

Gazeta

DOS CAMINHOS DE FERRO

*número dedicado aos Caminhos de Ferro
do Norte de Portugal*

Nº 1381



PHOENIX ASSURANCE COMPANY LIMITED

S E D E E M L O N D R E S

1782—Mais de um século e meio de serviços prestados ao público—1945

*SEGUROS CONTRA FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA,
AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMOVEIS, RESPONSABILIDADE
CIVIL E ACIDENTES PESSOAIS*

*Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.ª—PORTO
Em Lisboa: Costa Duarte & Lima, L.ª Rua Augusta, 100, 2.º—Telef. 2 6922*

Soldadura Autogénia

INSTALAÇÕES COMPLETAS DE METAIS PARA A SOLDADURA E
CORTE OXI-ACETILÉNICOS. OXIGÉNIO. ACETILENE DISSOLVIDO.
CARBONETO DE CÁLCIO

SOLDADURA OXI-ACETILÉNICA

MAÇARICOS SOLDADORES E CORTADORES. MANO-REDUTORES.
SOLDAS E DECAPANTES PARA SOLDADURA DE TODOS OS METAIS.

GERADORES DE ACETILENE

DE ALTA PRESSÃO, CONSTRUÍDOS ESPECIALMENTE PARA TODOS
OS TRABALHOS DE SOLDADURA

SOLDADURA ELÉCTRICA

POSTOS E ACESSÓRIOS ELÉCTRICOS

ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA

L'AIR LIQUIDE

RUA DE PINTO FERREIRA (à Junqueira)—Telefone 81536—LISBOA
RUA DE JUSTINO TEIXEIRA, 657—Telefone 1744—PORTO

TELEFONES } Sede, 1147
 } Fábrica, 4840 — Vizela

EMPRESA TEXTIL DA CUCA, L.^{DA}

FIAÇÃO E TECELAGEM

FÁBRICA:

Moreira de Cónegos — **VIZELA**

SEDE E ESCRITÓRIO:

R. Passos Manuel, 58 — **PORTO**

Marques Pinto, Irmãos, L.^{da}

SEDE: Rua da Torrinha, 282 — Pôrto-Portugal

Telefones: 2054 e 2070 — Telegramas: «MARPINTO»

FILIAIS EM:

VILA NOVA DE GAIA — TELEFONE 3677

BELÉM — PARÁ — BRASIL

SANTARÉM — PARÁ — BRASIL

GRANDES IMPORTADORES DE ALGODÃO EM RAMA PARA
A INDÚSTRIA TEXTIL E MADEIRAS DE TODA AS PROCE-
—:— DÊNCIAS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES —:—

MOVIMENTOS INDUSTRIAIS
POR CORRENTE
RENOLD

ECONOMIA DE FORÇA—ECONOMIA DE ESPAÇO
Supressão absoluta de resvalamentos. Longa duração

Desnatadeiras Alfa-Caval

MANUAIS E MECÂNICAS
NORMAIS E ANTI-ESPUMA
DE 45 a 5.000 LITROS POR HORA

MOTORES ELÉCTRICOS, A
GAZ POBRE, A ÓLEOS, ETC.
GRUPOS MOTO—BOMBAS PARA REGA
E OUTROS FINS

HARKER, SUMNER & C.^A, L.^{DA}

152-R. José Falcão-156
PORTO

14-L. Corpo Santo-18
LISBOA



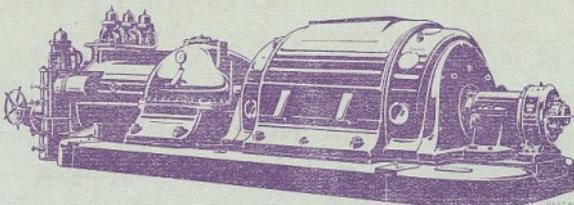
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUIÇA

