1260

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA

GAZETA
DOS
CAMINHOS
DE
FERRO

*

2.º Número
DOS
Centenários

Lit. Castro & C.ª — Lisboa

STUART

LARANGEIRA, Limitada
FERRO-AÇOS
Escritórios: RUA DOS ANJOS, 1
ARMAZENS:
10, Travessa Cidadão João Gonçalves, 16
3-C, Rua dos Anjos, 3-D.
11, Rua Maria, 15
Códigos: A. B. C. 6.ª ed.—A. B. C. 7.ª ed. e Ribeiro
Telefones: P. B. X. 47349—47350
Telegramas: FERROAÇOS

Agencia Internacional Aduaneira
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES
Casas em:
LISBOA
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º
End. Teleg.: TRANSPORTES
PORTO
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º
VILAR FORMOSO
(FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS
BEIRAM (MARVÃO)
(FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS

BOVRIL
O reconstituinte ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA

2 ONÇAS 4 ONÇAS 8 ONÇAS 16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. **A economia exige** a compra do frasco maior.
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.mos médicos para ensaios clínicos.
Á VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.
A. L. SIMÕES & PINA, L.DA—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

LUSALITE
Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.
CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.DA
RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3
Endereço telegráfico: LUSALITE

EMBORA DE REDUZIDAS DIMENSÕES E PEQUENO PÊSO OS ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS „MAYBACH" ATINGIRAM A MESMA SEGURANÇA DO SERVIÇO A VAPOR EXPLORADO HA 100 ANOS

MAYBACH

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS DIESEL

comprovados em experiências realizadas sobre um percurso de 150 milhões de quilómetros

MAYBACH-MOTORENBAU G·M·B·H · FRIEDRICHSHAFEN/BODENSEE

Representante geral para Portugal: Sociedade de Engenharia Michaëlis de Vasconcellos S.A.R.L., Lisboa, Rua Fialho de Almeida, 1.

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

BADEN — SUISSA

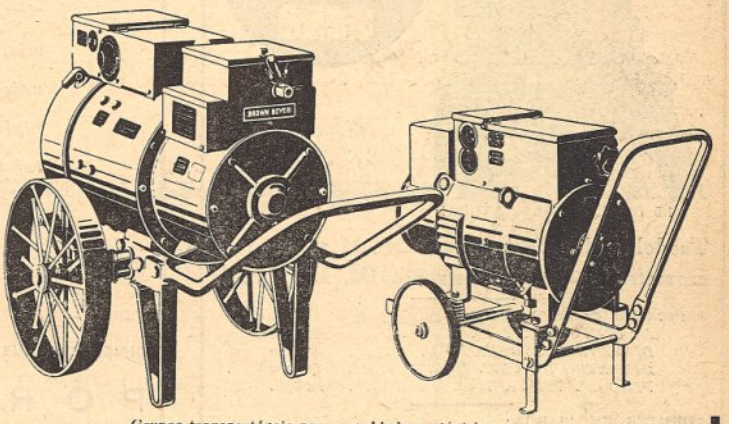
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco em corrente continua de 80-160 A e 240-500 A

R. G. DUN & C.º

DE NEW YORK

Agência Internacional de Informações Comerciais

FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa

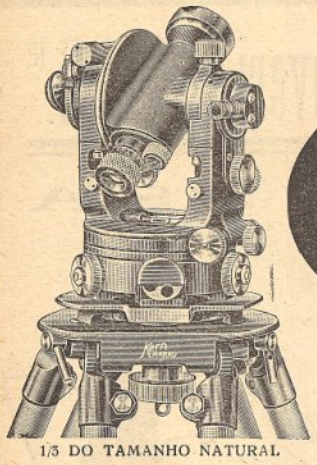
(Direcção para Portugal)

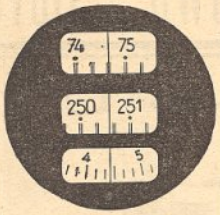
15, Rua dos Fanqueiros

Sucursal no Pôrto

Avenida dos Aliados, 54

Kern
AARAU
SUISSE





360°
CIRC. VERT.
74°40'
+ 4'26"
74°44'26"

1/3 DO TAMANHO NATURAL

Teodolito de circulo duplo DK M 1 com micrometro optico — Construção Dr. H. WILD

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

AUMENTO	20 vezes
DIAMETRO DA OBJECTIVA	30 m/m
DIAMETRO DO CIRC. HOR. E VERT.	50 m/m
PEZO	1,8 kgs.

AGENTES EM LISBOA:
CARLOS GOMES & C.ª L.DA

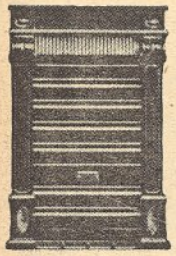
LIVRARIA PORTUGÁLIA
75, RUA DO CARMO—LISBOA

Livros nacionais e estrangeiros. Sempre as melhores novidades de obras Literárias, Arte, Medicina, História, Direito, Economia, Engenharia, tanto nacionais como estrangeiras. Serviço rápido de encomendas para todos os países da Europa e América. Fornecimento de livros para o Continente, Ilhas : : : : e Colónias : : : :

DIRIGIR OS SEUS PEDIDOS Á:

PORTUGÁLIA
75, RUA DO CARMO — LISBOA — TELEFONE 2 0791

Serralharia António da Costa



Porta articulada e ondulada

PREMIADA NA GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1932

Especialisada em tôda a qualidade de portas onduladas e articuladas

A ÚNICA DO PAÍS com as patentes 12.881 - 1.099 - 1.098 e 1.063

Peçam amostras e orçamentos
Fogões para lenha e carvão

OFICINAS E ESCRITÓRIO:
R. da Emenda, 26-cave — Telef. 2 2654

G. & H. Hall, L.da

Fabricantes de refrigerantes:

Dry Ginger Ale
Hall's Quinine Tonic
Crystal Soda Water
Laranjada Natural
Gazoza
Limonada

14 -- Calçada da Cruz da Pedra -- 14

TELEFONE 2 6226

LISBOA

AÇOS KRUPP

Aços rápidos — Aços carbonos puros e em ligas para ferramentas — Aços de construção

CUDELL & WELTZIEN, L.DA
Agência KRUPP

Rua de S. Paulo, 117-121 Telef. 2 3938

Gazeta dos Caminhos de Ferro

PREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72$00
Empregados ferroviários (trimestre) . .	10$00
NÚMERO AVULSO.	3$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Centenários — 1140, 1640 e 1940 (Gravura). — Palavras do Chefe do Estado. — Palavras do Chefe do Govêrno no Castelo de Guimarães. — Coimbra e os Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Engenheiro Fernando de Souza. — O que todos devem saber. — Camões (Gravura). — Camões e os estrangeiros, pelo Dr. HERNANI CIDADE. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Programa Oficial das Comemorações Centenárias. — Ecos & Comentários por SABEL. — O banquete de homenagem ao Capitão-aviador João de Sousa Soares. — Viagens e transportes. — As novas carruagens da C. P. — A Costa do Sol. — Locais de Turismo, por GUILHERME CARDIM. — Monumento das Descobertas na Exposição do Mundo Português (Gravura). — Imprensa. — No oitavo aniversário do Grupo Desportivo «Atlantic». — Linhas portuguesas. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Parte oficial. — Exposição do Mundo Português (Gravura). — Linhas estrangeiras. — Os nossos mortos. — Coimbra e o Duplo Centenário, por REBELO DE BETTENCOURT. — Coimbra, por FAUSTO GONÇALVES.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES { P B X 20158
Direcção 27520

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional» e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

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

Delegado em Espanha: **EUGENIO DEL RINCON,** Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO,** Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO
CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:
OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES
Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Ano 52.º ★ *1940--16 de Junho* ★ *Número 1260*

PORTUGAL! PORTUGAL! PORTUGAL!

1140 - 1640 - 1940

«Fomos nós que desvendámos e cruzámos tôdas as rotas, cruzando todos os mares e passando por todos os continentes. Em tôda a parte existem ainda os sulcos da nossa passagem e essa nossa grande, estranha aventura, abriu horizontes novos, criou novas condições de vida ao mundo inteiro e enriqueceu a humanidade. E se da emprêsa tirámos vantagem material, há-de dizer-se, por ser verdade, que o impulso primeiro esteve no desejo de desvendar o desconhecido e de realizar a vocação missionária que os factos demonstraram possuirmos.»

«Inscrevemos na História do mundo factos que não podem ser esquecidos, nomes que não podem ser ignorados. Sempre se falará da acção dos portugueses no mar e na colonização; e tôdas as galerias do mundo recordarão o Infante de Sagres, o Gama, Albuquerque, Cabral, Camões e muitos outros ainda.»

Palavras do CHEFE DO ESTADO

«Nas nações, como nas famílias e nos indivíduos, viver, verdadeiramente viver é sobretudo possuir um pensamento superior que domine ou guie a actividade espiritual e as relações com os outros homens e povos. E é da vitalidade dêsse pensamento, da potência dêsse ideal, do seu alcance restrito ou universal ou humano que provém a grandeza das nações, o valor da sua projecção no mundo. Ser escasso em território, reduzido em população ou em fôrça ou em meios materiais não limita de per si a capacidade civilizadora; um povo pode criar em seu seio princípios norteadores de acção universal, irradiar fachos de luz que iluminem o mundo.

Para isso nos serviu a liberdade; de nós se não pode afirmar que não soubemos que fazer da nossa independência: trabalhando e recebendo em nossa carne duros golpes, descobrimos, civilizámos, colonizámos. Através de séculos e gerações mantivemos sempre vivo o mesmo espírito e, conciliável com a identidade territorial e a unidade nacional mais perfeita da Europa, uma das maiores vocações de universalismo cristão.

Eis porque esta solenidade é ao mesmo tempo acto de devoção patriótica, acto de exaltação, acto de fé.»

Palavras do CHEFE DO GOVÊRNO
no Castelo de Guimarães.

COIMBRA

e os Caminhos de Ferro

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Á PARTE Lisboa e Pôrto, capitais do país e da região nortenha, Coimbra poderá disputar primasias às outras cidades, por notáveis que sejam. Não indagarei das suas origens. Basta saber que foi a guarda avançada contra os mouros depois da sua reconquista. Nasceram em Coimbra os reis da dinastia afonsina, com excepção dos dois primeiros, que lá estão sepultados.

Em Coimbra se reüniram as duas primeiras côrtes gerais do Reino em 1180 e 1213, bem como as de 1385, em que João das Regras pugnou pelos direitos do Mestre de Aviz ao trono.

A sua celebridade vem principalmente da velha universidade fundada por D. Deniz em 1290 em Lisboa sob o nome de Escolas Gerais e transferida para Coimbra em 1308, já com o título de Universidade. Por duas vezes voltou para Lisboa, até que D. João III a transferiu definitivamente para Coimbra. O mesmo Rei a reformou. Veio mais tarde a reforma do Marquês de Pombal.

A velha Universidade foi o principal centro intelectual do país. Nela se formaram os homens que mais se distinguiram na vida nacional. Criaram-se modernamente escolas técnicas em Lisboa e Pôrto.

Com o advento da república, surgiram as universidades de Lisboa e Pôrto pelo agrupamento artificial das escolas existentes e criação das faculdades de Direito e de Letras, a primeira na capital, as outras nas três universidades, ao mesmo tempo que se suprimia a Faculdade de Teologia da velha Universidade. Criou-se depois a Universidade Técnica em Lisboa.

Estas reformas provocaram o exodo de professores distintos de Direito para Lisboa.

Apesar dos fundos golpes que lhe foram vibrados, a Universidade de Coimbra mantem com lustre as suas honrosas tradições e continua sendo o nosso primeiro centro de formação intelectual.

Não se coaduna com a índole da *Gazeta* sucinta descrição dos monumentos de Coimbra e a ánalise dos seus elementos de vida muito complexa, pois já não é apenas o centro célebre da vida universitária. A indústria, o comércio, os serviços forenses como sede de uma Relação constituem factores valiosos da sua actividade.

Ocupar-me-ei especialmente do seu sistema de comunicações ferroviárias.

* * *

Quando se pensou na construção das linhas principais, chamadas do Norte e Leste: Lisboa à fronteira e Entroncamento ao Pôrto, não podia deixar de ser considerada a importância de Coimbra, como centro intermédio. Se se obrigou

a linha do Norte a um desvio acentuado para melhor servir Aveiro, por maioria de razão se devia proceder por forma análoga para com a cidade de Coimbra.

Não só a linha do Norte a devia oscular, mas era de ali que devia bifurcar a linha destinada a servir a Beira Alta, o que favorecia tôdas as relações regionais com tão importante centro administrativo, judiciário e comercial.

Os estudos de Sousa Brandão obedeciam a êsse plano racional, embora ocasionasse maior custo da construção.

Em vez de se levar a linha da Beira Alta pelo vale do Mondego a Santa Comba ou nas faldas da Serra da Estrêla, procurou-se como ponto de bifurcação mais alto na linha do Norte a Pampilhosa e de ahi seguiria a linha da Beira Alta.

O contrato de 3 de Agosto de 1878 adjudicou a linha da Beira Alta saindo, não de Coimbra, mas da Pampilhosa, e deu à cidade a compensação de um ramalículo da linha do Norte, concedido, não à C. P. concessionária desta, mas à B. A.

Mais tarde, em 1883, foi contratado o trespasse do ramal para a C. P., que o construiu e explora.

Por contrato de 23 de Novembro do mesmo ano foi concedida à C. P. a linha de Torres-Figueira-Alfarelos, que dava por Alfarelos ligação de Coimbra com a Figueira. Outra fôra prevista pela concessão do trôço da Pampilhosa à Figueira.

Se a linha da Beira Alta tivesse saído de Coimbra natural seria que a prolongassem directamente de Coimbra à Figueira, como seu natural prolongamento, em vez da pouco razoável duplicação de linhas paralelas Figueira-Alfarelos e Figueira-Pampilhosa.

Quando se fizeram os estudos da linha da Beira Alta, Boaventura Vieira partia de Coimbra-B, subia o vale de Coselhas, passava sob a Portela de Santo António em túnel de 300m e seguia a margem direita do Mondego até Santa Comba.

Sousa Brandão saía da mesma estação em reversão e dirigia-se a Miranda do Corvo. Nenhum dêsses traçados foi adoptado.

A conseqüência dos erros cometidos foi a concessão, em 1883, da linha de Coimbra a Arganil, primeiro de via estreita e depois de via larga como prolongamento do ramal.

Por ocasião da revisão do plano da rêde, em 1927, propoz-se que de Coimbra-B saísse uma linha de via estreita que pelo estreitamento da linha de Arganil prosseguisse até Santa Comba e se bifurcasse para dar a linha por Ceia e Gouveia.

Um decreto de 1927 autorisara o estreitamento da linha, que está em exploração com via larga até Serpins e por concluir até Arganil e concedeu à respectiva emprêsa o prolongamento da linha a Santa Comba.

COIMBRA — Igreja de Santa Cruz

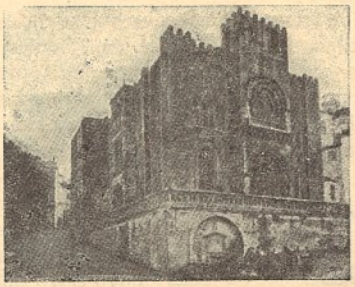
A Câmara Municipal propuzera que, em vez de se construir a estação terminal do ramal com prejuizo da avenida à beira do rio, se eliminasse o ramal, substituído por um serviço de eléctricos com centrais nos dois pontos da cidade.

A solução proposta pela Comissão revisora foi a do estabelecimento de uma estação de via estreita em Coimbra-B a par

da de via larga. Dela sairiam as linhas de Cantanhede e Santa Comba e de Coimbra a Arganil.

A Comissão elaborou após inquérito um plano de linhas de via estreita, em que figuravam as duas: de Aveiro por Cantanhede a Coimbra-B a de Arganil de Coimbra-B a Santa Comba-Dão, da qual sairia a linha de Gouveia.

Surgiram oposições de carácter militar e outras, que fizeram deixar para estudos posteriores a fixação da largura de via.



COIMBRA — Velha Catedral

A crise ferroviária, que se manifestou a partir de 1930, pôs de parte a construção de novas linhas, de modo que Coimbra ficaria limitada à linha do Norte com o seu ramal e à de Serpins. A essas linhas junte-se o serviço urbano dos seus tranvias.

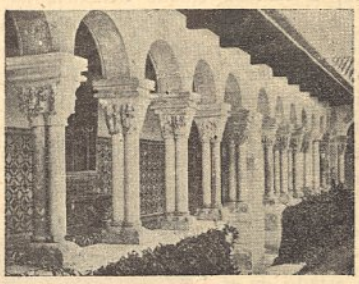
Pela nota seguinte se pode avaliar o movimento do ramal, referido a 1936.

Teve 762.635 passageiros com 185 contos de receitas;

5.067 toneladas de g. v. e 103.900 de p. v. com as receitas respectivas de 42 contos e 294.

A receita total do tráfego foi de 521.700$00 a que se juntam 33.700$00 de impostos.

As despesas de exploração atingiram 932.126$00, havendo pois um *déficit* de exploração de 410.446$00, que desceria se no rateio de despesas a fazer o ramal fôsse menos carregado, o que transformaria em saldo positivo mormente se se levasse em conta o afluxo do tráfego à linha principal.

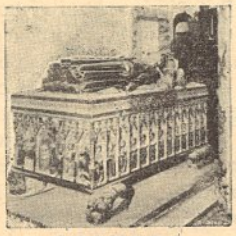


COIMBRA — Colunas dos Claustros do Convento de Sellas

É o trôço de maior receita quilométrica da C. P. com excepção das linhas urbanas e de cintura.

Coimbra merecia mais e melhor.

O problema ferroviário foi mal resolvido em relação aos seus interêsses.



COIMBRA

Túmulo da Rainha Santa Isabel

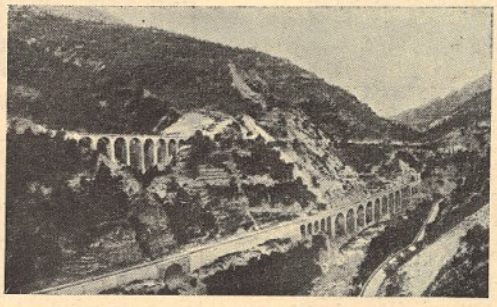
Notas de Viagem

A Cidade da Sombra e da Luz

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

VIII

NÁPOLES, a famosa cidade beneficiando do velho prolóquio que a coloca na ante-câmara da morte, — *«vedere Napoli e poi morire»* — já que depois de a vermos é possível morrer, justifica a nomeada de formosa em que compete com Rio de Janeiro, Constantinopla e mesmo Lisboa. Quanto a dizer-se, como o espelho mágico da madrasta de Branca de Neve, qual de entre as quatro é a mais bela, isso depende exclusivamente do gôsto do visitante e do estado de espírito em que o mesmo a percorre. Se êle sai da estação discutindo com o carregador da bagagem, ou deixa a cidade com pesada nota de hotel a escaldar-lhe a algibeira, isso já representa motivos suficientes para que o agrado lhe saia um tanto amortecido.



ITÁLIA — Linhas de Nice

Sem discutir preferências, notarei apenas que Nápoles se me afigurou urbe algo desconcertante. Vielas sujíssimas alternam com avenidas deslumbrantes, foge-se de um bêco de garotos nus e moncosos para nos determos ante ideal panorama marítimo, com o fundo majestoso do fumegante Vesúvio. Se acudimos aos arredores, ora pisamos, não sem preocupação, a cinza ardente dos Campos Flegreos, ora nos inebriamos na paisagem idílica de Pausílipo. À esquerda ruge um vulcão que ameaça, à direita esmalta-se Capri, uma ilha deliciosa, que não parece dêste mundo. Mais além, dorme a cidade porta de Pompeia, como vítima caída aos pés do gigante, que lá do alto a imolou à sua ira.

