



155
155

A 145-

M.

DEPÓSITO
EV 1945



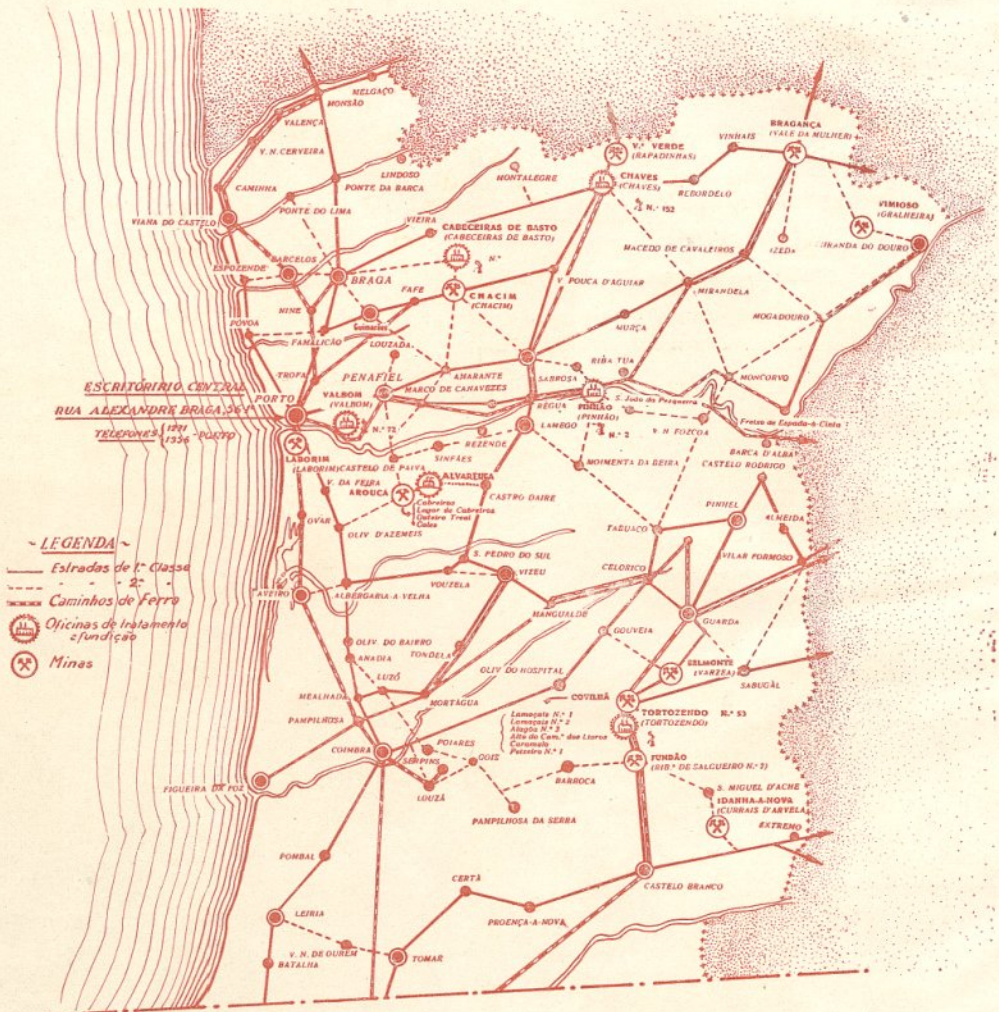
FRYATTO

L17. CASTRO - LISBOA

Garzeta dos Caminhos de Ferro

Industrial Mineira de Valbom, L.^{da}

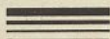
INSTALAÇÕES E MINAS



BANCO BORGES & IRMÃO

(Instituição fundada em 1884 sob BORGES & IRMÃO)

Endereço telegráfico: **BORGERMÃO**



LISBOA E PÔRTO

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS
Agências em BRAGA, MATOZINHOS E OVAR
e correspondentes em todo o País e no Estrangeiro



Secções Marítima, de Trânsito e de Seguros

Avenida 24 de Julho, 2—LISBOA

Agente e Consignatário de Vapores

Todas as operações d'Alfândega e de Trânsito



Representante Geral da

Caledonian Insurance Company

SEGUROS DE FOGO, AUTOMOVEIS E MARITIMOS

Banco Espírito Santo e

Comercial de Lisboa

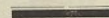


CAPITAL	22.000 contos
FUNDOS DE RESERVA	58.000 >
TOTAL DOS DEPÓSITOS	1.374.000 >

(Em 30-6-42)



Lisboa, Pôrto, Coimbra, Braga, Faro,
Covilhã, Tôres Vedras, S. João
da Madeira, Santarém, Tôres Novas,
Gouveia, Estoril, Tortozendo, Abrantes,
Mangualde, Figueiró dos Vinhos



Dependências	}	LISBOA — Alcântara
		LISBOA — Poço do Bispo
		LISBOA — Conde Barão
		LISBOA — Almirante Reis

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824
A MAIS ANTIGA DA PENINSULA

Sede: _____
Largo da Biblioteca Pública, 7-r/c.
LISBOA



FÁBRICA EM ILHAVO
A V E I R O



AS MELHORES PORCELANAS
PARA USOS DOMÉSTICOS E
INDUSTRIAIS



PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS



AS PORCELANAS DA
« VISTA ALEGRE »
RIVALISAM COM AS
MELHORES ESTRANGEIRAS



DEPÓSITOS

LISBOA--Largo do Chiado, 18
PORTO--Rua Cândido dos Reis, 18

Casa dos Panos

DE
CARLOS MACEDO

FUNDADA EM 1870

Sortimento completo em panos brancos e de côr para enzoval.—Linhos e Atoalhados

ESTA CASA É A PRIMEIRA DA SUA ESPECIALIDADE

45, Rua dos Fanqueiros, 49 — LISBOA

Esquina da Rua de S. Julião



MANUEL GOMES LILA

Oficina de soldadura eléctrica -- Serralharia mecânica e tornos

Soldadura a electricidade e autogénia. Especialidade em soldaduras em caldeiras marítimas e terrestres. Cortes a massarico. *Executam-se todos os trabalhos em:* Motores a óleos pesados, máquinas a vapor, debulhadoras, tractores e todo o material agrícola

VILA FRANCA DE XIRA

Largo Marquês de Pombal, 70
Telefone: VILA FRANCA DE XIRA, 58

Residência: Rua Gervásio Lobato, 20, 1.º-Esq.
Telefone 60843 — LISBOA

Mármore de Sousa Baptista, Limitada

PRAÇA DO MUNICIPIO, 29-30
Telefone 2 7643 — LISBOA

Para auxilio dos que desejem fazer compras, chamamos a atenção de todos os nossos bons clientes, para uma visita aos nossos armazens onde encontrarão o melhor sortimento de artigos sanitários, banheiras de todos os fabricantes, mármore polidos para casas de banho, cozinhas, etc. Cantarias e jazigos de todos os tipos e modelos, azulejos de todas as qualidades e côres, mosaicos de mármore, cerâmicos e hidráulicos, artigos de menage e utilidades, candieiros modernos de todos os gostos, perfumarias, etc.

VISITE A NOSSA SUCURSAL, SITUADA NO
LARGO DE S. JULIÃO N.º 13

Carlos Guérin, L.^{da}

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

LISBOA—Telefone 2 9533—Endereço Telegráfico HERKELLIS

Despachos, Transitos, Seguros e armazéns, Grupagens para importação e exportação Terrestres e Marítimas.—Agentes nos principais portos, cidades e centros comerciais e industriais no estrangeiro

Rua do Arsenal, 108, 2.º

SOCIEDADE NACIONAL DE CORTIÇAS

Anónima de Responsabilidade Limitada

gramas: EUREKA-LISBOA

fone: 2 4449

Tele } Poço do Bispo } 38 365

} 38 366

} Barreiro 17

Códigos: BENTLEY'S MASCOTTE, A. B. C. 5.ª, 5.ª (5 letras) 6.ª edições

CORTIÇA EM PRANCHA, VIRGEM, REFUGOS, APARAS FINAS E COMERCIAIS, DISCOS, PALMILHAS, CHAPEUS etc.

FÁBRICAS: } Quinta 4 Olhos — Braço de Prata — LISBOA
} Quinta Braancamp — BARREIRO
} Mesurado — ESTREMOZ, etc.

Escritório: Trav. dos Remolares, 23-1.º — LISBOA

TELEFONE 38-192

P. GANIGUER

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

CALÇADA DO GRILO, 5 e 7

LISBOA

The Red Hand Compositions Company

LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta Hartmann.

A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

AGENTES GERAIS:

D. A. KNUDSEN & C.º
TELEFONE: 2 2787 — 2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN

Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



uniforme qualidade, consistência e côr, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou ferro.

a fundição tipográfica **g i n i**

de

manuel guedes, limitada

a maior organização fabril nacional de fundição de tipo

continua trabalhando para o desenvolvimento das artes gráficas portuguesas, fornecendo-lhe todo o material tipográfico, com os mais delicados e originais desenhos

s e d e
f á b r i c a
e s c r i t ó r i o s
e a r m a z e n s

rua francisco metrass, n.º 107

telefones: 6.2514 e 6.3276

l i s b o a



CASA PALISSY GALVANI

Guilherme F. Simões, L.^{da}

FUNDADA EM 1895

Armazem de material eléctrico,
instalações e reparações de
campainhas eléctricas, telefones
e pára-raios, luz eléctrica, T. S. F.

ESCRITÓRIO E OFICINA:

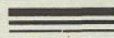
17-A, R. Serpa Pinto, 17-B

Telefone 2 2624 — LISBOA



ADOLFO KORN

Comission-Agent
Import. - Export.



Rua dos Fanqueiros, 207-1.º E.

LISBOA — PORTUGAL

Telefone 25412

Telegramas KORNURS

NEGRESCO

O RESTAURANTE E BAR DANCING
— DA ALTA SOCIEDADE —

RUA JARDIM DO REGEDOR, 45

Telefone: 29 583

O restaurante mais luxuoso com serviço internacional. — Um bar à americana. — Um pequeno Dancing com chás dançantes e soirés

SELECÇÃO RIGOROSA

SALÃO DE RESTAURANTE E BAR
MAIS LUXUOSO DA CAPITAL

O BARATO SAI CARO!!

Compre os Fatos, Sobretudos e Gabardines,
para **HOMEM** e **MENINO**, na Casa

OLD ENGLAND

SARMENTO & C.^a

R. AUGUSTA (Esq. S. Nicolau) — **LISBOA**

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

DROGARIA MARITIMA

DE
Acácio Jorge

Brochas — Pinceis — Escovas — Vassouras —
Drogas — Produtos Químicos e Farmaceuti-
cos — Alviades, Tintas e Vernizes das marcas
GAIVOTA e **COURAÇADO** — Depósito das
Tintas de Esmalte, marcas **VOGA** e
BENGALITE

84, RUA DA ESPERANÇA, 86 — Telefone 6 1333
FORNECEDOR DA C. P.

TELEFONE 38.007

Baltarar da Silva & C.^a, L.^{da}

FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL LISBOA

Telefone 2 7022

COMPANHIA DAS LEZIRIAS DO TEJO E SADO

ADMINISTRAÇÃO:

R. Nova do Almada, 53-1.º
L I S B O A

OFICINA DE SERRALHARIA E TORNEIRO DE
JOÃO A. GARCIA

Herdeiro de Romeu Adolfo Maia

Encarrega-se de todos os trabalhos pertencentes
à sua arte, tais como: Consertos de maquinas ti-
pográficas, trabalhos mecânicos, gradeamentos,
portões, estufas, cofres à prova de fogo e fogões
— fabrico de mesas para operações e outros arti-
glos de consultório

28, Rua das Salgadeiras, 28
L I S B O A

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, L.^{da}

Importadores de carvão, coque, briquetes e antracite.
Agentes das seguintes companhias de navegação.

Deutsche Amerika-Linie — **Hamburg-Amerika Linie**
Norddeutscher Lloyd — **Deutsche Afrika-Linien**

Correspondente da casa **SCHENKER & C.^a**
Transportes internacionais

Agentes da LUFTHANSA A.-G.

Mercadorias, Sub-agentes de passagens

ESCRITÓRIOS **Pr. Duque da Terceira, 20 e 24-2.º**

P. B. X. 2 6029 — 2 9725 — 2 9726

End. Teleg.: — **DEPÓSITOS**

DEPÓSITO: DUCA DE ALCANTARA
Rocha de C. d'Obôdos — Telefone 6 2782

YORK-BAR

O «BAR» MAIS LUXUOSO DA CAPITAL
E O PONTO DE REUNIÃO DIPLOMÁTICO

Elegância e conforto

PRIMOROSO SERVIÇO DE RESTAU-
— RANTE E BAR —

RUA SERPA PINTO, 17-F. (ao Chiado)

Telefone 2 7793

ABERTO ATÉ ÀS 2 DA MANHÃ

Germano Machado

SERRALHARIA CIVIL MECÂNICA E FORJAS

MÁQUINAS PARA BLOCOS DE CIMENTO E BETONEIRAS.
—GUINCHOS DE 300 A 3.000 Kg.—MONTAGEM E REPA-
RAÇÃO DE MÁQUINAS.—SALAMANDRAS, FOGÕES DE
COSINHA PARA GRANDES E PEQUENAS CAPACIDADES
COM ÁGUA QUENTE, SISTEMA ANTICALCÁRIO

Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)

Telefone 2 7237

LISBOA

Companhia do PAPEL DO PRADO

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA



Capital: Acções 7.000.000\$00



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritórios: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

TELEFONES: Direcção 2 3623 — Escritórios 2 2331 — Estado 188

DEPÓSITOS:

Lisboa — RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276 — Telefone 2 2332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telefone 117

TELEGRÁFICO PELPRADO

TELEFONE 2 6591

Diamantino & Branco, L.^{da}

CARPINTARIA E
SERRAÇÃO MECANICA

TRAVESSA DA PEREIRA, 28
VILA BERTA (À GRAÇA)
LISBOA

João António Balançuela

Rebocadores, Lanchões
— e Fragatas —

Escritório:

R. do Cais de Santarém, 10-1.^o
Telefone 2 3697 LISBOA

Gomes Casca, L.^{da}

SERVIÇOS DE FRAGATAS NO
Rio Tejo
Telefone 2 3587

SEDE :
RUA DA ESPERANÇA, 40-2.^o
Escritório na Alfândega
L I S B O A

Higino Mendes Cascalho

SERVIÇOS DE FRAGATAS,
BATELÕES E REBOCADORES
— NO RIO TEJO —

RESIDÊNCIA :

RUA FEIO TERENAS, 16-2.^o
Telefone 4 3660

ESCRITÓRIO :

CAMPO DAS CEBOLAS, 9-A
Telefone 2 4439
L i s b o a



Whisky

"Canadian

Club"

O melhor
do Canadá



AGENTES:

A. L. SIMÕES, L.^{DA}

RUA DAS FLORES, 22
LISBOA

Pastelaria

Marques

Fornecimento de: Almoços, Chás,
Jantares e Banquetes.— Lunchs para
casamentos em Lisboa e Província.
— **Fabrico especial** de Bombons e
Marrons Glacés— Preparação das
melhores frutas portuguesas em ces-
tos regionais e caixas de fantasia



70, RUA GARRETT, 72
Telefone 2 3362
LISBOA

**Companhia Portuguesa
de Alpargatas, L.^{da}**

DESPERDÍCIOS PARA
LIMPEZA DE MÁQUINAS

Rua dos Lusíadas, 5—**LISBOA**

Telefone 8 1647

CHA

PE

LA

RIA



ELITE

A PREFERIDA DOS «**Carlos**»
EM

CHAPEUS DE CATEGORIA

151, Rua Augusta, 153

Telefone 22030

LISBOA



Aos filiados nos «**CARLOS**» desconto de 10 %.

ÉCOLE FRANÇAISE DE LISBONNE

25-PATIO DO TIJOLO — Telef. 2 0209

Établissement officiel sous le patronage du Gouvernement français

DIRECTOR: FREDERIC POURVERELLE

*Jardin d'Enfants — Ensino Primário
e Secundário francês e Português*

Curso nocturno prático de francês para adultos

Telefone: 2 3374
Telegramas: CARVÃO — LISBOA
Cod. Us. A. B. C. 5.ª Ed. e Ribeiro

Francisco Rodrigues Vaquinhas & C.ª L.ª da

CARVÃO VEGETAL / LENHAS

Rua dos Caminhos de Ferro, 96-1.º — LISBOA



À VENDA NAS BOAS PAPELARIAS

A. FRANCERI & C.ª

AGENTES COMERCIAIS

RUA BARROS QUEIROZ, 47-2.º

Telefone 2 0641 — LISBOA

Artigos de Papelaria, Escolares, Desenho,
Papéis, Tipos, Tintas e Máquinas Tipo-
gráficas, Jogos, Brinquedos e Novidades

Distribuidores exclusivos da caneta de Tinta Permanente

« OSMIA »

de enchimento pelo vácuo mais simples e moderno

Rau & Santos

Importadores de carvão e coques de procedência inglesa

Carvão CARDIFF e NEWCASTLE
Carvão de Forja (autêntico)
Anthracite Favas e Nozes
Coke de fundição e cozinha

Escritório: RUA DA PADARIA, 8-2.º
Armazém: MURALHA DE ALCANTARA
Telefones 2 4373 e 2 4374 **LISBOA**

Telefones | BARREIRO 1
| LISBOA 2 1315

João Teixeira

Serviço de fragatas no Rio Tejo
e encarrega-se de todo o serviço de cargas e descargas

Escritórios } Recinto da Estação — BARREIRO
| ALFANDEGA — LISBOA

Adelino Jerónimo & C.ª L.ª da

MONTIJO — LISBOA

Escritório: RUA DOS DOURADORES, 150-1.º

AZEITES — CEREAS

EXPORTAÇÃO — IMPORTAÇÃO

SOCIEDADE AGRÍCOLA
da Quinta da Cardiga, L.ª da

Administração e Escritório } 2 1334 — Praça Rio de Janeiro, 27

Estabelecimentos } 2 5650 — Calçada da Patriarcal, 24
| 4 4071 — P. Duque de Saldanha, 4 a 7
| 6 3210 — Rua Francisco Metrass, 6-C

VINHOS, AZEITES E OUTROS PRODUTOS
DA **QUINTA DA CARDIGA**

Telefone 2 5435
gramas: LISDOURO

Códigos RIBEIRO
MASCOTE

União Industrial, Limitada

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA

RUA DOS SAPATEIROS, 62, 2.º

Caixa Postal n.º 246

FILIAL EM LUANDA — CAIXA POSTAL N.º 409

FÁBRICAS DE:

AZEITES — AZINHAGA

CONSERVAS — EM: OLHÃO E PORTIMÃO

Virgílio Martins Correia

Praça do Município, 32-2.º

LISBOA

Armador de Navios e agente de navegação,
exportador de conservas, óleos de peixe, farinhas
de peixe, sucatas de ferro e fôlha de Flandres
e frutos do Algarve, e também importador

Tem fábricas de estanho em: FARO e LISBOA (Ginjal)

Tem escritórios em:

PORTIMÃO, FARO e LISBOA

Azulejos e faianças artísticas género antigo,
não compre sem visitar o depósito da

FABRICA SANT'ANA

EXECUTA QUALQUER ESTILO

Rua do Alecrim, 91-97 LISBOA

Telefone 2 2537-8 1592

ATLANTIDA, L.^{DA}

PRAÇA DO MUNICIPIO, 31

Telefone 2 9081

A casa preferida para
compra de banheiras,
loças sanitárias, azule-
jos, mosaicos, grés, mar-
mores, lava-loiças, es-
quentadores, fogões, as
mais variadas torneiras,
candeeiros eléctricos,
canalizações, etc.

Comprar na Atlantida, L.^{da},
é ter a certeza de comprar
bem.



Telefones 2 5201-2 5202

Dominguez & Lavadinho, L.^{da}

FÁBRICA DE SOBRESCRITOS, MANIPULA-
ÇÃO DE PAPÉIS DE ESCREVER E SACOS
DE PAPEL. PAPELARIA E TINTAS DE
ESCREVER NACIONAIS E ESTRANJEIRAS.
ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA.
PAPÉIS QUÍMICOS, LÁPIS, ETC., ETC.

Sede: R. da Assunção, 79-85 — R. dos Sapateiros, 135-143

Fábrica: Avenida Casal Ribeiro, 18-24

L I S B O A

Códigos A. B. C. 5.ª e 6.ª Ed.
RIBEIRO

Telefone: 2 7086
Telegramas: MARAIVA

Guerreiro Galla, L.^{da}

L'ÉCLAIR ET FRANCO-PORTUGAIS-RÉUNIS

(NOMES REGISTRADOS)

Agencia de Transportes Marítimos
e Terrestres, Despachos, Transitos,
Seguros, Embalagens

RUA DA MADALENA, 171

(Largo do Caldas)

L I S B O A

Telefones Escritório: 2 6056
Papelaria: 2 6067

Viuva Macieira & Filhos

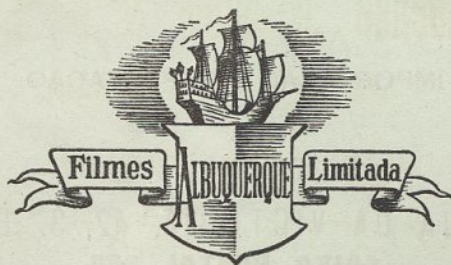
Fábricas de papel para escrever, impressão,
embrulho e de sacos de papel

Armazém de Papéis nacionais e estrangeiros e Papelão

Papelaria — Trabalhos Tipográficos
em todos os géneros. Unicos importa-
dores do papel para cigarros «DUC»

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA

Telefone 2 1519



Avenida da Liberdade, 73 - LISBOA

LITOGRAFIA

TELEFONE 2 6212

CASTRO

CASA FUNDADA EM 1850

DE

Monteiro, Cardoso & Ferreira, L.^{da}

TRABALHOS COMERCIAIS
ARTÍSTICOS E DE LUXO
ACÇÕES, LETRAS, CHEQUES,
MAPAS, CARTAZES, ROTU-
LOS, MÚSICAS, ETC., ETC.



TRAVESSA DAS PEDRAS NEGRAS, 1
LISBOA



Todas as capas litografadas desta revista
foram executadas nas nossas oficinas

Telefone: 26770
Teleg. «HASWI»

H. W. Daehnhardt

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

RUA DA VICTÓRIA, 42, 3.º D.
CAIXA POSTAL 380
L I S B O A

HIDRO ELÉCTRICA ALTO ALENTEJO

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

CAPITAL 30:000 CONTOS

Sede em LISBOA-Rua da Prata, 185-1.º



Escreptórios em:
NIZA, CASTELO BRANCO,
PORTALEGRE, ELVAS e
ROSSIO AO SUL DO TEJO



PRODUÇÃO, TRANSPORTE E FORNECIMENTO
DE ENERGIA ELÉCTRICA DAS CENTRAIS DE:

POVOA	1.000 HP
BRUCEIRA	2.500 HP
VILADA	6.000 HP
FOZ	800 HP

“Kromard”

«Kromard», é uma tinta metálica isenta de chumbo, de raro mérito, possuindo qualidades únicas de resistência contra a ferrugem, e calor, os ácidos, o mau tempo, o ar do mar e a água salgada, sendo, duma forma definitiva, a melhor tinta para trabalhos interiores e exteriores em Aço.— Aplicada à madeira, apresenta invulgaras qualidades de absorção, não estalando e oferecendo grande resistência contra o fogo

AMOSTRAS, DETALHES E PREÇOS SÃO FORNECIDOS PELOS AGENTES EXCLUSIVOS DA
KROMARD PAINT CO. LTD.

GME. GRAHAM JNR. & C.^A

Rua dos Fanqueiros, 7	Rua dos Clérigos, 6
LISBOA	PORTO
Telf. 2 0066 a 2 0069	Telefone 880
Estado 63	Estado 93

Mineira Lisbonense

S. A. R. L.

Sede: LISBOA

Rua do Comércio, 8-6.º

Telef. 2 3052

Telegramas: ALPORTU

P. B. X. 3 linhas

COMPRA E SEPARAÇÃO DE MINÉRIOS — FUNDIÇÃO DE ESTANHO

F I L I A I S :

PORTO
R. Santa Catarina, 377-2.º
Telef. 2493-2494-2495

VIZEU
S. Estevão
Telef. 331 — Apartado, 7

CASTELO BRANCO
Estrada da Circunvalação, 28
Telef. 208

RIO TINTO
Lugar do Soutelo
Telef. 62

VILA REAL
3 Lagares (Separadora)
Telef. 153

BRAGA
LARGO DOS ATLANTES
AVENIDA SALAZAR
Telef. 167

BRAGANÇA
Largo do Tournal

CHAVES
Estrada do Stadium
Telef. 155

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de TORRES NOVAS

*Fiação e Tecelagem Mecânicas de Linho,
Juta e Matérias Textis Análogas*

Fábrica em TORRES NOVAS

FUNDADA EM 1845

DEPÓSITO E ESCRITÓRIO

Rua de S. Nicolau, 2, 1.º

Endereço Telegráfico NOVETORRES

Telefone 2 4884

Caixa Postal, 276

L I S B O A

WIESE & Co.**AGENTES DE NAVEGAÇÃO**

Rua do Alecrim, 12
 Telef. P. B. X. 20.181
LISBOA

Lopes, Ferreira & C.^a, L.^{da}

FÁBRICAS DE DESCASQUE DE ARROZ
 EM VILA FRANCA DE XIRA

A APRESENTAÇÃO DOS SEUS TIPOS
 DE ARROZ RIVALISA COM AS DOS
 — TIPOS ESTRANGEIROS —

ADMINISTRAÇÃO:
 RUA DOS FANQUEIROS, 38-1.º
 Telefone 2 7805 — LISBOA

End. teleg.: CINEFILMES Telef. 2 0347

Siga com a:
Companhia Cinematográfica de Portugal

A QUE POSSUE A MELHOR E
 MAIS COMPLETA COLEÇÃO DE
 FILMES CINEMATOGRAFICOS

R. EUGÉNIO DOS SANTOS, 110, 3.º
LISBOA

Henry Bucknall & Sons, Limited

TRAVESSA DO CORPO SANTO, 10
Lisboa

SEDE SOCIAL:
 136/8 MINORIES
 LONDRES, E. C. 3

FABRICANTES E EXPORTADORES DE:
**Cortiça em Prancha, Quadros,
 Rolhas, Granulados, Desperdi-
 cios, Discos e Refugo**

ENVIDRAÇAMENTO E INSTALAÇÕES
 EM QUALQUER PARTE DO PAIS
 VIDROS DE TODAS AS QUALIDADES

A BISELADORA, L.^{DA}

Registada sob o n.º 5058

FÁBRICA ELECTRO-MECANICA DE
 — ESPELHOS E VITRAIS —

REGUEIRÃO DOS ANJOS, 68
 Telefone 45910 — LISBOA

SEGUROS...

A MUNDIAL
 O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUES

Séde em Lisboa:
 Largo do Chiado, 8
 Filial no Pôrto:
 F. Gomes Fernandes, 10
 Agentes por todo o pais

PAPELARIA CARLOS**DE CARLOS FERREIRA, L.^{DA}**

RUA AUREA, 36 — LISBOA

TELEFONE 20244

Variadíssimo sortido de artigos para **ESCRITÓRIO**

Telefone 2 6173

End. Telegráfico: CHIMICOS

Sociedade de Produtos Químicos, L.^{da}

Drogas, tintas e produtos químicos para todas as indústrias.—Tintas de esmalte TIP-TOP, as melhores e mais baratas.—Alvaiades em pó e em massa.—Anilinas JACOBUS

Campo das Cebolas, 43, 1.º

===== LISBOA =====

Agência Barata

Sede: RUA SARAIVA DE CARVALHO, 200

Residência: R. SARAIVA DE CARVALHO, 182

Telefone P. B. X. 6 1113

OS MELHORES AUTO-CARS FUNEBRES

GARAGE E OFICINAS PRÓPRIAS

Garage e oficinas:

Rua Francisco Metrass, 69 a 73—LISBOA

José Gomes da Silva

Alaguer de fragatas no Rio Tejo

Escritório: PROPRIETARIOS DE FRAGATAS

A L F A N D E G A

L I S B O A ——— Telefone 2 8538

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas

Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas

Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora

Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas

Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas

Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas

Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 5,30 horas

Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas

Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,50 horas

Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, prótese—às 2 horas

Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas

Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Telefones { 2 7120
2 9951
2 8703

Telegr.: «TITANIA»

Códigos RUDOLPH MOSSE
ABC, 6 th Edition-RIBEIRO

APARTADO, 369

Abel Fernandes & C.^a, L.^{da}

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Sede em Lisboa

RUA AUGUSTA, 193, 1.º Dt.º

Filial no Porto—Telefone 2 451

Rua Mousinho da Silveira, 126, 1.º

Garland, Laidley & C.^o, Limited

ESTABELECIDOS HÁ MAIS DE UM SÉCULO

Agentes gerais em Portugal das seguintes Companhias de Navegação:

**Blue Star Line
Brocklebank Line
Furness, Withy & C.^o Ltd.
United Fruit C.^o
Booth Line
Cunard White Star Line
Lampart & Holt Line
Yeoward Line**

LISBOA—TRAV. CORPO SANTO, 10, 2.º

PORTO—R. INFANTE D. HENRIQUE, 131

TELEFONE 2 3822

Perdigão & Teixeira, L.^{da}

CABOS DE LINHO, PITA E CAIRO—LONAS
BREU, ALCATRÃO E PIXE—CABRESTARIA

*Obras de Esparto e de Palma, Archotes, Rafia,
Fio de Juta e Linho em Rama, Ceiras para
Lagares de Azeite, em Cairo e Esparto, Arreatas,
Lategos, Cilhas, Prisões, Cordas de Carro,
..... Cordéis, Cabeçadas, etc.*

PINCÉIS, BROCHAS, FIOS DE VELA E LINHOL

1, Poço do Borratem, 3—LISBOA—Rua da Betesga, 2

Não compre mobílias sem ver...

**OS LINDOS E ORIGINAIS MODELOS
REDUZIDOS PREÇOS**
que a nossa casa lhe apresenta.

SE DESEJA MODERNISAR A SUA CASA CONSULTE-NOS

Trocamos os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 6 2931 ou visite a Casa

JOÃO ANTÓNIO BARBOSA

na Rua Ferreira Borges, 70—LISBOA

Compramos recheios de casas completas
AVALIAÇÕES GARANTIDAS

Marítima e Trânsitos, L.^{da}

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

**Transportes internacionais,
trânsitos, reembolsos, etc.**

WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS

SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
DE FILMES E MATERIAL



**A MAXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 2 3 1 9 4
END. TELEG.: "MARTRANSIT"**



**RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)**

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L.^{da}

ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS
QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

*Fotogravura em todos
os géneros. Reprodução
de Aguarelas, Óleos,
etc. Trabalhos tipográ-
ficos em todo o género.
Offset, Fotocromo,
Cartazes, etc. :-: :-: :-:*

Telefone P. B. X. | 2 1368
| 2 1227

**Travessa Condessa do Rio, 27
L I S B O A**

Peçam Orçamentos

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

Calendário para 1943

JANEIRO				FEVEREIRO				MARÇO											
Dom.	—	3	10	17	24	31	Dom.	—	7	14	21	28	Dom.	—	7	14	21	28	
Seg.	—	4	11	18	25	—	Seg.	1	8	15	22	—	Seg.	1	8	15	22	29	
Terça	—	5	12	19	26	—	Terça	2	9	16	23	—	Terça	2	9	16	23	30	
Quar.	—	6	13	20	27	—	Quar.	3	10	17	24	—	Quar.	3	10	17	24	31	
Qui.	—	7	14	21	28	—	Qui.	4	11	18	25	—	Qui.	4	11	18	25	—	
Sext.	F	8	15	22	29	—	Sexta	5	12	19	26	—	Sexta	5	12	19	26	—	
Sáb.	2	9	16	23	30	—	Sáb.	6	13	20	27	—	Sáb.	6	13	20	27	—	
ABRIL				MAIO				JUNHO											
Dom.	—	4	11	18	25	—	Dom.	—	2	9	16	23	30	Dom.	—	6	13	20	27
Seg.	—	5	12	19	26	—	Seg.	F	10	17	24	31	Seg.	—	7	14	21	28	
Terça	—	6	13	20	27	—	Terça	—	4	11	18	25	Terça	1	8	15	22	29	
Quar.	—	7	14	21	28	—	Quar.	—	5	12	19	26	Quar.	2	9	16	23	30	
Qui.	1	8	15	22	29	—	Qui.	—	6	13	20	27	Qui.	3	F	17	F	—	
Sexta	2	9	16	23	30	—	Sexta	—	7	14	21	28	Sexta	4	11	18	25	—	
Sáb.	3	10	17	24	31	—	Sáb.	1	8	15	22	29	Sáb.	5	12	19	26	—	
JULHO				AGOSTO				SETEMBRO											
Dom.	—	4	11	18	25	—	Dom.	1	8	15	22	29	Dom.	—	5	12	19	26	
Seg.	—	5	12	19	26	—	Seg.	2	9	16	23	30	Seg.	—	6	13	20	27	
Terça	—	6	13	20	27	—	Terça	3	10	17	24	31	Terça	—	7	14	21	28	
Quar.	—	7	14	21	28	—	Quar.	4	11	18	25	—	Quar.	1	8	15	22	29	
Qui.	1	8	15	22	29	—	Qui.	5	12	19	26	—	Qui.	2	9	16	23	30	
Sexta	2	9	16	23	30	—	Sexta	6	13	20	27	—	Sexta	3	10	17	24	—	
Sáb.	3	10	17	24	31	—	Sáb.	7	14	21	28	—	Sáb.	4	11	18	25	—	
OUTUBRO				NOVEMBRO				DEZEMBRO											
Dom.	—	3	10	17	24	31	Dom.	—	7	14	21	28	Dom.	—	5	12	19	26	
Seg.	—	4	11	18	25	—	Seg.	1	8	15	22	29	Seg.	—	6	13	20	27	
Terça	—	F	12	19	26	—	Terça	2	9	16	23	30	Terça	—	7	14	21	28	
Quar.	—	6	13	20	27	—	Quar.	3	10	17	24	—	Quar.	F	8	15	22	29	
Qui.	—	7	14	21	28	—	Qui.	4	11	18	25	—	Qui.	2	9	16	23	30	
Sexta	1	8	15	22	29	—	Sexta	5	12	19	26	—	Sexta	3	10	17	24	31	
Sáb.	2	9	16	23	30	—	Sáb.	6	13	20	27	—	Sáb.	4	11	18	F	—	

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ao entrar no ano de 1943 deseja aos seus colaboradores, assinantes e anunciantes um Ano Novo repleto de prosperidades

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 Séca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 7520

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1321



1 — JANEIRO — 1943



ANO LIV

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS



S U M Á R I O

<i>No limiar do novo ano de 1943</i>	5
<i>Os Congressos de Caminhos de Ferro</i> , pelo Eng. ^o RAUL DA COSTA COUVREUR	7
<i>Caminhos de Ferro Africanos</i> , pelo Coronel de Eng. ^o ALEXANDRE LOPES GALVÃO	12
<i>As Fortalezas da Cidade da Guarda</i> , pelo General JOÃO DE ALMEIDA	17
<i>As estações terminus de Lisboa e o transbordo de passageiros</i> , pelo Capitão de Eng. ^o (B. S. C. F.) JAYME GALLO	19
<i>Nuno Gonçalves, Formenor do Painel dos Pescadores, Lisboa, Museu das Janelas Verdes</i> (gravura)	22
<i>Monumentos de Portugal</i> , por ANTÓNIO MONTEZ	23
<i>Educação e Turismo</i> , pelo Professor J. FRANCISCO RODRIGUES	28
<i>Crónica de viagem, 1.^a Parte da Jornada de 7 portugueses na Galtsa</i> , por VISCONDE DE ALCOBAÇA	30
<i>A intervenção do automóvel na agricultura</i> , pelo Eng. ^o MANITTO TORRES	33
<i>Para a história das descobertas, (Na costa da América do Norte para o Oceano Pacífico)</i> , pelo Coronel de Eng. ^o CARLOS ROMA MACHADO, Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.	42
<i>Curiosidades Científicas</i> , pelo Eng. ^o ADALBERTO C. FERREIRA PINTO	43
<i>As primeiras invenções do homem</i> , por RAUL ESTEVES DOS SANTOS	49
<i>O Porto, cidade do trabalho</i> , por REBELO DE BETTENCOURT	51
<i>O Transindochinés, obra verdadeiramente grandiosa</i> , por ALEXANDRE SETTAS	53
<i>A Guerra e os Caminhos de Ferro</i>	54
<i>Trás-os-Montes e os seus Pelourinhos</i> , pelo Dr. ADOLFO FARIA DE CASTRO	58
<i>Desenvolvimento e função da electrificação dos Caminhos de Ferro na Itália</i>	59
<i>Ecos & Comentários</i> , por SABEL	62
<i>Há 50 anos</i>	63
<i>Os «Carlos»</i>	65
<i>Guarda, a mais alta cidade portuguesa</i>	69
<i>Covilhã, cidade industrial</i>	70
<i>Notas da Quinzena</i>	81
<i>Linhas Estrangeiras</i>	83
<i>Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral</i> , por MIGUEL COELHO	86
<i>Grupo Tauromáquico «Sector 1»</i>	90
<i>Brindes e Calendários</i>	90
<i>Boas Festas</i>	90
<i>Proibições que têm de observar os passageiros de caminhos de ferro</i>	91
<i>Parte oficial</i>	91
<i>Publicações recebidas</i>	93

No limiar do novo ano de 1943

*M*AIS um ano, mais 365 dias que se sumiram no abismo dos tempos. Entramos hoje no ano de 1943.

Esta página era habitualmente escrita pelo nosso saudável director Engenheiro Fernando de Sousa, que se ocupava, em reportagem breve, do que durante o ano se fizera de mais notável em Portugal nos nossos caminhos de ferro. Mas já no número de Janeiro de 1942 da Gazeta dos Caminhos de Ferro, Fernando de Sousa, que ainda pertencia ao número dos vivos, não ponde fazer para esta página o Juízo do Ano. Encontrava-se doente, retido no leito, em virtude de um desastre, de que fôra vítima dias antes, o ilustre jornalista. Hoje, vimos substituí-lo novamente. Infelizmente, não por motivo de doença, mas porque a sua pena vigorosa se encontra, desde há meses, para sempre imobilizada. Fernando de Sousa não pertence ao número dos vivos, embora se encontre sempre presente na lembrança de todos que o conheceram e estimaram.

Como há um ano, como há dois anos, pouco há a assinalar durante 1942 em matéria ferroviária. Tendo sido renovada ou melhorada, no primeiro ano de guerra, parte do material circulante, foi só possível às empresas obras de pouca monta, conclusão do que se havia iniciado e conservação de todo o material. Foi pouco? Mas o indispensável, dentro dos recursos nacionais, para que o serviço não peorasse, como de facto, não peorou, atendendo a que não somos um país produtor de ferro e que o carvão das nossas minas, além de pobre, é de diminuta extracção. Se é certo que algumas viagens tiveram de ser suprimidas, todavia os combóios de mercadorias, em determinadas linhas, foram sensivelmente aumentados a fim de que a economia nacional de modo algum fôsse afectada. E não foi, assim como o turismo não o foi igualmente, pois se as nossas praias e termas não tiveram afluência de estrangeiros, registaram, contudo, uma concorrência extraordinária de portugueses que, enfim, se resolveram a conhecer este maravilhoso país de sol, de alegria, de paisagens surpreendentes e possuidor de águas medicinais de seguros efeitos no tratamento de várias doenças.

Os caminhos de ferro portugueses continuaram a ser, num ano de dificuldades, uma das grandes forças vivas da Nação.

Aos nossos ilustres colaboradores, que continuaram a honrar-nos com a sua amizade, os nossos mais sinceros agradecimentos pela sua valiosa contribuição. Iguais agradecimentos endereçamos aos nossos prezados anunciantes, que nos testemunharam mais uma vez a sua simpatia por esta Revista.

Os Congressos de Caminhos de Ferro

Pelo Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR

D E entre os organismos que procuram o melhoramento das condições de exploração dos Caminhos de Ferro, *Office Central des Transports Internationaux* que estuda principalmente o estabelecimento de regras para o trânsito do material e na qual participam quasi todas as Administrações europeias, *Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen* principalmente constituído por Administrações saxonicas, que estabelece as *Vereinbarungen* relativas à técnica da construção ferroviária e *Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, de que fazem parte Administrações de todo o Mundo, unicamente esta última considerando na sua mais ampla generalidade todos os assuntos que interessam aos Caminhos de Ferro, organiza Congressos periódicos em que esses variadíssimos assuntos são estudados e discutidos.

Há vulgarmente a impressão de que de um modo geral os Congressos não são mais do que um pretexto para discursos, banquetes, recepções e outras festas e que tanto vale, quando valê, tomar conhecimento, após elles, dos Relatos das suas sessões.

Mas, realmente, nem sempre assim é.

Na excepção posta, quero considerar os Congressos Técnicos, porque, quanto aos outros, senão em absoluto, mas até certo

ponto pelo menos, a impressão acima pode efectivamente ser justificada, e até, em certos casos, nem os próprios Relatos merecerão mesmo sem lidos.

Referindo-me em particular aos dos Caminhos de Ferro acentuarei que a impressão acima é errónea.

Há, evidentemente, nesses Congressos um ou outro banquete, e uma ou outra recepção e terminam sempre por excursões de agradável interesse, mas, possivelmente consideradas entre as diversões às sessões, figuram principalmente as visitas de carácter técnico.

O interesse que nos primeiros se tira do travamento de conhecimento, mais íntimo, com autoridades nas diferentes matérias é completado principalmente para aqueles que representam Caminhos de Ferro que não caminham na vanguarda dos progressos ferroviários, pelo exame de dispositivos e de instalações e pelo conhecimento de pormenores e de processos que, a serem mostrados ou indicados, são naturalmente dos melhores possuídos, por vezes desconhecidos ou, de que apenas há conhecimento pelo texto de livros ou por artigos de Revistas.

Quem escreve estas linhas tem tido oportunidade de assistir a vários Congressos e por isso conhece bem como as sessões das de Caminhos de Ferro são concorridas

e de interêsse, e diferentes das de outros, em que inúmeras vezes pouco mais que a mesa ocupa as salas das sessões e ouve os expositores e em que pela concorrência mais parece que as sessões antes se realizam nos jantares e nas recepções.

E a que se poderá atribuir o facto?

Em primeiro lugar à própria profissão de ferroviário, pelo dinamismo que ela reveste, pela diversidade e interêsse dos assuntos que os ferroviários têm a considerar que tocam, pode dizer-se, todos os ramos de Engenharia, pelo conhecimento do imprevisto de certas situações que urge resolver e conhecer o modo de o fazer e muito principalmente porque os assistentes a estes Congressos *padecem* em regra de uma *doença* que a vida de Caminhos de Ferro produz, que, perdõe-se-me o plebeísmo, se chama... *carolice!*

Em segundo lugar o successo dos Congressos de Caminhos de Ferro provém ainda do recrutamento da sua assistência e da excelência da sua organização, que não conheço igual, reflexo da ordem que a exploração daquele meio de transporte exige.

* * *

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro foi instituída em Bruxelas em 1885 e é representada por uma Comissão Permanente e um Comité de Direcção.

Estatutariamente o Presidente da Direcção é belga e a Comissão Permanente é constituída por um número de vogais que tem sido modificado em sucessivas revisões dos Estatutos, sendo ultimamente de setenta e seis, pertencentes às diferentes nacionalidades, cujas administrações ferroviárias se encontram filiadas na Associação:

Na Presidência têm estado Engenheiros de nome no meio ferroviário como Belpaire Tondellier, Foulon, etc. e é actualmente presidida pelo Director da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, N. Rulot.

Portugal foi representado na Comissão Permanente até 1911 pelo ilustre Enge-

nheiro Inspector formado pela Escola do Exército e pela École des Ponts et Chaussées, João Veríssimo Mendes Guerreiro, falecido no ano indicado, depois até 1930 deixou de ter representação permanente nessa Associação Internacional, voltando a tê-la a partir dêsse ano graças aos persistentes esforços da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

As Administrações de Caminhos de Ferro filiadas na Associação eram à data da última reunião 185 e a quilometragem representada cifrava-se em 537.754 km.. A quotisação das Administrações era, na mesma data, de 0,08 fr./ouro por km..

O intervalo de tempo entre dois Congressos tem variado desde dois anos, nos primeiros, a cinco no máximo, com excepção do lapso originado pela Grande Guerra em que foi de doze.

As datas de realização e os locais onde se têm reunido os Congressos foram os seguintes:

- 1.º — 1885 — Bruxelas
- 2.º — 1887 — Milão
- 3.º — 1889 — Paris
- 4.º — 1892 — S. Petersburgo
- 5.º — 1895 — Londres
- 6.º — 1900 — Paris
- 7.º — 1905 — Washington
- 8.º — 1910 — Berne
- 9.º — 1922 — Roma
- 10.º — 1925 — Londres
- 11.º — 1930 — Madrid
- 12.º — 1933 — Cairo
- 13.º — 1937 — Paris.

Além dos Congressos plenários, acima indicados, realizaram-se em Bruxelas em 1935 e 1939, duas reuniões especiais da Comissão Permanente cujos membros se podiam fazer acompanhar de delegados especializados para discussão de assuntos de oportunidade e que resultaram como que pequenos Congressos.

Estava assente que o primeiro Congresso, a seguir ao de 1939, se realizaria em Berlim em 1941, possivelmente o 15.º

em Tokio e intermediariamente uma reunião, como as de 1935 e 1939, em Varsóvia.

A actual conflagração impediu a realização destes projectos sendo interessante a coincidência de também a guerra ter impedido a realização em 1914 do 1.º Congresso na Capital alemã.

Os assuntos a versar nos Congressos distribuem-se por Secções, actualmente em números de cinco, tituladas como segue:

- 1.ª — Via e Obras.
- 2.ª — Tracção e Material.
- 3.ª — Exploração.
- 4.ª — Ordem Geral.
- 5.ª — Caminhos de Ferro Económicos e Coloniais.

No primeiro Congresso, havia apenas as quatro primeiras Secções, sendo adicionada então a 5.ª com o título *Caminhos de Ferro Económicos*, que no 10.º figurou já com a designação de *Caminhos de Ferro Económicos e Coloniais*.

O número de assuntos tratados em cada Secção tem sido variável, sendo no 1.º Congresso de 12, que no 4.º, em S. Petersburgo, se elevou ao máximo de 60.

Nos últimos, o número total de assuntos versados variam entre 13 e 20.

A totalização nos vários Congressos é representada por 318 assuntos (alguns repetidos) figurando a 2.ª Secção *Tracção e Material* com o máximo de 72 e a 5.ª *Caminhos de Ferro Económicos e Coloniais* com o mínimo de 50.

Nos dois pequenos Congressos de 1935 e 1939, foram versados os pontos de urgente estudo:

— Automotoras sob o ponto de vista construtivo.

— A Crise Mundial e os Caminhos de Ferro.

— Aceleração dos combóios e despesas resultantes. Exploração por autorails e orçamentos desta exploração.

— Relações entre o interêsse geral e o

dos Caminhos de Ferro. Simplificações da exploração ferroviária.

* * *

Para a realização de cada Congresso a Comissão Permanente organiza o programa dos assuntos a tratar, ouvindo previamente os organismos aderentes à Associação e vota esse trabalho em sessão plenária do Congresso anterior.

Para cada um dos assuntos compreendidos nas várias Secções são nomeados Relatores por Países ou grupos de Países, os quais formulam questionários às referentes Administrações com cujas respostas organizam os seus *Relatórios*.

O conjunto desses *Relatórios* parciais acerca de cada assunto é confiado a um outro Relator que sobre êles elabora um *Relatório Especial*.

Como todos esses documentos são, antes dos Congressos, publicados no *Boletim* da Associação e na ocasião das suas Realizações são facultadas *separata* dos mesmos, os Congressistas vão para as sessões perfeitamente elucidados para tomar parte nas discussões ou para solicitar os informes de que careçam.

A presença aos Congressos não é como em muitos, de inscripção voluntária, mas apenas reservada à Comissão Permanente e aos representantes das Administrações filiadas, em número proporcional à extensão das suas rêdes.

Nas sessões de cada Secção que funcionam separadamente apenas, pelos motivos expostos, é feita leitura dos *Relatórios Especiais*, geralmente no idioma do seu autor; como, porém, todas as *separata* são publicadas na língua do País onde se realiza o Congresso, e em francês, inglês e alemão fácil é seguir o assunto.

Para efeito de discussão ou de esclarecimentos, interveem intérpretes técnicos das diferentes línguas.

O processo seguido de cada assunto ser objecto de *Relatório Especial* e de ser este o único documento lido, facilita, como é

óbvio, extraordinariamente o andamento das sessões.

Tal processo foi, que o saiba, apenas seguido entre nós, por sugestão do autor desta nota, no I Congresso Nacional de Turismo, realizado em Lisboa há anos.

Esta forma de proceder não permite apreciar primores de prosa e belezas de redacção vulgares nos Congressos Nacionais e parece que por tais motivos não merece o agrado de notáveis oradores e ilustres plumitivos e realmente pode tal ser uma lástima... Nos Congressos de Caminhos de Ferro tem-se porém mostrado boa.

Esta modalidade de efectivação dos trabalhos que permite um rendimento apreciável e origina o ambiente ordenado em que todos elles decorrem, é acompanhada por uma organização de Secretariado sempre modelarmente a mesma.

Não há confusões nem demoras, cada Congressista encontra sempre devidamente separada a documentação que requisitou, os convites, autorizações, e toda a correspondência que lhe é dirigida entregues mediante a simples apresentação do seu distintivo de Congressista e a indicação do seu nome ou número.

Na organização das excursões, nos banquetes por vezes *monstros* em que os cartões de convite indicam geralmente *por coordenadas* o lugar que cada Congressista deve ocupar, em tudo, numa palavra, impera uma ordem que, eliminando hesitações, completa a sensação de método característica destas reuniões.

* * *

Publica a Associação um Boletim mensal em que além dos vários assuntos relativos ou referentes aos Congressos são publicados interessantes e valiosos estudos sobre todos os assuntos de técnica ferroviária.

Seria refazer os seus índices, citar a enormíssima cópia de estudos publicados, de autoria de nomes consagrados em Caminhos de Ferro e na Engenharia em geral.

Citarei de passagem os trabalhos de Ast, Benedetti, Coüard e Wasiutynski, sobre Relações entre a Via e o Material rolante, Estabilidade e Deformações da Via, de Herdner, Demoulin Gresley Chappellon, etc, sobre Locomotivas, de Colson sobre Resultados de Exploração, de Desprets Fowler etc. acerca da Acção das cargas dinâmicas sobre as pontes de, Gottshalk, Byrom e outros sobre as Gares de Triagem, de Wiener sobre Velocidades de combóios, de Stroebe Dumas, Levy e outros sobre Automotoras, os estudos sobre Coordenação de Transportes, etc., constituindo o seu conjunto um reportório Técnico do maior valor.

Todos os Artigos são encabeçados pelo seu número na classificação décimal dos conhecimentos, exposta por Weissenbruch num dos primeiros números do Boletim, o qual finalmente insere também uma resenha bibliográfica, com a mesma classificação, de todos os livros e artigos de Revistas de Caminhos de Ferro publicados em França, Alemanha, Inglaterra, Roménia, Portugal, Itália, Espanha, etc..

* * *

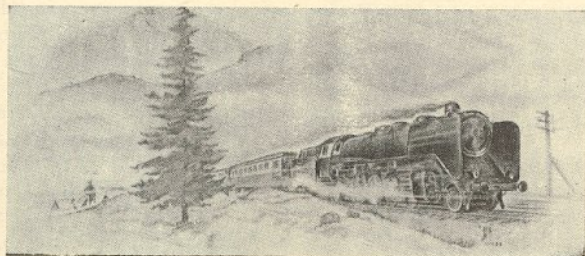
Terminarei esta *Nota* com o mesmo espirito com que a comecei, afirmando que os Congressos de Caminhos de Ferro, mercê da forma como indiquei que a sua assistência é constituída, e a sua realização é levada a efeito, merecem um lugar de destaque nos Congressos internacionais e que a presença a tais Congressos é de interesse, não só para aqueles que a elles assistem com o propósito de ouvir e principalmente de ver, mas também para o próprio País.

