GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
FUNDADA EM 1888
REVISTA QUINZENAL

LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS
DIESEL-HIDRAULICAS
E A VAPOR
HENSCHEL

HENSCHEL & SOHN KASSEL
REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS
RUA DE S. JULIÃO, 23
LISBOA
COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS
Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Transportes locais e de todo o País
CARROS PRÓPRIOS
Transportes Camions para cargas de 6.000 SIMÕES a 12.000 quilos
JOSE SIMÕES
Rua Pascoal de Melo, 58—LISBOA
Telefones 54012 — 81294

MALA REAL INGLESA
ROYAL MAIL LINES, LTD.
CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA
JAMES RAWES & C.º, L.º
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º—Telef. 32323/4/5
E. PINTO BASTO & C.º, L.º
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º—Telef. 31561 (7 linhas)
AGENTE NO PORTO:
TAIT & C.º
Rua do Infante D. Henrique, 19—Telefone: 7

Wiese & C.º, L.de
Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Representantes de FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO
AKTIEBOLAGET SVENSKA JARNVAGSVERKSTÄDERNA
Kockums Mekaniska Verkstadss Acktiebolag
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefones: 3 4381 (5 linhas)

ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO
O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEIS CON- FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM
HOTEL ALENTEJO—ELVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO
Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519
Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 8 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vieira Brumado — Pele e siális— às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos— às 2 horas
Dr. António Pires — Estômago, figado e intestinos—às 10 horas
Dr. Afonso Simão — Gastroenterologia, mártix e estôniados—às 5:30 horas
Dr. Cláudio Almeida — Doenças das senhoras e operações— às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças— às 5:30 horas
Dr. Placido Bastos — Bôcas e dentes, prótese— às 10 horas
Dr. Alme Saldanha — Reló X— às 4 horas
Dr. Mário Jaconel — Fisioterapia— às 1 horas
Dr. Joaquim Júnior — Doenças Tropicais— Todas às dias, às 9 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

SAPATARIA
RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÔMICA DE LISBOA
TEL 28000

Vai viajar?
LEVE O
Manual do Viajante
em Portugal
A venda o 2.º volume, muito actualizado
English Electric

LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS PARA O BRASIL

Una das quinze locomotivas elétricas de 3.000 H. P. fornecidas pela
The English Electric O.° Ltd. à Companhia dos Caminhos do Ferro de São Paulo

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited
QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2
Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:
MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083
Recupere a saúde divertindo-se nas Termas Francesas
Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA
Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS
Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20188; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições:
GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1898; Lisboa, 1898; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Anvers, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 1401, Madrid

1572

16–JUNHO–1953

ANO LXVI

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

REVISTA QUINZENAL
SUMÁRIO

Os Caminhos da Ferro no Plano de Fomento .................. 149
Assembleia Geral da C. P. ...................................... 151
Há 50 anos ......................................................... 152
Congresso Internacional das Agências de Recortes da Imprensa 152
Confraternização Ferroviária ..................................... 153
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT ...................... 155
A cidade de Pau ................................................... 156
Vida Ferroviária .................................................... 157
António Montês ..................................................... 157
Caminhos de Ferro Ultramarinos ................................. 157
A ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda ............ 158
General Joaquim José Machado ................................. 159
Publicações recebidas ............................................. 180
Os Caminhos de Ferro no Plano de Fomento

O teatro do Palácio Foz, o sr. coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, proferiu, na tarde de 8 do corrente, uma notável conferência sobre «As Comunicações e o Plano de Fomento».

Começando por analisar a situação das comunicações em 1926, ao referir-se aos caminhos de ferro disse:

«Pelo que toca aos caminhos de ferro, existia uma rede desenvolvida que pouco foi preciso ampliar desde então e constituía o único sistema verdadeiramente apto a ligar as diversas regiões do País. Embora de há muito bem servido por um corpo de técnicos distintos, reproduzia, como todos os outros serviços, a grande desorganização da vida nacional. O seu funcionamento era mau, as linhas e as pontes estavam mal conservadas, o material era velho, o rendimento da exploração deficitária, apesar de ainda se não fazerem sentir os efeitos da concorrência do transporte automóvel».

Depois, em capítulo especial, dedicado aos problemas ferroviários, o sr. Ministro das Comunicações disse o seguinte, que passamos a reproduzir textualmente:

«A orientação seguida pelo Governo, em relação aos caminhos de ferro, pode resumir-se desta maneira:

— Uniformizar o regime das concessões, da exploração, das tarifas e dos encargos tributários;
— Melhorar a rede (via, pontes, instalações), do ponto de vista da segurança e velocidade do material e do conforto dos passageiros;
— Tornar a exploração mais económica, pela substituição da tração a vapor por tração Diesel e eléctrica, pela reorganização dos serviços e pela concentração da exploração;
— Garantir a permanência e a regularidade do serviço prestado pelo caminho de ferro à economia nacional, auxiliando-o mediante a construção de obras fixas, compra de material circulante, garantias de juros, redução de encargos fiscais, empréstimos e subsídios.

Não é possível desenvolver aqui a extensa relação das providências adoptadas de acordo com esta orientação.

Citar-se, no entanto, entre tantas outras, as seguintes:

— a uniformização do regime jurídico dos caminhos de ferro, pela revisão da classificação das linhas, pela sujeição da construção de novas linhas a um plano geral e pela adopção de normas comuns para todas as concessões;
— o auxílio direto prestado às obras e ao apetrechamento das antigas linhas do Estado, através do Fundo Especial de Caminho de Ferro, que de 1927 a 1951 ultrapassou 600.000 contos;
— a concentração da exploração de toda a rede — com excepção temporária da linha de Cascais — em uma única empresa, a fim de se encontrar compensação para as linhas de menor rendimento e de se evitar a duplicação de serviços;
— a simplificação do sistema tarifário;
— a criação dum compensação adequada para a desigualdade das condições económicas da exploração, por meio de uma aplicação mais justa do imposto ferroviário;
— os empréstimos, que ultrapassaram 400.000 contos, feitos nos dois últimos anos, para aquisição de material mo-
derno e saneamento financeiro da em-
pressa;
— o subsídio não reembolsável de 150.000
contos, realizado nos termos da lei,
como compensação de certos encargos».