É nesta alternativa de sombra e luz que passeamos por Nápoles e seus arredores. Vinha perto o meio-dia quando cheguei à estação da Praça Garibaldi, gare enorme e movimentada, como tôdas as grandes estações italianas.

As ruas ferviam ao sol e, logo o hoteleiro me aconselhou que fôsse procurar fresco e almôço na encantadora Pausilipo, para onde me encaminhou munido, não só de instruções respeitantes à forma de realizar mais prática e econòmicamente o trajecto, como igualmente de mais agradàvelmente tomar a refeição.

Foi graças a êsse obsequioso hospedeiro, que se exprimia naquele idioma de Nápoles que obriga o estrangeiro a repetidamente pedir para bisarem as palavras, na primeira audição geralmente incompreensíveis, que tomei, a poucos passos do hotel, o carro eléctrico n.º 1, pedi um bilhete baratíssimo chamado «horário», que me serviu em todo o percurso através da cidade que encosta ao mar, que valeu igualmente para o novo carro que, três quartos de hora depois tomei, já no princípio de Pausílipo, e que, finalmente, me conduziu até o coração do encantador arrabalde napolitano, onde, num terraço, povoado de mesas, coberto de colmo e virado para o mar, ante um dos mais belos panoramas do mundo, saboreei o mais apetitoso almôço de que o meu estômago se recorda.

Depois, a digestão foi devidamente feita ao ritmo compassado de uma espécie de «charrette», coberta de toldo arrendado e que um cavalicoque, anterior ao fascismo, plàcidamente puxou até Pozzuolli. O cocheiro era um velhote loquaz e risonho, que nunca saíu de Nápoles, que é pai de onze filhos e que aprecia o bom vinho que por lá não falta. E, a propósito elogia o seu Duce, que pelo que o velho me disse, é também bom copo, e que aconselha os seus súbditos a prestarem, às cepas italianas, a merecida honra.

Em Pozzuolli, visitam-se as ruínas de um velho templo meio submerso e, depois, o anfiteatro local. Seguidamente de novo no carrinhoto, sobe-se até à famosa Solfatara, também conhecida como o «Pequeno Vesúvio» e cuja visita chega para fazer uma ideia precisa do que é o irmão mais velho, o Vesúvio, que, quilómetros àlém, dorme numas tréguas de duração incerta. Que não está morto, prova-o porém a cabeleira de vapores, que lentamente expele da boca hiante. É a respiração do monstro sonolento e pouco preocupado da sua missão de vestal do fogo da Terra, já

que a Solfatara é um ajudante que o auxilia na tarefa de ciclope.

Aqui, os pés gradualmente aquecem-se até o ponto de nos recordar os banhos escaldantes com que a medicina doméstica puxa, à extremidade inferior, os humores das constipações que nos carregam o cérebro. A cratera é uma cova suja, onde ferve lama negra, que parece lodo, borbulhando em bolhas fumegantes como de caldeira de alcatrão. Um fedor forte a matérias sulfúricas arde-nos nas narinas, e, no chão coberto de cinza, que não se aguenta na mão, tam quente é, por pequenos orifícios saem vapores. Mais àlém, sôbre outra cratera, construíram uma casinha, onde reüniram aparelhos sísmicos e de outro género, destinados a experiências científicas. Junto à casa, numa cova, areia tam branca como de praia, ferve a mais de 100 graus de temperatura.

O guia, com razão ou não, está longe de ser um optimista. Garante que a fôrça vulcânica da Soltara cresce de dia para dia e prova, atirando com uma pedra ao chão, o qual ressoa ôco como se estivessemos sôbre a pele de um tambor gigante, que é delgadíssima a camada de solo que nos sustenta. Para prova de que a mínima coisa basta para incitar o monstro, acende um facho, e o fumo do archote é suficiente para activar os vapores, que aumentam na cratera e aparecem em novos orifícios que surgem fumegando à roda de nós. Finalmente, o guia profectiza que, em tempo mais ou menos próximo, todo aquele terreno cederá e tornar-se-á numa cratera única.

Tal programa, mais do que as emanações pouco perfumadas do lodo fervente, é motivo bastante para que deixemos aquelas paragens onde, sem dúvida, Dante não deixou de vir inspirar-se para o desenho dos círculos do seu imortal «Inferno».

Está, o «Pequeno Vesúvio», a poucos metros de um luxuriante jardim de frondosas árvores e que em nada deixa adivinhar a desagradável vizinhança que, poucos passos adiante, se nos depara.

O carrinho, o cavalicoque e o seu coêvo cocheiro desceram connosco novamente a Pozzuolli, onde o automedonte já me sugerira certo restaurante, de lindo terraço sôbre o mar, onde o vinho branco de Salerno é uma especialidade.

Poucos minutos depois, concordavamos com o perito em vinhos napolitanos. Mais ninguém estava no restaurante, cuja esplanada se encontrava realmente sobranceira a um lindo panorama marítimo, esmaltado, a pouca distância, pelo cabo Miseno e pelo ilha de Nisida. A conta que, porém, paguei, e embora tivesse generosamente incluido o cocheiro no número dos bem-aventurados consumidores daquele Salerno, era contudo bastante para abranger mais numerosa clientela. Além disso, o criado tardou largo tempo antes que ma trouxesse. Percebi depois a razão da demora. Fôra chamar três músicos que se instalaram a um canto do terraço e, em nossa honra — se assim se pode chamar —, fizeram-nos ouvir a mais desafinada execução, que se é inadmissível em qualquer parte do mundo, na musicalíssima Itália, foi-me tam assombrosa como se do Vesúvio sùbitamente saltasse um jacto de rosas.

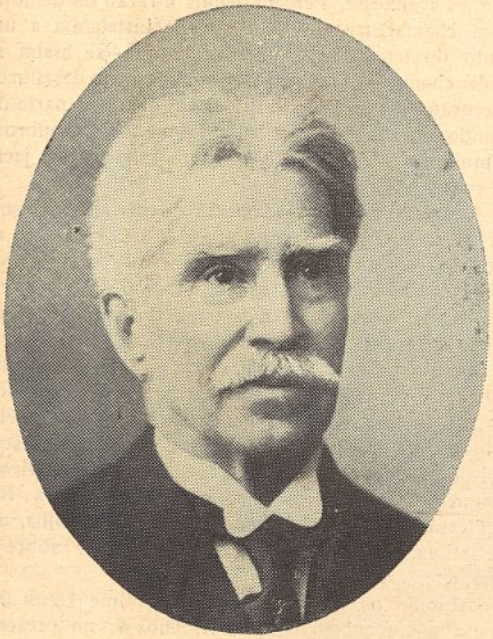
Regressamos apressadamente ao carrinho, não sem ter deixado, no pires que um dos três carrascos da arte dos sons nos estendeu, um óbolo sem dúvida modesto de mais para as ambições dêles, mas excessivo se o considerarmos paga do valor artístico do concêrto.

De Pozzuolli a Bagnoli, outra pitoresca praia dos arredores de Nápoles, valeu-nos a velha experiência do pacato cavalinho, já que o cocheiro, mais satisfeito e loquaz do que nunca, vinha-me contando pitorescos episódios próprios e alheios incluindo no primeiro a enumeração dos litros que nesse dia já bebera: três em casa, dois na visita que fizera a uma filha, um de minha responsabilidade no restaurante sôbre o mar, etc.

Abrangidos na mesma protecção que Deus dispensa aos meninos e aos borrachos e, no presente caso, também aos companheiros do borracho, chegámos sem novidade a Bagnolli, deixámos o bom do cocheiro, que mais uma vez me pediu que recomendasse a todos os meus amigos que pensassem ir a Nápoles, o velho Barnabba Crespi, pois tal é o seu nome — encargo êsse de que aqui pùblicamente me desempenho —, tomámos o eléctrico e regressámos a Nápoles, cujos vidros brilhavam como oiro, naquele sublime fim de tarde em que, sôbre o Vesúvio, as primeiras núvens da noite se confundiam com o penacho de cinza, que a brisa lentamente ia desfazendo como entretida a dobrar novelos que um gigante travêsso houvesse enleado.

Engenheiro Fernando de Souza

No dia 30 de Maio, o nosso querido amigo e eminente Director, sr. Engenheiro Fernando de Souza, completou 85 anos de idade.



É uma idade avançada, mas não rara. Por isso crêmos em virtude da sua robustez física e da mocidade magnífica do seu espírito que muitos lustros ainda cairão, lentamente, sôbre a sua cabeça, como dádiva da natureza e como benção de Deus.

Um admirável artigo, publicado no dia do seu aniversário natalício, no diário «A Voz», de que também é director, o sr. Engenheiro Fernando de Souza recorda a sua actividade.

Reproduzimos:

«Quiz Deus que chegasse ao dia de hoje, para completar 85 anos de idade, mais do dôbro da vida média. Perfiz em Janeiro último 63 anos de exercício de profissão, 50 dos quais, completados em Setembro próximo, foram consagrados à especialidade ferroviária, amada com paixão.

Conto perto de 45 anos de exercício de devoção jornalística, praticada desde 1895, a princípio com interrupções e desde 1916 ininterruptamente na «Ordem», «Época» e «Voz», sem contar 41 anos paralelos de jornalismo técnico desde 1900 na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», como assíduo colaborador e nos últimos tempos director honorário.»

Com efeito, há quarenta anos que o sr. Engenheiro Fernando de Souza dá à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o fulgor da sua pena, em artigos sempre admiráveis de crítica e de ensinamentos técnicos, que são sempre lições das mais altas. E nesses artigos, que tanto prestígio têm dado a esta publicação, não só se impõe a sua competência técnica, a visão inteligente e serena dos problemas ferroviários, admira-se também o seu espírito devotado à grandeza e ao amor de Portugal.

Em 85 anos de idade, conta o nosso eminente director e amigo querido 63 anos de exercício de profissão, isto é 63 anos de actividade posta ao serviço dos interêsses superiores da nossa Pátria.

Com um afectuoso e respeitoso abraço, o saudam pelo seu aniversário quantos trabalham na «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

O que todos devem saber

O PREÇO DO «TAXI» E A EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

O «taxi» em Lisboa é um transporte barato. Com o intuito de informar o público e dada a natural utilização dêste meio de transporte para visitar a Exposição do Mundo Português que brevemente se inaugurará, damos breve resenha dos preços de alguns pontos da cidade até ao local da exposição.

Êstes preços, é claro, não têm um vigor absoluto pois as facilidades ou dificuldades de trânsito podem alterá-los, para mais ou menos embora não seja de prever alteração sensível.

Percursos:

Do Campo Pequeno, por Marquês da Fronteira, rua Maria Pia, Alcântara e Santo Amaro à Exposição:

Em carros de 3 4 lugares, 15$00.

Em carros de 6/7 lugares, 18$50.

Da praça do Chile, pelo Saldanha, Rotunda, rua de Santa Isabel, Necessidades, Santo Amaro à Exposição:

Em carros de 3 4 lugares, 15$00.

Em carros de 6,7 lugares, 18$50.

Do largo da Graça, pela rua da Verónica, Santa Clara, Terreiro do Trigo, T. do Paço, Avenida da Índia à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 15$00.

Em carros de 6/7 lugares, 18$50.

Da praça Duque de Saldanha pela Rotunda, Santa Isabel, Necessidades, Santo Amaro à Exposição:

Em carros de 3/4 lugares, 12$50.

Em carros de 6/7 lugares, 15$50.

Do Rossio pela Avenida da Índia à Dxposição:

Em carros de 3,4 lugares, 13$00.

Em carros de 6,7 lugares, 16$50.

O lisboeta terá ocasião de verificar que, do Campo Pequeno à Exposição, um «taxi», ocupado por 4 pessoas, custará o transporte cêrca de 3$50 o que é evidentemente um transporte baratíssimo se considerarmos a distância, que é, de cêrca de 9 quilómetros, o que equivale a dizer que se transporta em um quilómetro por menos de cinco tostões ($50).

Êste é o primeiro Afonso, disse o Gama,
Que todo Portugal aos Mouros toma;
Por quem no Estígio lago pura Fama
De mais não celebrar nenhum de Roma.
Êste é aquele zeloso a quem Deus ama,
Com cujo braço o Mouro imigo doma,
Para quem de seu Reino abaixa os muros,
Nada deixando já para os futuros.

CAMÕES — Lusíadas — *Canto VIII.*

Camões
E OS ESTRANGEIROS
O GÉNIO LÍRICO DO POETA

Pelo Dr. HERNANI CIDADE

DURANTE muito tempo, a crítica estrangeira não conheceu em Camões senão o autor dos *Lusíadas*. O seu génio lírico, expresso numa língua para as nossas confidências entre fronteiras, só podia ser conhecido por portugueses e espanhois — que se nos associaram na celebração do tri-centenário. De entre êstes, já desde o século XVII não faltam os leitores e imitadores de Camões — e basta apontar o nome do mais genial de todos — Lope de Vega. Além Pirenéus, porém, foi preciso que o Romantismo viesse despertar o universalismo das curiosidades que o caracterizou, para que o lírico fôsse visto em tôda a sua grandeza. Foram a Inglaterra e logo depois a Alemanha, os primeiros países a reconhecê-lo. Já nos referimos ao que sôbre êle pensava F. Bouterweck, que em 1805 nos consagrou a *Geschichte des portugiesieschen Poesie und Beredsamkeit*. Antes dêle, em 1803, oferecia Lord Viscount Strangford aos seus compatriotas ingleses os *Poems from the Portug. of L. de Camoens*, e no respectivo prefácio, sem esquecer as censuras aos defeitos da escola italiana que a moda insinuou na *Lírica*, elogia o poeta que foi *a um tempo o seu próprio criador e aperfeiçoador* e assinala-lhe as composições menores, feitas com o gôsto educado pela tradição provençal, porque «não têm a afectada negligência do moderno requinte, antes a graciosa e encantadora simplicidade da musa grega». Outros tradutores de sonetos camonianos foram Hayley e Southey. Podemos ver as suas traduções nas *Memoirs of the life and writings of Luiz de Camões, by John Adamson* (1820), que inclui uma notícia sôbre as *Rimas*.

Isto, logo no primeiro quartel do século XIX. Desde então, o lírico genial não foi mais esquecido, por detrás do épico. E todos os países de grande cultura o podem conhecer, através das traduções dêle feitas.

O leitor poderá ver a resenha dos juízos críticos sôbre êle formulados por estrangeiros, no belo livro *Camões Lírico* (I VOL.) do Sr. Prof. Agostinho de Campos. Ao que dêle aqui resumimos, pouco tivemos que acrescentar.

A Alemanha mais do que nenhum outro país se empenhou no conhecimento do poeta. Já nos referimos a K. Rosenkraz, que o inclui e elogia no *Handbuch einer allgemeinen Geschichte der Poesie* (1833). Antes dêste, já F. von Schlegel (in *Sämmtliche Werke*, 1822) o colocava, «pela grandeza do plano e propósito, a par dos mais ilustres poetas de que fazem alardo a Itália, a Espanha ou ainda os povos setentrionais...» E acrescenta que, «olhando para a acabada beleza e juntando a grandeza intelectual à perfeição da forma, elegantíssima e cheia de garbo e novidade, não será fácil encontrarmos seu igual entre os modernos».

Mas o mais benemérito esfôrço camo-

nista ali realizado — ali e em todo o mundo culto, apenas exceptuado o país de Faria e Sousa, Juromenha, D. Carolina Michaëlis, Teófilo e J. M. Rodrigues — foi sem contestação a biografia do poeta e a tradução esmeradíssima da sua obra completa, acompanhada de eruditos comentários, pelo Dr. Storck. O Professor alemão, pondo em relêvo o cunho pessoal de uma lírica através da qual intimamente convivemos com o homem no mais compreensivo sentido da palavra, «o homem tal qual o destino e os próprios erros lhe movem e excitam o ânimo», diz «dever afirmar-se, sem receio de contestação, que êle é, não apenas o maior lírico da sua nação, mas também dos maiores líricos de todos os tempos.»

Esta actividade divulgadora e crítica foi, naturalmente, precedida e acompanhada do comovido interêsse que os românticos não podiam deixar de sentir pelo que na vida do poeta há de romanesco e dramático. Bastará dizer que ela constitui um capítulo da *Vie des grandes poètes malheureux*, despertou o entusiasmo lírico que se exprime na ode que lhe dedicou Raynouard, traduzida por Filinto, e foi até assunto de um romance de M.me Gauthier — *Les Amours de Camoens et de Catherine d'Athaide*.

A Inglaterra, à falta de quem iguale o entusiasmo de Storck — sem fácil imitação, porque à erudição mais minuciosa junta um môço espírito de poeta — enfileira, todavia, entre os admiradores do lusitano, génios de não menor categoria do que Wordsworth, que o cita a par de Dante, Petrarca e Tasso; Isabel Browning, e, sobretudo, Byron. Aquela poetisa, autora dos *Sonnets from the Portuguese*, cantou, no livro — *Catarina to Camões*, os amores dêste em versos pelos quais o marido, o poeta Browning, lhe chamava — *my little portuguese*. Byron, brindando uma dama com um exemplar das obras de Camões, escreve, a propósito, estrofes significativas da admiração que lhe consagra. Damos alguns extractos da tradução do Sr. Dr. Leite de Vasconcelos:

Talvez te sirva de alegria extrema
O penhor que te dou do meu afecto imenso:
Canta os sonhos de amor, um belo tema
De que ninguém jàmais deve zombar, eu penso.
. . . . . .

Lê êsses versos, pois, com alvorôço,
Tu que aspiras, senhora, ao mundo e à liberdade.
. . . . . .
Êle era, sim, um génio peregrino
E verdadeira a chama em que o seu peito ardia.

(In-*Rèspigos camonianos*, 1904).

Tradutores e críticos estrangeiros são unânimes em reconhecer no grande lírico uma genial espontaneidade que se não estanca sob a pressão da escola. Todos subscreveriam o juízo crítico de Bernardo ten Brink, (*Im neuen Reich, 1881*) que considera que «Camões é poeta pela graça de Deus; a poesia é o ar que respira e expira; tôdas as fôrças da sua vida interior se desdobram em poesia... as formas mais difíceis se adaptaram, espontâneamente e sem esfôrço, à expressão do seu pensar».

Nos últimos anos, sem esquecer o carinho que lhe votam lusófilos como o Sr. Philéas Lebesgue, que tam bem o conhece, a estrangeiros ficámos devendo igualmente alguns estudos de mérito sôbre o poeta. E para só falar dos que, em estudos ou traduções, se têm ocupado da *Lírica*, citamos o Sr. Prof. Edgard Prestage, que tam inteligentemente se tem empenhado em torná-lo conhecido em Inglaterra, e os Srs. Prof. Le Gentil e Aubrey-Bell. Êste eminente crítico, que considera *Os Lusíadas* «um grande livro lírico em louvor de Portugal», diz que «a principal excelência do poeta está em que, sem perder a música dos seus *versos deleitosos*, tem o dom de pensar em verso (a faculdade de pensar revela-se notàvelmente em algumas das suas elegias e oitavas)...». E acrescenta: «extremamente ousado ou extremamente ignorante seria o crítico que (*no confronto entre Camões e Petrarca*) colocasse um dêles acima do outro. Em génio foram iguais, mas sôbre o génio de cada um actuou diferente atmosfera...» Pelo que respeita ao Sr. Prof. Georges Le Gentil, no prefácio da sua tradução de algumas composições do poeta para a colecção — *Les Cent Chefs d'œuvre étrangers*, escreve:

Camões é o artista mais completo do Renascimento. Improvisa com a desenvoltura de um homem de espada, eleva-se, sem aparência de esfôrço, ao tom de uma côrte cerimoniosa, faz reviver da

idade média tanto a vida popular como o maneirismo aristocrático, retém da antiguidade o vigor, a plenitude, o sentido da expressão justa e calculada, aproveita dos castelhanos o pitoresco dos «modismos», a fantasia imprevista no burlesco, assimila de Petrarca o jôgo sábio das antíteses, a arte de requintar os sentimentos delicados. Nêle se perpetua a melancolia chorosa e langorosa do bucolismo nacional. Tam capaz de calçar um coturno estreito como de se expandir em livres confidências, brinca com todos os ritmos, põe-se todo inteiro numa obra diversa, múltipla, onde ressoa a trombeta heróica, onde geme a flauta pastoril, onde retine, como uma dissonância aguda, a ironia vingadora.