Com efeito, em tais Congressos só se não fazem representar os Países improgressivos e eu penso que aqueles que querem marcar a sua posição não devem perder as oportunidades de o fazer.

Felizmente aos de Caminhos de Ferro, Portugal não tem faltado, e na sua representação contam-se nomes que têm marcado na Engenharia Portuguesa como Cân-

dido Xavier Cordeiro, autor de vários trabalhos de valor e para o caso, de uma fórmula de sôbreelevação, cuja aplicação, explicando determinado facto presente ao último Congresso de Paris, eu tive a honra de recordar em *Nota* publicada no Boletim da Associação; Paulo Benjamim Cabral, ilustre Director Geral dos Correios e Telégrafos e escolhido para Relator no Congresso de 1900, Manuel Afonso de Espregueira, Ministro da Fazenda e Engenheiro Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, João Veríssimo Mendes Guerreiro membro da Comissão Permanente e que aos seus conhecimentos

técnicos aliava a illustração de um homem extraordinariamente viajado e uma notável cultura geral de literatura arqueologica, belas artes, etc. José Fernando de Souza cuja combatividade e patriotismo eu tive ocasião de ver explodir em determinado Congresso, perante uma attitude insólita que beliscava o nosso amor próprio de portuguezes, e, finalmente para não alongar mais esta lista, terminarei recordando o nome do desditoso e nável Engenheiro Manuel Paiva Couceiro, que à sua competência juntava o muito apreciado perfeito domínio das várias línguas, de que era conhecedor.



Caminhos de Ferro Africanos

Pelo Coronel de Eng.^o ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A África é um vasto continente, cuja área se eleva a 30 milhões de quilómetros quadrados, com uma extensão, no sentido N. S., de 8.000 quilómetros entre o Cabo Bom, ultimamente citado nos comunicados de guerra, e o Cabo dos Agulhas, que fica ao lado do Cabo da Boa Esperança; e com uma extensão, no sentido L. O., que atinge 7.800 quilómetros entre o Cabo Verde e o cabo Guarda Fui.

Observe-se a sua configuração geográfica e note-se que forma um bloco maciço sem grandes anfractuosidades que facilitem o acesso ao interior.

Também não dispõe de rios navegáveis em grandes extensões que permitam chegar às regiões consideradas de maior valor economico ou mais propícias à colonização.

Nestas condições a única forma de penetrar nele é construir vias de comunicação terrestre: estradas e caminhos de ferro. E isso se tem feito, existindo já duas grandes rédes ferroviárias: uma ao norte, abrangendo Marrocos, Argélia e Tunisia e outra ao sul nos territórios da União Sul Africana e países limitrofes, abrangendo o sul de Moçambique.

Mas o Continente é muito vasto e a construção de caminhos de ferro emprêsas muito dispendiosas. Por outro lado, o aproveitamento dos vastos recursos que a África pode oferecer tem-se feito gradualmente, à medida que as necessidades das matérias primas, ou que os anseios por uma colonização mais intensiva, o exigem.

Por isso as linhas já construídas não vão ainda além de 80.000 quilómetros, o que não é nada para continente tão vasto. Lembremo-nos porém que há pouco mais de 50 anos o interior de África era ainda região de Mistério.

Dir-se-ia que os monstros marinhos que até ao século XV barraram a passagem das caravelas para o sul do Cabo Não, se haviam refugiado no interior do Continente, envergonhados do fracasso perante a ousadia dos portugueses. Mas em terra, como antes no mar, continuavam a amedrontar todos aqueles que pensavam em desvendar os mistérios de tão vastas regiões!

Uma carta geográfica de Angola e Congo, publicada em 1885, cópia de uma outra da Comissão Cartográfica, carta que nos dava ainda a posse dos territórios ao sul do rio Cunene até ao paralelo do Cabo Frio, limitava a nossa ocupação, por leste, no rio Quango, quando hoje se estende para

além do dobro da distância ao litoral, visto atingir as margens do rio Kassai.

No sul, o curso da última parte do rio Cunene era completamente desconhecido. Apenas se sabia que desaguava ao sul da baía dos Tigres. É certo que tínhamos já uma sentinela para a futura ocupação do sul — o forte do Humbe; — mas para leste do rio, mal reconhecido ainda no seu curso médio, nada havia. O mapa referido dizia que era uma região em exploração por Capelo e Ivens e nada mais. Do Cuanhama e do Cuamato, regiões nela compreendidas, havia apenas vaga notícia. Nem dos habitantes tínhamos informações.

Cafraria era o nome genérico que se dava a tôda a vastíssima região que se estendia para além do rio Cunene até aos confins, mal desenhados ainda, da nossa Colónia de Moçambique e das repúblicas do Transval e do Orange. Para o sul da Cafraria, seguia-se a Astentocia, também por explorar, assinalando-se nela apenas a existência de dois rios: um, afluente do rio Orange, que os mapas da época já mostravam; outro, desaguando directamente no mar.

As travessias, realizadas no último quartel do século passado por ousados exploradores, é que vieram desvendar os grandes segredos do continente misterioso. Só então se soube que êle encerrava riquezas capazes de fazer a felicidade dos povos europeus que começavam já a sentir-se comprimidos dentro dos limites do seu estreito continente.

A Europa com os seus 10 milhões de quilómetros quadrados, isto é, com um terço apenas da área do continente negro, tinha já centenas de milhões de habitantes que sentiam a necessidade de se expandir para viverem confortavelmente.

A corrida a novas terras

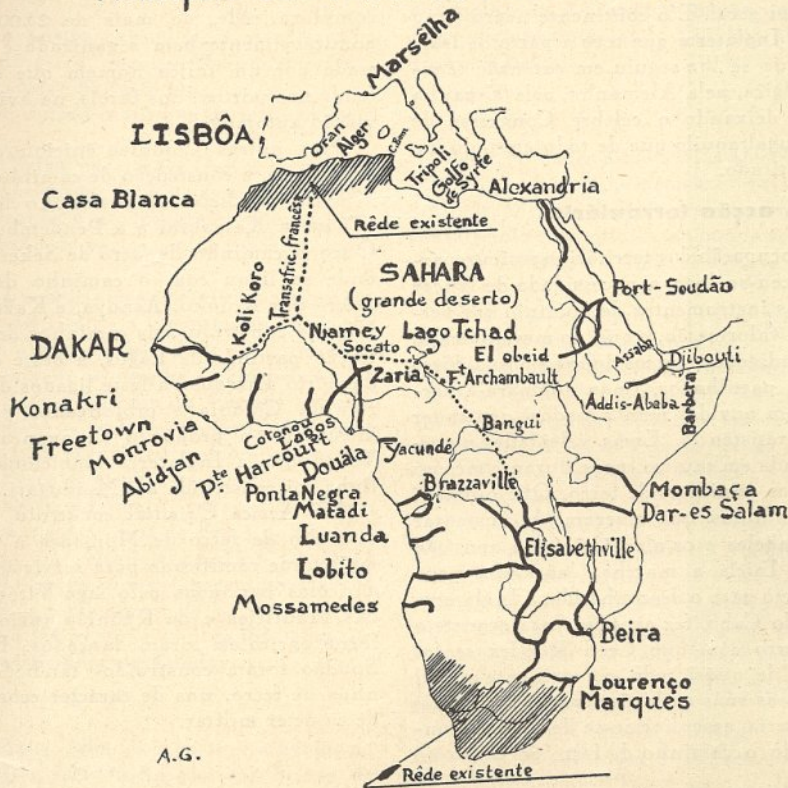
Começou então a corrida à África.

Todos os povos civilizados se julgaram com direito a compartilhar das suas riquezas. Mas para a sua exploração era necessário construir caminhos de ferro, visto que nem o transporte a dorso, nem a tracção animal permitiam o internamento no Sertão. É por isso que ainda hoje a Carta económica da África nos mostra que só as bordas do vasto Continente estão devidamente reconhecidas e colonizadas.

Onde não chega o caminho de ferro não há, por assim dizer, civilização. Enquanto eles se não

ÁFRICA

Principais Caminhos de Ferro Africanos



A.G.

construíram, a penetração tentou-se pelos vales dos grandes rios que permitiam navegação. Mas com que lentidão! Nós penetrámos no Zaire, logo nos tempos dos descobrimentos, como o comprovam as inscrições do Yelala; penetramos no Quanza até às terras de Caimbambe, fundando ali a vila do Dondo, no extremo navegável do rio.

Na África Oriental avançamos pelo rio Zambeze até à vila do Zumbo e até mais além, segundo referem as crônicas da época.

Esta foi até a penetração mais profunda feita por via fluvial em todo o continente negro, excepção feita do vale do Nilo.

Também os franceses fizeram a penetração pelo rio Níger, já conhecido dos portugueses antes deles ali chegarem. E avançaram até Bammako, seguindo-se-lhe os ingleses que absorveram as Companhias francesas de comércio que estes tinham formado.

A Inglaterra, já instalada na África do Sul, anexa o vasto território da Becuonalândia a sudoeste do continente e forma rapidamente uma

Companhia para explorar a África Oriental, contrabalançando a influência alemã exercida também por uma Companhia comercial formada pela mesma ocasião.

A Alemanha assenhoreia-se da Damaralândia e dos Camarões, na Costa Ocidental e anexa, a breve trecho, o vasto território situado entre o lago Tanganica e o mar. A Itália estabelece-se na Eritreia e na Somália. A França apropria-se de vastos territórios na Guiné e ao sul do Equador, constituindo as grandes colônias da África Ocidental e da África Equatorial. No oriente, apossa-se de Madagascar e das ilhas Comores.

A Espanha mal se apercebe da partilha. Ainda assim estabelece-se numa nesga do litoral do golfo da Guiné, ao norte do Gabão, onde já tinha as ilhas de Fernando Pó e Ano Bom, e estabelece ao norte o protectorado de Marrocos e a Colônia do rio do Ouro.

A guerra Anglo-Boer termina pela anexação das Repúblicas do Transval e Orange à Coroa Inglesa.

E por último, os restos do Império Otomano

são tomados pela Itália que se assenhoreia da Tripolitania e da Cirenaica.

A Bélgica, por sua vez, anexou o Estado Livre do Congo.

O assalto foi geral. E o continente negro ficou repartido pela Inglaterra que teve a parte de leão, pela França que se lhe seguiu em extensão territorial, pela Bélgica, pela Alemanha, pela Espanha e pela Itália, deixando o célebre Congresso de Berlim a Portugal aquilo que de todo em todo lhe não podia ser tirado.

A acção ferroviária

Iniciada a ocupação dos territórios assim repartidos, reconheceu-se logo a necessidade de lançar através deles os instrumentos de domínio que permitissem a sua valorização, e que, ao mesmo tempo tirassem aos indígenas, únicos donos e possuidores dos territórios partilhados, (mas que para a partilha não foram ouvidos nem achados) quaisquer veleidades de resistência. Essas veleidades manifestaram-se ainda em muitos casos, durante mesmo a construção dos caminhos de ferro. Que o digam os ingleses nas lutas que tiveram de sustentar contra os Matabeles e os alemães com a oposição dos Herreros. Inicia a marcha, lançando novo caminho de ferro para o desconhecido, a Inglaterra que, a partir do Cabo, fez avançar para o norte o caminho de ferro com que Cecil Rhodes se foi assenhoriando de quasi todo o continente ao sul do Equador. E as suas ambições eram ainda mais vastas. Ele queria assenhoriar-se de todo o Continente, levando o caminho de ferro ao Cairo no extremo norte.

O seu grandioso sonho esbarrou porém com o nacionalismo belga que exigia a nacionalização dos caminhos de ferro dentro da sua Colónia. Cecil Rhodes ainda lançou as suas vistas para leste, tentando atravessar o território de Tangânica, já então ocupado pelos alemães. E para o conseguir deslocou-se até Berlim onde encontrou formal negativa. Estamos em crer porém, que se não fôsse a sua morte prematura (1853-1902) teria ainda investido com o Congo Belga, tanto mais que no seu extremo norte se encontraram riquezas mineiras, o ouro e o rádio que bem justificariam o avanço. Ele faria vêr aos Belgas que deviam a sua Colónia ao consentimento da Inglaterra.

A propósito diremos que a ligação Cabo Cairo já se faz hoje com relativa facilidade utilizando o caminho de ferro, a estrada e a via fluvial.

O último congresso automobilista, realizado em Costermansville, cidade situada nas margens do pequeno lago Kivu, bem o comprovou.

Em socorro da ideia de Cecil Rhodes tinha vindo o Egipto prolongando o caminho de ferro do Cairo pelo vale do Nilo até Obeid, mas por ali se quedou porque Cecil Rhodes morreu.

Não foi porém só na África do Sul que a Inglaterra começou desde logo a construir caminhos de ferro, aliás os mais importantes de toda a África e que hoje formam uma complexa rede, de mais de 23.000 quilómetros admiravelmente bem organizada e bem administrada por um único homem que ainda superintende nos portos; nos faróis, na aviação civil e na viação automóvel.

Nas outras Colónias iniciou ela também, e desde logo, a construção de caminhos de ferro.

Na Serra Leoa fez o caminho de ferro de Free-Town a Kamabrai e a Pendembu; na Costa do Ouro o caminho de ferro de Sekendi a Kumassi, onde se ligou com o caminho de ferro ido de Accrá por Kotoku, Asnoya, e Kavan-Crassu. Na Nigéria construiu dois caminhos de ferro de penetração partindo de Lagos, a oeste do rio Niger e do porto Lareoust, a leste ligados depois, no interior da Colónia e prolongados para o interior mostrando o propósito de avançar para o lago Tchad que a Inglaterra ambicionava ocupar. A linha foi construída até Maidugari.

Na África Oriental construiu a Inglaterra o caminho de ferro de Mombaça a Port Florence, mais tarde ramificado para servir as vastas regiões agrícolas banhadas pelo lago Vitória. Nas Ilhas das Maurícias e da Reunião vários caminhos de ferro agrícolas foram lançados. Finalmente no Soudão foram construídos também vários caminhos de ferro, uns de carácter económico; outros de carácter militar.

* * *

A França desenvolveu igualmente grande actividade na ocupação dos territórios africanos por meio de linhas férreas.

Citaremos os caminhos de ferro de África Ocidental partindo de Dakar, de Conakri, de Abidjan (Bingerville) e de Kotonou já na baía de Benin. Todos estes caminhos de ferro formam já rede notável. Na África Equatorial fez a França o caminho de ferro de Point-Noire a Brazzaville. Em Madagascar a actividade ferroviária também se fez sentir. E na Somália francesa foi construído o porto e o caminho de ferro de Djibouti, mais tarde prolongado até Addis Ababa.

Mas a obra mais notável da França é a rede ferroviária que se estende pela Argélia, Marroços e Tunísia.

* * *

A Bélgica lançou através dos territórios da sua Colónia inúmeras linhas.

Citamos em primeiro lugar a rede da Katanga cujos tentáculos se estendem por Oeste até à nossa fronteira de Angola; pelo Sul até à Broken Hill

na fronteira da Rhodésia; e pelo norte até Port Franqui. Notável, apesar da sua pequena extensão, é o caminho de ferro de Matadi a Leopoldville, há poucos anos completamente remodelado e melhorado.

De Boma, a antiga capital de Colónia, parte um caminho de ferro que no Maiombe entesta com o nosso Enclave de Cabinda.

Além destes, outros caminhos de ferro existem já na Colónia.

O governo Belga para mais fácil e mais rapidamente ver construídas as vias aceleradas necessárias à valorização e progresso de Colónia, estimulou a formação de várias Companhias — todas belgas.

Sob os seus auspícios se constituiu a Companhia dos Grandes Lagos; a Companhia do Caminho de Ferro do Congo; a Sociedade dos Caminhos de Ferro Vicinais de Maiombe; a Sociedade dos Caminhos de Ferro Vicinais do Congo; a Companhia dos Caminhos de Ferro do Congo Superior aos Grandes Lagos Africanos; a Companhia dos Caminhos de Ferro Reunidos; a Companhia dos Caminhos de Ferro do Baixo Congo à Katanga; a Companhia dos Caminhos de Ferro de Leopoldville à Katanga e ao Dilolo (L. E. O. K. A. D. I.) e várias outras Companhias Concessionárias de caminhos de ferro particulares.

O território é tão vasto, e as possibilidades são tão grandes que há lugar para todos.

* * *

O nacionalismo belga foi posto em evidência quando se tratou da valorização das minas de cobre de Katanga, mandadas reconhecer pela Missão Bia-Franqui, auxiliada pelo célebre geólogo Cornet, a quem se devem os melhores estudos geológicos do interior.

Robert Williams, o homem do caminho de ferro de Benguela, que ao tempo trabalhava nos caminhos de ferro da Rhodésia quiz estendê-los pelo território belga até à Katanga, continuando a ser empreendimento inglês orientado no pensamento de Cecil Rhodes.

O rei Leopoldo II não concordou e somente aceitou negociar com Robert Williams quando este garantiu ao capital belga um mínimo de 60% de participação em todas as Companhias que viessem a formar-se para a exploração dos vastos campos auríferos. Isto mesmo se fez com a formação do capital de outra grande Companhia a *Union Minière*. O rei Leopoldo desceu até ao promenor de exigir que 60%, pelo menos, dos materiais necessários fôssem adquiridos à indústria belga!

Quando se tratou da construção da linha férrea até Port Franqui, foi posto em evidência que a construção economicamente não era recomendável. Apesar disso foi levada a efeito porque, como diz

Wiene no seu livro sobre Caminhos de Ferro Coloniais «cette ligne était nécessaire, indispensable même, car elle constitue un moyen de transport entièrement national; c'est aussi une ligne de liaison politique, de cohésion même, qui doit resserrer les liens qui unissent le Katanga au restant de la Colonie Belge».

* * *

As actividades ferroviárias alemãs, foram talvez das mais notáveis, por serem empreendidas em territórios por assim dizer desertos uns, como a Damaralândia e tropicais e ao tempo sem valor outros como a Tanganika, onde não havia qualquer início de ocupação.

Nós passámos por ali como gato por brasas, nos tempos dos descobrimentos.

Mas a Alemanha não hesitou. Instalando-se nos Camarões, lança logo ali uma linha de penetração a partir de Bonaben em frente de Duala em direcção a Nkongramba; lança outra do pôrto de Vitória a Soppo e a Ekona; e outra ainda de Douala a Bidjoka e Nyon.

Na Damaralândia cria a cidade de Swakopmund, em frente da feitoria inglesa de Walfish-Bay e faz dela a testa de caminho de ferro que estende para o norte até Grootfontein e para o sul para além de Windoock, capital da Colónia. Da Angra Pequena faz partir outro caminho de ferro que se dirige a Belange e que se ligou por Windoock ao de Swakopmund.

Na África Oriental constroem o caminho de ferro de Dar-es-Salam a Tabora e a Kigoma, nas margens do lago Tanganica, e lança o ramal para o lago Vitória. De Tanga parte um caminho de ferro em direcção ao célebre monte do Kili-mandjaro, que contém o pico mais elevado de todo o continente, onde as neves são perpétuas.

A Itália também iniciou a construção de caminhos de ferro na Cirenaica e na Líbia.

Passando em revista todas estas actividades, estranho seria que não se pusesse em evidência o esforço português, que não ficou atrás das actividades dos outros países Coloniais na realização destes objectivos, em que continua prosseguindo.

Mas é justo também pôr em destaque que não foi para assegurar domínio que foi levado a construí-los. Com orgulho pode afirmar que os povos sobre quem exercia soberania lhe eram fieis. E se o Gungunhana se rebeliou, apesar das boas relações que comnosco tinha, as causas são bem conhecidas.

Os grandes transafricanos

Cecil Rhodes concebeu o formidável projecto de ligar o Cabo com o Cairo por um caminho de ferro. Vimos as dificuldades que encontrou na rea-

lização do seu plano. Mas nem por isso o objectivo deixaria de ser alcançado em futuro mais ou menos dilatado.

O Congo Belga acaricia a ideia de ligar a sua rede aos caminhos de ferro do Sudão e do Egipto pelo vale do Nilo. E no dia em que tal se fizer, a ideia de Cecil Rhodes terá a merecida consagração.

A França ambicionava construir um Transafricano a partir de Oran ou de Alger pelo lago Tchad, a ligar com a rede da África do Sul na Rhodésia do Norte.

Outro transafricano que também se esboçou, ideia italiana, tinha a sua origem no golfo de Syrte, (Tripolitânia) e devia ligar-se a rede do Congo Belga em Stanleyville, passando pelo forte de Atchambaule a sudeste do lago Tchad, local assinalado para entroncamento dos três grandes transafricanos acima referidos.

No sentido leste oeste, os alemães pensaram em fazer a ligação de Douala a Dar-es-Salam através do Congo Francês e do Congo Belga. Foi a guerra de 1914 que impediu a sua realização.

Há, porém, já construído e em exploração uma transversal que liga o porto do Lobito ao porto da Beira. Teve Portugal a felicidade de ver realizado o seu sonho de ver ligada Angola à contra Costa por um caminho de ferro, tendo até a Companhia de Ambaca tomado o nome de Companhia de Caminhos de Ferro através de África.

Pena foi que a aspiração se não tivesse realizado no tempo em que todo o território a atravessar estava dentro da esfera da influência de Portugal. Para se realizar então a ideia não havia que pedir licença a ninguém. Infelizmente o destino não o quiz. É que a ideia era demasiado arrojada para o tempo em que surgia.

Construções ferroviárias em tempo de guerra

Estando em guerra todas as nações com interesses em África, excepção feita de Portugal e Espanha, todas as actividades ferroviárias em África cessaram. O grande transafricano, destinado a ligar o Níger e a rede ferroviária da África Occidental Francesa com os caminhos de ferro do norte de África, tão bem encaminhado nos anos que antecederam a guerra actual, foi também abandonado.

Mas a sua construção é objectivo que já não morre.

É certo que a França lançou já duas grandes estradas através do Sahará. Mas elas não satisfazem aos fins em vista, apesar dos cuidados postos

na sua execução para permitirem tráfego intenso. Só Portugal, graças a uma política financeira, sem precedentes na sua história, consegue prosseguir no seu programa de construções ferroviárias coloniais nos tempos calamitosos que estamos atravessando.

Pode mesmo dizer-se que é a época da nossa história em que maior actividade ferroviária desenvolve.

Na África Occidental, mercê da existência, sem aplicação, de muito material de via adquirido pelo primeiro Alto Comissário da República, prossegue a construção da linha de Cassoalala ao Dondo; nas margens do rio Quanza e se faz a substituição da linha de Mossamedes ao Lubango, mudando-lhe, ao mesmo tempo, a bitola para a bitola normal na África do Sul, e ainda se activa o seu prolongamento.

Na África Oriental constroem-se linhas através dos territórios de Gaza para a exploração de florestas; prossegue activamente a construção do caminho de ferro do Tété e completa-se a linha de Moçambique, que atingiu finalmente as margens do rio Lurio. O caminho de ferro não vai por ora mais além, porque o desenvolvimento do interior do distrito o não recomenda. Para diante do seu término existe já uma rede de estradas que permite a valorização dos territórios atravessados, explorados por um serviço de camionagem eficiente, montado e sustentado pelo Estado.

Mais tarde poderá a linha estender-se até às margens do lago Niassa, mas um tal objectivo não tem hoje valor porque a exploração do lago, extenso de 500 quilómetros no sentido N. S., está exclusivamente, nas mãos dos ingleses, não obstante nós termos a posse de mais de duas centenas de quilómetros da sua margem oriental. A sua ligação está já feita com o porto da Beira por um caminho de ferro inglês que não terá maior extensão do que terá o de Moçambique, se for levado até lá. Nenhum tráfego pode pois esperar-se dali.

* * *

Louve-se pois o nosso magnífico esforço, realizado numa época erçada de dificuldades.

Infelizmente o ritmo das construcções não se pode manter porque faltam materiais de toda a espécie.

Mas o caminho de ferro de Tété deve prosseguir porque há ainda bastantes carris em Angola para o levar às minas de carvão de Moatise, primeira etapa de um percurso que não pode deixar de terminar nas regiões auríferas de Missali e de Chifumbasi.

As Fortalezas da Cidade da Guarda

Pelo General JOÃO DE ALMEIDA

A fundação da Cidade da Guarda perde-se na noite dos tempos, podendo considerar-se coeva dos primeiros povoamentos da sua região. Dado o valor inigualável da sua situação geográfica como ponto central e estratégico, levantada na parte mais alta da serra que tem o seu nome, numa posição que comanda as comunicações entre as bacias hidrográficas dos três rios, o Douro, o Mondego, e o Tejo, pode dizer-se afoitamente que ela deveria ter sido desde tempos muito remotos, e assim o devia ser, pelo menos, à chegada dos romanos, a cabeça da grande *Civitas* ou Província lusitana que bordejava pelo poente os lagos e lagunas da Castela Velha, a esse tempo ainda em dessecação, e abrangia todos os *pagus* ou *vicus* da grande tribo dos Vetões, situados entre o Douro e o Tejo.

Até aos nossos dias perduraram os testemunhos materiais e irrefutáveis da sua existência, que confirmam as lendas e tradições⁽¹⁾, tão vivas ainda na memória dos homens.

No arquivo da Câmara Municipal da Guarda deve certamente ainda existir uma planta topográfica dos terrenos da encosta do Castelo e campos da Dorna, por nós levantada no ano de 1897⁽²⁾. Nessa planta estão registados, no esporão, que limita, pelo sul, a pequena chapada à raiz do morro do Castelo, sobranceiro ao colo das Lameirinhas, os restos de alicerces duma muralha formada por grandes blocos de pedra de aparelho tóscico, sem argamassa ou cimento, bem característica das construções pré-romanas ou, melhor dizendo, de tipo lusitano, apoiadas nas fragas que coroavam a encosta dêsse pequeno outeiro pelos lados do nascente, sul e poente.

A existência de tais restos de construção era bem conhecida de todos, e dela podem dar testemunho os oficiais de Infantaria 12 dêsse tempo, visto os exercícios de combate, então freqüentes nos campos da Dorna, terminarem sempre por um assalto à posição do Castelo e haver a necessidade de conquistar primeiro aquelas ruínas.

Mais para norte, já a meia encosta a oeste do Castelo, sobre um grande barrocal, assinalavam-se nessa planta outros restos de muralhas de igual natureza, como ainda se registavam outras ruínas do mesmo estilo junto do Barroco da Moura, que coroa a forte escarpa em que assenta esta grande fraga, a cavaleiro do cruzamento das estradas do Mondego e da Estação ao fim da rua de D. Luiz I.

Também no antigo largo do Espírito Santo, fronteiro às Portas de El-Rei e circundando o adro da capelinha, existiu até pouco depois de 1910 um pano de muralha de traça lusitana, assentando, em parte, a casa solarenga que ainda hoje limita o terreiro, pelo lado norte, sobre alicerces de uma muralha pré-romana, apoiada nas fragas que coroavam a encosta por esse lado.

Restos de análogas construções existiam também no terreno onde em 1897 foi construído o Club Egípcio; e uma parte do muro de suporte do largo fronteiro ao mercado da Boavista, onde se levanta o Hotel do Turismo, assentava sobre os alicerces de uma muralha lusitana. Os fundamentos dessa muralha estavam bem visíveis na aresta da dobra do terreno, a nascente do Lactário Dr. Proença e do lado da cerca do Quartel, até junto do forno da padaria do mesmo aquartelamento.

No Terreiro do antigo Mercado dos Porcos existiam ainda em 1898 restos de uma forte muralha, apoiada nas fragas que limitavam pelo sul a coroa do outeiro, formando uma espécie de curral semicircular, e cujas pedras foram aproveitadas na construção das casas que ladeiam a rua Batalha Reis pelo lado do poente.

Ao Senhor do Bomfim, existiam ainda em 1890 uns panos de muralhas também lusitanas que, partindo de umas fragas situadas a norte da Capela, circundavam pelo nascente o Moinho de Vento. E por uma porta, definida pelas suas ombreiras, passava a calçada romana que ainda hoje desce a encosta da Senhora dos Remédios.

Êsses restos da antiga muralha e porta desapareceram com a abertura da estrada municipal que desce a entroncar com a estrada da Estação na curva da Quinta dos Bentos, e foi com pedras dessa muralha

(1) Até 1900 era, entre as pessoas ilustradas, axiomática a origem lusitana da Guarda, já grande cidade quando foi conquistada pelos romanos, e cujas tradições, vivas e palpantes, se sobrepunham às dos bárbaros e dos mouros, ofuscando-as quasi por completo.

(2) Esta planta esteve muito tempo exposta ao público, juntamente com o projecto de arborização do campo da Dorna, e há ainda muitos moradores da Guarda que dela se devem recordar e podem testemunhar a existência dos vestígios das fortificações lusitanas e romanas e de outros achados.

que o Padre Boaventura construiu aquela capela, e se fez o muro do terraço que a circunda.

Vestígios de muralhas semelhantes apareciam ao longo do vértice da encosta de Alfarazes até ao ângulo da cêrca do Quartel, por detrás do Paiol, como se verificava por alguns pedaços de panos de muros e restos de alicerces, em parte existentes ainda há poucos anos. No próprio outeiro ao sul do Paiol, existiam também restos de muralhas lusitanas cuja pedra foi aproveitada em 1902 na construção da Enfermaria regimental.

Por outro lado, é também conveniente notar a circunstância singular do terreno delimitado por estas ruínas de carácter nitidamente castrense, de estilo prè-romano, que vimos de enumerar, estar inteiramente raso e limpo do lado interior, sem saliências, nem ravinas ou depressões, nem tampouco se notar a existência de rochas por trabalhar. Esta particularidade pode, em parte, ainda hoje ser observada no terreno da encosta poente do Castelo, entre o barroco da Moura e o lanço da muralha sobranceira, de D. Sancho, bem como em todo o terreno que vai do Paiol ao Moínho de Vento, em parte do qual se edificaram várias casas, a norte do actual Seminário, e o bairro operário da Câmara, — o que bem demonstra ter sido já outrora urbanizado — em contraste flagrante com o terreno do lado exterior, ainda hoje em parte coberto por barrocos e fragedos em que essas construções se apoiavam (1).

Da existência e metódica disposição destes preciosos testemunhos, ainda palpitantes de verdade, conjugada com o estudo meticoloso, sob o ponto de vista militar, do terreno em que foram levantados, julga-

mos poder afoitamente concluir que, em épocas muito remotas, anteriores à chegada dos romanos, no lugar da Guarda actual, existiu uma grande povoação, cercada por fortes muralhas, apoiadas em núcleos ou centros de resistência militar como era de técnica dèsses tempos. E que os vestígios das construções militares existentes do Paiol ao Moínho de Vento e capela da Senhora do Bomfim, constituíam obras de defesa avançada — como sucedia com os Castelos Velhos — unidos por uma forte cêrca amuralhada, encerrando um arrabalde, os currais de gados e as hortas, como ainda hoje sucede em certas cidades marroquinas.

As suas fortificações delimitariam portanto uma área muito superior à da actual cidade, que devia conter uma população oito a dez vezes mais numerosa, sendo curioso notar como a presente expansão urbana da cidade se vem fazendo nos mesmos moldes e dentro do perímetro da povoação lusitana.

Com todos êstes dados, postos assim em clara evidência, e o conhecimento de outros factos e acontecimentos, testemunhados pelos coevos, e que nos chegaram através de documentos escritos ou da tradição oral, não é impossível fazer a história das fortificações e fortalezas da Guarda, desde a sua fundação até aos nossos dias.

(1) Para se poder fazer uma idéia da forma como teriam sido aproveitados os fragedos para apoiar as muralhas da Guarda Lusitana, bastará visitar qualquer das fortalezas do Cabeço das Fráguas ou Tintinholho, ou dos castelos de Sortelha, Castelo Bom ou Castelo Mendo.





Local junto da estação fluvial do Sul e Sueste, destinado a dar origem à nova Avenida marginal para Poço do Bispo e que seria conveniente para instalação dos serviços ferroviários de passageiros de Leste, Norte e Beira Baixa

As estações terminus de Lisboa e o transbôrdo de passageiros

Por J A Y M E G A L L O

Capitão de engenharia (B. S. C. F.)

EMOS no *Diário de Lisboa* de 10 de Dezembro p. p. estar concluído na Câmara Municipal de Lisboa, o projecto duma Avenida citadina com origem no largo da estação fluvial do Sul e Sueste, a qual, com 30 metros de largura, terminará no Poço do Bispo.

Tal notícia sugere-nos estas linhas, advogando uma causa que consideramos desde já perdida, mas que a «Gazeta» defensora dos interesses ferroviários, em que se incluem os interesses do público, não prescinde tornar conhecida.

Possue a nossa capital sete estações terminus assim distribuídas: a estação de Alcântara-T (Alcântara Terra) situada no largo de Alcântara, fazendo presentemente apenas serviço de mercadorias: a estação de Lisboa-R (Lisboa Rossio) no largo do Duque de Cadaval com frente para o Largo de D. João da

Câmara, destinada a serviço de passageiros e recova-gens das linhas de Oeste, Leste, Norte, Beira Baixa e respectivos ramais; a estação de Lisboa-P (Lisboa Principal) situada em St.ª Apolónia, fazendo todo o serviço de mercadorias e um serviço restrito de passageiros; a estação do Cais do Sodré, para serviço de passageiros da linha de Cascais, situada na Praça do Duque da Terceira; a estação de Lisboa-T. P. (Lisboa-Terreiro do Paço) para serviço de passageiros e despachos de grande velocidade das linhas do Sul e Sueste; finalmente as estações secundárias de Lisboa-Jardim e Lisboa-St.º Amaro, instaladas respectivamente nas docas do Jardim do Tabaco e Alcântara-Mar, para todo o serviço de mercadorias da rêde do Sul e Sueste.

Pela importância do serviço de passageiros destacam-se as estações do Rossio, Terreiro do Paço e Cais do Sodré, situadas nos vértices dum triângulo

instalado na parte verdadeiramente central da cidade onde se faz todo o movimento comercial e também o movimento de transbordo de passageiros que, chegados a uma dessas estações testa, se destinam a outras linhas.

Não sendo grandes as distâncias entre quaisquer das três estações do triângulo de transbordo, apresenta-se contudo evidente o incómodo de tais transbordos, sobretudo tratando-se de pessoas idosas e doentes, ou tendo os passageiros crianças consigo, além dos seus volumes habituais.

A estação de Cais do Sodré, embora com grande movimento de passageiros, possui por assim dizer um serviço local, sem grande número de passageiros em transbordo, pois dá acesso apenas a 27 quilómetros de via férrea. Não sucede porém o mesmo entre as estações do Rossio e Terreiro do Paço, nas quais é apreciável a quantidade diária de passageiros que do Norte se destinam ao Sul do país e vice-versa. Ora, procurando uma solução que remova o incómodo de tão numeroso transbordo nestas circunstâncias, encontra-se de todo viável como é de crêr, já tenha sido observado pelas entidades competentes, mas que não sabemos se alguma vez se procurou projectar, a instalação de todo o serviço de passageiros e bagagens das linhas de Leste, Norte e Beira Baixa em Lisboa-T. P. com o actual serviço que esta presta á rêde do Sul e Sueste, deixando a estação de Lisboa-Rossio apenas para acesso às linhas de Oeste, Sintra e tramways de Cintura, instalação essa que situada no Arieiro como foi projectado ficaria na periferia da cidade, como se dum cemitério se tratasse e não duma estação ferroviária central de tão grande importância na vida social moderna.

Aquela localização centralizando em Lisboa-T. do Paço todo o serviço de passageiros do Norte, Leste, Beira Baixa e Sul não ofereceria apenas a facilidade de transbordo aos numerosos passageiros destas linhas; além desta vantagem há que notar quanto beneficiariam ainda o público e a Empresa exploradora, devido ao encurtamento da viagem até Braço de Prata e ao abandono do túnel do Rossio que num percurso de 2,400 metros oferece um ambiente verdadeiramente impróprio à respiração e prejudicial à conservação do material circulante. Em 1925 referindo-nos nas colunas da *Gazeta* ao túnel do Rossio, previmos que num futuro próximo se circularia entre as estações de Lisboa-R e Campolide, como ao tempo

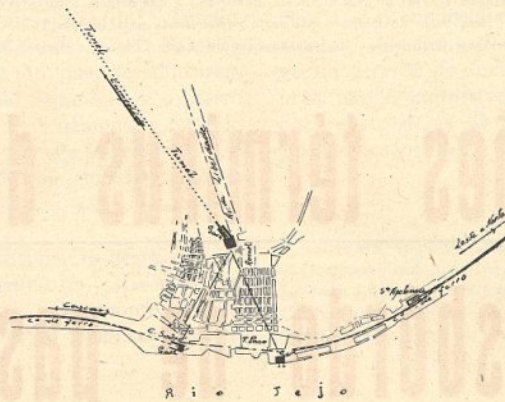
não estando ainda electrificada a rêde ferroviária francesa, já se circulava entre o Quai d'Orsay de Paris e gare de Austerlix, isto é, por tracção eléctrica, eliminando-se por essa forma os inconvenientes que o túnel oferece servindo para a tracção a vapor.

Tais previsões não se realizaram; êsse intestino ferroviário, atravessando uma das maiores altitudes de Lisboa (115 metros) e contendo a intensidade de circulação duma quádrupla via, pois que duas vias duplas nêle ingressam, continua cheio de gazes provenientes da combustão do carvão, tóxicos e corrosivos nessa atmosfera húmida, estragando o material circulante e prejudicando o público aseado e ávido de sua saúde (!).

Limitado o túnel do Rossio ao Serviço da linha do Oeste e dos tramways de Sintra e Vila Franca, de muito se reduziria a sua acção prejudicial, ao mesmo tempo que se obteria grande descongestionamento no serviço de quádrupla via que contém.

É fácil de observar a possibilidade da instalação do serviço de passageiros de Leste, Norte e Beira Baixa ou Lisboa Terreiro do Paço. A linha de Leste, na qual foram inseridas em Entroncamento a linha do Norte e em Abrantes a linha da Beira Baixa, tem sua origem na estação de Lisboa-P, distante 4 quilómetros da estação de Braço de Prata, com ante-prolongamento até junto do antigo edificio da Alfândega no Terreiro

do Paço, em extensão de aproximadamente 1500 metros. Assim, apenas 5,5 quilómetros separam as estações de Lisboa-T. P. e Braço de Prata, estando esta distante 10,5 quilómetros da estação de Lisboa-Rocio. Considerando a existência desta via única, pela qual se fizeram circular os combóios de excursão desconhecida designados "combóios mistério" observa-se que quanto a plena via, apenas interessaria sua transformação em via dupla, exigindo o estabelecimento desta, como mais importante, a expropriação de algumas velhas casas, barracões e pequenas parcelas de terreno a obter em parte da Administração do Pôrto de Lisboa por cedência ou troca, encontrando-se as obras de arte do percurso em que se incluem dois curtos tuneis (um de 29 e outro de 32



Triângulo de transbôrdo ferroviário de passageiros em Lisboa

(!) Êste túnel possui 2 chaminés que dão saída ao fumo, situadas uma no quartel de artilharia em Campolide e outra num quintal junto à rua Alexandre Herculano, mas não constituindo com as bocas do túnel sistema de ventilação suficiente.

metros) já construídas com a secção transversal necessária para duas vias.

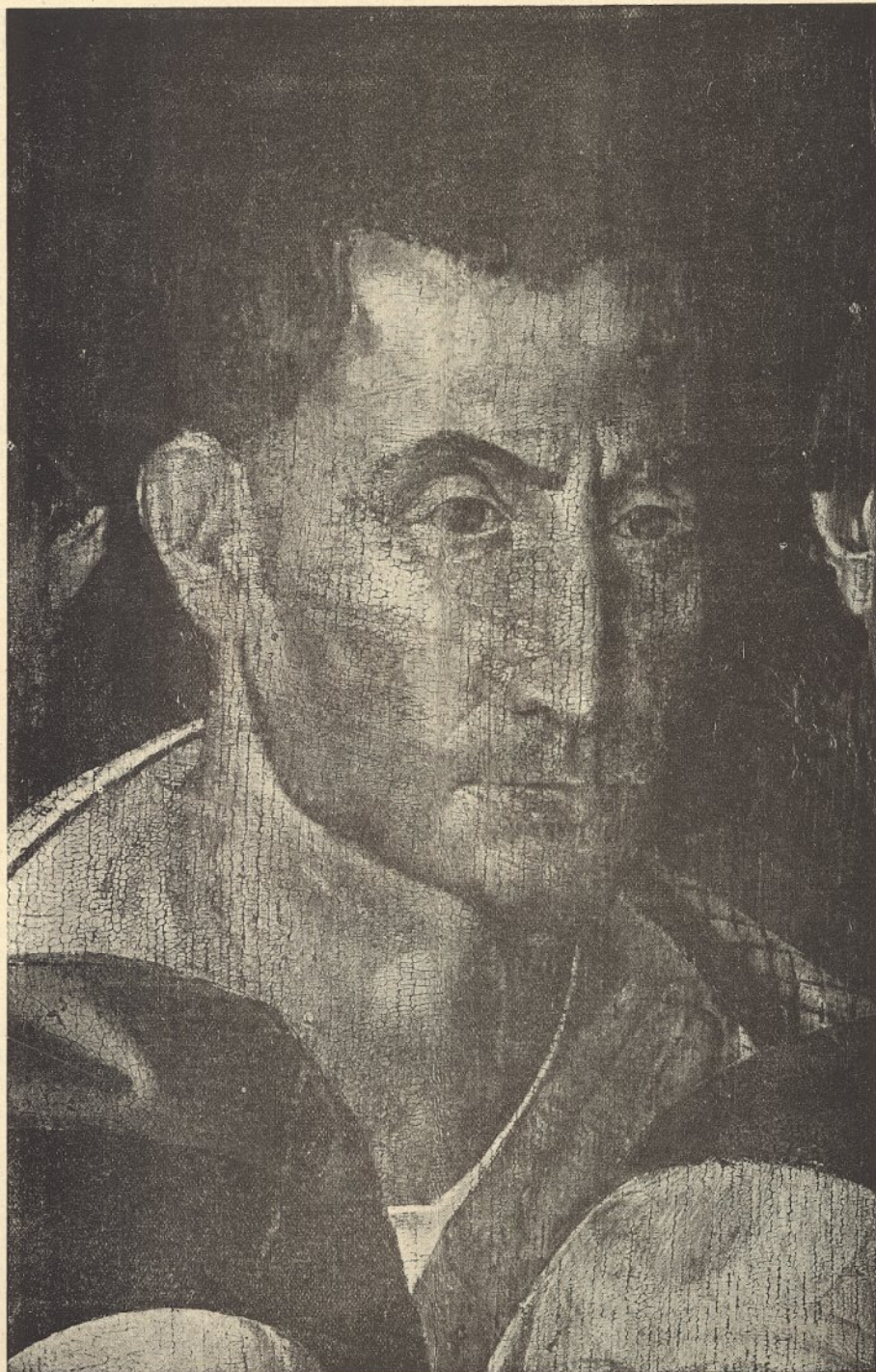
Para a estação terminus de Lisboa-T. P. existe entre o actual edificio do Sul e Sueste e o antigo edificio da Alfandega, espaço suficiente para um feixe de linhas idêntico ao da estação de Lisboa-Rocio, importando pois apenas a aquisição desse espaço, mediante acordo com as entidades agora ocupantes e a construção da estação.

Preguntar-se-há se com a instalação dos serviços de Leste, Norte e Beira Baixa em Lisboa-T. P. não se prejudicaria o transbordo de passageiros de linha de Oeste destinados àquelas linhas e vice-versa. Sem dúvida que êsse transbordo tem lugar presentemente com bastante comodidade nas estações de Lisboa-R. ou Campolide e passaria a fazer-se menos comodamente, utilizando os combóios tramways da linha de Cintura que transportariam de Braço de Prata para Campolide os passageiros destinados à linha de Oeste e, em sentido inverso, os passageiros que vindos do

Oeste se destinassem às linhas de Leste, Norte e Beira Baixa. Porém, tal circunstância não pode certamente considerar-se de força para relegar as vantagens que se apresentam reunindo os serviços dessas linhas e do Sul e Sueste na estação de Lisboa-Terreiro do Paço.

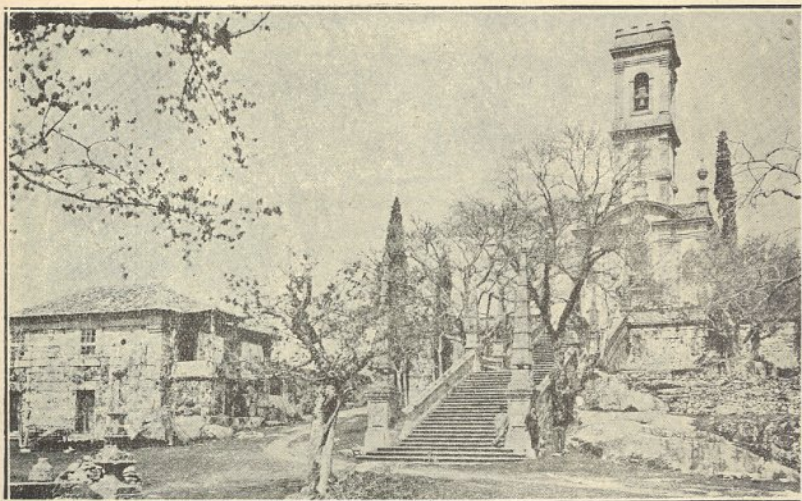
Reportando-nos à notícia do *Didrio de Lisboa*, não podemos deixar de reconhecer quanto importa obter espaço para o grande trânsito que agora tão difficilmente se contém na artéria única que liga o centro da cidade com o Poço do Bispo, tanto mais que se procura acêso condigno ao aeroporto de Cabo Ruivo e ao aeródromo da Portela. No entanto, as razões que se apresentam pró estabelecimento dos serviços ferroviários de Leste, Norte, Beira Baixa, Sul e Sueste em Lisboa-T. P. são tão fortes que crêmos valer a pena estudar a possibilidade de se obter conjuntamente aquele melhoramento para o trânsito citadino e as vantagens que indicámos para o transbordo ferroviário de passageiros de Lisboa.





NUNO GONÇALVES—Pormenor do Painel dos Pescadores—Lisboa

Museu das Janelas Verdes



VIANA DO CASTELO—Ermida e casa do Ermitão

Monumentos de Portugal

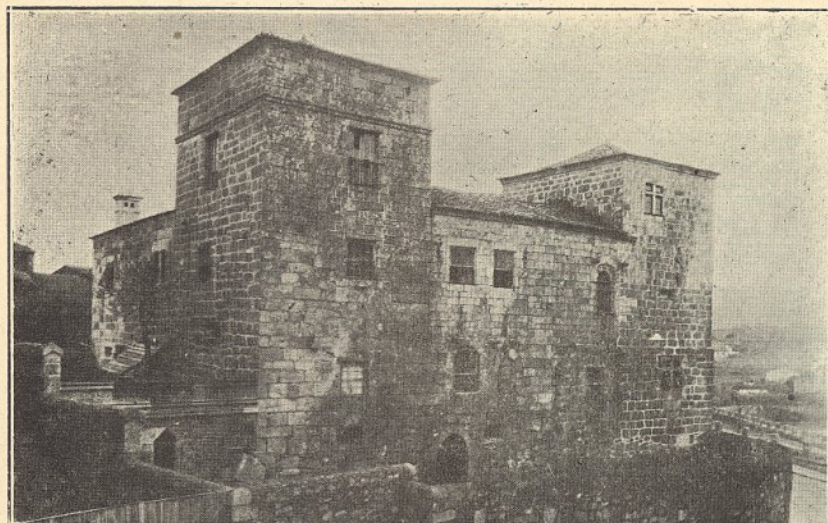
Por ANTÓNIO MONTÊS

VAMOS aproveitar o dia de Ano Bom para falar dos nossos monumentos, dos monumentos de Portugal, album precioso que recorda as mais belas páginas de história pátria. Do Minho ao Algarve, não têm conto as igrejas, as capelas, os solares, os palácios, os castelos, as catedrais, os santuários, os pelourinhos, e à volta de todos, sempre o céu azul a servir de moldura, a atirar braçadas de luz sobre pedras enegrecidas, a cantar hinos de louvor aos artistas de antanho.

Começemos pelas terras do Alto Minho, onde a matriz de *Caminha*, com o elegante chafariz e a Casa dos Pitas constituem notáveis exemplares arquitetónicos. Mais abaixo, à praça monumental de *Viana do Castelo*—a linda «Praça da Raíña»—, oferece um conjunto interessantíssimo, onde não faltam a fachada nobre dos Paços do Concelho e as varandas do Palácio da Misericórdia, e espalhadas pelas ruas, vêm-se as Casas da Carreira, da Praça e da Família Costa Barros, o belo portal gótico da Matriz, os rendilhados manuelinos do Hospício da Caridade e a fachada sóbria da Igreja de S. Domingos, obra de renascença italiana. Logo ao pé, *Barcelos* mostra-nos a antiga colegiada, as ruínas venerandas do Palácio dos

Duques de Bragança, o curioso templo do Senhor da Cruz, o Solar dos Pinheiros e a forte torre de menagem. Ainda no Minho, *Braga*, com a sua catedral antiquíssima, fala-nos da velha cidade romana, como a arquitectura de S. Frutuoso e a linda Capela dos Coimbras nos dizem da nobreza e fidalguia da «Cidade dos Arcebispos». *Guimarães* tem a coroá-la um dos mais lindos castelos de Portugal, que com a igreja-jinha de S. Miguel nos recorda o primeiro rei, lembrando-nos com o Paço dos Duques de Bragança, os Paços do Concelho e a opulenta colegiada de Nossa Senhora da Oliveira, páginas imortais ligadas à cidade que foi bêrço da monarquia.

