



GAZETA *dos* CAMINHOS DE FERRO

ANO 64.º

N.º 1518

16 MARÇO

DE 1951

Senhores industriais

«**Superstat**» — A mais moderna concepção da electrotécnica britânica.

«**Superstat**» — O único que, pelo bombardeamento electrónico dos cristais de calcáreo em suspensão na água, resolve, de uma forma incontestável, todos os problemas de incrustações nas caldeiras de vapor, tubagens, etc.

«**Superstat**» é totalmente eléctrico, automático e NÃO necessita produtos químicos no «tratamento» das águas calcáreas.

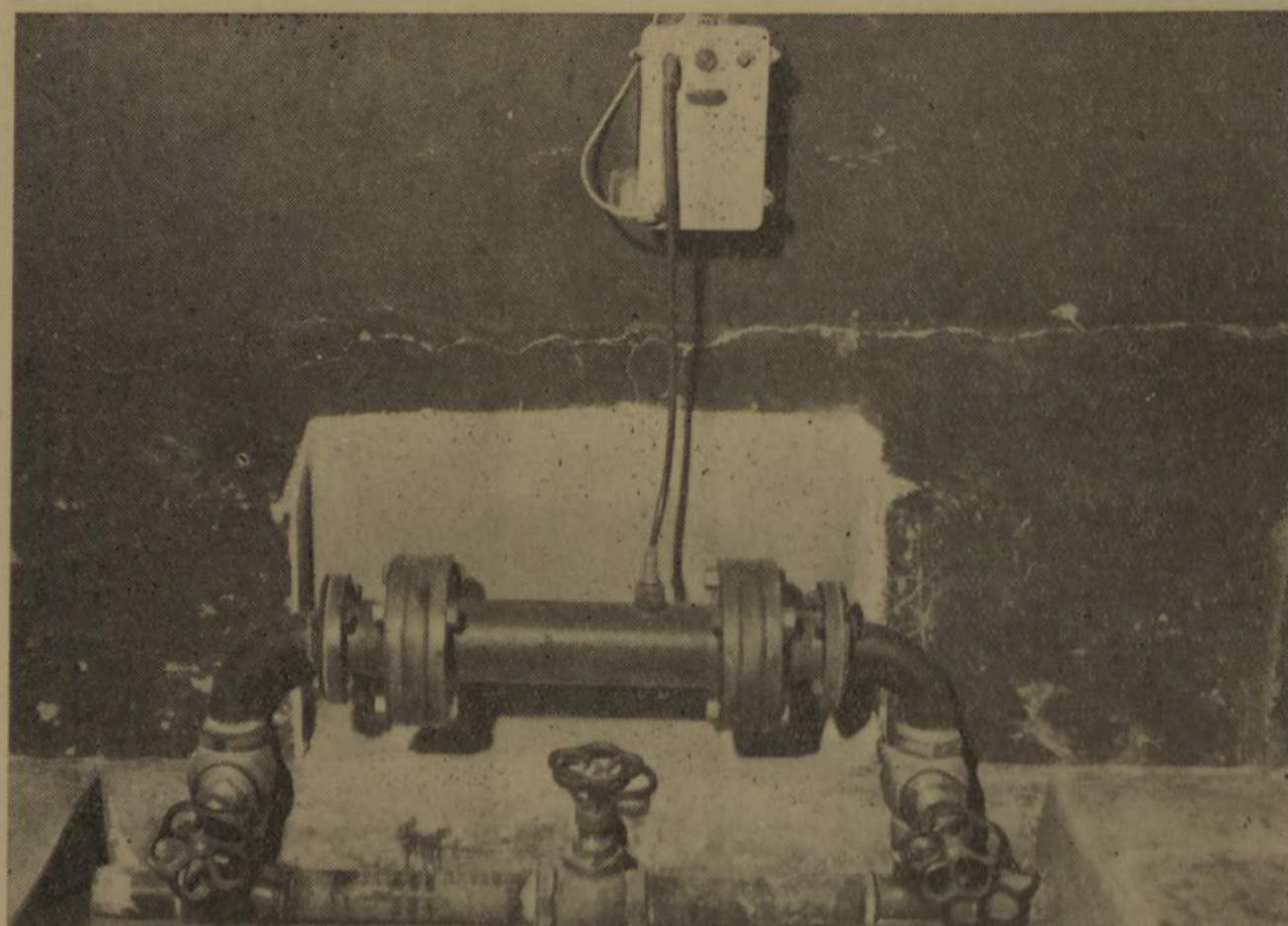
«**Superstat**», é garantido por um ano. Uma vez instalado, não requer mais cuidados, sendo o seu consumo, em energia eléctrica, de cerca de 40 wats-hora!

«**Superstat**» — Fornece-se em diversos tamanhos, desde o de uso doméstico até tubagens de 14 polegadas com um rendimento de cerca de 500.000 litros hora!

«**SUPERSTAT**»

O inimigo do calcáreo, ao serviço da indústria Portuguesa!

«**Superstat**», apesar de ter sido inventado e aperfeiçoado para resolver o problema das incrustações do calcário nas caldeiras e tubagens, etc., tem sido aplicado, com enorme êxito, a muitos e variados fins, tais como na indústria açucareira (só Cuba já adquiriu mais de dez mil contos de «**Superstat**»), lavagem de lãs e algodões (já em uso em Portugal), tinturarias, lavandarias, garagens (para evitar o calcáreo nos radiadores e o «film» de calcáreo que prejudica as pinturas), laboratórios fotográficos e cinematográficos e outros, etc..



•**SUPERSTAT** n.º 3, capacidade 4.500 litros hora instalado na fábrica de Xabregas da Companhia Industrial Portugal e Colónias.

•**SUPERSTAT** em experiência nas oficinas da C. P. no Entroncamento.

Não perca tempo, «**SUPERSTATE**» a sua água!

Para mais detalhes é favor telegrafar, escrever, telefonar ou aparecer pessoalmente.

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA PORTUGAL, ILHAS E COLÔNIAS:

C. P. DOS SANTOS

LISBOA — Praça dos Restauradores, 13, 1.º-Frente (Salas 19 e 23) — Telefone 33773

Os «**Superstats**» são embarcados de Inglaterra pelos importantes transitários internacionais A. P. T. (Sea-Air) Transport Limited, 15 Lime Street, London, cujos agentes em Portugal são «**Empresa Geral de Transportes**».



PRIMAVERA NA SUIÇA

AINDA HÁ NEVE NAS MONTANHAS E JÁ A PLANÍCIE, AS MARGENS DOS LAGOS E AS CIDADES ESTÃO FLORIDAS

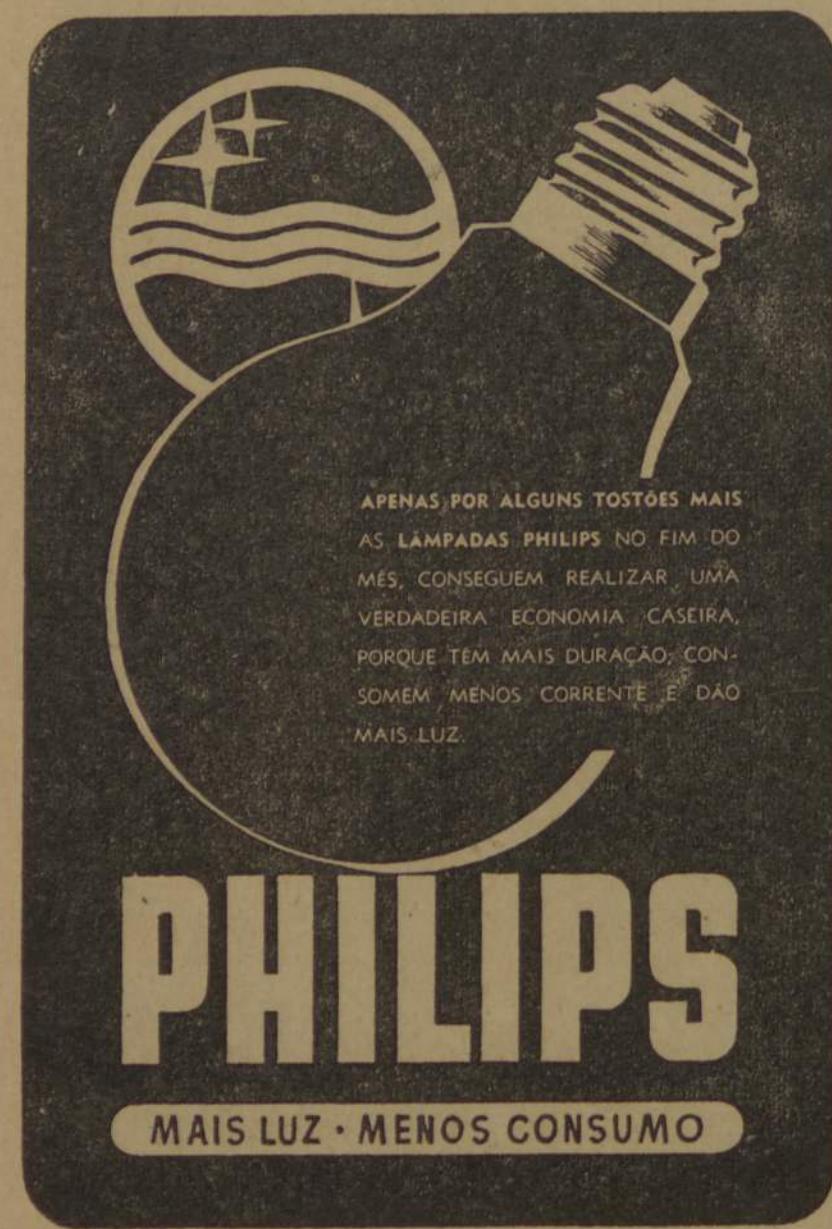
OS COMBÓIOS ELÉCTRICOS SUÍÇOS CONDUZEM-VOS RÁPIDAMENTE DE UMA A OUTRA DESTAS PAISAGENS DESLUMBRANTES!

PARA INFORMAÇÕES E DOCUMENTAÇÃO:

CENTRO NACIONAL SUÍÇO DO TURÍSMO

AVENIDA DA LIBERDADE, 158-A — LISBOA

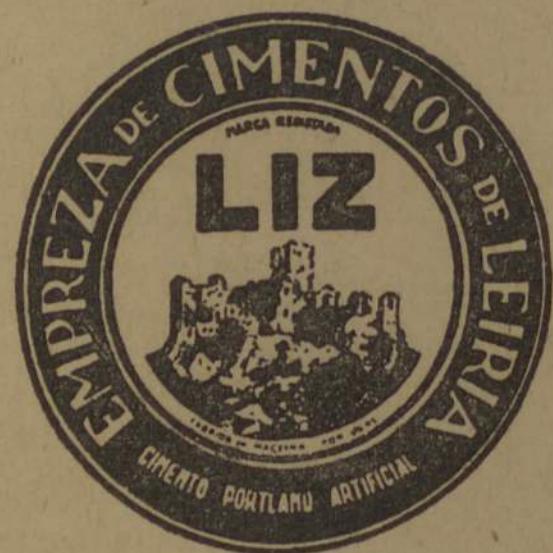
TELEFONES: 23056/7



APENAS POR ALGUNS TOSTÓES MAIS
AS LÂMPADAS PHILIPS NO FIM DO
MÊS CONSEGUEM REALIZAR UMA
VERDADEIRA ECONOMIA CASEIRA,
PORQUE TEM MAIS DURAÇÃO, CON-
SOMEM MENOS CORRENTE E DÃO
MAIS LUZ.

PHILIPS

MAIS LUZ · MENOS CONSUMO



PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE
PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, etc.

E M P R E G U E

Cimento «LIZ» — Hidrofugado «N»

Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: RUA DO CAIS DE SANTARÉM, 64-1.º — LISBOA

Filial no Norte: R. DE SANTO ANTÓNIO, 190-A-1.º — PORTO

Agentes em todo o País

Ch. Lorilleux & C.^{ie}

de Paris

TINTAS PARA IMPRENSA

Sucursal de Lisboa

R. PAIVA DE ANDRADA, 3-5

Telefone: 2 1875



JAYME DA COSTA, L^{DA}
EM LISBOA: R. DOS CORREIROS, 8-26
NO PORTO: R. DA BATALHA, 12-12A.

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

**REPRESENTANTES DE IMPORTANTES
FABRICANTES DA ESPECIALIDADE**

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

**ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO
ESPECIALISADO**

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

CASA DOS ASFALTOS

— JOSÉ AUGUSTO ALVES —

LISBOA E PROVÍNCIAS

ASFALTOS. BREUS. COALTAR. BORRAS DE GÁS.
FELTROS. ASFÁLTICOS IMPERMEÁVEISImpermeabilização e isolamento térmico de terreços
Paredes húmidas ou salitrosas, Celeiros, Armazéns, etc.

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

TELEFONES: ESCRITÓRIO 61814 — ARMAZÉNS 63088

— LISBOA —

TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUER

AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

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

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

RUA DUARTE GALVÃO, 48

Telef. 58066 — LISBOA — Teleg. CORONA

SOCIEDADE VINÍCOLA
SUL DE PORTUGAL, L. ^{DA}

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

End. Teleg. VINISUL

Armazéns: AREALVA — ALMADA

TELEFONE: ALMADA, 17

Emprêsa Insulana de Navegação

RUA NOVA DO ALMADA, 11-1.º — LISBOA

Telefone 23271-2-8

Teleg. BENAUDA

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores
Saídas a 8 e 23 de cada mês. Paquetes LIMA e CARVALHO ARAUJO

Agentes em Lisboa: GERMANO SERRÃO ARNAUD

CARGA PASSAGENS

Av. 24 de Julho, 2, 2.º

Rua Augusta, 152

Telef. 20214/15

Telef. 20216

No Porto: SOCIEDADE GERAL DE REPRESENTAÇÕES, L.DA
Na Madeira: BLANDY BROTHERS & C.º, L.DA
Em S. Miguel: BENAUDA & C.º, L.DANORWICH UNION FIRE
INSURANCE
SOCIETY LIMITEDCOMPANHIA INGLESA DE SEGUROS,
ESTABELECIDA EM PORTUGAL EM 1824

Seguros de:

- INCÊNDIO
- AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL
- BAGAGENS PESSOAIS
- AÉREO
- ROUBO
- QUEBRA DE VIDROS
- RESPONSABILIDADE CIVIL

Agentes Gerais em Portugal:

James Rawes & Co. Ltd.

RUA BERNARDINO COSTA, 47

Telefones: 23232/3/4

LISBOA

J. A. FREIRE, SUCESORES
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

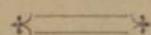
EMPRESA RECOMENDADA PELA C. P.

Direcção Técnica de Carlos Neves Rodrigues
Avenida 24 de Julho, 104, 104-A — LISBOA

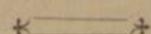
TELEFONE 63558

Diamantino Tojal

CONSTRUÇÕES CIVIS



Carpintaria e Serração Mecânica



Travessa da Pereira, 16 (Vila Berta) à Graça
Telef. 26573 — LISBOA

ANTÓNIO CRUZ

Praça D. João da Câmara, 4-2.^o
Telefone 22554 — LISBOA



REPRESENTANTE DE

LUSO CELULOIDE ESPINHO

Fábrica de artigos de celuloide e bijutarias

LITOGRAFIA SALLES

TRABALHOS LITOGRÁFICOS
OFFSET E FOTOLITO

CARTAZES — RÓTULOS
ACÇÕES — CALENDÁRIOS

RUA DE SERPA PINTO, 4 — LISBOA

Telefone 21901

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

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



LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fabrico Nacional

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

Excelente e Abundante

— Serviço de Mesa —

Hotel de 2.^a Classe

— Situado no centro da cidade —



Telefones { 3 0744
3 0748 Teleg. HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

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

LISBOA {
LOBITANGA {
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)

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

Transportes Nacionais

Transportes Internacionais

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

Rua do Arsenal, 124 — 146 Rua Mousinho da Silveira, 30-2.^o

Telef. P.B.X. 32151/54-32161/64

Telef. 25938/9

L I S B O A

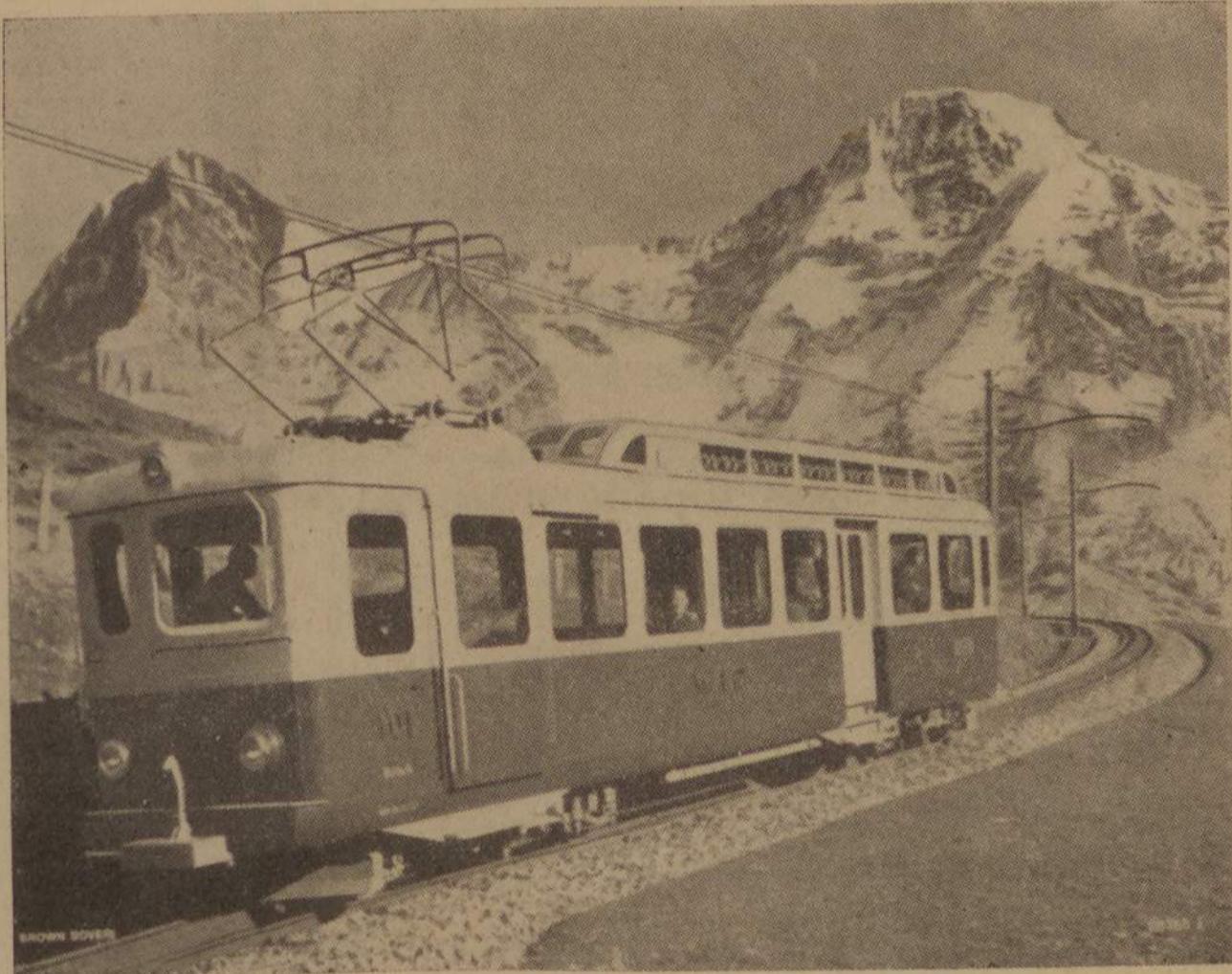
P O R T O

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa BROWN BOVERI equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gás.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^º — Baden (Suiça)

Representante geral: EDOUARD DALPHIN

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.^o, Dt.^o — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

**Ferros artísticos
SERRALHARIA ARTISTICA
VICENTE JOAQUIM ESTEVEZ**

FUNDADA EM 1889

SUCESSOR FILHO

João Luis Esteves



86-RUA DAS AMOREIRAS-96—TEL. 4 2340
LISBOA

PORTUGAL

**A Fundição Tipográfica
G I N I**

DE
MANUEL GUEDES,
L I M I T A D A

*A maior organização fabril
nacional de fundição de tipo*

Continua trabalhando para o desenvolvimento das artes gráficas portuguesas, fornecendo-lhes impecável material tipográfico com os mais delicados e originais desenhos

SEDE, FÁBRICA, ESCRITÓRIO E ARMAZENS:

R. FRANCISCO METRASS, 107

(EDIFÍCIO PRÓPRIO)

L I S B O A

TELEFONES 6.2514 — 6.3276



A. Ferreira
Vernizes e Secantes

Vernizes e secantes extra marca

A. FERREIRA
(Tipo Inglês)

**Vernizes e secantes líquido e em pó
marca MELRO (TIPO NACIONAL)**

VERNIZES CELULÓSICOS PARA VEÍCULOS E
VERNIZ SINTÉTICO PARA BARCOS DE MADEIRA

À venda em todos os armazens e nas boas drogarias

Fábrica e Escritório

16, R. DO GIESTAL. 18

(À Calçada da Boa-Hora)

L I S B O A

Telef. 81629



*Nem toda a gente que pede
AGUA CASTELLO
bebê...*

AGUA CASTELLO
PIZÓES-MOURA



VERIFIQUE PELA
CAPSULA DA
GARRAFA SE É



STAR



PHÆNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1951

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

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.º — PORTO

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

Telefone: 26922



Mais quilometragem

Mais comodidade

Mais segurança

O piso Squeegee proporciona
maior aderência ao solo
Em todos os sentidos
A todas as velocidades
Sobre todos os pavimentos



A PRINCIPIAR NO DIA 1 DE MARÇO DE 1951

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

Telefone 64026 ■ LISBOA

TELEGRAMAS: «FRETAMENTO»

BROKERS exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, S. A. R. L.