Para terminar — e *the last but not the least:* Além-Atlântico, diz o poeta brasileiro Mário de Andrade:

A Espanha estilhaçou-se numa poeira de nações americanas;
Mas, sôbre o tronco sonoro da língua do ão,
Portugal reüniu 22 orquídeas desiguais.
Nós somos na Terra o grande milagre do amor.

Clan de Jaboti.

Tôdas essas *orquídeas desiguais, reünidas no tronco sonoro da língua do ão,* se dispersariam, se êste se não erguesse pujante da seiva dos génios. O amor da língua, se mergulha raízes no instintivo amor filial, avigora-se na orgulhosa consciência da sua capacidade expressiva e dos seus pergaminhos de cultura. Ninguém o exprimiu melhor do que um outro poeta brasileiro — Olavo Bilac:

Amo o teu viço agreste e o teu aroma
De virgens selvas e de oceano largo!
Amo-te, ó rude e doloroso idioma,
Em que da voz materna ouvi: «meu filho!»
E em que Camões, chorou, no exílio amargo,
O génio sem ventura e o amor sem brilho.

A língua portuguesa, In — *Poesias.*

Não é apenas o espontâneo sentimento de admiração, desprezador de divisórias geográficas ou étnicas, que o génio suscita; é esta consciência da grande dívida espiritual para com quantos nos legaram à alma os seus mais nobres títulos de orgulho, que explica, na grande nação irmã, o culto camonista. E não só se exprime na magnificência verbal dos encómios, das rápidas impressões sôbre a personalidade do poeta ou sôbre o conjunto da obra, de um Joaquim Nabuco, por exemplo, mas nos estudos tam sérios e penetrantes do Prof. Afrânio Peixoto, a quem êste livro tanto deve.

Monumento a Luiz de Camões em Lisboa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O NOSSO PRIMEIRO NÚMERO ESPECIAL DAS FESTAS DOS CENTENÁRIOS, DEDICADO A LISBOA, CONSTITUÍU UM SUCESSO

Foi grato para nós constatar que o nosso primeiro número dedicado às festas dos Centenários constituíra um verdadeiro sucesso e a prova está nas notícias publicadas na Imprensa da capital que transcrevemos, com os agradecimentos às palavras amáveis que nos são dedicados e aos nossos presados colaboradores.

Diário de Notícias

Em comemoração do Duplo Centenário publicou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» um número especial com variada e excelente colaboração, tanto literária como artística, e um magnífico aspecto gráfico. A capa e alguns desenhos são da autoria de Stuart Carvalhais.

Jornal do Comércio e das Colónias

A revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelo nosso querido amigo sr. Carlos d'Ornellas e pelo sr. conselheiro Fernando de Souza, publicou agora, um número dedicado aos Centenários, com excelente colaboração e apresenta aspecto gráfico digno de registo. A colaboração dêste número foi entregue a nomes literários conhecidos e a individualidades de reconhecida competência em matérias técnicas. Registamos algumas das personalidades que assinam artigos: Mário Beirão, Fernando de Souza, general Raúl Esteves, dr. Manuel Murias, engenheiro Abel Urbano, Rebelo de Bettencourt, Henrique da Silva Pinto, coronel Roma Machado, José da Natividade Gaspar, Jorge Ramos, capitão aviador Humberto da Cruz, coronel Lopes Galvão, Cunha Correia Júnior, W. B. Mtichell, etc. Carlos d'Ornellas assina ainda, uma página literária, escrevendo um curioso artigo àcêrca da vida e da obra de Antero do Quental.

Êste número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», impresso em bom papel, publica na capa, a côres, um desenho de Stuart, alegoria à comemoração dos Centenários, o que dá ao volume aspecto agradável.

Apresentamos à direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» felicitações pelo cuidado com que elaborou êste número comemorativo do Duplo Centenário.

A Voz

Esta interessante publicação quinzenal, dirigida pelo sr. Conselheiro Fernando de Souza e Carlos d'Ornellas, organizou um magnífico número para comemorar as festas centenárias. Apresenta-se com óptimo aspecto gráfico e trás alguns artigos de grande interêsse sôbre o significado das comemorações dêste ano e sôbre alguns aspectos da vida nacional.

Diário de Lisboa

A interessante revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicou agora, com uma bela capa a côres de Stuart de Carvalhais e diversos desenhos do mesmo admirável artista, um número especial dedicado às comemorações do duplo centenário, que insere artigos dos srs. dr. Mário Beirão, engenheiro Fernando de Souza, general Raúl Esteves, dr. Manuel Murias, coronel Abel Urbano, Rebelo de Bettencourt, Henrique da Silva Pinto, coronel Carlos Roma Machado, José da Natividade Gaspar, Jorge Ramos, capitão-aviador Humberto da Cruz, coronel Alexandre Lopes Galvão, Carlos d'Ornellas, Cunha Correia Júnior e W. B. Mitchell.

Diário da Manhã

Com excelente colaboração literária, histórica e técnica, além de copiosas ilustrações, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicou o seu n.º 1258 às festas dos Centenários. O respectivo sumário é o seguinte:

Centenários — 1140 e 1640 (Gravuras), Versos do dr. Mário Beirão. — O nosso Director, entrevista o Chefe do Estado (Gravura) — Doutor Oliveira Salazar, Presidente do Conselho. — Comemorações Centenárias, pelo Eng.º J. Fernando de Souza. — Portugal, país de soldados, pelo General Raul Esteves. — Oito séculos de história, pelo dr. Manuel Murias. — O Caminho de Ferro da Beira Alta nas Comemorações Centenárias, pelo coronel de engenharia Abel Urbano. — Programa oficial das Comemorações Centenárias. — Portugal e a Revolução de 1640, por Rebelo de Bettencourt. — Primeiras Locomotivas, tradução de Henrique da Silva Pinto. — O Caminho de Ferro e a Colonização Africana, pelo Coronel Carlos Roma Machado. — Notas de Viagem, por José da Natividade Gaspar. — Portugal Eterno e Livre, por Jorge Ramos. — A Aviação e o Império, pelo capitão aviador Humberto da Cruz. — Meios de transporte doutros tempos em África, pelo coronel de engenharia Alexandre Lopes Galvão. — Página Literária, por Carlos d'Ornellas. — Castelo de Bragança. — As Ilhas Maravilhosas, por Cunha Correia Júnior. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Castelos de Pombal e de Marialva. — O Caminho de Ferro e a ponte de Colónia. — O apodrecimento da madeira, por W. B. Mitchell. — Linhas estrangeiras. — A guerra e os Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Parte Oficial. Na capa (frente), uma sugestiva alusão a 1940, da lavra do distinto artista Stuart.

Diário do Alentejo

Esta importante e categorizada revista publicou agora um primoroso número especial, dedicado às comemorações centenárias.

Superiormente colaborada e com grande número de gravuras, a presente edição constitue um autêntico e brilhante triunfo jornalístico.

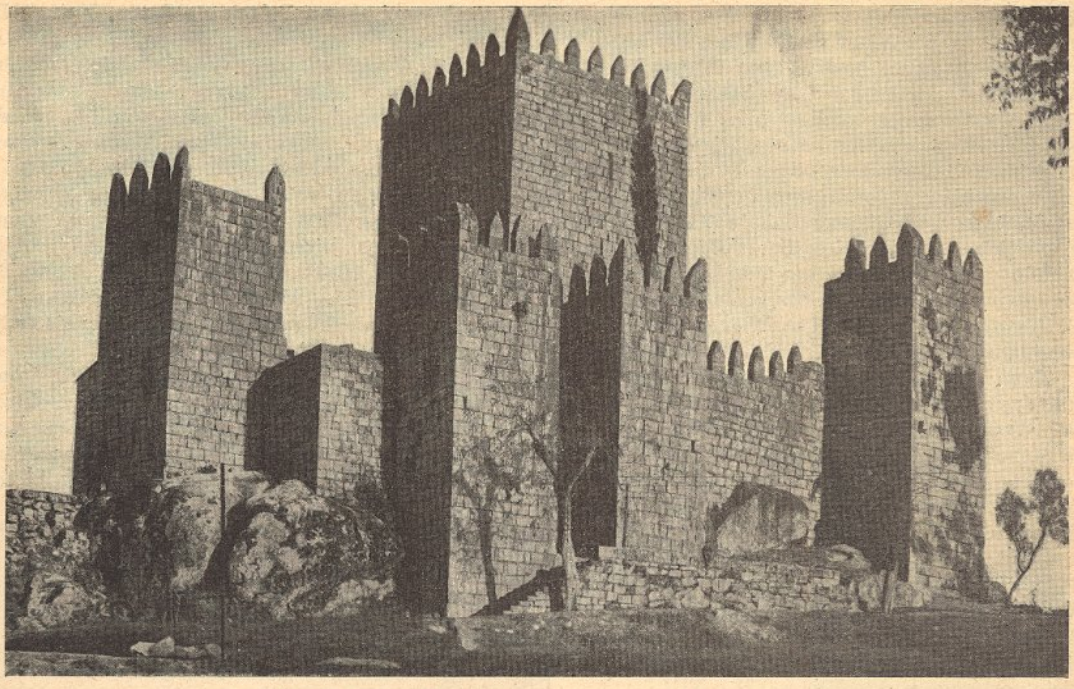
As nossas felicitações.

Jornal de Notícias

O número 1258 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicado aos Centenários da Fundação e Restauração de Portugal, é primoroso. Primoroso, pelo valor da sua colaboração, assinada por alguns dos nossos maiores escritores — e pela sua luxuosa apresentação gráfica. Assim, contam-se, entre os seus colaboradores, os nomes consagrados de Mário Beirão, general Raúl Esteves, Conselheiro Fernando de Souza, dr. Manuel Murias, Rebelo de Bettencourt, Coronel Roma Machado, Humberto Cruz, Lopes Galvão, Carlos d'Ornellas, etc.

O Primeiro de Janeiro

Número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicado às comemorações centenárias. Insere valiosa colaboração do general Raúl Esteves, eng.º J. Fernando de Sonza, dr. Manuel Murias, coronel Abel Urbano, Rebelo de Bettencourt, eng.º Alexandre Lopes Galvão, Carlos d'Ornellas, coronel Carlos Roma Machado, capitão Humberto da Cruz, Jorge Ramos, José da Natividade Gaspar, etc.



CASTELO DE GUIMARÃIS — *Onde nasceu a mais linda História do Mundo*

Programa Oficial das Comemorações Centenárias

I — ÉPOCA MEDIEVAL

DE 2 A 15 DE JUNHO — Junho, 2 (Domingo) — Inauguração das comemorações nacionais, «Te-Deum» na Sé patriarcal e em tôdas as Sés, colegiadas e velhas igrejas matrizes de Portugal e do Império. À tarde sessão solene na Câmara Municipal de Lisboa, em que discursará Sua Excelência o Presidente da República; à mesma hora, solenidades em tôdas as Câmaras Municipais da Metrópole e das Colónias, e nas Embaixadas, Legações e Consulados de Portugal, unindo, no mesmo sentimento da Pátria, os portugueses dispersos pelo Mundo. À noite, sessão solene na Assembleia Nacional.

Junho, 4 — Comemoração da Fundação, em Guimarãis, Cortejo das flores. Missa campal. Discurso de Sua Excelência o Presidente do Conselho. A bandeira de Afonso Henriques é hasteada pelo Chefe do Estado na tôrre do castelo de Mumadona, e à mesma hora, pelas autoridades locais, nos castelos medievais portugueses que mais importante papel desempenharam na história da Fundação e da Conquista. Salva a artilharia em tôdas as guarnições militares e navios de guerra; repicam os sinos em tôdas as igrejas de Portugal imperial. À noite, em Guimarãis, representação do «Auto da Fundação», junto do castelo.

Junho, 5 — Chegada do Chefe do Estado e do elemento oficial a Braga, pela Citania e Lanhoso. Cerimónia religiosa na Sé Primaz; visitas aos túmulos de D. Teresa e do Conde D. Henrique, e à Capela da Glória. Sessão solene no antigo paço arquiepiscopal de D. José de Bragança. Repouso no Bom-Jesus.

Junho, 6 — Inauguração do padrão comemorativo

do recontro de Valdevez (1149 ?). A comitiva segue para o Pôrto, por Viana do Castelo e Barcelos.

Junho, 7 — Acto medieval do Pôrto. Visita à Sé: comemoração da concessão do foral pelo bispo Hugo (1123); evocação dos bispos fundadores. À noite, sessão solene em que se celebrará a criação da primeira bolsa comercial por D. Diniz (1293) e a sua reorganização por D. João I (1387).

Junho, 8 — Chegada a Coimbra. Cerimónia cívico-religiosa na igreja de Santa Cruz, perante o túmulo de Afonso Henriques e de Sanho I. Sessão solene na Sala dos Capelos, comemorativa das Côrtes de Coimbra (1211) e da fundação da Universidade (Lisboa, 1290; Coimbra, 1308).

Junho, 9 (Domingo) — Acto medieval de Lisboa. Romagem de povo à Sé e ao Castelo de S. Jorge. Representação de uma alegoria dramática ao ar livre, no castelejo. Iluminações e danças populares — Festa provincial do Ribatejo, em Santarém (1).

Junho, 10 — Sessão solene na Academia das Ciências: glorificação da língua portuguesa.

Junho, 11 — Inauguração da Exposição dos Primitivos Portugueses, no Museu das Janelas Verdes. À noite, concêrto de gala no Teatro D. Maria II; peça sinfónica inspirada na «Fundação»; reconstituïção musical das poesias galécio-portuguesas dos séculos XII e XIII.

Junho, 12 — Véspera de Santo António. Visita ao lugar em que, segundo a tradição, nasceu o grande Santo Português. À noite, representação, no adro da Sé de Lisboa, de uma obra hierática alusiva. — Festa provincial de Trás-os-Montes e Alto Douro. Inauguração das pontes sôbre o Tua e sôbre o Tâmega.

Junho, 13 — Partida do elemento oficial para Beja e Castro Verde. Romagem ao local tradicional da batalha de Ourique (1139); inauguração do padrão comemorativo em Cabêço de Rei. Partida para Faro. — Em Lisboa, iluminações e arraiais nos bairros da cidade antiga.

Junho, 14 — Festa provincial do Algarve. Comemoração da tomada de Faro (1249) e do quarto centenário da sua elevação a cidade (1540).

Junho, 15 — Actos solenes de Lagos e Sagres. Preito ao Infante e aos navegadores do ciclo henriquino, precursores do Império. Missa campal no rochedo de Sagres; benção ritual do Mar.

II — ÉPOCA IMPERIAL

DE 16 DE JUNHO A 14 DE JULHO — Junho, 16 (Domingo) — Inauguração da Exposição do Mundo Português.

Junho, 22 — Recepção de credenciais das Embaixadas extraordinárias e Missões especiais estrangeiras, no Palácio de Belém. Visita à Exposição.

Junho, 23 (Domingo) — Missa de pontifical, e acto imperial na Igreja dos Jerónimos, em que usará da palavra Sua Eminência o Cardial Patriarca; exaltação do esfôrço civilizador de Portugal no Mundo. Banquete no Palácio da Ajuda.

Junho, 24 — Passeio inaugural na estrada marginal Lisboa-Cascais. À noite, marchas populares dos velhos bairros de Lisboa. Festas provinciais do Minho, em Braga, e do Alto Alentejo, em Évora.

Junho, 25 — Abertura da Exposição de Cartografia Portuguesa, no edifício dos Jerónimos. Serão manuelino na Tôrre de Belém.

Junho, 26 — Inauguração, em Lisboa, do monumento a Pedro Álvares Cabral, oferecido pelo Govêrno brasileiro à nação portuguesa. À noite, preito ao Brasil na Exposição do Mundo Português.

Junho, 27 — Abertura da Exposição bibliográfica e documental das Côrtes do Reino, no palácio da Assembleia Nacional. Récita de gala no Teatro de D. Maria II; representação de autos e farças de Gil Vicente.

Junho, 28 — Serenim de Queluz, nas salas e jardins do Palácio, oferecido ao Corpo Diplomático e Missões estrangeiras. Execussão de música setecentista portuguesa (orquestra de câmara e cravo); representação de cenas de uma comédia do tempo.

Junho, 29 — Inauguração do Aeroporto de Lisboa. À noite, concursos e prémios aos ranchos populares lisboetas no recinto da Exposição.

Junho, 30 (Domingo) — Grande cortejo imperial do Mundo Português.

Julho, 1 — Acto solene inaugural dos nove congressos do Mundo Português, no palácio da Assembleia Nacional (à noite).

Julho, 2 — Recepção dos congressistas no Pavilhão de Honra da Exposição. Primeira sessão de trabalhos do III congresso, «Navegações e descobrimentos dos portugueses», e do IV congresso, «Monarquia dualista».

Julho, 3 — Primeira sessão de trabalhos dos V e VI congressos. À noite, na Sociedade de Geografia, abertura solene do Congresso Colonial (IX).

Julho, 4 — Partida do elemento oficial para o Pôrto. Abertura da Exposição da obra de Soares dos Reis, no palácio dos Carrancas. Inauguração do Pôrto de Leixões. À noite, sessão solene na Universidade: início dos trabalhos do I congresso, «Pré e proto-história».

Julho, 5 — Cortejo do trabalho, no Pôrto; Baile no Palácio da Associação Comercial.

Julho, 6 — Partida para Coimbra. Inauguração da Exposição de Ourivesaria. Abertura solene dos trabalhos do II congresso, «Portugal medieval», na sala dos Capelos.

Julho, 7 (Domingo) — Comemoração da Raínha Santa. Festa provincial da Beira do Litoral. — Partida do elemento oficial para o Buçaco: visita aos monumentos da guerra peninsular.

Julho 8 e *9* — De regresso a Lisboa, romagem aos lugares históricos do centro do País: Leiria, Batalha, Tomar, Alcobaça, Caldas da Raínha, Óbidos, Santarém. Durante o percurso, realização de vários actos e solenidades: em Tomar, inauguração do monumento a Gualdim Pais; em Leiria, comemoração das côrtes de 1254, em que pela primeira vez teve voz o povo; visitas ao mosteiro de Alcobaça e ao campo da batalha de Aljubarrota (1385).

Julho, 10 — Prosseguem, em Lisboa, os trabalhos dos congressos do Mundo Português.

Julho, 11 — Inauguração do Parque Florestal de Monsanto. À noite, recepção dos congressistas coloniais na Secção etnográfica colonial da Exposição.

Julho, 12 — Récita de gala no Pavilhão de Honra.

Julho, 13 — Banquete de encerramento dos Congressos.

Julho, 14 (Domingo) — Festa dos «Lusíadas» na Exposição do Mundo Português.

PERÍODO INTERCALAR CORRESPONDENTE ÀS FÉRIAS

Agosto, 10 — Festa provincial do Baixo Alentejo, em Beja.

Agosto, 14 — Dia de Nun'Alvares: evocação do esfôrço militar português através dos tempos.

Agosto, 15 a 24 — Actos comemorativos nos arquipélagos da Madeira e Açôres.

Setembro, 8 (Domingo) — Inauguração do Estádio Nacional e da Ponte de Alcântara. Abertura da Semana Olímpica.

Setembro, 12 — Sessão inaugural do Con-

LISBOA — Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade

(1) As festas provinciais compreendem, segundo os casos, exposições etnográficas, paradas agro-pecuárias e cortejos folclóricos regionais.