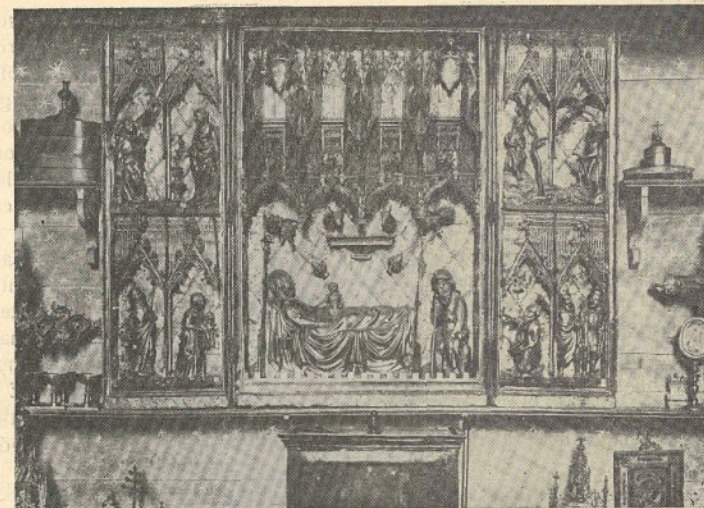
Nas terras trasmontanas não faltam monumentos suntuosos como a Sé de *Miranda do Douro*, o castelo e a antiquíssima «Domus Municipalis» de *Bragança*. *Vila Real* guarda a Igreja de S. Domingos, o Convento de Santa Clara e o precioso «Solar de Mateus», e em volta, o altaneiro castelo de *Montalegre*, a curiosíssima ponte de *Chaves*, os monumentos românicos das *Pedras Salgadas* e a joia arquitetónica que é a Igreja de S. Gonçalo de *Amarante*. No Douro, não têm conto os monumentos, das mais variadas épocas, e em tal profusão, que citaremos apenas os do *Pôrto*,



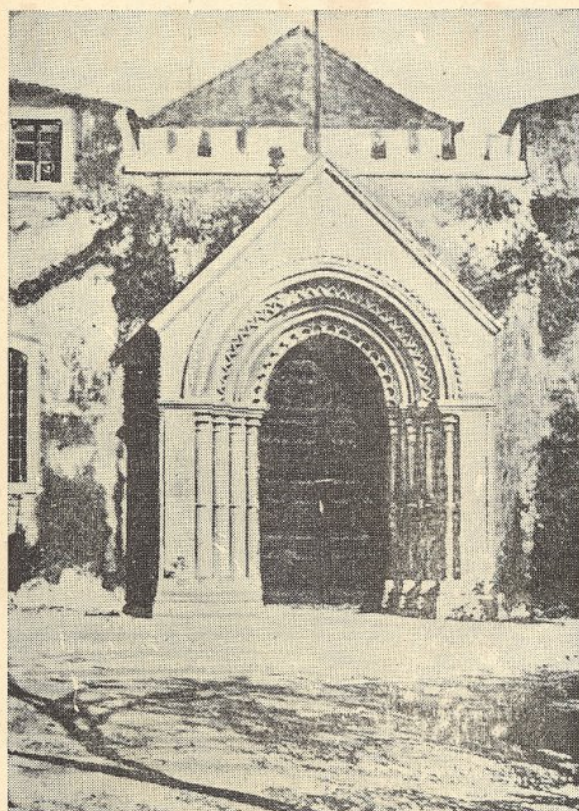
BARCELOS — Solar dos Pinheiros (Século XV)



BRAGA — Capela de Nossa Senhora da Conceição



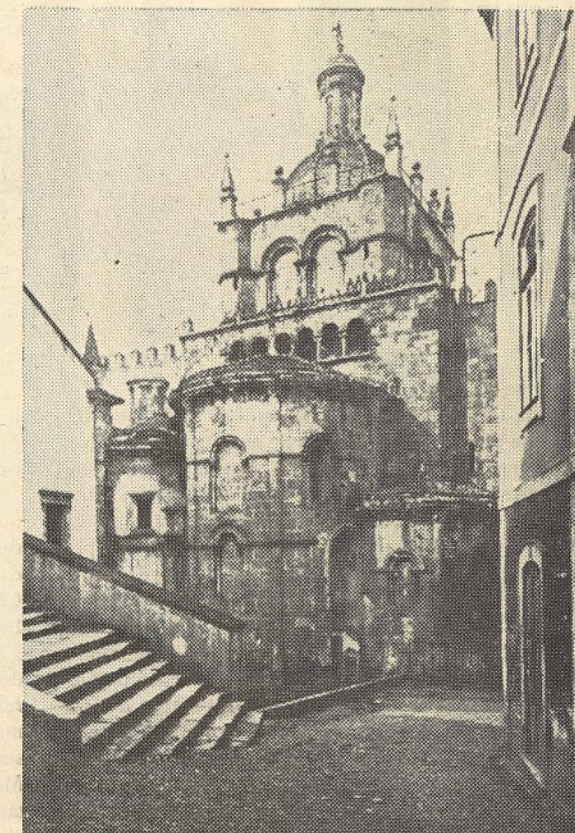
GUIMARÃIS — Oratório do Santuário de Nossa Senhora da Oliveira



SANTARÉM — Convento de S. Francisco



VILA REAL — A Sé, antiga igreja de S. Domingos e sede da freguesia de S. Denis



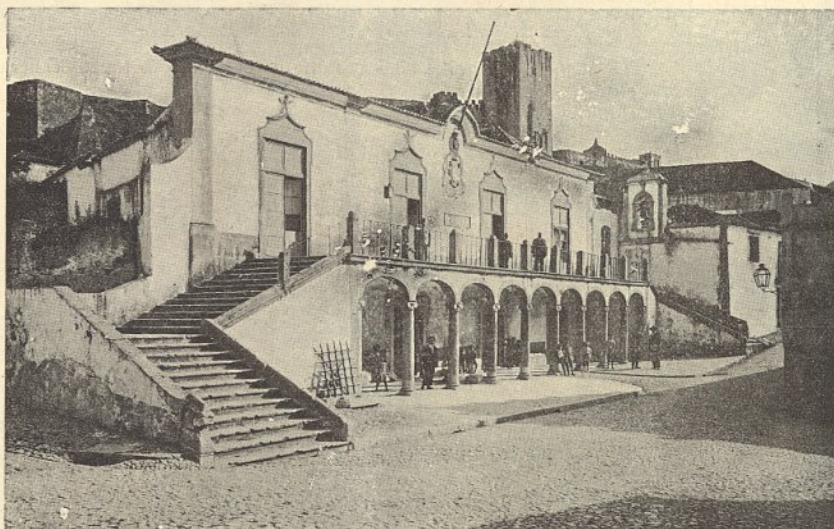
COIMBRA — Sé Velha

verdadeiramente notáveis, como a Sé Catedral, a talha rica de S. Francisco, os Palácios da Bôlsa e dos Carrancas, a Igreja de Cedofeita, o Mosteiro da Serra do Pilar e as históricas muralhas que assistiram ao alvorecer da nacionalidade.

Nas Beiras merecem visita em *Lamego* a Igreja românica de Santa Maria de Almacave, o Santuario dos Remédios, a Sé Catedral, e em *Viseu*, a famosa «Cava de Viriato», a linda janela de D. Duarte, a sôbria Catedral, as igrejas dos Terceiros e da Misericórdia e os Solares das Casas do Arco e dos Albuquerque. *Aguiar da Beira* mostra um conjunto monumental curiosíssimo, onde não faltam uma fonte e um pelourinho, e na *Guarda* não devem deixar de admirar-se os rendilhados manuelinos da Sé Catedral. *Castelo Branco* tem à volta do castelo um sem número de portas manuelinas, a Igreja de S. Miguel, a antiga

teiro gigantesco dos Monges de Cister, erguido pelo nosso primeiro rei para comemorar a tomada de Santarém aos moiros.

E a tôrre graciosa da Igreja das *Caldas da Rainha*, a recordar com seus detalhes manuelinos a bondosa Rainha Leonor, Fundadora das Misericórdias de Portugal? E a vilasinha de *Óbidos*, com igrejas curiosíssimas e uma cinta de muralhas que constituem magnífico exemplar de fortificação medieval? E *Tomar*, que ao lado do Castelo dos Templários nos mostra o famoso Convento de Cristo, as igrejas de Santa Maria do Olival e de S. João Baptista? E os túmulos arrendados que na igrejainha de Santa Maria do Castelo guardam os mais nobres senhores da «linda e fresca *Abrantes*»? E *Santarém*, já conhecida por «Capital do Gótico», com a Igreja românica de S. João de Alporão, o belo pórtico da Igreja da Graça, a Igreja ma-



PALMELA — Paços do Concelho

Casa da Câmara e o Jardim do antigo Paço dos Bispos, que possui uma colecção de estatuária apreciável. Ainda nas Beiras, *Aveiro* tem no número das suas curiosidades o Convento de Jesus com o valiosíssimo túmulo de Santa Joana e próximo o lindo castelo de *Vila da Feira*. A cidade universitária de *Coimbra* apresenta uma série de monumentos dos melhores, como a Igreja de Santa Cruz, o templo românico da Sé Velha, a Universidade, a Igreja de Santa Clara-a-Velha, e em volta, o castelo de *Montemor-o-Velho*, as ruínas da antiga Conimbriga, o magestoso Convento de *Lorvão* e em *S. Marcos* o preciosíssimo «Panteão dos Silvas». Se passamos à Extremadura e ao Ribatejo, reconhecemos que são das províncias mais ricas em monumentos. É olhar a igrejainha de S. Pedro, que com o Castelo de *Leiria* nos recorda brilhantes páginas de Epopeia; a *Batalha*, joia rendilhada a evocar a vitória de Aljubarrota e *Alcobaça*, nobre e séria, com o Mos-

nuelina de Marvila, o vasto templo do Seminário, a pitoresca Tôrre do Cabaceiro e o claustro precioso do Convento de S. Francisco?

Lisboa — a «capital do Império» — mostra-nos monumentos das mais variadas épocas, como o Castelo de S. Jorge, a magestosa Sé Catedral, o belo pórtico da Conceição Velha, a rica Igreja de São Roque, o Convento dos Jerónimos e a formosíssima Tôrre de Belém, evocadora da mais bela epopeia marítima. E o Palácio Real, o suntuoso Palácio da Pena e o Castelo dos Moiros de *Sintra*? E o Convento de Jesus de *Setúbal*? E o monumental Convento de *Mafra* com seus mármorees riquíssimos? E o Castelo de *Palmela*, que serviu de sede à nobre Ordem Militar de S. Tiago? Mais para o Sul, não têm conto os monumentos, bastando citar *Évora* para termos diante dos olhos um album preciosíssimo com a fachada românica da Sé Catedral, a imponente Igreja de S. Francisco, o famoso

Templo de Diana, o Convento dos Loios, as igrejas conventuais do Carmo, Santa Clara, Graça e Espinheiro, a elegante «Tôrre das Cinco Quinas», a Igreja gótica de S. Braz—um nunca acabar de monumentos de todas as épocas e estilos, que fazem de Évora uma «Cidade-Museu».

E a matriz de *Viana do Alentejo* abrigada em muralhas vetustas? E a altiva tôrre de menagem do Castelo de *Estremoz*? E o Palácio Duçal de *Vila Viçosa*, que com o Panteão dos Agostinhos recorda a dinastia dos Braganças? E a curiosa cidade de *Elyas* com o aqueduto da Amoreira, a Sé Catedral, a igreja azulejada das Freiras de S. Domingos e as muralhas da sua praça notável? E o ninho de águias de *Marvão*, tão alto, que no dizer do povo, se vêem os pássaros pelas costas? E as muralhas pitorescas de *Castelo de Vide*, *Mourão*, *Portel*, *Arraiolos* e da lendária vila de *Moura*?

E *Portalegre*, que guarda no antigo convento das Freiras Bernardas o túmulo de D. Jorge de Melo e um conjunto de edifícios arquitetónicos curiosíssimo? E a tôrre esbelta de *Beja*, uma das quarenta tôrres da vila galo-celta, onde o Convento da Conceição nos recorda os amores de Mariana Alcoforado?

Em *Faro* atraem o visitante a Sé Catedral, a Igreja do Carmo e próximo, os jardins do Palácio de *Estoy* e as ruínas do balneário romano de *Milreu*. *Loulé* mostra o Convento da Graça, o pórtico manuelino da Misericórdia, um interessante cruzeiro e a formosíssima capela de João Braz na Igreja Matriz. A lendária *Silves* opulenta em tempos, possui, além dum lindo castelo, o templo grandioso da Sé e o belo cruzeiro quinhentista conhecido por «Cruz de Portugal». *Lagos*, guarda a janela donde D. Sebastião falou às tropas da infeliz jornada de Alcácer-Kibir, o pórtico da antiga Igreja do Compromisso Marítimo e a rica talha da Igreja de S. António.

Nas margens do Gilão, *Tavira* mostra as tôrres de dezenas de igrejas famosas e à beira do Guadiana empoleiraram-se as muralhas de *Castro Marim*, antiga sede da Ordem Militar de Cristo.

Como acabam de ver, de Norte ao Sul, não têm conto as muralhas, os cruzeiros, as igrejas, os solares, monumentos que envolvidos em verdura, recordam gerações de nobreza e fidalguia—tempos distantes em que a galanteria andava ligada à espada e abraçada à cruz.



CASTELO BRANCO—Vista geral

Educação e Turismo

Pelo Professor J. FRANCISCO RODRIGUES

A *educação* pode definir-se como sendo a formação de homens, o processo de desenvolvimento integral de todas as potencialidades humanas, em ordem a conseguir seres tanto quanto possível perfeitos.

Na sua mais lata compreensão, podemos dizer que a educação é a *ciência* e a *arte* de viver.

O *turismo* é a arte de ganhar dinheiro, de enriquecer as Nações, proporcionando encantos e beleza.

É *arte*. Mas não pode prescindir da *ciência* para a sua prática eficiente.

Um dos ramos do conhecimento que mais podem contribuir para fazer prosperar o turismo é a psicologia. Parece que esta verdade não se compreendeu ainda: em quantos artigos temos lido sobre o assunto nunca a vimos enunciada. No entanto, é evidente: o conhecimento da natureza humana, das suas inclinações e dos estímulos capazes de lhe suscitar emoções, constituem bases indispensáveis à preparação dum *clima* psicológico favorável ao turismo. E, por sua vez, esse clima só se pode preparar com uma educação especial do povo.

Aqui atingimos, pois, o campo das relações entre *educação* e *turismo*.

Podemos afirmar seguramente que, sem educação, a indústria do turismo não pode existir.

E não será esta a razão por que em Portugal ela nunca foi uma fonte de riqueza digna de consideração, não obstante as raras qualidades naturais do nosso país?

E não seria essa a razão por que a Suíça, antes da guerra, quasi que *vivia* dessa indústria?

Consultem-se as estatísticas do analfabetismo, estudem-se as realizações e os sistemas pedagógicos: fornecer-nos-ão elucidações preciosas. Bastará dizer que a Suíça é um país em que, praticamente, o analfabetismo não existe.

Em Portugal, se há muito a fazer no capítulo da educação geral — não é esse aspecto que aqui nos interessa — muito teríamos a realizar no aspecto da educação turística, que é uma faceta da educa-

ção social, *stricto sensu* — em sentido lato toda a educação é social.

Falaremos um pouco deste aspecto.

Veremos o que se poderia e deveria fazer e quais as bases dessa acção.

Falando em programa de realizações não pretendemos, de modo algum, ignorar ou esquecer o muito que ultimamente se tem feito pelo turismo, nos domínios do apetrechamento material do país: caminhos de ferro, estradas, portos, povoamento florestal, pousadas de turismo, etc..

Nem deixaremos passar sem referência a acção de propaganda e cultura turísticas do Secretariado da Propaganda Nacional. Mas tem sido esta uma acção absorventemente *cultural* no sentido que se dá a este termo na filosofia dos valores. Visando a realização do *útil* e do *belo*, tem esquecido, no entanto, as realidades psicológicas que condicionam o desenvolvimento do turismo.

Estrangeiros que nós têm visitado afirmaram já, por mais de uma vez, que Portugal é um país de gente taciturna. Nos grandes centros é, de facto, essa a impressão que se colhe. Já houve quem chamasse ao passeio do Rocio o «muro das lamentações»...

Recordo-me também de ler a confissão do desagrado de uma estrangeira, perante o abuso inventado do estribilho — «tenha paciência; espere um bocadinho» — com que era quasi sempre recebida nas repartições públicas.

E que diríamos se nos referíssemos ao modo de andar na rua do *cidadão pacífico*, à maneira como se tomam de assalto os «eléctricos», e a tantos aspectos da vida portuguesa, sobretudo da vida cidadina?

São *senões* da nossa educação social que importa corrigir não só para bem do turismo, como ainda para elevar o sentido da vida do povo lusitano.

Pondo de parte as contingências especiais dos tempos presentes, podemos afirmar que o geito sombrio e melancólico do português é um contra-

senso chocante: briga com o céu azul, com os prados verdejantes, com o doirado do sol, com os fulgores do mar, com a policromia das cidades que são o encanto da nossa terra.

É preciso ensinar o português a sorrir, a ser alegre.

O sorriso é uma grande arma: prende, estimula e vivifica. Uma vez *traduz* optimismo, outras *gera* optimismo. Não o sorriso irónico, laivado de pessimismo — que às vezes também é útil e necessário. Mas o sorriso franco, acolhedor, inspirando confiança.

O segundo aspecto que importa focar é a falta de amabilidade de muitos profissionais que desempenham serviços em virtude dos quais estão em contacto com o público — entre êles funcionários do Estado. É facto sobejamente conhecido e que desdoura inglòriamente os nossos pergaminhos de povo acolhedor e hospitaleiro que somos.

É necessário ensinar o português a ser correcto, mais ainda, amável, obsequioso, «gentleman».

Sabemos bem que tudo isto depende da educação geral, do nível da mentalidade e da cultura nacionais. Mas enquanto esperamos essa acção educativa extensa e intensa que se impõe muito se pode fazer para sanar as mazelas de uma formação... ou deformação feita ao acaso.

Se não com aquela estrutura perfeita da educação *ab initio*, pelo menos no seu aspecto exterior.

Pondo de parte a acção directa sobre o público em geral, que só pode ser tentada com êxito pelo Estado ou pela grande imprensa, eis o que se poderia e, em nossa modesta opinião, devia fazer:

Todos aqueles que, por virtude das suas funções tenham que estar em contacto com o público,

deviam, na admissão, prestar provas, não só dos necessários exames de habilitação profissional, mas ainda de técnica do trato com as pessoas. Uma vez no exercício da profissão, deviam ser obrigados, pelo menos periódicamente, à frequência de cursos de aperfeiçoamento das relações humanas.

Em Portugal, que nós sabemos, só se faz isso nas Companhias Reünidas Gáz e Electricidade, aliás com resultados magníficos como no-lo confessou um dos engenheiros-directores.

Como as C. R. G. E. poderiam fazer as empresas ferroviárias, a Carris, a Companhia das Águas, as grandes organizações comerciais e industriais; os sindicatos como a dos empregados da indústria hoteleira e dos caixeiros; corporações como a Polícia; os conselhos administrativos dos Portos, etc..

Quem não vê o alcance que isso teria para as relações sociais e para o turismo?

E se, juntamente com êsses serviços, se organizassem cientificamente a selecção e as promoções profissionais, teríamos mais um meio de estímulo e aperfeiçoamento, porque a eficiência no trato com as pessoas seria um factor de elevação em categoria.

Pessoal de estação e revisores, por exemplo, entre os ferroviários; criados de mesa e empregados de balcão nos hoteleiros e no comércio; polícias, empregados de bordo e nos cais, etc.; — grande obra a realizar!...

Mal alinhavada embora, aí fica a sugestão para quem quiser aproveitá-la.

Poderão talvez dizer que é muito vaga e inexecutável. Para espíritos rotineiros talvez... Mas lá fora faz-se. E cá já começou a fazer-se com óptimos resultados, como dissemos.

E se for necessário pode-se concretizar melhor.



TOMAR — Castelo dos Templários

CRÓNICA DE VIAGEM

1.^a Parte da Jornada de 7 portugueses na Galiza

Pelo VISCONDE DE ALCobaça

O verdadeiro título desta crónica deveria ser: uma crónica de casamento a que assistiram sete portugueses.

Eu explico o motivo porque se mudou, sem, contudo, desvirtuar a intenção que me levou a escrever este artigo.

Acabamos de chegar a casa, numa tarde fria de Dezembro. Depois duma viagem de seis horas no correio do Douro, ao vêr a correspondência chegada durante a ausência de cêrca dum mês, encontro uma amável carta do ilustre Director-Gerente da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a pedir em termos gentis a minha despretenciosa colaboração para o habitual número da revista, a saír em 1 de Janeiro próximo:

Há coincidências curiosas e esta é uma delas. O pedido de Carlos d'Ornellas, meu bom amigo e companheiro nas colunas da revista dêsde 1923, veio ao encontro da minha idea e do desejo de lhe querer ser mais uma vez prestável.

As impressões de viagem, que vou fazer o possível por relatar fielmente, emanam da convicção de que temos muito a lucrar na troca freqüente de relações culturais e amigáveis com Espanha.

Um pequeno grupo de portugueses, todos parentes uns dos outros, partiram do Pôrto com destino a Vigo, no combóio da manhã, no dia 16 de Novembro, e sendo o principal motivo da viagem assistirem a um casamento no dia 18 naquela linha e moderna cidade galega; tanto gostaram do passeio e das preciosas terras da Galiza, que tiveram imediatamente e *una voce*, a idea de se demorarem o maior número de dias possível.

Assim o regresso ao Pôrto só foi no dia 26; o regresso dos últimos quatro componentes daqueles a quem a oportunidade ofereceu maior demora pela Galiza sem grande transtorno aos seus afazeres.

Tôda a crónica e sobretudo uma crónica de casamento, mudada para uma de viagem, precisa de apresentação; de se dizer algo dos noivos, das 2 pessoas que foram juntar os seus destinos.

Ele, é um rapaz português, bom filho e exce-

lente patriota, jóvem engenheiro electrotécnico e mecânico, cheio de boas qualidades de intelligência e de trabalho e que pouco depois de concluída a formatura, conquistou pelo seu próprio esforço, um lugar de destaque na direcção duma empresa do Norte.

Ela, uma prendada rapariga, oriunda de Oviedo, filha de hábil cirurgião, principescamente educada nos melhores colégios ou conventos de Espanha, de Inglaterra, etc., e que os infortúnios da terrível guerra de Espanha, trouxeram em boa hora para o noivo, até à ocidental praia lusitana.

Esta vinda para Portugal foi em 1936, no auge da maldita guerra civil.

As forças do bem venceram as forças do mal. Espanha resgata-se a si própria e no pulsar de corações e na identidade de pensamentos e de sentimentos, o noivo português foi *sempre* pensando na sua noiva de Espanha.

Passaram alguns anos. Quando a situação do rapaz engenheiro, que se formava, lhe permitiu fundar o seu lar; os dois, de mútuo acôrdo e para encurtar distâncias aos parentes e amigos de Portugal; a família da noiva gentilmente resolveu que o casamento se fizesse em Vigo.

* * *

Manhã cêdo duma segunda-feira de Novembro, encontrava-se o grupo na estação de S. Bento, com malas e volumes prontos a tomar o combóio das sete e meia, o combóio do Minho, até Valença.

A natural curiosidade do grupo espera até à última hora que se lhe junte mais um companheiro, mas o grupo é reduzido e feita a conta, não passamos de 10 ao todo.

Neste número incluímos a noiva e sua Ex.^{ma} Mãe, que tinham vindo ao Pôrto e o noivo e que, depois da bôda, reduziram o grupo a 7 companheiros.

Alguém fala de passaportes. Cada um procura o seu, a vêr se não lhe falta no bôlso.

Antigamente a escola era risonha e franca.

Também em tempos idos e que não vão longe, uma viagem internacional desta categoria não requeria a formalidade do passaporte.

Chegava-se à bilheteira da estação. Comprava-se o bilhete de combóio para Paris, Bruxelas ou Madrid, sem antes do dia marcado ir a um agente de passaportes, que pouco agenciera, a não ser o dinheiro e que não poupa o viajante das maçadas de andar pelas repartições oficiais.

Primeiro passo para pedir um passaporte: entregar o bilhete de identidade e 8 fotografias.

Quem for de idade militar, tem de requerer uma licença, para se ausentar do país, ao comando da da região militar e assinar um termo de responsabilidade, na cidade ou sede do distrito por onde se tira o passaporte.

O segundo passo é no governo civil, onde o interessado vai assinar o passaporte, e tem de levar duas testemunhas também estabelecidas e munidas dos respectivos bilhetes de identidade que abonam o bom comportamento moral e civil do viajante.

O terceiro passo é no consulado para visar o passaporte para o país de destino, levando o portador uma carta dum natural desse país em que se atesta os bons princípios morais e políticos do portador e outra dum seu compatriota em que também se responsabilisa pelo bom character político do referido. Não há dúvida de que todos têm o seu passaporte. Portanto socegados neste ponto; arrumam-se as malas nas rédes das carruagem do compartimento de 1.ª, que ocupamos.

O combóio dá a partida de S. Bento. A manhã fria, mas com a alegria da viagem não se sente.

Até Ermezinde, o caminho é conhecido e nesta bifurcação das linhas Minho e Douro, apeiam-se do combóio um irmão e uma cunhada do noivo, que quizeram acompanhá-lo e à noiva e família, até este suburbio do Pôrto.

Minho fora, o combóio avança vagarosamente, arrastando a grande composição que leva; medida necessária para aproveitar a tracção numa época de crise de transportes como a actual.

Mas apesar da lentidão, entretidos com a conversa, não se repara que chegamos a Viana do Castelo.

Aquela travessia do rio Lima é inolvidável. Não esquece. É bem o rio Lethes dos romanos e quem não sabe a lenda, procure conhecê-la.

D. António da Costa, na obra «No Minho», dá-nos a seguinte versão: «Quando o exército romano chegou às margens do Lima, nem por fás nem por néfas o queria atravessar, com receio de que a formosura d'ele lhe fizesse esquecer as lembranças da pátria».

Em Viana, reparamos com mais vagar, porque o combóio se demorou mais tempo, que um nosso companheiro de viagem mais mexido e mais buliçoso, entrava e saía com afan da carruagem.

Ó, homem, socega, o que te sucedeu? Viemos a

descobrir depois que com esta saída em Viana já era a terceira vez que saía do combóio em direcção à bilheteira e o motivo era o seguinte:

No seu feito dado à *exactidão matemática*, sabia que aproveitando as zonas do «tramway» ficava mais económico de que o bilhete directo a Valença do Minho, comprar bilhetes parciais e a explicação, breve n'la deu, puxando pela sua regra de calculo de algebeira e notificando à estupefacta assemblea de que seguindo esta regra, a economia no bilhete era de 10\$80!

Bom rapaz e bom companheiro; não fôsse êle distinto engenheiro dado aos cálculos e à economia nas construções; porque, no final, uma viagem não é uma construção de conhecimentos que se adquirem?

Em Valença, almôço no Valenciano, onde a companhia à volta dos noivos saboreou uma farta comida que êste hotel decerto serve a todos os passageiros que atravessam a fronteira para êles se lembrarem da abundância da terra portuguesa nos tempos bicudos e apertados dos dias actuais.

No regresso à estação para tomar «o espanhol», foram os passaportes revisados e anotados pela nossa policia e depois só entregues em Tuy no próprio combóio pela policia ou autoridade c'genere espanhola.

Até ao meio da ponte internacional s'obre o Minho, corre o combóio em terra nossa, mas da nossa margem avista-se para nascente a fronteira Tuy, destacando-se como monumento principal e semelhante a castelo roqueiro, a Catedral.

O combóio daí a pouco chega à estação de Tuy. Os passageiros descem das carruagens e o cuidado metuculozo com que se procede à revisao e inspecção de bagagens e dos haveres pessoais de cada passageiro, que passa um a um por uma sala, faz demorar o combóio mais de uma hora na estação, apesar dos viajantes serem poucos ou quasi limitados ao nosso grupo de convidados.

Estas formalidades cumpridas e os passageiros instalados de novo nas carruagens, com as malas e os volumes marcados com o giz da alfândega, parte o combóio de Tuy quasi ao lusco-fusco, de modo que da bucólica paizagem da Galiza, dizem muito parecida à nossa do Minho, não se enxerga nem uma nesga.

Vamos francamente a caminho de Vigo, passando por Guilharei, Porriño e Redondela.

Aquí um extenso viaduto passa por cima de Redondela, vendo-se em baixo e quasi na vertical na vila iluminada.

Chegada a Vigo pelas 20 horas locais. Em Espanha conservam a hora de verão.

Na gare esperavam-nos Dom Ernesto, pai e filho, sua irmã residindo em Madrid, sua filha mais nova e dois pequenos engraçadissimos, muito apurados e senhores do seu papel de irmãos mais novos da noiva!

Feitas as apresentações de estilo, amavelmente nos foram acompanhar ao Hotel Moderno e ao Hotel Continental, onde nos tinham reservado quartos.

Alguns do grupo seguiram para o centro da cidade, de carro. Os outros, aceitando o convite para irem a pé, aproveitaram o passeio para entender as pernas, depois de tantas horas de combóio e nada perderam com isso, porque o jantar soube-lhes melhor.

A chegada à estação de Vigo chama a atenção para o letreiro luminoso com o nome da cidade e logo no mesmo tamanho de letra: VIVA ESPANHA!

Demonstração plena aos que chegam de terra estranha, que a Espanha vive e sente profundamente a fé nacionalista de grande resgate, de grande cruzada de redenção, tão belamente iniciada e com tanta generosidade prosseguida desde 1919.

Estamos a escrever à luz da candeia de 3 bicos estas notas de viagem a Espanha.

São anomalias dos tempos modernos, em que a electricidade não substitue a falta de combustíveis líquidos.

Enquanto a candeia de azeite der luz, vamos narrando!

No dia seguinte, depois de uma volta pela cidade a pé para servir de orientação e de visitar a colegiada ou igreja matriz, onde a estatuária é muito boa e harmoniza com a severidade do templo românico, dividida em 3 naves com 6 colunas de cada lado da nave central, aproveita-se a tarde no *tranvia* para ir até Bayona.

Lindo passeio de 26 quilómetros de linha eléctrica, passando por San Miguel de Oya, Panjón e Ramallosa.

O eléctrico ora sobe, ora desce, deslizando quasi sempre à beira-mar, ao longo das enseadas e permitindo uma vista panorâmica de conjunto sobre a vastidão da Ria de Vigo e lá ao fundo como a querer fechar uma das entradas da baía, as 3 enormes ilhas Cies e mais para o sul as ilhas Estrelas em frente a Panjón.

Vigo disfruta uma situação oceânica incomparável e a baía que póde ser demandada a qualquer hora do dia ou da noite, sem esperar por maré e sem necessidade de piloto, é um manancial de riqueza de toda a qualidade de peixe e especialmente de mariscos.

Dia 18 de Novembro — Realiza-se o casamento do jóvem noivo português com a gentil noiva espanhola.

Cerimónia comovente pela sua simplicidade, a que o pequeno grupo de portugueses assiste na igreja de S. Tiago.

Pelo sacramento do matrimónio uniram-se duas vidas e na linda ornamentação da capela-mór repleta de flôres brancas, celebrou-se a missa de casamento.

A assistência seguiu a missa e reparou que, ao ofertório, o menino de côro trouxe o véu de ombros e colocou-o sobre a cabeça da noiva e sobre os ombros do noivo, significando com isto que a mulher deve ser submissa ao marido.

Outro simbolismo que também é uso nos casamentos em Espanha. Numa salva de prata são colocadas moedas de ouro ou *arras*, que são os bens dotais que o noivo garante à esposa.

Não faltavam os fotografos à saída e, em breves minutos, os convidados eram transportados em carros até ao Hotel Moderno, onde houve o *almuerzo* com a ementa seguinte:

VINOS

Radiante Especial
Cepa Borgoña
Codormiu Extra
Mondariz

ALMUERZO

Aperitivo Dry Sack
Canapés Surtidos «Moderno»
Camarones al natural
Pechuga de Pollo Bella Vista
Galantina de Ave

Hueves Muñuelo Gran Duque

Medallones de Langosta Mayonesa

Perdiz Estofada al Madera

POSTRES

Helado Melba al Kira
Pastil Ymperial
Frutas al Oporto

Café — Licores

Não faltou nesta festa luso-espanhola, o representante do Consul de Portugal, na pessoa de Victor Homem de Almeida.

O sr. Consul, retido em casa por falta de saúde e estimando associar-se à festa oficialmente, eslleu e muito bem a pessoa de Homem de Almeida.

Não podia entre os portugueses de Vigo ter recaído a escolha melhor.

Na véspera, quiz êle e seu pai, que estava de visita a seu filho, procurar-nos no hotel e ali espontaneamente se oferecer para servir de guia durante a nossa permanência.

Mal o avistámos no vestibulo do hotel, a boa impressão não foi baldada e mais se radicou nos dias immediatos.

À sobrezeza houve brindes e a tarde passou-se animadamente até à partida dos noivos, a quem fomos acompanhar à estação.

Ficamos por aqui na primeira parte da jornada à Galiza e continuaremos logo que se ofereça a oportunidade.

A intervenção do Automóvel

na AGRICULTURA

Pelo Eng.º MANITTO TORRES

O estudo que se segue deve-se a um convite, para nós muito honroso, da comissão organizadora do «I Congresso Nacional de Transportes», efectuado no Pôrto em 1939.

Figurou como tese daquele Congresso e, em reflexo do que ali sucedera, veio a reunir mais tarde os sufrágios de pessoas grandes da economia nacional que, com natural desvanecimento do autor, o desejaram ver publicado. Só agora, por intermédio da nossa velha «Gazeta» e num daqueles números que ficam marcos miliários da sua gloriosa jornada, tão generoso voto se realiza.

A verdade, porém, é que quatro anos quasi rodaram já, da paz — da de Varsóvia, muito embora — passou-se para a guerra e em dias tão incertos e agitados muita concepção económica ruiu ou se transformou.

Não terá, por isso, este trabalho perdido a sua oportunidade?

Se pensarmos que em questões económicas os anos de hoje se contam por séculos de ontem e que na publicação de agora possamos ter cedido menos à razão do que a sugestões amigas, não devemos ser nós quem responda áquela pergunta, senão aqueles que nos lerem.

A nossa opinião temo-la, contudo. E essa é que, perante o desequilíbrio económico do transporte que a carência de combustíveis de importação desencadeou entre nós — desequilíbrio que apenas a visão e o pulso dum ministro de comunicações digno dêste nome impediram de chegar ao alarme — nos é lícito pensar que a oportunidade do que escrevemos há quatro anos, sem dom divinatório antes com fácil raciocínio, é hoje mais viva do que nunca e mostra apenas um novo aspecto do mesmo erro económico!

Aquele que não utiliza as forças próprias — poucas ou muitas, não importa — e se hipoteca sem

resguardo às energias alheias ata-se voluntariamente de pés e mãos e um dia virá em que ou reage a tempo ou se escraviza de todo.

A psicóse da gasolina, com seus sedutores atractivos, é o exemplo mais nítido desta verdade que nos últimos tempos tem podido afligir grande parte desta humanidade desprezada!

Ganha, pois, hoje a nossa tese dobrada actualidade e isto é razão bastante para que, solicitando apenas do leitor uma fácil transposição de épocas, raciocínios e factos, publiquemos aqui este trabalho, sem alteração duma virgula sobre a sua versão de há quatro anos.

Decerto que a crise geral focada em 1939 era bem diversa — poderíamos dizer «inversa» — da actual crise interna de grande número de países; decerto que os factos e as conclusões de então e os de hoje quasi se opõem; mas o que importa é reconhecer comum a raiz duns e doutros, como sucede à árvore de que todos os frutos, embora diferentes, trazem o mesmo sabor.

Eis porque, na verdade, aos nossos argumentos se acrescentam no tempo e no espaço novos e mais vivos argumentos e a sua realidade, sendo a mesma de sempre, se torna dia a dia mais flagrante.

«Assistimos» — disse Wells — «a uma corrida de velocidade entre a educação e a catástrofe!»

Nenhuma verdade mais profunda do que esta e, por isso mesmo, nenhuma apreensão mais justificada do que a que nos faz recear pelo desfecho dêste desafio trágico!...

É certo que alguns prenúncios de bom augúrio parecem divisar-se, mas quanto ao ponto de vista económico, que exclusivamente nos ocupa, a mentalidade humana mostra-se tão precária, que se

diria que a corrida é agora entre o bom senso e a catástrofe e esta lhe leva já, por todo o Mundo, temerosa dianteira!

Com efeito, o tino económico da humanidade — que as pacíficas circunstâncias de outrora não haviam pôsto à prova — parece ter-se perdido de todo no labirinto das suas filúcias científicas e sociológicas.

E o homem, novo Narciso enamorado de seus talentos, parece ter lamentavelmente esquecido que as leis naturais podem adaptar-se mas não se violentam impunemente e que, enfim, se alguém lança brutalmente as mãos às colunas do Templo com o fim de abalá-las, ou não abala coisa nenhuma ou — o que é pior — pode ser o caso de morrer Sansão e todos os que estão!...

Aqui temos nós, por exemplo, a mecanização, que é uma coisa excelente.

Se bem me recordo, dela se esperavam maravilhas e dela diziam até cavalheiros bem falantes que seria «a libertação do operário, a aurora do trabalhador» e outras cacafonias pelo estilo!

Boa libertação, não há dúvida!...

Dentro do seu justo âmbito, floração magnífica da mecanização moderna foi a sua aplicação ao transporte: o *automóvel*. Assentemos desde já que o consideramos a mais bela e prática criação utilitária, factor de cultura e civilização, verdadeira maravilha da humanidade, autêntico dom dos Deuses, ao qual o caminho de ferro, sem abdicar da sua alta função, ha-de ceder boa parte do seu papel.

Negá-lo seria atentar contra a própria inteligência. Mas a *hipermecanização* (1) gerou — coisa compreensível em instrumento de tão notáveis encantos (2) — a *hiperautomobilização* e o automóvel invadiu egeamente campos que a economia e o bom senso lhe vedavam, e isto, se nunca contribuiu para a sua glória, cedo desconvirá ao seu interesse material.

É um caso típico desta ordem — a *intervenção do automóvel na agricultura* — que trataremos neste trabalho, ao qual supomos deferido desde já o sufrágio geral, pois a seu lado poderão formar o agricultor que compreende o seu interesse, o técnico do automóvel que o não quer desacreditado e o próprio economista, garante, como é, duma concordante administração.

I — O equilíbrio económico

O equilíbrio ou «felicidade económica» reside na equação

$$P = C$$

que significa a saturação completa da produção pelo consumo. É, diríamos, a equação duma reacção química que transformasse integralmente um corpo em outro, sem deixar o menor resíduo estranho ao recém-formado.

É nesta fórmula tão simples que reside o génio, o segrêdo e a chave da paz económica.

Para a possibilitar, porque em economia não há repouso, todos os esforços do verdadeiro economista hão-de tender a fazer bascular a todos os momentos, em torno daquela posição limite, as circunstâncias reais, actuando por desvios simétricos cada vez mais curtos, como sucede a um pêndulo em oscilação, ao aproximar-se o equilíbrio. E tanto melhor será quanto mais reduzidas e rápidas forem as oscilações, a-fim-de que a um período de sobreprodução ou subconsumo

$$P > C$$

sucedas sem demora um período de subprodução ou consumo não saturado

$$P < C$$

e inversamente, para que os excedentes possam ser sucessivamente absorvidos e as faltas preenchidas, tornando quasi imperceptíveis os períodos de excesso ou carência, na marcha para a fase de equilíbrio, isto é, para a posição ideal.

II — A crise agrícola mundial de 1886

a) Origem e evolução

Por volta de 1886, a seguir aos desastres económicos da guerra franco-alemã, surgiu no Mundo uma crise que era o antecedente em miniatura do descalabro económico de hoje (3) e cujas origens, embora diversas, tiveram resultados idênticos.

Os produtos do solo desvalorizaram-se, com eles, naturalmente, a propriedade rural e a este desastre seguiu-se — como é sempre do estilo em face do empobrecimento agrícola — uma temerosa crise industrial.

Eudoro Pirmez, o notável economista belga, chamou-lhe — com estupefacção geral, porque pela primeira vez se usava a expressão e a idéia — *crise de abundância!*

E, com efeito, os produtos rurais inundavam os mercados, as colheitas apodreciam nos celeiros e o desastre agrícola descia tão baixo que se pensou que a agricultura nunca mais seria uma actividade remuneradora.

(1) Em outro trabalho («Caminhos de Ferro», 1936. Empresa Nacional de Publicidade, pág. 299), dissertámos largamente sobre este ponto, no qual, por isso mesmo, não insistiremos agora. Diremos apenas — sem paradoxo — que a primeira vítima da hiperautomobilização (ramo preferido da hipermecanização) é... o automóvel!

(2) «Caminhos de Ferro» (1936, Empresa Nacional de Publicidade), págs. 303.

(3) Ao dizermos *hoje, agora, etc.*, não se esqueça que estamos escrevendo em 1939.

Rompera-se o equilíbrio porque

$$P > C$$

e isto se devia à aparição e ao emprêgo considerado dos adubos químicos. E se o caso não foi mais trágico, isso se deveu à tradicional relutância do camponês pela inovação.

A-pesar disto, a Bélgica, por exemplo, como tipo por excelência do pequeno país agrícola e superindustrial, conheceu dias trágicos e foi teatro das insurreições e pilhagens do Hainout, de Liège, das fábricas Baudoux, etc..

b) Terapêutica

Uma tal crise só poderia ter-se resolvido, como é óbvio, pelo *aumento do consumo normal*. E foi assim que a Providência a resolveu!

Se atentarmos na evolução demográfica, veremos, com efeito, que o crescimento da população, até então lento, se tornou de súbito extremamente rápido; em pouco mais de um século a população do Mundo passara de 600 a 1.800 milhões, mas no momento preciso em que a produção agrícola subia, o ritmo do acréscimo acelerava-se proporcionalmente, à cadência de 12-15 milhões por ano, e o afastamento entre a produção e o consumo atenuou-se até à saturação.

Em 15 anos, período aproximado da grande crise, o Mundo ganhava 190 milhões de consumidores e o equilíbrio sagrado fechava-se.

III — A crise agrícola mundial de hoje

a) Crise ou desequilíbrio definitivo?

Antes de prosseguir, fixemos desde já uma ideia: é a de que se consentimos em chamar *crise* ao actual desconcerto económico é apenas por assentimento tácito a uma designação imprópria mas que passou em julgado.

Crise é, por definição, um mal-estar anormal e passageiro, um fenómeno cuja principal característica é ser fundamentalmente agudo e transitório.

Duradouro, persistente—fixo, irremovível mesmo se a humanidade não quiser debelá-lo—o mal-estar económico de que sofremos hoje será tudo menos crise.

Chamar-lhe assim denota desconhecimento completo das suas origens e modo de ser; e—o que é pior—faz-nos reear que, dentro desta orientação, se aguarde uma solução natural que nunca virá e se troque por esta cómoda expectativa a pesquisa urgente dum remédio.

Não. *A doença que faz sofrer o Mundo não é uma crise, é um desencontro nítido, uma diferença de posições, infelizmente já estáveis e consolidadas, entre a produção e o consumo.*

Não digamos, portanto, *crise*. Ou digamos, para não desmanchar prazeres, mas protestando sempre, como aquela mulher que teimava que determinado insecto era pulga e que, lançada ao rio pelo marido, ainda depois de submersa, batia, fora da água, com as unhas dos polegares uma na outra, como a insistir, lá na sua, que o bichinho era aquele e não outro!...

b) Sobreprodução ou subconsumo?

A actual crise tem a sua causa fundamental em um profundo subconsumo.

Com efeito, estatísticas irrefutáveis computam em 3 biliões de sacos de 100 quilos (!) (para usarmos duma unidade prática) o excedente anual, em todo o Mundo, dos produtos do solo!

Para supor este desequilíbrio devido à sobreprodução seria necessário considerar uma superfície de 160 milhões de hectares trazidos de novo para a cultura alimentar (2), coisa perfeitamente inverosímil, porque nem mesmo a recuperação de terrenos pantanosos na Itália e na Alemanha vai além de algumas centenas de milhar de hectares; ou então acreditar num acréscimo prodigioso e fenomenal do rendimento por hectare, milagre por que ninguém deu e que não seria mais verosímil!!!...

Para justificar um tal excedente, há, pois, uma só hipótese, a do subconsumo; e é, de facto, a que as circunstâncias confirmam.

c) Qual é o consumidor que falta?

Sendo assim, há um consumidor que falta ou que diminuiu a sua capacidade de consumo.

Qual é ele?

Raciocinando por exclusão de partes, ponhâmos de lado a última hipótese, a dum abaixamento do consumo individual, porquanto a alimentação-tipo do indivíduo, homem ou animal, não tem feito senão melhorar dia a dia e não se registam já hoje os flagelos da fome (3); e quanto à diminuição do número de consumidores, não pode tratar-se do homem, cuja natalidade aumenta, como vimos, nem das espécies de consumo, cujas estatísticas mostram

(1) Considerando o rendimento médio por hectare, para todas as colheitas em globo, como sendo de 20 sacos de 100 quilos.

(2) Longe de se encontrarem novos terrenos affectos à agricultura (é preciso não confundir com isto a rotação de pousio e cultivo de antigas pastagens ou florestas, já porque se trata de rotação, já porque as madeiras e pastos são, do mesmo modo, produtos agrícolas), o que se encontra hoje em quasi todos os países são imensos tratos de terreno, antigamente cultivados e hoje desaffectedos da cultura pelas leis de esterilização, pretenso remédio da crise de abundância.

(3) Não confundir com «fome» as crises parciais de carência, falta de trabalho, etc., como consequência do subconsumo industrial, reflexo do agrícola.

acréscimo e tão grande que se tem chegado ao seu criminoso massacre, no fito de não aviltar o seu preço!

Há, pois, *um grande consumidor que falta* dentro da engrenagem económica da agricultura; e *esse, porque estão excluídos todos os restantes* — homem, espécies comestíveis — *não é nem pode ser outro senão o animal de tiro*. E esta conclusão tem realidade, pois, como vamos ver, as estatísticas mostram uma brusca e profunda deminuição do trabalho animal na agricultura.

d) **Esquema do desequilíbrio**

Chegados a esta altura, podemos recapitular, afirmando que *a chamada «crise agrícola mundial» outra coisa não é senão um desequilíbrio estável de subconsumo, provindo da quasi supressão do animal de tiro nos trabalhos agrícolas.*

É o que se depreende, em resumo esquemático, do quadro seguinte (1), que mostra que a origem da crise é um subconsumo e qual a sua causa:

Sobreprodução só podendo resultar de:	Acréscimo do número de hectares explorados	Onde estão os 160 milhões de hectares fantasmas explorados de novo e necessários para produzir 3 biliões de sacos de excedente?	Há apenas algumas centenas de milhar recuperados nas terras pantanosas. Não existem pois.
	Acréscimo prodigioso do rendimento por hectare	Onde estão estes hectares de rendimento maravilhoso? Onde estão estes fertilizantes milagrosos?	Em parte alguma. Em parte alguma.
	Subconsumo individual	Onde estão estas legiões de esfomeados? Onde estão as perturbações sociais inseparáveis desta calamidade?	Em parte alguma. Em parte alguma.
Subconsumo só podendo resultar de:	Deminuição do número de consumidores	Não pode ser o homem: a natalidade aumenta. Não pode ser o gado de consumo: a sua quantidade aumenta e tem-se chegado à necessidade de o massacrar, por excessivo.	É um consumidor integral. É um grande consumidor individual. É um enorme consumidor nómérico (360 milhões, dos quais desapareceram 100 milhões). Falta actualmente na enorme proporção acima referida.
	Só pôde ser o animal de tiro, que satisfaz às condições necessárias.		

Isto, que se afirma, não falta senão prová-lo e é o que farão as considerações seguintes, mostrando *como foi nefasta a hipermecanização da terra; como o animal de tiro é, juntamente como o homem, o mais útil e perfeito dos consumidores integrais; e como, por isso mesmo, a sua supressão ou deminuição exagerada produziu na economia agrícola um vácuo, gerador, a seu turno, das mais graves perturbações industriais.*

e) **Origem e evolução**

1 — **Hipermecanização agrícola**

Desencadeada a Grande Guerra, a primeira preocupação foi fornecer os exércitos; prover em seguida o teatro da luta e os países que se esvaíavam de braços para constituir a tropa.

O homem, ausente, deixara de contar para a produção e a máquina substituiu-o, multiplicando ao infinito as suas possibilidades.

E é força reconhecer duas coisas que honram o intellecto humano; o *engenho* e o *espírito de organização do homem mostraram-se então dignos d'ele*; e, áparte a sua acção mortífera na frente, a *máquina, votada à subsistência da retaguarda em momento de tamanha carência, salvou a humanidade dum cataclismo que, sem ela, seria fatal.*

Serviço homérico que pagamos agora, no reverso da medalha!

Os Estados Unidos e a Inglaterra com a máquina inventaram os seus exércitos, com ela os puseram de pé e os lançaram na frente, prontos de tudo!

Uma progressão estupenda dos meios mecânicos de produção foi, assim, necessária, mas o Mundo manteve-se e quasi ignorou economicamente a guerra!

A nação americana, finda a luta, pôde — ainda e sempre apoiada na progressão febril do maqui-

(1) Organizado com os dados do problema segundo Boëns.

nismo—prover à reconstituição da Europa, reerguer as regiões devastadas, aprovisionar os grandes países em maquinismos fabris dos mais rendosos.

A seu turno, os países europeus, vencidos e vencedores, a princípio ajudados pela América, depois refeitos já—e a Itália, em último turno, após as sanções—reequiparam-se mecânicamente por necessidade própria e de competência; e assim se instalou e expandiu pelo Mundo a plétora da máquina.

Resta dizer—em confirmação da nossa tese—que a *agricultura, provendo à alimentação pública, foi, por isso mesmo, alvo, durante a Guerra, da mais intensa e pertinaz de todas as mecanizações* pela necessidade de elevar dum salto a produção alimentar e, *feita a paz, viu ainda afluir aos seus parques, transformada em palamenta agrícola, a produção já montada de veículos de fim militar,* tornados então desnecessários.

Se dissermos com Spindler, afirmaremos que a *expansão do maquinismo foi prodigiosa e fulminante!*

Daí uma produção agrícola excessiva e um desemprego inevitável.

2 — Abandono do animal de tiro

Quando a Guerra terminou, a Rússia contava 35 milhões, os Estados Unidos 25 milhões, a Alemanha 4 milhões e a França 3 milhões de cavalos.

Se quiséssemos inferir daqui um número teórico, proporcional à população, acharíamos que *o efectivo equino em todo o Mundo seria, por essa época, de 360 milhões de cavalos e muars* (1).

Na Rússia a colectivização forçada, levando os camponeses a matar o gado para não o entregar aos «kolkotz», depois a gerência catastrófica destes e, por fim, a motorização arbitraria (2) de vastas regiões agrícolas, *reduziram aquele efectivo de 40%, ou seja a menos de 20 milhões.*

Nos Estados Unidos, o excesso, não menos arbitrário, da motorização agrícola—devido, como vimos, ao hipermecanismo deixado livre pela guerra—*reduziu a 15 milhões o efectivo equino!*

A hipermecanização produziu ainda resultados idênticos na Alemanha e na França, cujos efectivos baixaram, respectivamente, para 3,5 e 2,7 milhões de cabeças. Se análogamento ao que fizemos para o cômputo do armento mundial, raciocinarmos para o seu abaixamento em face da mecanização geral, concluiremos que *o total de 360 milhões terá sofrido uma diminuição de 150 ou um tanto menos, valor teórico.*

É o que confirmam prudentemente as estatísticas, dando *desaparecidos no Mundo, de 1920 a 1936, um mínimo de 100 milhões de cavalos e muars!*

3 — Descalabro económico com a desapareição do melhor consumidor

Os algarismos anteriores podem dar uma idéia da respeitável quantidade destes grandes consumidores, do seu intenso papel económico e da perturbação gravíssima que a sua brusca deminuição fatalmente teria causado.

Mas a importância extraordinária desta perturbação só se apreciará depois dum ligeiro raciocínio e duma análise, embora resumida, das estatísticas.

É o que vamos fazer.

Em primeiro lugar, *o animal de tiro é um consumidor integral.* No quadro da economia agrícola apenas ele (3) e o homem o são. Todos os restantes animais agrícolas, de que a vaca é o prototipo, limitam-se a transformar o alimento que ingerem em outros alimentos mais valiosos, assimiláveis pelo homem (leite, manteiga, queijo, carne, lã, etc.). De facto não consomem, não destroem, são meros intermediários, tiram dum lado para restituir e multiplicar em outro. *O animal de tiro, ao contrário, consome integralmente.* Toda a sua alimentação se transforma em trabalho e dela só fica o estrume, que regressa à terra. Mas sobre isto *é ainda um importante consumidor individual,* pois absorve 20 quilos (aveia, fava, forragens, palha) por dia, sejam 70 sacos de 100 quilos por ano ou o equivalente à cultura de 2 hectares, que é também o que corresponde à manutenção duma família de quatro pessoas.

É porque *é também um consumidor numericamente importantissimo*—360 milhões, 100 milhões de desaparecidos—concluiremos que *o subconsumo resultante do seu desaparecimento equivale ao necessário para alimentar 400 milhões de homens!*

4 — As loucuras do subconsumo

Deste gravíssimo vácuo de consumo resulta a necessidade imperiosa de destruir os excedentes!

Eis um pequeno exemplo de algumas mercadorias e animais sacrificados:

«Em 1935 destruíram-se no Brasil 7.700.000 sacas de café» (4).

(1) O que nos interessa neste estudo é o armento ou efectivo de animais de tiro-agricola, entendendo-se por esta expressão os equinos (cavallos, éguas, muars, etc.) que designaremos indiferentemente..

(2) Todos vimos, há anos, uma fita animatográfica russa, «Linha Geral», na qual se desenrolava uma teoria quasi interminável de grandes tractores agrícolas, apoteose da lavoura mecânica! Era uma fita de propaganda soviética, documento da hipermecanização forçada da lavoura russa. Convencido do seu erro, o Governo moscovita mandou incluir no plano quinzenal seguinte o regresso à cultura de tracção animal, como veremos.

(3) O consumo da carne de cavalo não atinge, mesmo nos países em que é maior, importância que destrua esta afirmação. Em Portugal pode considerar-se como nulo. Não interessa, naturalmente, citar os animais domésticos, como o cão, o gato, etc.

(4) A destruição tem continuado no ritmo necessário para atingir já hoje 62 milhões de sacos!