ARMADORES DE NAVIOS

LISBOA

(221.700 T. D. W. APROX.)



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO (SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

Caldas da Cavaca (AGUIAR DA BEIRA)

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida

Óptimo serviço de cozinha,
com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA — Aguiar da Beira**, ou pelo
Telefone n.º 6126

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES • GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES



FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA

L. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (0 58)
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM

DESENHO — TRICROMIA

FOTOGRAVURA — ZINGOGRAFIA

REPRODUÇÕES EM TODOS OS GÊNEROS • GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES

NORTON & C.º LTD.

CALÇADA DO SACRAMENTO, 28, 1.º

LISBOA • TELEFONES 34151-2-3-4-5

AGENTES EXCLUSIVOS DE:

VENTAXIA Aspiradores
Ventiladores

BROOM & WADE, LTD. Compressores
Ferramentas pneumáticas, etc.

LAURENCE, SCOTT & ELECTROMOTORS, LTD.

Motores eléctricos — marítimos e terrestres

DOMINITWERKE Transformadores eléctricos

SCARPA & MAGNANO Disjuntores de alta tensão

ENFIELD ROLLING MILLS, LTD. Cobre e Latao

BRITISH TYRE & RUBBER

Mangueiras para todas as aplicações
— Ebonites — Chapas e varão — Cor-
reias V, de transmissão, etc.



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

N.º

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.

ÓLEOS E MASSAS LUBRIFICANTES «VALVOLINE»**MONTEIRO GOMES, LIMITADA**

R. CASCAIS, 47 (ALCÂNTARA) — LISBOA

TELEFONE 37083/84

PORTO

RUA PINTO BESSA, 240/12
TELEFONE 21004

LUANDA

RUA ANTÓNIO ENES
CAIXA POSTAL 909

BRIQUETES**«CHAUFAGE»****«Pejão»**

PARA USOS INDUSTRIAS — COZINHA E AQUECIMENTO DOMÉSTICOS

UTILIZADOS NAS LOCOMOTIVAS DA
COMPANHIA DE CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

L I S B O A — H. Araujo, L.^{da} — Telefone 24077

R. DE S. MAMEDE AO CALDAS, 26, 1.^o

P O R T O — Empreza Carbonífera do Douro, L.^{da}

PRAÇA DE D. JOSÉ I, 25, 5.^o — Telefone 24608



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 - LISBOA

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

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados para estadias prolongadas condições especiais



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÓEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM:

AZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L



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

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L.^{da}

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRÁFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{da}

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.K. 21568 - 21227



PARA TODA A QUALIDADE
DE EMBALAGENS
AS CAIXAS UNOR DE CARTÃO
ONDULADO COM AS SUAS EXCELEN-
TES E ESPECIAIS QUALIDADES
SUBSTITUEM VANTAJOSAMENTE
AS CAIXAS DE MADEIRA
CARTONAGENS

UNOR

UNIÃO DO COMÉRCIO EXPORTADOR, LDA
Escolas Gerais, 36-Tel. 33091-Lisboa



100.º ANIVERSÁRIO

SINGER

À MÁQUINA PARA COSER QUE COM-
PLETOU UM SÉCULO DE EXISTÊNCIA

—

MODELOS ACABADOS DE
CHEGAR DA FÁBRICA

—

Lojas e agentes em todo o País

FINALMENTE
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA
The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas


RED HAND

MARCA REGISTADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:
D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA
Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira

Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro

Aços finos e de construção Röchling — Metais,
Chapas, Arames e Electrodos para soldadura —
Máquinas e Motores — Ferramentas e Parafusos
— Tintas de água, alumínios e vernizes, etc..

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Companhia Hanseática, L.^{da}

Telefones { 2 1370
2 0780
2 8047

Telegrams "Hanseata"

Rua do Ouro, 191, 3.º e 5.º
LISBOA

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS.
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEI CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sifilis — 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 3,50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,50 horas
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Alceu 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

A sair o 2.º volu-
me em ABRIL

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de Torres Novas

(FUNDADA EM 1854)

Fábrica Mecânica
de Fiação e Tecelagem em
Torres Novas
Telefone 2117

Escritório e Armazém:

Rua de S. Nicolau, 2-1.º — LISBOA
Apartado 278 — Telefone 30145

Endereço Telegráfico — NOVETORRES

Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

Praça D. João da Câmara, 11, 3.º

Telef. 24 756
26 105

Teleg. SANIRIA

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

Fornecedor de:

Presidência da República
Ministério da Marinha
Palácios Nacionais
Companhia Nacional de Navegação
Companhia Colonial de Navegação
Empresa Insulana de Navegação
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Aviz Hotel
Estoril Palácio Hotel
Casino Estoril, etc.

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

Sociedade Portuguesa de Graxas, Limitada

RUA DA INDUSTRIA, 52 (Own Premises)
TELEFONE 37413 — LISBON



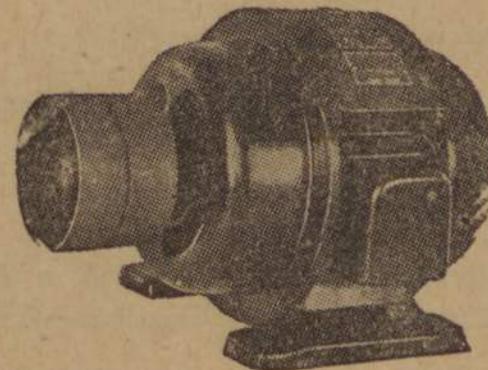
Electrically-driven
factory for creams, polishes
and cleansers, for footwear
and metals

Sole factory to be awarded
a prize at every exhibition
at which its products have
been displayed

Grand Prix na EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

AGÉNCIAS:

R. do Almada, 45 — PORTO
R. Ferreira Borges, 114-1.º
— COIMBRA —
R. Conselheiro Bivar, 27
— FARO —
R. do Meio, 51-1.º — Açores
— PONTA DELGADA —
R. D. Miguel de Melo, 25-29
— LUANDA —



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCAORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, Lda

11, CALÇADA DO MARQUEZ DE ABRANTES, 13

Telef. 60331

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 — Restaurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Alberto Gaspar & Companhia, Limitada

Madeiras e Materiais de Construção
Serração e Carpintaria Mecânicas

AGENTES DEPOSITÁRIOS

da Companhia de Carvões e Cimentos
do Cabo Mondego

TELEG. MADEIRAS
TELEFONES 65 e 580
APARTADO 33

RUA DE COIMBRA
Figueira da Foz

Apartado 53
Telefone 203
Teleg. SOTOMAIOR

Sociedade de Pesca Oceano, Lda.

(PESCA DO BACALHAU)

N/m. SOTTO MAIOR

— E —
L/m. JOSÉ ALBERTO

FIGUEIRA DA FOZ

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 MENDONCA 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 20158; Direcção: 27520

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

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

1518



16 — MARÇO — 1951



ANO LXIV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAI



S U M A R I O

No 64.º ano de publicação, pelo General RAÚL ESTEVEZ	3
O Turismo é uma franca universidade	5
O «Sud-Express» ainda este ano não será acelerado nem modificado, por GUERRA MAIO	9
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	11
A roda da minha aldeia, por AQUILINO RIBEIRO	13
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS	17
Ainda a visita da imprensa às instalações da Carris	21
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	23
Carta de Espanha, por D. JUAN B. CABRERA	24
Publicações recebidas	25
Há 50 anos	25
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	26
Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa	27
Parte Oficial	29
Espinho	30
Vale de Cambra	35
Oliveira de Azemeis e a acção do seu Município	37
A Vila de Arouca e os seus valores turísticos	38

No 64.º ano de publicação

P e l o G e n e r a l R A Ú L E S T E V E S

COM uma publicação ininterrupta, que se mantém desde mais de sessenta anos, acaba a nossa *Gazeta* de completar o seu 63.º ano, numa já longa vida jornalística consagrada ao estudo e à discussão dos problemas de transportes e de turismo, versando mais especialmente as questões ferroviárias, que são agora o mais instante problema que se discute por toda a parte, em busca de uma solução conveniente.

De facto, o problema ferroviário tem sido objecto da mais profunda discussão e dos estudos mais cuidados em todos os países que contam, no activo do seu património nacional, uma rede de caminhos de ferro.

Desses estudos e dessa discussão pode dizer-se que resultou, em todos os países onde o problema se suscitou, a conclusão de que dois pontos fundamentais se devem admitir para a conveniente solução de tão importante problema:

- a)* a necessidade reconhecida de se manter uma rede ferroviária como base fundamental do sistema de transportes de um país;
- b)* a obrigação impreterível de se dar aos caminhos de ferro o auxílio necessário para as pôr a par da sua imprescindível missão.

E' isto que se tem verificado por toda a parte, e ainda ultimamente a U. I. C. publicou um notável e consciencioso estudo para ser levado ao conhecimento de todos os governos interessados, no qual o problema é apresentado por uma forma extremamente clara e judiciosa.

Também, entre nós, alguma coisa se procura fazer, no sentido de acompanharmos o que, nos outros países, já se tem realizado para conservar aos seus caminhos de ferro aquela eficiência e meios de vida que são imprescindíveis para o cumprimento da sua elevada missão nacional.

Como primeiro passo dado com esse fim, já se efectivou a coordenação, ou antes a fusão de todas as linhas férreas do país num único organismo que assume a responsabilidade da sua exploração. Essa medida, porém, representa, apenas, um pormenor de organização, que tem de ser completado com o conjunto de medidas, especialmente de carácter financeiro, que permitam fazer face às dificuldades resultantes de tão pesado encargo.

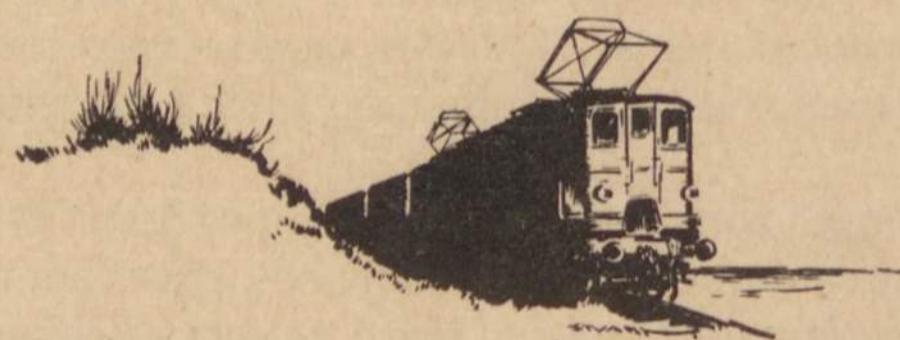
No tempo presente a exploração dos caminhos de ferro não pode ser encarada como um ramo de indústria rendoso, e tal conceito só pode ser sustentado por quem desconheça absolutamente o estado actual da questão dos transportes nacionais.

E' frequente ouvir-se, entre nós, a crítica fácil à entidade exploradora dos caminhos de ferro, e é singular que essa crítica não se aplique tão comumente a empresas que no nosso país exploram, com razoáveis lucros, outras actividades também necessárias à vida nacional.

Em todo o caso, e quanto a nós, esse facto só se pode explicar, como dizemos, ou pelo inteiro desconhecimento da matéria, ou por quaisquer razões pessoais que desconhecemos.

Enfim, na elaboração do projecto denominado da concessão única, devemos esperar que o assunto ficará resolvido a bem dos interesses nacionais, e que as condições fixadas permitirão que a solução obtida acompanhe nos seus resultados aquilo que em outros países já foi realizado.

Ainda no último Congresso de Caminhos de Ferro, realizado em Roma nos fins do ano passado, foi salientada, por todos os representantes dos países que a ele concorreram, a necessidade premente de não deixar ao desamparo um elemento tão importante do sistema de transportes nacionais, que constitui igualmente uma valiosa parcela do património nacional de qualquer Estado.



POR TERRAS DO ESTRANGEIRO

O turismo é uma franca universidade

A Gazeta dos Caminhos de Ferro não se poupa a esforços para agradar aos seus leitores, assinantes e amigos, e é por isso que hoje vem iniciar uma nova secção tal qual já a intitulámos. Ao mesmo tempo satisfazemos o pedido de vários assinantes que gostariam de ver na Gazeta algumas páginas dedicadas ao turismo internacional, especialmente europeu, e isto para que a nossa revista lhes pudesse servir de guia em suas digressões turísticas através da Europa.

Não mentimos ao afirmar que o Turismo é uma franca universidade, olhando a que as viagens já de si são um meio universalizante. Viajar é fazer turismo. E nas viagens associam-se os caracteres mais dispares. Uns assimilam os outros. Aí está uma faculdade do turismo. Por outro lado, a visita a monumentos, a observação do folclore, o contacto com a gastronomia regional de outros países, o exame de construções típicas — tudo constitui matéria de turismo e assunto eficaz de cultura. O turismo vale também para cultura física e veja-se como muitos estrangeiros se aproveitam dos recursos naturais de outros países para praticarem desportos genuínos e atraentes.

Não desanimaremos, pois, se não nos faltar a ajuda dos respectivos e ilustres representantes das nações estrangeiras em Portugal. Eles saberão acolher a nossa iniciativa e a Gazeta dirá aos leitores o que há de belo em seus países.

**Na NORMANDIA, perto do Havre,
André Gide morreu**

Também o Serviço de Propaganda do Comissariado Geral do Turismo de França nos prestará a sua valiosa colaboração nesta crónica internacional. E a Gazeta não poderia abrir as suas colunas para se ocupar daquele país sem lembrar que ainda há dias se extinguiu na Normandia o poder fabulosamente criador de André Gide. Queremos realmente fazer sobressair que André Gide morreu na Normandia... É que a terra normanda possui um sortilégio, que ninguém o explica. Desde há dez séculos aquela região francesa não deixou de criar, um após outro, homens que, através da ma-

gia de sua pena, transformaram o seu tempo. Desde o célebre teólogo medieval Santo Anselmo até Gide, há uma escada longa nos séculos com padres como Malherbe, Corneille, Maupassant...

E André Gide não quis repousar senão em sua terra natal, próxima do Havre. Ao redor da sua campa estendem-se, quais fantasmas vivos, as paisagens que trocaram a sua alma com a do escritor. Na perspectiva das macieiras em flor (porque estão sempre em flor, não fossem elas as macieiras da Normandia!) as catedrais medievais desenham as suas filigranas e não se sabe qual das duas — das catedrais ou das macieiras — protege a outra...



Um recanto típico da Normandia



A abadia de Bec-Hellouin

O pitoresco dos costumes normandos é caprichoso. A vaqueira conduz tilintando os seus canecos de cobre; a sua casa é modesta, com tetos de colmo, mas está longe de transpirar pobreza. Se um dia o leitor tiver o prazer de visitar a Normandia, ouvirá por certo a voz hospitaleira dum normando que o chamará deste modo: «entre e veja como a manteiga é fresca e aromática dentro dos cestos de vimes tão loiros como ela!».

Solitários, no coração de seus domínios, os castelos de todas as épocas, de todos os estilos, fazem reverberar os seus vitrais; as pastagens, em volta, estendem-se até longe. As florestas de ulmeiros estão, no outono, repletas de murtinhos azuis, com cujas bagas o rapaz sarapinta os lábios e que também servem para a tinturaria.

E foi de facto esta mesma terra que cobriu os restos de André Gide e serviu de teatro à sua obra. Tal como o escritor, a terra é intermitente, ora paga ora crista. Também a nuvem de chuva mora sempre perto do Sol e ameaça tempestade...

Tristes ou alegres, os fantasmas vivos criados por Gide guardam o minuto de silêncio. Sobre a campa normanda, uma nuvem se esfrega a rasar a terra. O campanário de Honfleur, feito da madeira dos navios, abre os seus portais de carvalho; palpitando, ouve-se o ritmo fúnebre do sino.

André Gide morreu, mas fica a sua obra gigante, a que está ligado um prémio Nobel, e bem assim a sua Normandia, tão parecida com uma moçoila alegre e sempre jovem, a testemunharem que o seu génio não morreu e sobreviverá no tempo para maior glória da França e do espírito universal.

A SUIÇA e as suas vias de comunicação

Olhando a que o maior número dos nossos leitores é quase constituído por ilustres engenheiros que, país fora, se entregam ao engrandecimento da indústria portuguesa e, nas férias, se deliciam em amplas digressões turísticas pela Europa, queremos recordar-lhes que, ao passarem pela Suiça, não deixem de apreciar uma das maiores e melhores redes ferroviárias que nos é dado ver. Lembremos até que a Suiça possui uma rede de caminhos de ferro com 5793 quilómetros de extensão. Ora como a superfície territorial do país não vai muito além de 42.000 quilómetros quadrados, pode a sua rede ferroviária ser considerada como uma das mais densas do mundo, ou melhor, a mais densa depois da Bélgica.

É que a Suiça — esse país encantador e laborioso que tem causado assombro ao mundo já pelos seus empreendimentos singulares, já pelo espírito altamente cívico e pacífico dos seus habitantes — não se esqueceu que uma rede de vias de comunicação é factor indispensável à prosperidade dum país industrial, que tem centros de produção espalhados por quase todo o seu território e mantém relações excelentes com o mundo inteiro, e que está situado no coração do continente europeu e justamente na zona onde é mais intensa a vida económica desse continente.

E, já que o fim desta primeira crónica é chamar a atenção dos técnicos portugueses para as notáveis obras de caminhos de ferro instaladas na Suiça, gostaríamos numa pequena sucessão de vários artigos descrever sumariamente a história surpreendente do caminho de ferro que, por cremalheira, atinge o ponto mais alto da Europa na altitude de 3547 metros. Quem já visitou a Suiça e subiu a Jungfraujoch lembra bem o Caminho de Ferro de Jungfrau e as emoções que sentiu lá no alto, quando a vertigem o separava de Iterlaken, toda prostrada lá em baixo. Ali é surpreendente o espectáculo das agulhas de neve a desafiar o cosmos... Contraste de beleza, de mãos dadas com o sublime!

A história deste caminho de ferro talvez nem todos a conhecem. Tem o sabor pioneiro das grandes façanhas. Elementos sobre ela no-los forneceu gentilmente o Centro Nacional Suíço de Turismo em Lisboa.



