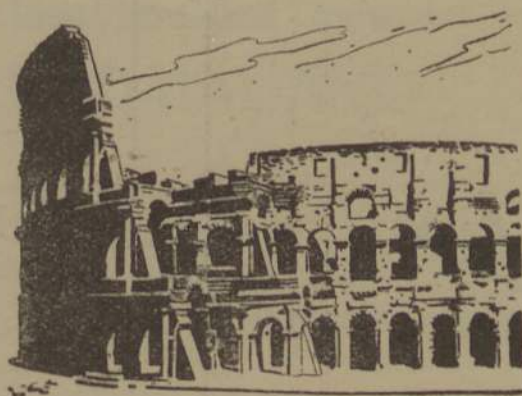
TRANS WORLD AIRLINES, INC.

VIAGE E ENVIE A SUA  
CARGA PARA ROMA,  
UTILIZANDO AS CAR-  
::: REIRAS DA **TWA** :::

**TWA PARA  
ROMA**

6 VÔOS SEMANAIS  
6 HORAS DE VÔO

VIAGE NOS MODERNOS E  
RÁPIDOS CONSTELLATIONS  
DA **TWA**. APENAS 6 HORAS  
DE VIAGEM DE LISBOA  
::: A ROMA :::



MUITA OU POUCA  
ENVIE A SUA  
CARGA POR  
\*\*\* VIA AÉREA \*\*\*

Para informações sobre passagens ou carga,  
consulte o seu Agente habitual ou a

**TWA**

TRANS WORLD AIRLINES

RESTAURADORES, 6

Telef. 21093 — 21389

LISBOA



## RUSTON BUCYRUS LIMITED

Escavadoras com capacidade de 3/8 a 3.1/2 jardas cúbicas.

Sondas para furos de 4" a 16" até à profundidade de 300 metros.

## ROBERT HUDSON LIMITED

Material ferroviário de via reduzida.

## THE CLIMAX ROCK DRILL & ENGINEERING WORKS, LTD.

Grupos compressores de ar e material pneumático.

## ENGLISH STEEL CORPORATION, LTD.

Aços especiais para todas as aplicações.

Molas, aros, rodados e eixos para material ferroviário.

## FIRTH-VICKERS STAINLESS STEELS, LTD.

Aços inoxidáveis e resistentes a altas temperaturas.

## MONTEIRO GOMES, LIMITADA

R. CASCAIS, 47 — (ALCÂNTARA)

TELEF. 37083/84

**LISBOA**





*Aliança*

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

**RYNBENDE**

**GENEBRAS VELHISSIMAS**

**DRY GINS**

**e Licores Originais Holandeses**

**XAROPES DE FRUTOS**

**GENEBRA VELHA, DRY GIN  
E LICORES MALA-POSTA**

REPRESENTANTES  
FÁBRICA PORTUGUESA DE FERMENTOS HOLANDESES, LD.<sup>a</sup>  
**CRUZ QUEBRADA**

**VICTOR GUEDES & C.<sup>a</sup>**

IMPORTADORES E EXPORTADORES

AZEITES — VINHOS — FRUTAS VERDES E SECAS.  
CONSERVAS — VINHOS DE COLARES  
«VIUVA GOMES»

VINHO MOSCATEL DE SETÚBAL  
«FERNANDES»

///

REFINAÇÃO DE AZEITES  
E FÁBRICA DE SABÕES EM **ABRANTES**

**RUA DOS REMOLARES, 7-1.º**

Telefones { 21784  
21785

End. Teleg.: «EMBARQUES»

**LISBOA**

**Francisco Benito & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

*Exportadores de*

**Azeite de oliveira  
Pescados (Salazones)  
Produtos Coloniais, Etc.**

///

**RUA DOS DOURADORES, 88**

Endereço Telegráfico: «FRANITO»

**LISBOA**



# CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA

PER IL PORTOGALLO

Todas as informações e esclarecimentos que se referem ao intercâmbio  
**LUSO-ITALIANO**

*Tutte le informazioni e schiarimenti concernenti  
l'intercambio commerciale  
**LUSO-ITALIANO***

////

**CALÇADA CONDE DE POMBEIRO, 24  
LISBOA**

End. Telegr. { **COMIANA**  
Indir. Teleg. { **LISBOA**

Telef. 46341

Delegação no Porto  
Delegazione di Oporto

Rua Joaquim António de Aguiar — Telef. 51941

---

**H. SALVARELLI, L.<sup>DA</sup>**

R. DOS BACALHOEIROS, 121-3.º — **Lisbona**

**ESPORTAZIONE:** Tonno — Sardine — Filetti di acciughe e di sgombri all'olio ed altre qualità di conserve di pesce.

**IMPORTAZIONE:** Bande Stagnate e Macchine per l'Industria Conserviera.

**CONSOCELLA DI LONDRA:** H. SALVARELLI AGENCIES, LTD. — 37 EASTCHEAP, LONDON E. C. 3



# GUILLIET

MÁQUINAS  
PARA  
MADEIRA  
DE  
FAMA  
MUNDIAL

FÁBRICA  
EM  
AUXERRE  
(FRANÇA)