«Nos Estados Unidos queimaram-se no primeiro trimestre 6.200.000 porcos».

«2 milhões de toneladas de milho foram desnaturados, para os tornar impróprios para o consumo».

«Em Los Angeles deitam-se fora por dia 200.000 litros de leite e em Hartford 20.000».

«Para cumprir o programa de diminuição de 15% da produção de manteiga, houve que trucidar 600.000 vacas».

«No mês de Agosto lançaram-se ao mar na Califórnia 1.500.000 de laranjas e deixaram de se colher 10.000 hectares de morangos».

«Enfim, nas Índias, em Ceilão e nas Índias Neerlandesas diminuiu-se de 15% a produção do chá, lançando ao mar 30.000 toneladas».

«A colheita do café em 1936 elevou-se a 22 milhões de sacas; decidiu-se que fossem destruídos 25% da colheita e com efeito isso se fez, queimando 5.500.000 sacas. A-pesar disto ainda ficaram 1.500.000 sacas não absorvidas pelo consumo mundial, o que, junto ao saldo de 1935, representa um stock para 1937 de 6.500.000 sacas».

«200.000 vagões ou 2 milhões de toneladas de milho foram igualmente destruídas».

A lista seria interminável! Parêmo-la aqui, notando apenas que, entre outras coisas abomináveis, se tem visto misturar alcatrão ao café para o queimar melhor e ao algodão a-fim-de fazer «macadam»; também as locomotivas têm queimado «briquettes» de café e carvão! E até se diz — agora como «blague» — que no Brasil se descobriu *uma nova indústria muito próspera, a do fabrico de máquinas de grande rendimento para a destruição, cada vez mais rápida, das riquezas nacionais!!...*

Como última nota acrescentemos que um dos jornais de que tirámos estes elementos — *Le Matin*, Paris, 11 de Setembro de 1935 — terminava com este comentário filosófico:

«Chama-se a isto «economia dirigida» e os economistas dizem que assim está muito bem. Em compensação, pessoas que não têm nada de economistas mas não são desprovidas de bom senso, dizem que vai mas é muito mal!...»

5 — Luta entre o solo e o sub-solo

Tudo isto assume — em uma época como a nossa — o aspecto duma luta feroz entre o solo e o sub-solo.

Há cerca de três séculos — chamemos a este o período da independência — o homem vivia quasi exclusivamente do solo, que o sustentava, o vestia, o calçava, o alumiaava, enfim, provia a todas as suas parcas necessidades.

O sub-solo não entrava para nada na vida simples do homem; era, digamo-lo, como se não existisse.

Veio a seguir a descoberta do carvão, que revolucionou o Mundo, e logo — eis a época da colaboração — camponês e mineiro se completaram, o

primeiro dando o pão, a luz e o burel, o segundo a enxada, o arado, mais tarde o pródigo caminho de ferro, amigo da agricultura, pacífico promotor do progresso humano!

Eis senão quando — época da luta — um terceiro factor, a essência, surge — repuxa, para melhor dizer, porque é líquido e vem de baixo — e mediante irresistível sedução e inegáveis serviços à humanidade, põe, entretanto, tudo em causa, *abala e violenta toda a economia anterior* por forma tão grave, que exige interpretação calma e remédio desapaixonado mas pronto.

6 — Que de prejuizos em troca duma velocidade inútil!

Spindler, com a sua autoridade especial corroborava-o em um artigo dos *Annales Internationales de l'Agriculture*, em Maio de 1935:

«Os americanos, substituindo os seus cavalos e muares por tractores, camiões, camionetas e automóveis, em uma proporção tal que a população equina diminuiu de cerca de 10 milhões de cabeças em uma década, *subverteram completamente as bases da sua economia.*»

«O sustento de 10 milhões de cavalos e muares que desapareceram exigia 40 milhões de acres (16 milhões de hectares) de pastos ou de cultura. Os agricultores não deixaram, naturalmente, em pousio estas superfícies e serviram-se delas para produzir mais cereais, mais carne, mais leite, mais criação, provocando assim a queda das cotações e, correlativamente, do poder de compra das populações rurais, o que arrastou o desemprego na indústria e no comércio, etc..»

A seu turno, as estatísticas oficiais publicadas em Washington, pela mesma época, estabeleciam assim a origem do mal:

«As dificuldades que actualmente experimentam os agricultores americanos são devidas, em grande parte, à substituição progressiva dos cavalos por camiões automóveis.»

«Há 15 anos, no fim da guerra, os Estados Unidos contavam 25 milhões de cavalos e muares, cifra actualmente reduzida a cerca de 15 milhões.

«As terras outrora destinadas à forragem dos 10 milhões de cavalos desaparecidos, e que andavam por 40 milhões de acres, produzem hoje 14 milhões de fardos de algodão (metade da produção normal) ou 780 milhões de alqueires de trigo (terço da produção média) ou 1.062 milhões de alqueires de milho (sexto da produção corrente).»

«Em uma palavra, a desapareição maciça dos cavalos é a causa indirecta, mas incontestável, da crise seriíssima que atravessa hoje a agricultura americana.»

Tudo isto, afinal, em troca da velocidade no trabalho e transporte, que é a única vantagem aparente que a lavoura mecânica tem sobre a animal!

Simplemente, é necessário ver que na agricultura — na grande agricultura, entende-se, que é

dessa que se trata quando se fala de lavoura mecânica—*tudo se subordina à função meteorológica*, como tal sendo inalterável a conjunção das grandes safras, o alqueive, a sementeira, a colheita, o enceleiramento, entre os quais medeiam períodos certos, largos e bem estabelecidos.

A velocidade, em agricultura, custando tantos sacrifícios, não significa, pois, nada, não representa coisa nenhuma!

O que tanto importa dizer que é, afinal, por «coisa nenhuma» que se passa... «tanta coisa»!...

f) Terapêutica

1 — Solução evidente

Se o problema é de sobreprodução, o necessário é *reduzir esta ou aumentar o consumo*. Até aqui está bem, e tão bem que o próprio Pangloss ou o mesmo Sr. de La Palisse não enjeitariam esta concepção!...

Simplesmente, como?

Quando os ratos se reuniram em conselho para se defenderem do inimigo secular, resolveram por aclamação que se pusesse um guiso ao gato! Excelente! A dificuldade surgiu apenas quando se tratou de saber quem o faria; e o conselho dissolveu-se na desolação...

Cá estamos na mesma! A idéia ninguém a ignora.

Mas... como se faz? Quem põe o guiso ao gato?!...

Dar ao restante gado a alimentação destinada ao cavalo?

Se se tenta resolver assim a situação, a sobreprodução aumentará, pois os novos consumidores já vimos que o não são em verdade e mais não farão que multiplicar o valor do alimento recebido. Agravamento, portanto, do mal!

Restringir as culturas, proibir certas sementes, arrancar determinadas searas?

Procurou-se fazer, mas, além de antipático e dissolvente, nem mesmo como expediente de ocasião dá resultado! Menos ainda como sistema! Quem paga isto, quem evita o desemprego, precisamente em momento em que tudo se faz para poupar e empregar?!

Mudar de cultura, perto ou longe do hábito local, procurando saídas inexploradas até nas mais extravagantes (açúcar, linho, cautchou, algodão, tabaco, etc.)?

A América e os países mais progressivos da Europa já o tentaram sem êxito; a sobreprodução surgirá onde quer que a produção afluja, sucessivamente acessada das culturas já inexploráveis por superabundância...

Queimar, matar, destruir os excedentes?

Foi crime já consumado, recurso último, no momento talvez indispensável para não prejudicar os «stocks» que vinham surgindo atrás e não provocar desde logo falência, desemprego e revolta; mas, além de crime sacrílego, dá provocação que representa o destruir montanhas de riquezas no meio da miséria geral, é vergonha que não pode repetir-se, porque os excedentes sacrificados são

valores por que responde alguém e não há indústria que viva de criar para destruir! A repetição de tais abominações representaria a subversão social do Estado, do industrial e do operário!

Procurar saídas, escoamentos, aliás fantásticos, para o estrangeiro, à custa de engenhosas conjeturas diplomáticas ou econômicas?

Talvez, se o desequilíbrio fôsse local e não internacional! Mas, assim, já não há «estrangeiro» para estas coisas! Tudo está esquadrihado e esgotado. O mal geral e a nefasta teoria do «baste-se cada nação a si própria» (1)—a que a estupidezíssima questão das sanções italianas deu a última demão—conduziram a esta perfeita impossibilidade. Tudo fechado e, o que é pior, fechado como facto e como princípio a seguir!

Enfim, qualquer outro raciocínio—à roda destes, aliás—levará ao mesmo círculo vicioso, ao mesmo bêco sem saída.

Cruzar então os braços e não produzir?

Mas como? De que viverá o trabalhador, já tão provado pela máquina? Se não se vive produzindo sem consumir, menos se viverá consumindo sem produzir!

Não, o que é preciso é que haja consumo, para isto que haja produção, mas produção inteiramente paga, isto é, inteiramente consumida!

Mas o que resta então? Pois não resta mais nada, por agora, sendo aquilo que apenas resta: *reintegrar o animal de tiro.*

Porque, se o consumidor desapareceu, o que é necessário é que reapareça, e não temos outro, nem mais útil, nem mais leal, nem mais barato!

Ao mesmo tempo—não se repudia, como frisamos, uma equilibrada e necessária colaboração mecânica—aproveite-se o mecanismo de tracção agrícola na justa medida, mas em benefício do consumo dos produtos do solo, seja do carburante-álcool e do gás de madeira.

Porque—convém não esquecer—o malefício da hiperautomobilização (2) não reside só na supressão do grande consumidor que é o animal de tiro; reside também em que, tendo até agora imposto discrecionariamente a essência do sub-solo, tem deixado inaplicado o combustível superficial utilizável que, sob a forma de vinha e floresta, comporta recursos extraordinários de cultura e mão de obra, portanto de florescência, prosperidade agrícola e nacional.

Que reentre, pois o animal de tiro nas suas beneméritas funções de trabalhador-consumidor; e com êle que venham o carburante-álcool e o gás de madeira, fiadores duma justa intervenção mecânica na agricultura.

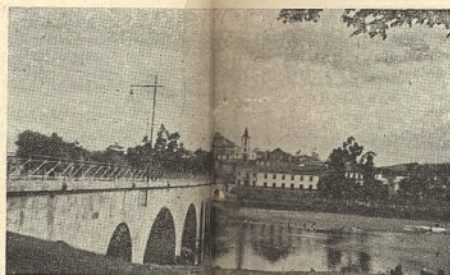
(1) Toda a gente compreende a estultícia desta doutrina entre os homens, mas ninguém parece compreender o grave erro económico da sua aplicação às nações. *Só a desconfiança recíproca a pode explicar*, não justificar.

(2) Frise-se que não nos referimos à automobilização, mas ao seu exágero.

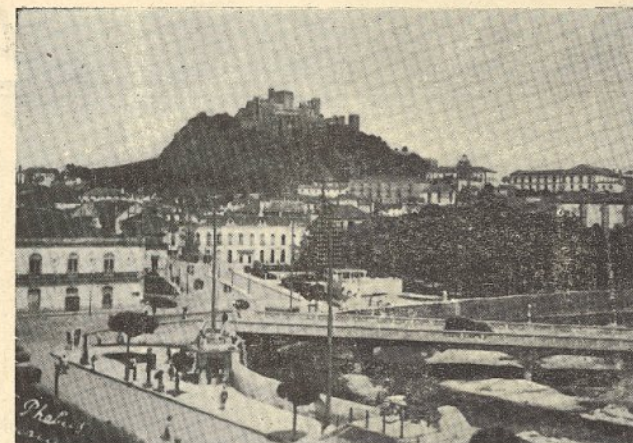
(Conclue no próximo número)



LEIRIA — Vista geral



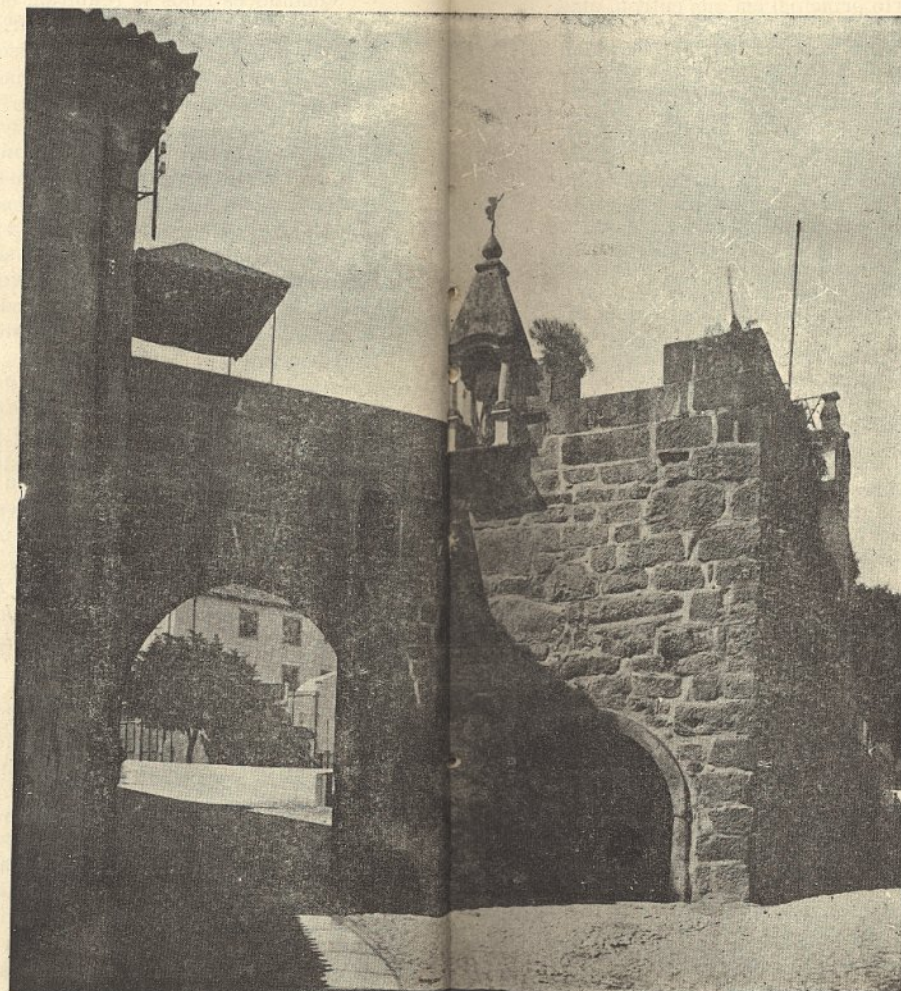
MIRANDELA — A pte e um trecho da vila



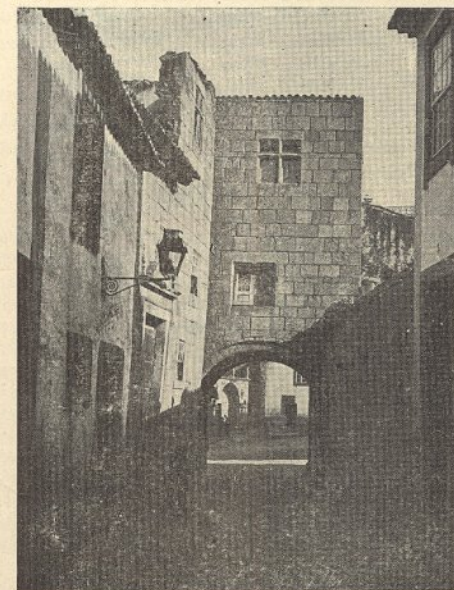
LEIRIA e o seu velho Castelo



CASTELO BRANCO — Cruzeiro



WISEU — Porta dos Cavaleiros



CASTELO BRANCO — Porta de Pelame

Para a historia das descobertas

Na costa da América do Norte para o Oceano Pacífico

Pelo Coronel de Erg.º CARLOS ROMA MACHADO

Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

Canal do Panamá—Quando António Galvão era governador nas Molucas, (Gilolo e Ternate), cerca de 1552, mandou um especialista engenheiro do tempo, estudar a possibilidade de se construir um canal através do estreito de Panamá, para ligar o Oceano Atlântico ao Pacifico, afim de facilitar as viagens entre Portugal e as Molucas. Este empregado entregou a Galvão um pseudo-projecto, que apesar de muito imperfeito com certeza, mostra que a melhor travessia para o referido canal era a que correspondia ao actual canal, hoje em serviço. (Relatorio de Roldan y Pego, engenheiro português, nosso representante na ultima exposição e festas da abertura deste canal; (vide documentos na associação dos engenheiros).

Reconstrução da cidade do Panamá— Foi esta nova cidade, depois da primitiva destruida, completamente, por um tremor de terra, refeita e fundada por Gonsalo de Meneses e Lencastre, fidalgo que comprometido no processo do Duque de Aveiro, fugiu por Castella, México e Guatemala, tomando habito, e chamando-se Fery Gonsalo da Madre de Deus, missionário no Panamá, onde estava em 1669. Pregando nas ruas, emigra para o Perú onde pede esmolas para fundar a nova cidade. Em 1672 volta ao Panamá e a nova cidade cresce, mas o seu fundador, sendo estrangeiro é enviado a Espanha preso (do relatorio do engenheiro Roldan y Pego sobre a exposição do Panamá. O Dr. Ferreira de Serpa contestava este facto, e dizia que o Marquez do Lavradio, que conhecia bem o assunto do processo dos Tavoras, não conhecia tal nome. Contudo temos o engenheiro Roldan y Pego, que muito conhecemos por incapaz de ter inventado este facto).

Costas da Alta California—O reconhecimento da costa da alta California cabe a um marinheiro português ao serviço da Espanha, João Rodrigues Cabril, (Cabrillo à Espanhola). A respeito d'este nome, direi que o nome Cabril, é exclusivamente português. Ha uma povoação do Cabril no conceelho de Mafra, perto da Ericeira, d'onde saíram muitos maritimos, navegadores e pilotos. Em plena Serra da Louza há o Cabril, de Viduel, onde existe uma barragem do açude de Santa Luzia, hoje concluida, para dar força motriz para luz electrica (vide jornal «A Voz» de 3 de Outubro findo). João Rodrigues, em 1542-1543 explorou as costas da Alta California, até à latitude de 40.º e 30', ou seja até ao cabo Mendocino: desembarcou em vários portos, e nas ilhas da região de Sta. Barbara.

Morre durante a expedição em 3 da Janeiro, de 1543, sendo o seu imediato Ferralo quem no regresso tomou o comando do seu navio. Está de há anos erguida em nome de Cabrilho (Cabrill à portuguesa) no porto principal em que entrou, uma *estatua-pharol*, bastante grande. (Escritos de D. José Torribio de Medina; relatorio de Roldan y Pego, sobre a exposição do Panamá, e «Portugal descobridor» de Euclides Goulart da Costa). Esta viagem de Cabrilho já era ensinada nas escolas e Universidade da California em 1928 («Portugal Descobridor» já indicado).

O «Diario de Noticias» de 27 de Setembro de 1942 refere-se ao dia de Cabrilho acerca do 4.º centenario da descoberta da California (cujo porto principal San Diogo foi descoberto por este português) e menciona uma nova estatua feita pelo escultor Alvaro de Brie, oferecida pelo Sr. António Ferro aos portugueses ali residentes, o qual foi commissario Geral de Portugal nas exposições de Nova York e S. Francisco em 1939, estatua que foi inaugurada ultimamente com grandes festas.

S. Francisco da California—João Sermenho (Seromenho em português) piloto português ao serviço da Espanha, acrescentou mais um marco às descobertas nas costas do Pacifico em 1595. Regressava das Filipinas e ao avistar o Cabo Mendocino, recebia ordem do Vice-Rey do Mexico, para estudar detalhadamente a costa da Alta California, com o fim de encontrar um bom porto onde os navios pudessem achar abrigo, e descanso às tripulações na sua viagem para Acapulco. Diz no diário de bordo, que ao entrar n'um grande porto, na latitude 37.º 39', o seu navio Santa Augustina bateu de encontro a uma ilha, afundando-se lentamente, salvando-se a tripulação. Encontrava-se na Bahia de S. Francisco. Esta descoberta e a sua descripção foram esquecidas, e só em 1603 Sebastian Bicaíno, de novo, reconhece esta bahia, onde Drake já tinha tambem lá fundeado os seus navios. (Roldan y Pego, Relatorio da Exposição do Panamá).

O Sr. J. P. G. n.º «A Voz», escreve um artigo curioso acerca dos nomes e nacionalidade Cabrilho e de Seromenho, dizendo que podem ser oriundos de Sesimbra; contudo um meu amigo ex-governador da Huila, com o nome de Seromenho disse-me que esta familia era de origem alentejana.

Terminamos dizendo que é um facto incontestado que foram dois pilotos portugueses que descobriram Sao Diogo (San Diego á espanhola) e S. Francisco da California.

Curiosidades Científicas

«Quando não houver carvões e petróleos minerais?...» (1)

«Poupar, produzir!...»

Pelo Eng.º ADALBERTO C. FERREIRA PINTO

CERTO é que, teóricamente, foi calculado em tempos de paz, o carvão mineral, existente no mundo, ao ritmo de consumo médio anual de 1.500 milhões de toneladas, ao cabo de 500 anos esgotará a sua existência. E certo deve ser também que, muitos anos antes de se esgotar, a sua existência tomará foros de raridade, assim como a dos óleos minerais, pelo mesmo raciocínio.

Indiscutível também será a perturbação nos métodos do seu aproveitamento, e, sem dúvida, as gerações futuras maldirão a actual humanidade, que desentranha a terra loucamente das suas riquezas, esbanjando-as, esta humanidade que possui, como maravilhas, instalações térmicas (máquinas a vapor, locomotivas, etc.) cujo aproveitamento das calorias, nelas empregues, não atinge a meta dos 30 %.

Mas também é verdade que em defesa da actual humanidade, não pela questão da esgotabilidade das substâncias apontadas em título, podemos dizer que ela vai abolindo a máquina a vapor de todas as actividades industriais, mesmo a dos transportes, tentando tanto quanto possível a realização prática do princípio de «Carnot-Clausius» buscando as mais elevadas temperaturas da origem quente, pelo emprêgo da explosão ou combustão das misturas carburadas, e ir acreditando na verdadeira utilidade da hulha branca.

Também vamos assistindo, desde 1927, que o destino dos carvões minerais desde a turfa até à antracite, vai melhorando, está sendo entregue à alçada da química para o seu melhor aproveitamento, justificando a utilização daquelas substâncias, até ao último pó, mesmo daquelas que menos económica pareça a sua extracção. Confirma-se, assim, que a tendência actual das empresas hulheiras é serem verdadeiras fábricas de produtos químicos.

E, mais, já hoje se «fabricam» «hidrocarbonetos

de síntese», de inúmeras aplicações, e tantos quantos permitem as combinações moleculares, complexas de hidrogénio e carbono. É questão de necessidade, é questão de custo da matéria prima.

«Nada se cria, nada se perde, tudo se transforma». Onde haja carbono, quer de produtos vegetais, quer de hulhas, lenhites ricas ou pobres, por carbonizações, hidrogenações, «cracking» etc., se procura obter, além de outras, as substâncias próprias, aos motores de temperatura de origem quente elevada.

O exame do quadro I, inserto sob o título «Genealogia dos carvões minerais, ajudar-nos-á, facilmente, a ver como tais transmutações se realizaram pela própria natureza, nas suas duas origens:

(1) Com o título: «E quando se esgotarem a hulha e o petróleo?» foi publicado um artigo no *Diário Popular* de 30-X-42 pelo ilustre Dr. Oliveira Boléo, palpitante artigo, que encarou o problema da energia duma maneira geral, deixando adivinhar a sua capital importância. Termina, concluindo que seria tempo de iniciarmos entre nós a captação em larga escala da energia hidráulica. Se é certo, que esta é necessária, para se poupar a hulha e os petróleos minerais existentes na orbe, no nosso País daria a vantagem de não ficarmos dependentes em absoluto daquilo, que os outros nos queiram ceder, nem do que seremos capazes de ir buscar onde há. O porquê, da energia hidráulica, andar tão desapadrinhada no nosso País, cujo estudo fez gastar tanto fósforo e que, em nossa modesta opinião, já nos bastaria para as primeiras necessidades, se fôsse executado, atribuamos, por exemplo, à falta de oportunidade.

Não temos a honra de conhecer, pessoalmente, o autor do artigo que vimos anotando, e com a devida vénia lhe pedimos perdão da semelhança de títulos... e as ligeiras referências que lhe fazemos, para apresentação destes ligeiros apontamentos. De modo algum pretendemos completar ou insinuar o que muito há a dizer sobre o assunto, que S. Ex.ª tratou, de tanto maior importância, quanto entre nós, podemos dizer, que se a hulha e o petróleo não acabaram, pelo menos, tudo se passa, como não existente, outrossim, justificar a publicação destes apontamentos alinhavados há algum tempo, sem repostarmos a muitas outras modalidades de fontes de energia não citadas.

QUADRO I
Genealogia dos carvões minerais

EVOLUÇÃO VITAL DO REINO VEGETAL				EVOLUÇÃO MURTUOSA DO REINO VEGETAL					
Acção clorofiliana		Acção assimiladora			Acção dos agentes geológicos				
Elemento atmosférico	Reacção química primária	Evolução química da planta			Lenha	Turfa	Lenhite	Hulha	Antracite
Anidrido carbónico e água	Aldeído fórmico	Monosacarídeos	Polisacarídeos Celulose	Lenhina (hidrocarbonetos de cadeia aberta)	Lenhina (não sofre alteração)	Lenhina (não sofre alteração)	Substâncias orgânicas de núcleo benzénico (sol. em alcool)	Hidrocarbonetos do núcleo benzénico (ins. em alcool)	Hidrocarbonetos do núcleo benzénico (óleos pesados)
				Alburne (hidrocarbonetos acíclicos do núcleo benzénico)	Alburne (não sofre alteração)	Hidrocarbonetos voláteis (gases)	×		
				Essências Resinas Óleos Cêras Água	Essências Resinas Óleos Cêras	Ácidos orgânicos solúveis	Compostos da série úlmica		
	Oxigénio	×	Sais minerais	Sais minerais (cinzas)	Sais minerais (cinzas)	Sais minerais (cinzas)	Sais minerais (cinzas)	Sais minerais (cinzas)	Sais minerais (cinzas)

Obs.: A composição química varia com a idade geológica que eles possuem e a espécie de flora que lhe deu origem.

formações alotónicas (depósitos vegetais formados por arrastamento) e formações autótonas (depósitos vegetais formados por camadas sucessivas no próprio local), sem discutirmos a espécie de microbio ou agente que lhes deu origem, e aquelas transmutações técnicas e práticas que a ciência do laboratório executa, oferecendo os seus produtos à indústria.

O quadro n.º II completa o anterior mostrando-nos características médias dos carvões, nêle citados.

A ciência de laboratório dá-nos hidrocarbonetos, que substituem os petróleos minerais, hidrocarbonetos de grande valia, para os países que não os possuem, e. g., citamos o benzol, que possui 8.300 calorias, por litro, suportando uma pressão mais elevada do que a gasolina.

Não exageramos, dizendo que os motores de explosão ou de combustão destronarão as máquinas a vapor, porque são, como notamos, de rendimento incomparavelmente mais lógico, com um emprêgo útil máximo de calorias pela utilização das hidrocarbonetos quer naturais quer artificiais. E constatamos assim que o carvão mineral, tal como as lenhas são dignas de melhor sorte do que queimadas numa grelha para produção de energia mecânica.

QUADRO II

Composição analítica dos carvões mencionados no quadro I, e algumas das suas características

Elementos principais	Turfa	Lenhite	Hulha	Antracite
Carbono	57.03	70.49	83.73	89.77
Hidrogénio	5.63	5.29	5.66	1.67
Oxigénio e azoto..	31.76	18.93	8.04	3.99
Cinzas	5.58	4.99	2.55	4.57
Densidade	1.167	1.272	1.317	1.362
Poder calorífico.. (quilog.)	4.320	5.790	7.050	6.800
Procedência	Usnach	Dax	Lancashire	Lamure

Mas isto não basta. Sem querermos repisar o que já dissemos, nesta Revista, em 1 de Maio de 1941, a propósito de destilação de lenhas, reparamos que os carvões minerais tratados também pela destilação racionalizada e subseqüentes operações fornecem, salvaguardadas as percentagens, os produtos discriminados no quadro III.

QUADRO III

Distilação dos carvões minerais

Carvão mineral	Produtos de destilação fracionada	Outras substâncias derivadas (1)
	Coque (ótimo combustível)	Gás pobre.
	Alcatrões	Tenol, naftalinas, cresóis e creosotes. Matérias corantes. Óleos combustíveis e de lubrificação. Perfumes. Produtos farmacêuticos. Asfalto.
	Amoníaco	Todos os compostos de azoto.
	Benzoís	Xilena, Toluena e benzina. Matérias corantes. Explosivos. Carburantes.
	Gases industriais	Ácido azótico, azotatos, etc.

(1) Além das que se mencionam, há a citar, nominalmente, as resinas sintéticas, borraça, petróleo, etc.

Se neste quadro concentrarmos, um pouco, a nossa atenção verificamos: que o carvão mineral dá o explosivo, (se este é o nervo da guerra, também garante a paz); dá a matéria corante, a satisfação do problema da indústria dos artefactos, dá o perfume, o luxo do ambiente; dá o gaz de iluminação, o recurso das cosinhas, o aquecimento doméstico; dá o benzol, para o automóvel de luxo; dá o óleo, para o motor; dá inúmeros compostos terapêuticos, a esperança dos doentes; dá a cobertura das estradas, artérias vitais duma nação; dá os adubos, a riqueza da agricultura, etc., etc.; e bem concordamos que queimar tal substância da natureza (e outras, vidé quadro I) é quasi uma afronta a ela, e as gerações vindouras, o desbaratar duma riqueza, que jamais se recuperará.

É por isso que todo o carvão mineral que se torna dispendioso, na sua colocação aos centros de consumos, aquele ainda que, pela sua qualidade, não impõem, pobre em poder calorífico, deve sofrer o seu tratamento à boca da mina, a exemplo de muitas explorações mineiras de carvão.

Já em 1941, as minas de Lenz (França) produziam 600.000 toneladas de coque, obtendo-se:

- 24.000 Ton. de alcatrão
- 9.000 > > sulfato de amónio
- 5.400 > > benzol

Em 1928, são já inúmeras as minas que em França trabalham neste regimen.

E actualmente, não só se decompõem os produtos naturais que vimos referindo, para se obterem as substâncias mencionadas. procede-se à síntese

destas, quer parcial, quer total a partir do elemento fundamental, o carbono, sem desprezar evidentemente os métodos da decomposição total ou parcial que sejam convenientes conforme as circunstâncias.

No quadro IV, se resumem as substâncias já obtidas, industrialmente, por síntese, mostrando bem a importância deste método, e a glória que cabe ao químico francês Marcellin Berthelot (1860), que pela primeira vez fez a síntese da acetilena, começando a destronar a «química orgânica» para dar lugar à «química dos compostos de carbono».

QUADRO IV

Substâncias já obtidas industrialmente, por síntese, a partir do elemento fundamental, o carbono

Elemento fundamental	Outros elementos	Primeiras substâncias de síntese	Sínteses obtidas por catálise, hidrogenação, oxidação, hidrólise, condensação e adição
Carbono	oxigénio	óxido de carbono	<i>petróleo sintético</i> ácido fórmico. <i>alcoól metílico:</i> produtos corantes, formol, açúcares sintéticos, resinas sintéticas.
	enxofre	sulfureto de carbono	viscose dissolventes
	hidrogénio	acetilena *	etilena alcoól etílico benzeno aldeído acético ácido acético acetato de celulose acetona petróleo sintético buna alcoól metílico
	Cálcio	carboneto de cálcio	acetilena *
	azoto cálcio	cianamida cálcica	amoníaco ureia cianetos nitrilos etc.

Em 1935, a Inglaterra, para não citarmos mais nações, acabava de instalar uma fábrica para a produção de petróleo sintético (150.000 ton. anuais) que, em era de paz, o preço de revenda permitia concorrer com o produto natural. Esta substância, era obtida, a partir do carvão mineral, produzindo cada 1000 quilogramas de carvão cerca de 700 litros da preciosa essência.

* * *

Mas a ciência não pára, a ambição, as necessidades são cada vez maiores e imperiosas, verifica-se que os produtos minerais são insuficientes como fonte de recurso para carburantes tanto para os motores de combustão, como para os de explosão. Cria o «petróleo vegetal»!

Para os motores de combustão, o aspecto do problema dos combustíveis é de fácil solução, porque quasi, senão todas, as substâncias gordas ou oleosas, servem como carburantes.

É interessante notar que o emprêgo dos óleos vegetais como carburantes, (1) em motores Diesel não é novidade. Em 1934 realizaram-se experiências, nesse sentido, no «Estabelecimento Nacional de Marinha» em «Indret» que levaram a resultados que não são para desprezar, verificando-se com êxito o emprêgo de óleos vegetais em tais motores, desde que se tomem cuidados para evitar a sua dissecação (fixação do oxigénio do ar) ou a sua ranciação (libertação dos ácidos que os constituem).

Examinemos o quadro V, nos moldes do quadro II dele, deduzimos que os óleos vegetais comparados em peso com os produtos derivados do petróleo, produzem menos potência unitária, porque nestes, além do carbono e hidrogénio, as suas impurezas são substâncias combustíveis, ao passo que, nos primeiros entra, na sua constituição, o elemento oxigénio, que não é combustível; circunstância que também verificamos nos produtos mencionados no quadro II, reparando na percentagem das cinzas.

No entanto é curioso notar que a diferença do consumo em peso não é muito sensível, por exemplo, para um consumo específico de 222 H. P., num motor de 300 H. P., verificou-se que o consumo de 212 gramas de gas-oil. eram correspondentes a 260 gramas de óleo de palma.

Torna-se necessário, é evidente, levar os óleos vegetais no seu emprêgo como carburantes, a um estado mais ou menos viscoso, tomando-os mais fluidos, o que facilmente se consegue pelo calor, êles são menos voláteis, menos fluidos e menos inflamáveis que os produtos derivados do petróleo natural. Por esta última razão, pelas notícias que tivemos pela imprensa, os individuos, que abusivamente empregavam os óleos vegetais em motores de combustão, os misturavam com o petróleo, gas-oil, etc. o faziam com a finalidade que se obtém empregando o calor.

Pelo exame do quadro V, também se verifica que, em virtude de no motor Diesel, na compressão final de 34 quilogramas, a temperatura ser de 350°, esta temperatura é mais que suficiente para inflamar e queimar qualquer dos óleos vegetais (2) ali representados, antes do final do período de compressão, queimando-se até ao princípio da expansão. Estes resultados são verificados em motor de qualquer potência.

Das experiências que havemos citado, verificou-se mais, verificou-se não ser necessário modificar o valor da compressão normal do motor, mas aumentar ligeiramente o avanço normal à injeção (12° antes do ponto morto), além de, como dissemos, aumentar a fluidez dos óleos, pelo aquecimento, consoante as suas características podendo ir de 15° a 70°.

A pressão do ar que injecta o combustível, excepção feita ao óleo de palma, deve ser mantido acima do normal.

Seja-nos permitido abrir um parêntesis para recordarmos os recursos do Império Português.

(1) Entre nós, têm sido empregados, abusivamente, sem orientação superior, alguns óleos vegetais, incluindo o de azeitona.

(2) Que são introduzidos, pulverizados no motor.

QUADRO V

Composição analítica de alguns combustíveis líquidos e algumas das suas características

Elementos principais	Gasolina	Petróleo	Gas-oil	Benzol	Alcool	Óleo de amendoim	Óleo de palma	Óleo de ricino
Carbono	86	87	88	92,3	52,2	75	73,5	73,5
Hidrogénio	14	13	12	7,7	13	12	12	11,4
Oxigénio	—	—	—	—	34,8	13	13	15
Água	—	—	—	—	—	—	1,5	0,1
Densidade	725	0,813	0,888	0,889	0,794	0,910	0,900	0,958
Poder calorífico	10.750	10.650	10.630	10.630	7.080	9.290	9.030	8.860

em matérias oleaginosas, como merecendo certo estudo para seu cultivo intenso, e integral aproveitamento dos existentes (sementes de purgueira, amendoa de palma, ginguba, gergelim, frutos do algodão, sementes de ricino, mandioca, etc., não citando as que se podem obter na metrópole).

Observe-se que estes óleos podem queimar-se como as congêneres minerais em fornalhas para isso adaptadas, tais como as de algumas locomotivas existentes entre nós.

Restara o problema dos carburantes, para os motores de explosão, se poderão ser alimentados também a partir das mesmas matérias primas, ou contentar-se com o emprêgo de alcooes mais ou menos puros extraídos de tubérculos cereais ou frutos (figos, uvas, medronhos, etc.), para não falarmos na solução feliz dos gasogénios.

Seja-nos permitido mais um parentesis, para citar que duma das substâncias que se obtém da indústria da destilação das madeiras que tão a medo se vai desenvolvendo no nosso país, se pode obter um combustível para motores de explosão de tais características que o torna insubstituível para diversos esforços a exigir desses motores.

Da mesma indústria se obtém o carvão ideal para os gasogénios, sendo estes a solução, parece que definitivamente assente entre nós, para aproveitamento dos motores de gasolina, em produtores de energia mecânica, embora, em muitos casos, esta solução, não seja reversível, economicamente, para nova utilização dos motores, para gasolina.

Mas voltemos ás matérias aleaginosas na sua utilização aos motores.

Das que citamos, pode fabricar-se uma substância, que já referimos, e que foi designada por «petróleo vegetal» muito semelhante aos petróleos mineral e sintético. Este «petróleo vegetal» é susceptível de, por intermédio de destilação, em presença de catalisadores, fornecerem carburantes para motores de explosão, rigorosamente comparáveis aos obtidos por intermédio de qualquer dos petróleos químicos ou naturais.

Ao mesmo tempo que nos nós salta um sorriso irónico, que pode traduzir um pensamento de desconfiança pelo tanto que se tem dito e fantasiado à volta de carburantes, nasce uma pequena curiosidade: qual o método ou métodos seguidos para a obtenção do «petróleo vegetal».

Lembremo-nos que o fundador da química afirmou: «Na natureza, nada se perde, nada se cria, tudo se transforma». E são sempre os intelectuais, que, depois de laboriosas concepções, demoradas experiências e investigações, resolvem, afinal, os problemas de alto interesse económico duma nação: «Tantum possumus quantum scimus», e não os que são dotados de espírito de aventura, sempre de verborreia, mais ou menos filosófica, mais ou

menos abundante, que nas conjecturas difíceis, aproveitam a ignorância do meio, para explorar, ou entreterem-no, à espera dum acaso feliz que felizmente muitas vezes justifica, digo, parece justificar essa verborreia.

Reparando no que a indústria nos vai oferecendo, verdadeiras surpresas de materiais e substâncias novas, tudo parece indicar que vamos atravessando uma era que podemos, de facto, chamar: «Era de revolução mundial da Técnica».

Perante esta, não deve ser de bom agouro para os povos viventes, deixarem para segundo plano aquilo que o «Grande Napoleão» chamou a sua «galinha de ovos de ouro». É tempo de concentrarmos um pouco, aos estudos de há muito realizados, por aqueles que trabalham em prol do progresso e bem estar da humanidade, em todas as contingências em que ela se possa encontrar.

Continuando ao que iam dizendo sobre o fabrico do «petróleo vegetal» resumidamente diremos que este é obtido por destilação das oleaginosas, quer no processo de destilação, muito semelhante ao utilizado nos gazogéneos, neste caso, os produtos gazosos, são condensados para posterior utilização; quer por destilação seca, semelhante também ao da destilação das lenhas.

Segundo as experiências, realizadas por M. Charles Roux, uma tonelada de oleaginosas, dá em média 250 litros de combustível líquido, que ele próprio chamou «petróleo vegetal» cujas propriedades em produzir outros carburantes já referimos, produzindo ainda 250 quilos de carvão residual.

Parecendo que devíamos terminar estes resumos apontamentos, não deixamos de falar num problema que pode sugerir:

Dada a diversidade dos carburantes existentes e as substâncias diversas que se poderão utilizar como tais, e consequentemente com as suas características forçadamente diferentes, consoante os recursos das regiões onde são obtidos, como se comportará a técnica dos futuros motores? Continuarão, como actualmente, a pertencerem às categorias, uns de «combustão interna», outros de «explosão»?

Parece que se houver interesse em aproveitar a lição do presente, a futura técnica terá de relevar a sujeição de determinado combustível para determinado motor e vice-versa.

Por nosso conhecimento parece-nos ter sido o eng.º italiano Bagnulo quem primeiro enfrentou o problema ideando e realizando o motor policarburante, isto é, um motor com um dispositivo próprio, que permite utilizar, indiferentemente, quer essências votáveis, gaz de gazogénio, quer gaz-oil ou óleos vegetais.

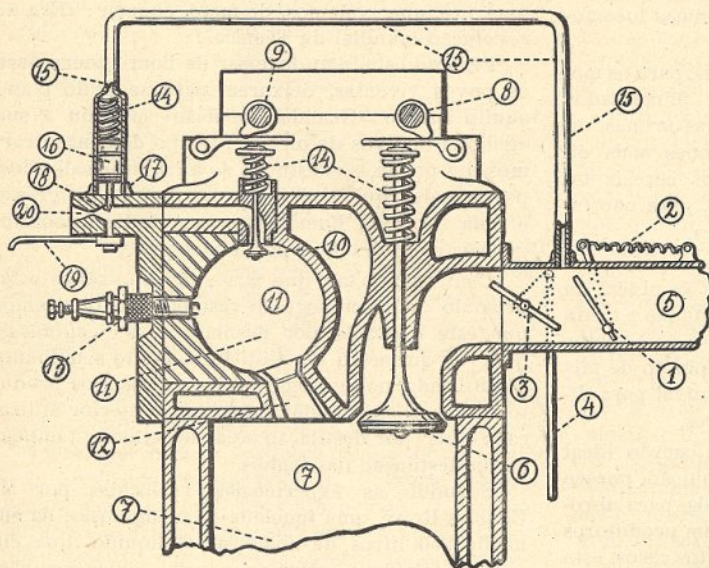
A realização deste motor levou à concepção da cabeça de motor, que se adapta a qualquer motor,

inclusivé foi feita a sua aplicação em motores aeronáuticos.

Não deixamos de apresentar o esquema do motor no detalhe mais importante, dispensando-nos de demoradas descrições, verificando-se que constitue um dispositivo engenhoso.

e vegetais até às gazolinas e alcooes, e, provavelmente também, as «vegetalinas», «termolinas» e «hiarolinas», entre nós, já dadas à luz da imprensa.

Para terminarmos, constatamos com satisfação que o Estado Novo não se poupa a esforços, no que diz respeito ao bem estar nacional e desafôgo



MOTOR POLICARBURANTE

- 1 — Borboleta automática
- 2 — Mola de chamada
- 3 — Borboleta comandada manualmente (acelerador)
- 4 — Haste de comando da borboleta (3)
- 5 — Condução de admissão de ar
- 6 — Válvula de admissão de ar puro
- 7 — Cilindro motor
- 8 — «Came» de admissão de ar
- 9 — «Came» de admissão de combustível
- 10 — Válvula de admissão
- 11 — «Ante-câmara» quente
- 12 — Tubo «Venturi»
- 13 — Vela
- 14 — Mola helicoidal
- 15 — Condução de depressão
- 16 — Êmbolo porta-haste
- 17 — Haste
- 18 — «Gicleur»
- 19 — Tubo de chegada de combustível
- 20 — Difusor

Reportando-nos ao desenho do esquema, note-se que cada cilindro-motor é alimentado por intermédio de uma ante-câmara esférica, que desempenha o papel de câmara de combustão. Nesta, depois de previamente o líquido ter sido pulverizado, passando pelo «gicleur» e difusor, gaseifica-se em contacto com as paredes quentes da ante-câmara, a admissão do ar necessário é feita directamente para o cilindro pela respectiva válvula de admissão (6). A disposição citada, possui a vantagem da admissão do ar ser separada da do combustível, permitindo que este sofra uma compressão muito elevada, sem receio de detonação.

Sómente o arranque não deixa de ser efectuado por um combustível volátil até aquecimento da câmara de combustão.

Este género de motores não vêm fora de propósito, pois podem utilizar desde os óleos minerais

económico da Nação. Assim, fez publicar um decreto-lei, que tende a metodizar o emprego de carburantes ou combustíveis de substituição, evitando o seu uso, sem a douda aprovação superior.

E assim, dada a concentração dos esforços disseminados pelos particulares, o atento e sapiente estudo dos organismos oficiais, breve julgamos ser resolvida a crise dos combustíveis, e, não nos preocuparemos com a pergunta que deu título ao nosso estudo, para os tempos actuais e vindouros.

BIBLIOGRAFIA de:

J. Pélouze et E. Fremy
M. Gautier
G. Raymond
Roger Simonet
Charles Brachet
C. Veron
Tony de Ballu

AS PRIMEIRAS INVENÇÕES

DO HOMEM

P O R R A Ú L E S T E V E S D O S S A N T O S

O início das descobertas, que as necessidades do homem ao aparecer na face da terra fizeram criar, tiveram por origem as primeiras descobertas que o seu instinto desenvolveu, entre as quais, ocupa lugar primacial, o fogo, o machado de sílex e a roda.

Logo senhor destes elementos o homem foi inventando e descobrindo outras, de tal sorte, que breve se tornou possível o fabrico de máquinas e ferramentas que o pudessem auxiliar nas duras e arrojadas emprêças para onde a sua ambição o lançou.

Esse progressivo desenvolvimento mostra-se nas edificações egípcias, que de época para época fomos erguer, mas foi na construção do famoso Templo de Salomão que o notável arquiteto Adoniram as aperfeiçoou, de modo a tirar delas, na obra monumental que dirigiu, o mais útil dos rendimentos.

Essa magestosa construção durou sete anos e nela se empregou um autêntico exército de trabalhadores, dos quais 30.000 estavam destinados à parte propriamente construtiva, 10.000 eram mandados todos os meses ao Líbano cortar cedros e outras madeiras; 70.000 carregavam os materiais e 80.000 preparavam a pedra; isto sem contar 3.000 olheiros e 300 mestres, o que dá um total muito aproximado de 200.000 trabalhadores.

Por estes números ciclópicos e pela longa duração das obras se poderá avaliar a influência que esta construção viria a ter na humanidade, quer no campo da técnica, pela imensidade de bons artistas que criou, quer sobre o aspecto social, pois desse enorme aglomerado de artífices saíram as primeiras ideias de cooperação e de associativismo que se conhecem.

Entre as mais antigas máquinas e ferramentas, de que os primeiros povos se serviram, contam-se, segundo Aristóteles descreve nos seus *Problemas mecânicos*: a alavanca, muito utilizada para tirar água dos poços, a tenaz, a cunha, o machado, a cegonha, a roldana, a roda, o polé, o torno de oleiro, a funda, o remo e a cábrea, que podia deslocar-se em todas as sentidos e que veio a dar origem à roda dentada.

Mas já muito anteriormente, no velho Egipto,

encontramos empregado no trabalho do campo o arado, que se diz haver sido inventado por Osiris, e cuja aplicação marca o início do desenvolvimento da agricultura. Esses primitivos arados eram de madeira, e essa circunstância justifica a Goguet no facto de serem utilizadas em terras egípcias, de uma grande leveza.

A primeira bomba giratória foi inventada por Arquimedes, o mais talentoso das matemáticos e engenheiros gregos, sendo destinada a esgotar a água do porão de um grande navio, mandado construir pelo Rei de Siracusa. A bomba, ou o parafuso de Arquimedes, serviu com êxito para elevar as águas do Nilo.

No número das suas obras de matemática, encontram-se dois livros, sobre a esfera e o cilindro, nos quais demonstrava que o cubo da esfera é igual a dois terços da sua circunferência. Pertencem-lhe, entre tantas descobertas maravilhosas, a hélice sem fim e uma forma de lentes de vidro que no sítio de Siracusa, segundo alguns historiadores referem, provocaram fogo nos navios romanos.

Arquimedes, figura que iluminou a sua época, deixou-nos a descrição de um aparelho, considerado nesses tempos recuados, simplesmente extraordinários. Consistia elle num guindaste, ou cabeça movida à mão, que era empregada em fazer erguer do solo os objectos pesados e também para conduzir pessoas de um pavimento ao outro, havendo quem afirme ser este o primeiro elevador que se construiu.

Conhecida a sua utilidade, a ideia aperfeiçoou-se visto que no palácio de Nero havia, no dizer dos arqueólogos, três ascensores, cuja construção se firmava no princípio do guindaste de Arquimedes, e que servia para transportar tam poderoso Senhor aos diversos andares do sumptuoso edificio em que habitava.

Os estudiosos dedicados à análise das cousas da antiguidade, que profundaram o assunto, perguntavam, indecisos, se essas máquinas primitivas eram lubrificadas. Opiniões dignas de crédito supõem que as que possuíam cilindros e embolos o eram. Sabe-se que Ktesíbio, que foi o mestre do ilustrado Héron, cujo saber encheu a Escola de

Alexandria, construiu um aparelho para utilizar a pressão de ar e era provido de cilindros e êmbolos.

A justificar tal facto, conhece-se o depoimento de Vitrúbio, quando afirma que «seus êmbolos untados de óleo, se moviam com grande facilidade». Este velhíssimo informe torna-se valioso, pois indica-nos ser crível que já nesses tempos recuados os inventores mecânicos haviam verificado quanto era conveniente, senão indispensável, evitar o atrito. Deve, é de supor-se, ter partido desse momento o uso da lubrificação, que depois se estendeu a tôdas as aparelhagens que dela necessitassem.

No Museu de Alexandria, o já citado Ktesíbio inventou a máquina de fogo, que o seu notável discípulo Héron ampliou, juntando-lhe dois cilindros. Foi a partir desta época que as mais interessantes descobertas começaram a surgir dando motivos a curiosas invenções e a estudos deveras importantes.

Quando hoje se fala de máquinas a vapor, que immortalizou tantos homens, entre os quais James Watt, não deve esquecer-se o nome prestigioso, já lembrado neste artigo, de Héron, que espalhou, o seu saber cerca de 154 anos A. C. e nos legou diversos manuscritos de grande valor sobre a mecânica e a física do tempo em que viveu. Do estudo feito sobre esse importante espólio, pôde concluir-se que os antigos conheciam bem o princípio da pressão atmosférica e mesmo a do vapor.

A célebre máquina a vapor de Héron, certamente a primeira de que há memória, tinha, segundo o tratado escrito pelo próprio inventor e intitulado *Spiritualia*, cilindros de bronze, «que eram fabricados ao tórno para que os êmbolos se ajustassem bem ao seu interior,» sendo esses cilindros e os êmbolos providos de válvulas.

Pertence igualmente a Héron a maneira engenhosa de, por meio de duas espécies de colpias, produzir o vento artificial, assim designado pelos gregos em honra de Eolo, o deus do vento. Consistia uma das colpias numa caldeira fechada, de

cuja parte superior saía, através de um tubo colocado verticalmente, uma corrente de ar ou de vapor, corrente sobre o qual se mantinha uma bola ligeira, como as que é de uso colocar nos repuxos para distracção, e que a pressão da água faz descer e subir constantemente.

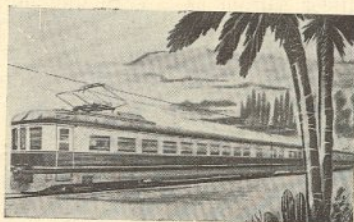
A outra, de não menos valia, é a conhecida colpia giratória de Héron, que por autoridades indiscutíveis, foi considerada a primeira turbina de reacção de vapor.

Essa reacção devia-se à força do vapor, que, gerado na caldeira e ligado à máquina por meio de um tubo, conseguia fazer mover parte do aparelho.

Héron procedeu a diversas experiências perante a douda Academia de Alexandria, sendo motivo de viva admiração e curiosidade, entre os sábios, as que fez com a máquina a vapor; máquina a que Arago se refere «como o primeiro exemplo do emprego de vapor como força motriz».