O comboio de Jungfraujoch à saída da estação de Pequena Scheldess

Desde a época em que o americano Sylvestre Marsh construiu através do Monte Washington uma cremalheira de 1866 dentes, a construção dos caminhos de ferro de montanha tomou um desenvolvimento considerável. Estava, pois, reservado à Suiça, o país alpestre de relevo tão variado, utilizar os mais recentes progressos da ciência técnica para a construção audaciosa de numerosas vias férreas, elevando-se da planície até às regiões inabitáveis dos Alpes altaneiros. Deram realidade a este plano os trabalhos dos engenheiros Nicolas Rigganbach (caminho de ferro Vitznau-Rigi em 1871), Romain Abt, Edouard Locher e Emile Strub. Ao fim de poucos anos, a Suiça encontrou-se na posse dum grande número de caminhos de ferro com cremalheira. Os outros países a imitaram: quase todas as regiões montanhosas da Europa, da América, da África, da Ásia e da Austrália tiveram as suas linhas de montanha, construídas todas, sem exceção, por engenheiros suíços ou de acordo com o seu sistema.

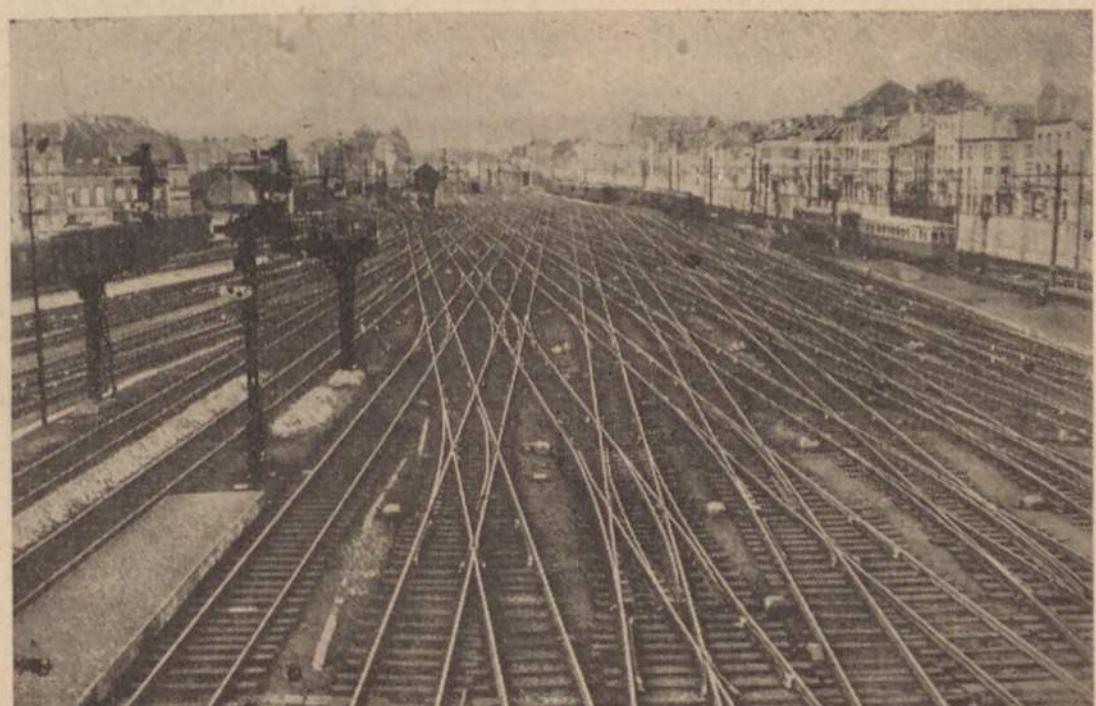
Em 1890 um caminho de ferro partiu de Interlaken, a estação internacional dos estrangeiros, para subir quer por Lauterbrunnen, quer por Grindelwald, até ao sopé

dos gigantes majestosos de Oberland Bernês. Nessa altura a afluência de passageiros entusiasmados foi tal, que surgiu logo a ideia de se criar uma via férrea directa até ao cimo de Jungfrau (4166^m), a rainha dos Alpes berneses. Três diferentes propostas de concessão (os projectos Koechlin, Trautweiler e Locher) foram discutidas em 1890 nas assembleias federais. A linha do Oberland bernês devia ser continuada pelo vale da Lutschine branca, de Lauterbrunnen a Stechelberg, para escalar de lá por meio dum túnel até um pouco abaixo do cimo de Jungfrau. Como sistema de locomoção previa-se o vapor, o funicular ou o ar comprimido. É interessante recordar que, nessa mesma altura, já o correio na cidade de Londres era distribuído através dum túnel subterrâneo, cujo meio de locomoção era o ar comprimido que, centralizado num extremo da linha, soprava e aspirava todo o comboio, fazendo-o girar tangente ao túnel de aço.

Nenhum daqueles três projectos, porém, foi executado. Coube a glória de tão extraordinário projecto ao engenheiro e industrial de Zurique, Adolfo Guyer-Zeller, homem dum aperfeiçoada inteligência e dum poderosa energia. O interessantíssimo episódio que inspirou Guyer-Zeller no projecto de Jungfrau contaremos-lo aos nossos leitores no próximo número da *Gazeta*.

Na BÉLGICA em cada 20 segundos parte um comboio de Bruxelas

O turista interessa-se muito lógicamente pelas possibilidades de comunicações que lhe oferece o país que deseja visitar. E, por isso, a *Gazeta* inclui neste número um curioso apontamento da autoria do ilustre Director do Turismo Belga em Portugal. Escreveu o sr. J. B. Mulders que «a Bélgica, pela sua situação geográfica e pela forma do próprio país oferece a rede férrea mais densa



Um aspecto da estação de Bruxelas-Norte

do mundo. O guia dos caminhos de ferro torna-se quase inútil, tendo o passageiro sempre ao seu dispôr numerosos comboios para todos os cantos do país e estrangeiro. Basta assinalar que 92 comboios ligam por dia Bruxelas a Anvers, que a linha Bruxelas-Gand-Bruges-Ostende é diariamente servida por mais de 90 comboios, que 21 comboios nos transportariam a Liège, 12 a Tournai e 7 até ao fundo das Ardenas.

A Bélgica, grande construtora de material ferroviário, poderá naturalmente apresentar aos turistas as suas locomotivas a vapor, as diesel-eléctricas mais modernas e as carruagens com um luxo discreto e confortável mesmo em 3.ª classe.

Foi na Bélgica que foram inaugurados os primeiros caminhos de ferro do continente. Desde então a S. N. C. F. B. não fez senão caminhar de progresso em progresso. Dentro de meses será inaugurada a junção Norte-Sul, ligando sob Bruxelas as redes do Norte às do Sul. As viagens serão assim mais fáceis e mais rápidas ainda. A nova gare central de Bruxelas verá passar um comboio em cada 20 segundos. Para isso foi preciso reconstruir as gares do Norte e do Sul. A do Norte terá 12 vias e a do Sul terá 22. Foi preciso, claro está, minar o subterrâneo de toda a capital, abrir túneis e construir pontes. A junção propriamente dita terá nada menos de 6 vias.

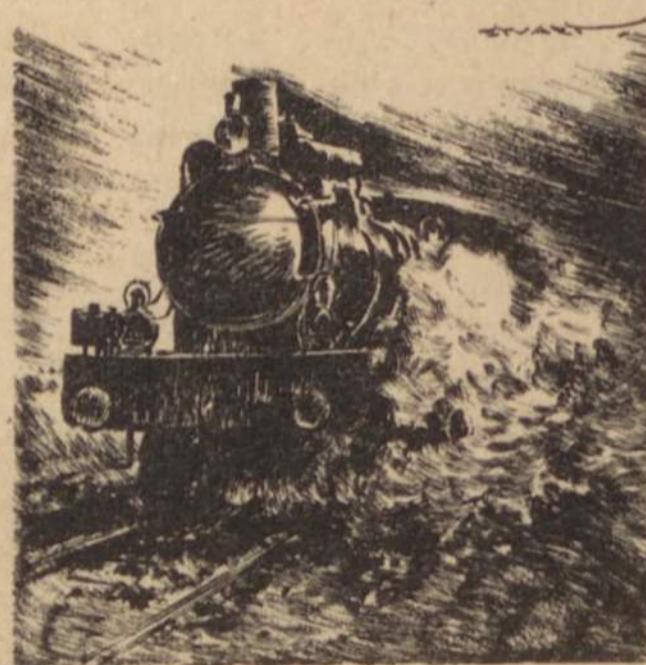
Estes numerosos trabalhos proporcionaram a criação de novas avenidas em pleno centro da cidade e permitiram a supressão dos velhos quartelões.

Uma formidável instalação de ventilação aspira para fora dos túneis todo o ar viciado e insufia ar fresco.

A gare central tem 4 andares em elevação e 2 andares subterrâneos. Está munida, para acesso aos seus cais, de escadas rolantes, de ascensores e rampas suaves. Os horários serão estabelecidos de tal modo que um passageiro que se encontre na gare central não terá nunca que esperar mais de 20 minutos para tomar lugar no seu comboio. Em todos os comboios, qualquer que seja a classe escolhida, o passageiro pode sem sair do seu lugar pedir sandwiches, pasteis, chá, café, cervejas, aperitivos, etc.

Continuando na caminhada do professor, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas faz tudo para dar ao passageiro e ao turista um serviço rápido, confortável e frequente, permitindo-lhe visitar o país dum modo inteiramente económico e sem perda de tempo.

Turistas, vereis muitas coisas dum modo fácil e em poucos dias. Tudo está organizado para vos agradar. A Bélgica espera-vos!



Ø "Sud-Express" ainda este ano

não será acelerado nem modificado

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

CONTRARIAMENTE ao que se esperava, o "Sud-Express" continuará com o horário actual, entre Lisboa e Paris, assim como de e para a capital espanhola. Razões de ordem variadas impediram que ele fosse modificado ou acelerado, embora parcialmente. A partir de 20 de Maio próximo, data em que entra nos três países interessados o horário de verão, o "Sud" continuará como até aqui circulando às mesmas horas e nos mesmos dias. A razão principal é a impossibilidade em que a Espanha está de ter concluídos os trabalhos de renovação da via, começados, há pouco, entre Boadilla e Fuentes de Oñoro, de ter construído o desvio de cinco quilómetros de Tejares à entrada da ponte da linha de Bejar, que ficará comum à da de Fuentes de Oñoro e ainda a construção da 2.ª via de Miranda de Ebro a Alsasua, 77 quilómetros, trabalhos começados no ano passado. Na parte francesa, está-se procedendo à renovação da via entre Hendaia e Bordeus, com a substituição dos carris de duas faces pelo Vignole, o que impede um imediato aceleramento. Além disto, a impossibilidade em que a S. N. C. F. está em fazer um comboio especialmente destinado à ligação do "Sud Express" peninsular.

Espera-se, porém, que todas estas dificuldades estejam resolvidas no corrente de 1951 e que em Maio de 1952 o "Sud" possa ter um horário mais racional e que seja acelerado em todo o seu trajecto e ainda que as estações de Irun e Hendaia estejam em condições de nelas se fazer simultaneamente a fiscalização dos passaportes e dos serviços alfandegários. Assim, à ida para Paris, estes serviços serão feitos pelos funcionários dos dois países, em Irun e na volta em Hendaia, com o que se ganhará um tempo apreciável e com menos incomodo para os passageiros que só uma vez terão de abrir as malas.

Teremos nessa altura a viagem Lisboa-Paris, redu-

zida a 26 ou 27 horas? É bem possível. Na última conferência do tráfego F. H. P. realizada em 7 de Novembro no Porto, a delegação francesa pôs em relevo a velha aspiração da extinta companhia de Orleans:— prolongar a Lisboa o rápido "Côte d'Argent" que circula de noite entre Paris e Hendaia em ambos os sentidos, de forma a fazer-se a viagem entre Lisboa e a capital francesa em duas noites e um dia, utilizando-se em Espanha os comboios rápidos n.º 9 e 10. Outrora os caminhos de ferro franceses queriam desdobrar as ligações peninsulares em dois serviços distintos. Entre Paris e Madrid o "Sud-Express", para Lisboa o "Côte d'Argent"; um e outro feitos apenas com carruagens de luxo, chegando mesmo a ser isso resolvido, numa conferência, em 1920. Os protestos em Lisboa foram tantos, que teve que se arrepia caminho, ficando tudo como estava. Mais tarde, noutra reunião foi resolvido admitir-se o prolongamento do «Côte d'Argent» até Lisboa, mas com carruagens ordinárias de 1.ª e 2.ª classes e cujo horário esteve estudado, continuando o "Sud" como até ali. Agora pretendem os caminhos de ferro franceses que o «Côte d'Argent» venha até Lisboa, mas que tenha em Espanha e Portugal carruagens das três classes, como as tem em França. Nada na conferência ficou resolvido e parece-me que não será fácil a sua circulação em Portugal, pelas horas incómodas em que tinha que circular, visto a Renfe, devido ao pouco tráfego da Linha de Salamanca a Vilar Formoso, ter que o fundir com os actuais omnibus, embora os acelerasse, e em tal caso a partida de Vilar Formoso para Medina seria cerca das 6 horas da manhã e a chegada, em sentido inverso, à nossa fronteira, cerca de meia noite.

Fui durante muitos anos partidário desta ligação e por vezes a defendi na Imprensa, mas hoje penso de forma diferente, não só por que com a adição de

uma carruagem de 1.^a classe ao «Sud-Express» os passageiros desta categoria estão já servidos e bem, mas por que os de 2.^a e 3.^a nunca seriam em número de permitirem a criação de um comboio, e ainda por a sua circulação, a horas mortas, não interessar o tráfego local. Passou à história a tolerância que o público manifestava, tomando ou deixando os comboios às 2h,05, às 4h,15 ou às 5h,25. Os passageiros de hoje já não estão para maçadas; exigem comboios a horas propícias às suas comodidades e a prova é que os semi-directos Lisboa-Porto, (outrora n.^o 15 e 8) raras vezes são utilizados pelos passageiros nas estações intermédias entre o Entroncamento a Aveiro devido às horas tardias ou matinais em que ali passam. Em vista disto convinha atrelar uma ambulância nos recoveiros e libertar aqueles comboios de paragens a horas mortas, com o que ganharia a tracção pela economia realizada em tantas paragens a menos — pois, como é sabido, o arranque custa caro — e com menor tempo gasto no percurso.

Se na linha da Beira Alta a circulação dum novo comboio nocturno seria um pesado encargo sem benefício correspondente, a ligação que dele se fizesse de e para o Porto, pela linha do Douro, ainda seria pior, a não ser que recorresse a um comboio recoveiro, que os passageiros certamente repudiariam.

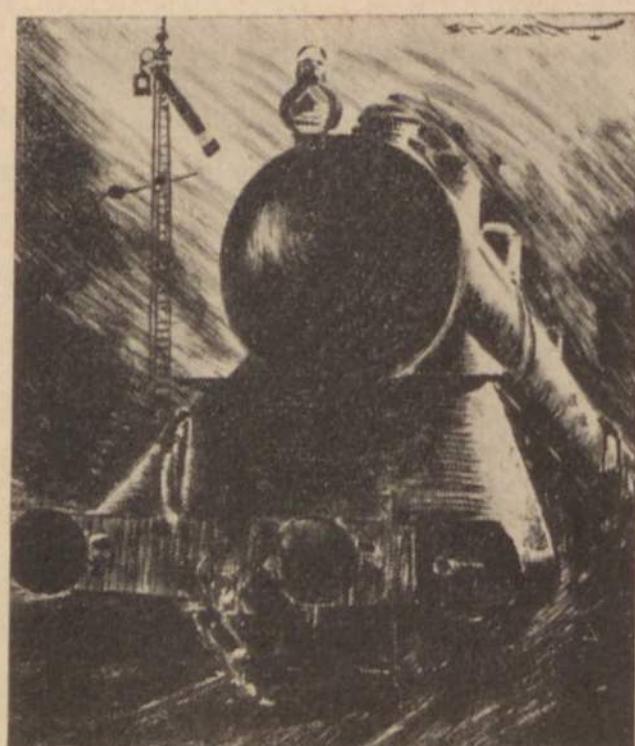
A norma hoje seguida no estrangeiro, principal-

mente em França, onde a *paragite* nunca foi norma, é fazer comboios cada vez mais velozes e com menos paragens, tanto nas linhas electrificadas como nas de comboios a vapor. Há mesmo quem seja de opinião que, de futuro, o «Sud-Express» faça os 581 quilómetros de Paris a Bordeus sem paragem.

Penso que os passageiros de 2.^a e 3.^a classes entre Lisboa e Paris já ficariam bem servidos com o restabelecimento da imagem de antes da guerra, que se fazia em dois dias e uma noite e que poderia bem vir para 35 ou 36 horas.

Esse comboio internacional tinha a vantagem de se poder fazer o percurso de dia na parte interessante da viagem, Lisboa a Salamanca e de Alsasua a Paris, assim como as ramificações em França e em Portugal, que os turistas muito apreciam. O «Côte d'Argent» tinha o inconveniente de passar de noite onde a paisagem é bela e atraente e de dia nos sítios menos interessantes da Espanha.

Vejo com prazer que se procura tirar o maior partido possível do «Sud-Express» acelerando-o ao máximo e dando nele as maiores comodidades aos passageiros. Bem o precisa, pois se tem um concorrente terrível no avião, não o tem menos no automóvel particular, porque muitas pessoas preferem viajar nos seus carros a terem que suportar a morosidade e as deficiências dos comboios.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Linhas electrificadas existentes

A revista «Rail et Route» insere um curiosíssimo quadro com extensões e características das linhas electrificadas existentes. Permitimo-nos transcrevê-lo, acrescentando-o, no entanto, no que respeita a Portugal, pois aquela revista, talvez por falta de elementos, omitiu o pequeno troço electrificado da Sociedade do Estoril.

Países	Extensão das linhas electrificadas em K.m. sem incluir linhas secundárias	Tensão em volts	Natureza da corrente
Alemanha	1602	650-1000-15000	C-A
Austria	1124	550-800-1500	C-A
Bélgica	43	3000	C
Dinamarca	39	1500	C
Espanha	827	1200-1500-1650-3000-5500	C-A
Portugal	26	1500	C
França	3977	650-1500-12000-20000	C-A
Inglaterra	1382	600-650-1500	C
Hungria	288	1000-15000	C-A
Itália	5459	650-800-3700-3800	C-A
Noruega	694	16000	A
Países Baixos	727	15000	C
Polónia	105	3000	C
Suécia	103	1350-1500	C
Suiça	4766	650-1500-11000-1500	C-A
Checoslováquia	47	750-1500	C
Triestre	40	3000	C
Rússia	7500	1500-3000	C
Canadá	38	3300	A
Estados Unidos	4165	600-675-1500-3000-11000	C-A
México	73	3000	C
Argentina	113	800	C
Brasil	182	1500	C
Chile	333	600-1500-3000	C
Costa Rica	139	15000	A
Cuba	232	650-1200	C
Venezuela	37	1600	C
Africa do Sul	948	1500-3000	C
Algéria	201	3000	C
Marrocos	730	3000	C
India	386	1500	C
Indonésia	81	1500	C
Japão	682	1500	C
Austrália	455	1500	C
Nova-Zelândia	76	1500	C

O Caminho de Ferro Londrino dos Correios

Grande número dos visitantes de Londres — escreve a revista *Rail et Route* — e também a maior parte dos londrinos não deram conta de que existe sob a cidade, a 20 metros de profundidade, um caminho de ferro especial interessado unicamente no transporte dos sacos de correio entre

certas estações e os principais departamentos do correio.

A ideia dum tal caminho de ferro não data daí. Já em 1863, um caminho de ferro subterrâneo foi construído desde a gare de Euston até à estação postal principal em Newgate Street. Esta linha era de tracção atmosférica. Os comboios circulavam num tubo em aço e eram munidos duma espécie de pistão, cujo revestimento era de borracha, fazendo aderência com o interior do tubo. Dos compressores emanava ao ar sobre o comboio, que era assim posto em movimento.

No sentido inverso, fazia-se o vácuo adiante do comboio, que era em qualquer posição aspirada até ao seu ponto de partida.

Os comboios atingiam aproximadamente uma velocidade de 65 Km/h., mas por causa das fugas de ar necessitava-se dum constante aumento de pressão, enquanto a velocidade não cessava de diminuir.