O sr. Coronel Gomes de Araújo acrescen-
tou em seguida:

«Com estas medidas, os caminhos de ferro
não só viram facilitada a regularização da sua
situação financeira, como também encontra-
ram os meios que lhes permitiram beneficiar
a via, modernizar as instalações de segurança,
renovar o material rolante e substituir em
parte o parque de tração por outro meio
mais potente e rápido e, sobretudo, muito
mais econômico. Traduzir-se-á em 80.000 con-
tos a economia anual da exploração, resul-
tante do esforço feito, logo que esteja ao ser-
viço todo o material encomendado. Não foi
ele, porém, suficiente. É preciso melhorar os
serviços e extinguir o déficit da exploração.
Para tanto, há que intensificar a renovação da
via e do material circulante e, sobretudo, a
substituição da tração a vapor por sistemas
mais econômicos, não só adquirindo um
maior número de locomotivas e automotoras
Diesel, mas ainda promovendo a electrifica-
ção das linhas onde a intensidade do tráfego
a justificar.

O custo médio por quilômetro é, números
redondos, de 12$00 para a tração a vapor,
3$50 para a tração diesel e 2$20 para a tração
elétrica, a $20 o kw. É por isso evidente a vanta-
gem econômica, além de outras, dos dois últí-
mos sistemas sobre o primeiro. Mas, enquanto
a tração diesel não exige equipamento espe-
cial da via para a recepção do combustível
pelos locomotivas, o mesmo não acontece
com a tração elétrica, que precisa de equi-
pamento para transporte da energia. Esta cir-
cunstância, obrigando à remuneração e amor-
tização de capitais importantes, encarece cor-
respondentemente o preço atrás indicado,
aproximando-o ou mesmo levando-o a exceder
o da tração diesel, se a frequência dos
serviços, em consequência dum tráfego limi-
tado, for reduzida.

Os estudos feitos permitiram concluir que
estão em condições económicas de ser elec-
trificadas as linhas dos subúrbios de Lisboa
e do Porto e, em caso de utilização da cor-
rente industrial, a ligação entre os dois siste-
mas. Tal programa não é porém exequível
dum só jacto, dados os avultados investimen-
tos que exige e a necessidade de prêviamente
se executarem outros trabalhos de que a rede
urgentemente carece.

Aqueles que se atemorizam com a electrifi-
cação dos caminhos de ferro no dealbar da
era da energia atômica, suponho poder dizer-
lhes, depois de ouvidos técnicos competen-
tes, que nos países pobres em carvão e petró-
leos, mas dispostos, pelo contrário, de mate-
rais cindíveis, os esforços dos sábios que
trabalham nesse ramo da ciência se orientam
precisamente no sentido do aproveitamento
da energia nuclear como fonte de produção
de energia elétrica, construindo reatores de
potência destinados a substituir as centrais
térmicas ou a completar a energia hídrica.

É o caso da França, que não produz petróleo
e apenas 70% do carvão de que precisa,
e de muitos outros países.

Começa-se, por isso, pela electrificação da
linha do Norte, entre Lisboa e o Entronca-
mento — troço da rede que, pelo volume do
seu tráfego, constitui a unidade de explora-
ção de maior interesse, e pela linha de Sin-
tra — esta principalmente com o objectivo de
valorizar uma zona de excepcional importân-
cia turística.

Para satisfazer todas estas necessidades —
renovação da via e sinalização — requisi-
tos fundamentais da segurança —, reequipa-
mento — principalmente em material cir-
culante — e electrificação, o Plano de Fo-
mento inscreve a verba de 600.000 contos.

Estas medidas, que se justificam pela
grande importância do caminho de ferro na
economia e defesa nacionais, permitirão uma
nova redução anual de despesas da ordem
dos 50.000 contos, e o equilíbrio económico
da empresa, facta certamente muito raro, na
Europa. O caminho de ferro tem, com efeito,
uma participação enorme no tráfego global
do País, representa um património avultado,
dá bom rendimento quando se trata de trans-
portes de grandes massas e é reserva do sis-
tema de comunicações terrestres em ocasiões
de emergência». 
Assembleia Geral da C. P.

Aprovação das Contas da Gerência de 1952.
Algumas palavras de homenagem à memória do Prof. Fezas Vital e do Conselheiro Fernando de Sousa. Eleição dos cargos vagos

COM a assistência do Delegado do Governo, sr. Dr. José Alberto dos Reis, e sob a presidência do sr. Dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. Ribeiro Gomes, Rogério Martins Alves e Armando Vieira de Carvalho, reuniu-se na tarde de 2 do corrente a assembleia geral ordinária da C. P., para discussão e votação das contas referentes ao exercício de 1952, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, bem como para o preenchimento das vagas existentes nos corpos gerenciais e, finalmente, eleição da mesa da assembleia geral.

A sala registou uma grande concorrência de açionistas.

O sr. Dr. Bustorff Silva, ao iniciar os trabalhos da assembleia geral, leu uma carta em que o sr. eng. Melo e Castro, que foi nomeado presidente do Conselho de Administração dos Transportes Aéreos Portugueses, pediu, por esse facto, a demissão de administrador-delegado da C. P.

Em seguida, foram postos em discussão o Relatório e as Contas.