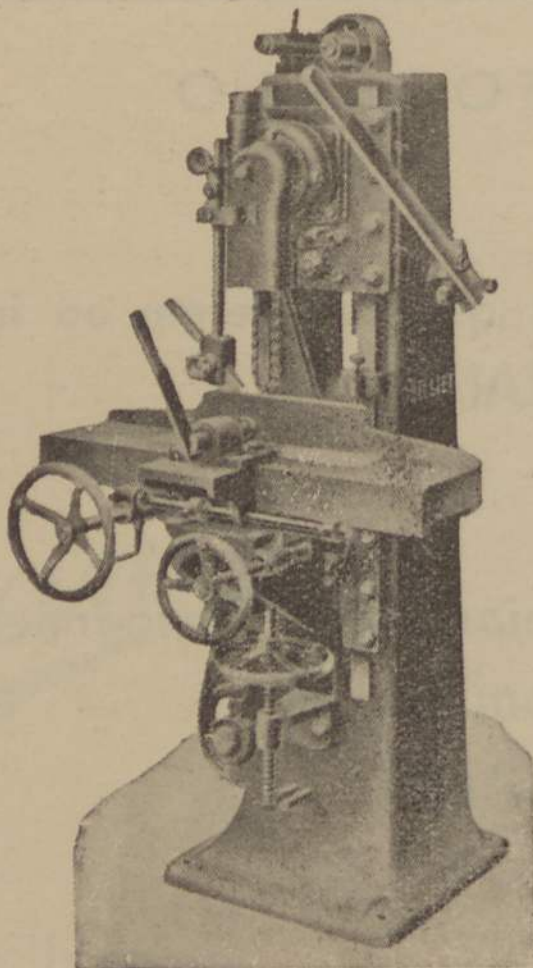
Casa fundada  
em 1847

MOTORES  
FERRAMENTAS  
ACESSÓRIOS

Filial portuguesa:

**GUILLIET, L.<sup>DA</sup>**

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — **LISBOA**



## Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.<sup>da</sup>

SÓCIO GERENTE  
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209  
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS  
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à  
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria  
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-  
RIAS PARA CONSTRUÇÃO



# PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1950

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

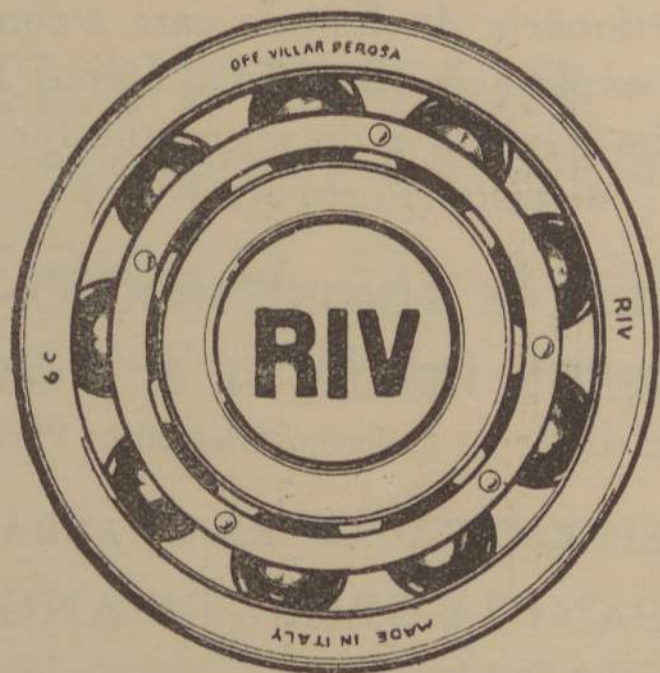
Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.<sup>A</sup> — PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.<sup>DA</sup> — Rua Augusta, 100, 2.<sup>o</sup>

Telefone: 26922



# RIV



ROLAMENTOS ITALIANOS PARA AUTOMÓVEIS E CAMIONS  
PARA MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

**AUTO-LUSITANIA**

ALFREDO DUARTE, L.<sup>DA</sup>

AV. DA LIBERDADE, 73, 1.º — LISBOA

# PLÁSTICOS

///

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

CAMISAS MARCA «ALMOUROL»