Actualmente do caminho de ferro atmosférico não restam senão alguns troços do túnel, onde estão colocados os cabos telefónicos. Não foi senão em 1909 que se retomou a ideia de transportar o correio pelo caminho de ferro subterrâneo. Decidiu-se construir um caminho de ferro eléctrico desde a estação postal do Este londrino até à gare de Paddington no Oeste, passando pela gare de Liverpool Street e pelas principais estações postais do Centro. Os trabalhos começaram em 1914 e terminaram em 1919; no entanto a guerra impediu que se instalasse o material eléctrico e, por isso, só em 1927 a linha foi aberta ao tráfego.

Custo dum quilómetro de via férrea

É interessante nos tempos de hoje referirmo-nos ao custo da construção duma via férrea. Já que em Portugal pouco ou nada se tem feito nos últimos anos, a não ser em 1948 e 1949 o complemento da via dupla entre Cacém e Sintra, a ligação de Cabeço de Vide a Portalegre e o prolongamento da via estreita de Celorico a Arco de Baúlhe — tudo numa extensão inferior a 50 quilómetros de via — recordamos da «Revista Ferroviária» do Brasil alguns números elucidativos acerca duma das últimas construções naquele país: a ligação Contendas — Brumado — Monte Azul, entregue ao tráfego em Setembro próximo passado.

A referida ligação é de 359,431 quilómetros. A bitola de via é de 1,00 metro, portanto, estreita. O raio mínimo é de 160 metros, o que já permite as melhores condições de circulação. O custo total da obra é de 454.035.262 Cruzeiros, donde o custo quilométrico de 1.264.000 Cr.. A nova linha tem 16 estações importantes e no custo quilométrico estão incluídos dois açudes, dois campos de aviação, iluminação da cidade de Calculé, serviços de abastecimentos de água, caminhos de serviços, prédios de administração, etc.. Como se vê, a Empresa e o Estado não esqueceram o benefício das regiões servidas!...

Máquinas «Pouget» para pregação dos Tirefonds de via

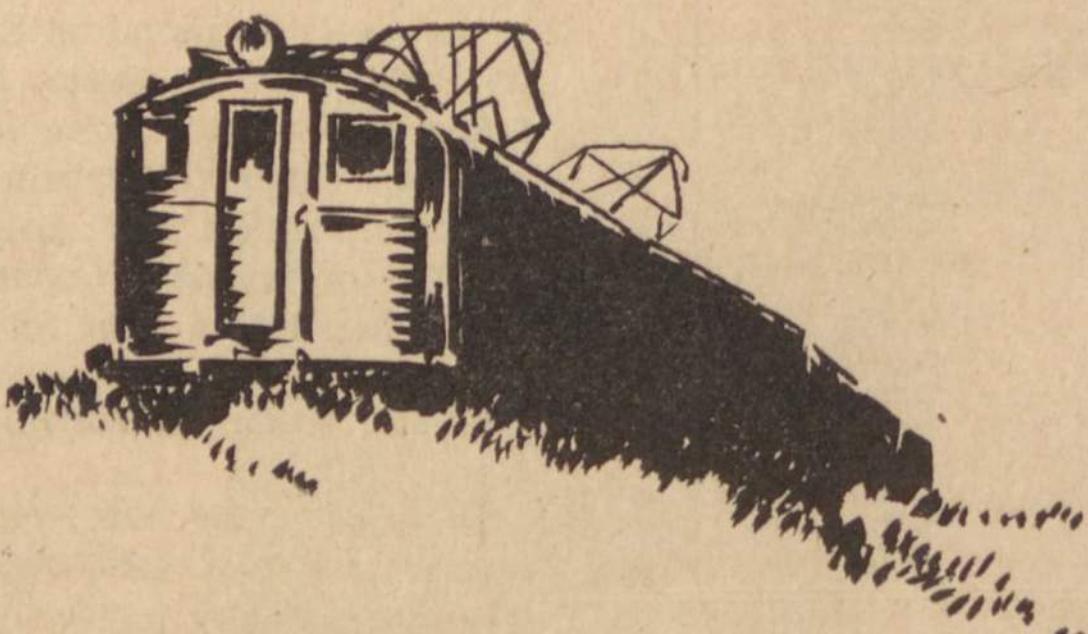
Algumas revistas estrangeiras sobre caminhos de ferro têm dado frequentes notícias acerca das máquinas francesas do sistema «Pouget» que se destinam à furação de travessas, à furação de carris e à pregação dos tirefonds.

De todas aquelas máquinas a que mais importância tem para uma rede ferroviária como a por-

tuguesa é a que se destina à pregação e despregação dos tirefonds de via.

O rendimento da «Tirefonneuse Pouget» é insofismavelmente apreciável: com um litro de gasolina podem-se pregar 1400 tirefonds no espaço de uma hora. O peso desta máquina é apenas de 140 Kgs., o que torna a sua manipulação extremamente fácil para um simples assentador de via, tanto mais que a máquina possui uns carretos para deslisar sobre os carris. Torna-se a máquina mais adequada para a revista e conservação da via férrea, atendendo a que pode aparafusar e desaparafusar os tirefonds ou dar-lhes simplesmente o aperto conveniente.

Numa rede de 3.000 quilómetros por exemplo, cujas despesas com a mão de obra na conservação da via são onerosas, a par de a conservação não ser a mais regular, bastavam dez máquinas para tirefonds do tipo Pouget. Com a supressão de mão de obra e em face do benefício quanto à regularidade e eficiência do trabalho, uma rede naquelas condições teria extraordinário lucro depois de adquirir tais máquinas. E, como o seu preço oscila pelos trinta contos, fácil é concluir que, num ano, seria amortizada feita com a compra das «tirefonneuses».



A rada da minha aldeia

Por AQUILINO RIBEIRO

ATRAVESSA-SE o Paiva pela velha ponte do Valjoaninho para se entrar numa grande e morna extensão de pinhal, em que vêm imbricar-se adustas leiras de centeio. Ali, com a restava, debaixo dum feto teimosamente verde, fazem a cama as lebres, que amam a vizinhança das matas, não só porque lhes proporcionam sombra nas ardentes como refúgio contra os perseguidores. Mas estes bichos, em quem os sentidos se acenderam da finura mais útil, avaliam mal as distâncias balísticas a que a pólvora piroxilada projecta os grãos de chumbo niquelado, última invenção, e elas a erguerem dos seus *bungalows* e a darem a cambalhota com um tiro bem mandado.

À chã confinante chamam *Deboinha*, e para além dela e do oásis de verdura, com seu milho — para o distinguirem do painço dito milhão — muitas, seara e pomar, fica Lamosa. Esta aldeia, à exceção das demais aldeias beiroas, ostentava um moinho de vento no seu teso mais alto. Mas eu via sempre as suas velas estáticas, e perguntava-me se não se achava ali aquela construção exótica apenas para dar sainete decorativo ao fundo de sergueilha da paisagem, depois da manta de negro e de verdete, que eram os telhados do povo.

Desta localidade, sem mais história que a da fauna multiforme que vive debaixo duma lancha num terriço dos vales, era natural o P.º José Noquinha, que eu ainda conheci velho e tão caduco, que parecia uma destas castanhas piladas, que escapam ao canto da arca dum ano para o outro. Tinha uma égua preta, que o levava pelas redondezas às festas de igreja, gerais, ofícios de corpo presente, missa cantada e sermão, a ganhar a coroa. Tal era o preço da tabela, que os mordomos caprichavam entregar em prata. P.º José não pregava, mas lá ia deitando as suas cantorias, ainda que roufenhas e desafinadas. Fazia número e em certas solenidades há um *quorum* indispensável. Corriam àcerca dele as auras mais desaforadas em matéria de costumes e eu bebi o ar mefítico dessa má fama. Por minha parte, nunca encontrei pessoa que de fonte limpa me confirmasse tais turpitudes. Também é verdade que não encontrei quem as infirmasse com razões pertinentes ou sequer

indignação. A impressão pessoal que tinha dele era a dum velho padre vulgar de Lineu, mais ou menos integrado no seu múnus sacerdotal, pouco exigente entre rústicos. Um dia, quando ele pastoreava Lamosa, e me aconteceu passar por ali de batida às perdizes, vi aberta a porta da igreja e achei curioso de ver se era insignificante por dentro como era por fora. Estava lá o P.º José Noquinha com umas beatas. Amavelmente prestou-se a servir-me de cicerone, o que pouco trabalho ou conhecimentos exigia pois o templo nada tem de relevante. Lembro-me que perante o altar do Senhor dos Passos, à esquerda, quando se caminha para a absida, nos detivemos um pouco ante a imagem de Cristo, vestido com um blandrau roixo e dardojando para a gente um olhar confrangedor:

— O nosso Pai — disse ele apontando — o nosso Pai tão bárbaramente flagelado pelos homens! Ih! ih! — e uma lágrima saiu-lhe do olho, não cadente mas cuspida, segregada de tal maneira como se à glândula lacrimal tocasse mola e o conteúdo líquido fosse propelido maciço, de esfusioite, espécie de bala. Nunca tal eu vi e foi deste pobre padre — de que a família me veio oferecer, quando faleceu, um pequeno breviário Giunta, precioso, mas muito porco e muito mutilado — a única recordação segura que conservei a par do seu focinho de rato.

Mas desta terra são filhotes bons e obsequiosos companheiros de caça, com alguns dos quais me tenho encontrado em vicissitudes várias dos tempos, tal o Raul Aparício, que organizou o Arquivo Distrital de Viseu, e é hoje a sua alma, depois de ser funcionário modelar da B. N. de Lisboa. De par com este temos o Farrancóbias, velho ferreiro e boa espingarda, que ama a Deus e a Baco, sem que tocado por paganismo tão exagerado, os sacerdotes do primeiro deixem de ser seus amigos, o Fernandes, também dado à caça e presidente da Junta, e o António Barbeiro, que possui olho infalível de atirador, e outros, cuja memória me é grata. Neste particular Lamosa é do melhor que há no planalto serrano.

Mas esta terra andou noutros tempos abandonada de Deus, para não dizer dos homens. Davam ali as malinas, e varriam ruas inteiras. Um ano o

tifo fechou muitas casas. Mas nada mais teimoso que o gérmen humano. A população inçou e hoje trasborda de suas almoinhas e ruelas, alastrando pelos campos. Aqui casou e vive um dos Botelhos de Soutosa, pais da manha na quinta casa. Apaixonado no tempo da guerra a negociar com cereais quando conduzia um carro de centeio para o mercado negro — o alqueire chegou a 150 escudos — saiu-se com hábil destreza da esparrela, dizendo para os fiscais:

— Apreendem-me o pão e ferram-me uma multa...? A mim não. A quem os senhores apreendem o pãozinho e multam é ao Santíssimo, é ao nosso Pai do Céu. Não compreendem? Este é o pão do Santíssimo da minha terra... tirado pelas portas, e recebido de esmolas e votos. Iamos negociá-lo para lhe fazermos a festa, pagarmos a padres, pregadores, armadores, música. Não querem? Lá se avenham. Os senhores no outro mundo prestarão contas. Façam o que quiserem... O pão é do Santíssimo... Não é meu...

Deixaram-no seguir em paz a rematar a pouca vergonha. Quem seria capaz de aplicar a dura lei ao Criador do céu e da terra?

Quando eu estudava na Lapa, passava por ali, trupe-trupe, a cavalo na minha égua criadeira, imponente como um príncipe. À saída da povoação passava-se por um penedo enorme e redondo, encarrapitado com seu gigantíssimo à beira do caminho. Tinha a face zenital coberta de pequenas pedras, pedras de atirar, como seriam moscas no cerro dum mamute. Quem passava jogava para lá com uma pedra. Eram tantas em cima, como em baixo as que caíam e formavam pilhas. Devia tratar-se da tal lapidação ominosa, que se praticava simbólicamente desde tempos imemoriais, como condenação dum facto, homem, coisa, que ali tivera seu teatro ou flagílio.

Dali para Quintela era sempre a subir. Infletia-se sobre a direita no primeiro Miradouro. Eu tinha a impressão de que ali era um dos passos da minha via sacra para aquele inóspito Tibete, de que a Lapa, em frente, era Lassa com as suas romarias, seu capelão, seu ferro santo, suas novenas e sua torre sonora num pináculo do Mundo.

* * *

Está-se a 1000 metros de altitude, embalado pela tarentela dos sinos do santuário, onde sempre haverá uma novena da parte da tarde para quem venha com o intuito de esclarecer a sua alma. O galo da torre, perfilado sobre gâmbias altas, parece lançar aos quatro ventos: Quintela da Lapa!

Quintela é a sede da freguesia, falada na região pelos seus pedintes e lázaros. A indústria principal da terra é com efeito a mendicidade. As

crianças ali, mal aprendem a burrinhar, aprendem a estender a mão. Com os primeiros balbucios, saem-lhe da glote os primeiros trenos da ladainha de moinantes: *Dê uma esmolinha por alminha de quem lá tem!*

Diz-se que houvera ali, ainda em tempos recentes, uma fábrica de aleijados, o que não é de rejeitar. Aos aleijados em barda, a pé, ao colo, em burros orelhudos, dentro de canastras, que enxameiam os caminhos das aldeias, se se lhes pergunta:

— De onde são vocês?

— De Quintela da Lapa, meu fidalgo, terra da Nossa Senhora... — respondem à uma.

São todos dali esses que exploram especialmente a náusea com a pústula e a chaga viva, como os de Aldeia de Nacomba exploram o belo canto. Eram desta última aldeia os dois irmãos, cegos rapsodos, violão e rabeca, que iam pelas feiras e portas cantando à desgarrada.

Os de Quintela são mais retortos no ofício e menos cigarras. Mas toda a população vive de pedir? É de supor que não. Alguns proprietários — a medida é relativa, devendo tomar-se como fundo da escala os dez reizinhos que andam a amealhar de povo em povo estes infelizes da sorte — se adivinha que há no lugar. Finórios e pouco entregues ao devocionário são eles, o que se afigura paradoxal tendo Nossa Senhora da Lapa ao pé e madrinha nas necessidades.

É nesta terra que situam o teatro daquela espécie de *fabliau* prosáico, corrente na Serra, e que tem por título: *O homem que prometeu uma vaca a Santo Antão e lhe pagou com um galo*.

Tratava-se, como figurantes, de gente caínha, brava de génio, com pais pedintes de sacola, fugidos eles à condição a poder de moirejar e de muito expenderem ronha. A mulher era uma destas zabaneiras do povo, atrigadas à lida, firmes de vontade, mexidas como mós, duras ainda mais consigo do que com o próximo, e todavia crentes de que o mundo é uma soberba relojoaria, de que Deus é o activo relojoeiro, e os santos seus empregados exactos e cumpridores. Tinham estanco, onde vendiam de par com tabaco as suas miudezas, ao mesmo tempo que acalentavam uma pequena lavoira, um hortejo e duas courelas, esta, com uma cabeceira de pinhal, aquela, com centeio e milho e as suas árvores de caroço. Eram felizes, salvo que o menino, o Quinzinho, viera ao mundo muito enfezado, muito raquítico, velhinho de todo. Ninguém dava nada por ele. Em pequeno era um rolho de bichas, que a mãe ajoujava com um rosário de dentes de alho e escapulários ao pescoço. Depois com a infância, sempre amarelo, sempre a tremer as maleitas, umas enfermidades a seguir às outras, escarlatina, sarampo, dizem que as beixigas negras, que não deitam para fora, e deixam

o picado por dentro, só estava bem detrás dos potes da vianda. O homem desesperava-se:

— De que vale tanta labuta, mulher? O nosso menino nunca há-de ser gente!

— Quem sabe lá! Olha, homem, pode ser que Deus, Nosso Senhor se amercie da gente. Chame-mo-nos a Santo Antão, se até às sortes o nosso Quim enrijar e estiver em condições de deitar as correias às costas, prometemos-lhe... prometemos-lhe o quê?

— Dize lá tu?

— Prometemos-lhe a cera que se possa comprar com o dinheiro duma vaca, a melhor vaca, que a essa altura, a gente tenha na loja. Combinado?

— Caramba, o Santo Antão tem para se alumiar à tripa forra uns dois ou três anos! Será muito prometer, mulher! — foi proferindo ele.

— Deixa lá. É para quem quer. Pode ser que com um voto assim taludo Santo Antão mexa todos os pauzinhos...

Não mexeu, que a palavra é desbocada, mas empenhou-se a fundo pelo deferimento de semelhante deprecada aquele milagrosíssimo Santo Antão que se celebra em Peva, no alto monte do seu nome, num dia frio do Janeiro. Aos dezanove anos o Quim estava rijo e fero. Tanto era capaz de rachar um carro de cavacos em meia manhã como de dar uma beirada nas malhas, de rópia com as mais valentes mangoeiras. À porta da igreja apareceu colado finalmente o rol dos mancebos em idade militar que haviam de ir à inspecção, e o pai veio ter com a mulher coçando a nuca:

— Agora, arrota!

— Arrota o quê?

— A promessa a Santo Antão!

A mulher chamou-se má cabeça três vezes, mas contra os estímulos da sua alma religiosa e temente não prevaleceram as potências da cobiça, embora atiçadas pelo Mafarrico. E respondeu ao esposo:

— Prometido é devido. No sábado que vem leva-se a vaca à feira de Lamas. Eu era lá capaz de calotear um santo sendo o motivo o meu filho?! Credo! Até podia ficar apurado nas sortes... ou virar a enfermiço!

Ataviaram-se com andainas de ver a Deus para ir à feira e, que remédio, tiveram que advertir o filho da obrigação inelutável. Quando tal soube o Quim deu por paus e por pedras, não se cansando de censurar à mãe que se tivesse abalancado a tão desproporcionado voto, sendo certo que uma Ave-Maria, dita com contrição, vale aos olhos de Deus tanto como a embaixada que D. Manuel mandou ao Papa. Então era coisa que se fizesse reduzir a vaca a morrão, fumo e nada, pois tal era a breve metamorfose da cera?! Por outra, era coisa que devesse lembrar-se, não tendo ficado exarada em

papel selado?! Estavam em proporção, a «Rama-lha» dum lado, gorda e anafada, com um cíntaro de leite nos úberos, e o Santo Antão do outro, que viveu no deserto a pão e laranjas?

Os pais, principalmente a mãe, que era religiosa até a medula, recusaram-se a roer a corda ao taumaturgo e ele teve também os seus escrúculos, moldado na mesma austera e cristianíssima matriz.

— Traga também um galo! — disse o Quim no momento de despegar para a feira com a vaquinha presa já por uma corda em cruz de ponta para ponta.

— Um galo, filho, para quê?

— Ó mulher, traga lá — tornou em tom áspero, aquele tom que seria indesculpável do filho para a mãe se uma vez Jesus o não tivesse empregado para com Maria. — Para que quer dois galos? Para as pitas que tem, chega-lhe um. Ou pagam-lhe para galar as galinhas da terra? Quantos frangos já cá lhe trouxeram?

Era irrespondível, excluída a hipótese de ser imolado, pois galinha ou galo, equivalentes, são comida para abade ou mulher de parto.

A vaca nédia, de galhadura artola, farta do amoujo, deu nas vistas em Lamas, onde se junta gado que só tem mais e melhor na feira franca de S. Mateus. Acudiu uma catréfia de troquilhas e marchantes. Dentro do seu chailinho preto a velha tinha o coração apertado, apertado que nem o dum passarinho na mão dum garoto. O marido, barbeado de fresco, de bengalão de volta à dependura do braço, apertava a mão a este e àquele, pretexto mais que tudo para não olhar para o animal.

— Quanto a bezerra?

— Uma libra... — apressou-se a pedir o Joaquim.

A esse tempo contava-se por libras; depois, na era do volfrâmio, contou-se por notas; agora, na era atómica, por pacotes. Libra, cem escudos, conto representam sucessivamente o mesmo valor.

Ficaram assombrados que uma estampa daquelas fôsse tão arrastada de preço. Um, porque o moço está a caçoar e não quer vender, outro porque a bicha tem achaque de monta e vale quanto valem a samarra e cornos, aquele porque traz malina ou a morte a bater-lhe nas campainhas dos gorgomilos — ninguém queria acreditar. E redobrou o pasmo de todos quando o Quim tornou em voz peremptória:

— Palavra de rei: custa uma libra!