Segundo se lê no Relatório do Conselho de Administração o exercício de 1952 foi melhor do que o de 1951, no que se refere a receitas. No primeiro semestre o excesso de receitas, líquidas de reembolsos e impostos, sobre o correspondente de 1951, foi de 25.339 contos. Se as coisas se passassem no segundo semestre em termos paralelos daqueles que ocorreram no primeiro, os resultados da exploração — acenou-se nesse Relatório — não teriam atingido o equilíbrio, mas não ficariam longe disso.

Infelizmente, no segundo semestre, as receitas baixaram em relação a igual período do ano anterior, de sorte que se chegou ao fim do exercício com um excesso de receitas, igualmente líquidas de reembolsos e impostos, de 29.903 contos.

As despesas de exploração, que nos últimos cinco anos tinham sempre diminuído, aumentaram no exercício de 1952 em relação ao de 1951 de sete mil contos, números redondos. De tudo devia que o resultado da exploração apresenta um « déficit » de 59.069.164.485, pois as receitas totais foram de 706.504.312.223 e as de exploração de 765.322.477.858.

Dada a palavra ao sr. Raúl Mendes de Carvalho, este accionista, depois de se ter referido à fusão e liquidação das contas da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, enviou para a mesa uma proposta para que seja concedido aos accionistas com mais de dez acções um bónus de 75 por cento nas tarifas.

O sr. Manuel Chaves Colmbrinha, que falou em seguida, prestou comovida homenagem à memória do Professór Fezas Vital, que foi presidente do Conselho de Administração, tendo-se associado àquela justa homenagem os srs. eng. Cunha Leal e José Lucas Coelho dos Reis, e tanto um como o outro analisaram as contas da C. P. O sr. José Lucas Coelho dos Reis, que se referiu elogiosamente ao Conselho de Administração, faz algumas considerações acerca da situação dos caminhos de ferro perante a concorrência da camionagem e defendeu o princípio de resgate, por parte do Estado, de todas as acções que se encontram na posse dos accionistas. O sr. Coelho dos Reis referiu-se depois ao recente discurso do sr. Presidente do Conselho de Ministros, e terminou a sua intervenção recordando um artigo que, há anos, publicou em A Voz o saudoso Eng. José Fernando de Sousa, que foi director daquele diário e da Gazeta dos Caminhos de Ferro, sobre o problema da camionagem.

Falou seguidamente o sr. Dr. Mário de Figueiredo, Ilustre presidente do Conselho de Administração, que, respondendo a todos os oradores, afirmou que a maior parte das considerações produzidas durante a discussão não correspondia à verdade dos factos, pela simples razão dos accionistas não conhecerem todos os problemas da C. P. Refirendo-se ao sr. Eng. Cunha Leal, prestou homenagem ao seu espírito comproviso e à sua franca declaração de oposição.

Depois, o sr. Dr. Mário de Figueiredo declarou:
— O « déficit » da C. P. é qualquer coisa como 60 mil contos. É importante, mas, em todo o caso, pouco menos de 10 por cento do orçamento da Empresa. Se estão certos os cálculos feitos relativamente à economia com a electrificação e, ainda, por outras razões, é lícito acreditar que o futuro não se apresenta tão escuro como alguns pretendem ver.

Referindo-se aos meios que a Companhia tem utilizado para melhorar os serviços, o sr. Dr. Mário de Figueiredo sentou:
— Por todas as maneiras tem-se procurado encontrar o caminho para a solução do problema dos caminhos de ferro. E essa solução ainda não foi encontrada. Pergunta-se porque ganha a camionagem e o caminho de ferro perde. Os números de 1952 esclarecem...
nos em parte: na caminhagem o transporte de passageiros atingiu 62 por cento da sua capacidade, enquanto no caminho de ferro não foi além de 39 por cento.

O sr. Dr. Mário de Figueiredo sublinhou em seguida:
— Não tenho nada contra a caminhagem. É um meio de transporte que a civilização impõe e que não pode ser extinto para valorizar outro meio de transporte.

O sr. Dr. Mário de Figueiredo justificou, seguidamente, a actividade do Conselho e o critério adoptado para a abolição da 2.ª classe. Disse, depois, que a classe média é que está a sofrer o peso da crise, mas este problema é mundial e não apenas português, asseverando que não era possível modificá-lo o preço da 3.ª classe, que constitui a maior parte da receita do tráfego de passageiros.

Em referência ao Plano de Fomento, o sr. presidente do Conselho de Administração afirmou que todos deviam estar muito gratos ao Governo, por ter concedido 600.000 contos para a electrificação do caminho de ferro entre Lisboa e o Estoril.

Os srs. Alfredo Ferreira e Eng. Cunha Leal voltaram a fazer uso da palavra sobre o desaparecimento da 2.ª classe. O sr. Dr. Mário de Figueiredo, em resposta, disse que o que se está fazendo é sujeito a correção. Se os técnicos que estão a estudar o problema, depois das experiências realizadas disserem que para a vida da Companhia, é preferível a existência apenas de duas classes, assim se fará, mas, repetiu, salientando, o que se está fazendo é a título de experiência, esperando que, dentro de um prazo bastante curto, tudo possa ser revisto, alterado e esclarecido.

Ao terminar, disse que à frente do direito comercial não era permitido que os acionistas partilhassem de lucros que não existem, isto com vista à proposta apresentada para que fosse concedido um bónus de 75 por cento aos acionistas com mais de dez acções.

Foram então aprovados o relatório e contas do exercício de 1952, com votos de louvor ao Conselho de Administração, Conselho Fiscal e Mesa da Assembleia Geral.

O sr. Dr. Bulsorff Silva associou-se depois às homenagens prestadas à memória do sr. Prof. Fezas Vital, e as homenagens também se associou o sr. Prof. Alberto dos Reis, delegado do Governo.