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



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

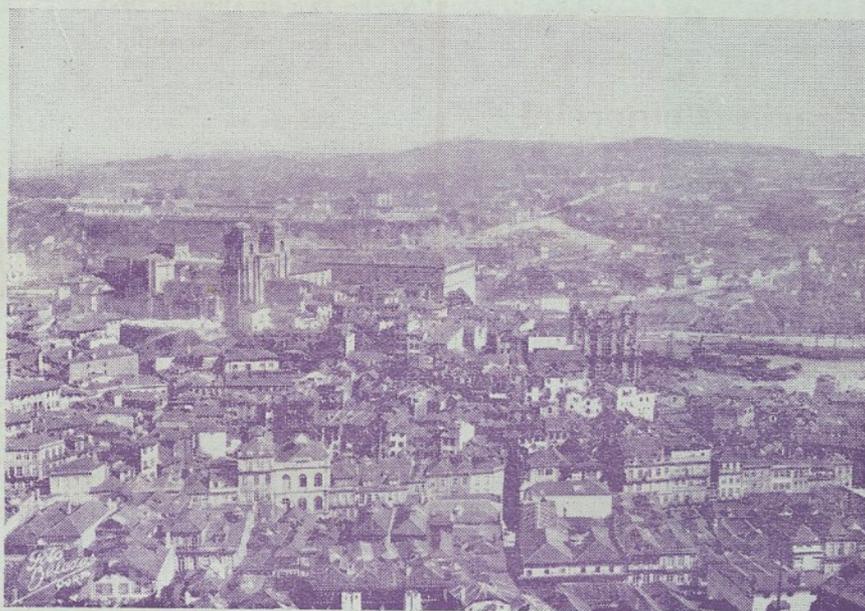
Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto

(Salas 44, 48 e 49)



PORTO—Visto da Tôrre dos Clérigos

(Cliché Beleza)

Telefone 1116

End. Teleg. SUCARNORTE

Telefone 2641

Interposto dos Açucares

Coloniaes do Norte, L.^{da}

Rua Infante D. Henrique, 31-1.º

P Ô R T O

Adelino Marques Pinto, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
— EM RAMA E SISAL —

AVENIDA DOS ALIADOS, 41-1.º

P Ô R T O

Telefone, 860

Telegramas: VIDRACIAL

Vidraria Comercial**Manoel Pereira Pinto**

Vendas por junto de

V I D R O S ,
L O U Ç A S
E V I D R A Ç A

20, Praça Almeida Garrett, 21
P O R T O

ARMAZÉNS DE EXPEDIÇÃO
N.º 1 — Rua do Almada, 565
N.º 4 — Rua de Monchique

António Augusto da Silva & C.^a

**GRANDES ARMAZENS
DE FERRO E AÇO**

ESCRITÓRIO:
Rua do Almada, 289-291 — P Ô R T O
Telefone, 4624 P B X

A Industrial Marmorista, L.^{da}

**Mármore e Granitos
para tôdas as aplicações**

71, Rua da Meditação, 71 — Telefone, 15202 — PORTO

Serração de Mármore e Granitos

118, Rua de Agramonte, 118 — Rua da Meditação, 70
Telefone, 15232 — PORTO

Telef. 974
Teleg. PERSILVA

J. Pereira da Silva

**Acessórios para a indústria
CORREIAS, BORRACHA,
AMANTOS E FERRAMENTAS**

**ESPECIALIDADE EM
BÁSCULAS, BALANÇAS,
PESOS E MEDIDAS**

**R. Mousinho da Silveira, 330
P O R T O**

Empresã Carbonífera do Douro, Limitada

MINAS DO PEJÃO

Escritório no Pôrto:

R. Sá da Bandeira, 260, 2.º-Esq.º

Telefones | Escritório do Porto, 608
| Escritório das Minas Pedorido, 1 e 2
Telegramas: CARBONÍFERA

Carvão para Caldeiras, Briquetes para cosinha e Aquecimentos

Concessionário em Lisboa:

Carvões e Representações, Limitada, (CAREL)

RUA DA MADALENA, 73-1.º—Telefones: 21408 e 23350

Concessionário, no Pôrto, dos briquetes «PEJÃO»:

Sociedade Vendedora de Carvões Nacionais, Limitada

RUA DA REBOLEIRA, 15—Telefone 656

MINAS PRINCIPAIS:—CHOUPÊLO, FOJO E GERMUNDE
CASTELO DE PAIVA

Colecção «PORTUGUESA»