Como nota elucidativa, devo dizer que, nas diversas máquinas de que este sábio illustre nos deixou, relato figura a roda dentada, indiscutivelmente uma das invenções de maior importância para o progresso da mecânica. E que esse progresso se acentuou, não pode restar dúvida, visto que, mais tarde, no ano 24 A. C., vamos encontrar as máquinas de rodas dentadas, descritas por Vitrúbio, o grande architecto do Imperador César Augusto.

E assim se chega à conclusão de que sem as máquinas e ferramentas descobertas pelos povos primitivos e aperfeiçoadas progressivamente por sucessivas gerações, não podia ter sido possível construir obras tão majestosas como o Templo de Salomão; as imponentes e dominadoras Pirâmides; e os maravilhosos obeliscos do Egipto; os fantásticos jardins-suspensos da Babilónia; a ponte estendida sobre o Helesponto; a prefuração do Istmo junto ao Monte Athos; a grandiosa muralha da China e a enorme rede de estradas que os romanos legaram.



O Pôrto, cidade do trabalho

Por REBELO DE BETTENCOURT

O portuense, bairrista em extremo, sente-se lisongeado quando designamos a sua cidade por «capital do Norte» ou lhe damos, em complemento, o nome de «cidade do trabalho». Mas é preciso, antes de mais nada, explicar que o bairrismo dos tripeiros é, afinal, simpático, pois nada tem de irritante; bairrismo comunicativo, a que não se furtam mesmo as pessoas da província e até de Lisboa, que para lá foram e lá se estabeleceram com casa de comércio e que se mostram tão orgulhosos da cidade como fôssem seus naturais. Cabem-lhe, com justiça, os dois nomes antonomásticos de «capital do Norte» e «cidade do trabalho». Pela sua população e pela sua área, o Pôrto é, com efeito, a segunda cidade do País e coloca-se, portanto, à cabeça de todas as cidades do Norte, onde é bastante densa a população humana. E se esta designação lhe cabe por direito, com igual direito lhe assenta o título de «cidade do trabalho», título que nada tem de deprimente para as outras cidades, nomeadamente Lisboa, pois êle justifica-se com o facto de um têrço da população se entregar à indústria manufactora.

Cidade do trabalho, o Pôrto não vive exclusivamente para as coisas materiais. Isto logo se verifica ao chegar o visitante à Estação de S. Bento, onde os azulejos de Jorge Colaço são uma nota fina de arte e claridade, e ao subir, por exemplo, a rua de Santo António, onde as montras dos estabelecimentos revelam bom gosto na exposição dos artigos. O comerciante do Pôrto é artista e pode dar lições de estética a todos os comerciantes do país. E agora, em virtude de a restrição da luz não ser ali tão severa como em Lisboa, é um prazer passear pelas ruas da zona central, faiscantes de iluminação, jorrando alegria.

Não se vive apenas de pão. A arte é indispensável à existência humana. É ela que justifica a alegria de viver, e nos dá o alento necessário para a luta e o estímulo para todas as iniciativas. O portuense trabalha num ambiente cheio de tradições artísticas. A Sé, a Igreja dos Clérigos, com a sua torre famosa, a Igreja de S. Francisco, são, entre

tantas outras coisas belas, documentos do passado. Os seus museus, repletos de preciosidades, revelam a cultura e o gosto pelas Belas Artes. A sua Biblioteca é riquíssima. O teatro de S. João, que foi um dos melhores teatros de ópera, na Europa, onde cantaram os maiores artistas do mundo, perante um público exigente e conhecedor, vale também como braço de nobreza espiritual da grande cidade nortenha.

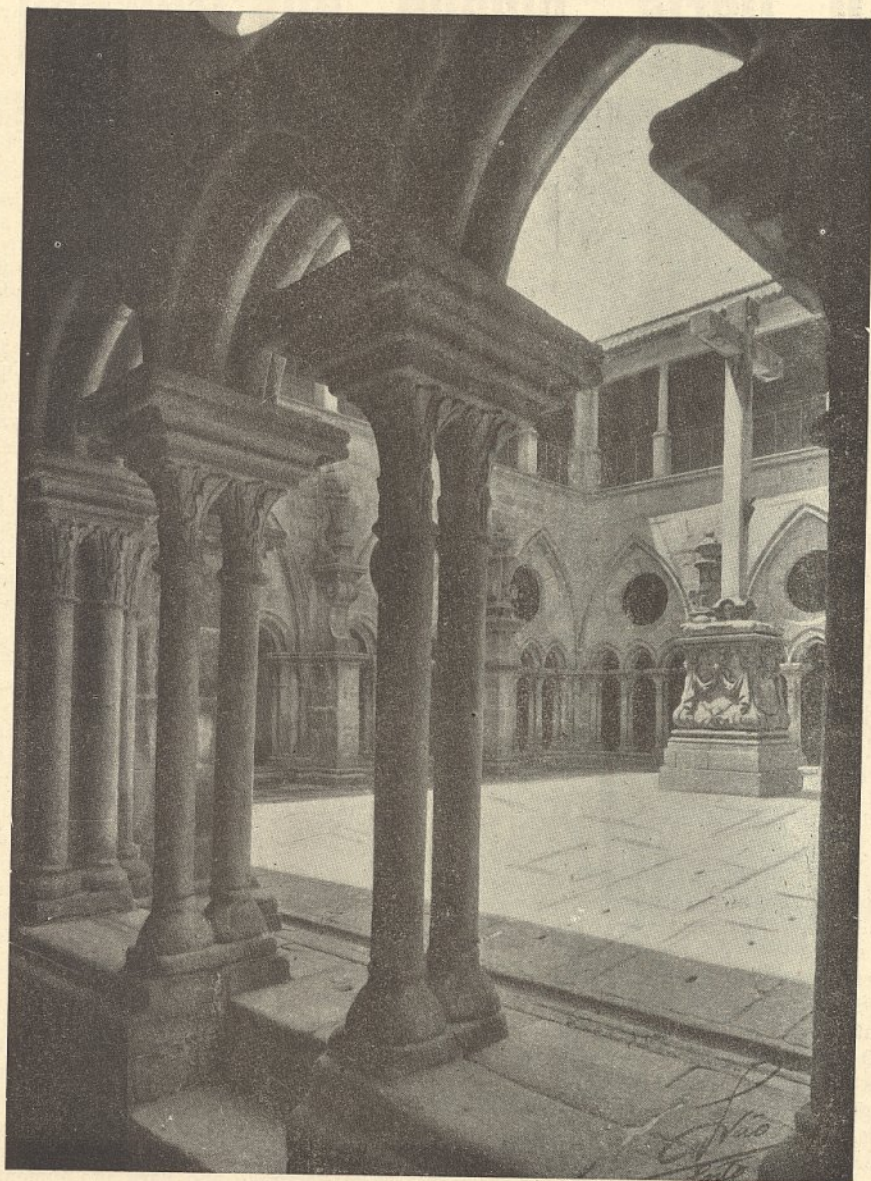
A pouco e pouco, o Pôrto entra no número das grandes capitais europeias. A sua área alargou-se consideravelmente. A Avenida da Boa Vista é a maior do País e quando estiver totalmente ladeada de prédios será considerada uma das mais belas da Península. O passeio da Foz é uma das realizações mais importantes de quantas se têm levado a efeito, no nosso século.

Referimo-nos, há pouco, ao teatro de S. João. É do século passado. No século presente, os portuenses ergueram duas casas de espectáculo magníficas: o Rivoli e o Coliseu, de que muito se podem orgulhar. E a par das casas de espectáculos, há os cafés, êsses cafés elegantes, luxuosos, confortáveis, que o lisboeta tanto admira e tanto aprecia.

O bairrismo do portuense é simpático, afinal de contas. Êsse bairrismo estimula-o a fazer melhor, sempre melhor. Quem lucra com isso? O País, ao mesmo tempo que o Pôrto. Depois, o portuense é acolhedor, hospitaleiro.

O Comércio do Pôrto, *O Jornal de Notícias* e o *Primeiro de Janeiro* são diários que honram, não apenas o Pôrto, não apenas o país, mas, acima de tudo, a imprensa europeia. Êles bastam para nos dar a medida exacta do valor comercial e industrial do Pôrto, e da sua cultura literária e artística.

O Pôrto de ano para ano aumenta de população. Os seus bairros acrescentam-se todos os meses com novos edificios. E quando Matozinhos estiver integrada no Pôrto, quando a Avenida da Bela Vista e as ruas vizinhas estiverem cheias de moradias, o Pôrto, que é a segunda cidade de Portugal, entrará no número das primeiras e mais belas cidades da Península e da Europa.



PORTO — Interior da Igreja de S. Francisco

O Transindochinês, obra verdadeiramente grandiosa

P O R A L E X A N D R E S E T T A S

UMA longa via férrea, com a extensão de 2:563 quilómetros, liga presentemente o activo pôrto de Mytho, situado numa das margens do rio Mékong, em Yunnanfou, na China Meridional.

Assim, desde o ano de 1938 que está concluído o vasto programa concebido em 1897, por Paulo Doumer, então Governador Geral da colónia, o qual sendo muito importante sob todos os pontos de vista, foi entravado por factores de vária ordem que, infelizmente, lhe retardaram a sua realização.

O referido programa comportava a construção de duas grandes artérias de comunicações ferroviárias, a saber:

A primeira, uma linha costeira devendo unir entre si os grandes centros comerciais de Pnom-Penh, Saigão, Hué e Hanof, com uma bifurcação cêrca de Haiphong;

A segunda, uma outra ramificação permitindo a drenagem do movimento para o Golfo de Tonkin, dando especial vantagem a todo o tráfego da província chinesa de Yunnann.

Mas, para se executar uma tão importante obra era indispensável vencer, como aliás quasi sempre sucede com emprêzas dêste jaez, dificuldades de maior e com as quais se não contava.

O recrutamento do pessoal foi custoso, o transporte dos materiais e os abastecimentos bastante peníveis, através de regiões insalubres e além disso infestadas por temíveis hordas de bandidos.

Por outro lado a construção de numerosas obras de arte veio ainda complicar mais a tarefa dos engenheiros, já de si acumulada de óbices.

As notas que se seguem darão a idea do esforço dispendido pelos técnicos.

Nada menos de 155 túneis, dum comprimento total de 17:864 metros e 3:422 viadutos e aquedutos é o que se encontra em Lao-Kay e Yunnanfou, cidades que distam entre si 465 quilómetros.

Uma dessas obras de arte, conhecida pela Ponte de Renda, é, evidentemente, um manifesto testemunho da ousadia e abalizada competência dos seus construtores.

Sem nos permitirmos entrar em detalhes registemos todavia algumas particularidades características dos principais sectores do caminho de ferro Trans-Indo-China, terminado completamente no decorrer do ano de 1938, ainda que, parte dêle, estivesse já em exploração desde há dois anos antes.

Contudo já no mês de Março de 1905 começaram a circular combóios entre Hanof e Vinh, num trôço de linha que tinha de extensão 326 quilómetros e que atravessa uma rica região banhada pelo delta um tonquinês.

A linha de Tourane, principal pôrto do Annam, em Dong-Hoi, posta em exploração três anos mais tarde, passa por Hué e estende-se depois, nos seus 175 quilómetros de perfil variado, que tanto é acidentado em extremo, como se torna, pouco a pouco, raso para logo se seguir em novas rampas e servindo as planícies férteis e povoadas da região.

O trôço de Saigão a Nha-Trang que tem o comprimento de 409 quilómetros e está em exploração desde 1913 considera-se de excepcional valor, pois permite explorar a riqueza das imensas florestas por onde tem o seu curso.

Quando terminou a guerra de 1914-1918, cuja desastrosa importância vai diminuindo pela relação com a que presentemente se alastra pelo mundo, restavam ainda estas duas grandes lacunas para concluir o formidável programa do Transindochinês, estabelecido por Paulo Doumer:

Uma, ao norte, de cêrca de 300 quilómetros, entre Vink e Dong-Hoi e a outra, ao sul, de 522 quilómetros, entre Tourane e Nha-Trang.

A primeira, destas secções construiu-se no período de 1921 a 1927, mas para se proseguir na construção da segunda foi indispensável que fôsse votada pelo Parlamento francês uma lei especial em 1931, relativa a grandes empreendimentos coloniais e pela qual se puderam reunir os recursos necessários ao financiamento da segunda secção.

Exigiu a construção dêste último trôço do caminho de ferro transindochinês, de Tourane a Nha-Tran nada menos de cinco anos de trabalhos, pois os combóios vieram só a circular desde o mês de Setembro de 1936 nos 532 quilómetros de vias principais, passando através de deltas e montanhas.

Para estabelecer esta linha que em muitos pontos da vasta região era de difficilimo acesso, os cantoneiros tiveram de remover 11:500:000 metros cúbicos de terra, enquanto outros obreiros promoviam o corte e a adaptação de 350:000 metros cúbicos de cantaria e se construíam 1:366 obras de arte, cujo comprimento totalizava a bonita soma de 14:414 metros, entre os quais se incluem os duma ponte de 1:080 metros e um importante viaduto, que repousa sobre fundações assentes a 75 metros de profundidade.

Quinze locomotivas, do tipo *Pacific*, e outros tantos *tenders*, além do número julgado necessário de peças sobressalentes, foram enviadas para a Indo-China já depois do início da actual guerra, logo em meados do mês de Outubro de 1939.

Graças a essas máquinas, cada uma das quais pesa 60:200 quilogramas, o Transindochinês, que inicialmente franqueava a distância de 1:729 quilómetros que separa Hanoi de Saigão, em quarenta horas e vinte minutos, veio a ficar com a sua velocidade mais acelerada, assegurando agora, sem interrupção, o tráfego ferroviário entre Saigão e Yunnanfou, pelo que o desenvolvimento económico da grande colónia, que a França possui na Asia, se vai intensificando.

Tanto indígenas como colonos podem viajar confortavelmente em combóios luxuosos. Além de que carros automóveis asseguram correspondência de passageiros entre as principais localidades vizinhas, assim como as mercadorias são encaminhadas rapidamente para os seus diferentes destinos, mesmo afastados que sejam.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXV.

A «E. T.» em comunicado oficial de 17 do mês findo informa que bombardeiros pesados atacaram Nápoles, com objectivo de destruir os portos de Tunis e La Goulette. Foi também atacada a linha férrea entre Sussa e Sfax.

— A «D. N. B.» informa que foram lançados ataques nocturnos contra instalações ferroviárias da Argélia.

— A «D. N. B.» diz que foram tornados públicos os resultados obtidos após as experiências com a nova locomotiva de guerra do tipo 52 e novo combóio de transporte militar, no decurso com a viagem de quinhentos quilómetros, através da Alemanha, França e Bélgica.

A construção da nova locomotiva permitiu a economia de 26.000 quilos de material e de 6.000 de trabalho e reduziu as necessidades de cobre de 7.000 a 220 quilos, sendo ainda maior a economia de estanho.

O peso dos novos vagões de mercadorias baixou de 35 %, ao mesmo tempo que aumentou a capacidade de transporte de 15 para 20 toneladas. A percentagem do material economizado é de 63 %. O peso da locomotiva e do trem, que era de 165 toneladas, baixou, no novo tipo, para 140 toneladas. Das 6.000 partes em que se dividia a velha locomotiva, 1.000 foram eliminadas definitivamente e 3.000 foram muito simplificadas.

Os resultados obtidos são satisfatórios sob todos os aspectos e quanto à duração, supõe-se que será, pelo menos, idêntica à da antiga locomotiva.

— A «E. T.» diz que em Sussa, os bombardeiros atingiram, na estação de caminho de ferro, o depósito de máquinas, um combóio de mercadorias e outros objectivos. Foi também bombardeada a linha férrea, em Mateur.

— A «Rádio Roma»

diz que aviões britânicos voaram sobre diversas localidades da Suíça largando bombas que eram sem dúvida destinadas às linhas de caminho de ferro internacionais, que atravessam o território helvético.

Não é a primeira vez — declara-se em Berna, — que os ingleses manifestam a intenção de bombardear as linhas de Saint Gothard e de Simplon. Recordar-se, a propósito, que há alguns dias em numerosas localidades do cantão atingido e, precisamente, ao longo da linha Simplon, os ingleses largaram pequenos balões munidos dum cabo de aço e dum recipiente contendo material inflamável. Estes engenhos eram destinados, evidentemente, a interromper as linhas de alta tensão provocando curtos circuitos e incêndios.

— A «E. T.» diz que na Tunisia foram bombardeados dois combóios de mercadorias, perto de Sussa, cerca de 100 quilómetros ao Sul de Tunis. As locomotivas de ambos os combóios, atingidas pelas bombas, sofreram avarias consideráveis, e foram incendiados dois vagões. Um barco costeiro de 1.200 toneladas foi também atacado com êxito perto de Sussa.

— Que em seguida à captura do entroncamento ferroviário de Djerdeirda Coq, a 13 milhas a Oeste de Tunis, o 1.º Exército Britânico ficou na posição de bombardear a cidade.

— A «Rádio Marrocos» informa que as forças do Eixo retiraram para trás das defesas semi-circulares, em frente de Bizerta e de Tunis. Deu, também, os seguintes pormenores da pressão aliada contra aquelas duas cidades. A pressão, ao Norte, teve como consequência a destruição, por parte do Eixo, de pontes, estradas e caminhos de ferro, como objectivo de retardar o avanço aliado sobre Bizerta.

Há notícias de que tropas paraquedistas aliadas atacaram as posições do Eixo perto do entroncamento ferroviário de Mateur, a 18 milhas ao Sul de Bizerta.

Segundo cálculos oficiais, o número de tropas alemãs na Tunisia, é agora de 24.000 homens, dos quais 20.000 foram transportados da Europa, e 4.000 infiltraram-se, idos de Tripoli. O número de italianos, por enquanto, não é grande.

— Em telegrama do Cairo a «E. T.» diz que aviões da aviação norte-americana lançaram bombas, durante a noite nas



Numa estação Norte da Alemanha o serviço de transportes é feito ao luar

instalações ferroviárias de Napoles, provocando a desorganização do tráfego e que uma bomba de grande calibre explodiu numa estação de desvio.

— A «D. N. B.» em comunicado oficial alemão diz que nas operações efectuadas no Caucaso, por elementos de choque alemães e romenos, foram tomados ao inimigo, abrigos de cimento armado e sistemas de fortificações.

Em combates, que prosseguem na região do Terek, um corpo de carros blindados fez 6.000 prisioneiros e aniquilou 48 carros blindados, 94 peças de artilharia e quantidades apreciáveis de armas de infantaria. Aviões de caça atacaram a baixa altitude, instalações ferroviárias e camiões do adversário.

— Telegrama de Xangai e transmitido pela «R. R.» diz que o jornal dos emigrados russos, «Novoie Vremia», sublinha que os bolchevistas applicaram tôda a sua atenção à organização industrial do país, esquecendo-se de aperfeiçoar as comunicações.

A guerra fez sentir as conseqüências da insuficiência de comunicações, tanto no que se refere aos reabastecimentos como ao transporte de tropas. A população — acrescenta o jornal — sofre particularmente as conseqüências d'êste facto.

O jornal salienta, ainda, que os comunistas, em vez de reconhecer a sua falta, procuram, a todo o transe, atribuí-la ao pessoal dos caminhos de ferro, mandando fusilar os ferroviários pelo mais simples motivo, e que não serve senão para aumentar as dificuldades da hora presente.

— Diz a mesma agência em telegrama de Londres que as forças aéreas americanas atacaram fábricas de locomotivas e carruagens em Lille. O tempo estava claro sobre o objectivo e puderam verificar-se os bons resultados do ataque. Ao mesmo tempo, Liberators americanos alvejaram um aeródromo em Abbeville. Esquadrilhas de caças americanos, da R. A. F. e dos Domínios e de países aliados apoiaram ambas as operações em que foram destruídos sete aparelhos inimigos. Falta outro caça e dois bombardeiros.

— A «E. T.» em telegrama de Nova Delhi diz que aviões Blenheim da R. A. F. escoltados por caças, atacaram uma estação de caminho de ferro ini-

miga, perto de Katha, na Birmânia central. Foram lançadas bombas sobre as linhas férreas e os edifícios da estação, enquanto a escolta de caças atacava, de pequena altitude, algumas locomotivas. Foram causados grandes prejuízos. Outros aparelhos de caça fizeram fogo de metralhadora contra quartéis de japoneses, perto de Natavigon.

— O comunicado do Ministro da Aeronáutica, transmitido pela «E. T.» diz que aviões do Comando de Caças, de cooperação com o Exército, efectuaram operações sobre a França e os Países Baixos. Foram realizados muitos ataques contra vias férreas, acampamentos, barcaças e outros objectivos, na Normandia e nos Países Baixos, por outros aparelhos do Comando de Caças e por aviões do Comando, de cooperação com o Exército. Faltam seis aviões.

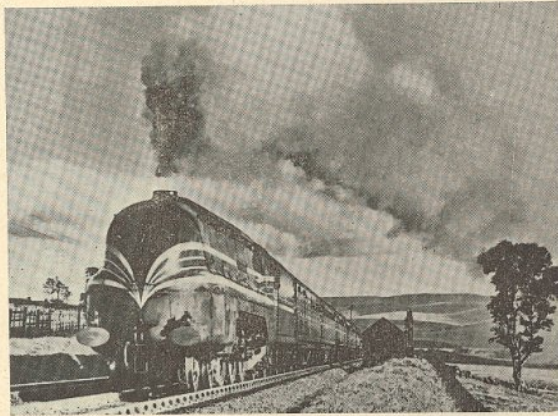
— A «R. R.» informa em comunicado do Cairo, que, dada a escassês de material ferroviário, a direcção dos caminhos de ferro egípcios foi forçado a reduzir os respectivos serviços e aumentar o preço das tarifas.

— A «D. N. B.» diz que a aviação alemã atacou as instalações ferroviárias da Inglaterra meridional, tendo as bombas causado estragos consideráveis em muitos edificios.

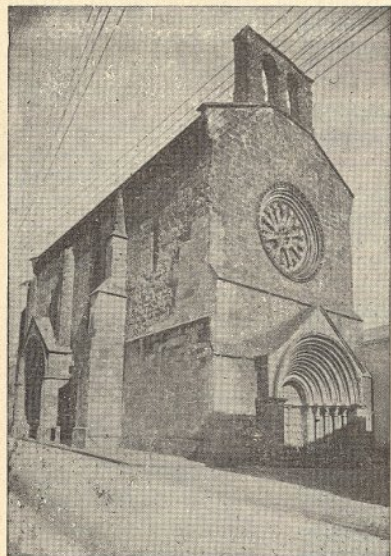
— «R. R.» diz que chegou a Tanger a noticia de que as autoridades americanas fusilaram 124 árabes arguidos de actos de destruição nas linhas ferroviárias. Igual número foram presos e, segundo declarações das autoridades de ocupação, serão fusilados se, entretanto, não aparecerem os autores dos atentados.

— «R. R.» informa que o Sultão de Marrocos protestou, junto das autoridades de ocupação, contra a atitude das tropas americanas, que não respeitam os usos e a religião dos muçulmanos e requisitam todos os víveres disponíveis. A forma como se efectua estas requisições é absolutamente arbitraria, dado que as autoridades encarregadas desses serviços entregam recibos sem indicar os preços dos géneros adquiridos.

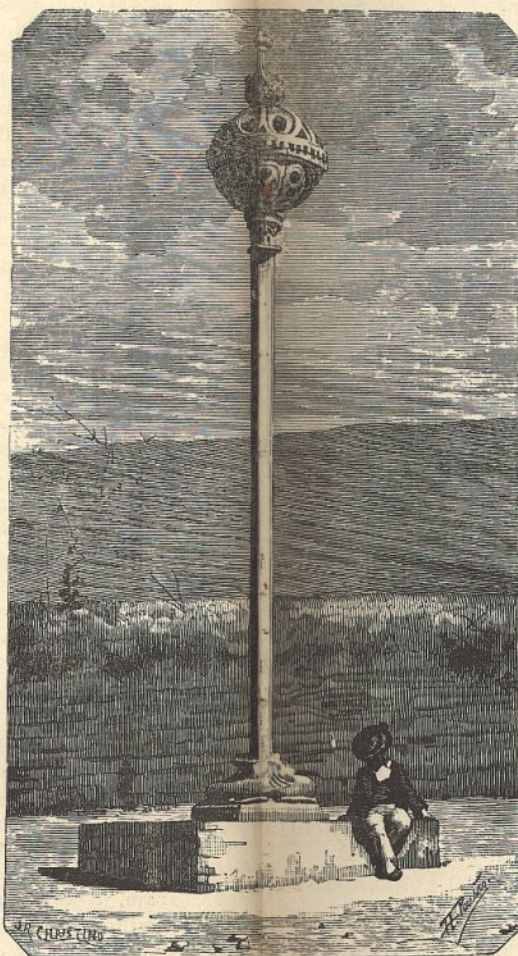
Confirma-se que as autoridades de ocupação anglo-saxónicas da África do Norte ordenaram o fuzilamento de 124 árabes, presos como reféns, em seguida a actos de sabotagem praticados nas linhas de caminhos de ferro.



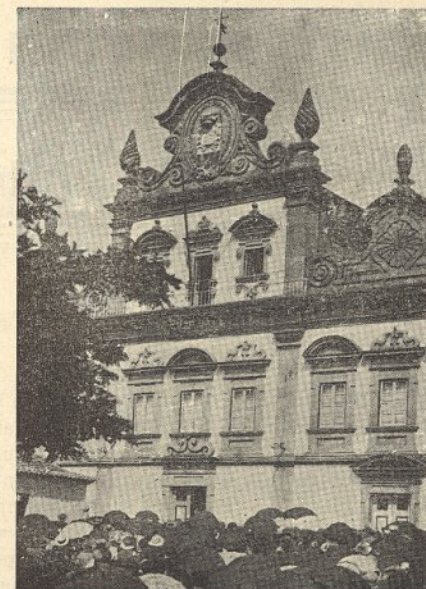
Um dos mais recentes modelos da locomotivas a vapor



SANTARÉM — Igreja da Graça



VILA VIÇOSA — Pelourinho



MIRANDELA — Palácio dos Távoras



BARCELOS — Mata do Hospital



ABRANTES — Vista geral



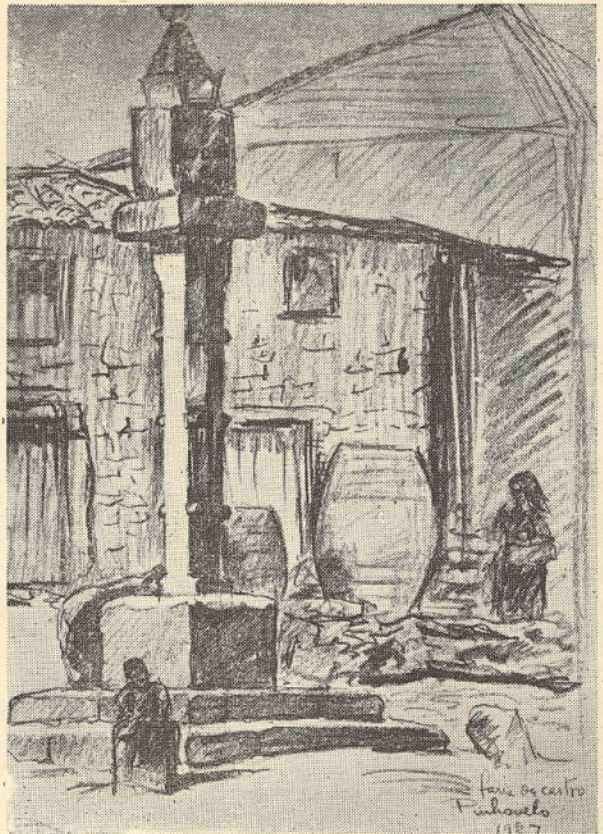
CASTELO BRANCO — Jardim Episcopal

Trás-os-Montes

e os seus Pelourinhos

Pelo Dr. ADOLFO FARIA DE CASTRO

As três centenas de pelourinhos que sobrevivem espalhados do Norte ao Sul do País documentam uma das modalidades mais curiosas e mais notáveis da arquitectura monumental. / Ligação estreita e real entre a arte e a história social, o pelourinho atesta e evoca as velhas autonomias municipais e é símbolo da importância e dos privilégios de coutos ou vilas já mortas e de outras que ainda são vilas ou atingiram a categoria de cidades actuais. / Certos pelourinhos exerciam outras funções, como as de justiça e, por isso, foram execrados e tidos por sinistras forças. O camartelo e a estupidez demoliram muitas dessas colunas, consideradas atentatórias da dignidade e da moral pública. / Padrões de uma civilização, valiosos elementos para estudo da arte e da arqueologia, os pelourinhos denunciam, por vezes, simbologia cristã, aliada aos elementos decorativos medievais, segundo a representação antropomórfica, zoomórfica e fitomórfica. / Muito antigos, de origem romana, estimam-nos a França e a Bélgica, e em 1939 foi-me dado ensejo de ver e apreciar belos exemplares de pelourinhos em Liège e em Bruges. / Colunas de pedra, assentes em plataformas com os seus degraus, acusando verdadeiro tradicionalismo regional, a província de Trás-os-Montes reúne alguns dos mais pitorescos e históricos pelourinhos, dignos de especial menção. De muitos dêles tenho já feito a reprodução em desenhos, ao longo das minhas excursões. / Entre os pelourinhos trasmontanos encontram-se alguns que podem ser englobados no mesmo tipo (*tipo bragançano*), tais as suas características comuns: quatro braços de granito em cruz, a formar capitel ou servir de base ao remate; *decoreação antropomórfica* (figuras mitológicas e grotescas em Bragança, máscaras em Outeiro, cabeças e caras em Frechas, figuras religiosas em Chacim, Outeiro e Frechas) ou *animalista* (cabeças de porco em Torre de Dona Chama, de cavalo em Vale de Prados); remates quasi sempre brazonados; cachorros de apoio de ferragem justiceira. / A



PELOURINHO DE PINHOVELO

Macedo de Cavaleiros — Museu de Bragança

(Desenho do autor)

base da coluna apresenta-se por vezes sem moldura ou com pequena moldura. No pelourinho românico de Bragança, uma pedra tósca serve de base (a *porca da vila*, monolito pré-histórico) do meio da qual irrompe a coluna. Berraço associado ao pelourinho há também em Torre de Dona Chama e havia-o em Failde, mas o deste último pelourinho foi removido há tempos do local. / O capitel é visivelmente cruciforme, faltando, porém, os braços em Pinhoelo e apresentam-se mutilados em Sanceriz e Frieira. / O pelourinho de Sanceriz teve fuste cilíndrico e base quadrangular. Caído por terra, levantou-o há onze anos o povo humilde da terra, que anda ligada à tradição do «freio dos maldizentes», e hoje aparece o pelourinho com fuste oitavado e base octogonal (nem mais nem menos do que uma pedra de lagar). Conviria fazer restaurar o pelourinho de Mirandela, que pertencia igualmente ao *tipo bragançano* e de que hoje apenas existem breves fragmentos. Este voto formulei-o perante o Segundo Congresso Trasmontano.

Desenvolvimento e função da electrificação dos Caminhos de Ferro na Itália

ENTRE as obras públicas, que o Governo Fascista tem realizado, há uma, cuja grandiosidade e complexidade não são talvez geralmente apreciadas nos seus diversos aspectos técnico, económico e social, e que pôr isso merece ser apontada dum modo especial.

Queremos referir-nos à electrificação dos principais caminhos de ferro do Estado, electrificação que o actual Regime, apreciando sapientemente a sua importância, vai realizando em ritmo acelerado, depois de ter estabelecido, desde os primeiros

tempos do seu advento, as bases do desenvolvimento de tal obra.

Será particularmente agradável aos italianos saber que as primeiras tentativas para empregar a energia eléctrica no campo da tracção começaram a tomar incremento imediatamente após a descoberta de Alexandre Volta; tal emprêgo, porém, só se tornou industrialmente possível depois da invenção do dínamo e do motor eléctrico, descobertas em que brilhou o génio doutros dois sábios italianos—António Pacinotti e Galileo Ferraris.

É verdade que nos Estados Unidos da América



Combóio de passageiros da linha Roma-Nápoles com uma locomotiva GR 428

encontramos os primeiros exemplos do uso da tracção eléctrica alguns especiais serviços ferroviários; mas pertence à Itália o mérito de em 1901 ter posto em prática nas linhas Valtellinesi o primeiro serviço completo de tracção eléctrica ferroviária extensivo a todos os comboios de passageiros e mercadorias.

O emprêgo da tracção eléctrica tinha por fim principal conseguir uma exploração mais económica nas linhas de pouco tráfico, mas a experiência veio pôr imediatamente em evidência as grandes vantagens técnicas e de serviço, que os caminhos de ferro podiam tirar do novo sistema de tracção.

Os caminhos de ferro do Estado tomaram por imediatas providências no sentido de aplicar tal sistema especialmente nas importantes linhas dos passos de Giovi e do Cenisio, nas quais a tracção a vapor se tinha já mostrado incapaz de satisfazer o sempre crescente tráfico. A tracção eléctrica veio permitir que fôsse triplicada a potência dessas linhas, eliminando além disso os graves inconvenientes produzidos pelo fumo nas longas galerias, e o serviço pôde efectuar-se em muito melhores condições, quer relativamente à administração ferroviária, quer em relação ao público.

Quando se procedia ao desenvolvimento destes serviços, sobreveio o período da guerra mundial de 1914-1918 e o do post-guerra, durante os quais o problema da electrificação dos caminhos de ferro italianos teve que sofrer uma notável suspensão. Com o advento porém do Regime Fascista o problema foi imediatamente de novo examinado e considerado de capital importância para a vida económica e para a própria independência da Nação.

Em 1932 Constâncio Ciano, então Ministro das Comunicações, inspirando-se nas directrizes, que lhe tinham sido dadas pelo Duce, traçou um grande programa para a electrificação de 9.000 Km. de linhas da rede do Estado e começou-se imediatamente a prover à sua realização, com aquêlê ritmo, que o clima, criado pelo Fascismo, imprimiu a todas as actividades essenciais da Itália.

O programa geral da electrificação dêste importante grupo de linhas ferroviárias foi objecto de uma ampla exposição, feita no Parlamento pelo Ministro Ciano, o qual pôs claramente em evidência a função nacional da tracção eléctrica ferroviária e a indubitável necessidade do seu desenvolvimento na Itália, sem se perder tempo no estudo de

vantagens económicas, que difficilmente se calculariam, mas que em qualquer hipótese se podiam transcurar diante dos grandes interesses nacionais, que estavam em jôgo. Deve-se na verdade pensar que o fornecimento do carvão pesa sensivelmente na balança comercial italiana e se traduz numa grave expatriação de dinheiro. Além disso a electrificação torna o funcionamento dos caminhos de ferro verdadeiramente independente de qualquer falta de carvão, que venha a dar-se em consequência de dificuldades internacionais ou do estado de guerra, correspondendo assim integralmente a critérios autárquicos.

Posta nêstes termos, a electrificação ferroviária foi rapidamente adoptada nas mais importantes linhas da rede do Estado, e as linhas electrificadas, que eram de aproximadamente 2.000 Km. em 1932, aumentaram para 3.200 Km. em 1936, para 5.100 em 1939, e são presentemente cêrca de 5.500 Km..

As linhas até agora electrificadas estendem-se dum extremo ao outro da Península, e entre elas merece especial menção a grande artéria do Brennero a Reggio Calabria, cuja electrificação ficou concluída há pouco com a introdução do serviço eléctrico na linha de Bolonha a Trento.

Todas as linhas electrificadas estão agora em grau de satisfazer às sempre maiores exigências modernas de capacidade e de velocidade de transporte, e pode dizer-se que, precisamente graças à electrificação, o serviço dos comboios na rede do Estado pode hoje ter aquêlê aspecto de serviço moderno, racional e ágil, que o põe no mesmo plano, se não superior, dos serviços ferroviários melhor organizados do Mundo.

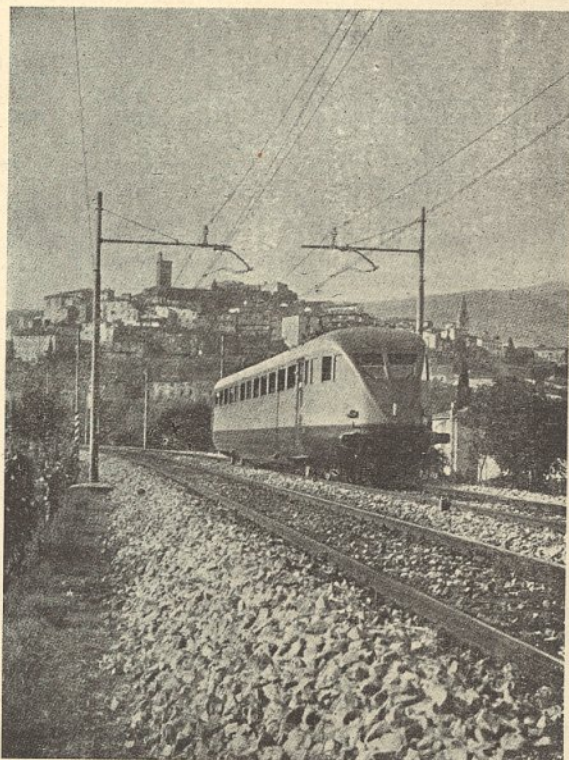
Para honra dos técnicos ferroviários é dever dizer-se que se puderam obter tao notáveis resultados mercê de uma obra tenaz e inteligente. Foi necessário resolver árduos problemas para a instalação eléctrica das linhas, para a construção de inúmeras sub-estações de transformação providas dos mais modernos maquinismos, para a construção de muitas centrais de produção de energia eléctrica, onde, com obras verdadeiramente ciclópicas, foram postas ao serviço da indústria a força bruta das torrentes dos Alpes e dos Apeninos e a endotérmica, como a que se produz nos soffioni de Larderello, e enfim para a instalação duma grandiosa rede de linhas eléctricas, que permite alimentar as diversas linhas ferroviárias com as diversas nascentes de energia, garantindo assim a

a continuidade do serviço, mesmo em caso de desarranjo em qualquer ponto da rede.

Especial menção merecem também as modernas locomotoras e os combóios-eléctricos expressamente estudados pelos técnicos italianos e todos construídos no País, os quais transportam mercadorias e passageiros em tal quantidade e com tal rapidez, que difficilmente se poderia imaginar há poucos anos tão intenso movimento.

Pela que diz respeito ao consumo de carvão deve-se ter presente que as linhas electrificadas são escolhidas entre as de maior tráfico. Assim os 9.000 Km. que os Caminhos de Ferro do Estado se propõem electrificar, ao passo que representam como comprimento pouco mais de metade da rede,

representam porém como tráfico cêrca de 85 por cento do tráfico geral. De tal maneira podemos convencer-nos de que, quando o programa de electrificação da rede do Estado estiver completamente realizado, as linhas, que ainda ficarão para serem exploradas a vapor, exigirão um consumo de carvão sem importância defronte aos vários milhões de toneladas anuais, que a mesma rede absorvia nos anos passados. Mas se pertence aos técnicos o mérito do estudo e da prática realização desta obra altamente nacional, o reconhecimento de todos os italianos deve ir em primeiro lugar para o Reconstitutor dos destinos da Itália, que soube apreciar com o seu justo valor tal obra e quis favorecê-la dum modo particular.



Electromotora AL 79 (linha Florença-Chiusi)

Écos & Comentários

Por SABEL

Filmes culturais

A Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, realizou, há dias, na Secção de Turismo das suas novas instalações da Rua Garrett, a exibição de três filmes culturais, inéditos. Estavam presentes engenheiros distintos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que foram recebidos pelo director e por uma gentil senhora que dirigiu os trabalhos de filmagem.

Iniciou-se a visita às novas instalações cujas fotografias de paisagens e edifícios antigos da Alemanha encantaram os visitantes, que observaram o bom gosto da decoração dos varios compartimentos que possui actualmente a Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães.

Depois de um «Vermouth» em honra dos convidados subimos até à «sala de cima» onde assistimos à passagem do filme «Aços», curiosa demonstração dos trabalhos deste metal até ao brunir das estatuetas.

Seguiu-se depois «Alemanha cantando», admirável trabalho de filmagem de onde se salienta a educação da mocidade desde a cidade até à mais pequena aldeia, depois de atravessar os campos com as suas lindas e magestosas paisagens. Não esquece o seu folclore, animador, com os traços característicos e as canções alegres do povo trabalhador. Ao terminar este filme a assistência manifestou-se com uma justa salva de palmas.

O terceiro e último filme «chaminés fumegantes» é uma exibição do poderio industrial germânico, demonstração de que resultou fazer-se uma leve ideia do desenvolvimento das fábricas produtoras de metais e outras indústrias.

Encatados com a visita, os nossos agradecimentos pelo convite.

Ainda se anda pouco de bicicleta em Lisboa

A falta de gasolina fez com que, na maioria, desaparecessem das ruas da capital os automóveis e os taxis. O alfacinha teve que deitar mão a outros meios de transporte.

Assim em Dezembro de 1942 existiam em Lisboa 1.203 carroças, 201 carros de mão, 136 bicicletas e 3 trens. De Janeiro a Outubro último a Câmara Municipal de Lisboa passou mais as seguintes licenças; Carroças 607, bicicletas 488 e para trens de vários feitios e modelos 75, a maioria para particulares e de praça. Para carros de mão a Câmara não passa novas licenças.

Existem actualmente 1.910 carroças, 201 carros de mão, 624 bicicletas e 76 trens.

Anda-se ainda pouco de bicicleta em Lisboa. O número de máquinas acima apontado é insignificante, irrisório mesmo, se o compararmos com os que Londres, Paris, Berlim, o Havre e outras cidades da Europa nos oferecem.

A situação económica das casas comerciais do país melhorou

AINDA há comerciantes que se queixam da crise. Isto é um hábito e não uma verdade. Senão, vejamos o que a seguinte estatística nos diz:

Em Agosto de 1942 foi de 1.145 o número total de letras protestadas em todo o País, atingindo-se 2.735 contos.

Em 1941, em igual mês, a soma protestada foi de 6.871 contos para 2.726 letras.

De Janeiro a Agosto, em 1942, o número total de letras protestadas foi de 10.994 no valor 34.351 contos; em 1941, o número total de letras foi de 20.782 para 47.904 contos.

Na cidade de Lisboa, em Agosto de 1942 foi de 428 contos a verba atingida pelas 183 letras protestadas. Em idêntico mês de 1941, registou-se 457 letras e 1.146 contos de valores protestados.

Nos oito meses decorridos de Janeiro a Agosto, na cidade de Lisboa, em 1942, foram protestadas 2.026 letras no valor de 5.674 contos, tendo sido, em 1941, de 8.291 contos a soma protestada em 3.013 letras.

A guerra e a construção de pontes

O número de pontes destruídas e reconstruídas desde o início das hostilidades, é extraordinariamente elevado. Só os caminhos de ferro alemães, por sua parte, repararam, no decurso dos anos de 1939 e 1940, 11 mil metros de pontes, de uma via, e 3.500 metros, de via dupla, que dão passagem a comboios em grande velocidade. Este trabalho foi realizado com o mínimo de material, principalmente de aço.

O número de pontes, inteiramente reconstruídas até ao fim de 1940, é, igualmente, muito importante. Concluíram-se 6 mil metros de pontes de aço, de uma via e 3.500 metros de duas vias, bem como 400 metros de pontes maciças de uma via, e 600 metros, de duas. Entre essas pontes de aço apenas 6 passam sobre rios com superestruturas de 135 metros de extensão, indo o péso de cada arco até 2 mil toneladas.

Esses trabalhos redobram de importância sabendo-se que o inverno de 1039 a 40 foi extraordinariamente rigoroso, o que exigiu, conseqüentemente, grandes esforços por parte do seu respectivo pessoal.

Romantismo e turismo

O romantismo, que nasceu na Alemanha, não morreu ainda ali por completo, como, afinal, não se extinguiu de todo nos restantes países da Europa. É possível mesmo que o romantismo nunca desapareça da alma inquieta e sofredora dos homens, porque é ainda



Uma carruagem de mala-posta alemã atravessa uma região de singular beleza romântica.

na poesia, na ternura, na contemplação das coisas belas da natureza que se encontram amparo moral e o encanto da vida.

A Administração dos Correios da Alemanha, evocando o período romântico, acaba de estabelecer nas regiões mais pitorescas do país algumas carreiras de mala-posta. Evidentemente que não é por falta de gasolina ou carvão que as velhas e lindas carruagens, puxadas a cavalos, voltam a circular pelas estradas pitorescas das regiões, mas, apenas, para servir, com beleza sugestiva, a indústria de turismo.

Romantismo e turismo podem entender-se perfeitamente. A Administração dos Correios da Alemanha acaba de demonstrar que sim.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Janeiro de 1893)

Os negocios da Companhia Real

Desde a publicação da nossa ultima noticia sobre este assumpto, tem continuado os trabalhos para a regularisação da situação difficil desta Companhia.

Os representantes do *comité* de Lyon vieram a Lisboa, onde lhes foram presentes as bases já acordadas com os *comités* de Paris e Berlim, com as quaes concordaram, prescindindo de algumas condições da proposta de Lyon, que se tornavam impraticaveis, tais como a attribuição da jurisdicção franceza para resolver as difficuldades que surgissem entre a Companhia e os seus obrigatarios estrangeiros.

Como documentos, para esclarecimento dos nossos leitores, publicaremos os seguintes:

A acta da sessão, realisada entre a commissão portugueza e os representantes dos *comités* parisiense e alemão, é a seguinte:

A commissão especial para tratar do accordo com os portadores de obrigações reuniu no edificio da estação central da companhia, pelas tres horas da tarde do dia 10 de dezembro de 1892, estando presentes os srs. conde de S. Januario, presidente da commissão, o conselheiro António Maria Pereira Carrilho, tendo o voto do sr. Manoel de Castro Guimarães, Henrique Hohenemser e Teixeira de Queiroz, membro da sobredita commissão. Assiste o sr. Kergall, representante do *comité* de Paris, de que é presidente; toma-se conhecimento de duas cartas, uma do *comité* de Paris e outra do de Berlim.

Estando de accordo todos os membros presentes assim como os dois *comités* representados com a aceitação das bases votadas pela assembléa geral extraordinaria de 31 de outubro do anno corrente, decidiu-se approvar todas as propostas geraes feitas pelos *comités* e bem assim as declarações seguintes:

1.º Nenhuma resolução definitiva concernente á missão de cada uma das commissões nomeadas pelo conselho d'administração na sua sessão de 2 de novembro ultimo será tomada sem que os crédores da divida fluctuante, comprehendendo o governo, os representantes das linhas hespanholas e os dos obrigatarios d'ella tenham conhecimento e se declarem satisfeitos e d'accordo, para que estes resultados sejam em seguida submettidos ao voto dos conselhos d'administração e fiscal.

2.º Os membros estrangeiros do conselho d'administração constituirão uma delegação do mesmo conselho em Paris, a qual será consultada sobre todos os assumptos financeiros da companhia, assim como sobre os que representarem para elles novas responsabilidades.

a) Em caso de desacordo entre o *comité* de Paris e o conselho d'administração em Lisboa, a decisão sobre o qual esse desacordo se manifestar será remetida a uma outra sessão pedindo-se a todos os membros ausentes os seus votos com as formalidades estipuladas nos paragraphos 1.º e 2.º do artigo 15.º dos estatutos actuaes;

b) Para que a resolução que fôr definitivamente tomada possa tornar-se executoria, será necessario que seja adoptada pelas tres quartas partes dos votos expressos pelos membros

do conselho, contanto que estas tres quartas partes representem a maioria do numero total dos membros do conselho.

3.º No caso em que a companhia entre na posse das acções em letigio com Gerson e Vivante, assim como nas que se encontram em poder de Brown Shipley & Comp.ª, como caução do emprestimo do Banco Luzitano, todas estas acções serão annulladas. Mas se em logar d'estes titulos, a companhia vier a receber qualquer somma, esta será exclusivamente applicada ao pagamento dos juros e amortisação das obrigações, nas condições votadas pela assembléa geral.

De tudo o que fica dito se redigiu este protocollo, ao qual vão ser juntas as cartas dos *comités* de Paris e Berlim, como peças que d'elle fazem parte integrante, para que tudo seja apresentado aos conselhos d'administração fiscal.

Lisboa, 10 de dezembro de 1892.

Assignando este documento, e julgando que a sua redacção não estava sufficientemente clara relativamente ás attribuições do *comité* de Paris, o sr. Kergall fez seguir a sua assignatura da reserva seguinte:

Ficando entendido que o artigo 2 (in fine) significa que o *comité* de Paris deverá ser consultado sobre as questões da administração geral.

A commissão reunida segunda vez accetou esta reserva e redigiu o seguinte annexo:

A commissão especial para tratar do accordo com os portadores d'obrigações, achando-se reunida hoje, 13 de dezembro, para explicar a declaração acompanhando a assignatura do sr. Kergall, presidente do *comité* de Paris, no Protocollo de 10 de dezembro corrente, está d'accordo, por unanimidade, que as palavras: «questão d'administração geral» significam: affixação dos quadros, vencimentos e nomeação do pessoal superior da companhia, a modificação das tarifas geraes, emfim todas e quaesquer questões que tenham um caracter nitidamente geral.

Fica, portanto, bem entendido que esta declaração faz parte do dito protocollo de 10 de dezembro corrente.—*Conde de S. Januario, Antonio M. P. Carrilho, Manoel de Castro Guimarães, H. Hohenemser, Kergall.*

As propostas geraes, a que este documento se refere no segundo periodo, constavam de seis artigos, em cinco dos quais havia o accordo dos tres *comités* e um em que o de Lyon votava por separado.

Essas propostas eram com segue:

1.º — Até que o plano de reorganisação que foi adoptado de commum accordo, esteja em pleno vigor, a administração da Companhia Real fica confiada á Commissão Administrativa nomeada por decreto de 21 de abril de 1892, funcionando na plenitude das suas attribuições, e até que este plano esteja em execução, as receitas da Companhia serão divididas proporcionalmente á cifra, pela qual as diferentes categorias de crédores estão inscriptas no balanço, sem prejuizo dos direitos de cada um, devendo a parte que diz respeito ás obrigações ser depositada n'um estabelecimento de crédito de Paris.

Nenhuma despeza fóra das de exploração poderá ser autorisada.

2.º — O numero de acções a remetter aos obrigatarios, será fixado em 30:000. Estando a Companhia em demanda judicial para reclamar a restitução de cerca 16:300 acções, fica entendido que estas acções serão annulladas e os tribuaes ordenarem que sejam devolvidos á Companhia.

No caso d'esta restitução de titulos ser substituida por uma indemnisação em dinheiro, esta indemnisação será entregue aos obrigatarios nas mesmas condições das 30:000 acções supra.

3.º — A's commissões encarregadas de promover a regularisação da divida fluctuante, serão adjuntos representantes

dos obrigatarios francezes, afim de que esta regularisação se faça d'accordo com os *comités*.

4.º — As bases e condições do pagamento da divida fluctuante, serão concordadas antes da apresentação do accordo aos obrigatarios.

5.º — O numero d'acções, o das obrigações, a sua classificação hypothecaria, o texto das leis e decretos a pedir ao governo, assim como as modificações dos estatutos ou outras necessarias para a reorganisação da Companhia, serão submettidos á approvação dos *comités*, antes da apresentação do accordo aos obrigatarios.

6.º — Será fundado em Paris um *comité* de representação dos accionistas, do qual os estatutos deverão reconhecer a existencia e os poderes.

Em substituição do artigo 6.º, o *comité* de Lyon apresentava este:

6.º — A exemplo do que se fez com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Santa-Fé, será creada pela mesma concordata entre todos os obrigatarios que tiverem adherido a uma associação franceza, cujos estatutos serão fixados pelos *comités*.

Esta associação intervirá no convenio para estipular o seguinte:

A — Que a Companhia Real não poderá contrahir nenhum novo emprestimo nem fixar as condições sem o consentimento dos representantes da referida associação.

B — Que sem o mesmo consentimento ella não poderá emprehender qualquer nova empresa, nem fazer nenhuma convenção que dê em resultado modificar a natureza ou duração das concessões, a extensão da sua rede ou as garantias de insufficiencia dos productos da exploração.

C — Que a companhia entregará todos os annos á associação dos obrigatarios a quantia de... para fazer face aos seus gastos d'administração.

D — Que dois dos delegados dos obrigatarios terão o direito de assistir ás deliberações do conselho de administração e ás assembleas geraes dos accionistas, com voto consultivo e poder de fazer consignar as suas observações na acta.