Procedeu-se em seguida ao preenchimento dos cargos vagos no Conselho de Administração para os quais foram eleitos os srs. Eng. José Júlio Martins Nogueira Soares, Dr. José Penalva Franco Frazão (conde de Penha Garcia) e Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira.

Foram reconduzidos para a Mesa da Assembleia Geral os srs. Dr. António Júdice Bulsorff Silva, presidente; Dr. José Maria Braga da Cruz, vice-presidente; Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho e Dr. Arnaldo Pinheiro Torres secretários; e Jaime Amador e Pinho e José Rogério Martins Alves, vice-secretários. Para o Conselho Fiscal foi reconduzido também o sr. Dr. Augusto Vitor dos Santos.

---

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1903)

Linhas portuguesas

Mirandela a Bragança. — Segundo dizem de Bragança os trabalhos da construção destas linhas só principiaram em meados do mes proximo, porque, na rectificação dos estudos, se reconheceu que pôde ser feita uma variante no primitivo traçado, a qual tem a vantagem de evitar muitas obras de arte, economizando-se bastante no custo da construção e no tempo e seguindo a linha um trajeto mais conveniente, servindo directamente maior numero de povoações do que o antigo traçado.

Para se começarem os trabalhos espera-se a aprovação do governo a esta variante; pedindo construir-se a linha em três troços, o primeiro, de 15,2 quilômetros, de Mirandela ao Romeu, pela variante, o qual poderá ser logo aberto à exploração e cuja construção estará pronta em dez meses; o segundo, de Romeu aos Cortiços, que poderá concluir-se em vinte meses e o terceiro, d'ahi a Bragança em dois anos e meio.

Em fim de 1906, pois, a linha estará, assim, por completo, construída.

Avia a Ceruche. — A Companhia Real fez examinar e estudar o traçado e condições da tráfego desta linha pelo seu agente comercial o sr. Patrício dos Reis, que percorreu toda a distancia que separa os extremos da projectada...
Confraternização Ferroviária

Como tivemos oportunidade de anunciar, com a devida antecedência, embora em breves linhas, realizou-se este ano, no domingo, 3 de Maio, uma festa de confraternização Ferroviária, por iniciativa das 7 Circunsecções das Divisões de Exploração e Comércio da C. P., espalhadas pelo País. A primeira festa de confraternização efectuou-se em 1948, na 1.ª Circunsecção, com sede no Porto — Campanha e teve, como era de esperar, uma larga concorrência. Se os empregados e agentes da C. P. constituem uma grande família — essas festas têm o mérito de contribuir para o estreitamento dos laços de amizade e solidariedade entre todos os seus componentes.

A festa deste ano trouxe a um belo convívio mais de uma centena de ferroviários, vindos de vários pontos do País. Constou de um passeio turístico e de um almoço em Sintra.

O passeio, que foi realmente encantador, efectuou-se em dois esplêndidos autocarros, que saíram pelas 8,45 do Largo do Duque de Cadaval (Estação do Rossio) tendo feito o seguinte itinerário até Sintra: Auto-estrada, visita ao Miradouro de Montes Claros, Estoril, paragem no Estoril, Cascais, Boca do Inferno, Praia do Guincho, Peninha e Praia das Maçãs. De Sintra, após o almoço, os excursionistas dirigiram-se primeiro ao Palácio da Pena, partindo em seguida para a Ericeira e dali para Mafra, onde admiraram o monumental Convento, e, após essa visita, fez-se, finalmente, a viagem de regresso a Lisboa, pela Malveira.


O sr. Eng. Roberto Espregueira Mendes iniciou a série de brindes com um breve mas expressivo discurso, em que afirmou o seguinte:

«Servimos uma actividade que se defronta hoje em dia com dificuldades sem número e necessariamente estas dificuldades, respeitando à Empresa, reflectem-se na vida funcional de cada um de nós. Mas atingem mais longe ainda, pois o ferroviário, por feliz tradição, integra-se na existência da Empresa, sofre os seus revezes, como exulta com os seus progressos. Daí o sentir o amargor dessa luta dura que hoje testemuhamos. Nesse estado de espírito, o buscar a inteligente compreensão mútua, na fraterna convivência, só
pode constituir para aquele que tem sobre si o peso da responsabilidade de dirigir, um motivo de satisfação, direi mesmo de alegria. É que, por um lado, essa atitude revela uma fortaleza de ânimo, garantia da certeza em que as dificuldades serão vencidas; por outro lado, ela significa que o serviço decorrerá melhor, sempre melhor, como fruto do mais íntimo conhecimento pessoal que, entre si, os presentes se proporcionam. De entre estes, não posso deixar de referir-me especialmente aos dois prestigiosos Chefes de Divisão – Eng. Lima Rego e Dr. Faria Lapa — que todos estimamos e que prestam, quer chefiando, respectivamente, as Divisões de Exploração e Comercial, quer colaborando directamente com a Direcção Geral, os mais relevantes serviços.

Falou em seguida o sr. Adriano Monteiro, que dirigindo-se aos srs. Director Geral, Eng. Lima Rego e Dr. Faria Lapa, fez afirmações interessantes. Do seu discurso vamos reproduzir algumas passagens. Depois de cumprimentar o sr. Director Geral e de dizer que a renovação dos serviços ferroviários começa a ser sentida pelo público, afirmou:

«As aquisições de locomotivas, do material circulante e outras de interesse para o desenvolvimento em marcha, a par do carinho pelo bem estar do pessoal, dá-nos a consoladora certeza de que os Caminhos de Ferro, na luta titânica que vem sustentando, não sossobrarão em macos tão firmes e tão prestigiosas.»