Aldeia indígena, na secção colonial da Exposição do Mundo Português

gresso de Ciências da População, na Universidade do Pôrto.

Setembro, 15 (Domingo) — Abertura, no Pôrto, da Exposição etnográfica do Douro Litoral. Feira das Colheitas. À noite, espectáculo de gala.

Setembro, 16 — Festa provincial da Beira Alta, em Vizeu.

Outubro, 4 — Festa provincial da Beira Baixa, em Castelo Branco.

Outubro, 30 — Celebração do Concurso de Portugal na defesa da Espanha Cristã: acto comemorativo da batalha do Salado (1340) na Sé de Évora.

III — ÉPOCA BRIGANTINA

DE 10 DE NOVEMBRO A 2 DE DEZEMBRO — Novembro, 10 (Domingo) — Peregrinação popular aos lugares históricos da Restauração em Lisboa.

Novembro, 11 — Sessão solene inaugural do Congresso luso-brasileiro de História (VII).

Novembro, 12 — Recepção dos congressistas na Exposição do Mundo Português. Espectáculo de gala no Pavilhão de Honra.

Novembro, 13 — Romagem à Igreja da Graça, de Santarém, onde repousa Pedro Álvares Cabral. Leitura, junto à campa do Descobridor, de trechos da carta de Pero Vaz de Caminha.

Novembro, 14 — Homenagem à memória do Padre António Vieira, na igreja de S. Roque; reconstituïção de um dos sermões prègados naquele púlpito pelo orador.

Novembro, 15 e 16 — Visita aos lugares históricos do Alentejo: Évora (sessão comemorativa do movimento de 1637, na sala dos actos na antiga Universidade); Borba (batalha de Montes Claros, 1665); Ameixial (batalha do Canal, 1663); Fronteira (batalha dos Atoleiros, 1384); Elvas (batalha das Linhas de Elvas, 1659). Preito aos mortos da Independência, ante os padrões das grandes batalhas.

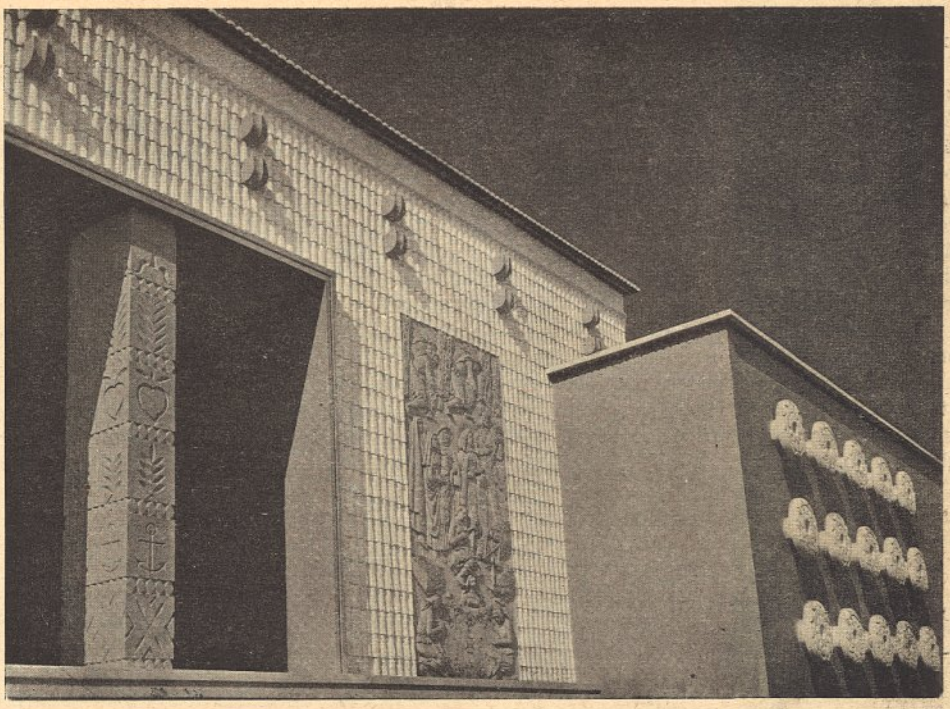
Novembro, 17 (Domingo) — Inauguração da estátua equestre de D. João IV no Terreiro do Paço de Vila Viçosa. Cortejo histórico-militar. Visitas evocadoras da estirpe ducal de Bragança; sala de armas do Castelo; sala dos Duques; igrejas-panteões dos Agostinhos e de Santa Clara.

Novembro, 18 — Prosseguem em Lisboa os trabalhos do Congresso Luso-Brasileiro de História. Inauguração do Teatro de S. Carlos; primeira representação da ópera «1640».

Novembro, 19 — Sessão de encerramento do Congresso Luso-Brasileiro de História. Banquete aos congressistas no Pavilhão de Honra da Exposição.

Novembro, 20 — Abertura do Congresso de história da actividade científica portuguesa, na Universidade de Coimbra (VII Congresso do Mundo Português).

Novembro, 24 (Domingo) — Acto de escritura



Pormenor de um pavilhão da secção Etnográfica Metropolitana da Exposição do Mundo Português

pública, ao estilo do século XVII, da doação do Palácio dos Condes de Almada ao Estado pela colónia portuguesa do Brasil. Cerimónia da entrega das chaves, pelos representantes da Colónia, ao Govêrno Português. Posse do edifício pela Mocidade Portuguesa e pela Sociedade Histórica da Independência. À noite, concêrto no Pavilhão de Honra da Exposição: peça sinfónica inspirada na «Restauração»; execução de composições musicais de D. João IV e dos contrapontistas portugueses do século XVII.

Novembro, 26 — Sessão solene no Museu de Artilharia, comemorativa dos grandes chefes militares seiscentistas.

Novembro, 27 — Inauguração da Exposição bibliográfica da Restauração, na Biblioteca Nacional.

Novembro, 28 — Sessão solene na Academia das Ciências: comemoração da obra dos diplomatas e dos jurisconsultos de Portugal restaurado.

Novembro, 29 — Festa de homenagem, na Exposição, à Colónia Portuguesa do Brasil e a todos os núcleos de portugueses dispersos pelo Mundo.

Dezembro, 1 (Domingo) — «Te-Deum» na Sé de Lisboa. Desfile das bandeiras da Restauração e dos estandartes dos Municípios, das Corporações, da Legião, da Mocidade Portuguesa, perante o Monumento dos Restauradores. Á noite, espectáculo de gala no Teatro de D. Maria II: representação da peça «Vila Viçosa».

Dezembro, 2 — Encerramento das festas nacionais, pelo Chefe do Estado, na Câmara Municipal de Lisboa. À mesma hora, sessões solenes em tôdas as Câmaras Municipais da Metrópole e do Império, Embaixadas, Legações e Consulados Portugueses. À noite, representação da ópera «1640», em espectáculo gratuito para o povo.

O CORTEJO DO TRABALHO NO PÔRTO, EM 5 DE JULHO

Entre os números do programa das Comemorações Centenárias, que terão início no dia 2 de Junho, com um solene «Te-Deum» na Sé Patriarcal e em tôdas as Sés, Colegiadas e velhas Matrizes de Portugal e do Império, destaca-se o Grande Cortejo do Trabalho, que desfilará nas ruas do Pôrto, no dia 5 de Julho.

Esta grandiosa desmonstração alegórica, vasada em moldes amplos e de largos objectivos nacionalistas, pois nela estarão condignamente representados o comércio, a indústria e a agricultura de tôdas as províncias portuguesas, no que elas tiverem de mais característico e mais belo — há-de constituir um acontecimento do maior relêvo e terá o alto significado de uma deslumbrante glorificação secular.

Correspondendo inteiramente ao pensamento que o originou, o Grande Cortejo do Trabalho será exibido num ambiente próprio e com a imponência devida, afirmando, mais uma vez, o entusiasmo, o carinho e o amor que os portuenses dedicam a

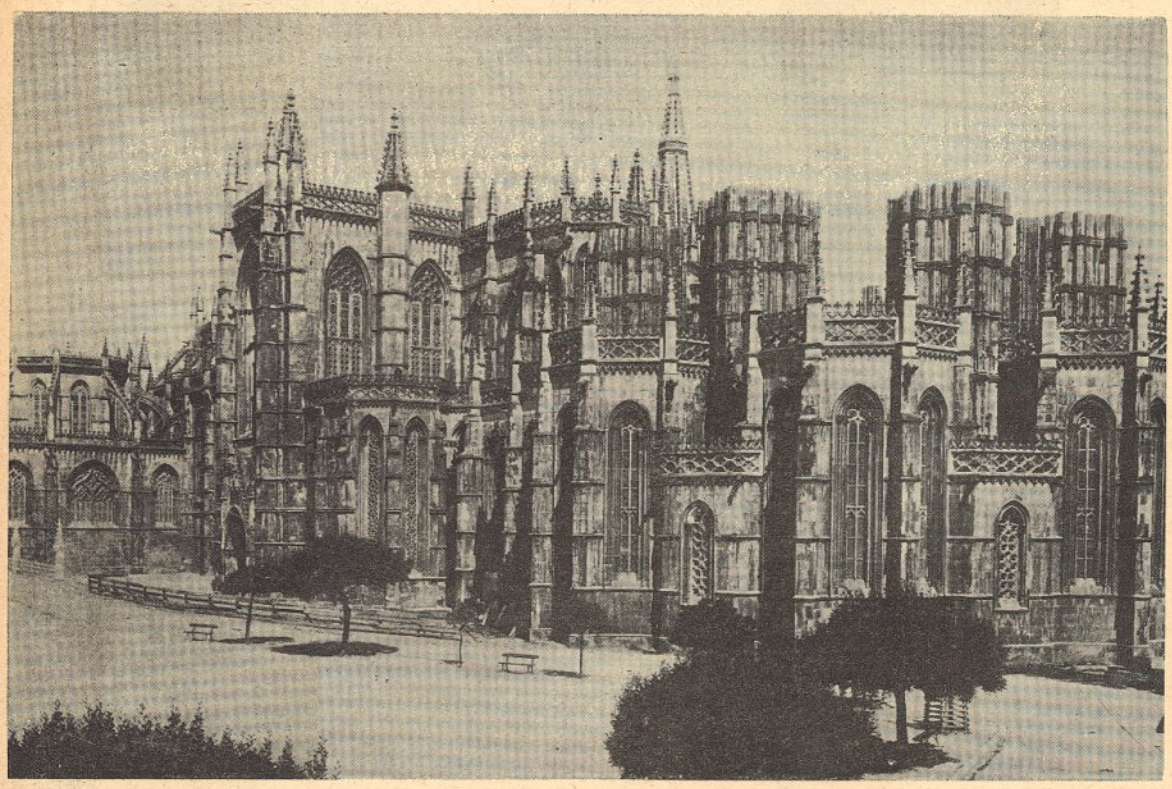
tôdas as iniciativas que, estimulando o seu amor-próprio de empreendedores audaciosos e de realizadores probos e honestos, de algum modo, poderão reflectir-se no bom nome da sua Cidade.

Já foram aprovados superiormente, e estão a ser concluídos, os carros alegóricos «A Agricultura», «A Pesca», «O Azeite» e «As Frutas», de José Luiz; «Trabalho Nacional» e «A Indústria», de Carlos Carneiro; «O Pão Nosso de Cada Dia» e «O Milho», de Octávio Sérgio — e ainda muitos outros que se iniciaram e que breve se anunciarão.

Podemos, no entanto, dizer que o sr. Eng.º Mário Borges, presidente da Direcção da Associação Industrial Portuense, tomou a seu cargo a representação das numerosas classes agregadas naquele organismo, tendo feito já a entrega das «maquettes» dos respectivos carros alegóricos ao organizador oficial do Cortejo.

Congregam-se, portanto, os melhores esforços para que nada falte, ou tenha de se improvizar; e, pelo que está feito, pode assegurar-se que tudo ficará concluído a tempo.

Também se trabalha intensamenta na organização oficial da «Memória e Descrição do Grande Cortejo do Trabalbo», feliz iniciativa que ficará a documentar êste grande acontecimente nacional de consagração das actividades económicas portugueses. Inserirá colaboração das altas entidades oficiais, focando problemas de interêsse e de flagrante oportunidade; o trabalho na organização corporativa do Estado Novo, no comércio, na indústria, na agricultura, transportes e comunicações; a acção dos Municípios no trabalho nacional, e concluirá com a descrição pormenorizada e profusamente ilustrada de todos os elementos que formarem aquêle Grande Cortejo.



MOSTEIRO DA BATALHA

Ecos & Comentários

Por SABEL

A supressão do apeadeiro do Dafundo

EM virtude da construção da estrada marginal Lisboa-Cascais, vai ser demolido o apeadeiro-estação ferroviária do Dáfundo — arrabalde dos mais pitorescos da capital, onde, segundo dados oficiais, vivem mais de três mil habitantes da população fixa. A supressão dessa estação trás evidentemente altos prejuizos àquela localidade.

Foi graças aos Caminhos de Ferro que poude desenvolver-se o Dáfundo sob o aspecto populacional e sob o aspecto comercial.

Muito teriamos a dizer sôbre êste assunto mas o tempo falta-nos e o escasso local de que dispomos não permite ir àlém, pelo que nos limitamos a dar esta notícia que ficar egistada nas colunas dêste número para não faltar um dia à história dos Caminhos de Ferro em Portugal.

A Direcção da Associação Comercial e Industrial do Concelho de Oeiras interessou-se pelo assunto, junto da Sociedade Estoril, — entidade a quem foi ordenada a supressão da estação do Dáfundo — e uma comissão de que faziam parte os srs. Luciano Silva Matias, Jacinto Brito e Jaime Ribeiro, entregou ao ilustre engenheiro Espregueira Mendes, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, uma bem elaborada e fundamentada representação de comerciantes, proprietários e moradores do Dáfundo, em que solicitam de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a substituïção da estação que vai ser demolida, por outra em local que possa servir convenientemente a população do Dáfundo.

Estamos certos que os interêsses desta localidade não ficarão prejudicados por muito tempo — pois o assunto, como todos os assuntos que são submetidos ao Estado e à atenção do sr. Ministro das Obras Públicas — ficará resolvido rápida e satisfatòriamente.

Vantagens...

COM a devida vénia, transcrevemos do «Diário de Lisboa» esta carta dirigida ao sr. dr. Joaquim Manso, ilustre director do mesmo jornal.

Sr. dr. Joaquim Manso: — Agora que o dr. Oliveira Salazar decidiu fazer a conversão da dívida externa, é curioso relembrar um episódio que se deu quando se negociava o convénio com os credores externos.

Era então Presidente do Conselho o conselheiro Hintze Ribeiro e num conselho de Ministros presidido por S. M. El-Rei o sr. D. Carlos, tomava-se conhecimento de que o Kaiser se opunha terminantemente à assinatura do convénio.

Compreende-se fàcilmente o que representava para Portugal a falência das negociações.

El-Rei lembrou então que a Alemanha estava naquele momento muito interessada em concluir uma aliança com a Itália e que se se conseguisse que o Rei da Itália advogasse a nossa causa possivelmente se alcançaria o fim desejado; estava persuadido que S. M. a Raínha a sr.ª D. Maria Pia seria a pessoa indicada para tratar com o monarca italiano e que se o conselho estivesse de acôrdo êle iria falar com Sua Augusta Mãi.

Concordou o conselho com a sugestão, interrompeu-se o assunto. El-Rei foi ao Paço da Ajuda e 1 hora mais tarde regressava às Necessidades para comunicar aos Ministros: «Minha Mãi parte àmanhã para Roma».

Oito ou dez dias mais tarde, um telegrama do Rei da Itália comunicava a El-Rei D. Carlos que o Kaiser autorisava a assinatura do convénio.

Estamos numa época em que não se devem esquecer os serviços prestados por aqueles que desapareceram e não é portanto fora de propósito a recordação dêste serviço do grande Rei Brigantino.

Agradecendo a publicação destas linhas. — Sou de V. etc. *Marquês do Lavradio.*

O petróleo...

TÊM morrido muitos homens, e mais morrerão por êle.

Por ordem de importância, os paises mais ricos em petróleo são os seguintes: — Estados Unidos, 155.700.000 toneladas; Rússia, 26.700.000; Venezuela, 22.800.000; Roménia, 8.800.000; Irão, 8.200.000; Indias holandesas, 6.400.000; México, 4.800.000; Irak, 4.100.000; Colúmbia, 2.600.000; Perú, 2.200.000; Argentina, 2.100.000; Trindade, 1.800.000.

. . . . . .

E aumentaram $25.

Um "máximo" em nosso poder

...E que gostosamente nos alegrava, fôsse pertença doutro país... Continuamos a ser a capital mundial, mais barulhenta. Até aqui, tinhamos a concorrência ao título da cidade madrilena. Agora porém, esta decretou a «restrição do barulho», impondo multas a peões e automobilistas.

Porque será que em Portugal não se faz o mesmo?! Não tem sido por falta de haver quem se queixe... Jornais sérios e humorísticos, revistas, tudo tem diligenciado nêsse sentido. Há talvez uma questão de *humanidade* no caso. E' que nem todos os inquilinos dum prédio têm telefonia.

Então o do 5.º andar, que possui um bom aparelho, cheio de potência, abre-o completamente para que todo o prédio tenha «música no trabalho». Enfim, a *caridade no som.*

O caso dos automóveis, é outra demonstração — a de patriotismo — E' que nas estatísticas mundiais, ou nos esquecem ou quando aparecemos, é num lugar pouco lisonjeiro.

Vá de businar desenfreadamente, para que, e em especial os estrangeiros, tenham a noção dum fantástico movimento de veículos. E assim, nêste e naquêle «barulho», descobre-se sempre uma pontinha de «amôr pelo semelhante». Portanto, deve conservar-se a «chinfrineira»... tão *amiga* daquêles que têm de trabalhar.

Estatistica

SEGUNDO as últimas estatísticas, a igreja evangélica conta na Alemanha 20.200 paróquias com um total de 16.000 sacerdotes. O Estado concedeu a esta igreja, em remuneração a pastores, em paramentos, para o ensino religioso, para as faculdades de teologia e para a assistência espiritual no exército, nada menos de 70 milhões de marcos, aos quais se devem acrescentar mais 150 milhões em impostos de igreja, que revertem em favor desta.

A igreja católica compreende na Alemanha 48 bispados com mais de 11.000 paróquias e 33.00(sacerdotes. No Reich existem também 661 ordens e congregações masculinas com um total de 13.800 irmãos e 7.900 femininas com mais de

90.000 irmãs. O Estado dispendeu com a igreja católica, em 1936, 55 milhões de marcos e mais 120 milhões de imposto de congregações.

Nas igrejas realizaram-se 157.587 casamentos católicos ou sejam 99,74 % dos casamentos efectuados pelo Registo Civil. Das 390.340 crianças resultantes dêstes matrimónios foram batizadas 99,74 %. Nas Universidades do Estado existem 8 faculdades católicas às quais devem ser acrescentados mais 6 institutos teológicos. O número de estudantes de teologia católica, num total de 5.000 em 1935-37, manteve-se constante.

Procurando a verdade

SEGUNDO um jornal londrino, devem ler-se da maneira que se segue, as notícias vindas a público, para que possamos procurar-lhe a tão escondida verdade dos nossos tempos.

Confirma-se — *Contudo, não se sabe nada.*

Volta a confirmar-se — *A-pesar-das investigações efectuadas ainda nada se sabe.*

Afirma-se em... que foi confirmado — *Nada se sabe e não cremos que os embusteiros de... existam.*

Confirma-se categòricamente — *Corre rumor.*

Foi confirmado de maneira absoluta e categórica — *Não se desmente de todo o rumor.*

Por fim, foi absolutamente confirmado oficialmente e sem deixar lugar a dúvidas — *É possivel.*

Formalidades

O Largo do Cadaval, que fica junto à rampa do acêsso à estação do Rossio, vai ser transformado em Parque de estacionamento para automóveis.