Entre os hesitantes, duvidosos, esticados de pescoço e de teres, sempre houve um que se afoitou, levando a mão à carteira:

— Está castigado! A vaca é minha.

— Mas alto...! — exclamou o Quim. — Ainda não disse a derradeira palavra...

— Não disse...? Então diga-a lá!

— Quem levar a vaca tem de levar o galo. Senhora mãe, mostra cá o frangão...

A velha chegou-se adiante e, por debaixo do chaile, na cestinha, exibiu o galaroz que, dando os seus sacolões com o pescoço, soltou uma gargalhada dos barbillões deslavados, que tanto poderia significar rir-se daqueles tios, como em última análise, à maneira de Diógenes, rir-se do mundo todo.

— Se é isso, também levo o galo. Quanto?

— Vinte libras.

Julgaram facécia a palavra dada, mas contas feitas, por a+b, era negócio, pois não?! Discutiu-se, regateou-se, um baixou, outro subiu, certo figuração de boa vontade rachou a diferença e lá ficou o lote por dezanove libras e meia, dezanove o galo, meia libra a vaca, ou sejam 2.250 réis.

— Vá comprar uma vela de meia libra — disse o filho à santa mãe que lhe deu o ser, — acenda-a aos pés de Santo Antão no dia da festa para que se digne alumiar-lhe o entendimento.

A criatura entendeu que estava quite com a sua consciência e com Deus. Como não, se era do cerne da Beira, Quintela da Lapa, a dois passos do santuário miraculoso, podia dizer-se das rela-

ções pessoais de Nossa Senhora?! Tampouco teve que objectar o pai deste sábio Bertoldinho, nascido no nateiro das mesmas ideias e pensares.

De por ali perto dizem que viera ao mundo aquele João de Barros que celebra como virtude capital, não apenas moeda de bom ágio ou processo dialéctico-dinâmico, a manha de seus naturais. Os maledicentes se soubessem o que eram as *Décadas*, teriam sido mais cautos a apreciar o acto daquele patrício. Não sabiam e esfalfavam-se a escarnecer de Quintela, dele e de sua gente. No conceito dos doutos, tal atitude não significava mais nada que a necessária rectificação dum impulso, um apertar de tarraxa à loucura, por ser de toda a gente, chamada patológicamente erasmítica, a corrigenda misericordiosa dum dislate ou imprudência verbal. Muitas vezes ouvi proferir ao capelão da Lapa, sorte de patrono desta causa regionalista, as seguintes palavras ilibadoras:

— O Joaquim se procedesse doutro modo era tolo. Não se confunda o bemaventurado Santo Antão com a miraculosa Nossa Senhora da Lapa. Está dito tudo se disser que do Santo era mordomo João da Fonte, aquele bebedola de fama que no dia da festa, depois de debandarem os devotos, se chegava, ao que dizem, à tribuna de copo cheio e brindava: *Santo Antão bebes? Não bebes, pagas!*



CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

V

Por CARLOS D'ORNELLAS

Em 568, com a invasão dos lombardos, um tribuno governava cada ilha, até que, em 667, para que terminassem as permanentes rivalidades, os venezianos elegeram um chefe único, o Duque (*Doge*). Estendidas as suas conquistas em 997 ficaram senhores do Adriático, dominando as comunicações com o Oriente. Inimigos novos tiveram de combater até que tomaram parte gloriosa na guerra dos cruzados, que consolidou as riquezas que ganharam. As guerras contínuas e, acima delas, o seu comércio, contribuiram para que Veneza chegasse, no ano de 1414, ao apogeu do seu poder, que durou até ao fim do século. Três mil e trezentos navios mercantes constituíam a frota que contava com quarenta e cinco galeras, mantendo como pessoal dezasseis mil operários, que trabalhavam nos seus arsenais.

Entretanto Espanha e Portugal ocupavam a primeira linha como potências marítimas e comerciais.

No começo do Século XVI a República conseguiu o domínio sobre toda a Venetia, parte da Lombardia, Isongo até Adda, Ravenna e várias cidades dos Pouilles e sobre a Istria e a Dalmácia. O declínio do seu poder a partir do Século XVI, foi motivado pelo poder turco que já se afirmava no Mediterrâneo Oriental e também pela deslocação do comércio mundial que trocou a rota do Mediterrâneo pela do Atlântico.

Mas a vida da República estava comprometida e entrou em decadência não resistindo à pressão de Napoleão que, em 1797, não hesitou em a ceder à Austria pelo tratado de Campofórmio.

Depois do intermédio do Reino Itálico 1805-1815, de novo passou sobre Veneza o domínio austríaco, até que, em 1866, foi encorporada definitivamente no Reino de Itália.

O culto das artes e o esplendor da sua escola de pintura deram-lhe nome universal, nunca perdido, pois desde o século XVI evolucionou de tal forma em Veneza que motivou uma influência enorme de relações, as quais se desdobram em todos os ramos de actividade artística.

Veneza oferece bastas atracções aos seus visitan-

tes. Efectua de dois em dois anos, nos seus jardins exposições internacionais de arte moderna; todos os anos uma exposição de cinematografia no palácio do cinema, no Lido; frequentes exposições de arte antiga; organização de festivais de música; representações de peças teatrais nas praças públicas, etc. Cento e cinquenta canais sulcam a cidade aquática, sendo o mais importante o Grande Canal que a divide em duas partes iguais. Todos os canais têm uma largura de quatro a cinco metros, excepto o Cannaregio. Como já tivemos ocasião de escrever, todas as suas ruas são estreitas, e uma das principais dá acesso a uma curta ponte que, uma vez transposta, nos conduz à praça de S. Marcos, rodeada de boni-



A Praça de S. Marcos, vendo-se ao fundo a Basílica de Veneza

tas arcadas em mármore. O solo é pavimentado a mármore e nele esvoaçam e passeiam as pombas de S. Marcos.

Olhando a Basílica construída em 829-832, estamos na frente de um monumento curioso. Reconstruída de 1063 a 1094 a sua arquitectura bizantina dá-lhe grandeza e incomparável beleza. Esta Basílica tem forma de cruz grega, com as suas cinco portas de bronze, cinco cúpulas, e enriquecida de mármores orientais, de esculturas de bronze e de mosaicos. Já que falamos de bronzes, citaremos os quatro cavalos de S. Marcos, que se vêem sobre o grande arco do pórtico, os quais foram ali colocados pela segunda vez. São de bronze dourado e foram levados por Constantino para Bizâncio, depois de os retirar do Arco do Trajano. Os venezianos conquistadores trouxeram-nos para S. Marcos conjuntamente com outras preciosidades e ali se conservaram sete séculos. Napoleão, por igual direito de conquista, le-



VENEZA — Praça de S. Marcos

turando-o ainda mais, pelo que veio a expirar com o pasmo de todos por resistir a tanta crueldade.

Uma visita ao palácio Ducal não se pode perder. Edifício ogival, todo de mármore, a testa bem ter sido o capitólio da aristocracia veneziana. É também conhecido pelo palácio dos Doges. Sob o ponto de vista histórico é um monumento artístico dos mais notáveis de Veneza e data do ano 800, embora várias vezes reconstruído. Foi residência de governadores, tribunal e moradia das mais altas individualidades da República. O corpo de construção ao longo do cais foi construído durante a segunda metade do século XIV e a ala sobre a Praceta, de 1424 a 1442. Uma elegante galeria abre-se sobre o pórtico ogival. Rasgadas janelas e varandas dão-lhe um aspecto elegante. Na sua frente, entre o Palácio e os Cárceres e sobre o canal de Polozzo, está a Ponte dos Suspiros, assim conhecida por servir de passagem aos condenados cujos corpos, depois de estrangulados, saiam pelo portão que dá sobre o canal e eram entregues, altas horas da noite, ao gondoleiro que os lançava em certo ponto da Laguna, vedado a todo o trânsito. Marino Faliero, recebido como Doge,



VENEZA — Praça de S. Marcos

vou-los para Paris, até que, em 1815, voltaram novamente para a Basílica de Veneza.

São de verde antigo as quinhentas colunas trazidas da Grécia e de Constantinopla, que dão a este templo um magnífico e original aspecto. Ainda encontrámos mármores raros, primorosamente trabalhados, baixos reliefs notáveis, estátuas variadíssimas, não faltando as pedras preciosas, pérolas, enfim, com ouro e prata em abundância. O corpo do patro — São Marcos — ocupa o interior do altar-mór.

A propósito de S. Marcos, podemos dizer que foi este santo um dos quatro evangelistas e é o padroeiro de Veneza. Natural de Cirene, província de Pentápolis, foi para Roma onde escreveu o Evangelho. Os gentios, furiosos contra Marcos, porque abolia o culto dos ídolos e repreendia as devassidões, amotinaram-se e, atando-o pelos pés, na ocasião em que dizia missa, arrastaram-no pelas ruas da cidade da Alexandria durante o dia, e ao escurecer foi encarcerado numa escura prisão até ao dia seguinte, em que voltaram e repetiram a mesma façanha, tor-



A gondola continua a ser em Veneza uma das suas mais românticas sobrevivências

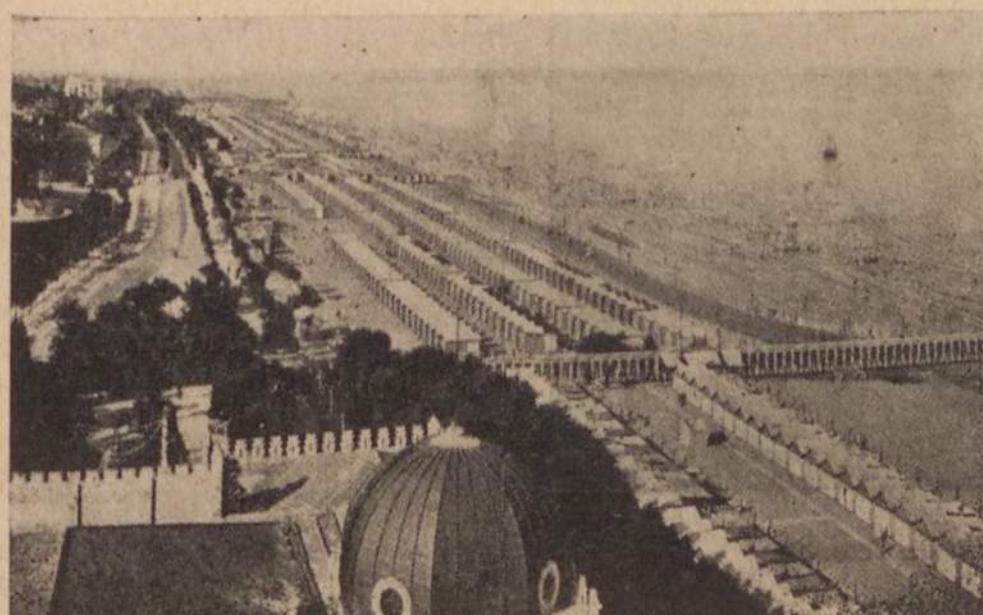


VENEZA — Ponte dos Suspiros e Palácio Ducal

foi aclamado freneticamente e meses depois a sua cabeça rolava pelos degraus da Escada dos Gigantes, depois de ter passado horríveis tormentos nas conhecidas prisões frias e húmidas pelos poços que continha.

Conta-se de um erro judiciário cometido pelo Conselho dos Dez na pessoa de um forneiro, que foi encontrado junto do cadáver de um veneziano que tinha atravessado no peito um punhal. Foi o rapaz preso e, ao passarem uma busca à casa que habitava, encontraram uma bainha que parece correspondia ao punhal cravado no cadáver. Condenado à morte, o seu corpo foi lançado na Laguna. Anos passados, um aristocrata moribundo confessou-se o autor do crime. Esta injusta condenação abalou profundamente o tribunal e o povo, que já mais esqueceu semelhante erro judiciário.

Pequenos pormenores temos ainda a acrescentar, antes de encerrar estas linhas respeitantes a Veneza que, apesar de ter uma vida cara, possui em contrapartida a grande vantagem de pagar bem os dólares que são vendáveis em qualquer estabelecimento comercial, hotel, ou casa bancária. Em abono da verdade, pode dizer-se que em Veneza se cuida dos assuntos de higiene, com um critério digno de louvor. Haja em vista os recipientes de lixo, em alumínio, que são distribuídos diariamente em troca de outros



A praia do Lido numa manhã de verão

que seguem o costumado destino. Estes recipientes são tão impecáveis no aspecto e apresentados de tal forma que o turista dificilmente descobre para que servem tão cuidados objectos.

Vamos, por algumas horas, sair de Veneza para nos transportarmos até ao Lido, uma das maiores e mais elegantes praias da Itália. O Lido é formado por um conjunto de sete ilhas que separam a Laguna do Mar Adriático.

Não admira que o turista seja ali atraído, pois a beleza da sua situação é deveras encantadora. Já o seu mar azul nos dispõe bem e o sol reflecte-se nas águas, dourando-as de tal maneira que se torna um passatempo delicioso naquela deslumbrante paisagem. Grandes e luxuosos hotéis, casas bonitas de estilo moderno, estabelecimentos alegres com toldos de cores vivas, canteiros com flores berrantes, en-



BOLONHA — Estação de Caminho de Ferro

fim tudo contribui para que o viajante se sinta bem, podendo ainda arejar os pulmões em belos parques e jardins ali existentes.

O Casino, que tem em sua frente uma praia de enorme extensão de areia, está aberto todo o ano e proporciona festas várias durante a época de inverno. Regresso a Veneza... e adeus Veneza dos meus sonhos.

De Veneza a Bolonha são cento e sessenta quilómetros.

Cidade com trezentos e trinta e três mil habitantes, Bolonha está numa altitude de cinquenta e cinco metros. Bons hotéis, junto à estação, e, a quinhentos metros, a parte central. Logo se nota que, em relação a Veneza, o custo de vida desceu quarenta por cento. A poucos quilómetros existem mais de cinquenta fábricas de sedas e o facto dá motivo a que se possa adquirir uma camisa do mesmo puro tecido por quatro mil liras, o que na cidade anterior custava de seis a oito mil. No hotel, da mesma categoria dos que procuramos, o preço é de cinquenta por cento mais barato. Uma nota curiosa é a venda avulsa de

água mineral, pois qualquer água se vende a copo, por baixo preço.

Bolonha foi fundada pelos etruscos, que lhe deram o nome de *Felsina*, de que se apoderaram mais tarde os Gauleses e seguidamente os Romanos. Estes designaram-na por Bononia. Na idade média surgiu a cidade e já como poderosa comuna participou na Liga Lombarda no ano de 1167. Em 1247 foram vencidas as tropas de Frederico II e preso seu filho Enzo, que nessa situação se conservou até à sua morte, em 1272. Uma série de reinados se seguem durante os quais os Visconti e os Bentivoglio dominaram alternadamente. Jules II apoderou-se de Bolonha em 1506 para a Igreja, que a guardou com independência sua até 1859.

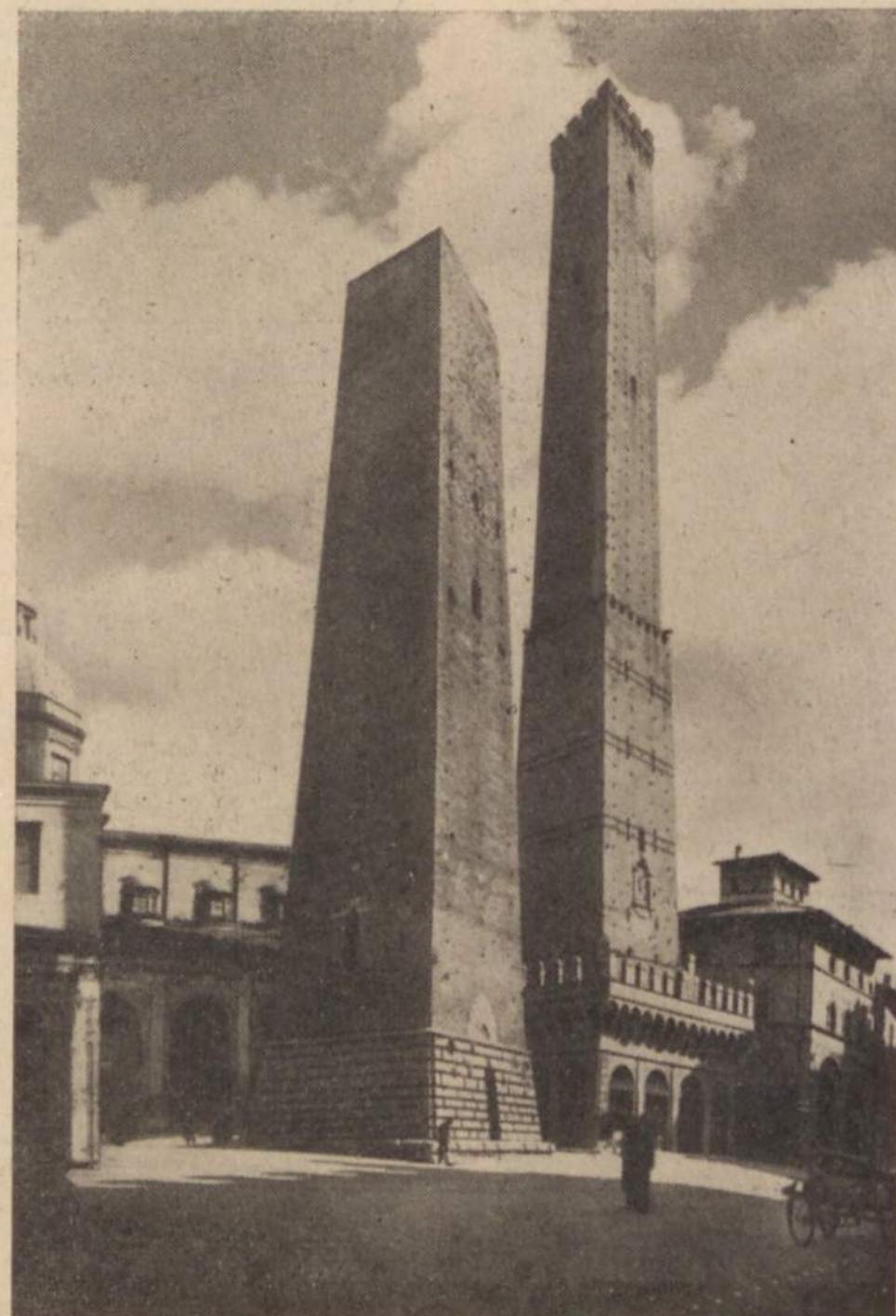
Como em quase todas as cidades italianas, a arte e os artistas aparecem sucessivamente e Bolonha orgulha-se de uma pleiade de homens de talento, sendo aqui um dos baluartes da Escola de Pintura Renascença. Com efeito, ali nasceram os pintores célebres Luís Carrache, Dominiquin, Albani e Mezzofanti. Outros artistas se seguem como Galvani, físico-mé-

dico; Aldrovandi, naturalista; Marconi, físico; Primaticcio, pintor, escultor e arquitecto; Guerchin, também pintor.

Feita, resumidamente, a história de Bolonha não podemos deixar de fazer referência à sua moderna rua da Independência, a qual nos conduz ao centro da cidade. Na praça principal notamos a inacabada fachada de São Petrólio, cuja construção começou em 1390 e nunca mais se acabou. Duas torres inclinadas, talvez menos inclinadas que a de Pisa, chamadas *Asinella*, a mais alta, construída em 1119, e com noventa e sete metros e sessenta, podendo-se chegar ao cimo depois de subir 498 degraus; e *Garsenda* a outra, inclinada ao norte, construída em 1110 e não concluída, dão alma a esta cidade que é rodeada de algumas ruas estreitas e tristes.

Em estabelecimentos Bolonha rivaliza com as cidades de segunda ordem, salientando-se as casas que vendem enchidos, os quais são uma maravilha e gosam de fama na Itália.

(Continua)



As duas torres inclinadas de Bolonha

Ainda a visita da imprensa

às instalações da Carris

DESEJANDO completar as nossas impressões acerca da visita da Imprensa às modelares instalações da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, ou seja, simplesmente, a *Carris*, começaremos por dizer que na estação das Amoreiras, que é a mais moderna, existe um modelar serviço contra incêndios, que é a última palavra em melhoramentos dessa natureza. Um conjunto de lâmpadas eléctricas inflamáveis, de extraordinária sensibilidade, em caso de sinistro rebentam e dão imediatamente o alarme por meio de uma forte campainha.