Dirigindo-se ao sr. Eng. Lima Rego, disse: «V. Ex.ª tem vinda de tal forma a sua personalidade moral e técnica nos Caminhos de Ferro, que nenhum ferroviário, nem mesmo aqueles que vierem de outras linhas, desconhecem o Chefe prestigioso, energético, desempeirado, que conquistou inteiramente a estima e consideração de todos os seus numerosos subordinados».

Depois saudou em termos calorosos, os srs. Dr. João Faria Lapa, que, com tanta competência, se encontra à frente da Divisão Comercial, e Marcellino da Silva, que, com a sua presença no almoço, deu uma prova de solidariedade. Saudando a Imprensa, amiga da classe, teve palavras amáveis para os representantes do Boletim da C. P. e da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Falaram depois os srs. Inspector Soares Silva, que fez interessantes considerações sobre aquelas festas de confraternização, os srs. Prof. Dr. João Faria Lapa, que agradeceu as palavras de homenagem que lhe haviam dirigido; Eng. Lima Rego, que confessou a sua alegria por se encontrar numa festa de confraternização ferroviária, e, finalmente, o sr. Medina Junior, director do Jornal de Sintra.

Felicitamos a comissão organizadora pelo bom êxito da Festa de Confraternização Ferroviária, que deixou em todos as melhores recordações, e aproveitamos a oportunidade para lhe agradecer também as deferências que foram dispensadas ao nosso redactor.
Lucília Simões

Com uma réplica no teatro de S. Luís, despediu-se do público a grande atriz Lucília Simões. É mais um valor que desaparece dos nossos palcos.

Lucília Simões, digna herdeira de um grande nome, é uma das poucas sobreviventes da época de ouro do teatro português, em que ao lado dos irmãos Rosas e de Brasão e Ferreira da Silva, havia uma Lucinda Simões, uma Adolina Abranches, uma Rosa Damasceno, uma Angela Pinto. Lucília foi grande entre os grandes do seu tempo.

Exposições de Arte


Todas essas exposições foram bastante visitadas. Eduardo da Rosa Mendes, cujos progressos temos acompanhado com simpatia e interesse, pode já considerar-se, sem nenhuma espécie de favor, um dos nossos melhores paisagistas.

A sua cor é rica de tonalidade e de expressão. E como é ribatejano, natural de uma das terras mais pitorescas dos arredores de Santarém, o seu Ribatejo deu-lhe bastantes e encantadores motivos, que o pintor sentidamente interpretou.

Francisco Branco trouxe-nos, por sua vez, linhas paisagens de Aveiro, de onde é natural; um belo quadro pintado em Redondo — «Oleiro alentejano» e quatro quadros pintados na Ilha de S. Miguel, sendo os de maior interesse o que reproduz uma estrada florida e aquela em que nos dá um sugestivo aspecto da lagoa das Furnas.

João Rosa Rodrigues é um aguarelista cheio de interesse, que continua a impor-se. No Grupo Português de Aguarelistas, de que faz parte, marcou um lugar inconfundível.

José Manuel Soares, um moço artista de 21 anos de idade, é mais do que uma esperança. As suas guaches, os seus óleos, os seus lápis e os seus desenhos à pena revelam uma vocação invulgar. Ali está não só um futuro grande pintor mas também um extraordinário ilustrador, que bem merecia ser aproveitado e estimulado.

Os nossos pintores

Azóis de Baixo (Santarém) — Óleo de Noel Pardigno

Grupo Português de Aguarelistas

O Grupo Português de Aguarelistas realiza agora, no Palácio da Rua Barata Salgueiro, a sua 6ª Exposição. Dir-se-ia, ao percorrer-lá, que um júri rigoroso procedeu à escolha e à admissão dos trabalhos exibidos. Mas tal não sucedeu, porque todos os artistas, com a consciência das suas responsabilidades, enviaram à exposição o que tinham de melhor.

Mestre Alves de Sá não faltou com a sua presença ilustre como não faltou também outro grande aguarelista, que é Alfredo de Morais, espírito sempre moço.

João Marques, um dos principais animadores deste notável Grupo, deve estar contente com esta nova exposição, que honra não apenas os artistas que nela participam mas também, perante estrangeiros, a arte da aguarela em Portugal, que possuí nobres tradições.

Barata Moura

Dentro da nova geração, Barata Moura é um nome, como desenhador e como pintor de retratos e paisagem. A sua personalidade não é apenas um produto do seu talento, mas também da sua sinceridade. Barata Moura sente, como um poeta, a nossa paisagem.
A CIDADE DE PAU

val festejar, de Junho a Setembro, o quarto centenário do nascimento de Henrique IV

QUELES que desejar conhecêr a vida doce,
mentre tranquila da província francesa,
na de melhor lhe poderemos aconselhar
que uma estadia em Pau, zona climática
basta conhecida e um dos grandes centros de
atração para o turista, para o gastrônomo e para
o amador de esportes de montanha.

A cidade possui motivos aliciantes para pren-
der à sua beleza e ao seu pitoresco quem a visita.
A cidade moderna, com esplêndidos hotéis, de
átrios espaçosos ricamente decorados, oferece um
contraste feliz com a velha cidade medieval agru-
pada em volta do seu castelo.

Uma alegría cantante flutua no ar. Diz-se que
«a luz, ali, bebe-se como vinho». E o vinho da re-
gião é o famoso Jurandou, que foi já apreciado
pelo futuro Henrique IV no dia do seu baptismo.

O orgulho de Pau é o seu «boulevard das Py-
rênées», prolongamento da praça Royale aberta em
terrace. Imaginai um largo passeio formando ca-
prichosas saliências e com quase dois quilômetros
de extensão, tendo de largura quinze metros, e
estendendo-se diante da cidade, permitindo des-
cobrir um imenso panorama pirenésico.