E — Que os mesmos delegados terão igualmente o direito de tomar conhecimento das actas das sessões do conselho e das assembleas geraes, assim como da contabilidade da Companhia Real, do seu balanço, inventario e conta de ganhos e perdas, e isto sempre que o julgarem conveniente.

F — Que a Companhia Real não poderá fazer nenhuma modificação nos seus estatutos sem o consentimento dos representantes da associação dos obrigatarios.

G — Que as 30.000 acções, assim como a indemnisação de que se fallou no artigo 2.º serão entregues á associação dos obrigatarios que determinará a maneira e as condições de se repartir.

H — Far-se-ha attribuição de jurisdicção aos tribunaes competentes com séde no departamento do Sena para resolver sobre as difficuldades que possam surgir entre a Companhia Real e a associação dos obrigatarios, reconhecendo-se ao syndicato o direito de pleitear por conta dos seus adherentes.

Como se vê, áparte a clausula H, todas as demais estavam implicitamente comprehendidas nos seis artigos das bases communs. A exclusão d'esta clausula, porém, originou um atrazo de alguns dias, para se reunir, em Paris, uma assemblea das resoluções da qual a *Agencia Havas* nos deu noticia nos seguintes termos:

«Paris, 26. — N'uma reunião de 3.000 adherentes, portadores de 168.000 obrigações da Companhia Real dos Caminhos

de Ferro Portuguezes de Leste e Norte, foi ratificado, por unanimidade, o accordo estabelecido com a mesma Companhia Real, e auctorizada a junta dos obrigacionistas para aceitar todas as melhorias que possam ser feitas, por negociações ulteriores, no plano acordado. A mesma junta foi convidada a constituir-se legalmente em associação, encarregada de representar e defender os interesses dos obrigacionistas.»

Com respeito aos crédores portuguezes, a comissão encarregada de tratar com os respectivos representantes chegou igualmente a um accordo, o qual tambem foi approved em sessão dos conselhos d'administração e fiscal, de terça-feira, 27.

Resta, portanto, o principal crédor — o governo, ao qual a Companhia offereceu igualmente o reembolso dos seus adiantamentos em condições identicas ás dos demais crédores sobre o que as camaras terão que resolver.

Tratando d'esta proposta o *Jornal do Commercio* avançou que a verba de 500.000 francos votada na ultima assemblea, não tinha chegado para comprar consciencias a fim de se conseguir a reconstituição da companhia.

Esta affirmação indignou em geral, sendo brilhantemente contestada pelo *Economista* nos seguintes termos:

«Não sabemos se ha quem se queira vender, ou valha a pena comprar. O que sabemos de fonte auctorizada, e portanto asseveramos, é:

1.º Que da verba auctorizada para despezas de reconstituição da Companhia Real nada se tem dispendido e que, se dispendio houver, as contas d'esse dispendio hão de ser tão claras, tão completas, tão minuciosas, tão e por tal fórma documentadas, que nenhuma duvida poderá restar da realidade da sua applicação;

2.º Que os actuaes corpos gerentes da Companhia Real não querem comprar, não precisam comprar ninguem, para que, á luz do dia, e com a mais ampla, completa e franca publicidade, os projectos de accôrdo com todos os crédores da Companhia possam ser confirmados pelos poderes publicos portuguezes, sem desdouro para ninguem».

O sr. Conde de Magalhães, digno presidente da commissão administrativa tambem, n'uma carta áquelle jornal, declarou que:

«...nada se dispendeu, nem dispendirá, que não seja em beneficio e no interesse geral da companhia, enquanto os rendimentos e haveres d'ella estiverem, comoes tão actualmente confiados á administração e guarda da commissão a que tenho a honra de presidir».

Tintas de imprensa Ch. Lorilleux & C.^a — Paris-Lisboa

ESPINGARDARIA CENTRAL

G. Meitor Ferreira

SUCESSOR

A. MONTEZ

DESEJA UM NOVO ANO PROSPERO AOS
SEUS CLIENTES E AMIGOS



Aspecto geral do banquete comemorativo do XIII aniversário

OS "CARLOS"

Na passagem para o XIII ano da fundação do Grupo fizeram-se importantes e simpáticas festas em Lisboa e noutras localidades

FOI verdadeiramente simpática e de um belo espírito de solidariedade os festejos organizados ultimamente pelo Grupo Os «Carlos» para comemorar o XIII ano da sua fundação.

O Grupo impoz-se no País, conquistou em todas as esferas sociais uma grande simpatia e um prestígio extraordinário. É que o Grupo não se reúne, apenas, uma vez por ano, num jantar de confraternização: trabalha, de há três anos para cá, numa obra de benemerência, de protecção, de camaradagem, de amparo moral e financeiro em favor dos seus sócios. Mesmo antes de a sua acção ter a amplitude de que hoje, justamente, se pode orgulhar, os «Carlos» nunca se esqueciam, nas horas alegres dos seus banquetes, daqueles outros «Carlos», menos protegidos da sorte, que não podiam estar presentes, daqueles pobres «Carlos» que necessitam de um amparo, de um emprego, e entre si, após

o «Pôrto de Honra», angariavam uma razoável quantidade de escudos, que distribuíam pelos necessitados, e lembravam a conveniência de colocar os homónimos em lugares compatíveis com as suas habilitações. O Grupo foi, naturalmente, de ano para ano, avolumando o número de sócios. Eram apenas 10 no ano em que se reuniram pela primeira vez. Hoje, no momento em que fazemos este registo, há já 1.500 sócios. Sócios de todas as categorias sociais, que dão um exemplo de solidariedade ao País.

E no banquete de 4 de Novembro, no Salão de Chá do Café «Chave de Ouro», sentados indistintamente, lá vimos entre os cento e vinte convivas, Carlos que representavam diversas actividades. Eram, afinal, todos eles homens de trabalho. Uns, ocupavam já posições de comando; outros, começavam a sua vida laboriosa.

As comemorações do aniversário

do Grupo iniciaram-se às 9 horas, do referido dia 4 de Novembro com uma missa, na Igreja dos Mártires, por alma dos sócios falecidos. Às onze horas, na Igreja da Madalena, houve missa solene, com acompanhamento musical, para celebrar a entronização de uma linda imagem de S. Carlos, oferecida pelo Grupo àquela Igreja, escultura admirável de Guilherme Thedim, de Matozinhos. A igreja estava repleta de fiéis. Os «Carlós», em grande número, fizeram-se acompanhar de suas famílias. Às 15 horas, na sede provisória do Grupo, Rua da Horta Sêca, 7, r/c. distribuíram-se, pelos pobres dos jornais, 3.900 escudos. Há, ainda, a registar, uma exposição de numerosos enxovais que foram oferecidos aos Carlos pobres nascidos nesse dia.

Mas façamos a reportagem do banquete, que é, também, como tem sido sempre, a Assembleia geral, em que os sócios da Direcção dão conta da

sua actividade e do movimento do Grupo.

A mesa de honra, presidida pelo simpático comerciante e nosso amigo sr. Carlos Empis, foi constituída pelos srs. Carlos Gril, Carlos Sandemayer, Carlos Bazílio de Oliveira, Carlos Rocha, Carlos Madeira, Carlos Henrique, Carlos Luz, Carlos Colares Correia, Arnaldo Mourão (não sendo Carlos é, no entanto, um grande amigo do Grupo), Carlos Azinhais, Carlos Méga, Carlos J. de Oliveira, Carlos Pardal Cardoso, Carlos Descamps, Carlos da Silva Rocha, Carlos de Carvalho Figueira.

Entre os presentes encontravam-se representantes do Pôrto, Setúbal, Matozinhos e Peniche.

Antes dos discursos da praxe, o sócio n.º 1, sr. Carlos d'Ornellas, leu vários telegramas e cartões de diversas pessoas, que quizeram, na impossibilidade de comparecer, dar testemunho do seu apreço ao Grupo e ao seu movimento social. Eis alguns nomes dessas pessoas:

Almirante Carlos Viegas de Gago Coutinho, Rogério Pérez, Carlos Silva, Carlos Augusto Pedro Marques, Carlos Coutinho, Carlos Jorge, Carlos Manuel P. da Costa, Carlos Leal, Baptista Gouveia, D. Fernanda e D. Hortense Silva Teixeira Estefania e dr. Ernesto Sanchez, director do Hospital de La Passion de Ciudad Rodrigo.

A série dos discursos é iniciada pelo sócio fundador Carlos d'Ornellas. É o relatório da acção do Grupo, que se resume no seguinte:

«Às 13 horas de hoje entrámos no XIII ano da fundação do nosso Grupo. A história do Grupo Os «Carlos» não é necessário fazê-la, porque ela é do conhecimento de todos os Carlos associados que têm recebido circulares, boletins e outros impressos que dizem também o que fizemos, o que fazemos e o que ainda temos e queremos fazer.

E tem sido bem interpretada a nossa idea, e tão bem compreendida que podemos hoje dizer que «Os Carlos» que pouco ou muito possuem ajudam os que pouco ou nada têm.

Depois do último boletim distribuído, modificou-se um pouco o movimento do Grupo, que resultou:

Sócios empregados, 27; Auxiliares, 45; Esmolas de 10\$00, 350 e Protegidos, 12.

...

A Direcção do Grupo agradeceu os donativos enviados pelos srs. Carlos Empis, Carlos Augusto Pedro Marques, Carlos Ferreira da Rocha,

Carlos Barral Filipe, Carlos Figueiredo, Carlos Alfredo Costa e Silva Figueiredo, Carlos de Sá Gomes, Carlos Kruss Afflalo, Carlos Calado, Carlos Tadeu de Sousa Rocha, Carlos Desidério da Silva, Carlos Carvalho Figueira, Carlos Assis Martins, Carlos Lucas, Carlos Palmeira, Carlos da Silva Pestana, Carlos de Carvalho, Carlos Machado de Aguiar, Carlos Delgado de Miranda, Carlos de Almeida, Carlos Morgado, Carlos Pardal Cardoso e Carlos Alberto Idães Soares Fabião, que pediu para ser sócio do Grupo oferecendo 250\$00 para os «Carlos» pobres.

Agradeceu também os enxovais enviados pelos srs.: Carlos José dos Santos, Carlos J. Garcia Pérez Gil, Carlos Herculano Gomes Vilar, Carlos Nunes Barroso, Carlos José de Oliveira, Carlos Henrique Jones da Silveira, Carlos Alberto Calinas Coíreia, Carlos da Silva Faria, Carlos Manuel Sedas, Carlos de Sousa Otero Salgado, Carlos de Carvalho Figueira, Carlos Macedo, Carlos Augusto Coelho, Carlos Francisco Vieira, Carlos Miguel Saldanha do Vale, Carlos F. Gil, Carlos Montanha (Arcos), Carlos M. Paula Soares, Carlos Kruss Afflalo, Carlos Borges dos Santos, Carlos Alberto Lamy Paneiro, Carlos A. Gomes, Carlos Mendes, Maria Carlos Pereira da Silva d'Ornellas e Carlos Queiroga Tavares.

O sr. Carlos Neves ofereceu três carimbos de borracha para a colectividade.

As contas que nós apresentamos, continua o orador, hoje não são discriminadas. Não houve tempo. Tínhamos — o mês passado — um saldo de 8.222\$70. Os livros bem como toda a documentação podem ser vistos na sede.

«Esta manifestação constitui para o «Grupo» uma espécie de assembleia geral, e, assim, desta partem as indicações por onde a colectividade tem de guiar-se até ao próximo ano.

«Temos vencido todas ou quasi todas as difficuldades, mas uma há que tem sido dura para nós. É os Carlos filhos de Carlos, que não têm abrigo nem que comer e não sabemos onde os colocar. Se algum Carlos presente tiver alguma idea ou nos possa facilitar algum Albergue ou Casa onde [os mesmos possam ser internados, muito agradecemos. Vamos já tratando dos Carlos, filhos de Carlos, que futuros sócios serão.

Vou terminar, meus senhores, pedindo a V. Ex.^{as} duas saudações:

Ao nosso médico Dr. Carlos Leitão de Barros e ao sr. Arnaldo Mourão — que está presente e que, não sendo Carlos, tem sido um amigo dedicado

dos Carlos miudos e, portanto, do nosso Grupo.

E pedia a V. Ex.^{as} que estas saudações fôsem feitas por aclamação.»

Em seguida, o jornalista Rebelo de Bettencourt, que representava a revista *Viagem*, leu um lindo soneto da senhora D. Maria Emilia da Fonseca Faisea, que tinha sido publicado em 1 de Novembro no semanário *Ecos de Alcoa*, de Alcoaba, de que é director o sr. Manuel da Silva Carolino. Eis o soneto:

DEDICATÓRIA

«Para o Carlos»

Pelo sagrado Amor que vem de ti,
Amor que eu amo com amor sagrado,
Pelo ideal descoberto e realizado,
Bendita seja a hora em que te vi!

Pelas malditas horas em que vivi
Num desejo dum amor tão desejado...
E pelas horas benditas ao teu lado,
Bendita seja a hora em que nasci!

Pelo triunfo enorme, pelo encanto,
Que me trouxeste, eu bendigo tanto
A hora suave que te viu nascer!...

Amor do meu amor! Amor tão forte,
Que se um dia sentir a tua morte
Será bendita a hora em que eu morrer!

Terminada a leitura do soneto, o sr. Carlos Afflalo levanta-se e lê o seguinte, que damos na íntegra: «Senhor Presidente, Senhores Carlos: Porque a Direcção do Grupo Os «Carlos», tomando em consideração as sugestões que lhe foram feitas, está realizando uma já notável obra que necessita de continuidade, pois só assim os nossos propósitos se poderão desenvolver e aperfeiçoar com a segurança necessária, nomeadamente na maneira, sempre delicadíssima, de distribuir:

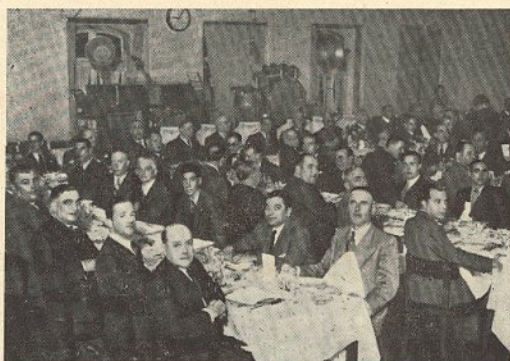
«Faço votos porque a actual direcção do Grupo Os «Carlos» seja reconduzida, propondo que todos nós lhe tributemos uma calorosa salva de palmas, não só como reconhecimento do esforçado e gracioso labor que exuberantemente nos tem demonstrado até ao presente, como, também, para incentivo da sua boa vontade no futuro.

«Não sou orador de profissão. Sou, apenas, um Carlos que muito quiere ao agrupamento que ajudou a crear, e que faz, tanto quanto pode, por desenvolvê-lo. Penso que, por estas razões, posso continuar a contar com a benevolência de Vossas Excelências.

«Desejaria dizer qualquer coisa sobre doutrina da mútua-cooperação. Não para impôr ideias, mas sim



Grupo Os "Carlos"



4 aspectos do banquete



para contribuir com qualquer sugestão que pudesse ser ponderada e, porventura, viesse a servir para uma melhor eficiência na difusão dos princípios da solidariedade que nos propusemos.

«Aproveito o ensejo de estar no uso da palavra, para patentear à Direcção do Grupo Os «Carlos» todo o meu sincero agradecimento pela maneira, tão inteligente e desinteressada, como conseguiu, durante a sua gerência, elevar o prestígio de que o nosso organismo já gosava.

«Julgo que muitos de Os «Carlos» desejariam que, embora de proporções mais modestas, as nossas reuniões fôsem mais frequentes. Have-

ria mais fraternidade e um maior contacto entre os «Carlos» e a sua direcção.

«Particularmente, desejo agradecer à Direcção de Os «Carlos» a maneira como organizou a comemoração do 13.º aniversário da fundação do nosso Grupo. Houve a feliz ideia de mandar executar a imagem do Santo do nosso nome. Ideia feliz, porque se tornava incompreensível que as nossas festas religiosas não fôsem celebradas perante a imagem de S. Carlos, Santo cujas virtudes e elegância moral nos propomos imitar, fazendo solidariedade social, dentro dos princípios cristãos.»

Falaram ainda os srs.:

Carlos Queiroga Tavares, Carlos Méga, Carlos Madeira, Carlos Desidério, Carlos Calderon Diniz, Carlos de Oliveira, Carlos Barral Filipe e Carlos Empis, que foi eleito presidente da Direcção para a vaga do sr. Carlos Macedo que deixou o lugar por motivos da sua vida particular.

A êste sócio, a assembleia, de pé, tributou uma simpática e muito sentida manifestação que se prolongou por alguns segundos.

A nova Direcção ficou constituída pelos srs.: Carlos Empis, Carlos Ferreira da Rocha, Carlos César dos Santos Gonçalves, Carlos Alfredo Moura da Silva e Carlos d'Ornellas.



GUARDA — ÁTRIO DA CÂMARA MUNICIPAL

GUARDA, a mais alta cidade portuguesa

AUGUSTO Gil, que nasceu no Pôrto, mas é beirão pela família e por longa estadia na Guarda, onde escreveu grande parte dos seus maravilhosos poemas, deu a essa cidade, num verso imortal; o cognome de «A mais alta cidade portuguesa». O cognome ficou. Mas Augusto Gil ignorava que a Guarda era também a cidade mais alta da Europa. Se êle o soubesse a tempo, acrescentaria a êsse um outro verso, êle que foi um poeta tão português e tão cioso de nossas coisas.

Cabeça de distrito, a Guarda, graças à sua altitude, é uma estância climatérica privilegiada. Por isso, é também conhecida pela designação de «cidade da saúde». Com efeito, os doentes que procuram o seu sanatório, regressam totalmente curados.

Mas não só os doentes devem procurar a Guarda. Porta de entrada para a Serra da Estrêla, esta cidade é um centro de turismo, que, em breve, após a guerra, chamará, principalmente no inverno, grande número de estrangeiros, pois possui condições para se impor também como um dos mais interessantes centros de turismo da Europa.

Além da Serra da Estrêla, que se presta a tantos desportos, a Guarda oferece pròdigamente a todos os que a visitam soberbos panoramas e essa sur-

preendente maravilha de, a certas horas, a neve ser branca, numa zona, e colorir-se de tons cõr de rosa noutras zonas.

Centro excepcional de Turismo, a Guarda, além do encanto da sua neve, do atrativo irresistível dos seus desportos de inverno, contém jóias architectónicas de soberbo e raro valor, como a Sé Catedral, em estilo gótico; a tórre de menagem, donde se domina um lindo panorama; a célebre Capela do do Mileu onde, segundo a tradição, rezaram S. Francisco de Assis e a Rainha Santa Isabel; a Igreja da Misericórdia, de nobre estilo português, ladeada de duas tórres iguais, e várias outras maravilhas, que encantam pela pureza de linhas, expressão artística e equilibrio de proporções.

Quem está na Guarda não deve perder, pois, o ensejo de dar algumas voltas pelos arredores, como, por exemplo Sabugal, Alfaiates, Termas Rádio, Pinhel, Santa Maria de Aguiar, etc.

Estância excepcional de turismo no inverno — é-o igualmente, no verão, em que a Natureza apresenta novos encantos e novos aspectos. Por isso, poucas cidades portuguesas podem oferecer, durante o ano inteiro, condições de atracção turística como «a mais alta cidade portuguesa».



GUARDA—VISTA GERAL



COVILHÃ — Largo do Município

COVILHÃ, cidade industrial

A Covilhã, cidade da Beira Baixa, assenta os seus alicerces nas faldas da Serra da Estrêla.

— Mas a Covilhã não deve o seu progresso unicamente à sua privilegiada situação turística, mas também à sua faina agrícola e à sua indústria.

Com efeito, a cidade é um dos maiores centros industriais do País. Se folhearmos o «Anuário Comercial de Portugal» nós vemos que as principais casas bancárias ali têm as suas agências devidamente montadas, e que as Companhias de Seguros ali instalaram igualmente as suas filiais, sinal evidente de que a região é próspera e activa.

É uma cidade velha, das mais velhas de Portugal. Nos panos das suas muralhas está patente a sua certidão de idade. E o antiquário, o amador das belas coisas antigas sente-se irresistivelmente atraído por tudo aquilo que na cidade traz o sêlo e a dedada inapagável dos tempos idos. Um passeio através das suas ruas curiosas, relacionará o visitante com o que há de mais interessante, de mais característico na cidade. ¿Cidade morta? ¿Cidade voltada exclusivamente para o passado? De modo algum. A pouco e pouco, a cidade entra, abertamente, no mundo moderno, actual. E não admira. As suas indústrias — e a indústria textil ocupa, há

muito tempo, o primacial lugar — tendo enriquecido a região, trouxeram aos seus habitantes exigências de conforto; a sua Escola Indústrial, a que foi dado o nome de Campos de Melo, proporciona à população um maior nível mental; o Liceu de Heitor Pinto, por sua vez, vem exercendo uma acção cultural digna de nota.

É preciso também pôr em fóco a acção do comerciante e do industrial. A uns e outros deve a Covilhã o seu desenvolvimento, grande parte dos seus melhoramentos. A necessidade de sair, de vez em quando, da cidade, deu-lhes o ensejo de visitar outras terras, de admirar o que havia nelas de mais curioso e impressionante, e, no regresso, com os olhos ainda maravilhados do que haviam contemplado, desejaram dotar a terra com melhoramentos novos. E é, assim, com a iniciativa particular e a iniciativa das Comissões Administrativas do Município, que a Covilhã a pouco e pouco vai realizando notáveis progressos.

O homem da Covilhã é activo, empreendedor, arrojado. E a tal ponto a indústria textil se desenvolveu e acreditou ali que quando noutras terras a indústria entra em declínio procura-se sempre, para a salvar, um homem da Covilhã. E a fábrica,

Recomendado

por
esta
REVISTA

Recomendado

por
esta
REVISTA

TELEFONE N.º 289

LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Fornece as melhores fazendas para Fatos, Vestidos e Agasalhos, A PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Peça V. Ex.^{cia} Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ

LANIFÍCIOS

VENDAS AOS ALFAIATES E RETALHISTAS

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

ameaçada de falência, entra de novo em actividade e centenas de famílias voltam a ter garantido o pão nosso de cada dia. Podíamos citar alguns exemplos.

O Turismo, por sua vez, veio colocar a Covilhã no número das cidades que merecem ser visitadas. À beira da Serra da Estrêla, a Covilhã é um ponto de partida para excursões, durante o inverno, quando a neve cobre os píncaros das montanhas e a Natureza oferece aos desportistas um largo campo de acção e um espectáculo maravilhoso para os olhos.

Sob vários aspectos a Covilhã ocupa, na lista das nossas lindas cidades da província, um dos primeiros lugares.

Cidade industrial, possui 60 fábricas de lanifícios, cujo funcionamento, felizmente, não depende de carvão, pois as suas máquinas são accionadas pela hulha branca, isto é, a energia eléctrica é produzida pelas numerosas e caudalosas águas da Serra da Estrêla.

A Covilhã tem sido bérço de alguns homens ilustres, entre êles, Pero da Covilhã, célebre viajero do século XVI, que D. João II enviara em busca do lendário império do Prestes João.

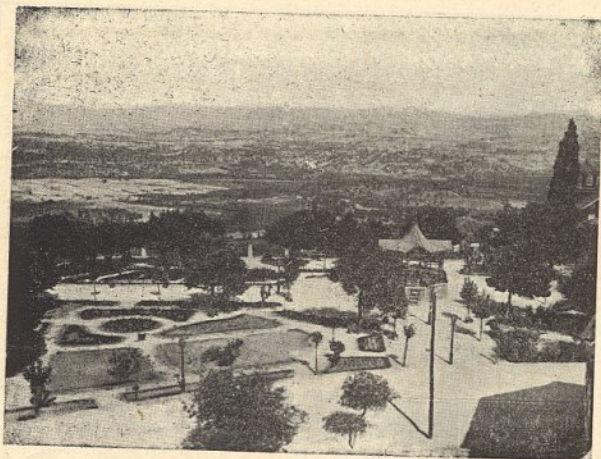
Sob o ponto de vista monumental, há digno de visita atenta, o seguinte: a Igreja da Misericórdia, que data dos princípios do século XVII e foi recentemente restaurada; as capelas de S. Martinho e do Calvário, onde, além da obra de talha, se admiram belas imagens.

O Jardim Público é digno igualmente de visita, pois debruça-se sobre o vale formosíssimo do Zézere.

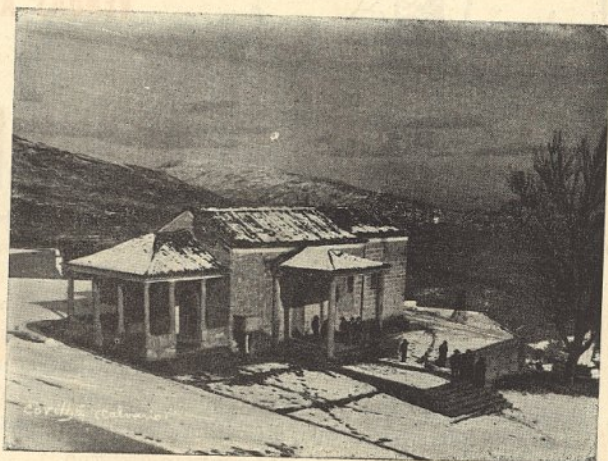
Cidade industrial, a Covilhã por isso tudo que deixamos apontado é, igualmente, uma cidade de turismo.

E assim como o vinho do Pôrto tem levado a tóda a parte, cheio de prestígio, o nome de Portugal, os lanifícios da Covilhã, por sua vez, têm contribuído não só para o prestígio da região mas, também, para o bom nome, para a glória da indústria e do operário de Portugal.

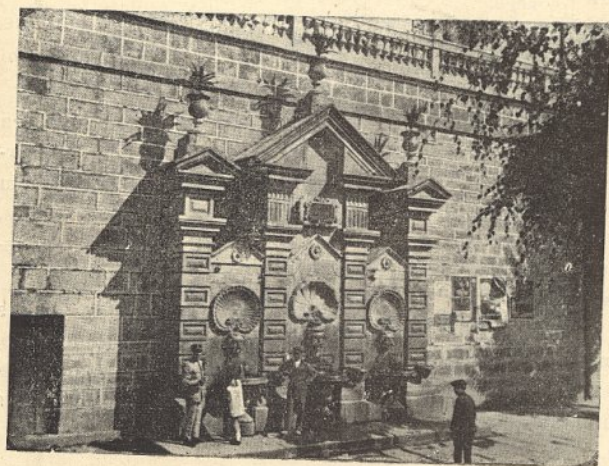
Efectivamente, os lanifícios saídos das fábricas da Covilhã, primam pela resistência, pelo desenho, pelo bom gosto, por tudo aquilo que marca elegância e lhes garante a preferência sobre muitas marcas estrangeiras.



COVILHÃ
Jardim Público



COVILHÃ — Capela
de Santa Cruz (Calvário)



COVILHÃ
Fonte do Pelourinho

FÁBRICA Sepol

REFRIGERANTES, XAROPES
— E LICORES —

ANTÓNIO DIAS LOPES

TELEFONE 14

GUARDA

Manuel de Almeida Vale

— COM —
Fábrica de cobertores e mantas de lã



VALE DE ESTRELA
GUARDA

António d'Almeida Vale

BATATAS, CASTANHAS, NOZES, ETC.

—
FÁBRICA DE COBERTORES E
— MANTAS DE LÃ —



ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO SABUGAL
ARMAZEM NA ESTAÇÃO DO SABUGAL



Endereço telegráfico: ANTÓNIO VALE
GUARDA Vale de Estrela

ADÉGA DOS VINHOS DE PINHEL

Eduardo Marques

—
VINHOS COMUNS E ABAFADOS —
AZEITES, XAROPES E ESPUMAN-
TES. — VENDAS POR JUNTO E
— : : : — A RETALHO — : : : —



RUA VASCO DA GAMA, 25
GUARDA

Mattos Cunha, L.^{da}



FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

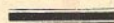


B. BAIXA—S. GABRIEL

José Dires da Fonseca



Cobertores, Fios e Lãs



GUARDA—MAÇAINHAS

A ELECTRO-CICLISTA

MARIO NUNES GUIOMAR

REPARAÇÕES E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS E BICICLETES.—RECEPTORES: «MARCONI», «PHILCO», «ORION», «ANDRÉA RÁDIO», «STEWART WARNER» e AERODINAMOS

RUA DO CAMPO, 33

(LARGO DOS CORREIOS)

Guarda

Telefone 165

TELEFONE 75

António Canotilho & Irmão

OS MELHORES PREÇOS E O MELHOR SORTIDO.—COMPRAS DIRECTAS AOS FABRICANTES.—FAZENDAS DE LÃ, ALGODÃO MIUDEZAS, CHAPEUS DE FELTRO, CHALES, GUARDA-CHUVAS.—ESPECIALIDADE EM CAPOTES À ALENTEJANA.—ENORME SORTIDO DE LANIFÍCIOS A

—::— PREÇOS DE COMBATE —::—
RUA MARQUEZ DE POMBAL
GUARDA

Artur Freire

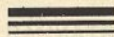


Fabricante de cobertores e mantas de lã

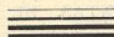


GUARDA—MAÇAINHAS

J. M. Lucas Pereira



FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



Manteigas

Tele { fone, 134
gramas: COBERTORES

Manuel Rodrigues Tavares

Fábrica e armazém de cobertores e mantas de lã—Lãs para colchões e almofadas.—Fios de lã para carpetes e tapetes

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM:

RUA 31 DE JANEIRO
GUARDA

Manuel Joaquim d'Almeida

COM CASA DE PENSÃO
E LOJA DE BEBIDAS



Rua 31 de Janeiro, 10 e 12
GUARDA

António João

COM

Fábrica de cobertores e mantas
de lã para o consumo do Conti-
nente e Africa



Negociante de lãs e outros artigos



GUARDA — MAÇAINHAS

Roque & Cravino

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

Manteigas

COVILHÃ
Telefone N.º 274

End. Teleg. MARTINS BOTELHO
MANTEIGAS

António Martins Botelho, Sucessores

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

FIOS PARA CROCHET E
MALHAS — FORNecedor DE
FÁBRICAS DE ARTEFATOS
DE MALHAS



Manteigas

CARVALHOS & MATOS, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



ESPECIALIDADE EM ESCOZESES
E ARTIGOS PARA SENHORA



AGENTES:

Em Lisboa:
Ribeiro & Irmão
Rua do Amparo, 102, 3.º

No Porto:
Alberto Botelho
Rua dos Clérigos, 58

Manteigas

Padaria da Beira

Pão regional especialidade da casa
JOSÉ DA COSTA CARAPITO

PESSOAL DEVIDAMENTE HABILITADO.
 — ESMERADO ASSEIO. — COMER PÃO
 DESTA CASA, É GARANTIR
 ————— LONGA VIDA —————

RUA DIREITA, 24-26—Telef. n.º 120
G U A R D A

José Rodrigues Vieira

FABRICANTE DE COBERTORES E
 MANTAS DE LÃ PARA CONSUMO
 — DO CONTINENTE E AFRICA —


G U A R D A — T R I N T A

Júlio da Costa Daniel & Filho

FÁBRICA DE MARROCOS

COBERTORES DE PAPA E
 OUTROS.—FIOS PARA TAPETES.
 — FIOS PARA MALHAS —

CARDAÇÃO E FIAÇÃO DE LÃS

António Amaro Pereira

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

AGENTE DAS CERÂMICAS DE
 CÔJA E MORTÁGUA

ESPECIALIDADE EM MADEIRAS DE
 CASTANHO, FREIXO E CARVALHO

Telefone n.º 68
Rua do Torreão, 9—GUARDA

António Nunes Galo

Fabricante de cobertores e mantas de lã

GUARDA—Vale de Estrela

TELEFONE 118

GOUVEIA & CRUZ

MADEIRAS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Travessa da Rua Vasco Borges **GUARDA**

Bernardino da Fonseca Noeme

FABRICANTE DE COBERTORES E
 MANTAS DE LÃ—NEGOCIANTE
 — DE DIVERSOS GÊNEROS —

Vale de Estrela GUARDA

José Augusto Galinho

COM

Fábrica de cobertores e mantas de lã

Vale de Estrela GUARDA

António Pereira Nina Júnior

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telefones: Armazém, Fabricação e Escritório 522

ULTIMAÇÃO DA ESTRELA 278

C o v i l h ã

ARMAZENS DE MOVEIS
 E AGENCIA FUNERARIA

DE

M. J. TABORDA DUARTE

Gerente: MÁRIO DUARTE

FÁBRICA DE SERRAÇÃO NA TRAPA COM
 OFICINAS DE MARCENARIA, CARPINTA-
 RIA, ESTOFOS, COLCHOARIA.—MOBILIAS
 EM TODOS OS ESTILOS.—ESTÂNCIA DE
 MADEIRAS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

R. dos Combatentes da Grande Guerra, 1 a 7
 TELEFONE 155 **COVILHÃ**

ANIBAL PEREIRA NINA

TELEG. 5ª CRUZ

TELEF. 70



LANIFICIOS SANTA CRUZ
COVILHÃ - PORTUGAL

AIBÉO & IRMÃO

COVILHÃ - Telefone 220

S K I S



FABRICA
DE ACESSÓRIOS PARA
A INDUSTRIA TEXTIL

MÁQUINAS
INDUSTRIAIS

MATERIAL
PARA INCENDIOS

APARELHOS
PARA DESPORTOS



José Alfredo Barata

FÁBRICA DE CARDAÇÃO E FIAÇÃO COM ESPECIALIDADE
EM FIOS PARA MALHAS, TAPETES E ENTRETELAS DE LÃ

TELEFONE 432

COVILHÃ - Portugal

MANUEL CARLOS MOTA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Especialidades em artigos pretos e azues. — Casimiras finas

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Avenida Marquez de Pombal (à Companhia)

Telefone 130 COVILHÃ Apartado 32

V.º José Alvaro de Moraes & Filhos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telefone 145

COVILHÃ

Telefones 35
gramas: ROQUEBRAL Apartado 18**JOÃO ROQUE CABRAL**

(À FONTE NOVA)

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ Portugal

Telefone n.º 21 Telegramas: CATALOS-COVILHÃ

João Nave Catalão & Filhos, Suc.^{res}

Premiados com medalha de ouro na Exposição do Rio de Janeiro de 1908

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS — POLDRAS

COVILHÃ — Portugal

Telefone 386

Apartado 46

FÁBRICA DE MUNGOS

DE

Francisco Roque da Costa Júnior**& Filhos, Limitada**

CASA FUNDADA EM 1908

ESPECIALIDADE EM: MUNGOS CARBONISADOS TINTOS — MUNGOS CARBONISADOS NA COR — MUNGOS COLORIDOS TINTOS E NA COR — MUNGOS EM TODAS AS CORES E QUALIDADES — EXECUÇÕES RÁPIDAS

**CARBONISAÇÃO LAVAGEM,
TINTURARIA, TRITURAÇÃO**

Portugal — Covilhã

(Junto ao Quartel de Caçadores 2)

José dos Santos Pinto, Suer.

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

CARDAÇÃO, FIAÇÃO, TECELAGEM,
TINTURARIA E ULTIMAÇÃO

C O V I L H Ã

NEVE HOTEL

Recentemente inaugurado, podendo considerar-se uma das melhores instalações do país. — Ótimo serviço de mesa — Esplêndidos quartos — Água quente e fria a todas as horas — Aquecimento central

Telefone 129

COVILHÃ

Clemente Petrucci & Irmão

TINTURARIA A VAPOR

ESPECIALIDADE EM TINTAS SÓLIDAS

TELEFONE 323

COVILHÃ

JOSÉ MARIA DIREITO

CARREIRAS DE CAMIONETE ENTRE

Manteigas-Guarda

(Segundas, quartas e sábados)

Manteigas-Covilhã

(Terças, quintas e sábados)

Tecelagem da Fonte Santa, L.^{da}

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS



TELEF. 65

COVILHÃ

Telegramas: CASA LEÃO

Telefone n.º 228

CASA DO LEÃO

(NOME REGISTRADO)



MATERIAES DE CONSTRUÇÃO



Covilhã

C. F. Lopes Detrucci

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS



Bairro da Saúde

TELEFONE 384

Covilhã

JOÃO DA SILVA FIADEIRO

FÁBRICA DE CARDAR E FIAR



COVILHÃ

Telefones | Fábrica 282
Residência 457

Alexandrino Fernandes Nogueira

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

VENDAS SÓ POR JUNTO

Covilhã

Lopes & Dodão

SUCESORES

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS.—
ESPECIALIDADE EM ARTIGOS FINOS

TELEFONE N.º 9

Covilhã

TELEFONE 61

JOSÉ ESTEVES FIADEIRO, L.^{DA}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



FABRICAÇÃO DE TODOS OS AR-
TIGOS PARA HOMEM E MULHER



Covilhã

J. C. SOUSA

LANIFÍCIOS



TELEFONE 189

Covilhã



SERRA DA ESTRÊLA



ALGUNS ASPECTOS



Notas da Quinzena

O Bloco Peninsular

A última quinzena de Dezembro foi assinalada por alguns acontecimentos de alta transcendência política, quer sob o ponto de vista nacional, quer sob o ponto de vista internacional. A visita ao nosso país do Conde de Jordana, prestigioso ministro dos Assuntos Exteriores da Espanha, ocupa, na série desses acontecimentos, o primeiro lugar, porque interessando as duas nações peninsulares, foi de incontestável interesse para a política de toda a Europa.

A constituição do Bloco Peninsular, como resultado dessa visita, se, por um lado, garante uma amizade mais sólida entre Portugal e Espanha, criou também para o mundo, na expressão feliz do sr. general Conde de Jordana, «uma nova entidade capaz de actuar na política internacional de forma altamente eficaz e benéfica, como instrumento de paz e como depositária dos mais altos valores morais, combatidos hoje sobre toda a superfície do planeta pela profundíssima perturbação que a guerra trouxe aos espíritos».

A política interna e externa de Portugal, conduzida com inteligência, desassombro, lealdade e consciência plena da nossa posição no mundo, como nação histórica e como potência colonial, fortaleceu-se e consagrou-se mais uma vez e confere ao ilustre Presidente de Conselho mais um título de glória.

Nação voltada para o Atlântico, possuindo no Atlântico alguns arquipélagos de valor económico e estratégico, e tendo, ainda, voltada para o mesmo oceano a rica e extensa província de Angola, para lá do mesmo Atlântico nos prolongamos em séculos preteritos e lançamos raízes que não secaram e serão eternas, e donde, possivelmente nunca mais, se apagarão as dedaças fortes da nossa influência, quer na América do Sul, na qual deixamos a língua portuguesa e a religião cristã, quer na própria América do Norte, para cuja civilização fomos contribuintes ordeiros e úteis.

No histórico almôço de Sintra que, no dia 26 de Dezembro, o sr. Presidente do Conselho ofereceu ao sr. general Conde de Jordana, aquele nosso eminente Ministro dos Estrangeiros acentuou, no seu notável discurso, que duas nações, como Portugal e Espanha, tão afins pela língua, pela religião e pela cultura, deveriam dar-se sempre as mãos e não se voltassem as costas, acrescentando, a seguir, que cêsse entendimento

e cooperação dentro do respeito que merecem a independência e particularidades de um e outro ser colectivo, se lealmente executados, hão-de desentranhar-se em benefícios recíprocos na ordem material e naquela mais alta e nobre do cumprimento da sua missão civilizadora».

Zona de paz, Portugal e Espanha preparam-se para servir com equidade a paz da Europa.

Darlan

O Almirante Darlan, que se encontrava no Norte de África, foi morto a tiro, no dia 23 de Dezembro. Segundo o correspondente da «Reuter» no Norte de Africa, David Brown, o assassino, que já foi fuzilado, era um rapaz de 20 anos. Sobre a sua identidade nada mais sabemos, pois até sobre o seu nome se guardou o maior sigilo. É mais um enigma dos acontecimentos da guerra.

Darlan foi uma das maiores figuras da França militar. Contava 61 anos e a sua vida é cheia de heroísmo. Bateu-se na China, durante a insurreição boxer e tomou parte activa na guerra de 1914 a 1918. Foi comandante da Esquadra do Atlântico, tendo passado, em 1937, para a chefia do Almirantado, e, pouco depois, é nomeado comandante chefe da Esquadra Francesa.

Quando, em 1940, a França caiu em colapso, Pétain chama Darlan para seu ministro da Guerra. Depois, ao sair Laval do Poder, o almirante ascendeu a vice-presidente do Conselho de Ministros, com a indicação de dever assumir as funções de Pétain, no impedimento deste. E foi na qualidade de representante do Governo de Pétain no Norte de Africa, que Darlan foi abatido a tiro por um rapaz. Trata-se de um crime político? Trata-se apenas do desvairamento de um móço? A História um dia o dirá.

Sanatório Vasconcelos Pôrto

O Sanatório Carlos Vasconcelos da Silva Pôrto, magnificamente instalado em S. Braz de Alportel, terra de lindas paisagens e ar puríssimo, inaugurou, recentemente, os seus novos melhoramentos, com a presença dos srs. drs. Mata Rodrigues e Fernando Waddington, respectivamente presidente da Comissão Administrativa dos Fundos de Assistência dos Sanató-

rios dos Caminhos de Ferro e representante dos Serviços Sanatoriais.

O Sanatório Vasconcelos Pôrto, que vem sendo dirigido pelo prestigioso médico Dr. Medeiros Galvão, tem agora aparelhagem eléctrica, serviços de radioterapia, salas de banhos, leitura, análises, etc., devidamente montados e que satisfazem a missão que lhes está imposta.

Segundo consta, o sr. Ministro das Obras Públicas mandará construir, dentro em breve, um outro pavilhão para doentes, afim de que o Sanatório possa comportar, dentro da máxima higiene e do maior conforto, todos os doentes que ali chegarem.

Instituto de Cultura Italiana

COM grande brilho realizou-se no passado dia 17, às 22 horas, a inauguração do novo ano lectivo do Instituto de Cultura Italiana. A mesa de honra, à qual presidiu o sr. Ministro da Itália, foi constituída pelos srs.: dr. Lopes de Almeida, Subsecretário de Estado da Educação Nacional; dr. Fezas Vital, presidente da Junta de Educação Nacional; prof. Cordeiro Ramos, presidente do Instituto para a Alta Cultura; prof. Azevedo Neves, reitor da Universidade Técnica;

e dr. Gino Saviotti, director do Instituto de Cultura Italiana.

Entre a numerosa assistência, que enchia por completo o salão, viam-se os srs.: general João de Almeida, dr. Oscar Carmona, professor José Gabriel Pinto Coelho, general Peixoto e Cunha, dr. Luiz de Oliveira Guimarães, dr. João de Almeida, dr. Eduardo Brazão, professor Costa Sacadura, dr. Medeiros de Almeida, dr. Roth, Marques La Terza, dr. Maccaferri e Mazini, etc., etc.

Abriu a sessão o dr. Saviotti, director do Instituto, que depois de saudar as entidades oficiais apresentou o conferente da noite, sr. dr. Leite Pinto, do Instituto de Ciências Económicas e Financeiras.

O sr. Ministro da Itália declarou depois aberto o ano academico 1942-1943, dando em seguida a palavra ao conferente, que enalteceu a obra do I. I. em Portugal e a contribuição da Itália nos estudos estatísticos que têm contribuído para o conhecimento dos progressos do Estado Italiano.

No final, foi o conferente muito aplaudido pelo seu valioso trabalho.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



Triunfo

Polachas & Discritos



Um rápido de 400 Diesel, saindo de Chicago em direcção a S. Paulo e Minneapolis

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Em 1835 inaugurou-se a primeira linha férrea alemã entre Nürnberg e Fürth. Sete anos mais tarde, por iniciativa do chefe dos serviços do antigo caminho de ferro Berlim-Magdeburg, Barão von Puttkammer, e do antecessor junto da Presidência da Polícia de Berlim, Dr. O. Von Müllmann, fundou-se a Associação para estudos de caminhos de ferro, que tomou por missão o fomento da sua evolução. Dentro em pouco importantes engenheiros alemães e especialistas, achavam-se inscritos entre os seus associados. Entre outros estavam Borsig, Egell e Schwarzkopff, os mais conhecidos fabricantes de máquinas daquela época. Mais tarde aderiram também Werner von Siemens e Alfred Krupp. A Associação atingiu os seus objectivos com pleno êxito, por meio de conferências, vitorias e concursos. Nos últimos anos ocupou-se com os problemas do tráfego das grandes cidades. Dedicou também a máxima atenção aos assuntos do trânsito de Berlim.

Fundada em 1842, a Associação para estudos de caminhos de ferro, perfez, portanto, cem anos de actividade.

— Sob a direcção do engenheiro Dogenkolb, do Comité Principal que tem a seu cargo a construção e

reparação das carruagens ferroviárias no Ministério do Armamento e das Munições do Reich, concluiu-se, para os caminhos de ferro da Alemanha, uma locomotiva simplificada de combóio de mercadorias, cuja construção foi confiada a uma fábrica alemã. Essa locomotiva vai servir de modelo à construção de muitas outras.

Com as simplificações obtidas, economizam-se consideravelmente material e tempo.

BRASIL Os caminhos de ferro brasileiros foram sujeitos a uma intervenção militar e assim continuaram submetidos às referidas autoridades por razões de interesse nacional, isto segundo um decreto recente da Presidência.

ÍNDIA Um telegrama de Teherão de 6 do mês findo informa que foi inaugurado o novo caminho de ferro que liga o Iran à Índia. A linha vai de Samann, a Leste de Teherão até Zahidan, a cerca de 900 quilómetros a Sueste, onde se junta a uma via férrea, já existente, que segue para a Índia, através do Beluchistan. O novo caminho de ferro foi construído rapidamente numa média de 600 metros por dia, e numa terra desértica, flagelada por tempestades de areia e chuvas tropicais. O trabalho foi efectuado inteiramente por indianos, e o material rolante veio da Índia. O caminho de ferro auxiliará, grandemente, o envio de materiais da Índia para a Rússia.



Vista duma secção de expedição dos correios junto à gare de «Anhalter» em Berlim. À direita vêem-se vagões de correio que entram na dita estação para serem carregados

ITÁLIA Depois de alguns meses de intenso trabalho ficou concluída a electrificação do trço ferroviário de Bolonha a Verona e a tracção eléctrica foi depois gradualmente usada em todos os combóios de passageiros daquela linha. Dêste modo o caminho de ferro eléctrico parte de Bolzano e chega até Reggio Calábria. Em 16 de Novembro começou a ser normal o funcionamento da tracção eléctrica na linha Trento-Verona-Bolonha.

Com a electrificação do trço Verona-Bolonha, o único que na linha Bolzano-Reggio Calábria ainda era explorado com a tracção a vapor, o Governo italiano realiza, seguindo um vasto plano autárquico, de há tempos estabelecido, uma das obras mais grandiosas e significativas desta época. Como se sabe, foi primeiramente levada a efeito, em 1929, a electrificação no

trço compreendido entre Brénnero e Bolonha; depois nos anos sucessivos estendeu-se a electrificação até Trento e, aberta as galerias dos Apeninos, até Florença e Roma, e daqui prosseguiu até Reggio Calábria. Agora concluiu-se essa obra e prevê-se assim uma economia total de 100 mil toneladas de carvão por ano. Para complemento dessa obra realizaram-se no período, que vai da Primavera de 1940 a Outubro de 1941, importantes trabalhos de organização, adaptação e transformação, podendo-se dizer que foram suficientes dezóito meses para completar o trço Verona-Bolonha.

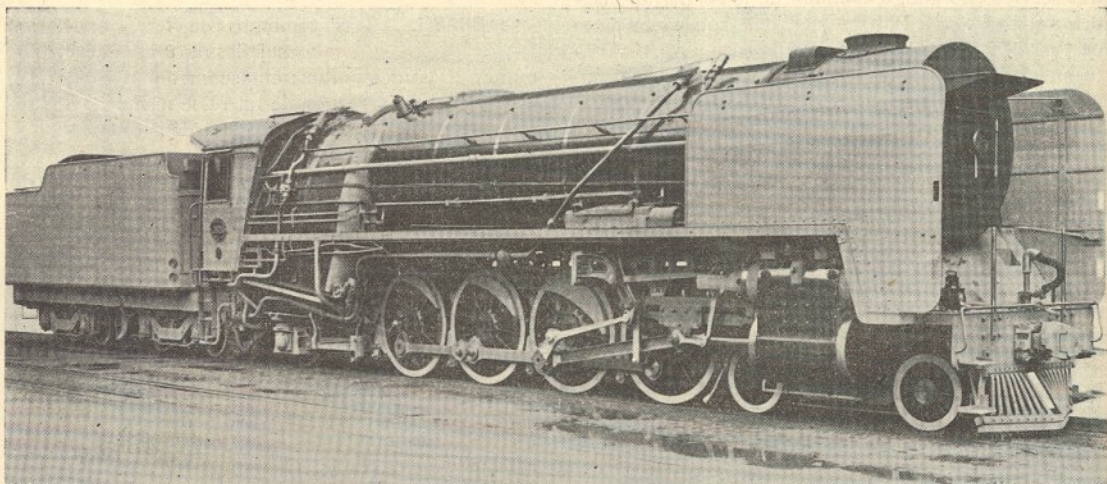
— Reduções concedidas nas viagens de estrangeiros e de italianos residentes no estrangeiro: 50 % nas viagens individuais; 70% nas viagens em grupos de pelo menos 8 pessoas.

A viagem deve ser de ida e volta ou circular com qualquer itinerário, mesmo que se passe mais de uma vez na mesma linha contanto que não tenha solução de continuidade; e deve começar numa estação da fronteira ou num pôrto ou aeroporto de tráfego internacional ou numa estação-término de um serviço internacional de camionagem. Pode também terminar na mesma estação inicial ou em qualquer outra estação, pôrto ou aeroporto de saída do País.

O bilhete é vendido mediante a simples apresentação do passaporte ou do salvo-condutó, no caso de se tratar de pessoas residentes na Africa Italiana ou nas possessões italianas, mas apenas dentro do prazo de 5 dias a partir da data da entrada na Itália.

A viagem de regresso só pode ser iniciada depois de uma permanência mínima de 6 dias no País.

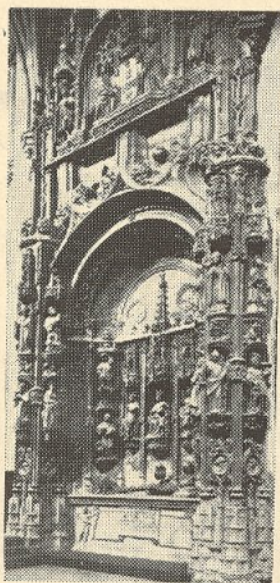
Os bilhetes são válidos por 60 dias, mas podem ser revalidados durante um ano, mediante o pagamento de um suplemento de 2% sôbre o preço do bilhete por cada dia de revalidação.



Locomotiva inglesa fabricada para os Caminhos de Ferro Sul-Africanos

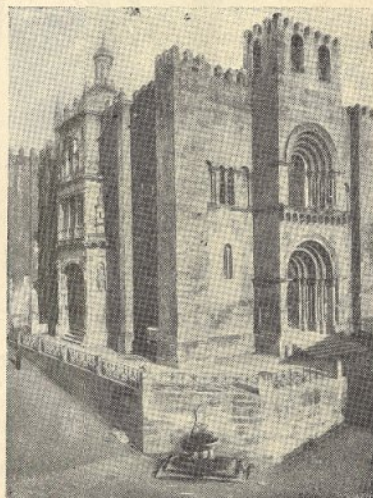


COIMBRA — A Biblioteca



COIMBRA

Túmulo de D. Afonso Henriques



COIMBRA — Sé Velha



COIMBRA — Rio Mondego

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

AVENIDA — A Cova da Moura

O facto da «Cova da Moura» pertencer à freguesia de Santos, não quer dizer que não possa ser homenageada pela freguesia de «Camões». E assim o entenderam os empresários do teatro Avenida, apresentando a fantasia de estilo «espanpanante» a que deram o nome da «Cova da Moura», da autoria de Fernando Santos, Almeida Amaral e Lourenço Rodrigues, musicada por Jaime Mendes, Raúl Ferrão e João Nobre. É preciso que uma empresa não ligue importância alguma ao dinheiro, para o dispende, às mãos largas, numa montagem desta natureza. E sempre no intuito de bem servir o público, que nem sempre é agradecido, dando-lhe um divertimento de uma capital civilisada.