No entanto, a par deste serviço, existe um outro de segurança permanente, com pessoal recrutado entre os agentes que prestam serviço à Companhia. Também um piquete de bombeiros municipais se encontra permanentemente de serviço nesta estação, a quem está entregue o serviço de segurança.

* * *

O fardamento distribuído a cada funcionário deve ter a duração de um ano. Se, passado esse prazo, o fato estiver em condições de apresentação decente, o funcionário receberá como prémio pela sua conservação, \$50 por dia.

* * *

A barbearia das Amoreiras embora montada sem luxo é confortável e pode fazer inveja a muitos estabelecimentos do género em Lisboa. Na sala ampla e arejada estão dez cadeiras, mas, se fosse preciso, caberiam ali mais umas vinte. Como já referimos no nosso último número, o pessoal é obrigado a barbear-se dia sim, dia não, mas, querendo, pode fazê-lo todos os dias, pois tem serviço gratuito nesta barbearia e também gratuitamente pode cortar o cabelo duas vezes por mês.

Há banhos quentes e frios permanentemente para o pessoal que sai do serviço.

Completando também as nossas informações referentes à vida social dos empregados da Carris, diremos que a Caixa de Previdência funciona desde 1921 e a Caixa de Socorros desde 1904.

* * *

O sr. Reginald J. Smith, novo Administrador delegado da Carris é uma personalidade muito distinta, que goza no meio social e industrial de Lisboa um grande e justo prestígio. Como representante da "Shell Company of Portugal. Ltd.", onde prestou serviços durante bastante tempo, fez parte do Conselho de Gerência da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques. A sua actuação foi brilhante, digna de todos os elogios, tendo prestado relevantes serviços ao País.



O sr. Reginald J. Smith, Administrador Delegado da Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Esses serviços acabam de ser consagrados pelo Governo. Com efeito, o venerando Chefe do Estado, sr. Marechal Carmona, agraciou recentemente o sr. R. J. Smith com a «Comenda de Cristo».

A referida condecoração foi-lhe entregue pelo sr. dr. Cavaleiro Ferreira, ilustre Ministro da Marinha, tendo assistido à cerimónia inúmeras individualidades de representação, e amigos pessoais, entre as quais se via os srs. dr. Rafael Duque, antigo comissário do Governo, junto da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques; eng. Ricardo Graça, director geral dos Combustíveis; comandante Pereira Viana, presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante e os membros do Conselho da Gerência e do Conselho Fiscal da Soponata.

O sr. Reginaldo J. Smith, ao brindar, na estação de Santo Amaro, pela Imprensa, traçou em poucas linhas um largo programa de acção: continuar a prestar a Companhia e melhorar cada vez mais, dentro das possibilidades de momento, os seus serviços.

Esses serviços estão, com efeito, a melhorar num grande ritmo, acompanhando o vertiginoso crescimento da capital e ligando com carreiras regulares todos os bairros citadinos.

* * *

De há muito que os «eléctricos» de Lisboa são considerados pelos próprios estrangeiros que nos visitam os melhores da Europa. Com efeito, os carros impõem-se não só pela elegância de linhas mas pelo seu conforto. A sua elogiosa classificação mantém-se. Os «eléctricos» construídos nas oficinas da «Carris» notabilizam-se pela magnífica construção, apresentação e comodidade, honrando, francamente, os seus construtores.

Também o serviço de auto-carros é modelar não tendo nada que invejar ao que se vê lá fora.

O progresso da capital tem na «Carris», isto sem favor, uma grande colaboradora. Com a entrada do sr. Reginald J. Smith para a sua gerência o prestígio da Companhia não só se manterá mas irá aumentando.



Durante a visita dos representantes da Imprensa às instalações de Santo Amaro, um operário faz uma demonstração na secção de reparação de motores

Lisboa pode orgulhar-se, pois, dos seus transportes colectivos.

* * *

Vão construir-se mais carros «eléctricos» e «atrelados», devendo entrar em circulação, muito brevemente, alguns carros quase concluídos nas suas oficinas.

Também devem entrar em circulação em breve espaço de tempo mais autocarros e tudo leva a crer que novas linhas se estabelecerão, para comodidade do público, sempre exigente e nem sempre justo nas suas apreciações.

O que é inegável é que se viaja actualmente com maior desafogo e não se fazendo notar, como há um ano ainda, a falta de «eléctricos». Os autocarros vieram solucionar sensivelmente o problema dos transportes colectivos.

O Aeroporto e os Bairros da Encarnação e de Alvalade, por exemplo, possuem um excelente serviço de autocarros, que proporcionam à população de Lisboa uma viagem rápida, cómoda e barata.

Lisboa cresce, mas os transportes colectivos acompanham a evolução da cidade. E graças a esses transportes, descongestiona-se a Baixa e os novos bairros vão-se transformando em pequenas cidades, como o de Alvalade, ao Campo Grande, com habitações para 50 mil habitantes.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A aplicação da energia nuclear poderá eventualmente conduzir ao aperfeiçoamento dum avião capaz de voar ao redor do mundo sem precisar de reabastecimento, porquanto uma unidade-peso de energia atómica tem a potência de dois milhões de unidades-peso de gazolina.

(de *The Pegasus* — N. Yorque)

O dr. Yerkes afirma que não há nenhuma razão que impeça os macacos de falar. Contudo, deve existir qualquer falha no seu sistema nervoso, que lhes dificulta uma conversa seguida. O professor realizou experiências decisivas com um chimpanzé, e continua os seus estudos com três gorilas.

(de *Osaka Mainichi* — Osaka)

Os habitantes dum prédio em Dusseldorf acordam de noite devido a ruidos semelhantes aos produzidos por martelo pilão a vapor. Um destacamento de polícias e bombeiros, munido de aparelhos de escuta, tentou apanhar em flagrante o «espírito martelador», mas sem resultado. Admite-se que se trata de brincadeira dum inquilino do prédio, desejoso de se desembaraçar da sogra que vive em sua casa.

(de *Menyah* — Yucatan)

Um restaurante de Kolding, na Jutlandia, baixou os preços para o nível de 1925. A maioria dos proprietários dos estabelecimentos congêneres chamou louco ao colega, mas a verdade é que este aumentou as suas receitas em cerca de duzentos por cento. Também em Aarhus, segunda grande cidade da Dinamarca, o dono do restaurante «Nordlys» baixou os preços na mesma proporção, e em lugar de vinte refeições por dia, passou a servir setecentas!

(do *Wagschenausgabe* — Viena)

Existem nos E. Unidos 657 professores de cursos matrimoniais trabalhando em 550 colégios e universidades. Apesar disso, verificaram-se em todo o país cerca de um milhão e meio de divórcios. Segundo os cálculos actuais em cada três casamentos haverá um divórcio.

(de *African Observer* — Burlamago)

O administrador de Franckfort, Walter Koble, completamente calvo há 20 anos, começou a ver nascer-lhe o cabelo, e de tal forma que hoje possui uma farta cabeleira loira. O serviço municipal de saúde mandou analisar a loção que ele usou, para saber se não teria qualquer substância prejudicial à saúde.

(de *The Télescope* — N. Yorque)

Argumento para manter a paz mundial extraído da resolução de um congresso de nudistas nos Estados Unidos: «Se os exércitos não usassem roupas, os soldados ver-se-iam na impossibilidade de distinguir os seus inimigos.»

(de *Bonorino* — Isla Maciel)

Na Estónia a falta de prégos é tão grande que, por cada um, se troca um ovo.

(da *Ilustrazione del Popolo* — Turim)

O dr. Hans Derg, do Canadá, anunciou a descoberta de um «olho» eléctrico que consegue localizar depósitos de cobre e chumbo, mesmo de bordo dum avião.

(de *Orto* — Manzanillo)

Em Munich um casal com uma criança está experimentando uma casa cujo aquecimento deriva exclusivamente dos raios do sol captados e irradiados por meio de reflectores e outros aparelhos. A casa foi concebida por três mulheres: Elsa Schur, cientista, Friga Wandrei, arquitecto, e construída por Gustavo Kieninger.

(do *Wiesbadner Kurier* — Franckfort)

Alguns dos navios tanques para transporte de óleos agora em construção nos estaleiros turcos são dos maiores até agora construídos. Terão capacidade para 52.000 toneladas de óleo ou sejam 456.000 barris.

(do diário *Atesh* — Teberan)

Numa exposição em Atlantic City foram exibidas máquinas para venda automática de café quente com ou sem crème, quatro qualidades de soja quente, gelados, leite, meias de nylon, e uma que fornece whisky com soda e gelo mediante a colocação de moeda de 10 cents. num receptáculo.

(da revista *El Café* — Salvador)

Nove toneladas de moedas de prata foram encontradas numa herdade em Osaka, identificadas como parte da pilha-gem dum «barco fantasma», pirata que saqueou Hong-Chi.

(de *Visva Bharati* — Bengala)

Henry Mears, de Los Angeles, foi o padrinho de casamento da mulher de quem se divorciou há seis meses e que se casou agora com um velho amigo dele.

(de *Onuba* — Huelva)

CARTA DE ESPANHA

(Pelo nosso correspondente em Madrid, D. JUAN B. CABRERA)

Centenário do caminho de ferro de Madrid a Aranjuez — Inauguração de uma nova linha do Metropolitano de Madrid — Modificação das tarifas do transporte urbano — Uma exposição de caminhos de ferro em miniatura

No dia 9 de Fevereiro completaram-se cem anos sobre a inauguração do caminho de ferro de Madrid a Aranjuez, o primeiro que a capital de Espanha teve e que foi o início das linhas para o Mediterrâneo e para a fronteira portuguesa, por Badajoz.

Com efeito, o caminho de ferro concedido ao marquês de Salamanca em 1845, depois de várias hesitações, em que figuraram circunstâncias políticas que obrigaram um ou outro financeiro espanhol a expatriar-se para o estrangeiro, foi aberto ao público no dia 9 de Fevereiro de 1848, tendo presidido à inauguração S. M. a Rainha Isabel II. Além da circunstância, acima referida, de ser o primeiro caminho de ferro que teve Madrid, teve a particularidade de enlaçar duas localidades reais: Madrid e Aranjuez.

* * *

A Associação de Amigos do Caminho de Ferro, de Madrid, organizou com a colaboração das autoridades e da RENFE, diversos actos para comemorar o centenário do «comboio dos morangos», como se denominou popularmente o caminho de ferro de Aranjuez. Na manhã do dia 9 de Fevereiro colocou-se uma coroa de flores naturais aos pés da estátua do Marquês de Salamanca, em Madrid, como homenagem ao mesmo. Depois, às 12 horas em ponto, saiu, cheio de autoridades e convidados, o «comboio do centário», reprodução do que inaugurou aquela linha e que também serviu em 1948 para celebrar o centenário da linha férrea de Mataró. A estação de Atocha regorgitava de público que acudiu a presenciar a saída, e nas estações do trajecto muitas pessoas presenciaram a passagem do histórico comboio.

Às 13,17 chegou a Aranjuez o pequeno comboio, aguardado no cais da nova estação pelas autoridades e numeroso público. A banda de música da cidade

tocou o hino nacional e foi inaugurada, no cais, uma rápida comemorativa que a Associação dedicou à data histórica.

Em seguida a um almoço no típico Hotel Delícias, junto ao rio Tejo, como presente do «Ayuntamiento» de Aranjuez aos visitantes, celebrou-se no salão de festas do Município uma sessão solene comemorativa, em que tomou a palavra depois do presidente da Associação, sr. Cabrera, o ilustre historiador ferroviário e subdirector da RENFE, D. Francisco Vais, que relatou e evocou os princípios dos caminhos de ferro espanhóis, de modo especial aquele cujo centenário se celebrou agora.

Depois realizou-se uma sessão cinematográfica num dos bons cinemas que existem no Real Sítio, projectando-se a película «O Marquês de Salamanca», evocação da inauguração daquele caminho de ferro. A sessão terminou com a exibição de vários complementos ferroviários.

O comboio de centenário, finda tão interessante jornada, regressou a Madrid, às últimas horas da tarde.

* * *

O Metropolitano de Madrid inaugurou o último troço da sua linha número 3 (Arguelles-Sol-Delícias) prolongada agora até à praça de Legazpi, junto à linha do caminho de ferro de Madrid a Lisboa e ao lado do rio Manzanares, totalmente ao sul da povoação. Este último troço, de pouco mais de meio quilómetro e em que se encontraram grandes dificuldades de construção, tem depois da estação de Delícias, apenas a linha terminus de Legazpi, construída de acordo com a mais moderna técnica e dotada de esplêndida iluminação fluorescente.

O serviço, na totalidade da linha, faz-se à base de comboios de quatro unidades com capacidade para 400

passageiros, com intervalo de quatro minutos entre um comboio e outro. Madrid com esse serviço melhorou consideravelmente as suas comunicações urbanas.

* * *

Autorizados pelo Ministério das Obras Públicas, os transportes de Madrid e Barcelona elevaram as suas tarifas. Em Madrid, os «eléctricos», autocarros e «trolebuses» adoptaram a tarifa única, de 40 céntimos nos primeiros e 80 céntimos nos outros, com bilhete de ida e volta reduzidos, aplicáveis antes das dez da manhã.

Em Barcelona foram aumentadas para 70 céntimos as tarifas dos «eléctricos», também com trajecto único e várias combinações de bilhetes reduzidos. O público recebeu com desgosto estes aumentos que encarecem o transporte diário e o facto deu lugar a diversos comentários da Imprensa e modificações nos projectos de elevação.

* * *

Para o próximo mês de Maio, anuncia-se em Madrid a segunda exposição internacional de comboios em miniatura, organizada no Círculo de Belas Artes pela Associação de Amigos do Caminho de Ferro. O espaço destinado à exploração é muito maior do que o da exposição de 1949, e, segundo se noticia, concorrem este ano vários países estrangeiros, o que dará um maior interesse ao certame.

* * *

Estão a chegar os primeiros comboios automotores Fiat, de três unidades, com 1.^a classe, 3.^a classe e «bar» destinados à RENFE, que parece vão substituir os comboios rápidos diurnos. Fala-se em fazer as viagens Madrid-Galícia em 13 horas e Madrid-Barcelona em 10 horas.

Parece que entre Madrid e Irun alternarão com o serviço do Talgo.

Publicações recebidas

Administração Geral do Porto de Lisboa
— Volume II — *Elementos estatísticos do ano de 1949*

Quem quiser conhecer o movimento do porto de Lisboa e a sua importância, não apenas como Chave do Império mas, também, como porto internacional, não pode deixar de ler o Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa, que nos oferece estatísticas de grande interesse.

Já, na devida altura, fizemos referência ao primeiro volume do Relatório de 1949. Hoje, ao registar a publicação do segundo volume, desejamos apresentar os nossos agradecimentos pela oferta dos exemplares enviados à esta Redacção.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Março de 1901)

Novo serviço urbano

Segundo consta, a Companhia Real estuda um novo serviço que é de enorme commodidade para o publico, e em que já pensáramos, sem com isto querer dizer que a iniciativa d'esse melhoramento não pertence, por completo, aquella direcção.

Trata-se da abertura da linha marginal, pelos terrenos do porto de Lisboa, entre o seu actual *terminus* junto á alfandega, e o Caes dos Soldados.

Este serviço permitirá ás pessoas que habitam ou teem as suas occupações para o lado oriental da cidade poderem ir d'ahi directamente para as linhas de Sacavem, de Cintura ou de Cintra, sem necessidade de vir tomar os comboios ao Rocio.

Com efeito, estabelecida uma estação, que pôde ser de construcção bem simples, no terreno junto á alfandega, uns comboios tramways partiriam d'ali, parando no Terreiro do Trigo, Caes dos Soldados, Xabregas e Chellas, indo a Braço de Prata, onde a sua chegada poderia coincidir com o cruzamento dos ascendentes e descendentes da linha de Cintura.

Um ou outro comboio, em vez de tomar esta linha, desde a bifurcação de Xabregas, parece que irá directamente pela Cintura e bifurcação de Bemfica, a Cintra, podendo os passageiros que se destinem para os lados de Sacavem passar em Chellas para os que partem do Rocio.

Assim ficam estabelecidas pela Companhia Real as relações entre os varios pontos da cidade e os numerosos apeadeiros dos subúrbios, hoje tão povoados e que mais preferidos serão para habitação effectiva quantas mais comodidades o publico vá tendo no seu transporte.

Com os novos apparelhos de interrupção de passageiros de nível, de signalização e outros, que asseguram a circulação, ainda nos pontos mais perigosos, não haverá inconveniente no percurso dos caes novos a atravessar. Demais uma locomotiva pequena rebocando uma ou duas carruagens leves, prevista de bons freios automaticos e manuaes, por um caes pouco frequentado ou só frequentado por tráfegadores que estão hoje já bem praticos de ver passar os comboios de mercadorias e em breve se habituariam a respeitar a dos de passageiros, é incomparavelmente muito menos perigoso do que um carro electrico em plena via publica, só entregne aos cuidados d'um simples conductor, nem sempre previdente e cauteloso, como o provam os desastres que em toda a parte se estão dando com estes carros, sendo por isso alcunhados, na Europa como na America, «os mata gente».

Haja vista os desastres que há mezes se deram em Paris, os que se tem dado em Madrid, onde este sistema de viação está apenas a nascer.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Relembrando uma tragédia

EMBORA com o atrazo de mais de um mês, não podemos deixar de registar nesta página um triste acontecimento que enlutou a Aviação Militar portuguesa e que se verificou ao largo da Praia da Vitória, na noite de 31 de Janeiro, pouco depois de um «Skymaster» da Base das Lages — o quadrimotor CS-282 ter descolado daquele importante aeródromo, para um voo de experiência de material e treino do pessoal. Levava a seu bordo 5 oficiais, 5 sargentos e 4 cabos, num total de catorze pessoas, todas elas jovens, na flor da vida. De terra ouvia-se o estrondo de uma explosão e o avião afundou-se num mergulho rápido. Foram catorze vidas que se perderam, quando tanto a vida e a pátria esperavam delas.

As vítimas do trágico desastre chamavam-se: Rogério Paulo de Oliveira Seixas e Manuel Andrade Belmarço, capitães; Alvaro da Silva Lima e António José de Melo, tenentes; Salviano Martins Lopes Vinga, alfereis; Joaquim Martins Duarte Machado, Natal António Viana de Carvalho, Jaime Rodrigues da Costa Reis e Pedro Venâncio de Vilas Boas, sargentos; Júlio Malhão da Silva, furriel; António Fernandes Pereira Pires, Joaquim Antunes, Artur Guedes Rocha e Manuel Henriques, cabos.

Todo o País sentiu profundamente o trágico desastre, tendo sido prestadas homenagens fúnebres às memórias dos malogrados aviadores.

Queipo de Llano

No dia 8 de Março, na sua casa dos arredores de Sevilha, faleceu com 75 anos de idade o General Queipo de Llano, uma das figuras mais representativas da nova Espanha.

Militar cem por cento, ninguém também foi mais espanhol do que ele. Valente, inteligente, há que admirar nele, como uma das suas mais nobres qualidades, a sinceridade com que serviu sempre a causa da Espanha.

Republicano, por amor da Espanha, e tendo sido, nessa qualidade, chefe da Casa Militar do Presidente Alcalá Zamora, os seus próprios correligionários o desiludiram.

A deposição do cargo de Chefe do Estado daquele político abalou-o profundamente. Depois, a Espanha oferecia o espectáculo doloroso de uma sociedade em que os políticos não se entendiam, liberais para uma banda, socialistas, anarquistas e comunistas degladiando-

-se ferozmente. Dir-se-ia que uma força oculta e diabólica procurava desagregar a Espanha, enfraquecê-la, reduzi-la ao caos. Os assaltos, os roubos e os assassinatos sucediam-se. Uma vaga de terror fazia estremecer toda a Espanha. E' então que Queipo de Llano, encontrando-se na Andaluzia, prepara em Sevilha um movimento revolucionário, que, mais tarde, havia de eclodir em Marrocos, sob a chefia de Franco.