Segundo acôrdo entre a C. P. e a Câmara Municipal de Lisboa, pertencerá ao Município a conservação do recinto, cuja propriedade continuará sendo daquela Companhia. Para isso, continua o largo a ser vedado, todos os anos, a serventia do público, uma vez em cada semestre, pelo espaço de uma hora.

Eu ou nós?

UM estudante norte-americano teve a paciência de lêr e estudar todos os discursos de Hitler, Mussolini, Daladier, Chamberlain e Roosevelt — para vêr quantas vezes empregavam o «eu».

Descobriu que Hitler o emprega de 50 em 50 palavras. Mussolini, de 83 em 83 palavras. O presidente Roosevelt, de 100 em 100. Daladier, muito mais modesto, só diz «eu» uma vez em cada 244 palavras. E Chamberlain, mais modesto ainda, só de 250 em 250 palavras.

Todavia, sempre é melhor «eu», porque «nós», são coisas atadas...

Para ajuizar

O que a mulher não deve fazer:

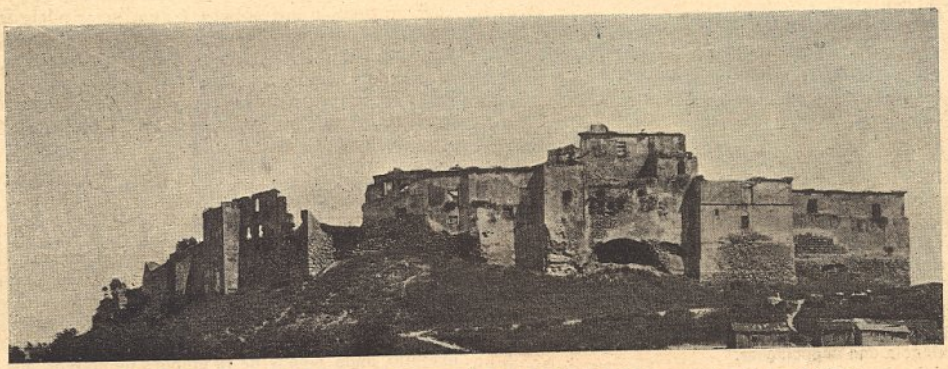
Falar muito. Perder tampo em leituras frívolas. Preguntar o que não lhe importa. Lêr romances realistas. Ajustar o vestido mais do que é preciso. Tornar as criadas suas confidentes. Deixar-se ficar horas esquecidas à janela.

Deixar-se de falar na vida alheia; saír o menos possível sòsinha e para finalisar: não maçar nem aborrecer a família, principalmente o marido.

Teoria aprovada

A equipa de foot-ball constituida por dementes do Sanatório Psiquiatrico de Santa Agueda, em Bilbau, recomeçou a sua actividade desportiva. Tem-se verificado que a prática do desporto representa um excelente processo curativo.

Donde se conclui, que o foot-ball é para doidos.



CASTELO DE SILVES — Cujas ruinas nos dizem ainda algo do seu passado e do seu brilho

O banquete de homenagem

AO

Capitão-aviador

João de Sousa Soares

Conforme a imprensa da capital vinha largamente noticiando, realizou-se, no dia 11 do mês de Maio passado, promovido por um grupo de amigos e admiradores, um grande banquete de homenagem ao capitão-aviador João de Sousa Soares, antigo Governador Civil de Faro e actual Presidente da Câmara Municipal de Sintra, banquete êste que constituíu uma verdadeira demonstração de simpatia e de apreço pela pessoa, qualidades e civismo do distinto homenageado. Numerosas entidades de destaque no meio lisboeta assistiram a êsse banquete, dando assim uma prova bem viva de quanto é justamente estimado e querido o capitão-aviador João de Sousa Soares.

A mesa de honra a que presidiu o sr. Dr. Alvaro de Vasconcelos que tem à sua direita o homenageado

Enaltecendo, com muita justiça e verdade, as qualidades de carácter, o brio militar e a envergadura política do homenageado, usaram da palavra os seguintes srs.: Dr. Alberto Sousa, Dr. Sousa Carrusca, Capitão Humberto Delgado, Padre Óscar Garcia, Alemão Mafra, Manuel Pinhanço, Francisco Batista, Carlos d'Ornellas, Manuel de Paiva, Félix Correia, representante do Queluz Atlético Club, Moreira Cardoso, Álvaro de Vasconcelos e Eduardo de Aguiar.

Em vibrante discurso, o capitão João de Sousa Soares, agradeceu, no fim, aquelas palavras de estima e de homenagem.

No decorrer do banquete foram recebidos muitos telegramas e muitas cartas de felicitações ao homenageado e de adesão àquela simpática festa. Entre as muitas pessoas que enviaram telegramas e cartas, registamos os seguintes nomes: Ex.mos Srs. Dr. Manuel Rodrigues, Ministro da Justiça, Coronel Lobo da Costa, Francisco Casal Ribeiro, Hermenegildo Vizeu, João Soares Alvim, José Prego, Marragos e Pires, Afonso do Nascimento, Braz Vieira, António Monteiro, Francisco Lopes Costa, Cap. Pimentel, Ten. Moreira Lopes, Vasco Pessoa, José Ribatâmega, Hermenegildo Neves Franco, José Santana, Herdade, Vaz Ferreira, Santos, Sequeira, Abilino Cardoso, Dr. Morais Sarmento, Ulisses Cortes, Pereira Machado, Cap. Deslandes, Tovar Faro, Antunes Cabrita, Amaral Pyrrait, Fructuoso Gaio, José Lan, Dario, Vieira, D. Mafalda Rocha, Visconde de Idanha, Cap. José Guedes, Cap. Mendonça, António Tavares, Mário Ramirez, Eduardo Moura, Dr. José Louro, Pimenta, José Freitas Filho, José Frederico Ulrich, Domingos Godinho, Custódio Ferreira, Medina, Henrique Horta, Aníbal Martins, José Remechido, «Ecos de Sintra», Cap. Regalo Correia, Cónego Delgado, Alberto Soares Ribeiro, Luiz

Um aspecto da assistência ao banquete

Abreu, Ten. Toscano, Sport União Sintrense, Corpos Gerentes da Sociedade Filarmónica Aliados de Sintra, Direcção da Sociedade Primeiro de Dezembro, Alfredo dos Santos Sintra, Cap. Júlio Botelho Moniz, Eduino

Outro aspecto do banquete

Valente, Prof. Armando Leão de Carvalho, Joaquim Fontes, Gomes Branco, Alberto Totta, Coronel José Torcato Ramires Leiria, Ido Ferreira, Luiz Lupi, Dr. Jacinto Carreiro, Joaquim Mário Garcia Cunha, César Augusto Garcia, Dr. Sargo Júnior, Américo dos Santos, José Lapa, Junta de Freguesia de Almar-

Mais um aspecto do banquete

gem do Bispo, Junta de Freguesia de Queluz, Bombeiros Voluntários de Agualva-Cacém, etc.

Não é de estranhar, pois, que, sendo o homenageado uma pessoa que tem a estima e o apreço de tantas e tão distintas entidades, constituisse o banquete, que lhe foi oferecido, aquela demonstração de verdade e de justiça, já esperada. Com efeito, o quilate moral do distinto militar tinha — e tem — jus a homenagens dêste teor.

Felicitamos efusivamente o capitão-aviador João de Sousa Soares, aplaudindo e secundando a merecida homenagem de que foi alvo, muito justamente.

Viagens e Transportes

«Sociedade Estoril»

Pelo novo horário, que entrou em vigor no dia 2 do corrente, os combóios alternados que íam directos ao Dáfundo passam a fazer paragem em Algés e dali continuam, com marcha alternada. Foi estabelecida nesta estação a sede de 1.ª zona, para efeito de assinaturas, que, até agora, era no Dáfundo e ali foi extinta.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A partir do dia 5 os combóios mistos n.os 41 e 42, da linha do Vale do Vouga, que se efectuavam, entre Sernada e Viseu, às segundas, terças, quintas e sábados, passam a efectuar-se, também, na primeira quarta-feira de cada mês, dia de mercado em Vouzela.

Também a partir daquele dia a C. P. atribue distâncias próprias ao apeadeiro de Pereiras, situado ao quilómetro 263,287 da linha do Sul, entre as estações de Santa Clara-Saboia e de S. Marcos.

— Uma portaria publicada no «Diário do Govêrno» mandou modificar os regulamentos de sinais das empresas ferroviárias, na parte referente à sinalização de combóios.

Linha de Cintura do Pôrto

Foi encerrado o apeadeiro de Triana e abertos à exploração os de Rebordões e de Pedrouços da Maia, que fazem serviço interno de passageiros, sem bagagem.

AS NOVAS CARRUAGENS DA C. P.

Conforme noticiámos, a bordo do vapor norueguês *Cypria* chegaram já a Lisboa sete das novas carruagens que constituem a primeira remessa da encomenda feita a uma firma de Filadélfia pela C. P.

As outras restantes 21 carruagens devem chegar brevemente em três navios. Trata-se de ótimo e modernissimo material que a Companhia dos Caminhos de Ferro, não se poupando a esforços, adquiriu num dos mais importantes centros industriais do mundo onde a técnica do fabrico de material ferroviário é das mais perfeitas e progressivas.

Tôdas as carruagens são especialmente construídas com uma liga inoxidável e estão equipadas com baterias alcalinas «Edison» de que é representante em Portugal a conhecida firma C. Santos, L.da.

Praia do Estoril

A Costa do Sol

Região que deslumbra — Panorama de rara imponência

Lisboa tem hoje, realmente, uma posição excepcional para constituir ponto de atracção de nacionais e estrangeiros.

Está servida a cidade por um triângulo de turismo, de que ela é um dos vértices. A Costa do Sol e a região de Sintra são outros dois.

No conjunto — uma admirável visão de panoramas e lugares de condições turísticas, de beleza inigualável.

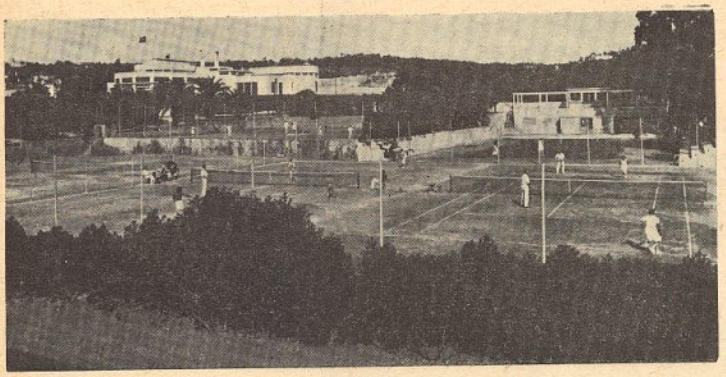
Servida, dentro em breve, por uma auto-estrada, a primeira que se constroi no nosso país — realização integrada no plano de comemorações do Duplo Centenário da Fundação e Restauração de Portugal — Lisboa vai ficar ligada, em magníficas condições, à Costa do Sol.

Os Estoris compreendem quatro povoações, S. Pedro do Estoril, S. João do Estoril, Estoril e Monte Estoril, banhadas pelas águas da baía de Cascais e tão próximas umas das outras que quási constituem uma povoação única, formando no seu conjunto como que um grande jardim, povoado de interessantes «chalets» de variada arquitectura, Casino, bares, restaurantes, escola de equitação, pavilhão de «tennis», hoteis magníficos, em tudo rivalisando com o que de melhor se encontra nas grandes praias do estrangeiro.

Qualquer das povoações e, portanto, das respectivas praias, é linda, quer pela sua situação, quer pela suavidade do clima.

Há nos Estoris os bons ares da serra, dos pinhais e do mar, ares magníficos que purificam os pulmões e reanimam o organismo, desfalecido e doente, como há, também, uma exuberância de flores exóticas e de deliciosos frutos, a par dum azul do firmamento e do mar sem outro que se lhe compare, azul de transparência divina que se ostenta na mais larga e sugestiva impressão de beleza.

Os panoramas que dali se disfrutam são de uma rara imponência: a serra de Sintra, grandiosa e altiva, erguendo-se como um castelo de sonho; a



Tennis do Estoril

«Enseada Azul», formidável aspecto do mar, que se conserva quási todo o ano de côr sàdia e limpa, e que habitualmente se conjuga com a côr estonteante do firmamento.

Terra e mar deslumbram pelo que contêm de sumptuoso e pelo que sabem transmitir de salutar, envolvendo num socêgo e numa tranqüilidade apetecidos o ambiente famoso que idealisam os que procuram dar largas à sua imaginação ou cura radical às impertinentes doenças que são o flagelo e a ruína de muitas existências que se sentem animadas a reagir pelo franco entusiasmo de viver.

O sol é a alma festiva dos Estoris. Mal abre a manhã ei-lo, carinhoso, a espalhar a sua luz doirada pela formosura invulgar de tão adorável região. E ao anoitecer, cançado o sol de beijar tanta profusão de beleza, é novo encantamento surpreendê-lo a enconchar-se no além, na fita sumptuosa do horizonte, reflectindo nas águas quietas e pesarosas a rubra côr do seu rastro de fôgo.

UMA NASCENTE TERMAL DE PRIMEIRA ORDEM

O Estoril é uma estância de primeira ordem sem nada ter que invejar às melhores estâncias do estrangeiro, conseguindo-se por esta forma fixar entre nós durante algum tempo uma parte dessa aluvião de estrangeiros que todos os anos procuram os grandes centros turísticos europeus, proporcionando-se-lhes aqui tanto ou mais confôrto do que êles encontram lá fora.

No Estoril há uma nascente termal, cujas águas se acham devidamente captadas e canalisadas para o estabelecimento fisioterápico que se encontra montado à altura da sua categoria. Fazem-se ali tratamentos de hidroterapia, fototerapia, maçoterapia, termoterapia, electroterapia e macanoterapia — serviços êstes aperfeiçoadíssimos sob a direcção de distintos clínicos. A par dos agentes físicos, a ginástica e uma grande piscina de natação — das melhores do país — com água termal a 25 %. Aberto todo o ano, êste estabelecimento termal reüne tôdas as condições, sendo considerado o primeiro da Península. As principais indicações nos tratamentos nas termas do Estoril são: artritismo, reumatismo, gota, aparelho circulatório e gastro-intestinal, doença das senhoras, obesidade e desintoxicação, linfatismo e escrufulose.

Ingleses, alemães e espanhois, passam nos Estoris a época do inverno, atraídos pela suavidade do clima, suavidade que, reünida aos mil e um outros encantos com que a natureza dotou uma tal região, faz com que ela seja já bem conhecida de todo o mundo culto.

UM CLIMA SEM TEMPERATURAS IRREGULARES E SEVERAS

Nos Estoris vive-se com satisfação e com aquela franca alegria de viver, numa tranqüilidade absoluta, fortificados pelo sol que tonifica o organismo, produzindo-lhe novos elementos de duração e conservação, porque tudo quanto ali nos rodeia é profundamente belo.

O clima excepcional e único dos Estoris pode bem considerar-se o mais próprio para os africanistas, isto é, para aqueles que, enfraquecidos e depauperados por longas e demoradas permanências nas regiões insalubres, consumidos e martirisados pelas febres constantes ou abatidos pela demolidora neurastenia, procuram salvar-se. Os que chegam das Áfricas, na ância de mais completo socêgo para um breve regresso à vida de actividade após um natural descanço que lhes impõe o seu passado em terras que lhes gastaram a energia, a saúde e os nervos, instalam-se no Estoril, o poético rincão da eterna primavera, que possui alegria à farta e magnífico ar, muitas flores a emoldurar as casitas de bem visível asseio, afastando-se do movimento e da confusão da cidade, completamente entregues à idéia de uma cura rápida, espécie de rejuvenescimento, sem invernos ríspidos, de in-

Um interessante aspecto do Parque do Estoril

cómodas ventanias e de temperaturas irregulares e severas.

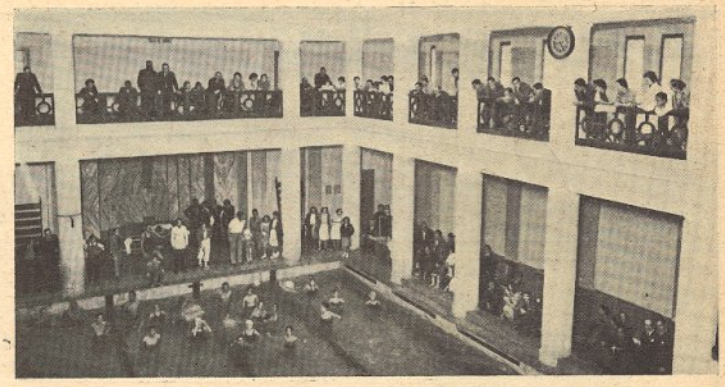
ESTORIL, GRANDE CENTRO DE DIVERSÕES

Mas, se ao mesmo tempo se deseja a vida ruïdosa, de folguedos, animadoras festas, aparatosos bailes, jantares apetitosos e tudo o mais que desperte o entusiasmo para a satisfação de viver, também no Estoril tudo se encontra sem dificuldade, bastando para isso uma visita ao Casino, estabelecimento surpreendente e cheio de encantos, certos, como estamos, de que mesmo no estrangeiro há poucos edifícios que se lhe comparem.

Quem uma vez lá entre fica absolutamente maravilhado, tais são as atracções que encontra e o deslumbramento que o cerca. No Casino do Estoril há, sobretudo, o aspecto bem frisante da grandiosidade e da imponência. Dêle se gosa a contemplação soberba do mar, dêsse mar que sabe entusiasmar-nos e enlevar-nos pelas suas *nuances* e pelos seus caprichos, e que nos deixa quási sempre envoltos numa infinita suavidade, tão infinita como a sua extensão que a vista perde no além, na linha enternecedora do horizonte. Mas, não é só o mar que arrebata a vista, que deslumbra a vista e emociona, é ainda tudo quanto rodeia o famoso Casino, árvores e plantas, flores e arbustos, todo um estendal de vegetação delicada.

Mas o Casino do Estoril impõe-se, especialmente, como Palácio de Festas. As suas salas e vastos salões, decorados com o maior gôsto por mãos habilidosas de artistas, estão sempre abertos para as mais belas manifestações de arte. Há ali todo o confôrto e o mais completo ambiente para atrir o seu público distinto, êsse público que sabe divertir-se e que sabe apreciar os esforços e as iniciativas das mais arrojadas e inteligentes empresas.

Justo é dizer-se que ao Casino do Estoril vão as maiores celebridades artísticas de todo o mundo, e que as suas atracções são constantes, de maneira a proporcionar sempre as mais extraordinárias novidades. Está em festa permanente êsse Palácio dourado, de uma das mais belas praias de Portugal, Palácio que à noite atinge a fantasia de um sonho pela sua feérica iluminação, e que de dia se mantem animadamente, graças à sua concorrência elegante e inalteràvelmente chic.



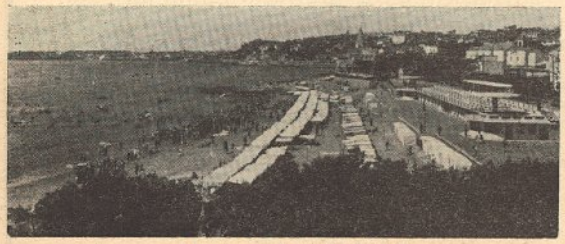
Piscina do Estoril

Baile e música são os dois números obrigatórios do programa de tôdas as noites, números que só por si representam o atractivo mais retumbante do Casino do Estoril — êsse imponente Casino que em Portugal não tem competidor e que mesmo lá fora dificilmente encontra rival.

PRAIAS MARAVILHOSAS... MAR QUE ENFEITIÇA...