Em frente aos Pirinêus, sobre o célebre terrace,
o castelo de Pau veio enriquecendo-se desde o
princípio do século doze até à época dos primeiros
viscondes de Béarn. O próprio nome da cidade
está ligado à edificação deste castelo. Com efeito,
aimar de madeira (naqueles velhos tempos
davam-lhe o nome de «pau») protegia a primitiva
residência senhorial. Na segunda metade do século
XV, Gaston Phibus, reforçou a praça; fez, segundo
a expressão do cronista Froissart — «un mout bel
chastel».

Com as suas cinco torres dentadas por ameias,
o castelo de Pau desenha, ativo, a silhueta uma
fortificação cuja traça se pode considerar defini-
tiva. A rainha Margarida de Navarra, irmã de
Francisco I, espírito culto e dedicada às belas-le-
tras, fez em 1527 um apelo aos artistas italianos
para tornar menos austero o aspecto demasiado
guerreiro desta residência senhorial. Vieram de
Itália pintores e decoradores que imprimiram o
delicado bom gosto da Renascença ao imponente
castelo. Data dessa época a grande escadaria se-
melhante às de Blois e de Chambord. É neste ce-
nário que nasce, a 13 de Dezembro de 1553, a
criança que devia tornar-se Henrique IV, o Bom
Rei. Ainda hoje no castelo de Pau se mostram aos
visitantes a concha de tartaruga que lhe serviu
de berço. Mais tarde, Henrique devia conduzir
aqui a sua jovem esposa, a formosa Margot, filha
de Catarina de Médica. O castelo, desde então,
participa das anedotas da sua nova existência
legendária...

De Junho a Setembro, Pau vai festejar com
esplendor o quarto centenário do nascimento de
Henrique IV, Rei de França e de Navarra.

As comemorações obedecem a um programa
basta variado e cheio de atrações. Haverá vá-
rías cerimônias e espectáculos tanto no Castelo,
como no Museu da cidade e nos seus magníficos
Teatros ao ar livre.
VIDA FERROVIÁRIA

Homenagem ao antigo Inspector da C. P.

Em Vouzela, cerca de trinta ferroviários junta-ram-se, no dia 24 de Maio, num jantar de homena-gem ao sr. Artur Silva, antigo inspector da C. P., que acaba de completar 40 anos de bom e activo serviço nas linhas do Vale de Vouga.

O inspector da contabilidade da C. P., sr. Francisco Bengala, fez a entrega ao honravelmente de uma mensagem escrita em pergaminho e encer-rada numa linda e valiosa pasta e, ainda, de uma artística salva de prata, em que foi gravada a se-guinte legenda: «Ao Ex.mo Inspector Artur Mar-ques da Silva, o pessoal das estações da 15.ª so-cião de exploração da C. P. agradecido.»

Entre os convidados viam-se os mais antigos fer-roviários da Antiga Companhia do Vale do Vouga, como os ssrs. Adalino Soares Ferreira, Casimiro Dias, José Morais Mónica, José Ferreira dos Santos, Joaquim Navais, Manuel de Bastos, João Lopes, Cipriano Pinto, José Santos Teixeira, Belmiro da Luz e Fernando Bastos.

Aos brindes, fizeram uso da palavra, enalte-cendo as qualidades do sr. Artur Marques da Silva, os ssrs. Francisco Bengala, Casimiro Dias, José dos Santos Teixeira, Eduardo Simões, em nome de todos os Factores, Afonso Campos, em nome da Imprensa, David Coelho, Álvaro Joaquim Correia e, por último, o homenageado, que agradeceu as provas de consideração e camaradagem que lhe haviam sido dadas com aquele jantar, com as ofertas e com os brindes proferidos.

José Pinto Ribeiro

O sr. José Pinto Ribeiro, que serviu a C. P. du-rante 42 anos, primeiro como fogocheiro, depois como maquinista e, ultimamente, como maquinista-chefe, atingiu no dia 30 de Maio o limite de idade — 60 anos.

No último dia em que trabalhou, foi designado para acompanhar desde Campina a Viana do Castelo o seu camarada que conduzia o comboio «Foguete», que de Lisboa levou o sr. Ministro da Marinha e outras individualidades que àquela linha cidades portuguesas foram assistir ao lançamento á água de um novo navio baleeiro. O colega do foguete não conhecia a via e José Pinto Ribeiro, que a saber de cor e salteado, forneceu-lhe, no percurso, as indicações necessárias. Ao regressar tinha terminado a sua carreira profissional de ferroviário — e experimentado o mais veloz e o mais jovem comboio que circula nas linhas fér-reas portuguesas.

Em 42 anos de serviço activo na C. P., o maquiniista-chefe José Pinto Ribeiro assistiu a grandes melhoramentos nas linhas férreas nacionais. A sua última viagem, que quase foi um pas-sageiro de honra — deve ficar na sua memória como uma boa recordação, das mais gratas ao seu coração de ferroviário.

Que diferença entre uma locomotiva de há 42 anos e um «Foguete» de hoje, que se manobra por meio de botões eléctricos!

ANTÓNIO MONTÊS

Acompanhado de sua esposa, seguiu para Zuri-que o nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. António Montês, que naquela cidade suíça se encontra entregue aos cuidados de seu médico operador, que muito se tem interessado pela re-cuperação total da sua saúde.

A António Montês, cujas melhores saudos se têm acentuado nestes últimos tempos, enviamos-lhes daqui o nosso abraço amigo, acompanhado dos votos de um feliz regresso a Lisboa, a fim de retomar as suas actividades de alto funcionário da C. P. e de Director do Museu Provincial José Malhoa das Caldas da Rainha.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA


Em nome e representação do Estado outorgou aquele membro do Governo, e no da firma adjudicatória—Fried Krupp Lokomotivfabrik, de Essen, Alemanha — o sr. eng. Hans Hanko.