Este público, que está habituado a ver, nos cinemas, grandes e aparatosas montagens, não dispensa de as ver também no teatro, e de aí resulta que as empresas, algumas com bastante sacrifício, lhe dão espectáculos magníficos para a visão, com guarda-roupa rico, luxuoso e de muito bom gosto, efeitos de luz que se coadunam perfeitamente com os tons dos fatos e cenários, devidos aos melhores artistas de pincel. Está neste caso «Cova da Moura, divertimento grandioso e apropriado para a época «Natal e Ano Bom», que vamos encetar.

A lenda da «Cova da Moura», que não vejo necessidade de relatar para não tirar o sabor do imprevisto, é-nos contada em 2 actos e 17 quadros, passando deante dos nossos olhos uma enorme profusão de números soltos e de conjunto, óra cómicos com alusões preciosíssimas e cheias de oportunidade, ora dramáticos e sentimentais, que entreteem o público, pelo saber de Rosa Mateus.

E entre cenários de Reinaldo Martins, Mendes, Duarte, Mergulhão, Mário Garcia, Baltasar Rodrigues, com cortinas de Leite Rosa e vestuários dos ateliers Paiva, sob figurinos de Laer Neves, deslisam os artistas abaixo mencionados, todos guiados por Soares Correia e Álvaro de Almeida, que são como que os compadres desta fantasia, dando-lhe vida e animação.

Estevam Amarante, o grande creador de figuras popu-

lares, observando com minuciosidade e escrúpulo todos os pequeninos detalhes dos papeis que interpreta, tem várias rábulas cheias de verdade, destacando-se no «arquitecto»; Carmencita Aubert, sempre graciosa, mas, talvez mal aproveitada, destaca-se na «Mari Cruz», que lhe está a carácter por causa do tipo «andaluz». Teresa Gomes sempre engraçada e com uma maneira de representar muito particular, faz rir especialmente na «Bruxa». Natália Viana e Luiz Piçarra cantam dois números. Natália Viana, que nos agudos desafina, cantou «J'ai vu passer l'hirondelle» que nada tem que ver com a fantasia. Luiz Piçarra canta uma valsa de encantador sabor cigano. Beatriz Belmar e Maria Brazão, muito graciosas e elegantes, tendo pouco que fazer. Pouco têm que fazer também Sara Rafael, Helena Félix, Reginaldo Duarte, Alfredo Pereira e Celestino Ribeiro.

A destacar um bailado muito bem marcado e impecavelmente dançado por Elvira Prusner e Jeanette Vallée. Merecem também referência especial as «cabeças de cartaz», principalmente as de Nascimento Fernandes e Erico Braga.

«Cova da Moura» é um delicioso conto para as crianças verem e os graudos presencarem.

MARIA VICTÓRIA — O Senhor da Pedra

Há uma certa rivalidade entre o público de Lisboa e o do Pôrto, principalmente quanto a peças teatrais. Quando uma peça alcança um êxito em Lisboa, é certo e sabido que desagrada no Pôrto e vice-versa. É claro que há excepções e o «Senhor da Pedra», está neste número. O título frisa uma das grandes romarias da capital nortenha, onde foi estreada. Mas como veio a Lisboa, os autores viram-se na necessidade de lhe fazer algumas modificações, a-fim-de lhe tirar qualquer parcela de baírrismo que pudesse ter.

Não sei como é ainda possível fazer revistas. E, quando julgamos que os assuntos estão esgotados, os autores lá arranjam maneira de os trabalhar, que parecem novinhos em folha. Para isso é necessário o saber e a experiência de António Porto, Anibal Nazaré e Fernando Avila que, de colaboração com Jaime Mendes e Fernando Carvalho, apresentaram um espectáculo que, sem favor, conquistou plenamente o agrado do público.

Se mais não fôsse, bastava a formidável rábula «O Velho Professor» para impor os autores e o artista Alfredo Ruas à consideração do público. A rábula está muitíssimo bem escrita; o artista interpreta-a primorosamente, tendo arranjado uma caracterisação estupenda, que mais uma vez o coloca na categoria de «mestre em caracterisação», cadeira

que, infelizmente, não existe no nosso Conservatório de Teatro.

Manuel Santos Carvalho, compadria tóda a peça com a sua sobriedade costumada. Maria Albertina voltou ao tablado e parece que mais nova, tal foi a alegria e vida que deu aos papéis. Laura Alves que continua a marcar o seu lugar à custa de estudo e de trabalho, merece referências no «rapaz da rua» de linguagem empolada. A bailarina Perry Astor é uma magnífica artista, salientando-se no bailado exagêntico e na Severa chalada, dois momentos coreográficos interessantíssimos, aplaudidos e de que compartilhou Humberto. Carlos Leal, certíssimo, especialmente no «inquisidor». Carlos Alves com a sua maneira muito especial de representar, agradou plenamente. Filomena Casado, Margarida de Almeida, dizendo bem, Maria Fernanda e Linda Rosa, contribuem em muito, com a sua arte e gentileza, para o êxito do espectáculo, de que compartilharam, com muita justiça, as girls muito afinadas e disciplinadas.

A música acompanha bem os diversos passos da revista, emoldurados por belos cenários, e tudo debaixo da competência de Piero e António Gomes.

APOLO — Noite de S. João

A peça «Noite de S. João» em cena no Teatro Apolo, é uma das mais agradáveis a que tenho assistido. É como que um banquete, com grande e variado número de iguarias. Peça cheia, com princípio, meio e fim, muito bem dialogada, com versos muitíssimo bem feitos e com um enredo autenticamente popular, quadra bem no teatro Apolo, que também é popular.

Alberto Barbosa, que conhece o público como nenhum outro autor, José Galhardo e Vasco Santana, tocaram as teclas todas, como se costuma dizer.

Tem tudo quanto é preciso para agradar; números pa. trióticos, sentimentais, cómicos, dramáticos e até cínicos, tudo muito bem marcado e vincado. Para complemento, a música, principalmente a de Raúl Ferrão, que é um dos raros compositores com inspiração fora do vulgar, mas, de feição extremamente popular. Qualquer número que escreve, imediatamente fica no ouvido. É o que tem sucedido com todos os que tem escrito, e com os que apresenta na «Noite de S. João». Qual deles é o melhor? É difícil dizê-lo. E, no entanto, é preciso atender a que não escreve para cantores com es. cola, o que torna ainda mais difícil a sua missão. E, como a música é alegre, valoriza muito mais o trabalho do artista.

Adelina Abranches faz uma velhinha, muitíssimo simpática, como ela é. Mirita, está como peixe na água, na sua nova interpretação. Vasco Santana reeditou a figura do «Magala», que aplaudimos na revista «Grande Paródia». Armando Machado, certo. Elvira Velez, correcta, se bem que, às vezes, se deixa arrebatar pelo exagero, para contemporisar com o público. Maria Salomé, uma rapariga invejosa, interessante. Ema de Oliveira, venceu a figura de uma mulher do povo. Maria Reis, Branca Saldanha e Maria Rosário, interpretaram diferentes papéis, e como são muitos os personagens, tiveram que dobrar, o mesmo sucedendo a Francisco Costa, Sales Ribeiró e Constantino de Carvalho, todos certos. Berta Cardoso, a famosa cantadeira, interessa bastante o público, com a sua excelente maneira de cantar, ajudada por uma magnífica voz. Alberto Reis, cantou e representou muito bem.

Paiva Raposo fez um cínico cheio de verdade.

Intervem também no espectáculo a bailarina «Pastora Soler», interpretando com as «girls» o número «Cravos de Espanha», da autoria da compositora D. Manuela Cancio Reis, que juntamente com Raúl Ferrão, de quem já falei, e com Carlos Dias, compuseram a música. Cenários muito interessantes e cheios de verdade de Mergulhão, Cunha e Silva e Manuel Lima. Encenação boa de Vasco Santana.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

GIMNASIO — 21,50 — «Recompensa»
 TRINDADE — 21,50 — «Azas»
 AVENIDA — 20,50 e 22,45 — «A Cova da Moura»
 APOLO — 20,50 e 22,45 — A opereta «A noite de S. João»
 MARIA VITORIA — 20,50 e 22,45 — «O Senhor da Pedra»
 VARIEDADES — 20,45 e 25 — «Novos e velhos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Aniki-Bóbó»
 POLITEAMA — 21,50 — «A lei da força»
 OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Outra vez o Lobo Solitário»
 S. LUIZ — 21,50 — Filmes que causam surpresa.
 ODÉON — Estreias consecutivas.
 TIVOLI — 21,50 — Todas as semanas novos programas.
 CONDES — 15 e 21,50 — Filmes de grande emoção.
 CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
 CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
 PARIS — As 20,50 — Filmes variados.
 EUROPA — As 21 — Filmes variados.
 LYS — 21 — Filmes emotivos.
 CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.
 JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
 PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.
 PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 REX — 21,15 — Programa duplo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

<p>O GLYCOL amacia a pele. O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura. O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz. O GLYCOL evita o cício. O GLYCOL dá a tódas as peles o raro encanto da mocidade.</p>	G L Y C O L	<p>O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia. O GLYCOL cura tódas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espi-nhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.</p>
---	----------------------------	---

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sêlos do correio, nome e morada



PORTO — Aspectos dos claustros da Catedral



Porto de Leixões



PORTO — Palácio da Bolsa

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Com a assistência de todos os seus corpos gerentes, realizou-se na sala das sessões do Grupo Tauromáquico «Sector 1» uma sessão de homenagem para inauguração dos retratos dos antigos e falecidos presidentes da Direcção, srs.: dr. Adolfo Leitão e dr. António Jardim de Monte São que foi professor da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Usaram da palavra os srs. Manuel Serras, dr. Amável da Silva e Carlos d'Ornellas. Guardaram-se alguns minutos de silêncio em memória das duas figuras que ao «Grupo» deram bastante relêvo.

Brevemente vai esta colectividade recomençar a série de conferências que terá inicio com a do jornalista tauromáquico espanhol sr. Henrique Vila, figura marcante no toureio do país visinho, seguindo-se os outros conferentes, srs. dr. Américo Marinho, Rogério Perez, dr. Ramada Curto, Niza da Silva, dr. Ary dos Santos, dr. Carlos Costa, etc.

* * *

No dia 23 reuniu-se, a Assembleia Geral do Grupo Tauromáquico «Sector 1» para eleição dos corpos gerentes para o próximo ano. Presidiu o sr. Manuel Serras, secretariado pelos srs. Luz Soares e António Borges. As eleições deram o seguinte resultado:

Assembleia Geral — Presidente: Manuel Serras. Vice-Presidente: Dr. Amável Soares da Silva. 1.º Secretário: António Pereira Alves. 2.º Secretário: Augusto de Sousa Pina.

Direcção — Presidente: Carlos d'Ornellas. Vice-Presidente: Alvaro Figueiredo d'Almeida. Tesoureiro: José Mayer. 1.º Secretário: Alberto Espírito Santo. 2.º Secretário: António Borges. 1.º Vogal: Capitão Bernardino Tudela de Vasconcelos. 2.º Vogal: José Francisco Botto. Suplentes: João António Barbosa e Augusto R. Silva Araújo.

Conselho Fiscal — Presidente: José Augusto de Saphera da Costa. Secretário: Eurico Viçoso. Relator: Tomaz dos Santos. Suplente: João dos Santos Abrantes.

Delegados à Federação das Sociedades de Recreio — Dr. Aristides Frago e Alberto Malaquias de Lemos.

No dia 30 do mês findo o presidente da Assembleia Geral, sr. Manuel Serras, deu posse aos novos corpos gerentes, tendo dirigido, a propósito, palavras de justiça para a Direcção cessante e de cumprimentos amistosos para os que iam gerir, este ano, os destinos do «Sector 1».

Usaram ainda da palavra os srs.: dr. Américo Marinho, Carlos d'Ornellas e Alvaro Figueiredo de Almeida.

Brindes e Calendários

Muito agradecemos os calendários que nos foram enviados pelas seguintes firmas:

Farmácia Franco, Filhos; Mutualidade da F. I. A. T. C. (Centro Informativo del Transporte), de Barcelona; e Pimentel & Casquilho, L.^{da}.

BOAS FESTAS

Tiveram a gentileza, que reconhecidamente agradecemos, de nos enviarem cumprimentos de Boas Festas, os srs.: Administrador Geral dos Correios, assim como os Administradores Adjuntos e restante pessoal dos C. T. T.; Grupo Tauromáquico «Sector 1»; Luiz Mayor Santos; Empresa de Sacos de Papel, L.^{da}; Soares & Mendonça, L.^{da}; Rovére, L.^{da}; Dominguez & Lavadinho, L.^{da}; British Broadcasting Corporation (B. B. C.); Sociedade do Café Leão de Ouro, L.^{da}, do Pôrto; Companhia de Seguros «Tranquilidade»; Fábrica de Tintas e Vernizes Atlântic, L.^{da}; Sociedade Artemis, Limitada; Espingardaria Central de António Montez; José Luiz Simões; Centro Luso-Alemão de Intercâmbio Cultural; Dário Sousa e Albuquerque; Ordem dos Cavaleiros das Esporas Douradas; João A. Garcia; Direcção das Caves da Raposeira; E. A. Strasen, director dos Caminhos de Ferro Alemães (Secção de Turismo); Carlos J. Grill, Ventura d'Almeida & Pena e Manuel Ferreira d'Almeida.

Proibições que têm de observar

os passageiros de caminhos de ferro

O «Diário do Governo» vai publicar um decreto, que introduz alterações no decreto n.º 14.330, que promulga várias disposições sobre serviço de exploração dos caminhos de ferro.

Por esse diploma a redacção do artigo 11.º da tarifa geral, para transportes de grande e pequena velocidade, passa a ser a seguinte:

Artigo 11.º — É expressamente proibido: 1.º Entrar ou sair da carruagem pelo lado oposto ao da plataforma em que fôr feito o serviço do combóio; 2.º Passar de uma para outra carruagem, quando não haja para isso comunicação própria entre elas, ou debruçar-se das janelas durante a marcha; 3.º Entrar ou sair das carruagens, a não ser nas estações ou apeadeiros e depois de o combóio estar completamente parado; 4.º Subir ou tentar subir aos estribos das carruagens, depois de ser dado o sinal de partida; 5.º Fumar nas carruagens em que vão pessoas a quem o fumo incomode; 6.º Vender quaisquer artigos sem autorização das empresas; 7.º Exercer ou tentar exercer a mendicância ou angariar donativos, por qualquer meio e sob qualquer pretexto (música, canto, distribuição de postais, etc.); 8.º Praticar quaisquer jogos ou actos que perturbem a boa ordem dos serviços ferroviários ou incomodem os passageiros; 9.º Cuspir nas carruagens ou lançar nelas quaisquer detritos ou objectos que as sujem ou deteriore; 10.º Colocar malas ou volumes pesados sobre os bancos das carruagens ou os pés directamente sobre os estofos, ou colocar quaisquer objectos em lugar que não pertença ao passageiro; 11.º Arremessar das carruagens quaisquer objectos que possam causar dano; 12.º Abrir as janelas, quando haja reclamação de outros passageiros; 13.º Transitar a pé pelas linhas, sem licença especial concedida pelas empresas.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 292, 2.ª série, de 15 de Dezembro publica o seguinte:

Instituto Nacional do Trabalho e Previdência

Secção da Organização Corporativa

Para os devidos efeitos se publica o seguinte despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social de 30 de Novembro último:

I

Em harmonia com o decreto-lei n.º 29.931, de 15 de Setembro de 1939, ficam obrigados ao pagamento das cotas a que, por disposição estatutária, estão sujeitos os sócios do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Vale do Vouga todos os ferroviários do Vale do Vouga que exerçam a sua actividade profissional na área abrangida pelo mesmo Sindicato.

II

Para os efeitos do disposto, neste despacho deverá a respectiva empresa descontar nos vencimentos do seu pessoal a importância da referida cotização mensal, a qual é de 2\$50.

III

A quantia resultante dos descontos fixados neste despacho, devidamente acompanhada de nota elucidativa deverá ser entregue até ao dia 8 do mês seguinte ao Sindicato interessado.

IV

A falta de cumprimento deste despacho sujeitará os infractores ao regime de sanções a que se refere o artigo 5.º do decreto-lei n.º 29.931.

V

Este diploma entra em vigor no dia 1 de Janeiro de 1943.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 291, 2.ª série, de 13 de Dezembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da liquidação, de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1942 (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 142.075\$35 como liquidação desta garantia.

Repartição dos Serviços Gerais

O «Diário do Governo» n.º 268, 2.ª série, de 16 de Novembro de 1942, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja exonerado a seu pedido, a partir de 5 do corrente mês, o escriptorário de 2.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Francisco Pessoa Júnior, e, conseqüentemente, rescindido o contrato de 31 de Agosto de 1938.

Para os devidos efeitos e por determinação superior se publica o seguinte esclarecimento e conseqüente rectificação à tabela I anexa à portaria de 10 do mês de Outubro último que aprovou os estudos realizados e a proposta apresentada pela comissão nomeada para a unificação dos vencimentos e salários do pessoal das linhas do Vale do Vouga, cuja exploração está presentemente confiada à Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro:

«A categoria de escriptorários compreenderá as seguintes classes, com os vencimentos que vão indicados a seguir:

Escriturários principais . . .	1.000\$00
Escriturários de 1.ª classe	900\$00
Escriturários de 2.ª classe	800\$00

O «Diário do Governo» n.º 269, 2.ª série, de 17 de Novembro de 1942 publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo 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, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terrenos destinados à mudança de localização do apeadeiro de Carvoeiro, na linha do Vale do Vouga.

Manda o Governo 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, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de duas parcelas de terreno entre os quilómetros 122,049.40 e 122,151.90 da linha férrea do Minho, destinadas à construção de uma plataforma e abrigo para passageiros no apeadeiro de Carvalha.

Manda o Governo 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, que sejam declaradas sobranças duas parcelas de terreno, com as superfícies de 1:001m².98 e 2:144m².28,

localizadas junto à estação de Vila Nova de Gaia, da linha férrea do norte, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Santa Marinha, concelho de Vila Nova de Gaia e distrito do Pôrto, e confrontam a primeira ao norte e nascente com Frederico Wanzeler e Croft, ao sul com o caminho de ferro e ao poente com a casa bancária de Luiz Ferreira Alves & C.ª e a segunda ao norte e poente com o caminho de ferro, ao nascente com Frederico Wanzeler e Croft, José Salgado Guimarães e Rua da Fonte Santa e ao sul com José Salgado Guimarães e caminho de ferro.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 268, 2.ª série, de 16 de Novembro de 1942, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto da vistoria para a recepção definitiva das obras respeitantes ao primeiro contrato adicional de 4 de Novembro de 1939, de construção de um pontão de 15 metros de vão, como trabalho a mais da empreitada n.º 19 da linha de Portalegre, de que é adjudicatário Francisco José Morgadinho, aprovar o referido auto e bem assim declarar o referido adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do mesmo contrato.

Manda o Governo 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 sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 35^m2,75, à direita da linha férrea de Guimarães entre os quilómetros 17,932.10 e 17,956.10, 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 Real, freguesia de Muro, concelho de Santo Tirso, distrito do Pôrto, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e ao nascente com António Moreira de Sousa.

Em conformidade com o disposto nos artigos 4.º e 5.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, a parcela em referência está sujeita a reversão, por haver sido expropriada em 10 de Julho de 1930.

O «Diário do Governo» n.º 281, 2.ª série, de 2 de Dezembro de 1942, publica o seguinte:

Manda o Governo 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 sejam declaradas sobranças as seguintes parcelas de terreno:

Com a superfície de 62,40 à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 73,840.40 e 73,906.00, nos termos do § 2.º artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Iria, concelho e distrito de Santarém, e confronta ao norte, sul e poente com a rua municipal e ao nascente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Santarém, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 291, 2.ª série, de 13 de Dezembro publica o seguinte:

Manda o Governo 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 sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 205 metros quadrados, à direita da linha férrea do sul, junto à estação de Vendas Novas, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Vendas Novas, concelho de Montemor-o-Novo e distrito de Évora, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com o caminho de ferro e a Escola Prática de Artilharia e ao poente com a Escola Prática de Artilharia e herdeiros de Isidro Domingues Alvarez.

A supracitada parcela de terreno é cedida ao Ministério da Guerra em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 268, 2.ª série, de 16 de Novembro de 1942, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 10 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 4, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o § 1.º do artigo 1.º da mencionada tarifa, sobre transportes com declaração de valor.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado,

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

por despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 10 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é anulada a concessão estabelecida pelo E-N.º 1:490, de 24 de Dezembro de 1932, sobre carregamento de vagões completos de gado lanígero.

O «Diário do Governo» n.º 282, 1.ª série, de 3 de Dezembro publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 26 do mês findo, os seguintes projectos de aviso ao público, ambos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ampliando o serviço público que presentemente é desempenhado pelo apeadeiro de S. Domingos.

De aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado em nome das restantes empresas ferroviárias pela qual são criadas as rubricas: soja sêca, soja torrada e soja verde.

O «Diário do Governo» n.º 293, 2.ª série, de 16 de Dezembro publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 21 de Novembro findo, foi homologada a proposta desta Direcção Geral para a inscrição na Câmara dos Agentes Transitários, nos termos do § 2.º da portaria n.º 9:852, de 31 de Julho de 1941, de mais as seguintes firmas: Custódio Barbosa, Limitada (Pôrto); Ribeiro Bourquin, Limitada (Lisboa); João de Brito & C.^a (Lisboa); Germano Serrão Arnaud (Lisboa); Banco Borges & Irmão (Lisboa); A. J. Gonçalves de Moraes, Limitada (Pôrto).

Apesar de todas as dificuldades da guerra

A

C. U. F.

vendeu em 1942 e expediu a tempo e horas por CAMINHO DE FERRO, VIA MARÍTIMA e VIA FLUVIAL mais quarenta mil toneladas de adubos que em 1941 e realizou assim o MAIOR movimento de venda e expedições registado desde a sua fundação

Companhia União Fabril

**R. do Comércio, 49
LISBOA**

**R. Sá da Bandeira, 84
PORTO**

Publicações recebidas

Roteiro dos Monumentos de Arquitectura Militar do Concelho da Guarda — por *João de Almeida* — Coimbra, 1942

Ao honrar-nos, há poucos dias, com a sua visita, o sr. general João de Almeida, o célebre herói de Dembos, deixou-nos sobre a nossa mesa de trabalho um exemplar do seu último livro — «Roteiro dos Monumentos de Arquitectura Militar do Concelho da Guarda», dado à impressão pela firma «Coimbra Editora, L.^{da}».

Estudioso, na posse de uma cultura ampla, com raras qualidades de escritor, o sr. general João de Almeida não só se tem dedicado a assuntos militares, têm-se ocupado também, com superior critério, de variadíssimos problemas ultramarinos.

O trabalho que temos presente, profusamente ilustrado, é dedicado ao Concelho da Guarda e trata, com erudição, da história dos seus monumentos de arquitectura militar.

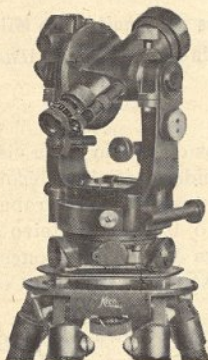
Os estudos arqueológicos e a interpretação de textos antigos têm um encanto especial e, também, a sua poesia. O livro do sr. general João de Almeida pertence ao número das obras de investigação que são, ao mesmo tempo, obras de arte.

Dêsse livro transcrevemos noutro lugar dêste número algumas páginas do interessante capítulo «As Fortalezas da cidade da Guarda». O erudito e o artista revelam-se com todo o esplendor nesse magnífico trecho.



P O R T O
Estação de S. Bento

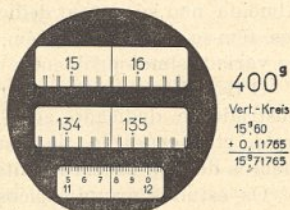
TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2



Ultima criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação da 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES DISPOSITIVOS PERMITINDO UM TRABALHO MAIS RÁPIDO E PRECISO

Exemplo de Leitura com Micrometro Optico. Cada Leitura representa a Média Aritmética de Duas Posições Diametralmente Opostas.



PECAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C.ª L.ª DA RUA DOS FANQUEIROS, 15

AGA Radio

Sinónimo de qualidade e bom gosto



Nacional Radio, L.ª



Abreu Júnior & C.ª L.ª

R. Betesga, 57-1.º

R. Sto. António, 66

LISBOA — Telef. 26251

PORTO — Telef. 6504

AGUIAR & MELLO, L.ª DA

PRAÇA DO MÚNICÍPIO, 13-loja

Telefones 21151-21152

L I S B O A

Cimento Hidrofugado «LIZ N.»

IMPERMEABILISADOR PARA:

Empenas, Fundações, Caves, Tanques, etc.

PRODUCTO NACIONAL DA

Empreza de Cimentos de Leiria

TELEFONE: 26770
TELEGR. «HASWI»

H. W. DAEHNHARDT

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

Rua da Victória, 42, 3.º D.

CAIXA POSTAL 380

L i s b o a

TELEFONE 6706

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

A FURLANA, L.ª DA

RUA CHAVES D'OLIVEIRA, 122

P O R T O

A QUEM

V
I
A
J
A

Não saia do país sem levar o Manual do Viajante em Portugal, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. A venda em todas as livrarias do país e na redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

António da Costa Júnior

Correspondente do Banco Espírito Santo, Borges & Irmão, Banco Aliança, Banco Pinto & Sotto Mayor, Banco Lisboa & Açores, Banco Nacional Ultramarino e Casa Bancária de José Emílio R. de Magalhães

FÁBRICA DE PRODUTOS RESINOSOS

Estabelecimento de mercearias, cereais e vinhos

Depositário da Cerâmica de Taveiro e dos tabacos «A TABAQUEIRA». Depósito da C. U. F.

ALBERGARIA DOS DOZE

J. Reis Vieira, L.^{da}

FÁBRICAS DE SERRAÇÃO DE MADEIRAS

EM { CAXARIAS, URQUEIRA,
ALBERGARIA E PERUCHA

Séde e Escritório

CAXARIAS—Norte

TELEFONE 2852

JOSÉ MARIA SIMÕES

**Avenida Fernão de Magalhães, 15
COIMBRA**

Jacinto Simões

DESTILAÇÃO DE BEBIDAS

FÁBRICA DE PRODUTOS RESINOSOS

ALBERGARIA DOS DOZE

JOSÉ MARIA DOS SANTOS & C.ª L.^{DA}
Empresa de Auto-Ônibus de Aluguer

Carreira de serviço público para o transporte de passageiros entre : Coimbra-Sernache-Condeixa, Figueira da Foz-Tocha-Mira-Vagos-Ilhavo-Aveiro, Mira (Fila)-Febres-Cantanhede-Ançã-Coimbra, Praia de Mira-Mira-Cantanhede-Ançã-Coimbra, Tocha-Lemedo-Cantanhede

Alugam-se confortáveis Auto-Carros para excursões

Escritório—RUA DA SOFIA, 75

TELEFONES: Escritório 147 — Garage 1244 — **COIMBRA**

Oficina de Serralharia de BENTO VIEIRA DA SILVA

SOLDADURAS A AUTOGÉNIO

ALBERGARIA DOS DOZE (Linha do Norte)

Café-Restaurante SANTA CRUZ, L.^{DA}

(Monumento Nacional) — O melhor e mais bem localizado

Praça 8 de Maio COIMBRA Telef. 677

ANTÓNIO FREIRE

COM OFICINA DE SERRALHEIRO — ENCARREGA-SE DE TODOS OS TRABALHOS CONCERNENTES À SUA ARTE

Bicas e ferramentas à francesa e portuguesa — **Albergaria dos Doze**

Carpintaria Mecânica Conimbricense, L.^{da}

DEPÓSITO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Avenida Fernão de Magalhães—Telefone 861 — COIMBRA

JOSÉ FRANCISCO PIMPÃO

Secção de Serração, Moagem e Lagar de Azeite

CASA FUNDADA EM 1917

ALBERGARIA DOS DOZE

Cereais — Vinhos — Mercearias — Adubos
— Fábrica de Serração de Madeiras
aparelhadas e em tóscio — Lenhas — Lagar
de Azeite e Moagem

Manoel Paulo

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

ARTIGOS PARA CALÇADO

**OLIVEIRA DO DOURO
VILA NOVA DE GAIA**

Manuel Bemzinho da Costa

Fábrica de Produtos Resinosos

ALBERGARIA DOS DOZE -- CARTARIA

**TIPOGRAFIA PROGRÉDIOR
CUNHAS & PEREIRA, L.^{DA}**

Trabalhos tipográficos em todos os géneros.

Trabalhos de encadernação simples e de luxo

RUA BOMJARDIM, 437-A — PORTO — Telefone 5863

Manuel da Costa Júnior

Fábrica de Produtos Resinosos

ALBERGARIA DOS DOZE

O P C A

ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

Aliados 54

Telefone 4410 P. B. X

PORTO

TELEFONE 15994
JOSÉ MARIA MACHADO
 FÁBRICA PORTUGUESA
 DE CORREIAS E TACOS
392, RUA DE FRANCOS, 400
PORTO—Portugal

A Carneira Carlos Begonha, L.^{da}

PORTO—Rua do Infante D. Henrique, 61-2.º — Telef. 2133

CARVÃO PARA COSINHA E AQUECIMENTO, CHAUFFAGE,
 COKE DE GAZ, ALICORNE, BRIQUETES — CARVÃO PARA
 INDUSTRIA: CARDIFF — HULL — NEWCASTLE — COKE
 FUNDIÇÃO, ANTRACITE, FORJA—ÓTIMAS QUALIDADES

Fábrica de Botões Triunfante

— DE —

V. Martins dos Reis

TELEFONE 64

S. CAETANO—RIO TINTO

FÁBRICA DE CAL PARA EXPORTAÇÃO

Premiada na Exposição Industrial e Agrícola de 1901

Esta fábrica fundada por F. DA SILVA FRANCO
 é a mais antiga e acreditada da FIGUEIRA DA FOZ

ZELINDA LINO FRANCO (Viúva de F. da Silva Franco)

Rua Bartolomeu Dias, 44—FIGUEIRA DA FOZ

Não ande V. Ex.^a à procura da rôlha...

TODOS OS ARTIGOS EM CORTIÇA: Batoques, tapan-
 deiras, cortiça para pavimentos, serim de cortiça para
 isolamentos, lâminas de cortiça para calçado, lâ de cortiça
 para colchões e almofadas, etc., etc.

VENDEM-SE NA:

SOC. AÇOREANA DE CORTIÇAS, L.^{DA}

RUA DO BOMJARDIM. 277—Telefone 6059—PORTO

Jorge Martins d'Alte

Fornecedor de desperdícios de algodão para
 — limpeza de máquinas e automóveis —

Sucessor de AUGUSTO MARTINS & FILHO

RUA DA VICTÓRIA, 88—PORTO—Telef. 1475

JOSÉ LUIZ PACHECO

CONSTRUTOR CIVIL

OBRAS POR EMPREITADA E POR ADMINISTRAÇÃO

Largo de Carcavelos, n.º 12 — MATOZINHOS

MATOZINHOS — TELEFONE 210

BRIQUETES IMPERIAL COSINHA E AQUECIMENTO

VENDEM:

NO PORTO — GARCIA FERNANDES & C.^a

Muro dos Bacalhoeiros, 112

EM LISBOA — Estabelecimentos Herold, L.^{da}

Rua dos Douradores, 7

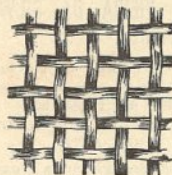
Albano Oliveira Campos

IMPORTADOR E EXPORTADOR

CAIS DAS PEDRAS, 22 — PORTO

Telefone 15114

End. Teleg. CAMPOLI



REDES especiais para
 faúlheiros de locomotivas

OFICINA DRAGÃO

Rua Barão de S. Cosme, 53-55

Telefone 4691 — PORTO

EM LISBOA:

Travessa das Aguas Livres, 14-1.º

Telefone 53008

AGÊNCIA GERAL DE CONTRIBUÍNTES

Contribuições e Impostos, Assuntos nas
 Repartições do Estado, Câmara Muni-
 cipal, etc. — C O B R A N Ç A S —

ESCRITÓRIO R. de Santo António, 171-2.º

Telefone, 592 — PORTO

O Director: ARNALDO FERREIRA COUTO

SOUZA, CRUZ & C.^a, L.^{DA}

BANQUEIROS

13. Praça da Liberdade, 14

Filial em MATOZINHOS: **RUA BRITO CAPELO, 262**

Delegação central da **Companhia de Seguros Garantia**

Efectuam todas as transacções bancarias

Tele | fone — 1421
 | gramas — Ziwan—Pôrto

Sociedade Fornecedora da Indústria, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

R. Cândido dos Reis, 74-2.º — PORTO

ANTERO & CARDOSO

RUA SANTO ANTÓNIO, 41-3.º

ARMAZENS — Rua Burgães, 345 — PORTO

Desperdícios de algodão para limpeza de máquinas,
 arcos de ferro e aço de fardos de algodão, etc.

TODAS AS QUALIDADES

TELEF. 1651

SOARES, IRMÃO & C.^a

PLUVIUS

Fábrica de gabardines — Lanifícios

Rua de Santa Catarina, 49 — PORTO

Telefone 2330

Victor Andrade

32, Rua José Falcão, 34 — Telefone, 553 — PORTO

Máquinas novas e usadas

Rolamentos — Uniãoes — Chumaceiras — Soldadura eléctrica

ERLING LEIF KROHN

Rua do Bomjardim, 371-1.º — PORTO

TELEFONE 6947

Representante de acreditadas fábricas estrangeiras de:

PAPEIS DE TODAS AS QUALIDADES — POS-
TAIS DAS MELHORES PROCEDENCIAS —
CROMOS, ESTAMPAS RELIGIOSAS, etc., etc.



Único distribuidor para Portugal e Colónias
do papel de fumar «SETE ? SEIS»

AOS EX.^{mos} SRS. ENGENHEIROS, ARQUIC-
TETOS, CONSTRUCTORES CIVIS E PAR-
TICULARES. QUEREIS UM PAVIMENTO
ARTÍSTICO, SEM JUNTAS, EM MARMO-
RITE **A?** — DIRIJAM-SE À FIRMA:

Carvalho & Serra, L.^{da}

Avenida Fernão de Magalhães n.º 774

TELEFONE 1127

PORTO

ORÇAMENTO GRÁTIS

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA
Legal & General Assurance Society, Ltd.

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Avenida dos Aliados, 54-2.º

P O R T O

Telefones } 1374
 } 1384

Telegramas: CORPINSUR

SOCIEDADE MINEIRA DE SAZES, L.^{da}

Sede — S A Z E S — Penacova

Minérios de Manganez e epómite

Escritórios e Armazens: M E A L H A D A

SERVIÇO COMBINADO COM A COMPANHIA DOS
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Telef. 42 — M E A L H A D A — Endereço Telegráfico — M I N A S



MINAS DE ANADIA, L.^{da}

Sede — M E A L H A D A

AS MAIS IMPORTANTES MINAS DE «MANGA-
NÉZIO» DO PAÍS

AS MAIORES E MAIS MODERNAS INSTALAÇÕES
DE TRATAMENTO DE MINÉRIO DE «MANGANEZ»

Telef. 42 — M E A L H A D A — Endereço telegráfico — Minas

Fábrica de Tintas e Vernizes



TINTAS E VERNIZES DE TODAS AS QUALIDADES E PARA TODAS AS ESPECIALIDADES



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}



Rua de Bento Júnior

Telefones: 4594-8595 - PORTO

SEGUROS

CONTRA TODOS OS RISCOS NAS MELHORES COMPANHIAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS. — ASSISTÊNCIA EM TODOS OS SINISTROS

Carlos Silva

Rua de Rodrigues de Sampaio, 194-1.º — PORTO

Telefone 4655

DOMINGUES D'OLIVEIRA

TIPOGRAFIA: Execução rápida e perfeita de todos os trabalhos tipográficos. ENCADERNAÇÃO: Todas as encadernações simples e de luxo, com a máxima perfeição

Campo Mártires da Pátria, 114-A — Telef. 2412 — PORTO

A PORTUENSE—Tipografia e Encadernação

Rua Conde Vizela, 80 — Telefone 7062 — PORTO

FÁBRICA DE CALÇADO

DE **ANTÓNIO DOS SANTOS MAIA & COSTA**

Rua da Escola Central

AVINTES — VILA NOVA DE GAIA Telef. 22 — AVINTES

Calçado caseiro, Camurças, Feltros, Verniz, Calfe, etc.

Livraria Fernando Machado

Encarrega-se da compra de pequenas e grandes livrarias não só no Pôrto como na provincia

LIVROS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

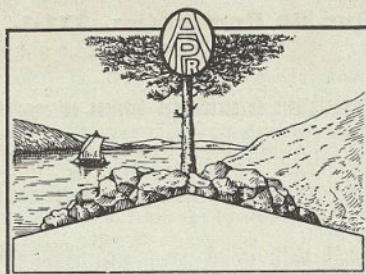
Rua das Carmelitas, 15 — PORTO

Telefone 5718

Alexandre Pinheiro da Rocha

Calçado caseiro próprio para as estações de inverno e verão. Calçado de passeio e praia para Senhoras

Calçado Areinho



OLIVEIRA DO DOURO

V. N. DE GAIA

Sociedade Mineira Invicta, L.^{da}

CONCESSIONÁRIA DE MINAS DE VOLFRAMIO E ESTANHO

Oficina de tratamento de Volfrâmio, Cassiterite e fundição de estanho

ESCRITÓRIO:

R. do Almada, 378-1.º

PORTO

Tele } fone, 2272
gramas: INVICTA

OFICINAS:

Lugar de Portocarreiro

ERMEZINDE

Tele } fone, 228 — Erm.
gramas: INVICTA

Vieira, Azevedo & C.^a

ARMAZÉM DE PAPELARIA

E

OBJECTOS DE ESCRITÓRIO

Rua da Picaria, 56-58

PORTO

Telefone 5222

Fábrica de POLAINITOS E PALMILHAS DE CORTIÇA

MARCA POPULAR — Preços sem competência

José das Neves

Rua Caetano de Melo (Outeiro)

Oliveira do Douro — GAIA

Telefone 2289

Telegramas: «ALTAMIROS»

ALTAMIRO & FILHOS

99, Rua das Flores, 101 — PORTO

COURO E PELES — EXTRACTOS TÁNICOS — PRODUTOS QUÍMICOS
TRIPAS SECAS — SOLAS E SALTOS DE BORRACHA, ETC.

CALCIMITE

O MELHOR CONTRA A HUMIDADE, SALITRE e TORTULHO NOS PRÉDIOS

Alvaiade LEME

O MELHOR PARA PINTURAS

DEPÓSITO:

Drogaria **CARVALHO** — R. do Almada, 448 — PORTO

CONSTRUCTOR CIVIL

*Encarregando-se da construção geral,
com especialidade em obras de
pedreiro e cimento armado, tanto
no Pôrto como na província*

—
Orçamentos gratis

Joaquim Ferreira Miranda

LUGAR DO OUTEIRO

RIO TINTO—(Gondomar)

Chamadas ao telefone 13—Rio Tinto

Telefone 2739

Minérios do Norte, L.^{da}

AGENTES COMERCIAIS
CONCESSIONÁRIOS DE MINAS

Rua do Almada, 264

PORTO

Telefones | 2242
| 94 (Estado)
Telegramas: INDUSCANTI

Sociedade Mercantil e Industrial, L.^{da}

Infante D. Henrique, 75-1.º—PORTO

FÁBRICA EM OVAR

Medalhas de OURO } Exposição Industrial Portuguesa—LISBOA
Exposição Colonial Portuguesa—PORTO

*Fábricas de descasque e preparação de arroz,
de Pregaria e Refinações de Açúcar*

IMPORTAÇÃO DE BACALHAU

Gravatas Ajax

—
NOBRE & ALMEIDA, L.^{DA}
—

Rua Alexandre Braga, 88-1.º

Telefone 4590

PORTO

PORTO RAMOS PINTO

DEPOSITÁRIOS:

Empresa Nacional de Vinhos do Pôrto, L.^{da}

VILA NOVA DE GAIA—Telefone 3000

Fábrica Mecâno-Metalúrgica

ERMES PETIZ & IRMÃO, L.^{DA}

Mecânica de Automóveis

REPARAÇÃO DE MOTORES A ÓLEOS PESADOS,
TERRESTRES E MARÍTIMOS
E MÁQUINAS INDUSTRIAIS

SEDE: Avenida da República, 1176 a 1204—V. NOVA DE GAIA

FILIAL: Rua Alexandre Herculano, 200—PORTO

Telefone 6709

GASOGÉNIOS ERMES

Para Caminhetes e Automóveis

Telefone 2018

Mário Alves Ribeiro

IMPORTADOR E EXPORTADOR
REPRESENTAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Rua Fernandes Tomaz, 545

PORTO

SERRALHARIA MECÂNICA

— DE —

Francisco Gomes de Carvalho

Encarrega-se de todas as reparações e
montagens em máquinas de vapor,
terrestres, marítimas e fábricas de
moagem.—Reparações em traineiras e
rebocadores.— Todos os trabalhos
concernentes à mecânica.— Especiali-
dade em máquinas para indústria
de moagem de trigo, centeio e milho.

Rua Luiz Cruz, 90

Telefone 15747

Lordelo do Ouro—PORTO

Empresa Mineira de Sabrosa, L.^{da}

CONCESSIONÁRIA DE MINAS

nos concelhos de Sabrosa,

Ribeira de Pena e Vila Real



RUA DO BARÃO DE NOVA CINTRA, 119

TELE { fone 5867
gramas EMISA

PORTO

COMPANHIA MINEIRA DO NORTE DE PORTUGAL

S. A. R. L. — Capital 1.500.000\$00 — Fundada em 1923

Séde: RUA DO BARÃO DE NOVA CINTRA, 119

Códigos { A. B. C. 5.^a Edição
BENTLEY'S
RIBEIRO

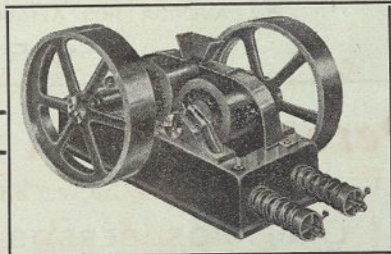
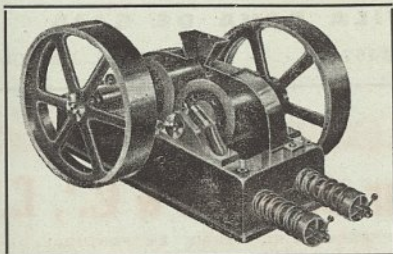
PORTO (Portugal)

Tele { gramas: CASSITER
fone 1 294



Concessionária de minas de volfrâmio e estanho, nos concelhos de Arouca, Gouveia, Guarda, Vila Nova de Foscôa, Amarante, Vieira do Minho, Viana do Castelo, Vizeu, Boticas, Chaves, Sabrosa e Vila Real

Máquinas especiais para o tratamento racional de Minério



Máquinas de Brita e redução com comando autónomo, totalmente blindadas, trabalhando sem poeiras, sobre fundações anti-vibratórias — Maximo rendimento mecânico e específico

SEPARADORAS electro-magnéticas, para minério simples e complexo.

MESAS de concentração tipo «James», com vibrador ultra-sensível para finos.

PATENTES — Portugal, 20574 — Espanha, 158444.

CRIVOS de rédes vibrantes garantidos sem poeira.

MOINHOS DE ROLOS amplamente calculados para se obter a máxima eficiência.

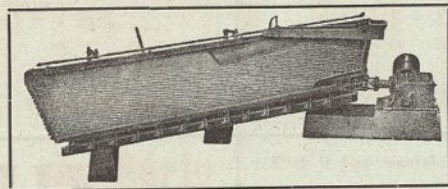
BRITADORES tipo «Blake» robustíssimos, em vários tamanhos.

GIGAS metálicas, tipo-pistão-pulsão de elevada capacidade.

MOINHOS DE BOLAS de vários tipos. Harding e normais com ligas 15 A e bolas especiais para os mesmos.

DESINTEGRADORES vários.

CELULAS DE FLUTUAÇÃO e compressores de ar para as mesmas.



Sobre consultas, estudos e orçamentos para todo o material mineiro

SOCIEDADE DE FUNDIÇÃO E METALURGIA, L.^{DA}

Rua de S. João, 75

Telefone 963

PORTO

TELE { FONE. 5255 - P. B. X.
GRAMAS - LAPIDADORA

A Lapidadora, L.^{da}

ESPELHOS — VIDROS — CRISTAIS

FÁBRICA:

634, RUA DO BONJARDIM, 638

ESCRITÓRIOS E DEPÓSITO:

202, AVENIDA DOS ALIADOS. 204

P Ô R T O

ARTUR FERREIRA DIAS

Importação de toros e aduelas de
mémel «Corôas», Arcos de Ferro
e Arame. — Aduelas de castanho
nacional

Armazem e escritório:

Rua do Pilar, 1 e 3
VILA NOVA DE GAIA

Telefone 3467

End. Tel. ARFEDIAS

Peres & Sousa, L.^{da}

Avenida dos Aliados, 38, 2.º andar

LANIFICIOS PERSOS

GRANDE SORTIDO EM TODOS OS ARTIGOS
PARA ALFAIATARIAS

TELEFONE 1131

P O R T O

Telefone 6888 (P. B. X.)
Telegramas: ARSOUCA

Artur de Souza & C.^a, L.^{da}

REPRESENTANTES GERAIS EM PORTUGAL
Importação e exportação

ESCRITÓRIO E ARMAZENS:

R. Alexandre Braga, 56-2.º

Arsouca — P O R T O — Portugal

PRODUTOS FARMACEUTICOS — AGEN-
CIARIOS DE SERVIÇOS ADUANEIROS
— REPRESENTAÇÕES

Organda Laboratories, Ld. — LONDRES

TELEFONE 4039

Copérnico da Rocha, L.^{da}

IMPORTADORES DE BACALHAU

Representada por: GARCIA & SANTOS, L.^{da}

ESCRITÓRIO:

Rua Infante D. Henrique, 11 e 13 **P O R T O**

Manoel Ferreira Martins

CONSTRUTOR CIVIL
E EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS

Encarrega-se de toda a obra de cons-
trução civil e cimento armado, tanto
no Pôrto como na Província. Especial-
idade em carpintaria. Orçamentos grátis
e preços módicos.

RESIDÊNCIA:

Campinho — **RIO TINTO**

DROGARIA

Telefone: 541 P. B. X.

MEGRE & C.^a, L.^{da}

IMPORTADORES DOS
PRODUTOS QUÍMICOS E INDUSTRIAIS
ARTIGOS PARA PIROTÉCNIA
ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS
SECÇÃO DE PERFUMARIAS

26, Rua das Flores, 30
P O R T O

VIDROS

Para uso e adorno do lar,
Laboratório e farmácia,
Embalagem de perfumaria,
Tintas e todas as demais aplicações

MANUEL DE OLIVEIRA GUERRA

Rua de Pinto Bessa, 603

TELEF. 1929 P. B. X.

Pôrto
(Agência-depósito)

**LANIFÍCIOS
AMANCIO
SILVEIRA**

**Sociedade Comercial e Industrial
de
Tintas e Produtos Químicos, L.^{da}**

Séde } Rua B, 26-Quinta do Ferro — LISBOA
Rua Santa Catarina, 511 } Telefone 2 2432
Telefone 1762 } Rua de Agramonte, 175 — PORTO

FORNECEDORES DE DROGARIAS E FARMACIAS

Produtos Químicos e Farmacêuticos — Perfumarias, Drogas, Tintas e Vernizes

Matérias primas para a Indústria e Construção

Sigilo e rapidez

O receio que se apodera de V. Ex.^a ao lembrar-se que tem uma Casa, Quinta ou terreno para vender o que não consegue com aquela rapidez, como era de esperar, faz com que paralise todos os seus negócios e projectos. Por que é que V. Ex.^a não procura **A HIPOTECARIA** onde encontrará pessoal competente e são tratados todos os assuntos com a máxima seriedade, rapidez e sigilo?

A HIPOTECARIA

Av. Rodrigues de Freitas, 312

Telef. 4597

PORTO

CALÇADO CASEIRO Telefone-Oliveira do Douro, 41
DE VERÃO E INVERNO

José das Neves & C.^a L.^{da}

(CALÇADO NASCENTE)

RUA CAETANO DE MELO

OLIVEIRA DO DOURO

VILA NOVA DE GAIA

Sociedade de Cristais, L.^{da}

FUNDADA EM 1868

FÁBRICA DE ESPELHOS
E LAPIDAÇÃO DE CRISTAIS

GRAVURAS EM VIDRO

Vidros de segurança (contra acidentes) para:
Para-brises e janelas de automóveis, camionetes, etc.

25, Rua do Almada, 29 — PORTO

(Próximo à Praça da Liberdade)

CÓDIGOS:
A. B. C. 5.^a E 6.^a ED.
BENTLEY'S
RIBEIRO
PARTICULARES
MASCOTE 2.^a ED.

END. TEL.: AMAR
TELEFONE
4 9 3 7

Eduardo Barbosa, L.^{da}

REPRESENTAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
IMPORTAÇÃO || EXPORTAÇÃO

Importador e exportador de algodão, lã, fios, tecidos, óleos de peixe, micas, amianto, produtos coloniais e produtos químicos e farmacêuticos

Praça da Batalha, 90-1.º

PORTO

Nova Policlínica do Pôrto

RUA FERNANDES THOMAZ, 815

PORTO — Telefone 555



DR. AUGUSTO VIZEU
DR. GASTÃO BLANCHI
DR. MACIAS TEIXEIRA
DR. CORREIA DE ALMEIDA
DR. CLARO DA FONSECA
DR.^a D. ANGELINA DE SOUSA

Camisas

Ajax

REG.

«A CAMISA QUE REUNE
CONFORTO E ELEGANCIA»

Oliveira Guimarães & Franco, L.^{da}

Telefone 4021
Telegramas: FARLEA



Concessionária de Minas

Casa dos Linhos

S. A. R. L.

COMÉRCIO GERAL DE
LINHOS E BORDADOS



IMPORTAÇÃO DE ALGODÃO
EM RAMA DE TODAS AS ORIGENS

Praça D. Filipa de Lencastre, 14-1.º

P O R T O

660, Rua Fernandes Tomaz, 664
P O R T O

Mineira de Trancoso, L.^{da}

P O R T O

SEDE:

Rua Fernandes Tomaz, 749-1.º

P O R T O

TELEFONES } P. B. X. { 4995
 } { 4996
 } ESTADO { 45

MINAS E OFICINA DE
TRATAMENTO EM

T R A N C O S O

EMPRESA PREPARADORA DE ÓLEOS—S. A. R. L.Especializada na preparação de óleos secativos*Avenida Comendador Teixeira de Matos N.º 93***MATOZINHOS**

TELEFONE 47—MATOZINHOS

TELEFONE 1959

**Ferreira,
Corrêa & C.^a, L.^{da}**

Caldeiras e máquinas a vapor
Motores a gás e óleos pesados
Máquinas para todas as indústrias
Reparações e transformações de máquinas usadas
Tubos em aço para caldeiras
Fita de serra sueca

RUA DOS CALDEIREIROS, 128-1.º

PORTO-Portugal

OS PRODUTOS

“CORACÃO”

SÃO INSUPERÁVEIS

na Limpeza de Metais;
no asseio das Banheiras, trens de cosinha, etc.;
na Lavagens das mãos engorduradas;
na destruição de insectos perturbadores do re-
pouso;
e em muitas outras aplicações caseiras.