V O L U M E S P U B L I C A D O S

- | | | | |
|--|--------|---|--------|
| 1 — Amores no Campo (romance), por Sarah Beirão | 12\$50 | 12 — Uma Alma de Mulher (romance), por Arminda Fortes | 12\$50 |
| 2 — Serões da Beira (contos) por Sarah Beirão | 12\$50 | 13 — Perfil do Marquês de Pombal por Camilo Castelo Branco | 12\$50 |
| 3 — Amor de Perdição (romance), por Camilo Castelo Branco | 12\$50 | 14 — A Morgadinha dos Canaviais (romance), 1.º vol., por Júlio Diniz | 12\$50 |
| 4 — A Tentadora (romance), por Arminda Fortes | 12\$50 | 15 — A Morgadinha dos Canaviais (romance), 2.º vol., por Júlio Diniz | 12\$50 |
| 2 — A Rosa do Adro (romance), por Manuel Maria Rodrigues | 12\$50 | 16 — O Ciúme (romance), por Arminda Fortes | 12\$50 |
| 6 — Micaela (romance), por Arminda Fortes | 12\$50 | 17 — História de uma vida (romance), por Maria Henriques Osswald | 12\$50 |
| 7 — Sózinha (romance), por Sarah Beirão | 12\$50 | 18 — Surpresa Bendita (romance), por Sarah Beirão | 12\$50 |
| 8 — Nocturnos (poesias), por Gonçalves Crespo | 12\$50 | 19 — Maria Luiza (romance), por António Ferreira | 12\$50 |
| 9 — Os Fidalgos da Torre (romance), por Sarah Beirão | 12\$50 | 20 — Fidalguinha da Levada (romance), por Alexandre Malheiro | 12\$50 |
| 10 — As Pupilas do Senhor Reitor (romance), por Júlio Diniz | 12\$50 | 21 — Frémido (romance), por Aurora Jardim | 12\$50 |
| 11 — Miniaturas (poesias), por Gonçalves Crespo | 12\$50 | 22 — Solar da Boa-Vista (romance), por Sarah Beirão | 12\$50 |

CADA VOLUME COM ENCADENAÇÃO PRÓPRIA 25\$00

Edições de DOMINGOS BARREIRA

À VENDA EM TODAS AS LIVRARIAS DO PAÍS

LIVRARIA SIMÕES LOPES

DE DOMINGOS BARREIRA

LIVRARIA, PAPELARIA, MATERIAL ESCOLAR, TIPOGRAFIA E ENCADENAÇÃO

119, Rua do Almada—Telefone 1721—P O R T O (Portugal)

Moderno Dicionário da Língua Portuguesa

POR FRANCISCO TORRINHA
BELAMENTE ENCADENADO 37\$50

Com as alterações ortográficas de harmonia com o último Vocabulário da Academia das Ciências

S A L

GRAÚDO DE SETÚBAL
e MIÚDO DE AVEIRO
em grande escala
vendem os armazenistas:

A. REIS & MAIA
RUA DA REBOLEIRA, 19-1.º — PORTO

Telefone 6345
Telegramas REISSAL

M O D A S
CASIMIRAS
M A L H A S

FAZENDAS
BRANCAS
NOVIDADES

CASA EUROPA

GABRIEL D'OLIVEIRA & C.^A

VENDAS POR JUNTO NO 1.º ANDAR
—:—:— DO MESMO PRÉDIO —:—:—

Praça Gomes Teixeira, 10
(Antiga Praça da Universidade)
P O R T O

Telefone 793

António Pereira da Costa

ARTIGOS DE PAPELARIA—PAPEIS
NACIONAIS E ESTRANGEIROS



59, Travessa de Cedofeita, 61

Telefone 2555

P O R T O

FÁBRICA DE BOTÕES «PÔRTO»

Abilio Campos Tavares

BOTÕES PARA FARDAMENTOS MILITARES
— FORMAS PARA FERRAR BOTÕES — MÁ-
QUINAS MATRIZES E TODOS OS ACES-
— SÓRIOS PARA OS MESMOS —

Telef. 7249

Rua da Póvoa, 361 — PORTO

TRANSPORTES

AUTOMOVEIS E CAMIONS

Encarrega-se de trans-
portes para qualquer
ponto do país e estran-
geiro

J. COSTA RAMOS, L.^{DA}
Garagem e Estação de Serviço

SEDE EM LISBOA

34, Rua de S. Julião, 36
Telef. 27200

FILIAL NO PORTO

544, Rua Guerra Junqueiro, 566
Telef. 15061-15062

IMPRESA PORTUGAL

ANTÓNIO DA SILVA
RUA JOSÉ FALCÃO, 206

TELEFONE 1798

P O R T O

Ed. Pinheiro Tôres & Irmão

REPRESENTAÇÕES

O Z A L I D
PAPEL HELIOGRÁFICO
CÓPIAS À MÁQUINA
TELAS E VEGETAIS

«SEEL»

Equipamento para escritório
Material em aço — Ficheiro —
Arquivos — Mesas e cadeiras
— Secretárias — Livros de fô-
lhas soltas, etc.