As locomotivas, que devem ser entregues den-tro de um ano, terão uma roda de bitola e serão articuladas, do citado tipo, de vapor sobreaque-cido, quatro cilindros, simples expansão, e o seu custo está orçado em cerca de 36 mil contos.

157
A ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda

O problema das comunicações terrestres com o Sul do País foi de novo tratado, na Assembleia Nacional, pelo sr. deputado Pinho Brandão


Trata-se não apenas da construção da ponte sobre o Tejo entre a capital e a Outra Banda, mas, também, das ligações ferroviárias, num grande plano de conjunto, do Sul com o centro do País.

Porque o assunto é de maior importância e actualidade, transcrevemos, integralmente, do «Diário das Sessões», n.º 225, de 21 de Março, a parte referente à oportunã intervención do referido Deputado:

O Sr. Pinho Brandão: — Sr. Presidente: em 10 de Julho de 1942, a propósito de um relatório feito pela Junta Autónoma de Estradas sobre ligações rodoviárias das povoações que flançam ao sul do Tejo em frente de Lisboa e de um parecer emitido sobre esse relatório pela Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos, o então Ministro das Obras Públicas, engenheiro Duarte Pacheco, lavrou o seguinte despacho:

Os estudos apresentados pela Junta Autónoma de Estradas e pela Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos levam-me a considerar a necessidade de se definir em toda a sua extensão o problema das ligações terrestres do Sul do País com a zona ocidental da cidade ou, pelo menos, com a margem esquerda do Tejo, a oeste do Barreiro. Parece indispensável evitar a execução de obras parciais que possam dificultar ou comprometer a realização de empreendimentos que no futuro venham a reconhecer-se necessários ou recomendáveis.

Por outro lado, convirá que tudo o que for sendo realizado se integre num plano de conjunto previamente delineado.

São muitos os problemas a encarar e alguns deles bem complexos.

Assim, para apontar um ou outro:

1) Prejudicada sériamente a ligação ferroviária do Sul do País até Casilhas, em consequência da construção da base naval do Alfeite, será de afastar definitivamente a hipótese de trazer o caminho de ferro até à margem esquerda e possivelmente até Lisboa?

2) Reconhecendo-se o interesse económico e de tal ligação, qual o ponto da margem indicado para tal?

3) Será possível trazer a linha férrea até às proximidades do Pragal e prever a sua ligação com a linha férrea do vale de Alcântara, através de uma ponte sobre o Tejo, com a extensão de cerca de 2 Km. e de um viaduto sobre a zona baixa de Alcântara?

4) Atribuindo-se, em tal hipótese, à estação de Campo-lide de grande nó de comunicações ferroviárias, não ficariam assim bem resolvidos os problemas das ligações ferroviárias entre as zonas Norte e Sul do País e entre estas e o porto e a cidade?

5) Quando se não julga de grande interesse, em futuro mais ou menos largo, a interligação ferroviária entre as duas margens, não seria ao menos de considerar a solução de se trazer o caminho de ferro até um ponto da margem esquerda do Tejo suficientemente próximo de Alcântara e reunindo as condições ao estabelecimento do um serviço complementar de transporte de veículos ou ferry-boats?

6) Num ou noutro caso, qual seria a função a atribuir à gare do Barreiro, embora com as ampliações necessárias entre o Barreiro e Lavradio?

7) Quer se proveja ou não a continuação do Caminho de Ferro, não convirá aproveitar a actual ponte sobre o Cufia, convenientemente adaptada, conforme o caso, para sobre ela lançar a estrada de ligação à rede de estradas do Sul?

8) Como e onde deverá ser feita a passagem sobre o rio Judeu? Deverá ser comum à estrada e ao caminho de ferro no caso de o último ser de considerar?

9) Não seria de prazer o estreitamento do rio Judeu para facilitar a construção da obra de arte que o transporte, aproveitando-se os dragados de aprofundamento da bacia do estreito do Seixal para fazer os aberros necessários nas duas margens do novo canal?

10) Pode considerar-se suficientemente justificada a obra de valorização que assim resultará para a bacia do estreito do Seixal?

11) Em que ponto deveria fazer-se a bifurcação do caminho de ferro e da estrada?
13) Não seria de considerar que a estrada viesse também à região do Pragal, com um troço que permitisse lançá-la sobre a ponte a que se refere o n.º 3, embora com raízes de ligação a Casilas, à futura estrada de turismo a construir na margem esquerda em frente de Lisboa e ainda à zona baixa dos terrenos marginais ao Tejo?

14) O ramal de ligação de Casilas não deveria ser tratado de modo a promover-se a conveniente regularização da margem entre Casilas e o Alfeite e a assegurar-se um franco acesso às instalações da base naval do Alfeite?

15) Como deveria fazer-se a ligação da ponte estrada à Avenida de Oeiras, na margem direita, para assegurar boas comunicações do Sul do País com a capital e com a rede de estradas do Norte?

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Na sessão desta Assembleia Nacional de 28 de Outubro do ano findo e a propósito da justa comemoração nacional dos vinte e cinco anos do Governo de Salazar sugeri que essa comemoração se assinalasse com a adjudicação das obras da construção da grande ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda, e da sessão de 4 de Dezembro do mesmo ano, ao discutir-se o Plano de Fomento Nacional, sustentei que essa importante obra devia ser incluída no Plano.

Mas, incluída ou não no Plano do Fomento, parece-me que a obra tão notável e de tão larga repercussão na economia do País não pode deixar de merecer as atenções do ilustre titular da pasta das Obras Públicas, Sr. Engenheiro José Frederico Ulrich.