TECIDOS DE SEDAS, ALGODÕES, LÃS

CALFES—VERNIZES

GRANDE SORTIDO E PARA ENTREGA IMEDIATA

///

V E N D E

Manuel Alves de Mattos, L.<sup>da</sup>

R. DOS FANQUEIROS, 300 — Telef. 2 7870 e 2 0831

LISBOA

# Ingersoll-Rand, L.<sup>da</sup>

LARGO DO CORPO SANTO, 28-2.º

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

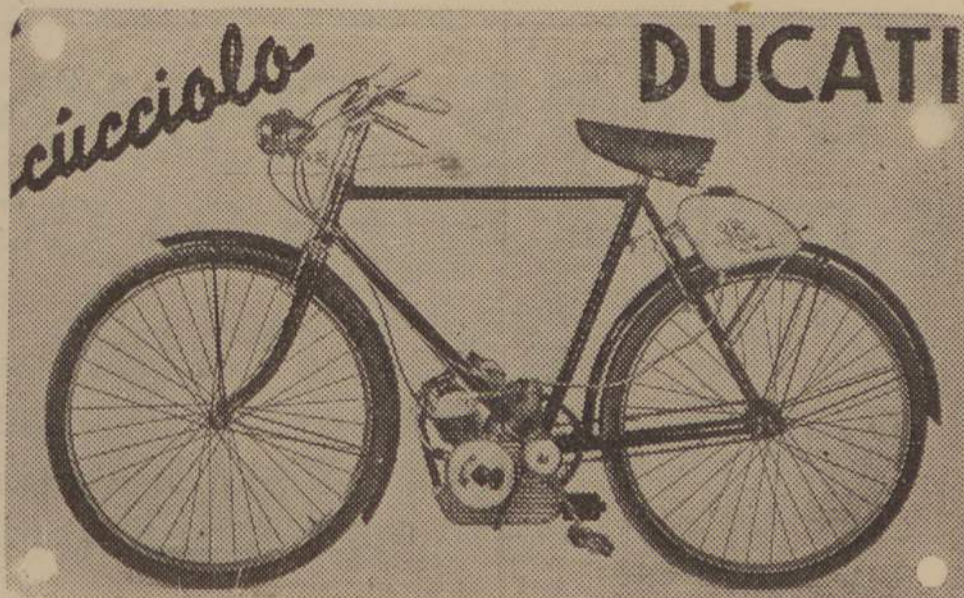
VÁLVULAS «SAUNDERS»

NO PORTO

R. SANTA CATARINA, 160, 3.º

PARA AS COLÓNIAS

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



Unico motor de bicicletas de criação inteiramente  
original obra-prima da indústria italiana

UNICO motor que serve em qualquer bicicleta porque é adaptável em todas as máquinas

«CUCCIOLO»

tem 4 tempos. Válvulas à cabeça,  
48 cm<sup>3</sup> cilindrada

«CUCCIOLO»

tem 1 1/2 CV.  
de potência

«CUCCIOLO»

tem uma caixa de 2 velocidades e  
ponto morto

«CUCCIOLO»

tem embraiagem  
de discos

«CUCCIOLO»

está isento de carta  
de condução

«CUCCIOLO»

gasta apenas 1 litro de gasolina  
aos 100 quilómetros

E MAIS — sobe qualquer rampa sem ter que se pedalar!

Concessionários e distribuidores para Portugal e Império:

**Soc. Com. MICROMOTOR, L.<sup>da</sup>**

**LISBOA** — LARGO DO MASTRO, 29-3.º — Telef. 43983



## Companhia do Açúcar de Angola

Praça do Município, 32, 1.º — LISBOA

Telegramas: LUACHO

Telefones: 2 8256/7

*As maiores e mais modernas  
instalações em ANGOLA, para:*

**AÇÚCAR, SISAL, ÓLEO  
DE PALMA E COCONOTE**

**PORTOS PRIVATIVOS  
CUIO E BARRA DO DANDE**

**Refinação de açúcar  
em MATOZINHOS**

## Companhia do Caminho de Ferro do Amboim

Concessionária do Estado para a construção e exploração da linha férrea Porto Amboim/Gabela e do porto que lhe serve de testa (Porto Amboim)

**SEDE E ADMINISTRAÇÃO:**

**RUA MARQUÊS DE FRONTEIRA, 8-3.º Dt.º — LISBOA**

Telefone: 41118 Endereço Telegráfico: VIAFERRO

**REPRESENTAÇÃO EM LUANDA:**

**COMPANHIA GERAL DE ANGOLA**

Caixa Postal: 1219 Telefone: 135

**Serviços de Exploração em  
PORTO AMBOIM**

Transporte de passageiros, mercadorias e de correio em ligação com as carreiras aéreas

## PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA COLÓNIA DE MOÇAMBIQUE

2.758 Kms. de linhas aéreas internas

1.393 Kms. de linhas aéreas internacionais

2.000 Kms. de linhas de Caminhos de Ferro

3.412 Kms. de linhas de Camionagem Automóvel

EXPLORA OS SEGUINTE PORTOS:

LOURENÇO MARQUES  
INHAMBANE  
NACALALA  
BEUMBO

EM 1949

passaram pelos diversos serviços . . . . .	2.300.000 passageiros
foram transportadas. . . . .	5.600.000 toneladas de carga
e foram manuseadas nos portos . . . . .	5.300.000 toneladas de carga