As praias dos Estoris são, por assim dizer, comuns, pois ligam-se umas às outras, apresentando a grande extensão das suas areias banhadas pelas águas transparentes do oceano um espectáculo surpreendente, pela sua magnitude e pela elegância da sua curvatura, fazendo parte integrante da pitoresca baía de Cascais.

E o mar — o mar português que enfeitiça a nossa gente e traz alegria e vigor a todos quantos se abeiram dêle — dá-lhes extraordinária vida e animação. As praias, no verão, enchem-se todos os dias de milhares de pessoas — senhoras, homens e creanças — que vivem na água e na areia horas de grande encantamento, revigorando energias, cuidando do corpo e dando repouso ao espírito. Na praia do Estoril, o Tamariz é ponto de reünião obrigatório de gente de bom tom, parada de mundanismo e elegâncias, e todos os anos, na época balnear, se realizam com notável brilhantismo regatas, elegantes iniciativas que lhe dão permanente alegria e animação e constituem também forte motivo de atracção, pela nota vibrante e emotiva que êste despôrto náutico, certamente um dos mais interessantes, dá ao entusiasmo dos banhistas e dos numerosos freqüentadores daquela animada praia.



Balneário e Praia do Estoril

Locais de Turismo

A "Costa do Sol" — Estoril

Por GUILHERME CARDIM

A «Costa do Sol» em Portugal é, em proporção à área do nosso país, uma vasta região de turismo.

Grandiosa pelas belezas naturais e também, felizmente, já o é pelos aformoseamentos dotados pela mão do homem.

Encantadora pela sua posição geográfica que lhe dá uma finura, uma graça, um ambiente de beleza, que bem pode classificar-se de Paraíso da Europa.

No momento que passa, a Costa do Sol, e especialmente o seu centro, o Estoril, o verdadeiro coração desta abençoada terra, gosa duma situação privilegiada no mundo e pode classificar-se, sem receio de qualquer desmentido, como região turística de primeira categoria.

Para aqui convergem tôdas as atenções pelo socêgo e ordem que se observam como um facto, ultra importante; pelo especial clima, perfeitamente temperado; pelo sol, único de resplendor no globo terrestre e pela forma distinta, amável, absolutamente cativante como sabem e praticam todos os seus naturais e os aqui residentes de há muito.

Não temos que nos admirar da procura dêste torrão português do desejo imenso de virem para êste abençoado cantinho da Europa fixando residência ou, ao menos, passar uns dias ou ainda mesmo, apenas umas horas.

Estacionar uns momentos nêste Paraíso equivale certamente a apagar da nossa memória os muito maus bocados que passamos durante a existência!

Não temos necessidade de expedir mais reclame, não precisamos de fazer soar a trombeta da fama, basta manter a nossa tradição e continuar engrandecendo, dia a dia, esta terra de sonho lindo, para que todos nos visitem, nos estimem e, junto ou longe de nós, nos apreciem bem — com justiça — classificaddo a nossa Pátria e êste local privilegiado, do maior exemplo de turismo internacional pelo valor que lhe deu a natureza e por aquele que todos nós já sabemos compor e elevar.

Assim, temos admirável turismo nacional e internacional.

Monumento das Descobertas na Exposição do Mundo Português

Palácio-Hotel

BENIGNO FRANCISCO

DROGARIA, FERRAGENS E VIDROS

Sub-Agente da «Shell Company of Portugal, Ltd.»

Rua Costa Pinto, 126 — Telef. P. A. 96 — PAÇO D'ARCOS

Pensão Moreira

A mais preferida pelo seu confôrto e tratamento
MÁXIMO ASSEIO—BOA COSINHA
Optimos quartos—PREÇOS MODERADOS

PAÇO DE ARCOS

PENSÃO «ROYAL»

CHALET ELISA — AVENIDA SABOIA

MONTE ESTORIL

Recomendada pelo seu óptimo tratamento e condições higiénicas
Soberbo panorama sôbre o mar—ABERTA TODO O ANO

PENSÃO «ROYAL»

PRAIA DAS MAÇÃS (SINTRA)

Recomendada pelo Automóvel Clube de Portugal
AMPLO SALÃO SOBRE O MAR
ABERTA TODO O ANO

J. SIMÕES CARNOTO (Herdeiros)

com Oficina de Torneiro Mecânica

Empreiteiros de canalisações para água fria e quente e luz eléctrica

APARELHOS SANITARIOS

Canalizações em chumbo, metal e ferro laminado, torneiras de tôdas as qualidades, candieiros de latão com ornatos e simples, esquentadores para banho, bacias para retrete com tampa de mogno dos melhores sistemas, bidets de louça, sanitas, lavatórios e autoclismos, montagens de bombas, tubos de borracha com espiral para rega de jardins, agulhetas e raios, tulipas nacionais e estrangeiras, consêrto e montagem de campainhas eléctricas. Pessoal habilitado.—Orçamentos grátis.—PREÇOS REDUMIDOS

Avenida Valbom, 6 e 8 — Rua da Palmeira, 28 30 e 32

Telefone 39 — Cascais CASCAIS

LEITARIA PARISIENSE

Completo Sortido de Licores Nacionais e Estrangeiros. — Manteigas de Avanca. — Carnes Frias. - Esmerado serviço de chá, café e torradas.—O maior sortido de Whisky e Gins.

ESTA CASA ENCONTRA-SE ABERTA ATÉ ÁS 2 HORAS

129, Rua do Alecrim, 131 e Praça Luís de Camões, 2

TELEFONE: 29727

L I S B O A

RESTAURANTE CASA DA LAURA

Explêndido serviço de cosinha—Especialidade em mariscos
PASTELARIA E BAR — Lindos terraços sôbre o mar

Magnificent terraces overlooking the bay
First class restaurant, Bar and «Patisserie»

Rua Tenente Valadim, 8—Avenida da República, 24

Telefone: CASCAIS 64

A COMERCIAL COMPLETO SORTIDO DE GENEROS DE MERCEARIA

Louças, Vinhos Finos e de Pasto—Aguas de Mesa e Minerais

Henrique Salustiano Lourenço

Alameda dos Combatentes da Grande Guerra, n.os 31 a 39

Telefone 52-Cascais CASCAIS

Estoril

COSTA DO SOL

a 3 quilómetros de Lisboa

A mais elegante práia do País

TODOS OS DESPORTOS
Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALACIO-HOTEL
Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE
Completamente modernizado

HOTEL DE ITÁLIA
Preços moderados

ESTORIL-TERMAS
Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico.

TAMARIZ
Magníficas esplanadas sôbre o mar.
Restaurante — Bar

PISCINA
SALA DE ARMAS
ESCOLA DE EQUITAÇÃO
STAND DE TIRO
PARQUE INFANTIL

CASINO
ABERTO TODO O ANO

Cinema — Concertos — Festas — Dancing
Restaurante—Bars—Roleta—Banca
Francesa — Baccarat

Para informações detalhadas dirigir-se à Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Pensão Boa-Ventura

Monte Estoril
Telefone Estoril 325

Alugam-se quartos confortáveis com pequeno almôço.
OPTIMA PENSÃO
PREÇOS MÓDICOS
Água quente e fria em todos os quartos
AQUECIMENTO CENTRAL

Hotel de Inglaterra

O mais bem situado e o mais próximo do Casino do Estoril. — Inaugurado recentemente com todo o confôrto moderno. Aquecimento e água corrente quente e fria em todos os quartos

DIÁRIAS DESDE 35$00
ASCENSOR PARA TODOS OS ANDARES
ESTORIL Telefone: 161 PORTUGAL

Sociedade Agrícola de Oeiras, L.da

RAMO AGRÍCOLA
CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE GADOS
ABASTECIMENTO DE CARNES
CORRESPONDENTE DO BANCO DE PORTUGAL
Escritório em **PAÇO D'ARCOS**
Rua Vista Alegre, 7 a 9
e Rua Costa Pinto, 61 a 67
TEL. 123—P. B. X.

HOTEL MIRAMAR MONTE ESTORIL
Elevador
Água quente e fria em todos os aposentos
AQUECIMENTO CENTRAL, ETC.
AMERICAN BAR
TELE { FONES 10 E 146 / GRAMAS MIRAMAR } ESTORIL

PENSÃO ZENITH

Amplos e higiénicos quartos com água corrente quente e fria
Aquecimento central — O melhor serviço de mesa
DIÁRIAS DESDE 25$00
MONTE ESTORIL Telefone: 202 PORTUGAL

Imprensa

«VIDA FERROVIARIA»

Temos presente o n.º 66 do jornal «Vida Ferroviária». Entre a sua boa colaboração destaca-se uma bela reportagem do seu redactor Rosa Barros sôbre a interessante festa do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que teve lugar êste ano na Cidade de Santarém.

«DIÁRIO DE COIMBRA»

Completou o X aniversário de existência o nosso colega «Diário de Coimbra», cuja acção em prol daquela cidade tem sido notável.

Apresentamos-lhe os nossos cumprimentos.

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

No dia 1 do corrente festejou o seu oitavo aniversário, o «Diário do Alentejo», importante jornal regionalista.

Endereçamos-lhe os nossos votos de longa vida.

«COMÉRCIO DO PORTO»
E
«JORNAL DE NOTÍCIAS»

Acabam de comemorar, respectivamente 86 e 52 anos de vida, os jornais nortenhos, «Comércio do Pôrto» e «Jornal de Notícias», brilhantes representantes da imprensa portuguesa.

A sua já longa e honrada vida merece-nos a maior consideração, e por tal, fazemos os mais ardentes votos para que continuem trilhando o caminho que até agora têm feito, para bem do país.

No oitavo aniversário do Grupo Desportivo "Atlantic"

Na tarde de 10 de Junho, realizou-se, nas instalações da Companhia «Atlantic», em Cabo Ruivo, uma linda e animada festa, para comemoração do oitavo aniversário da constituïção do Grupo Desportivo daquela importante emprêsa de petróleos.

Todo o pessoal da Companhia «Atlantic» ali compareceu, estando também presentes os membros da Direcção. As famílias dos empregados contribuïram também com a sua presença para o brilho e animação da festa.

As provas de aptidão profissional, como as corridas de barris e bidons vasios despertaram o maior interêsse, bem como a inauguração do Campo de Basket-Ball pelos Grupos «Campo de Ourique» e «Atlantic». A «Gimkana Atlantic 1940» entusiasmou tôda a numerosa assistência.

Encerrou-se a festa com a distribuïção dos prémios das provas do «Aniversário Atlantic».

Linhas Portuguesas

Locomotivas a óleos pesados em experiência

Está-se procedendo a modificações nalgumas locomotivas, afim de se utilizar os óleos pesados em substituïção do carvão, cuja aquisição é difícil presentemente.

No trajecto Lisboa a Entroncamento, já circularam algumas dessas locomotivas, sendo as experiências coroadas do maior êxito.

Aguarda-se o parecer dos engenheiros e inspectores da Tracção.

A estação de Évora vai ser embelezada

Foram já iniciadas as obras para a remodelação do edifício da estação de caminhos de ferro de Évora, tendo-se feito já a demolição do velho casarão contíguo à mesma.

Melhoramentos

Na estação do Rossio, está-se trabalhando afincadamente em diversos melhoramentos, os quais nos meses de Junho e Agosto serão inaugurados.

Na ala direita da Estação Lisboa-R., à entrada do túnel, edifica-se para substituir o antigo um posto de manobras de agulhas e sinalização eléctricas. Êste edifício compõe-se de rés do chão e primeiro andar, de construção em cimento, e dotado de magníficas dependências para a instalação de «cabines» de telégrafo, gabinete de inspecção, chefia da «gare» e factores.

Além, doutras obras de modernização a efectuar nas diversas secções, há a inovação dos postes luminosos, indicadores das horas, e partidas e chegadas dos combóios.

Também na estação de Campolide, há obras em curso, como a construção do aqueduto e lançamento de novas linhas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

A Guerra e os Caminhos de Ferro

XVII

DA IMPRENSA: *(Atrazado)*

Segundo informações de Londres publicadas no diário parisiense «Paris-Soir», a Alemanha procura derivar para os mares do Extremo Oriente parte da sua frota de submarinos, que, naquelas paragens, actuariam contra a navegação comercial. Torna-se, porém, indispensável a obtenção de uma base para os submersiveis e, assim, o Govêrno do Reich pretende negociar com o Japão a cedência de quaisquer locais apropriados para tal fim. O local escolhido seria a ilha de Hainão, que é um ponto estratégico de grande valor, ao largo das costas da Indochina, e foi ocupada pelas tropas nipónicas. Pelo menos, oitenta submarinos seriam transportados pelo caminho de ferro transiberiano em peças desmontadas, até à baía de Baleine, próximo da base naval de Vladivostock, de onde, reconstruidos, seguiriam para Hainão.

— O combóio em que viaja o Duce passou esta noite em Florença, pelo que foi publicado o seguinte comunicado:

«O combóio especial em que viaja Mussolini, depois de ter estacionado durante a noite em Brossonone, chegou, no meio de uma tempestade de neve, à estação fronteiriça de Brenner às 9 e 30 horas. O Duce, na companhia de Ciano, apeou-se e recebeu no cais as homenagens das autoridades locais. Seguidamente passou em revista a guarda de honra».

Mussolini, que envergava o uniforme negro do partido, foi recebido pelo prefeito, pelo secretário geral e pelo comandante do corpo do Exército de Bolzano. A estação estava isolada por um cordão de tropas. A neve continuava a caír abundantemente.

O Duce passou em revista duas companhias de caçadores que estavam alinhadas no cais e conversou depois com o comandante do corpo de Exército enquanto aguardava a chegada de Führer. Êste, acompanhado por von Ribbentrop, chegou à estação da fronteira do Brenner, em território italiano, às 10 e 10.

Hitler saüdou Mussolini de maneira cordeal. Depois de terem passado em revista a companhia de honra, o Duce e o Führer dirigiram-se para o salão da carruagem de Mussolini.

Foi ali que, às 10 e 30, principiou a conferência, à qual assistiram Ribbentrop e Ciano.

A entrevista durou duas horas e meia. Enquanto os dois estadistas e os seus ministros dos Negocios Estrangeiros se reüniam no salão, os membros das comitivas do Duce e do Führer e o Embaixador da Alemanha em Roma juntaram-se numa outra carruagem do combóio especial de Mussolini.

Entre estas personalidades figuravam, do lado italiano: Sebastiani, chefe da chancelaria privada do Duce; Anfuso, chefe de gabinete do Ministro dos Negócios Estrangeiros; barão de Geisser Celesia, chefe do protocolo; e do lado alemão: dr. Dietrich, chefe da Imprensa do Reich; os ajudantes de campo pessoais de Hitler; barão von Doernberg, chefe do protocolo; e mais algumas individualidades do Ministério dos Negocios Estrangeiros.

Depois do almôço, servido na carruagem-salão, Hitler e Ribbentrop partiram para a Alemenha às 13 e 8. Cinco minutos depois Mussolini partiu para o sul. A despedida entre os dois homens de Estado foi muito cordial. Da janela da carruagem, o Führer mais uma vez apertou a mão do Duce.

No momento em que o combóio de Hitler se punha em marcha, Mussolini e o chanceler alemão trocaram uma última saüdação com o braço direito levantado.

— «London Transport» (Transporte Londrino) companhia que superintende no complicado sistema de transportes da cidade, há anos que vem realizando nos combóios subterrâneos de Londres um programa vasto de reconstrução e modernização.

Os esforços maiores para modernizar o sistema têm sido orientados no sentido de conseguir-se maior confôrto para os passageiros, eliminar-se todo o ruido desnecessário, prolongar as linhas até aos arredores distantes e tomar todas as medidas possíveis de segurança contra riscos de guerra.

«London Transport» superintende em tôda a circulação — incluindo a de «omnibus» e coches motorizados — até à distância de vinte cinco milhas fóra de Londres. A sua fôlha de férias compreende 87.000 empregados. Uma das suas estações — Charing Cross — tem um movimento anual superior a 41.000.000 de passageiros. Em 1939 — tomando-se o serviço de «omnibus» em linha de conta — a companhia transportou 3.872.000.000 de passageiros ao trabalho ou recreio.

A-pesar-dos encargos extraordinários trazidos pela guerra, a Companhia inaugurou dois prolongamentos importantes de linha. Abriram-se novas estações em St. Pauls, King's Cross e High Street, Kensington.

Para se precaver contra riscos de guerra, «Lon-

don Transport» empreendeu a construção de muitas obras defensivas cujo custo só em Londres, se calcula em £ 1.000.000.

— Os circulos oficiais italianos mostram-se satisfeitos com a excelente organização dos transportes de carvão alemão para a Itália. Diàriamente atravessam a fronteira italiana 65 combóios de carvão, em sete pontos diferentes.

— Vindos de Warnemuende, tropas alemãs e um combóio blindado foram transportados pelo «ferry-boat» para Gjedeew, tendo começado dali o avanço para o Norte.

— Progredindo ràpidamente, e sempre sem encontrar resistência, o invasor ocupava Copenhague e a linha terminal ferroviária desta cidade, cortando dêste modo as comunicações com Malmoe.

— Á beira do Sena, em «qualquer parte», a montante de Paris, 4.000 toneladas de sucata dormem em grandes terrenos vagos. Uma via férrea irregular percorre êste amontoado metálico que ela reforça de tempos a tempos, despejando ali novos vagões.

— A Rússia apresentou novos pedidos à Finlândia os quais incluem: 1.°, conclusão imediata de um acôrdo económico; 2.° imediata construção do caminho de ferro para a fronteira da Suécia; 3.° formação de companhias mistas, com elementos russos e finlandeses para a exploração de minérios devendo a Rússia obter 45 por cento do niquel extraido das minas finlandesas.

— A algumas centenas de metros do inimigo os sapadores alemãis haviam-se apoderado recentemente de combóios de mercadorias e de locomotivas francesas que se encontravam na Terra de Ninguém. Esta façanha não foi fácil. Sob a protecção de sentinelas que vigiavam os franceses, os soldados de engenharia desviaram o material para o lado alemão. Desta maneira entraram nas nossas linhas 325 vagões e quatro locomotivas.

— Nos últimos anos a Alemanha desenvolveu consideràvelmente a sua posição na importação iraniana, principalmente em conseqüência da importação crescente de máquinas, ferramentas, artigos de ferro e aço, material ferroviário e camiões. A Alemanha tomou parte muito activa na construção da via férrea transjordânica, que corta o país num comprimento de 1.400 quilómetros na direcção Norte-Sul. A Alemanha participa hoje com 22 °/o na importação iraniana, ocupando o segundo lugar entre os fornecedores do Irão, enquanto a importação de mercadorias inglesas deminuiu de 23 para 8 °/o.

— A «rádio» desta cidade informou que as comunicações ferroviárias entre a Suécia e a Noruega são quási normais onde a redução é mais considerável é na linha Kangsvinger-Oslo.

A-pesar-da escuridão geral, o serviço de caminhos de ferro foi mantido em tôda a Dinamarca durante a noite, tal como o serviço de tranvias, autobus e taxis nas grandes cidades. A direcção dos caminhos de ferro do Estado anuncia que os dois serviços de transbordo de Ocresund com destino à Suécia foram suspensos até nova ordem. Além disso todos os vôos comerciais e de tráfico civil são proïbidos sôbre Copenhague.

— Foram presenciadas cenas dramáticas nas ruas e nas estações de caminho de ferro, da Noruega, na precipitação do exodo.

— Os combates foram particularmente dramáticos na região de Askin, onde os noruegueses fizeram ir pelos ares uma ponte do caminho de ferro sôbre o rio Glommen, no momento em que sôbre ela passavam vários «autobuses» alemãis carregados de tropas. Os noruegueses destruiram ainda vários troços de via férrea.

— O ministério do Ar declara ser absolutamente falsa a notícia divulgada pela agência oficiosa alemã, segundo a qual a aviação inglesa lançara bombas sôbre uma pequena estação de caminho de ferro de Scheswing-Holstein.

— Parece que as tropas germânicas tentam refugiar-se na Suécia, mas os noruegueses destruiram vários troços de via férrea.