Assim, requeria, pelo Ministério das Obras Públicas, que me sejam dadas as seguintes informações:

a) Se já foram realizados trabalhos no canal de saída do Tejo, tendentes a localizar a zona em que a referida ponte devo ser construída e, no caso afirmativo, qual a natureza e resultado desses trabalhos, ou se, pelo menos, foram últimamente tomadas quaisquer providências pelo referido Ministério no sentido da realização dos mencionados trabalhos.

b) Se já está elaborado um plano de conjunto integrando os terrenos da margem esquerda do Tejo na zona da expansão da capital em relação com a futura construção da ponte, de forma a evitar-se, como se dizi em despecho do Ministro Duarte Pacheco, a execução de obras parciais que possam dificultar ou comprometer a realização de empreendimentos que venham a reconhecer-se necessários, ou se, pelo mesmo Ministério, foram tomadas providências tendentes à elaboração desse plano de conjunto.

Tenho dito.

VOZES: — Muito bem, muito bem!

General Joaquim José Machado

A Sociedade de Geografia de Lisboa prestou, há poucas semanas, sentida e justa homenagem à memória do grande colonizador e ferroviário, General Joaquim José Machado — deve-se-lhe, quase exclusivamente, a construção do caminho de ferro de Lourenço Marques à Pretória — com a inauguração de um busto, da autoria do ilustre escultor Radl Xavier.

A propósito dessa homenagem, a imprensa algarvia, nomeadamente o Jornal de Lagos e Correio do Sul, apresentaram e defenderam a ideia de se inaugurar, em Lagos, na casa onde nasceu o General Machado, uma lápida comemorativa, e de, na mesma cidade, se colocar, numa praça pública, uma réplica daquele monumento.

O General Joaquim José Machado foi uma grande figura nacional. E em Angola já foram levantadas, em sua homenagem, três monumentos, além de ser dado o seu nome ilustre à antiga povoação de Camacupa. E, como lembrou o Correio do Sul, o governo inglês, sempre tão escassos em consagrações a estrangeiros, deu também o nome de Machadodorp (dorp, em inglês, significa aldeia) a uma parte da vasta região servida pelo caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretória.

Nasido no Algarve, o General Machado, como se vê, não é uma figura esquecida dos algarvios, que muito prezam os seus vultos mais eminentes. A atitude do Jornal de Lagos e do Correio do Sul é extremamente simpática. Traduz um sentimento regionalista digno de registo.

SEGURAR NA ULTRAMARINA

É PRECAUÇÃO GARANTIDA?
Publicações recebidas

Ricardo Covões—Discurso de Augusto de Castro

No dia em que passou o primeiro aniversário da morte do grande e saudoso empresário Ricardo Covões — 2 de Junho de 1952 — seus filhos, dignos herdeiros de um nome e de uma obra — inauguraram no átrio do Coliseu dos Recreios um busto à memória daquele que foi, simultaneamente, um homem de teatro e um coração generoso.

O sr. dr. Augusto de Castro, que foi companheiro fraterno de Ricardo Covões de dezenas de anos proferiu, no acto solene da inauguração do monumento, bronze magnífico do mestre escultor Leopoldo de Almeida, um admirável discurso, em que sentimos reviver a figura saudosa daquele que, na própria expressão do eminente director do Diário de Notícias — foi, nos últimos trinta anos, um dos mais vivos elementos de educação e do gosto populares da capital pelo contacto que lhe deu com as melhores formações musicais e coreográficas do estrangeiro os magníficos espectáculos de ópera e de bailados, as grandes orquestras e excelentes concertos, acessíveis, pelos seus preços e publicidade, ao grande público».


Psicotecnia — por Manuel Manuto Torres

O ilustre professor efectivo do 8.º Grupo de disciplinas e director do Gabinete de Psicotecnia do Colégio Militar, e antigo bolsheiro do Instituto para a Alta Cultura no Estrangeiro, proferiu, em 20 de Outubro de 1921, uma notável oração de saúdação, na abertura solene das aulas daquele Colégio, em 20 de Outubro de 1951, em que o tema foi a Psicotecnia.

Este trabalho acaba de ser impresso em opúsculo, ideia que merece o inteiro aplauso de quantos se interessam pelos problemas culturais.

Domingos de Lisboa

CAMPO GRANDE

Entre os locais mais arborizados de Lisboa, o Parque do Campo Grande ocupa, sem contestação, um dos primeiros lugares. Quer de Verão, quer de Inverno, há sempre flores nas suas frondosas áreas, onde se adivinha o carinhoso cuidado da Câmara Municipal, por intermediário dos seus serviços especializados.

De uma notável acessibilidade, o Campo Grande oferece ainda, a quem o procura, inúmeros motivos de apercebimento, sobressaindo, entre outros, o seu formoso lago, onde em barcos alugados se podem realizar deliciosos passeios.
COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»
A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
FUNDADA EM 1809

SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais,
Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais,
Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores,
Viagens, Canções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.
Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

ESCOLA ACADEMICA
FUNDADA EM 1847
Condécorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)
CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS
Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARDO DO CONDE BARÃO, 47 - LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEI)
TELEFONE: 62430

COMPANHIA
«Cimento Tejo»
FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

SEDE
Rua da Vitória, 88, 2.° - LISBOA
Telefones 2 8552 - 2 8953

AZENA DOS CAMINHOS DE FERRO

A máquina de escrever portátil
PERFEITA!
RESISTENTE! BONITA!
EQUIPADÁ COM UM ESTOJO-MALÁ PRÁTICO E ELEGANTE

REPRESENTANTES
Lopez Herrero, Limitada
Rua D. João V, 7-B - LISBOA - Telefone 65194
Agência no PORTO:
Domingos José Soares
Rua da Alegria, 293-2.° - Telefone 22749
Tosse?