Queipo de Llano tinha o dom da palavra fácil e persuasiva. As suas «charlas» desnortearam os seus adversários, foram uma força ao serviço de uma causa — a causa da sua Espanha.

Em breve Queipo de Llano tornou-se uma das figuras mais queridas e populares do seu país, e em Portugal, onde já residira, tinha também numerosos admiradores.

Por subscrição, os sevilhanos ofereceram-lhe uma propriedade nas proximidades da nobre e típica cidade da Giralda e foi nessa casa que, há poucos dias, se fecharam para sempre os olhos desse ilustre espanhol.

Queipo de Llano, que era valente e se mostrou bravo na guerra, encontrou também na sua palavra eloquente uma arma poderosa. A revolução nacional de Espanha ficou a dever serviços inestimáveis aos seus extraordinários dotes oratórios.

Vitor Cordon

No dia 14 de Março fecharam-se cem anos sobre a data do nascimento de Vitor Cordon, um dos mais ilustres construtores do Império Português. Com efeito, foi em 14 de Março de 1851 que nasceu em Estremoz Francisco Maria Vitor Cordon. Militar desde os 18 anos, em 1882 foi prestar serviço em Angola. A África apaixonou-o. O desejo de servir a Pátria falou sempre alto no seu espírito. Dirigiu obras importantes, como a ponte sobre o rio Lucala. Em Moçambique, com Paiva de Andrade, realizou a sua grande obra de pacificação.

Em Lisboa, ao regressar à Pátria, em Abril de 1890, com Serpa Pinto, o povo aclamou-o e a Sociedade de Geografia, numa grande sessão solene, prestou-lhe significativa homenagem.

Os trabalhos, que foram muitos, envelheceram-no prematuramente. A 14 de Agosto de 1901, precisamente nas vésperas de prestar provas para major, os seus olhos fecharam-se para sempre, para a vida.

Com a sua morte desapareceu um dos grandes construtores do Império Português.

Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), uma das maiores associações ferroviárias do mundo, criou recentemente um novo organismo, o Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus (C. I. C. E.), ao qual aderiram as administrações das Companhias ferroviárias de 15 países europeus e, ainda, do Estado de Israel e da Companhia Internacional das Carruagens-Camas.

A principal missão da C. I. C. E. cuja gerência foi confiada aos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, é dar a conhecer ao mundo inteiro o valor do caminho de ferro como serviço de transporte, de forma a intensificar a atmosfera de confiança e de simpatia pelo carril, por meio da imprensa, cartazes, brochuras, rádio, cinema, conferências, etc.

Alemanha Ocidental

O comboio do Plano Marshall que, até há pouco, circulou na Alemanha do Sul, iniciou a sua viagem através das cidades da Alemanha Ocidental, a partir de Bonn, onde teve lugar uma cerimónia na presença do Presidente da Confederação.

Este comboio representa o símbolo da amizade entre a América e a Alemanha.

Acabam de ser construídas novas carruagens ligeiras que, além de grande estabilidade, oferecem um maior conforto aos viajantes. A estrutura interna das novas carruagens, cujo sistema é já conhecido, permite a transformação dos lugares de 2.ª classe em camas.

Os caminhos de ferro alemães efectuaram recentemente a experiência de dois novos comboios, cada um com três carruagens, a qual decorreu de forma satisfatória. As carruagens têm a particularidade de possuir dois pisos, oferecendo o maior conforto, mesmo aos passageiros de 3.ª classe, tendo alojamento para 334 pessoas. No andar superior encontram-se os lugares de 2.ª classe e o restaurante.

Áustria

Em Setembro de 1949, ou seja cem anos depois da construção do primeiro túnel, foram iniciados os trabalhos de construção do segundo túnel de Semmering.

Trata-se de um túnel, com 1.500 metros, que está sendo aberto em rocha, prevendo-se a duração dos trabalhos em 27 meses, durante os quais serão removidos 100.000 m. c. de pedra, sendo utilizadas 15.000 toneladas de cimento e 4.500 m. c. de madeira.

Como há um século, centenas de trabalhadores austríacos arriscam a saúde e a vida, para permitir o acesso à montanha, por uma nova via. Esta luta com a Natureza servirá para melhorar ainda mais as relações ultramarinas.

Bélgica

Por virtude das últimas guerras, estiveram interrompidos os trabalhos de ligação norte-sul, em Bruxelas, os quais, só agora, entraram na fase do acabamento.

Este túnel reveste-se de grande importância, não só para as comunicações internas, mas nas relações ultramarinas, que serão melhoradas de forma sensível.

Dinamarca

A partir do verão de 1951, o serviço de polícia, alfândega e divisas, será feito em trânsito, nos comboios internacionais entre a Dinamarca e a Alemanha. Estas facilidades serão aplicadas também aos expressos da Escandinávia, dirigidos para o sul e oeste.

A viagem para Roma, graças também a outras economias de tempo, será encurtada em uma noite.

Na presença da Rainha Ingrid, procedeu-se recentemente ao lançamento dum novo «ferry-boat», com motor «Diesel», para o trajecto do Gran Belt, que se destina ao transporte das carruagens, vagões e automóveis, possuindo interiormente três vias.

No último verão, foram postas ao serviço carruagens providas de compartimentos especiais para crianças que, graças a importantes melhoramentos, poderão ir deitadas durante a viagem. Esta carruagem, além do dispositivo da sua instalação, possui água quente, secador de roupas, etc.

França

Depois de muitos estudos, foram iniciados os trabalhos de electrificação da linha Paris-Lyon. Esta linha que liga a capital da França aos centros industriais de Dijon, Lyon, St. Etienne, e ainda ao Vale do Rodano, Marselha e Côte d'Azur, Suiça e Itália, assegura um tráfego de passageiros e mercadorias difícil de exceder.

Desde 8 de Outubro de 1950, todos os comboios entre Paris e Dijon (315 kms de extensão), circulam elétricamente, o que permite realizar as viagens com perfeita regularidade, aceleração apreciável e o maior conforto.

Os comboios rápidos realizam o percurso de 315 kms. sem paragem, em 3 h. e 12 m. Os rápidos de Paris-Lyon do fim da tarde e os da manhã, de Lyon-Paris, compostos de carruagens das três classes, cobrem o percurso em 2 h. e 32 m., ou seja à média de 124 kms. à hora.

A electrificação do troço Paris-Dijon, comum aos itinerários Paris-Marselha, Paris-Saboya e Paris-Jura, que bifurcam em Dijon, permite melhorar as relações com os Alpes, a Suiça, a Itália e o litoral mediterrâneo.

Para se poder avaliar a vantagem deste importante melhoramento, basta dizer que o comboio «Mistral» realiza os 863 kms. que separam Paris de Marselha, em 8 h. e 56 m., ou seja à média de 96 kms. por hora, e a automotora rápida, em ligação com o comboio de Marselha, permite efectuar o percurso Paris-Nice, ou sejam 1.088 kms. em 11 h. e 40 m.

As relações rápidas entre Paris e Estrasburgo e vice-versa, estão asseguradas por três composições de carruagens.

gens, montadas sobre pneumáticos, as quais percorrem o troço de 504 kms. que separam as duas cidades, em 5 h. e 15 m.

Se bem que a ideia não seja nova, pois já em 1931 o troço Paris-Deauville se fazia em automotora com pneumáticos, a verdade é que o sistema tem sido sucessivamente aperfeiçoado, a ponto de cada comboio ser composto de 6 carruagens que transportam 176 passageiros de 2.ª e 73 de 1.ª classe. Todas as carruagens, pintadas com cores claras, têm corredor central, possuindo aquecimento, iluminação com tubos fluorescentes e oferecendo o maior conforto.

Com o fim de melhorar o conforto dos passageiros que viajam de noite, a S. N. C. F. estudou um sistema idêntico ao dos aviões de longo curso, estabelecendo em duas carruagens metálicas, duas filas de lugares com um corredor central, os quais tomam a inclinação que o passageiro deseja, para poder ler ou repousar. Cada carruagem tem dois porta-bagagens longitudinais e uma pequena divisão para volumes maiores. As duas carruagens têm feito serviço entre Paris-Bordeus e Paris-Marselha, estando a S. N. C. F. a receber informações e aplausos da sua clientela.

Os turistas podem, desde há pouco, apreciar a excelente cozinha francesa, em 63 restaurantes dos caminhos de ferro, onde são servidas refeições particularmente cuidadas a preço fixo. A iniciativa dos Caminhos de Ferro Franceses tem o fim de pôr em destaque os já celebrados pratos regionais e os afamados vinhos.

A instituição do preço fixo, incluindo o vinho e as taxas de serviço, evita aos viajantes surpresas desagradáveis.

Inglaterra

Os caminhos de ferro ingleses e as administrações associadas, puseram ao serviço 19 novos navios, afectos ao tráfego entre a Grã Bretanha e o Continente, os quais ostentam os pavilhões franceses, belga e dinamarquês e fazem o serviço de passageiros, automóveis e mercadorias.

Durante o ano corrente, três «ferry-boats» farão o serviço entre Dover e Dunquerque, devendo ainda aquele número subir a quatro, com a construção da unidade «Saint-Germain». Estes «ferry-boats» transportarão todas as noites as carruagens-camas entre Londres e Paris e ainda as carruagens com passageiros vulgares, os automóveis e os vagões de mercadorias.

Os caminhos de ferro ingleses instalaram em Paris, Bd. de la Madeleine, 12, uma delegação, na qual os viajantes podem reservar lugar para os automóveis destinados a Inglaterra. Delegação idêntica foi instalada em Bâle, para os automobilistas suíços.

Para o festival de 1951, serão postos em circulação alguns comboios novos, destinados às grandes linhas dos caminhos de ferro britânicos os quais serão compostos de novos modelos de carruagens e locomotivas. Cada um dos comboios terá um nome especial.

Para facilitar as formalidades aduaneiras e outras e ainda com o fim de ajudar os viajantes estrangeiros, foram instalados anúncios em várias línguas, nas grandes estações, com a chegada e a partida dos comboios internacionais.

Os anúncios são feitos em inglês, holandês, alemão e dinamarquês.

Itália

Depois da guerra, dois grupos de comboios eléctricos fazem serviço entre Roma e Milão que, apesar de não atingirem ainda a velocidade de antes da guerra, oferecem ao público o maior conforto possível — cadeiras cômodas, ar condicionado e refeições servidas nos próprios lugares.

* * *

Com o objectivo de tornar as viagens mais agradáveis, estão-se introduzindo importantes melhoramentos em alguns dos comboios eléctricos em circulação, dotando-os com salões panorâmicos, cadeiras móveis, alto-falantes e bar-restaurante. Estes comboios devem atingir, num futuro próximo, 160 kms. à hora, sem que os passageiros sofram o menor incômodo.

Também no tráfego de mercadorias se estão introduzindo importantes melhoramentos, como um novo tipo de suspensão nos vagões e um dispositivo para a frenagem automática, que permitirá manter os volumes em perfeito equilíbrio, à velocidade de 120 kms. à hora.

* * *

Os caminhos de ferro italianos, desejosos de oferecer à sua clientela algumas distrações que quebrem a monotonia das longas viagens, decidiram criar carruagens-cinema, que serão postas em circulação no ano corrente, nas principais linhas. A sala de projecção é provida dum passeio lateral que permite fácil comunicação com outras carruagens e terá a lotação para 80 pessoas, permitindo ainda, pela sua construção, a audição perfeita. Os viajantes pagarão um suplemento reduzido para assistir às sessões.

* * *

No decorrer do ano serão restabelecidos os «comboios turísticos» que permitem às classes menos favorecidas, a visita, com uma despesa mínima, às belezas naturais e artísticas da Itália.

Além da redução de 60% dos preços normais, estes comboios oferecem aos excursionistas assistência turística de primeira ordem, com transportes em barco e autocarro, guias para a visita das cidades e refeições servidas em trânsito e nos restaurantes dos lugares visitados.

O sucesso alcançado pelos primeiros comboios turísticos foi completo, tendo os caminhos de ferro italianos recebido centenas de demonstrações de aplauso e reconhecimento por tão feliz iniciativa. O número de viajantes transportados nos cem comboios turísticos realizados de Julho a Setembro de 1950, subiu a 60.000.

Noruega

Os caminhos de ferro noruegueses estabeleceram um serviço especial para os amadores de desporto de inverno. A viagem pode fazer-se em carruagens-camas e permite aos desportistas da Dinamarca e Noruega passar o domingo nas mais altas montanhas deste país.

* * *

A partir de 15 de Junho de 1951, entrará em vigor o horário de verão.

Na linha turística mais importante — a de Oslo-Iergen —, passará a circular o «Expresso do Mar do Norte», com locomotiva «diesel», em ligação com a chegada dum barco inglês. A partir da mesma data, será introduzida a tracção eléctrica no troço Oslo-Estocolmo, o que permitirá acelerar consideravelmente as comunicações directas.

Depois da electrificação desta linha, a rede eléctrica passará a ter 1.025 quilómetros de extensão.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 44, II série, de 23 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 361,284 da linha férrea do Sul, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 45, II série, de 24 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com a informação n.º 499-C. 10-5 da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que sejam declaradas sobrantes, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 22 de Maio de 1933, duas parcelas de terreno, com as superfícies de, respectivamente, parcela B 590 metros quadrados e parcela C 3:910 metros quadrados, localizadas à esquerda do traçado projectado da linha férrea do Barreiro a Cacilhas, no quilómetro 10, conforme está indicado no desenho n.º 146 da 4.ª Repartição da mesma Direcção-Geral.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Santiago, concelho de Almada, distrito de Setúbal, e confrontam ao norte, sul, nascente e poente com os terrenos da Junta Autónoma de Estradas.

As citadas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 47, II série, de 27 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes três parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 52^{m²},50, 147^{m²},25 e 1:195^{m²},36, localizadas no lado esquerdo da linha férrea do Cais de Sodré a Cascais, a primeira entre os quilómetros 13,502.00 e 13,519.50, a segunda entre os quilómetros 13,504.00 e 13,536.00 e a terceira entre os quilómetros 13,524.50 e 13,848.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Paço de Arcos, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, e confrontam: a primeira ao norte e poente com caminho público, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente com herdeiros de Carlos Alberto de Brito Luz; a segunda, ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com caminho público e ao poente com baldio, e a terceira, ao norte

e poente com caminho de ferro e ao sul e nascente com caminho público e baldio.

As citadas parcelas de terreno são cedidas à Câmara Municipal de Oeiras, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 49, II série, de 1 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos trabalhos referentes ao contrato da empreitada n.º 88, de construção de uma passagem subterrânea da estrada nacional n.º 122, ao quilómetro 157,011.00 da variante de Beja, compreendendo a execução de um pontão, terraplanagens e pavimentação, de que é adjudicatário José Pinto Caeiro, 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 51, II série, de 3 de Março, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 361,254 da linha férrea do Sul, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Pelo presente despacho fica anulado e substituído, para todos os efeitos, o despacho de 19 do corrente mês, publicado no *Diário do Governo* n.º 44, 2.ª série, de 23 do mesmo mês.



HOTEL FLÓRID

Hotel de primeira classe

Magníficos aposentos

Excelente serviço de mesa

Rua Duque de Palmela, 32

Tele } fone: PPC. 42194
gramas: «Floridotel»

LISBOA

Hotel Lis

TODO O CONFORTO MODERNO



Calle del Barco, 3 — MADRID

Tele } fone: 214680
gramas: «Lishotel»



Um aspecto da praia

ESPINHO

NO percurso da mais importante via férrea de Portugal, a poucos quilómetros do Porto, implanta-se a praia de Espinho, altaneira, heróica na sua luta de vida intensa contra a arremetida da fôrça, durante tanto tempo indómita, das águas furiosas do mar embravecido.

Espinho — terra de turismo por excelência, empório da indústria e do comércio — vila com foros de cidade, zona privilegiada de clima marítimo que tantos milhares de portugueses elegeram como raínha das praias, séde das mais variadas indústrias que espalham os produtos da sua actividade por tantos recantos ignorados do Portugal continental e ultramarino.

Porque, presentemente, Espinho não é já apenas essa praia pacata que nossos avós frequentaram nos dois fugazes meses de veraneio anual, findos os quais, retirados

os banhistas, tudo se limitava á banal e pobre vida dos pescadores.

Não; Espinho, hoje, é mais, muitíssimo mais do que isso.

Como zona de turismo, além do seu clima marítimo, da sua praia que o esforço do Governo da Nação aliado á técnica da nossa engenharia, vem restituindo á sua grandeza, Espinho oferece aos que a procuram o encanto de uma maravilhosa Piscina que é a maior do País, um belo Casino, teatro e cinema moderníssimo, campos de tennis e golf, rink de patinagem, um maravilhoso hotel e o privilégio da sua situação geográfica, que a coloca no ponto de convergência das melhores e mais cómodas vias de acesso.

Mas, como se isso não fora bastante para convidar os turistas a procurarem gosar aqui os seus dias de férias, há ainda a sua vida intensa, permanente, de todo o

ano, consequência da sua vastíssima rede industrial onde os mais variados produtos são manipulados e lançados no mercado. Desde a poderosa indústria dos fósforos e dos plásticos, cujas instalações são modelares, até aos botões, cortiças, papel, móquinas, esmaltes... e tantas outras, em Espinho ergueu-se desde há anos um verdadeiro bloco industrial que faz a riqueza da terra e assegura uma vida intensa de todas as horas.

De pouco valerá escrever para descrever. Preferível é solicitar que todos vêm verificarem a grandeza desta terra. E — creiam — não se arrependerá quem vá a Espinho.

A Piscina, a praia, o casino, os campos de desportos, o cinema, tudo moderno e acolhedor, proporcionará o ensejo das melhores férias.

E as esplanadas — únicas nas praias portuguesas — da avenida 8, esse verdadeiro corso onde todo o Espinho se reúne nas noites de verão e nas tardes de inverno, serão o recanto óptimo ao descanso que se imponha.

Entretanto, não se deixe também de visitar as suas instalações industriais, fonte de tanta surpresa e tanto conhecimento útil, e não se esqueça esse mimo de carinho e bom gosto, orgulho desta terra, que é o bairro piscatório, com as suas obras sociais, realização maravilhosa da Junta Central das Casas dos Pescadores.

Espinho, Praia? Espinho, Zona de Turismo? Indubitavelmente.

Mas também, sem dúvida alguma, valor industrial e comercial de primeiríssima grandeza.



E S P I N H O

A magnífica esplanada dos cafés

V E S O L

FÁBRICO E IMPORTAÇÃO DE NOVIDADES
— PULSEIRAS DE CABEDAL, METÁLICAS,
MATERIAL PLÁSTICO E DE CORDONETE
PARA RELÓGIOS — FERRAGENS PARA ES-
TOJOS E PARA PULSEIRAS — FITA PLÁS-
TICA E CORDONETE PARA PULSEIRAS

RUA 22 N.º 1304

Telefone 108

E S P I N H O

PRODUTOS DE CORTIÇA
BOUCHONS ET LIEGE
CORK MANUFACTURERS & EXPORTERS

Tele { gramas : MUNDO LOUROSA
fone, 10 — Lourosa

Edmundo Alves Ferreira

FABRICANTE E EXPORTADOR DE ROLHAS,
TAPETES DE CORTIÇA, APARAS E CORTIÇA VIRGEM
LOUROSA, CORREIO DE LAMAS DA FEIRA

CODES { A. B. C. 5 th, Editions
Bentley's & Sheffield's

FÁBRICAS
LOUROSA — FEIRA
PÊSO (GARE) ALENTEJO
BATEIRAS-PINHÃO (DOURO)
PORTUGAL

HORVA

Fábrica de Mobilias e objectos utilitários
Vimes, Juncos, Mistos e Palmito

Rua 14 N.º 1244

ESPINHO (Portugal)

APARTADO, 14
A VIGOROSA
DE DOMINGOS SOARES PEREIRA



FÁBRICA de Louças e todos os utensílios de Alumínio, Fundição de Ferro Serralharia — Cromagem

ESPINHO
Portugal

Daniel Iglesias, Sucs.

LANIFÍCIOS, CHALES, SEDAS, TOBRALCOS, ROBIAS, MODAS — ESPECIALIDADE EM TECÍDOS DE VERAO E DE INVERNO PARA CASACOS E VESTIDOS DE SENHORA

Rua 19, N.º 201-203

ESPINHO

ESPINHO-GARAGEM
“TEIXEIRAS.”