— Na fronteira de Oldenzaal, onde param os combóios vindos da Alemanha, mantem-se o contacto com o Reich. Além dêste ponto, nenhuma outra via ferroviária funciona nesta fronteira.

— Os alemãis que avançavam ao longo do caminho de ferro de Narvick foram atacados pelas fôrças norueguesas comandadas pelo major Omdahl.

— Os edifícios públicos, estações de caminhos de ferro, fábricas eléctricas, pontes sôbre o Tamisa estão guardados.

— O «Daily Telegraph» dá noticia de que a Bulgária está a dar inteira cooperação ao plano de fornecer a Alemanha de petróleo vindo da Rússia. Tanto a Alemanha como a Rússia estão a financiar o movimento eslavo na Europa Oriental. O petróleo vindo de Baku será enviado num percurso de 320 quilómetros, por caminho de ferro, para Batoum, no Mar Cáspio, donde será embarcado para Varna em navios de, pelo menos, 7 mil toneladas. Dali, o caminho de ferro do govêrno búlgaro transportá-lo-á, num percurso de 190 quilómetros até Russchuk, pôrto do Danúbio, fronteiro a Giugiu, donde será transportado para a Alemanha, por êsse rio, em barcaças. Para êsse fim, os caminhos de ferro do Reich cederão por empréstimo à Bulgária 300 vagões tanques. A exportação de petróleo da Rússia será naturalmente camuflada como destinando-se ao consumo interno da Bulgária.

— As fôrças britânicas que desembarcaram no fiorde de Romsdais avançam sôbre Dombas pelo caminho de ferro de Dovre.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Govêrno», n.º 102, II série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 18 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 24:

Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, segundo oficial do quadro permanente — concedido, ao abrigo da alínea *b*) do artigo 15.º da lei n.º 403, de 31 de Agosto de 1915, a partir de 28 de Fevereiro do corrente ano, o abono do vencimento de exercício que deixou de ser abonado ao primeiro oficial António Pinto Serra, cujas funções vem desempenhando cumulativamente com as do seu cargo. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Govêrno», n.º 104, II série, de 6 de Maio, publica o seguinte:

Por portaria de 18 do corrente mês, visada pelo Tribunal de Contas em 29:

Eugénio de Campos Amaral, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente de engenheiros mecânicos desta Direcção Geral — promovido, mediante concurso documental, a engenheiro de 1.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 29 do corrente:

José Alves Franco, mestre de obras adido dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Govêrno», n.º 105, II série, de 7 de Maio, publica o seguinte:

Tendo a comissão administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado solicitado um inquérito sôbre os factos que a levaram a dispensar os serviços do antigo médico director do Sanatório Carlos Vasconcelos Pôrto, de S. Braz de Alportel, Dr. Alberto Júlio Loureiro de Sousa: manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear o delegado do Procurador da República na 6.ª vara da comarca de Lisboa, Dr. Luiz de Abreu Alarcão de Oliveira Guimarãis, para proceder ao referido inquérito, dentro do prazo de trinta dias, com direito a transporte e à ajuda de custo diária de 36$, nos termos do decreto n.º 9:799, para as deslocações que forem necessárias, um e outra custeados pelo referido Fundo de Assistência.

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja ampliado por mais cento e vinte dias, a contar da data em que expirou, o prazo a que se refere a portaria de 14 de Dezembro de 1939 para a firma Sanfer, Limitada, apresentar o projecto definitivo de uma linha férrea funicular entre a vila de Sintra e o Parque da Pena.

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para o preenchimento de vagas de engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Govêrno» n.º 195, 2.ª série, de 22 de Agosto de 1939:

1.º — José Pereira Zagalo.
2.º — Rui António Marinho de Almeida de Sampaio e Melo.
3.º — Eduardo Henrique Silva de Carvalho.
4.º — António Duque Martinho.
5.º — Egas de Fontes Pereira de Melo Monteiro de Barros.
6.º — Alberto de Ilundain Ramalho Fontes.
7.º — Rui José de Oliveira Pegado.
8.º — Custódio Gonçalves Palma.
9.º — Alexandre de Lancastre Araújo Bobone.
10.º — Vicente Horta Galvão de Almeida Brandão.
11.º — Torcato de Sotto Mayor Alvares Ribeiro.
12.º — Joaquim António Rojão.
13.º — Ireneu Moreira Pais.
14.º — Manuel Basílio do Carmo Chaves Marques de Sá Carneiro.
15.º — Álvaro dos Santos Ferreira.

O presente concurso é válido para o preenchimento das vagas existentes e das que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Govêrno».

O «Diário do Govêrno», n.º 106, II série, de 8 de Maio, publica o seguinte:

Por despacho de 5 do corrente:

Jaime da Costa Simões, escritorário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Margarida Estela Soares Leite, idem, idem — idem trinta dias.

Francisco José Pulido, escriturário de 2.ª classe, idem — idem, trinta dias.

Diogo José Cavaco, medidor adido, nos termos do decreto n.º 26:504, idem — idem, trinta dias.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, declarar sobrantes, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, três parcelas de terreno, com as superfícies de 26, 171,40 e 95 metros quadrados, localizadas a primeira e a terceira à esquerda da linha férrea do Tâmega, entre perfis 810 e 814 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, e a segunda à direita da referida linha férrea, entre perfis 811 e 813 do mesmo lanço.

As mencionadas parcelas estão situadas no lugar da Portela, freguesia de S. Martinho de Arco de Baúlhe, concelho de Cabeceiras de Basto e distrito de Braga, e confrontam: a primeira e terceira ao norte e nascente e poente com

Januário de Oliveira e ao sul com caminho de ferro, e a segunda ao norte com caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com Januário de Oliveira.

As parcelas de terreno estão sujeitas a reversão, nos termos do disposto do artigo 4.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, por terem sido expropriadas em 5 de Fevereiro de 1935.

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 780 metros quadrados, à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 28,594.26 e 28,636.09, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Esquinheira, freguesia de Esmeriz, concelho de Famalicão e distrito de Braga, e confronta ao norte e nascente com João José Tinoco e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de deslocação e ampliação do cais de carvão da estação de Tunes, na linha do Sul, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto.

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de uma retrete e respectiva fossa a construir no apeadeiro de Mirão, na linha do Douro, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto.

O «Diário do Govêrno», n.º 104, II série, de 6 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Por despacho desta Direcção Geral de 29 de Abril de 1940:

Aprovado, em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso ao público A. n.º 375) sôbre a abertura à exploração do apeadeiro de Silvalde, situado ao quilómetro 314,993 da linha do Norte, e encerramento dos apeadeiros de Sisto e Pedreira, situados, respectivamente, aos quilómetros 314,4 e 315,6 da mesma linha, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Por despacho desta Direcção Geral de 1 de Maio de 1940:

Aprovado, em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso ao público A. n.º 375) sôbre a abertura à exploração dos apeadeiros de Rebordões e de Pedrouços da Maia, situados, respectivamente, aos quilómetros 3,734 e 7,598 da linha de cintura do Pôrto, e encerramento do apeadeiro de Triana, situado ao quilómetro 4,395 da mesma linha, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govêrno», n.º 102, III série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 185 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 1.ª classe Cândido da Silva, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Cecília Soares e Felisbela, viúva e filha do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido às interessadas.

O «Diário do Govêrno», n.º 105, III série, de 7 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:170 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Francisco António, assentador de 1.ª classe, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Custódia Joana, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

O «Diário do Govêrno», n.º 107, III série, de 9 de Maio, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

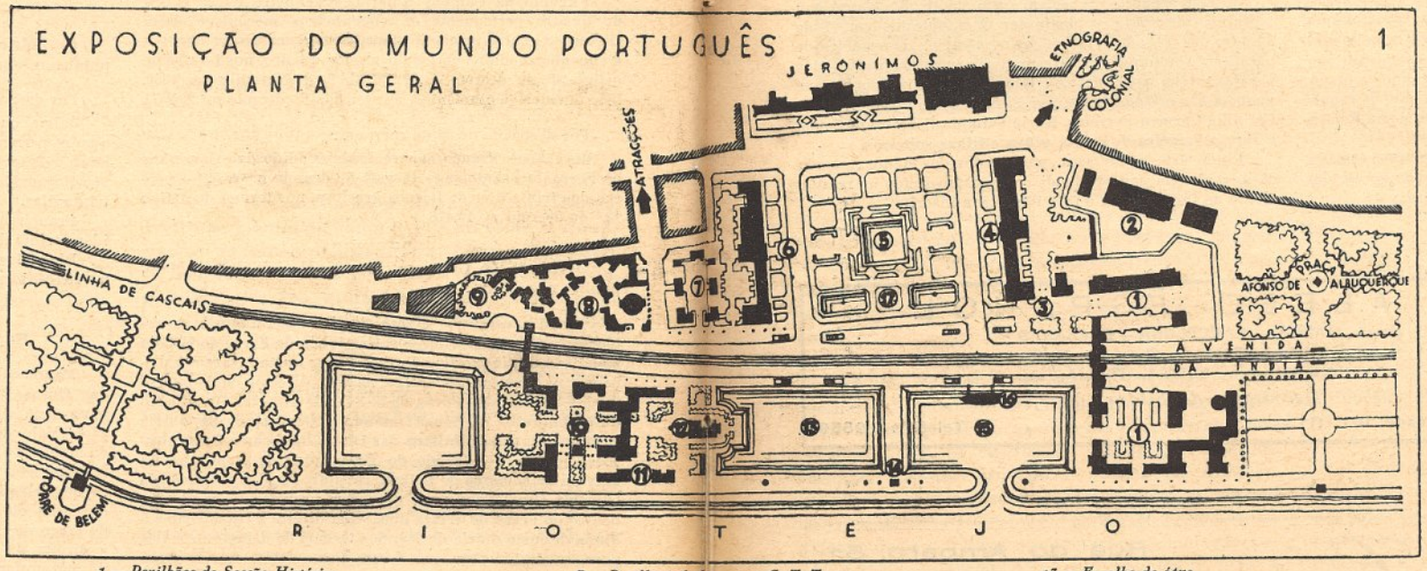
A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido carregador suplementar da estação de Campanhã, António Passos Gomes de Freitas, a cujo pagamento se habilita, nesta data, a viúva, Miquelina de Almeida Freitas.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

O «Diário do Govêrno», n.º 111, III série, de 14 de Maio publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2:086 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), chefe de distrito Aureliano Guerreiro,



1 — *Pavilhões da Secção Histórica*
2 — *Lisboa Seiscentista*
3 — *Lisboa do futuro*
4 — *Pavilhão das festas*
5 — *Praça do Império*
6 — *Portugal-1940 e Brasil*
7 — *Pavilhões da Imprensa, C. T. T., etc.*
8 — *Aldeias Portuguesas*
9 — *Parque Infantil*
10 — *Secção de Etnografia Metropolitana*
11 — *Restaurantes*
12 — *Teatro*
13 — *Espelho de água*
14 — *Infante D. Henrique*
15 — *Doca*
16 — *Nau*
17 — *Síntese do Mundo Português*

provenientes de abonos por pagar até à data, do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria de Brito, Ercília Óscar e Gervásio, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Govêrno», n.º 112, III série, de 15 de Maio publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 292 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), capataz de partido Francisco Manuel, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Eduardo José Machado, filho do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido ao interessado.

O «Diário do Govêrno», n.º 109, III série, de 11 de Maio, publica o seguinte:

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Clariano José Julião, carregador, contribuinte n.º 7:173, residente em Lisboa, falecido em 7 de Abril de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Maria Ramos Julião, viúva.

Findo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Custódio Antunes Júnior, contramestre de 1.ª classe, reformado n.º 1:979, residente em Lisboa, falecido em 7 de Março de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Eufémia Henriqueta Mendes Antunes e Lucília Henriqueta Antunes, viúva e filha solteira.

Luiz Gonçalves do Rosário, inspector, reformado n.º 2:243, residente em Barcarena, falecido em 22 de Abril de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Eugénia da Conceição Costa Carapeta do Rosário, viúva.

Findo êste prazo, será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que os falecidos estavam inscritos.

Valentim José, assentador do distrito n.º 40, contribuinte n.º 5:807, residente no sítio da Ribeira de Niza, Castelo de Vide, falecido em 9 de Outubro de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Catarina dos Santos José, Helena, Emília, Maria Violante e Mariana dos Santos José, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo, será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

José dos Santos Sousa, maquinista de 3.ª classe, contribuinte n.º 8:961, residente em Gaia, falecido em 31 de Janeiro, de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Carolina Carmina Ferreira Sousa, que também usa e é conhecida por Carolina Cândida Ferreira e Carolina Carmen Ferreira, Maria Olímpia Ferreira de Sousa e Tereza Ferreira de Sousa, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1927, em que o falecido estava inscrito.

TRÁFICO AÉREO ESPAÑOL
LINHAS AÉREAS para: MADRID — BARCELONA — BALEARES
Sevilha — Malaga — Tetuan — Melilla
Ligações para: SUISSA, ITÁLIA, etc.
Partidas diárias de Lisboa (Aerodromo de Sintra) às 7,20 h.
Delegação em Lisboa — Avenida da Liberdade, 107, 111 Telefone 29659

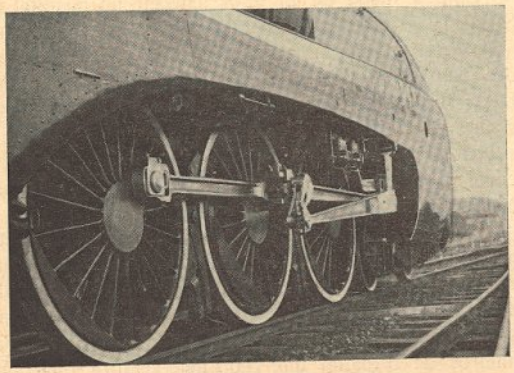
Quereis dinheiro? JOGAI NO Gama Rua do Amparo, 51 LISBOA Sempre Sortes Grandes!

Linhas Estrangeiras

BRASIL Procedeu-se já à abertura das propostas para a construção de 300 quilómetros, fornecimento de 600.000 dormentes e de 40 quilómetros de trilhos e de acessórios, para a segunda secção da linha férrea de ligação entre a Bolívia e o Brasil.

As propostas compreendem o primeiro lote de material rolante: quatro locomotivas, setenta vagões diversos, dois carros de inspecção, três auto-motrices, além de outro material rolante.

FRANÇA O Ministro das Obras Públicas, nomeou uma comissão especial, incluindo representantes dos transportes por estradas,



Possante locomotiva do Caminho de Ferro Francês

dos construtores de automóves e camiões, da sociedade nacional dos caminhos de ferro e dos funcionários daquela repartição do Estado, para preparar e aplicar um plano geral de organização dos transportes franceses, afim de estudar melhor os graves problemas que originaram a guerra nas comunicações francesas.

Um dos problemas a resolver, é abreviar os estacionamentos de vagões nas estações ferroviárias, acelerando a distribuïção das mercadorias e assegurando, tanto quanto possível, as relações dos centros fornecedores com os centros de consumo. A título de exemplo: parecia proveitoso utilizar os camiões-cisternas nos percursos dos cais às estações, em vez de os deixar circular em longos percursos, prejudicando e deminuindo o tráfego dos combóios de mercadorias.

Grandes distâncias para os combóios e para a camionagem pesada; pequenas distâncias para a média e pequena camionagem.

— Estão actualmente em serviço nas linhas férreas francesas umas possantes locomotivas, capazes de rebocar a 140 quilómetros horários, combóios com uma tonelagem de 600.000 quilos, e, com a velocidade de 160 quilómetros outros combóios com menor tonelagem.

São estas locomotivas hoje utilizadas para transportes militares com artilharia de grosso calibre.

ITÁLIA Comemorou-se recentemente o centenário dos caminhos de ferro italianos, abertos ao público em 3 de Outubro de 1839, no percurso Nápoles-Portici. Entre os festejos realizados por tal motivo, destacou-se a reconstituïção da primeira locomotiva e viaturas, as quais realizaram um percurso, com passageiros e empregados vestidos à moda do século passado.

— O «Simplon Orient Express» foi suprimido em conseqüência dos métodos de economia adoptados pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e ao reduzido número de passageiros resultante das dificuldades de trânsito.

MÉXICO O Ministério das Comunicações estuda o plano referente à construção dum caminho de ferro que ligará os Estados Unidos ao Brasil.

PARAGUAY O Paraguay obteve do Banco de Importação e Exportação, dos Estados Unidos, um empréstimo de 3 milhões de dólares afim de promover a construção de uma ferrovia, ligando Assunção a Vila Rica. Por essa forma haverá um escoadouro fácil para os productos agrícolas paraguayos, por intermédio de um pôrto brasileiro — que será provàvelmente o de Santos.

Representa uma necessidade vital para o Paraguay, pois atravessará regiões das mais férteis e já colonizadas. Também para o Brasil será vantajosa a construção de tal linha ferroviária, que proporcionará considerável aumento de intercâmbio entre as duas nações.

TURQUIA Como os gastos para o estabelecimento duma ponte ou túnel, para a ligação ferroviária da Europa à Ásia, através do Bósforo, são elevados e o volume de tráfico não os compensaria, vai solucionar-se o assunto, com a construção dum «ferry-boat», que permitirá estabelecer o serviço ferroviário de Ankara, Alep, Bagdad, sem transbordo.

— O govêrno turco fez na Grã-Bretanha encomendas de 50 locomotivas e 3.000 vagões, os quais serão utilizados nas novas linhas, cuja construção está sendo activamente impulsionada, e que ligarão a Turquia ao Iran, por Erzegun e ao Irak, por Diarbekir.

As encomendas, cujo custo se eleva a 2 milhões de esterlinos, já foram parcialmente executadas. O total dêsse material ferroviário será entregue antes da conclusão dos trabalhos das novas linhas.

Os nossos mortos

Eng.º ANTÓNIO AVELAR RUAS

Na sua residência, à Av. Defensores de Chaves, 16, 3.º Esq. faleceu no dia 6 do corrente o nosso distinto colaborador e amigo, sr. Eng.º António Avelar Ruas, Chefe da Divisão de Via e Obras da «C. P.»

O extinto contava 57 anos de idade e foi um aluno distintíssimo das Escolas Politécnica e do Exército,

Eng.º AVELAR RUAS

sendo a sua actividade nos caminhos de ferro deveras notável, tendo servido nas Companhias Ultramarinas.

O seu funeral foi uma demonstração eloqüente do alto apreço em que era tido, encorporando-se no préstito centenas de pessoas das mais diversas categorias sociais, principalmente, dos serviços da «C. P.», onde se viam os mais humildes servidores à mistura com os seus dirigentes.

O feretro ficou depositado no Cemitério dos Prazeres, onde se organizaram, sob a direcção do sr. dr. José da Mota, os seguintes turnos:

1.º Engenheiro Vasconcelos Corrêa, presidente do Conselho Administrativo; general Raul Esteves e Fausto de Figueiredo, vice-presidentes do Conselho Administrativo; Eng.º Lima Henriques, director geral da «C. P.»; Dr. Fezas Vital, capitão Mário Costa e coronel Pinto Osório, membros do Conselho Administrativo, e Engenheiro Bravo.

2.º Engenheiros, srs. Brion, Joaquim Nunes, Vaz, Melo Gouveia, Manuel Campêlo, Barata, Gavicho, Tarouca, Barbosa Pinto, Lima Rêgo e Ribeiro.

3.º Marquez e Conde de Rio Maior; Conde da Azinhaga; coronel Lopes Galvão; engenheiro Vasconcelos e Sá, Roquete; Drs. Carlos Lopes e Acácio Pinto; Ramos Pinto.

4.º Oito agentes da Secretaria de Via e Obras.

5.º Oito agentes dos mais graduados dos Serviços de Conservação de Via e Obras.

6.º Oito agentes de Divisão da Exploração.