Exija pois em tôda a parte esta marca



Fábrica dos Produtos CORAÇÃO

Albrecht Löbe & C.^a**P O R T O****LANIFÍCIOS***para homem**e senhora***GABARDINES****CAMISARIA****CALÇADO****Padrões exclusivos**

Enviem-se amostras para todo o País

TEIXEIRA & MEIRA, L.^{DA}

Rua Fernandes Tomaz, 515

Telefone 1195

P O R T O

SKFROLAMENTOS DE ESFERAS E DE ROLOS
PARA TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIAISAPLICAÇÃO RECOMENDADA EM CARRUA-
GENS DE **CAMINHO DE FERRO**ECONOMIA DE FORÇA MOTRIZ
ECONOMIA DE LUBRIFICANTE
FACILIDADE NO ARRANQUE★ MAIOR CARGA REBOCADA
★ MAIOR VELOCIDADENENHUM DESGASTE NOS VEIOS
★ NENHUM AQUECIMENTO
AUSENCIA DE REPARAÇÕESRepresentantes exclusivos
para Portugal e Colónias**SOCIEDADE SKF LIMITADA**

150, AVENIDA DOS ALIADOS, 152, — PORTO — Telef. 396 ■ Telegr. «Eskaf»

*Fábrica de Tintas e Vernizes***A ESFINGE**

DE

ARMANDO GOMES PESSANHA

Fabrico especializado de tintas metálicas anti-corrosivas para ferro, da conhecida e afamada marca «ESFINGE» — Fábrica de tintas para fundos de embarcações de ferro e madeira, anti-corrosivas, anti-vegetativas, costados, tintas resistentes a altas temperaturas, esmaltes para interior e exterior, tintas de alumínio, vernizes, secantes e alvaiades

Rua Rodrigues de FreitasTelefone P. B. X. — **VILA NOVA DE GAIA**FORNECEDOR DA COMPANHIA DOS
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**Restaurante da Casa da Figueira****Rua Passos Manuel, n.º 208 e 208-A**O MELHOR DA CIDADE DO PORTO,
EM FRENTE AO COLISEU DO PORTO.
BOA COSINHA E ÓPTIMOS VINHOS**ALMOÇOS — JANTARES — CEIAS**SERVIÇO À LISTA — PREÇOS BARA-
TOS — DEVE PREFERI-LO PARA ASSIM
TER A CERTESA DE FICAR BEM
SERVIDO — PESSOAL HABILITADO**Aberto até às 2 horas da manhã****ADEGA DA FIGUEIRA****RUA PASSOS MANUEL, N.º 214**A RAINHA DO DEUS BACO,
DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS,
TANTO VERDES COMO MADUROS.
—:— SERVEM-SE PETISCOS —:—**Proprietários: CASA DA FIGUEIRA****Telefone 6682 — PORTO**PREPARAÇÃO DE MINÉRIO
E FUNDIÇÃO DE ESTANHOESTANHO «CINDA»
MARCA REGISTRADA**M. FONTES, L.^{DA}**

CONCESSIONÁRIO DE MINAS

ESCRITÓRIO:

Rua Elísio de Melo, 28-2.º
Sala 20

Telefone 1868 — PORTO

OFICINAS:

Angulo das Ruas José Fontana
e José Mariani

Telefone 3070 — VILA NOVA DE GAIA

Ferragens
Cutelarias
Ferramentas
Metais em geral
Materiais de construção

Aços
Arcos
Aramés
Chapa Zincada
Folha Flandres

Bordallo & C.^a, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Tele { fone P. B. X. 4480
gramas: BORDALLITA

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM
378, Rua do Almada, 386
PORTO

AUTOMÓVEIS
ACESSÓRIOS
GASOGÉNIOS

IMPORTAÇÃO DIRECTA

José Mário Clemente da Costa

WISEU

Rua Formosa, 72-1.^o
Telefone, 85

PORTO

Rua Sá da Bandeira, 107-2.^o
Telefone, 7713

LOUÇAS ESMALTADAS

— MARCA —
POPULAR

DEPOSITÁRIO POR JUNTO:

Reynaud, Lemos & C.^a, L.^{da}, Sucr.

Telef. 7546—R. FORMOSA, 290-A—PORTO

Telef. 3403

Teleg.: JOPY—V. N. GAIA

J. P. GOUVEIA

VINHOS E SEUS DERIVADOS

EXPORTATEUR — PORT WINE SHIPPER	VIN DE PORTO
	VERMOUTH
	BRANDY
	EAU-DE-VIE
	VIN DE TABLE

**309, Rua Visconde das Devezas
VILA NOVA DE GAIA PORTUGAL**

MADEIRAS, CONTRAPLACADOS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Júlio Nogueira



2313—R. S. Roque da Lameira—2357

Telefone 1613 — PORTO

End. «NOZES»

MÁQUINAS DE ESCREVER
MÁQUINAS DE CALCULAR
FICHEIROS
EQUIPAMENTOS PARA ESCRITÓRIOS

Sociedade Comercial Luso-Americana, L.^{da}

LISBOA

Rua da Prata, 145

PORTO

Rua Sá da Bandeira, 339

RECAUCHUTAGEM PORTO
— DE —

Joaquim José Barbosa Júnior & C.^a

RUA ALVARES CABRAL, 55
TELEFONE 1993

FILIAIS { R. ALEXANDRE HERCULANO, 309
Telefone 6110 — PORTO
R. CAMILO CASTELO BRANCO, 13
LISBOA — Telefone 52166

A. de La Llave

Tripa seca e salgada de:
Boi, Porco e Carneiro.
Ossos, Cêbo em rama e
fundido.

Peles secas e salgadas de:
Gado bovino, caprino, la-
nigero e outros. Peles
secas de Peixe.

IMPORT.-EXPORT.

229, Travessa da Benjola, 229
PORTO

A 10 minutos da estação de
Campanhã e a 5 minutos
do Matadouro Municipal
(linha eléctrica n.º 10)

Telegramas—HENNEBOY

Telefone 6249 P. B. X.

Desperdícios de Algodão para Limpeza de Máquinas

TODAS AS QUALIDADES
ODOS OS PREÇOS
ODOS OS CLIENTES SATISFEITOS

FORNECEDORES DAS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO

SE NÃO ESTIVER CONTENTE COM O SEU FORNECEDOR
CONSULTE A FÁBRICA DE TRANSFORMAÇÃO **L. FARGE**,
QUE LHE FORNECERÁ A QUALIDADE DESEJADA E QUE
_____ MELHOR SE ADAPTE AO SEU RAMO _____

L. Farge

Rua do Freixo, 1291--Pôrto

Telefone 4494 — Telegramas «Egraf-Pôrto» — Códigos: A. B. C. 6.ª Edição

Importação directa de Algodão
em rama para a indústria textil

Sociedade Mineira dos Castelos, Limitada

P Ô R T O

ESCRITÓRIO:

Rua Fernandes Tomar, 749-1.º

TELEFONES { P. B. X. { 4995
ESTADO, 45

END. TELEG.: SOMIC

OFICINA DE TRATAMENTO
E ARMAZEM:

Rua do Heroísmo, 240

Telefone 2873



Mineira Lisboanense

S. A. R. L.

Sede: LISBOA R. DO COMÉRCIO, 8-1.º Telef. 2 3052
 Telegramas: A L P O R T U P. B. X. 3 linhas

COMPRA E SEPARAÇÃO DE MINÉRIOS—FUNDIÇÃO DE ESTANHO

F I L I A I S :

PORTO R. Santa Catarina, 377-2.º Telef. 2493-2494-2495	VIZEU S. Estevão Telef. 331 — Apartado 7	CASTELO BRANCO Estrada da Circunvalação, 28 Telef. 208	RIO TINTO Lugar do Soutelo Telef. 62
VILA REAL 3 Lagares (Separadora) Telef. 153	BRAGA LARGO DOS ATLANTES AVENIDA SALAZAR Telef. 167	BRAGANÇA Largo do Toural	CHAVES Estrada do Stadium Telef. 155

ANTÓNIO PINTO DE MESQUITA, LDA.
 CASA FUNDADA EM 1906



P O R T O



53, Rua dos Caldeiros, 61
 Telefone 4863 P. B. X.

13, Rua do Almada, 17
 Telefone 103



Fábrica Nacional de Cabos
 e Fios Eléctricos

José Joaquim Martins

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:
 RUA DA CONSTITUIÇÃO, 302

Tele } fone 8421
 gramas «JOMART»

P o r t o



Preparação, cobertura e vulcanização
 de Cabos e Fios Eléctricos

Fornecedora dos melhores
 armazenistas e casas instaladoras
 de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País

Fábor

Fábrica de Artefactos de Borracha, L. da

MANUFACTURA DE ARTEFACTOS DE BORRACHA PARA TODAS AS APLICAÇÕES

TELE { FONE, 9099
GRAMAS: FÁBOR

Rua Serpa Pinto, 195 — PORTO (Portugal)

ARTIGOS DE BAKELITE

Gaspar Natal

**Rua das Cavadas, 340
PORTO**



Marca registada

R E D E

ondulada especial em ferro para construções de cimento armado, para toda a quantidade de vedações e outras aplicações

Capacho Metálico » IDEAL,
(REGISTADO)

A PRODUTIVA

REGISTADA

JOSÉ DE MAGALHÃES

RUA DA PICARIA, 27 — Telefone 91 — PORTO

CALÇADO **Superius**



Vende-se nas principais Sapatarias do Porto, Lisboa e outras localidades do País

FABRICA — Rua de Francos, 305

Telefone 15672 — PORTO

Agricultores

«VITAL» é o adubo indispensável aos seus terrenos por conter grande quantidade de matéria orgânica e outras substâncias vegetais e marítimas, que lhes garantem o equilíbrio dos terrenos e o valor alimentício dos frutos

«VITAL» emprega-se em cearas, batatais, vinhas, pomares, hortas, etc.

PEÇAM TABELAS E PROSPECTOS AO VENDEDOR LOCAL OU AO FABRICANTE

JOSÉ FERREIRA COELHO

FÁBRICA
AFURADA — GAIA
Telefone 33

ESCRITÓRIO
AV. DA REPÚBLICA 1286 — GAIA
Telefone 3540

OFICINA DE SERRALHARIA
DE

José Ferreira dos Santos

Rua do Pinheiro de Campanhã, 428

Telefone 6517 — PORTO

Fabricante de tanques, bidons para azeite e oleo, em ferro preto e galvanizado, carrinhos para construções, forjas portateis, coberturas em ferro e colunas para electricidade

A Metalurgica Artística

PORTUGAL

DE



Marca registada

A. J. Ferreira
PORTO — Rua Bôa Nova 138
Telefone 6064

Fábrica de artigos em alpaca, latão niquelado e cromado — Trabalhos em bronze — Galheteiros e fruteiras — Corbeils para flores — Cache-pots — Serviços de chá e café — Jarras, tan-tans, mezas de fumo, cinzeiros e tinteiros — Emblemas militares — Armações completas em latão cromado para montas, etc..

FÁBRICA MECANICA DE SACOS DE PAPEL E PAPEIS PINTADOS

FUNDADA
EM 1895

A Nacional

DE

Carlos S. Cabral

138, Rua José Falcão, 150 — Telefone 4717 — PORTO

Sacaria fina, papeis de embalagem e cartão, papeis pintados para embalagens

HISTORIA DE PORTUGAL

EDIÇÃO MONUMENTAL COMEMORATIVA DO 8.º CENTENÁRIO DA FUNDAÇÃO DA NACIONALIDADE

PROFUSAMENTE ILUSTRADA COM CERCA DE 3.500 ESPLÊNDIDAS
GRAVURAS, ALGUNS MAPAS COLORIDOS E 76 LINDÍSSIMOS CROMOS

Louvada pelo Ministério da Instrução Pública em portaria de 5 de Julho de 1934
e premiada com Diploma de Honra na Grande Exposição do Norte de Portugal
de 1933 e na 1.ª Exposição Colonial Portuguesa de 1934

RECOMENDADA PELO SUB-SECRETARIADO DAS CORPORAÇÕES
E
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

DIRECÇÃO LITERÁRIA DO

DOCTOR DAMIÃO PERES

Professor de História de Portugal na Universidade de Coimbra

MAGNÍFICA PUBLICAÇÃO

Feita em 8 volumes, impressa em optimo papel semi-couché
no formato 22×30 centímetros, num total de 5.500 páginas

EDIÇÃO DA

PORTUCALENSE EDITORA, S. A. R. L.

PRAÇA DA LIBERDADE, 24—PORTO (PORTUGAL)

Pedir instruções sobre facilidades de aquisição

António de Sá Froes

BÊCO DA AMOREIRA

COIMBRA

EXPLORAÇÃO DE MINAS DE MANGANEZ

Consideradas as melhores no género, no País

Mina em Moita, de Anadia

Armazém em Mogofores—A N A D I A

ESPAÑA-S.A.

COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.
TELEFONE 25063

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.
TELEFONE 5303

SEGURO DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice da «ESPAÑA — S. A. COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS» estipula e garante:

- a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais de Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, que garantem:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

- 1.º — A dispensa completa do pagamento dos prémios.
2.º — O pagamento duma renda anual de 12 % sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
3.º — Morte por acidente: o pagamento do *dobro do capital* garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

PEÇA PROSPECTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

A Mineira de Foscôa, L.^{da}

CONCESSIONÁRIA DE MINAS

ESCRITÓRIO:

Rua do Bomjardim, 215-2.º

Telefone 1806

P O R T O

FÁBRICA DE CARIMBOS EM TODOS OS GÊNEROS

E. E. DE SOUSA & SILVA, LIMITADA

Chapas esmaltadas—Sêlos em branco—Etiquetas—Alicates para selar a chumbo—Sinetes para laerar—Carimbos para marcar roupa—Caixas com tipo de borracha—Aneis com gravuras—Brazões e Monogramas—Datadores e Numeradores—Emblemas para Sport—ARTIGOS PARA ESCRITORIO E DE NOVIDADE
157-159, Rua do Ouro—LISBOA—Tel. 2 7915

JOSÉ MARIA GOMES & IRMÃO

Compra todas as qualidades de sucatas, Navios, Batelões e Fábricas para desmantelar, etc., etc.—Vende todas as qualidades de sucatas, tais como: Chumbo, Zinco em lingotes, Cobre, Bronze, Alumínio, Ferro forjado, fundido, etc., etc.

Escritório e Armazém em edifício próprio:
Rua Rodrigues Faria, 13 a 19—Telefone 81.069
 (Junto à Cruz Vermelha)
Alcântara—LISBOA—Portugal

CARPINTARIA E MARCENARIA

JOSÉ ALVES LUCAS

Executa todos os trabalhos concernentes à sua Arte—Especialidade em estilo Americano—Reparações em móveis antigos e modernos—Recortes em madeira e metais—**ORÇAMENTOS GRÁTIS**
Rua Saraiva de Carvalho, 207, porta F
Telefone 6 2936 LISBOA

CENTENO & NEVES, L.^{DA}

Drogas, Tintas e Perfumarias
 Productos Químicos e Farmacêuticos

Fabricantes dos alvaiades: **ZEBRA, FIEL e NAVIO**
204, 206, Rua da Prata, 208, 1.º—LISBOA
TELEFONE 2 6058

Estanho — Zinco — Metais Antifricção — Chumbo e Antimónio

FERRAGENS E FERRAMENTAS
SERRAS DE FITA E CIRCULARES
FERRO, AÇOS E MAQUINAS,
REBOLOS E PEDRAS
PARA AFIAR.

António Furrado dos Santos, Ayres & C.^a
RUA DA BOA VISTA, 132 E 134 - 148 A 154 - LISBOA
TELEFONE N.º 21359

FERRAMENTAS PARA
TODAS AS ARTES E INDÚSTRIAS.
FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO
CIVIL E NAVAL

José Antunes
 com oficina de trabalhos em Cimento Armado
 Lava-roupas, lava-loiças, lava-copos,
 pedras em marmorite, celhas para
 passeio, manilhas, depósitos, de
 grande e pequena capacidade.
 Banheiras e marmorites, etc., etc.
RUA DO ALVITO, 79—Telef. 81.801
ALCANTARA LISBOA

A. S. MUSGUEIRA
GRAVADOR

Carimbos em Borracha e Metal—Numeradores e Datadores—Sêlos em branco—Sinetes para Roupa e Laere—Almofadas e Tintas—Chapas em Ferro Esmaltado—Trabalhos Tipográficos—Gravura em todos os gêneros

Telefone 2 6503
Rua Augusta, 70 — LISBOA

Torneiras — Valvulas — Tubagem de Chumbo — Bigornas — Engenhos de Furar

Atilio Gomes & Morais, L.^{da}

Officinas de reparações em Automóveis de todas as marcas e Motores de Barcos a Gasolina
 Fabrico e Montagem de Gasogéneos FIXE
14, Rua do Arco (a S. Namede), 16 — LISBOA
TELEFONE 6 3032

GOMES FERNANDES, L.^{DA}

FÁBRICA LEÃO
Rua do Barão, 10 — P. B. X. 2 5242 — LISBOA
 Unicos fabricantes e vendedores da já consagrada bebida
« PECEGUINHA »

AZEVEDO & PEREIRA, LIMITADA

SUCESORES DE JOÃO DE AZEVEDO
 CASA FUNDADA EM 1906
 Fabricantes e Exportadores de CONSERVAS ALIMENTÍCIAS
 FILIAIS: Rua da Pascoa, 83 — Mercado 1.º de Dezembro
 — Mercado 24 de Julho — LISBOA — ESCRITÓRIO E
 ARMAZENS: Rua da Arrabida, 48—Telef. 6 0257—LISBOA

Modesto da Cunha (Filhos), L.^{da}

FABRICANTES DE MOLAS
PARA AUTOMÓVEIS
Avenida Pedro Álvares Cabral, 27 (ao Rato)
Telefone 6 3829 LISBOA

Fotogravura ARMEIS & MORENO, L.^{DA}
 OFICINA DE ARTES GRÁFICAS
 Tricromia, Fotogravura, Zincografia, Desenho, etc.

36-A, TRAVESSA DE SÃO JOÃO DA PRAÇA, 38 (à Sô)
 Telefone 2 8055 - LISBOA

AMIDOS — DEXTRINAS — GLUCOSE
AMIDEX, L.^{DA}
 Estrada de Chelas, 84 — Telef. 2 3707

«SALUZENA»
 Flor de milho vitaminada. O melhor alimento
 — para crianças. — A Farinha da Saude! —
FARINHA DE PAU

Agradável, Higiênica e Económica — Em sacos de 1 quilo
 DISTRIBUIDORES:

EM LISBOA

AGENCIA COLONIAL E COMERCIAL
 Rua do Comercio, 8, 1.º — Telef. 20055

Agencia de NAVEGAÇÃO E COMERCIO
 R. Infante D. Henrique, 9 — Telef. 2342

CARLOS EMPIS

RUA DE S. JULIÃO, 23-1.º



PRODUTOS QUÍMICOS.
 MINÉRIO DE MANGANEZ, ETC.



Telefone 2 2374

L i s b o a



Phoenix Assurance Company Limited

Sede em Londres

1782 — Mais de um século e meio de serviços prestados ao público — 1943

SEGUROS CONTRA FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA,
 AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE
 CIVIL E ACIDENTES PESSOAIS

Agentes Gerais: **JOÃO ARCHER & C.^a — PORTO**

Em Lisboa: **Costa Duarte & Lima, L.^{da}** Rua Augusta, 100, 2.º - Telefone 2 6922

TELEFONE N.º 9

MOURA & BAPTISTA, L.^{DA}
FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

Tortozeno

PENSÃO CENTRAL
DE
ANTÓNIO XAVIER MATIAS
COM
Serralharia mecânica no
TORTOZENDO

Telefone 50

Soura, Ramos & Batista, L.^{da}
FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

TORTOZENDO

TELEFONE 24

J. Rodrigues & Sobrinhos
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DO LOBÃO

LANIFÍCIOS PARA HOMEM
— E SENHORA —

Tortozeno

TELEFONE 183

APARTADO 435

Auto-Mecânica da Beira, L.^{da}

AS MAIS COMPLETAS OFICINAS
METALURGICAS DA BEIRA BAIXA

Castelo Branco

FÁBRICA DE LICORES "Ribatejana"
OS MELHORES LICORES E XAROPES

DE **ANTÓNIO GOMES BEJA**

Rua João Afonso, 48 a 52

TELEFONE 152

SANTARÉM

António Maria Pinto Coelho
BEMFICA DO RIBATEJO

PRODUTOR DE VINHOS
— E AGUARDENTES —

BEMFICA DO RIBATEJO

TELEFONE 50

Dias, Claudio & C.^a, L.^{da}

ARMAZENS DE FAZENDAS E MIUDEZAS

CORRESPONDENTE DE VÁRIOS
BANCOS E CASAS BANCÁRIAS

RUA MIGUEL BOMBARDA, 9 a 23 **SANTARÉM**

CARREIRAS DE AUTO-CARROS

Camionagem Ribatejana, L.^{da}
Rua Guilherme d'Azevedo, 13
SANTARÉM

CARREIRAS ENTRE:

Chamusca — Alpiarça — Almeirim, Lisboa e vice-versa.
Monsanto — Vila Moreira — Alcanena — Lisboa e vice-versa.
Lisboa — Santarém — Leiria e vice-versa.
Santarém — Nazaré e vice-versa.
Santarém — Montemor-o-Novo e vice-versa.
Vila Moreira — Santarém (Estação) e vice-versa.
Alqueidão do Mato — Santarém e vice-versa.
Alpiarça — Santarém e vice-versa.
Muge — Santarém e vice-versa.

BATERIAS
AUTOSIL

ACUMULADORES DE CHUMBO
Inteiramente fabricados em Portugal



A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B, 26-C
Telefone 2 7749 - LISBOA

Luiz Batista, Sucessores, L.^{da}

FABRICANTES DE ESCOVAS DE TODAS
ESPECIES EM CABELO E EM ARAME
PARA MÁQUINAS, TUBOS, GARRAFAS,
ESTRADAS, ETC.



RUA DA FÉ, 49
Telefone 2 8807

CROMAGEM | FUNDIÇÃO E TOR-
NIQUELAGEM E TODAS | NEIRO DE METAIS
AS ESPECIALIDADES | CANALISAÇÕES PARA
- GALVANICAS - | - AGUA E GAZ -

A. J. Marques

OFICINAS METALURGICAS

2, Travessa dos Prazeres, 4
Telefone 6 3839 - LISBOA

MANUEL N. RIBEIRO, L.^{DA}

GARAGE DE RECOLHA - TRANS-
PORTES MECÂNICOS - FORNE-
CEDORES DE MATERIAIS PARA
CONSTRUÇÃO



R. Saraiva de Carvalho, 207
Telefone 6 1465 - LISBOA

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

TEXTIL SEDEIRA, L.^{DA}



Rua Saraiva de Carvalho, 207-R
L i s b o a

Fábrica de Cal a Mato e exploração de pedreira
DE

J. J. Hilário de Sousa

Telefone Belem 409 - R. do Alvito, 144
(ALCANTARA) LISBOA - Telefone residência 4 9758

CAL EM PÓ DE SUPERIOR QUALIDADE
- CAL EM PEDRA ESPECIAL PARA ES-
TUQUES, TRATAMENTO DE VINHAS, LE-
XIVIAS, ETC. - PEDRA RIJA, CASCALHO,
MURRAÇA, GRANITO, ETC.

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA
Exportação para as Ilhas, Africa e Brasil
Execução rápida de qualquer encomenda

LISBOA (Portugal)

Grande Hotel Duas Nações

RUA AUGUSTA e RUA DA VICTÓRIA, 41
Telef. 2 0410-2 9444 - End. Telegr. Duasnações
Situado no centro da cidade

ÁGUA CORRENTE, QUENTE E FRIA EM
TODOS OS QUARTOS - CASA DE BANHO
EM TODOS OS ANDARES - COZINHA EX-
CELENTE - PREÇOS MÓDICOS - CAIXA DO
CORREIO - ELEVADOR

Man spricht Deutsch. English spoken.
Se habla Español

Telefone: 81-238

Telegramas: PREGADURA

Empresa Progresso Industrial

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada
Premiada nas exposições industriais: Pôrto,
1887; Lisboa, 1888, 1895 e 1932; Universais
de Paris, 1889 e 1900; S. Miguel, 1901

Rio de Janeiro, 1908

Fabricação mecânica de parafusos de toda a
espécie, porcas, Anilhas, Rebites, Escápuas,
Cavilhas, Tirefonds, etc. - Material de fixação
para Caminhos de Ferro, Telegrafos e Telefones

23, 25, 25-A, RUA DAS FONTAINHAS, 87, 29
(Alcantara) LISBOA

Aquário

FIRST CLASS RESTAURANT
IN THE MANNER OF «PRUNIER»

“CASA DOS MARISCOS”

34-50 RUA JARDIM DO REGEDOR
NEAR P. DOS RESTAURADORES
LISBON

Specialities: LOBSTER, CRABS,
SHELL-FISH, OYSTERS AND OTHER
FINE FISH SPECIALITIES, PORTUGUESE
COUNTRY DISHES, SPANISH SPECIALITIES,
ENGLISH AND FRENCH SAUSAGES

Spécialités: LANGOUSTE, CREVETTE,
CRABE, COQUILLAGE, HUITRES ET
D'AUTRES METS RÉGIONAUX POR-
TUGAIS ET ESPAGNOLS, DES SAN-
CISSES ANGLAISES ET FRANÇAISES

TÉLÉPHONE 2.6801

General Manager: M. M. O. COSTA

Bar. Finest Wines and Liqueurs

Fábrica de Borracha Luso-Belga

DE

Victor C. Cordier, L^{da}

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

RUA DO AÇÚCAR, 78

BEATO-LISBOA

Telefones n.ºs 3 8023 e 3 8012

Depósitos: LISBOA — Rua da Prata, 275-277

PORTO — Rua das Flores, 138

Fabricação Geral de Artefactos de Borracha
Calçado «LUSBEL»

E ARTIGOS PARA:

CIRURGIA — INDUSTRIA —
CANALIZADOR — MENAGE
AUTOEVELO — EBONITES

Guarnecimentos de cilindros e rodas

O maior sortido pelo menor preço
EIS O LEMA
DOS

ARMAZENS DO ROSSIO

QUE TÊM

Secções de Lãs, Algodão,
Sedas, Camisaria e Retrozaria

ARMAZENS DO ROSSIO

DE

J. MATTOS

Rossio, 79--R. dos Correiros, 329

TELEFONE 2 2403

Enviem-se encomendas à cobrança
Peçam Amostras

União de Vinagres, L.^{da}

Telefone
81-247

Rua 1.º de Maio, 62 a 66
LISBOA

Empresa Insulana de Navegação

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

Saidas em 8 e 23 de cada mês
Bilhetes especiais para viagens de excursão

AGENTES EM LISBOA

Germano Serrão Arnaud

AVENIDA 24 DE JULHO, 2-2.º

Telefone P. B. X. 20214/16

NA MADEIRA

EM S. MIGUEL

Blandy Bros & C.^a Bensaude & C.^a, Lda.

Alvaro Chaves

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

LÃ PARA TRICOT EM QUALIDADES FINAS — FLAMONS — FELTROS — MALHAS E FORROS — ARTIGOS PRÓPRIOS PARA CALÇADO DE LUXO E AGASALHO — CASIMIRAS — CHALES — ARTIGOS FINOS

Gouveia — S. PAIO
Telefone — GOUVEIA 64

Telefone: GOUVEIA 60

António Gomes

LÃS-PELES

GOUVEIA — VINHÓ

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

M E L O

— DE —

António Gomes

Sede: Gouveia - VINHÓ

LANIFÍCIOS E FIOS DE LÃ
— PARA MALHAS —

Telefone: GOUVEIA 60

MANUEL VEIGA MONTEIRO

NEGOCIANTE DE AZEITE, VINA-
GRE, PETRÓLEO E SABÃO

(Vendas por junto e a retalho)

G O U V E I A

JOSÉ VEIGA MONTEIRO

NEGOCIANTE DE AZEITE, VINA-
GRE, PETRÓLEO E SABÃO

(Vendas por junto e a retalho)

G O U V E I A

Sociedade de Transportes, L.^{da}

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
Escritório e Despacho Central — R. Marquez de Pombal, 11
Telefone n.º 80 — GUARDA — End. Teleg. RIBEIRO

Garage e oficinas (Edifício próprio)
Rua Dr. Francisco dos Prazeres
e Rua Nun'Alvares Pereira

GASOLINA, PETRÓLEOS E ÓLEOS

Agente da AERO PORTUGUESA
Recomenda-se o despacho de todas as remessas para GUARDA-CENTRAL

Jacinto A. Moura

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DA CERCA

Telefone 59

G O U V E I A

Telefone 19

Cruz, Cardoso & C.^a, Limitada

SERRAÇÃO MECÂNICA
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CASTELO BRANCO



Filipe & Irmão

Carpintaria, Mar-
cenaria, Pinturas
à pistola, Tabule-
tas, etc. —

GOUVEIA

A MADRILENA

CAFÉ, RESTAURANTE E PASTELARIA
GUARDA — TELEFONE 132
ABERTO TODA A NOITE

Telefone 215

Manuel Castanheira Júnior

FUNDAÇÃO DE ESTANHO
MARCA REGISTRADA M. C.

*Oficina Electro Magnético de
— Tratamento de Minérios —*

CONCESSIONÁRIO DE MINAS
Castelo Branco

MOTEL LUSITANIA de JOÃO AFONSO SALAVISA

Avn. Comb. da G. Guerra — CASTELO BRANCO — Telef. 89

RECOMENDA-SE PELAS SUAS MAGNÍFICAS INSTALA-
ÇÕES EM PREDIO NOVO E CONFORTÁVEL — ES-
PLÉNDIDOS QUARTOS E CASAS DE BANHO EM
TODOS OS ANDARES

Proprietário: JOÃO AFONSO SALAVISA

MARCELINO DIOGO CORREIA

COM FAZENDAS, MERCEARIAS, SAL, VINHOS, LI-
CORES, CERVEJAS E GAZOZAS — PREÇOS SEM
COMPETENCIA — COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

RUA AMATO LUSITANO
SUCURSAL EM MALPICA DO TEJO
BAIRRO CARAPALHA (Próximo à Estação)
CASTELO BRANCO

Augusto Figueiredo Sampainho

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



ESPECIALIDADE EM TODOS OS ARTI-
GOS REFERENTES À INDÚSTRIA DE
LANIFÍCIOS



Telefone N.º 45

GOUVEIA

TELEFONE 224

AUTO-CARROGERIES DA BEIRA, L.^{da}

OFICINA DE CONSTRUÇÃO DE CARRO-
GERIES E CARRUAGENS DE TODOS OS
TIPOS — BATE-CHAPAS, PINTURA À PIS-
TOLA, ESTOFADOR — SOLDA A AUTOGÉ-
NIO E REPARAÇÕES

Rua Amato Luzitano
CASTELO BRANCO

Companhia Industrial e Comercial "Herminios", L.^{da}

AUTOMOVEIS E CAMIONS DE ALUGUER — ACESSÓRIOS, PNEUS, ETC.
AGENTES DA SOCONY-VACUUM OIL COMPANY, INC.

Telefone 6-SEIA

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL
E DE REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS

CONCESSIONÁRIOS DE CARREIRAS

entre :

S. Romão — Nelas
Nelas — Vizeu
Loriga — Vizeu

SERVIÇO COMBINADO COM OS C. P.
DA BEIRA ALTA

com centrais de
despacho em :
S. Romão
Seia
Paranhos
Santar

MATERIAL ELÉCTRICO

JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escritório:

Alfândega de Lisboa

TELEFONE 22503

Residência:

Travessa das Isabeis, 26

LISBOA

Telefone 26744

Teleg. Rosafolha

A. DA CUNHA ROSA

Antimónio — Arames — Aro de Ferro — Chumbo
Cobre — Estanho — Fôlha de Flandres

Rua da Prata, 56

LISBOA

Para Tapetes, Passadeiras e Alcatifas
há em Lisboa uma casa especializada

Q U I N T Á O

32, RUA IVENS — T. 26064

Julio Batista Ribeiro

Agente de Compra e Venda de Propriedades

Rua dos Sapateiros, 128-2.º — Telefone 27135

Não comprem sem o consultarem,
pois é um técnico de propriedades

Rogelio Durão Cruces, Limitada

COMPRA E VENDE: Favas, Aveias, Cevadas,
Grão preto, Grão branco, Alpista, Tremôço,
Chicharo e Farinhas Alimentares

Telefone 17 (2 linhas) — Vila Franca de Xira

MEYER, L.^{DA}

Agentes de Transportes Internacionais

Serviços de grupagem por Caminhos de Ferro
(C. P.) desde as principais cidades da Europa

RUA DOS FANQUEIROS, 267-3.º — LISBOA

Telefone 25176

Manuel Lourenço Ribeiro

Oficina de Cabos para Vassouras
de Palma, Piassaba, Pinceis, etc., etc.

Calçada de D. Gastão, 9 — Telefone 38.296

L I S B O A

EMIDIO GONÇALVES

FRAGATAS E BATELÕES

Serviços de Transportes Marítimos

Rua Santa Justa, 88-2.º — Telefone 25016

L I S B O A

V I A G E M

é Impressa em Papeis
Fornecidos pela Firma

LUÍS MAYOR SANTOS

Armazém de Papeis
RUA DOS SAPATEIROS, 74
TELEFONE 25934

L I S B O A

A SORTE ESPREITA-O!... JOGUE NA

«Esfera da Sorte»

Habilite-se nesta feliz casa
e conquistará a felicidade

"Esfera da Sorte" de L. A. SOUSA

Rua do Arsenal, 66

LISBOA

A pesar de todas as pessoas de bom gosto conhecerem a
EXACTA, Lda. — Oculista da Rua Eugénio dos Santos, 50,
depositária das Lentes «Punktal Zeiss» — Lembremos,
que esta casa tem sempre: Lindos modelos para óculos
— Lentes das melhores marcas — Grande colecção de bi-
nóculos, Barómetros, Bússulas e Areómetros — Enorme
sortido de óculos contra os raios solares — Secção Foto-
gráfica com grandes vantagens para os Amadores
Não esqueçam: **R. Eugénio dos Santos, 50-LISBOA**

FRANCISCO DOS SANTOS

Rua da Bélgica, 48 — Telefone n.º 1 — VILA FRANCA DE XIRA

Consumo — Exportação — Vinhos — Aguardentes — Vinagres
Sempre aos melhores preços do mercado — Comprar nesta
casa é ter a certeza de adquirir produtos de óptima
qualidade, sendo garantia a conduta sempre seguida

Depósito em Lisboa: Rua da Madalena, 253 — **LISBOA**

JOAQUIM RAMALHO

Compra e Venda de Propriedades
Recebimentos de Rendas, Hipotecas e Trespases
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telefone 28421 — Rossio, 93, 1.º-Dto.

Teleg.: SAGAMA

Telef. } 2 5779 P. B. X.
2 2202

Tomaz Sanches da Gama & C.^a, L.^{da}

Toros para Minas — Postes Telegráficos — Madeiras para Construções
— Travessas para Caminhos de Ferro — Importação e Exportação

R. de S. Julião, 190, 1.º-D.to — **LISBOA** — (Portugal)

Méco, Limitada

Fábrica de Sobrescritos — Façonagem de Papeis
Depósito de Papeis e Cartolinas de todas as qualidades Nacionais e Estrangeiras

20, Largo Rafael Bordalo Pinheiro, 25 — **LISBOA**

TELEFONE 2 0496 — 2 7316 — P. B. X.

Agente no Pôrto: J. LEMOS JÚNIOR

Rua das Flores, 45, 2.º **PORTO**

Carlos Filipe dos Santos

Antiga Fábrica Godinho Martins & Araujo

Officinas de Móveis de Ferro, Colchões de Arame,
Serralharia Civil, Torneiro de Metais,
: : : Soldaduras a Autogénio, etc. : : :

38, Regueirão dos Anjos, 42 — Telefone 4 0701 — **LISBOA**

SOCIEDADE NACIONAL DE CORTIÇAS

Anónima de Responsabilidade
Limitada

gramas: EUREKA-LISBOA
Tele { fone: 2 4449
> Poço do Bispo, 49
> Barreiro; 17
Códigos: BENTLEY'S-MASCOTTE
A. B. C. 5.ª, 5.ª (5 letras) 6.ª edições

CORTIÇA EM PRANCHA, VIRGEM,
REFUGOS, APARAS FINAS
E COMERCIAES, DISCOS,
PALMILHAS, CHAPEUS, etc.

FÁBRICAS

Quinta 4 Olhos-Braço de Prata-LISBOA
Quinta Braancamp — BARREIRO
Mesurado — ESTREMOZ, etc.

ESCRITÓRIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Oliveira & Dôrto, L.^{da}

COMPRA E VENDE:
*Máquinas e ferramentas para todas as
indústrias e qualquer qualidade de
sucata de ferro, metais e todos os
objectos negociáveis. Atenção: Não
devem vender nem comprar sem visi-
tar a nossa casa*



Travessa Teixeira Júnior, 3

(EM FRENTE AO LARGO DAS FONTAINHAS)

Telefone 8 1988 — Alcantara — LISBOA



Desejam muito Boas Festas e um Ano Feliz
aos seus Ex.^{mos} Clientes e Amigos.

António Veiga

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)



EMPREITEIRO DAS OBRAS DE:
ARRUAMENTOS DE ACESSO AO NOVO
MATADOURO.—PONTE DE VILA MEÁ
—LINHA DO DOURO E. N., 121.º—
TRUÇA DA POVOA E. N., 86-2.º—TRUÇA
DE ALÇAÇOVAS—CASA BRANCA—TA-
LUDE EMPEDRADO EM BELEM
===== (PORTO DE LISBOA) =====



**Demolições da Alfândega—Para cons-
trução do Ministério das Finanças**



PRAÇA DOS RESTAURADORES, 13-3.º
Telefone 2 7845—LISBOA

Telefones P. B. X. { 2 2254
2 2255
2 2256

Telegramas: ROCHAMADO

Rocha, Amado & Latino, L.^{da}

FERRAGENS E FERRAMENTAS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

ARAMES E METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

GAIOLAS E RÊDES

82, RUA DA PRATA, 86

L I S B O A



ESTATUETAS
E FANTASIAS

NÃO SÃO PRODUTOS

DA

"Estatuária Artística"

DE

COIMBRA

OS MODELOS QUE NÃO TENHAM
AS MARCAS INDICADAS

Rua Rosa Falcão, 28 — Rua do Arnado, n.º 147

Telefone n.º 3768



IMAGENS
RELIGIOSAS

Telefone automático n.º 3256

João Vieira & Filhos

FÁBRICA ANDORINHA

(DESCASQUE DE ARROZ)



RUA JOÃO MACHADO
COIMBRA

Joaquim Francisco de Oliveira, L.^{da}

AUTOMÓVEIS E CAMIONETAS

PASSAGEIROS — MERCADORIAS

CARREIRAS

Pôrto — Coimbra — Leiria — Lisboa

Pôrto — Vila Real — Régua — Armamar

Coimbra — Vizeu — Caramulo

Coimbra — Poiães — Côja — Avó — Vide

SEDE:

COIMBRA

PORTO

ÁGUEDA

Largo das Amóias, 19 a 21 R. Rodrigues Sampaio, 159

Telefone 15

Telefone 1200

Telefone 6954

TELEFONE 2625

Avelino Rodrigues

ARCO PINTADO

Madeiras aparelhadas, Esquadrias, Cairotaria e vigamentos — Montagem completa de fábricas para moagem de trigo e descasque d'arroz — Moinhos para moagem de milho e trigo simples ou duplos — Montagem de turbinas — Rodões — Debulhadoras para milho — Ventoinhas — Secadores para massa — Tararas, etc..

COIMBRA

Telefone n.º 2859

Sociedade Nacional de Padarias, L.^{da}

Escritório: ESTRADA DA BEIRA, 1

PADARIAS EM TODA A AREA DE
COIMBRA NAS QUAIS SE FABRICA
— E VENDE O MELHOR PÃO —

Telefones: 2859, 2427, 2902,
3207, 3728, 3646, 3631, 3282 e 3378

COIMBRA

Mathias, Filhos & Carvalhos, L.^{da}

ARMAZENS DE MERCEARIA E AZEITE

FÁBRICA DE CERA

Telefone 2828 — Rua Dr. António Granjo (Largo da Estação)

COIMBRA

Fábrica de Curtumes de Coimbra, Limitada

FUNDADA EM 1915

FABRICO ESPECIAL DE SOLAS VERDES DA TERRA,
VITELAS ENSEBADAS (SISTEMA FRANCÊS) E CABE-
DAIS PARA CALÇADO MILITAR

Telefone 502 — Rua Figueira da Foz — COIMBRA Portugal



Barricas de
180 quilos

Sacos de juta
de 50 quilos

Sacos de papel de 50 quilos

CIMENTO «LIZ» HIDROFUGADO «N»

Próprio para **impermeabilização de obras**, rebôcos, fundações, paredes, etc. Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilisadores conhecidos.

EM SACOS DE PAPEL DE 50 KILOS
Peçam instruções para o seu emprêgo.

Séde: Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — Lisboa
Filial do Norte: Rua 31 de Janeiro, 190-A, 1.º — Pôrto

A G Ê N C I A S E M T O D O O P A Í S



AGENTES:

Dankel & Antunes, L.^{da}

Rua Augusta, 56

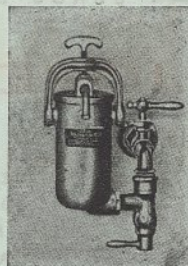
Telefone 2 4251

LISBOA

Chester Merrill, Ramos & C.^a

FILTROS PARA ÁGUA
COM PRESSÃO

"Monarch Hygeia"



ANALISADO, APROVADO E RECOMENDADO
PELO INSTITUTO CENTRAL DE HIGIENE
DE LISBOA — MODÉLOS COM RENDIMENTO
HORÁRIO DESDE 60 A 2500 LITROS



R. DA MISERICORDIA, 33-2.º

End. Teleg. HUSTLER — Telefone: 2 2884

Lisboa

Sociedade Importadora de Filmes, L.^{da}

Telefone 2 7965



Lisboa Filme

SECÇÃO DE DISTRIBUIÇÃO

Distribuidora dos filmes **WARNER BROS**, em Portugal

Draça dos Restauradores, 13-1.º
LISBOA

Avenida da Liberdade, 73, 2.º-E.
LISBOA

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}
EXPORTADORES

Siemens Reiniger
S. A. R. L.

Importadores de Produtos Coloniais

Rua de Santa Marta R. Candido dos Reis, 120
Telefone 4 4329 Telefone 106
LISBOA PORTO

ARMAZENS ESCRITÓRIO
Ginjal-Almada || **R. da Prata, 92-1.º**
Telef. Almada 20 Telefone 2 7162
LISBOA—End. Teleg. VALHO

Aparelhos de Raios X — Electromedicina
Electrodentária — Mecarroterapia
Lampadas de Raios ultra violetas
Lampadas de Raios infra vermelhos

CONSULTEM-NOS SEM COMPROMISSO

CASA DE EMPRÉSTIMOS SOBRE
PENHORES E ANTIQUIDADES
Legalmente autorizada e com fiança
— JUROS DA LEI —

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

JOSÉ MAYER

18, Rua do Loreto, 20—LISBOA—Telefone 2 2881

SECÇÃO DE OUIVESARIA E
JOALHARIA ANTIGA E MODERNA
— MOBÍLIAS, PIANOS, ANTIQUI-
DADES E OUTROS ARTIGOS

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4
Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT

Sociedade Universal de Transportes, L.^{da}
Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
(Decreto n.º 31.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
Portugal — LISBOA

Na INVICTA e LABORIOSA CIDADE DO PORTO,

Centro Fabril de tão grandes tradições, está ao serviço
das Artes Gráficas Portuguesas, desde o ano de 1874,
data da sua fundação a:

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

TELEFONE: 1609

SEDE: RUA DUQUE DE LOULÉ, 92-A

P O R T O



ESBELTA É O MAIS DELICADO E ORIGINAL DESENHO BREVEMENTE
APRESENTADO PELA SUA MAIS RECENTE CREAÇÃO.

J. Vasconcelos, L.^{da}

AGENTE DE NAVIOS

CARGAS

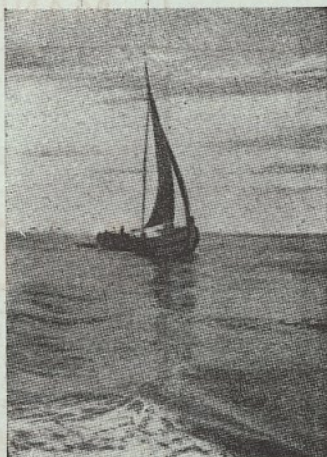
E

DESCARGAS

TRANSPORTE

DE

MERCADORIAS



Praça Duque da Terceira, 24, 4.º—LISBOA—Telef. 27206/7

*Está nas suas
mãos*



*defender-se a tempo
da calvicie!*

FAÇA TODOS OS DIAS UMA FRICÇÃO DE
**PETROLEO QUIMICO
NALLY**

*Suprime por absoluto a caspa e fortifica a raiz do cabelo,
tornando-o sedoso e domavel.*

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

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fabrico nacional

Carreira de Camionetes Mista

PASSAGEIROS E CARGA

de **António Francisco Madeira**

Com sede em Sandomil

*PARTIDA DE SANDOMIL, às segundas,
quintas e sábados, às 4,20. Chegada a
Coimbra, às 9 horas.*

*PARTIDA DE COIMBRA, às terças, sextas
e domingos, às 5,30 horas. Chegada a
Sandomil, às 9,50 horas.*

Com passagem por Galizes, Oliveira do Hospital e Torrozele

Madeiras para construções

Postes telegráficos

Toros para minas

Destilação de resinas, Água-raz e Pez Louro

MANUEL ANASTÁCIO

ALBERGARIA DOS DOZE

(Portugal)

Olimpia Club

O único Cabaret de Lisboa, que
renova constantemente o seu
PROGRAMA DE VARIEDADES

Actualmente exibem-se as seguintes atracções internacionais:

A «pareja» de baile

ISABELITA OTERO e JULIO ESPARZA

As estrelas de baile

LUCENTINA e ARACELI CORAL

A estrela da canção

NITA GUERRY

A graciosa bailarina

VERA FREY

ORQUESTRA ABEL REZENDE

A DETENTORA DO DINAMISMO MUSICAL

Primeira Casa das Bandeiras

Fundada em 1885 e Registada — Premiada desde 1908, 1932-33

ANTÓNIO CARDOSO

SUCESSORA

MARGARIDA CARDOSO DA COSTA

149, Rua dos Correiros, 151 — Telef. 27482 — LISBOA-Portugal

Bandeiras nacionais e estrangeiras, estandartes e galhardetes para Câmaras Municipais, Legião, Mocidade, Grémios, Sindicatos, Casas do Povo e Associações. Ampliações de desenhos, para serem aplicados em fiavel de lã ou seda

Grande sortido de bandeiras de todas as nações para alugar — Preços de concorrência — Orçamentos grátis

Empresa Industrial de Madeiras, Ltd.

Séde: Vila Zenha — XABREGAS — LISBOA

Telef. 3 8020 — End. Tel. «Taboinha»



FÁBRICAS: Pampilhosa do Botão, Farminhão, Torradeira, Cantanhede e Pombal

CAIXOTARIA para toda a espécie de embalagens
Marcações a fogo e a tinta

Madeiras para exportação

CAIXOTARIA MECANICA EM LISBOA

Drogaria Herculano de António Barca, Limitada

Fornecedores da C. P.

O mais completo sortido de drogas, tintas e produtos químicos. Todas as perfumarias Nacionais e Estrangeiras. Artigos de papelaria

CALICIDA HERCULANO

35, Rua Alexandre Herculano, 35-A

Só padece dos calos quem desconhece o formidável Calicida Herculano. O mais enérgico calicida e de resultados garantidos, que arranca, pela raiz, todo o género de calos. Pregunte a quem o tenha usado, quais os resultados obtidos. — A venda em todas as Farmácias e Drogarias e no distribuidor, Drogaria Herculano

Rua Alexandre Herculano, 35-A — Telefone 4 8651 — LISBOA

Depositário geral: RAUL GAMA

R. dos Douradores, 31 — LISBOA

BANCO LISBOA & AÇORES

Capital e fundos de reserva Esc. 28.000.000\$00

Filial no Pôrto e Agências e Correspondentes no Pôrto e nas Principais Cidades do Estrangeiro

Todas as operações do Comércio Bancário

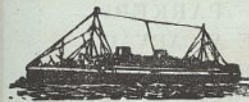
J. A. de Araujo

Ferragens e Ferramentas — Completo sortido para pesca — Rêdes e anzóis — Pregaria de arame e ferro zincado para Construções Navais — Canas de pesca

25, Rua dos Remolares, 27

15, Travessa dos Remolares, 15

Telefone 2 5608 — LISBOA



MALA REAL INGLEZA. (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Empresa de Sacos de Papel, L. da

Sede — CALÇADA S. FRANCISCO, 29 a 37

Fábrica — RUA POÇO DOS NEGROS, 75 e 77

COMPLETO SORTIDO DE ARTIGOS DE ESCRITÓRIO. ESPECIALIZADA EM TODOS OS FABRICOS DE SACOS E CARTEIRAS DE PAPEL. PAPELARIAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS. PAPEIS GROSSOS, MÉDIOS, FINOS E EMBALAGENS

Pedidos pelo telefone 2 4411

ARMAZEM DE VÍVERES

Loja de Chá e Café (Fundada em 1823)

de VIANA, COELHO ALMEIDA, LTD.

Sócio gerente: Manuel Ferreira de Sousa

Completo e variado sortido de géneros de primeira qualidade. — Importações directas — Artigos de fantasia próprios para brindes

25, Praça Luiz de Camões, 26 e 27

1, Rua do Loreto, 9 — LISBOA — Telef. 2 2684

MANOEL S. REGUINGA

SERRALHARIA E CARPINTARIA
SOLDADURAS A AUTOGÉNIO

ALMEIRIM

ALVARO PINA RODRIGUES

VINHOS, AGUARDENTES E CEREAIS

Correspondente bancário

ALMEIRIM — Telefone 29



CHÁ NAMÚLI

À VENDA EM TODOS OS BONS ESTABELECIMENTOS DO PAÍS

REPRESENTANTE :

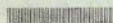
Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.^A

RUA DOS DOURADORES, 16-36 - LISBOA

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM



Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

Loja das Aguas

A casa que mais variado sortido de fino gosto, apresenta aos seus clientes em artigos para brindes



«LINDAS BONECAS», QUE DIZEM MAMÃ — CANETAS «PARKER» — FOGÕES A GAZ E A CARVÃO — RELÓGIOS DE FANTASIA, DE PAREDE E DE MESA, CARRI-: LHÔES E AVÉ-MARIA :-:



VISITEM A NOSSA CASA
Vendas a prestações
RUA DO OURO, 263—Telef. 2 9718

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

MOBÍLIAS MODERNAS
MOBÍLIAS DE ESTILOS
CARPETES NACIONAIS
e todos os móveis e adornos
que são necessários para
tornar o lar interessante e
cômodo encontra V. Ex.ª na

COMPANHIA ALCOBIA

14, RUA IVENS, 14

(ESQUINA DA RUA CAPÊLO)

PREÇOS MODERADOS

Atenção: Esta casa não tem ligação com outras do mesmo género



EMISSÕES PARA PORTUGAL

<i>Hora</i>			<i>Comprimentos de onda</i>	
10,45	NOTICIÁRIO.	GRV	24,92 m.	12,04 mc/s
		GSO	19,76 m.	15,18 mc/s
		GRZ	13,86 m.	21,64 mc/s
12,15 e 12,30	NOTICIÁRIO e ACTUALIDADES.	GRV	24,92 m.	12,04 mc/s
		GSO	19,76 m.	15,18 mc/s
		GRZ	13,86 m.	21,64 mc/s
21,00 e 21,15	NOTICIÁRIO e ACTUALIDADES.	GRM	42,11 m.	7,125 mc/s
		GRK	41,75 m.	7,19 mc/s
		GRU	31,75 m.	9,45 mc/s
		GRX	30,96 m.	9,69 mc/s
			261,10 m.	1,149 mc/s
		1.500,00 m.	200 mc/s	

SERVIÇO PARA O BRASIL

15,30		16,59 m. e 16,64 m.
22,45 24,00		42,11 m. 7,125 mc/s
		31,55 m. 9,51 mc/s
		24,92 m. 12,04 mc/s

O Noticiário às 24,00 é transmitido também em 30,96 metros (9,69 mc/s)

A BBC deseja aos leitores da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" e às suas Ex.^{mas} Famílias um Ano Novo muito feliz