**PARA INFORMAÇÕES:**

**SECÇÃO DE PROPAGANDA E PUBLICIDADE**  
**APARTADO 19** — **LOURENÇO MARQUES**



## FORGES DE CLABECQ S. A. — BÉLGICA

PRODUTOS METALÚRGICOS

## MUELLER BRASS C.<sup>o</sup> — E. U. A.

COBRE, LATÃO E LIGAS ESPECIAIS

## KELVINATOR — E. U. A. e INGLATERRA

FRIGORÍFICOS E TODOS OS PRODUTOS DE REFRIGERAÇÃO

## MERKER S. A. — SUÍÇA

ESQUENTADORES A GÁS

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL

### A. C. TORRES FERNANDES

TRAVESSA DO CARVALHO, 37-2.<sup>o</sup>

TELEF. 26021/2, 24535 E 20474

**L I S B O A**

## Henrique Antunes & C.<sup>a</sup>

CASA FUNDADA EM 1913

End. Telegráfico: ASBESTOS-LISBOA — Telefone: P. B. X. n.º 62337

ESPECIALIZADOS EM EMPANQUES PARA TODAS  
AS APLICAÇÕES, ARTIGOS DE BORRACHA, MAN-  
GUEIRAS, CORREIAS PARA TRANSMISSÃO, ACES-  
SÓRIOS PARA A INDÚSTRIA

CELORON — BAQUELITE  
FIBRA — EBONITE

Calçada Marquês de Abrantes, 23, 25

**LISBOA**

## GREEK LINE

SERVIÇO EXPRESSO  
DE PASSAGEIROS

Lisboa — Génova e Nápoles

PAQUETES RÁPIDOS:

«NEA HELLAS» e «NEPTUNIA»  
de 17.000 toneladas

///

AGENTES:

**CARLOS GOMES & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

15, RUA DOS FANQUEIROS

TELEFONE, 21143

**LISBOA**



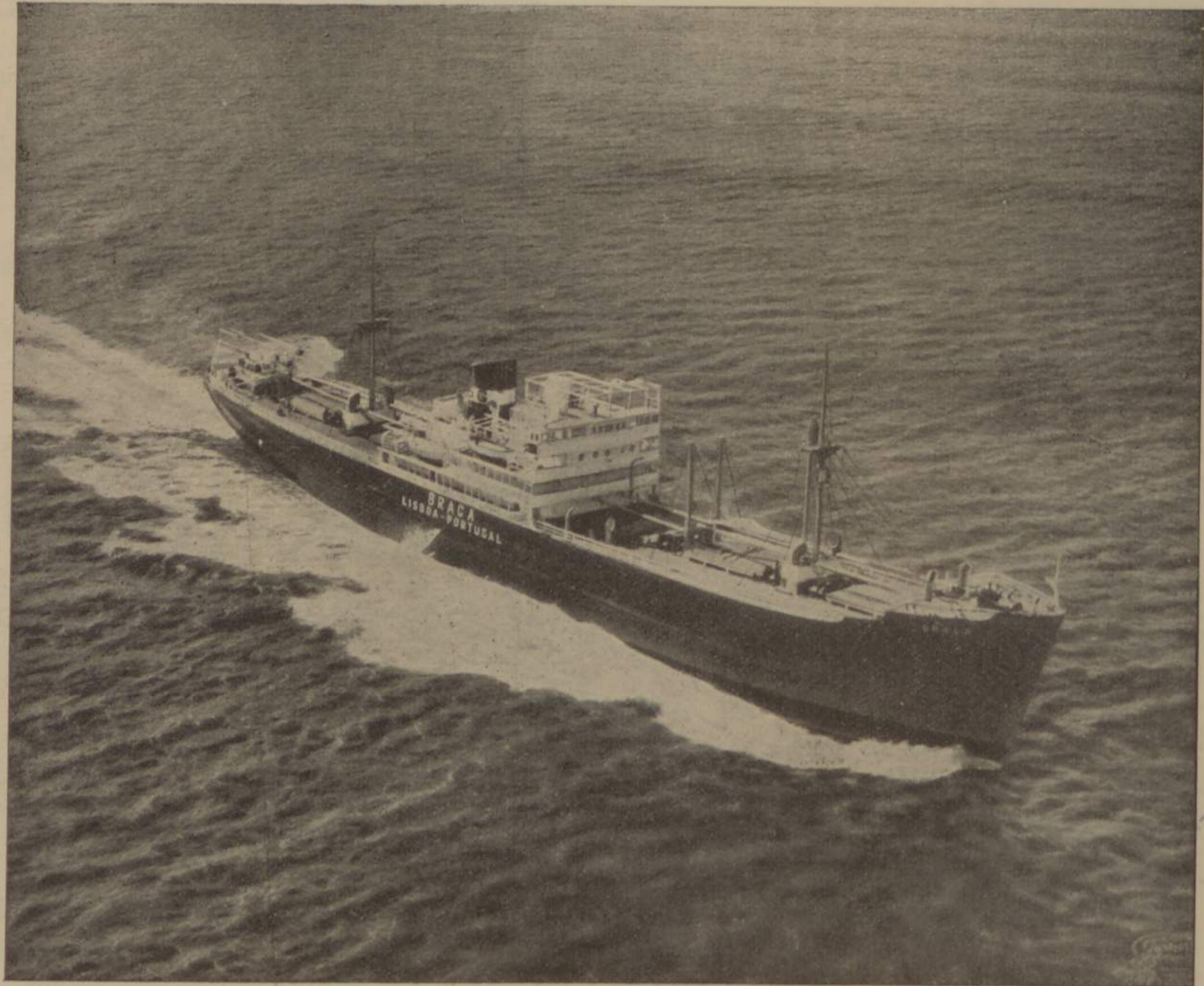
Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCobaça	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL	1.220 T.		
n/p. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.	— Com alojamentos para passagens de I — II — III classes	
TOTAL : 191.131 TONELADAS			