7.º Pessoas de família; sr. cap. Avelar e sr. Juvenal.

A Direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» esteve representada pelo nosso redactor, sr. Marino d'Ornellas.

JOSÉ ANTÓNIO FREIRE DIAS

Com a idade de 21 anos, faleceu, no hospital de S. José, o José António Freire Dias, empregado na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», filho do sr. António dos Santos Dias, já falecido, e da sr.ª D. Sofia Freire Dias; irmão dos srs. António Vasco Dias e Eduardo Freire Dias e da sr.ª D. Maria Cândida Freire Dias, e sobrinho dos srs. dr. Forte de Lemos, José Freire, chefe do quadro tipográfico da «República», e António Maria da Silva, reformado da Armada.

José Freire Dias era um empregado honesto tanto no seu trabalho como na sua vida particular. Infeliz, doente vira fugir tôdas as esperanças de vencer a vida e, desgostoso de não a poder encarar a sério conforme seria seu desejo, resolveu abandonar os seus companheiros de trabalho que viam nele sempre uma bondade. Era um companheiro honesto, repetimos, que perdemos, e era um homem limpo a quem se podia, à vontade, dedicar amisade.

O seu funeral foi modesto. Trinta a quarenta pessoas acompanharam-no a pé até ao cemitério de Benfica. Todo o pessoal desta casa o acompanhou com saudade.

À família enlutada e especialmente a um dos seus irmãos, que conhecemos naquele momento e em quem transparecia o profundo desgôsto sofrido, as nossas condolências.

O nosso próximo número dos Centenários, a sair em 1 de Julho, é dedicado à Capital nortenha

COIMBRA e o Duplo Centenário

Por REBELO DE BETTENCOURT

COIMBRA comparticipa também nas Festas Centenárias. Sob vários aspectos, deve-se a essa cidade não só uma série de factos, dos mais nobres e decisivos para a história e fortalecimento da nacionalidade mas, também, a projecção do nome de Portugal para todos os centros cultos do Universo.

Em Coimbra, cidade das mais belas de todo o mundo, tudo nos fala de Portugal. Os seus monumentos colocam-nos na presença admirável de tôda a nossa história. Em cada pedra antiga há uma voz. Em cada voz o pregão eterno da glória dum país antigo e sempre moço. E em poucas cidades do mundo o passado e o presente se encontram tão bem, em tão espiritual harmonia.

Em Coimbra encontram-se os túmulos de D. Afonso Henriques e de Sancho I; em Coimbra se encontra o corpo sagrado da Rainha Santa Isabel. Foi ali, em 1211, que se reüniram as suas célebres côrtes, e para ali, em 1308, se transferiu a Universidade, que tinha sido fundada em Lisboa em 1290.

De Coimbra sairam depois alguns portugueses ilustres que em Universidades estrangeiras foram mestres de homens célebres. Portugal teve a sua cultura, teve os seus mestres e a essa cultura e a êsses mestres a cultura estrangeira ficou devendo alguns serviços.

Coimbra é, na opinião de estrangeiros que nos visitam, a mais bela cidade portuguesa.

Os seus poetas — Camões foi também estudante de Coimbra — fizeram dela a mãi espiritual e tutelar de Portugal.

COIMBRA — Vista de Santa Clara

COIMBRA

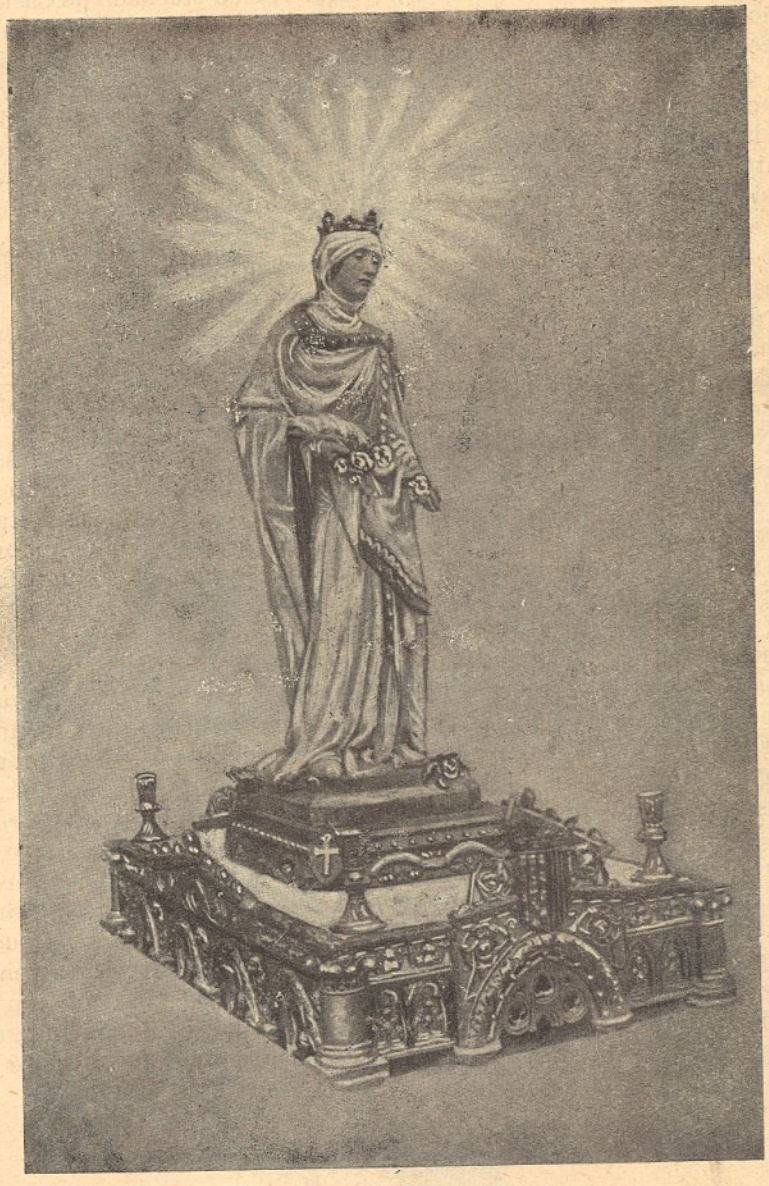
"Quem a não viu, não viu coisa linda,,

Do nosso redactor regionalista FAUSTO GONÇALVES

COIMBRA pela sua disposição em anfiteatro tendo como tapete de tão graciosa elevação, o Mondego, pelas belezas naturais que encerra, é uma cidade admirável pelo pitoresco do contraste e imprevisto encanto dos seus panoramas. Cidade Universitária e turística, de arte e monumentos, cantada pelos maiores poetas nacionais que nela viveram ou estudaram, é também a mais bela e mais lendária cidade de Portugal.

De Coimbra se diz «quem a não viu, não viu coisa linda». De facto assim é. Situada no centro do país, nos contrafortes da Serra da Estrêla, banhada pelo lendário rio Mondego e dispondo-se caprichosamente sôbre uma colina revestida de casaria branca, é dominada, no alto, pela secular Universidade. A «parte alta» ou o bairro universitário, chamemos-lhe assim, é um varandim de maravilha.

Coimbra! Quem haverá em Portugal, que não sinta por ela um carinho muito sincero, muito íntimo, feito de lembranças agradáveis e de algo que, no fundo do nosso espírito, nos leva a olhá-la com respeito e amor? Alguns dos seus monumentos atestam a grandeza e afirmam as glórias da nossa nacionalidade e da nossa raça. No magnífico templo de Santa Cruz, fun-



COIMBRA — RAINHA SANTA ISABEL

dado em 1131 e restaurado no século XVI, se encontram os túmulos de D. Afonso Henriques e de seu filho D. Sancho I, a darem à cidade uma orgulhosa primazia sôbre tantas outras. No mosteiro de Santa Clara, de construção grandiosa (século XVII) se encontra encerrado num vistoso o magnífico túmulo de prata, o corpo da Rainha Santa Isabel, a virtuosa esposa de D. Diniz, que amava a humildade como expressão da vontade omnipotente de Deus.

A Universidade, rica de tradições, principal centro cultural do país, com um glorioso passado no engrandecimento da cultura da nossa nacionalidade, é também motivo para dar a Coimbra uma situação de extraordinário relêvo e de superior importância. Nêste primeiro estabelecimento de ensino superior se formaram os grandes homens da Nação, altas figuras de portugueses como o dr. Oliveira Salazar.

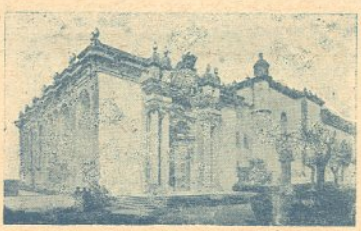
Sorrisos e canções, luz e animação, preces e romantismo, poemas, amores e sonhos — de tudo existe na luminosa Coimbra. Que nos leva até ali? O prestígio de Santa Isabel? Sem dúvida, mas também a singular atracção de Coimbra, o encanto das suas tradições, a maravilhosa poesia que tôda ela parece irradiar, os aspectos interessantes do seu labor fecundo e patriótico; o seu ciciante Mondego das serenatas luarentas; o seu Penedo da Saüdade, local evocativo de mil poemas, de amores e de sonhos; o seu afamado e cantado choupal, muito curioso pelo seu aspecto agreste e grandioso; a sua aprazivel e histórica Quinta das Lágrimas, onde a lenda localizou o emocionante episódio passional dos amores e morte de Inez de Castro tão cantados pelos nossos poetas; o seu solitário Penedo da Meditação, ponto de vista de impressionante perspectiva; a sua imponente Sé Velha, a mais formosa igreja românica de Portugal, fundada no século XII; o seu lindo Museu Machado de Castro, riquíssimo repositório de obras de arte e de documentos arqueológicos, um dos mais importantes do país, onde se destacam valiosas colecções de esculturas, obras de talha, pintura, etc.; a sua magestosa Avenida ao longo do Mondego, de frondoso arvoredo, que veio rasgar novos horizontes à cidade, salubrizando-a mesmo e cujo traçado foi objecto de tão cuidado estudo e tão inteligentemente executado, que ela pode ser considerada como uma das mais belas e grandiosas do país.

* * *

Coimbra vai associar-se às Comemorações do Duplo Centenário, no próximo mês de Julho, realizando as festas da Rainha Santa, as quais pela sua imponência e pelo espectáculo magestoso que oferecem, farão atrair à cidade do Mondego muitos milhares de forasteiros de todos os pontos do país.

As festas devem, sem dúvida, ficar memoráveis. Tudo se conjuga para que assumam um brilhantismo ainda superior aos dos anteriores. A comissão das festas é, desta vez, presidida pelo sr. dr. Bissáia Barreto, figura das mais prestigiosas de Coimbra, cujo esfôrço merece aplauso.

Vai, pois, afluir à terceira capital do país gente do Algarve ao Minho, que lhe levarão o seu carinho, a sua admiração sincera, o seu entusiasmo enternecido. E Coimbra recebê-la-á, com um sorriso, com o perpétuo encanto da sua graciosidade e da sua hospitalidade aliciante e fidalga.



Biblioteca da Universidade de Coimbra

GRANDES ARMAZENS

DE

MALHAS, MIUDEZAS, ATOALHADOS
QUINQUILHARIAS, PAPELARIA,
MODAS E NOVIDADES

Magalhães & Conde, L.da

Casa Fundada em 1900

Exportadores para a África e Ilhas

19, Praça do Comércio, 21

Telefone, 337

COIMBRA (Portugal)

COIMBRA HOTEL

AVENIDA NAVARRO

Dos melhores de Coimbra—O maior confôrto e higiene

PREÇOS MODERADOS

Recomendado pela Sociedade Propaganda de Portugal, Automobile-Club de France e Automobile-Club Anversois

Proprietário-Gerente: FILIPE PAIS FIDALGO

Telefone 630 — Telegramas: «Coimbrahotel»

HOTEL AVENIDA

AVENIDA NAVARRO

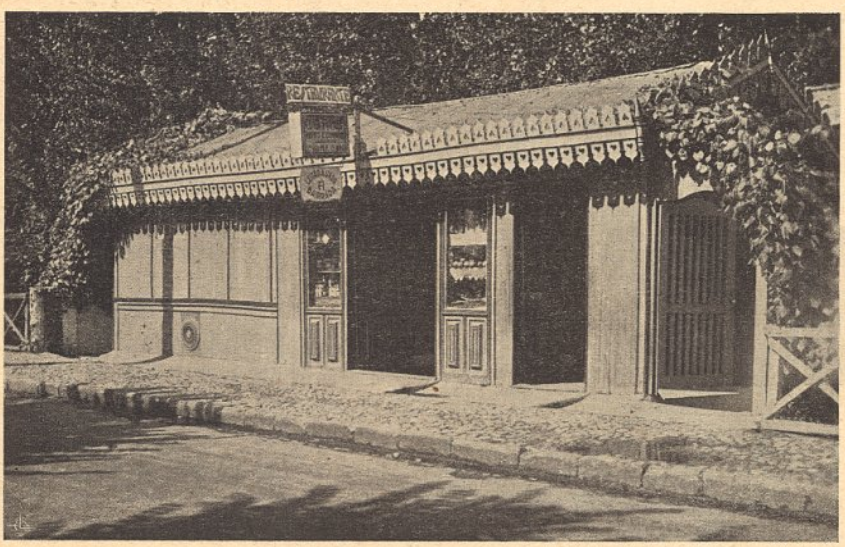
Todo o confôrto e comodidade — Preços moderados

Recomendado pela Sociedade Propaganda de Portugal, Automobile-Club de France e Automobile-Club Anversois

Proprietário-Gerente: FILIPE PAIS FIDALGO

TELEFONE 18

Restaurante COVA FUNDA



Aspecto da COVA FUNDA, do "Caréquinha"

DE

Manuel Fernandes Claro

O melhor retiro de Coimbra junto ao Choupal. — Aberto durante tôda a noite. — Mesas ao ar livre. — Bons e saborosos petiscos. — Especialidade em leitão assado no espêto à moda da Bairrada. — Optimos vinhos — ALMOÇOS — JANTARES — CEIAS. — Preços baratos. — Recebem-se excursões e cursos. — Camas para pernoitar. — Serviço à lista. — Cervejaria. — Chá e Café.

Não deixe de visitar a COVA FUNDA, a casa do «Caréquinha»

Avenida da Ponte

Santa Clara—COIMBRA

Telefone 808

Lusa

Marca Registada

TELEFONE 1010

CASA DAS GABARDINAS

Lanifícios para Homem e Senhora

ESPECIALISADA EM GABARDINES

Madeira & Carvalho, L.da

Rua Ferreira Borges, 11 — COIMBRA

A Estatuária Artística de Coimbra Frutuoso

Exportação para o Continente, Ilhas e Ultramar

Fábrica de Estatuetas, Bustos e Imagens em Terracota

: : : Especialidade em Faianças Artísticas : : :

Armazém e Escritório: 28, R. ROSA FALCÃO, 30 (Junto ao Palácio da Justiça). Fábrica: Rua do Arnado, 147. — COIMBRA — Telef. 1250

AS MAIS LINDAS FLORES DE PORTUGAL
FORAM A GUIMARÃES NO DIA 4 DE JUNHO
DESSAS, AS MARAVILHOSAS, SÃO DA
LISBOA-JARDIM
casa Fornecedora da Presidência da República
75, RUA DA EMENDA, 76 LISBOA

CROMAGEM—Francisco da Conceição
Niquelagem e cromagem própria para automóveis, bicicletes, máquinas de escrever e de costura e em geral sôbre todo o género de artigos metálicos.—Prateamento de talheres e de todos os artigos de mesa.—Oxidação a frio de espingardas, relógios, etc.—Douradura a ouro fino e a verniz.—Fazem-se consertos em todos os artigos de mesa : : : : : : : : : e etalagens para montras. : : : : : : : : :
Telef. 2 7446—Largo do Carmo, 23—LISBOA

Hotel Francfort SANTA JUSTA Fundado em 1867
V.ª DE JOÃO NARCISO DA SILVA (Herdeiros)
Situado no centro da cidade—Instalações modernas
Recomendado para Grupos e Excursões—150 quartos
Tele gramas: HOTFORT fones: 2 1051-2 1055 **R. de Santa Justa, 70-LISBOA**

Fábrica de Papel da Abelheira
TOJAL—LOURES
PAPEIS DE TODOS OS TIPOS
DEPÓSITOS: RUA DA ALFANDEGA, 156 158—LISBOA
RUA DOS CLÉRIGOS, 6—PORTO

O SUISSO ATLANTICO HOTEL
Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.
Rua da Glória, 3—Telefone 2 1925

Companhia Colonial de Navegação
SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS
Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.
Carreira rápida da Costa Ocidental
Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.
Carreira da Guiné
Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas
Escritórios: **Lisboa—Rua Instituto Virgilio Machado, 14** (à Rua da Alfândega) TELEFONE 2 0052
Pôrto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9 TELEFONE 2542

AGÊNCIA FUNERÁRIA
Encarrega-se de funerais completos de todas as classes, em Coimbra, arredores ou qualquer ponto do País, por preços módicos
URNAS DE MÓGNO E CAIXÕES
Coroas, Bouquets e Flores Artificiais
Viuva António Maria Pinto, Sucessor
Sucessor seu genro BARTOLO GOMES PEREIRA
Trasladações para todos os cemitérios do País ou estrangeiro, encarregando-se de tôda a documentação, tendo para êste fim um auto-funebre envidraçado, armado em Câmara Ardente.
CHAMADAS A QUALQUER HORA PARA O TELEF. 403
RUA DOS ESTEIREIROS, 13 A 17
(Detraz da Igreja de S. Bartolomeu) Coimbra

Fundição
de JOSÉ ALVES COIMBRA, SUC.S, L.DA
Premiada nas exposições Distrital de Coimbra em 1884 e Industrial de Lisboa em 1888
Execução de peças de qualquer forma ou dimensão
Fundição de Ferro, Bronze, Alumínio
60-RUA ADELINO VEIGA-62
Telef. 490 COIMBRA

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL
I.º VOLUME
LISBOA e ARREDORES
7.ª EDIÇÃO
Á VENDA EM TODAS AS LIVRARIAS

FABRICANTES DE TECIDOS
FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS
ESPECIALIDADE EM GABARDINES
Telefone 43 TORTOZENDO

AOS **FERROVIÁRIOS** DO CONTINENTE E DO ULTRAMAR
DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS
Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc., Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguêsa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

Baterias Alcalinas de Ferro-Niquel

"EDISON"

Para *Caminhos de ferro — Navios — Casas — Aparelhos científicos e de T.S.F., etc.*

As novas carruagens da C. P., as carruagens da C.ª da Beira Alta e as ambulancias dos Correios são equipadas com baterias alcalinas «EDISON». A Base Aero Naval de S. Jacinto—Aveiro está iluminada com baterias alcalinas «EDISON», etc.

As baterias alcalinas «EDISON» não estão sujeitas a variações atmosféricas, e não se sulfatam.

DURAÇÃO QUÁSI INFINITA

REPRESENTANTES:

C. Santos, L.da

Avenida da Liberdade N.os 29 a 41 — LISBOA

LITOGRAFIA TELEFONE 2 6212

CASTRO

CASA FUNDADA EM 1850

DE

MANOEL DA COSTA MONTEIRO

SUCESSOR

MANOEL VICTOR MONTEIRO

TRABALHOS COMERCIAIS ARTÍSTICOS E DE LUXO ACÇÕES, LETRAS, CHEQUES, MAPAS, CARTAZES, ROTULOS, MUSICAS, ETC., ETC.

LARGO DA MADALENA

ENTRADA: T. DAS PEDRAS NEGRAS, 1

L I S B O A

A capa desta Revista foi executada nas nossas oficinas

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES: P. B. X. 2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO *139, Rua dos Bacalhoeiros*

Lisboa

ARMAZÉM *Doca de Alcântara*