Rua dos Clérigos, 44 — PORTO — Telef. 7171

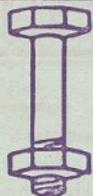
CASA DAS LÂMPADAS

ESPECIALIDADE EM LÂMPADAS DE TODA
A ESPÉCIE E MATERIAL ELÉCTRICO.
PILHAS, LANTERNAS E ACESSÓRIOS



MANUEL CARNEIRO
78, Rua dos Caldeiros, 80 — Telef. 4656
P O R T O

CASA

TELEF.
1 6 6 2

METAIS E FERRAMENTAS

José da Costa Rodrigues

157, RUA DO ALMADA, 161—PÔRTO

Chapa e discos de cobre. Chapa de latão, zinco, alumínio e metal branco. Arames de cobre, latão, alpaca, aço, ferro cobreado e estanhado. Tubos de cobre e latão. Estanho. Chumbo. Ferramentas e acessórios para automóveis, etc.



PÔRTO—Cais da Ribeira

(Cliché Beleza)

Telefones 1823, 1824 e 15366

GUILHERME MACHADO & C.^A

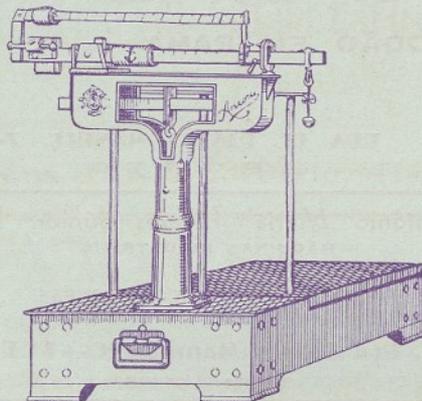
Importadores de carvão para indústria, aquecimento, etc.

Depósitos no Pôrto e em Matozinhos (Molhe Sul)

RUA DA NOVA ALFÂNDEGA, 108—PÔRTO

BALANÇAS

Para: Aferições, Aéreas, Animais vivos, Básculas, Cereais, Cartas, Cascaria, Caminhos de ferro, Domésticas, Fábricas, Farmácias, Guindastes, Laboratórios, Leitarias, Matadouros, Mercarias, Ourivesarias, Pesar pessoas, Talhos, Vagões, Etc.



Balanças Automáticas — Medidoras para Líquidos
Tudo fabrica e vende a

Fábrica Portuguesa de Balanças, Limitada

SALÃO DE VENDAS

Rua do Loureiro, 86 a 90 — Telefone, 434 — PORTO

Soares & Irmãos, L.^{da}

CEREAIS, FARINHAS, SÊMEAS, AZEITES E OLEOS

ESCRITÓRIO:

Rua da Fábrica, 105 — PORTO

Telefones P. B. X. 892 e 112; Estado, 137

Telegramas AZEIFAR

Fábricas em Almendra (DOURO)

Telefones: 862-2481-7290 — Pôrto
Telegramas: Alares — Pôrto

Telefone 4967 P. B. X.

Amorim, Lage, L.^{da}

Fábrica de Moagem de Trigo «A PARADENSE»

Fábrica de Massas Alimentícias «MILANEZA»

ARMAZENS COM FERRAGENS,
FERRAMENTAS, CUTELARIAS,
— FERRO E METAIS —

ANTERO & C.^ª

SECÇÕES DE JUNTO E RETALHO

Escritório:

RUA CANDIDO DOS REIS, 145
PORTO

99, RUA DO ALMADA, 101
PÓRTO

C. CLAVEL & C.^A, L.^{DA}

IMPORTADOR DE ALGODÃO EM RAMA

Telegramas «LAVEL» PORTO
Telefone: 305

RUA DE PASSOS MANUEL, 7-1.
PORTO

A Eléctrica de Vandôma

— DE —

MANUEL DIAS

DEPÓSITO DE MATERIAL ELÉCTRICO

— REPARAÇÕES — INSTALAÇÕES —

TELEFONE 2465

Calçada da Vandôma, 23 PORTO

António Maria Tavares Júnior, L.^{da}
MÁQUINAS INDUSTRIAIS

MOTORES ELÉCTRICOS — BOMBAS

16, Rua Passos Manuel, 20 — PORTO

Telefone 4498

TELEFONE 2377

DAVID COIMBRA, L.^{DA}

Importadores de CARVÃO e FERRO

Muro dos Bacalhoeiros, 75 — PORTO (Portugal)

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

FÁBRICA DE MALHAS

TELEFONE 15546

Rua Wan-Zellers, 337 PÔRTO

FÁBRICA DE ARTEFACTOS DE MALHA
DE

Morais & Monteiro, L.^{da}, Sucr.