O navio-motor Braga

**REBOCADORES:**  
«AFRICA», «CINTRA», «ESTORIL», «GAROTA», «BOLHÃO», «MAQUELA»,  
«FREIXO», «S. CRISTOVÃO», «SOURE», «CAROCHA»

34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)  
24 Fragatas (2.150 T.)  
1 Barca de água (250 T.)  
1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

**EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:**  
3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada, 2 rebocadores de 1.200 T. cada.

**CARREIRAS DE LISBOA PARA:**  
Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina  
— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

**IMPORTANTE:**  
A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL  
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA



**E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

**LISBOA**

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS

**CARVÃO**

**SEGUROS**

**REPRESENTAÇÕES**  
(INDUSTRIAIS, ETC.)

**EXPORTAÇÕES**

**TRANSITÁRIOS**

**ETC., ETC.**

**NO PORTO**

**Kendall, Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

**NOGUEIRA, Limitada**



**LISBOA:**

R. dos Douradores, 107-1.<sup>o</sup>

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.

**USINOR** — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

**S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON** — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

**TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE** — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

**COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS** — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

**ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI** — Charleroi, Bélgica. Dinamos, 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'ACIER** — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

**COMPANHIA**

**«Cimento Tejo»**

**FÁBRICA EM ALHANDRA**

**CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL**



**FERRO PARA FUNDIÇÃO**



**SEDE:**

Rua da Vitória, 88-2.<sup>o</sup> — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

**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.<sup>o</sup>

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.<sup>o</sup>

Sede: Rua Aurea, 100, 1.<sup>o</sup>-LISBOA





# COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

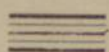
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

*Dinamos, motores, alternadores  
e transformadores*

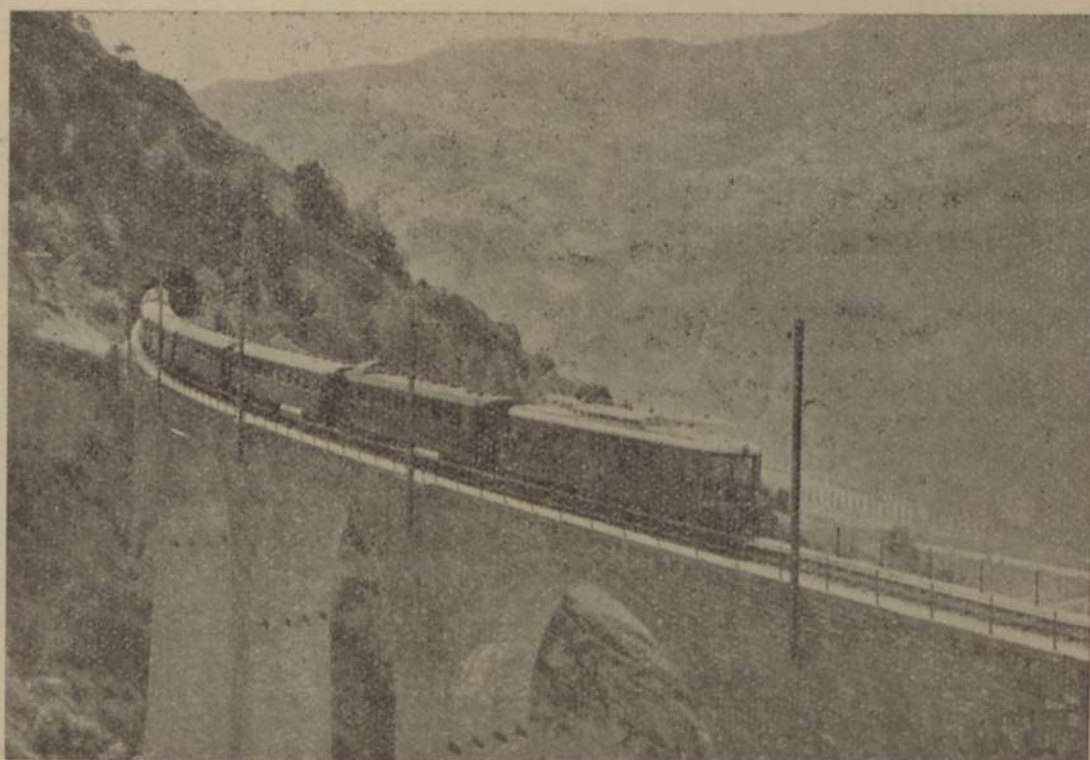
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