Agentes no concelho de Espinho de :

Óleos PIONEER — Pneus MURRAY — Tintas DYRUP

Venda de :

GASÓLEO — ÓLEOS — GASOLINA, etc.

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

RUA 62 N.º 384 e RUA 11 N.º 457

OFICINAS **Martins** ESPINHO

MÁQUINAS, AUTOMÓVEIS, REPARAÇÕES, CHAPEIRO, PINTURA, SOLDADURAS, GASOLINA E ÓLEOS

PRONTO SOCORRO PERMANENTE

Garagem e Oficinas Ruas 37 e 24

Telefone 338

ESPINHO

VIDROS CLÍNICOS, L.^{DA}

FÁBRICA DE SERINGAS

HIPODERMICAS, TERMOMETROS E VIDROS
PARA LABORATORIOS

RUA 14, N.º 1175-1179

ESPINHO

BERNARDO FRANCISCO SERRALVA

Cereais-Farinhas-Semeas-Legumes-Toucinhos e Gorduras

ARMAZÉM E ESCRITÓRIO :

Rua 14 n.º 899 a 905 e Rua 29 n.º 311 a 327 — ESPINHO

FÁBRICA DA GRANJA

FUNDADA EM 1920 — Registo N.º 5943

Belmira de Oliveira Carvalho

Mobilias estilizadas — Móveis em série — Todos os trabalhos em contraplacado — Portas, Janelas, Soalhos, Madeiras e Parquets — Tacos para pavimentos de cimento armado

PRAIA DA GRANJA

Telef. 56-ARCOZELO

TELE { **gramas:— COMUR**
fone:— 11

APARTADO N.º 1



MURTOSA

(PORTUGAL)

Fábrica Mecânica de Serração, Móveis e Carpintaria

Domingos Fernandes Vieira

Loja de móveis e mobílias completas — Móveis em ferro e colchoaria, etc. — Reparações em todas as mobílias — Depósito de móveis em branco — Armazém de esteiras de Buinho — Madeiras aparelhadas e em tosco —

PARDELHAS — MURTOSA**ARMAZÉM DE MERCEARIA E CEREALIS****Arquiticlino Sardo****MONTE DA MURTOSA****FOTOGRAFIA GUEDES**

CAFÉ ANCORA
TORREIRO BAR
DURANTE A ÉPOCA BALNEAR

A. GUEDES MARQUES**MURTOSA**

TELEFONE 18

Emídio Dias Gonçalves

MERCEARIA, VINHOS E PADARIA

Rua António José de Freitas Guimarães **MURTOSA**

Fábrica de Serração, Carpintaria Mecânica e Moagem

Executam-se todas as carpintarias que digam respeito à Construção Civil — Fornecem-se madeiras em bruto nacionais e estrangeiras —

FURÕES & FILHOS, L. DA

Correspondentes do BANCO DE PORTUGAL

Agência distrital dos Óleos «CASTROL» (o super-lubrificante)

Avenida do Mercado — **ILHAZO** — Telef. 10**GRUTA****CAFÉ - BAR (Bêco)****ILHAZO**

Aperitivos, Mariscos, Vinhos das melhores regiões do País, Cerveja, etc.

Rua Mártires da Guerra Submarina

ALUGUER DE CAMIONETES E AUTÓMOVEIS**GARAGEM ILHAVENSE**

DE

Correia, Charlim & Vinagre, L. da

Carreiras de camionetes entre Ilhavo e Aveiro (Estação). Venda de bilhetes, despachos de bagagens e tarifas para qualquer Estação dos Caminhos de Ferro. Serviço combinado com a Companhia Portuguesa

GARAGEM RUA DE CAMÕES**ILHAZO****FÁBRICA ADICO**

MOBILIÁRIO METÁLICO PARA TODOS OS FINS

Distribuidores : SANO-TÉCNICA, L.da
Rua Nova do Almada, 61 LISBOA

Vendas no Porto : Rua Fernandes Tomaz, 674

Vendas em Coimbra : Avenida Sá da Bandeira, 73

Fábrica e Sede em : AVANCA — Portugal

ADELINO DIAS COSTA & C. A. L. DA

Telefone 2

Teleg. ADICO

Oliveira & Ramos, L. da**Pensão Fortunato**

TELEFONE 65

BONS QUARTOS**COZINHA****ESMERADA****JUNTO AO C. DE FERRO****ESTARREJA**

A Mercantil de Estarreja, L. da, Suc. de António Marques Tavares

Armazém de Mercearia, Vinhos, Azeites, Cereais, Sal, Adubos e outros artigos
Telef. 9 — Teleg. MERCANTIL — Apartado 3 ESTARREJA

Vale de Cambra

No número extraordinário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1944, consagrado ao Vale do Vouga, um dos nossos colaboradores escrevendo àcerca da formosa região do Vale de Cambra, depois de se ter referido aos seus recursos económicos, abordou o assunto turístico.

«Existem sem dúvida nesta terra — afirmou ele — condições suficientes para o desenvolvimento do turismo. Esta região, riquíssima em vegetação, com aspectos paisagísticos deslumbrantes, saudável e bem situada, foi já denominada por alguém de considerável valor a «Suíça Portuguesa». Mas o referido colaborador ao elogiar a sua terra não deixou, no entanto, de apontar e lamentar uma lacuna, bem importante por sinal: a falta de um hotel e de uma comissão de turismo para a sua respectiva propaganda.

Vale de Cambra, cabeça de um concelho populoso e rico, não se impõe apenas pelas suas belezas naturais, representa um dos mais importantes valores económicos do distrito de Aveiro. A agricultura e os lacticínios ocupam, no quadro das suas actividades, os principais factores e a grande base em que se apoia a sua riqueza colectiva.

A vila de Vale de Cambra é servida por caminho de ferro, por intermédio da estação de Oliveira de Azemeis, que lhe fica à distância de 12 quilómetros. Apesar disso, não pode considerar-se isolada e sem meios rápidos de comunicação, pois é favorecida por uma boa rede de estradas, que a ligam às três cidades mais próximas: Porto, Aveiro



VALE DE CAMBRA — Vista parcial

e Viseu, existindo também uma outra estrada, que foi alargada, para Oliveira de Azemeis.

Todas as freguesias do concelho estão igualmente ligadas entre si por excelentes estradas, como convém a uma região agrícola, onde a pe-

cuária e os lacticínios estão a tomar um notável incremento, e onde também o magnífico vinho verde constitui um apreciável valor económico.

As feiras que, regularmente, se realizam na sede do concelho a 9 e 23 de cada mês e em Cas-



VALE DE CAMBRA — Vista tomada de Covo

telões, também duas vezes por mês, são um índice da importância agrícola de Vale de Cambra.

Podemos mencionar ainda, entre as suas grandes actividades, as indústrias da serração de madeiras e de latoaria.

Todas as freguesias do concelho são muito populosas, colocando-se à frente do rol Macieira de Cambra, que tem foral da vila dado por D. Manuel I a 10 de Fevereiro de 1514.

Todo o Distrito de Aveiro se faz notar pelo encanto das suas paisagens e por um ou outro monumento de real valor. Vale de Cambra e terras do concelho são, não há dúvida, uma região privilegiada. Além de diversos monumentos rupestres, podem vêr-se no concelho, dignos de interesse, os castros da Farropa, do Falcão, do Castelo e do Chão do Carvalho. Mas de outros atractivos dispõe Vale de Cambra para chamar e cativar os turistas. São o pelourinho e a igreja matriz da freguesia de Roge; o pelourinho de Macieira de Cambra e, no lugar de Padrastos, a Ponte Romana. Há, ainda, outros atractivos dignos de visita como a Quinta da Bela Vista, nos Baralhos; o Cavião, Lordelo, Covo de Castelões e o Santuário da Senhora da Saúde, de onde a vista abrange nada mais nada menos do que terras de 5 distritos.

Com os vinhos da região, que são deliciosos, e com as saborosas trutas, em que são abundantes os rios do concelho, o turista que apreciar uma boa mesa e um prato regional encontrará em Vale de Cambra uma óptima refeição digna dos príncipes ou dos deuses do Olimpo.

Telegrams «RIMARTE»

Rimarte, Limitada

FÁBRICA MECÂNICA DE EMBALAGEM EM FÔLHA DE FLANDRES

Vale de Cambra

(Portugal)

M. Soares Pinheiro & Filho

Serração a vapor de madeiras



VALE DE CAMBRA

Telefone 27

AUTO-GARAGEM VIGUES
ESTAÇÃO DE SERVIÇO PERMANENTEDE **ARLINDO SOARES DE PINHO**

AUTOMOVEIS — MAQUINAS — REPARAÇÕES

VALE DE CAMBRA

Telefone 36

J. PINHO

ALFAIATARIA — FAZENDAS

RUA DOS COMBATENTES

VALE DE CAMBRA

Tele { **gramas Alfredo Coelho**
fone 4 Paços de Brandão*Alfredo Dias Coelho*FABRICANTE-EXPORTADOR DE ROLHAS,
APARAS E OUTROS PRODUTOS DE
CORTIÇA**LAMAS-FEIRA***Fábrica de Rolhas de Cortiça*

DE

*David de Sousa***LAMAS DA FEIRA****EMPRESA DE
TRANSPORTES
GANDRA, L.^{DA}**

Sede: VALE DE CAMBRA — Telef. 6

Carreiras diárias:

- V. CAMBRA — AVEIRO
- V. CAMBRA — PORTO
- V. CAMBRA — AROUCA
- V. CAMBRA — CARREGOSA — AZEMEIS
- CARREGOSA — PORTO
- S. JOÃO DA MADEIRA — FURADOURO
- OVAR — FURADOURO

PARA AS SUAS VIAGENS E
TRANSPORTE DE PEQUENOS
VOLUMES CONTINUE PREFERINDO AS**CAMIONETES AMARELAS**

Fábrica ORIM

JALMIRES H. RIBEIRO

ESPECIALIDADE EM CADEIRAS E CARROS PARA BÉBÉS

Fábrica de: Carros-Remos, Tot-Bikes, Automóveis, Patinetes,

Carrinhos, Cadeiras para Bébés, Carros para Bonecas, etc.

CORRESPONDENTE DO BANCO BORGES & IRMÃO

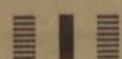
C/C Banco Borges & Irmão
 Banco Lisboa & Açores
 Banco Fernandes Magalhães, Lda.

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

JOSÉ FERNANDES DE AMORIM

Fábrica mecânica de rôlhas e artefactos de cortiça
 Telef. 15-Lourosa VERGADA—LAMAS DA FEIRA (Portugal)

José Florêncio Soares & C.^a, Sucessores
 FÁBRICA DO BUGIO



F A F E

FÁBRICA DE MALHAS

CORREIA AREIAS & C.^a, L.^{da}

AROES

FAFE (Portugal)

Alberto Carlos da Cunha — Armazens Cunha
 FAZENDAS, MALHAS, MIUDESAS, ROUPAS FEITAS, CONFECÇÕES
 Rua Cândido dos Reis, 19-21-23 — Tel. 49266 FAFE

Fábrica de Pentes e Travessas Fábrica especial em Chifre, Galalito
 e Celulóido
 JOSE CASTRO LEITE Fábrica manual de Tecidos de Algodão
 CEPÃES — FAFE

Fábrica de Serração e Carpintaria dos Alardos
 DE ALMEIDA & MARTINS, L.^{da}
 CEPÃES — FAFE

OLIVEIRA DE AZEMEIS
e a acção do seu Município

Oliveira de Azemeis, grande vila industrial, cujos progressos se têm acentuado, notavelmente, nestes últimos anos, não deve apenas à iniciativa particular os melhoramentos de que se ufana, mas, também, à acção da Câmara Municipal, a cujos destinos preside um grupo de homens de boa vontade e tacto administrativo.

Com efeito, a actual vereação tem trabalhado bastante no sentido de dotar a importante vila com todos os melhoramentos que colocam Oliveira de Azemeis no número das terras adiantadas do País.



OLIVEIRA DE AZEMEIS — Aspecto do Jardim Público

M. Caetano Henriques & C.ª, L. da

FUNDADA EM 1921

FÁBRICA DE BICICLETAS E ACESSÓRIOS

TELEFONE 14 — Teleg. VULCANO

Águeda (Portugal)**Sociedade Comercial do Vouga, L. da**

IMPORTADORES — EXPORTADORES — DEPOSITÁRIOS

BICICLETAS — ACESSÓRIOS

Teleg. Socied. VOUGA-Telef. 75

Águeda (Portugal)**JOSÉ A. S. SUCENA**

FÁBRICO DE ACESSÓRIOS PARA BICICLETAS

Telef. 47 - c/aviso

BORRALHA — ÁGUEDA — PORTUGALTELEfone 31 APARTADO 3
gramas: FERRAGENS REUNIDAS**Ferragens Reunidas de Águeda, Limitada**Sede: AVENIDA DR. OLIVEIRA SALAZAR — **Águeda (Portugal)****Silva & Irmão, Suc. res, L. da**

Fábrica de Ferragens

Águeda (Portugal)**IRMÃOS SOARES, L. da**

Fábrica cerâmica — Telha e tijolo de todos os tipos

Telefone P. P. 47

Brejo — ÁGUEDA**J. SIMOES DIAS**

SUBDEPOSITÁRIO DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Armazéns de mercearias, legumes, cereais e farinhas — Adubos, Sulfato de Cobre e Enxófres

Depositário das Águas de Vidaço, Melgaço e Pedras Salgadas e da Sociedade Central de Corvejas

AGENTE DOS PRODUTOS DA «SACOR»

ÁGUEDA

TELEFONE N.º 22

CERÂMICA DE ÁGUEDATelha Marselha, Eminium (Antiga Portuguesa)
— e Tijolos de todas as qualidades —**GUERRA & CRUZ, L. da**

SUCESSOR: MANUEL SEABRA DA CRUZ

Telefone 28

ÁGUEDA**GARAGEM "ATLANTIC"****DE GUILHERME DA SILVA GUERRA**O automóvel que frequenta a Estação de Serviço, tem uma duração tanto maior, quanto melhor forem os lubrificantes aplicados — Quem estiver dentro desta verdade, só tem um caminho a seguir: **Usar ATLANTIC Motor Oils** — Representante dos produtos ATLANTIC, gasolina e óleos — Baterias «TUDOR»

Para todos os serviços técnicos, pessoal especializado

Rua Tenente Coronel Veloso — **ÁGUEDA**

Telefone 27

FÁBRICA DE FERRAGENS

CASA FUNDADA EM 1925

FERRAGENS PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Canário, Lucas & Irmão, L. da

AVENIDA DR. OLIVEIRA SALAZAR

TELEF. 32 — **ÁGUEDA — PORTUGAL****Macedo & Figueiredo, L. da**

IMPORTADORES — DEPOSITÁRIOS

BICICLETAS — ACESSÓRIOS

Telefone 60

Borralha — ÁGUEDA (Portugal)**PEREIRAS, FILHOS, SUCRS., L. da**

FABRICAÇÃO DE ACESSÓRIOS PARA BICICLETAS

Telefone P. P. 47

Borralha — ÁGUEDA**E. F. SUCENA & FILHOS, L. da**

CASA FUNDADA EM 1911 — AMPLIADA EM 1932

COMÉRCIO E FABRICAÇÃO DE ACESSÓRIOS PARA BICICLETES

Telefone 59

Borralha — ÁGUEDA**A Vila de Arouca****e os seus valores turísticos**

O Distrito de Aveiro, rico em valores económicos e turísticos, tem na vila de Arouca, cabeça de populoso concelho, não apenas uma terra encantadora mas, também, um centro agrícola muito importante.

Como atração turística, a vila de Arouca possui o majestoso edifício do extinto convento, com a sua famosa igreja, hoje matriz da freguesia de S. Bartolomeu, onde, num dos seus altares, está depositado, para veneração dos fiéis, em túmulo de ébano, o corpo de Santa Mafalda, filha de El-Rei D. Sancho I. No mesmo edifício encontra-se, em vasta e adequada dependência, instalado o Museu Regional de arte sacra, que merece a atenta visita dos turistas, porque, efectivamente, o seu recheio é muito valioso em alfaia.

FÁBRICA DA BREIA

L DE OLIVEIRA, IRMÃOS, SUC. RES., L. DA

TECIDOS PARA ESTOFOS — COLCHAS DE SEDA
— PANOS DE MESA — CHALES DE SEDA —

TELEFONE 4310

COVAS-GUIMARÃES

FÁBRICA DE TECIDOS

Vital Marques Rodrigues

Covas — GUIMARÃES

Telefone 4159

INDUSTRIA DE TECIDOS DA VEIGA DE CIMA

Gaspar Leite de Oliveira

Candoso (S. Tiago) — GUIMARÃES — Telef. 40190

Fábrica de Pentes do Ribeirinho, Lda

CASA FUNDADA EM 1905

Artigos plásticos fabricados pelos processos mais modernos da actualidade

Telefone 4137

GUIMARÃES

Pensão da Montanha Pessoal habilitado — Quartos
Quarto de banho confortável — Sala de jantar — Cozinha à Portuguesa
PENHA — GUIMARÃES

Telefone 40118

Agostinho Rodrigues Guimarães
Fábrica de tecidos de Algodão e Seda — Colchas, Lenços
— de Seda e Panos Alinhados de todas as larguras —
PEVIDÉM — GUIMARÃES

Telefone 4655

Fábrica de Tecidos do Montenegro

J. PEREIRA FERNANDES

Pevidém — GUIMARÃES

Telefone 4614

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO

DE FRANCISCO M. COELHO LIMA

ARTIGOS DE ÁFRICA E DO CONTINENTE

PEVIDÉM

Telefone 4651

FÁBRICA DE TECIDOS «S. CRISTÓVÃO»

ESPECIALIDADE EM COLCHAS

JERÓNIMO LEITE

Telefone 4610

PEVIDÉM

João Ribeiro da Cunha, Filhos & C.º, L. da

Fábrica de Fiação e Tecidos do Crastinho

Telef. 4643

Pevidém-Portugal

FÁBRICA DE TECIDOS DA MOURA

DE

Leandro Magalhães de Araújo

Telefone 4616

PEVIDÉM

FÁBRICA DE TECIDOS EM SEDA E ALGODÃO

DE

JOÃO RODRIGUES

S. Cristóvão de Selho — PEVIDÉM — Telef. 4618

FÁBRICA DE TECIDOS DO PEIXOTO

DE

Domingos da Cunha Abreu



PEVIDÉM

Telef. 4665

José Maria Martins Pereira
FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO

LORDELO GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos da Boucinha, L. da

Moreira de Cónegos — VIZELA

Estação do C. de Ferro — Lordelo GUIMARÃES

Telefone 48242 — VIZELA

Fábrica Textil da Lamela, L. da

VILARINHO — SANTO TIRSO Estação: LORDELO

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO
Manoel Alves de Abreu
VILARINHO S. Martinho do Campo Estação: LORDELO
Minho II — Telef. 12

Empreza de Tecidos da Ponte Nova, L. da
FÁBRICA DE POPELINES
S. Tomé — NEGRELOS Telefone 57

FRANCISCO d'OLIVEIRA ALVES
Fazendas, Malhas, Miudezas, Perfumarias, Chapéus, Calçados, Louças, Mercearia
AVES — NEGRELOS Telefone 46

JOÃO BENTO PADILHA
FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO
E COBERTORES

S. Miguel das Aves SANTO TIRSO
Telefone 18 (NEGRELOS)

FÁBRICA DE SANTO ANTÓNIO DO CAÍDO

Jaime da Cunha Guimarães

TELEFONE 4661 (Pevidém)

PEDOME — VILA NOVA DE FAMALICÃO

Empresa Textil do Salvador, L. da

TECIDOS
TINTURARIA
ACABAMENTOS

ESPECIALIZADA EM PANOS
ENFESTADOS, ATOALHADOS
E RISCADOS, CONTINENTAIS
— E COLONIAIS —

S. MARTINHO DO CAMPO — MINHO II

Telefone 11

Empresa Industrial

d o C a m p o, L. da

FIAÇÃO, BRANQUEAÇÃO
E SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Telef. 9 — Santo Tirso

S. MARTINHO DO CAMPO