## TURBINAS A VAPOR



*Uma especialidade BROWN BOVERI  
na técnica da tracção:*

Construção de modernas locomotivas  
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás



Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 cv.



# S. A. BROWN BOVERI & C.<sup>ie</sup> - Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

**PORTO:** Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: **BROWNBOVERI**

## SAPATARIA



**RUA DO AMPARO**  
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações—às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora  
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas  
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas  
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas  
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

## Vai viajar ?

LEVE O

## Manual do Viajante

em Portugal



# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49  
**L I S B O A**

Rua Sá da Bandeira, 84  
**P O R T O**

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000 (\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA  
LOBITO  
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO  
ENTRE A EUROPA E A  
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — **LISBOA**  
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —  
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

## METALÚRGICA, L.<sup>DA</sup>

Officinas de construções 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»

RUA DA BICA DO SAPATO, 46

**L I S B O A**

Telef. 27 140

## THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 2 1868

Casa *Lama* Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 2 4000 — LISBOA





# 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-HOTEL-PALÁCIO

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 — Restaurantes — Bars

#### PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITACÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

## CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —  
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

**Informações:**

**Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL**

## 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.ª, 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

*Não peça uma lâmpada...  
peça uma PHILIPS*

PHILIPS É A LÂMPADA QUE LHE  
CONVÉM: É GRANDE A SUA  
INTENSIDADE LUMINOSA, É  
MAIOR A SUA DURAÇÃO, É MAIS  
ECONÓMICA.

### J. A. FREIRE, SUCESSORES

### FREIRE & RODRIGUES

Desperdícios de Algodão para Limpeza de Máquinas

Única casa que se dedica exclusivamente  
a este ramo de negócio, e que iniciou e desenvolveu esta indústria em Portugal no ano  
de 1900

EMPRESA RECOMENDADA PELA C. P.

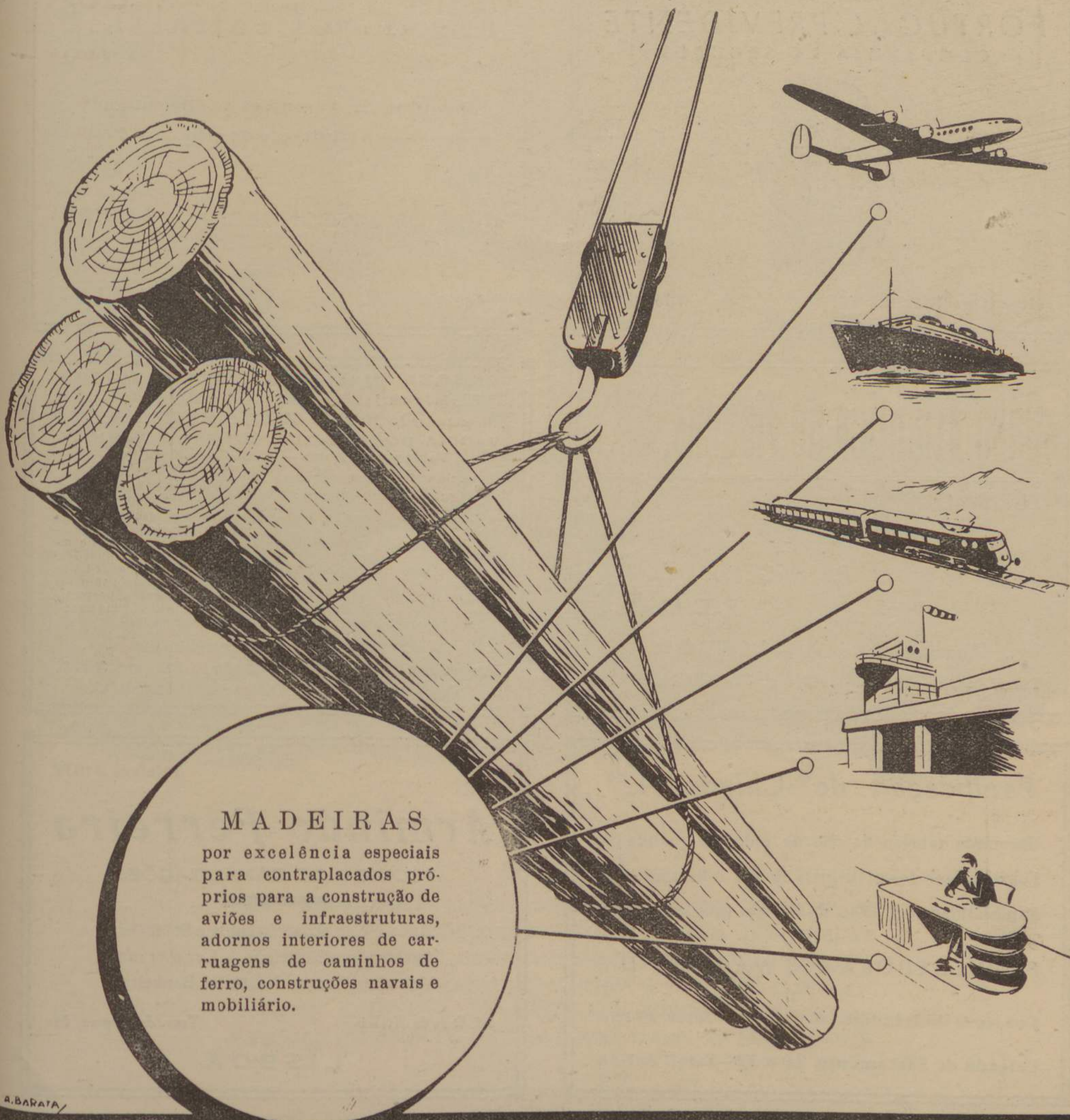
Direcção Técnica de **Carlos Neves Rodrigues**

Avenida 24 de Julho, 104, 104-A

TELEFONE: 6 3558

L I S B O A





**M A D E I R A S**  
por excelência 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.

**DUARTE & REIS, L<sup>DA</sup>**  
**IMPORT. & EXPORT.**

TELEGRAMAS  
BISSILON

Av. António Augusto d'Aguiar, 17-2.º-Esq.  
LISBOA // LISBON

TELEPHONE  
5 1 4 8 2



**PORTUGAL PREVIDENTE**  
COMPANHIA DE SEGUROS



Rua do Alecrim, 10

LISBOA

**Frigorífico Central, L.<sup>da</sup>**

Conservação de géneros de alimentação  
e fabricação de gelo

CAIS DA VISCONDESSA LISBOA

Telef. 6 1247

**Casa Atlântica de Viagens, L.<sup>da</sup>**

TURISMO

PASSAPORTES

PASSAGENS

EXCURSÕES

Rua Capelo, 4-A. — LISBOA

Telef. 32294 — 29471

Telegr. «CATAVIAGENS»

**PARQUE VACINOGENICO DE LISBOA**

Fundado em Janeiro de 1888 — 60 anos de existência

Director: DR. CARLOS BARRAL MONIZ TARARES

VACINA PORTUGUESA CONTRA A VARIOLA

Vacina de Vitelas — Verdadeiro Cow-Pox

VACINA SECA

A vacina fornece-se nas seguintes embalagens:

Tubos para 3 vacinações

» para 10 vacinações

» para 15 vacinações

Frascos para 50 vacinações

» para 100 vacinações

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.

A VENDA NAS BOAS FARMÁCIAS

Avenida Almirante Reis, 30 e 30-A

Telef. 48740 End. Telegr.: VACINA — LISBOA

**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 Forma» (devidamente autorizada)

FORNECEDORA DOS WAGONS-LITS

Rua Nova da Trindade, 8-C a 8-D — Telef. 27734

Calçada do Sacramento, 26 a 32 — Telef. 24044

Telefone 2 1572

**Armindo Ferreira**

TÉCNICO DE CANALIZAÇÕES

Água e Gás. Aquecimentos e Soufages

Instalações Eléctricas — Latoarias

Torneiras, Louças Sanitárias, Banheiras

34, Rua da Atalaia

Trav. da Espera, 51

LISBOA

**SOCIEDADE VINÍCOLA  
SUL DE PORTUGAL, L.<sup>da</sup>**

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SÉDE: PRAÇA DO MÚNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

End. Telegr. VINISUL

ARMAZENS: AREALVA — ALMADA

TELEFONE: ALMADA 17



CONSTRUÇÕES  
ELÉCTRICAS

**VITÓRIA**  
DE

HILÁRIO RODRIGUES

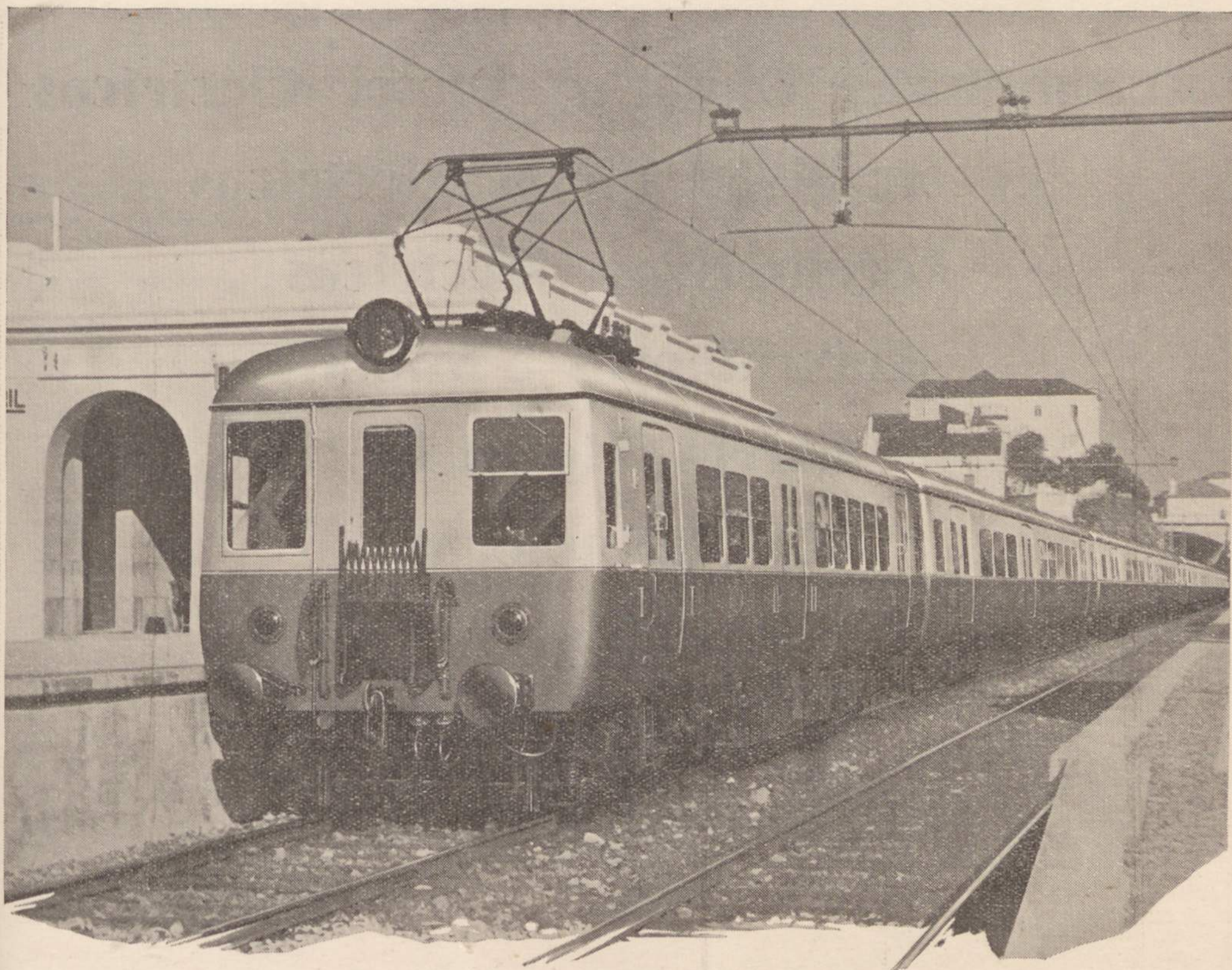
Casa especializada em mecânica e electricidade, aparelhagem eléctrica para alta e baixa tensão, «chauffage» eléctrica e material estanque para bordo, aparelhagem para sinalização, quadros e «coffrets», estanques

RUA DO CURA, 24

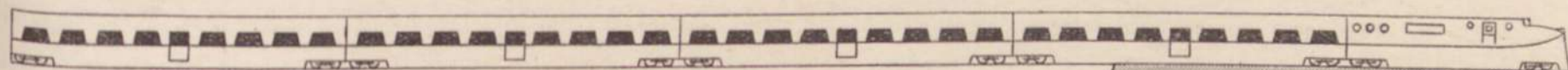
TELEFONE 61642

LISBOA





ESTAS CARRUAGENS ELÉCTRICAS, PROVIDAS DE «TROLLEY» E ADQUIRIDAS PELA SOCIEDADE ESTORIL, FORAM DESENHADAS E CONSTRUÍDAS POR CRAVENS, SHEFFIELD. A APARELHAGEM ELÉCTRICA FOI FORNECIDA PELA GENERAL ELECTRIC COMPANY. CRAVENS DESENHAM E CONSTRUÍM TODOS OS TIPOS DE MATERIAL CIRCULANTE, SATISFAZENDO TODAS AS ENCOMENDAS



RAILWAY CARRIAGE CO. LTD., SHEFFIELD, ENGLAND



**Automotoras Diesel e Diesel Eléctricas**

**Locomotoras Diesel Eléctricas**

**Locomotoras Eléctricas**

**Locomotoras a vapor**

**Carros Eléctricos**

**Electromotoras**

**Trolleybus**

**Carruagens**

**Reboques**



Avenida da Liberdade, 253

L I S B O A