Alexandrino Marques Sequeira

Rua de Guerra Junqueiro, 604 — Telef. 15541 — PÔRTO

Telefone 2133

A Carvoeira Carlos Begonha, Limitada

Sócio gerente: ARNALDO PINTO

CARVÃO PARA INDÚSTRIA E COSINHAS

R. Infante D. Henrique, 61-2.º PÔRTO

A INOVADORA PORTUENSE

REGISTADO

Fábrica de ladrilhos, Mosai-
cos e Azulejos Nacionais e
Estrangeiros

MANOEL FRANCISCO MOREIRA

Fábrica em Pedras Rubras
(Em frente à Est. do Caminho de Ferro)

DEPÓSITO NO PORTO
Rua do Almada, 301-303

Telefone 5699

PRODUTOS «AVIATOR»

Pomada para Soalhos «CUPIDO»

Lubrificantes, Óleos minerais, Massas, Valvulinas, Cé-
ras industriais, Massa aderente, Massa para trinchas,
— Correias, Desperdiços, Brilhantinas, Ligadores —

Formicida «MATI»

Distribuidores gerais: Pinto, Ferraz & C.^a, L.^{da}
Telefone 4213 PÔRTO

Carlos Marques Pinto & Sobrinho, L.^{da}

IMPORTAÇÃO DE ALGODÃO E MADEIRAS

RUA FERNANDES TOMAZ, 706-1.º

P O R T O

Tele { fone 1194
gramas: PINTOS

Telefone 1120—Teleg.: PINTOMAR

Joaquim Marques Pinto & Irmão, L.^{da}

ALGODÕES

Rua Elísio de Melo, 41-1.º

PORTO

CAMIONAGEM

TRANSPORTES DE CARGA E MUDANÇAS
BARCAGENS E DESPACHOS
AGENTES DE NAVEGAÇÃO



CASA FUNDADA EM 1828

RUA NOVA ALFÂNDEGA, N.º 67
PORTO

Endereço Telegráfico:

MARLY

Telefones, 73
e Estado, 57

CORREIO
Apartado 12



CHAPAS: Cobre, latão, metal branco, alumínio, zinco, zincada.

ARAMES: Cobre, latão, metal branco, alumínio, cobreado, estanhado, aço, zincado.

BARRAS: Cobre, latão, alumínio.

TUBOS: Cobre, latão.

FERRAMENTAS e ACÊSSÓRIOS
para tôdas as indústrias.

Estanho—Chumbo—Solda—Bronze—Fósforo de cobre e latão
GRANDE SORTIDO DE PARAFUSOS

António Ferreira Cardoso

149-A, Rua do Almada, 151

TELEFONE, 7075

PORTO—Portugal

TELE } FONES-20551-20552-ESTADO 256
GRAMAS-JOCAPUCHO
LISBOA

TELE } FONES-1628-6446 (P. B. X.)
GRAMAS-JOCAPUCHO
PORTO

JOÃO FELIX DA SILVA CAPUCHO

HIDRAULICA-MECANICA-ELECTRICIDADE-AQUECIMENTO

121, Rua de S. Paulo, 129
LISBOA

139, Rua Mousinho da Silveira, 143
PORTO

« SOLCRIS »

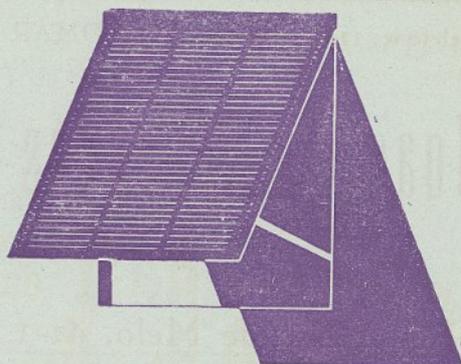
...É UM ESTORE



Rua José Falcão, 61 — Telef. 5150 — PORTO

Agente em Lisboa: A. BEJA — Rua Zaire, 5, 3.º

Telefone 4 4444



Vieira & Silva

LIMITADA

FÁBRICA
Travessa das Musas

DEPÓSITO
Rua do Almada, 463

**FOGÕES
COFRES
CAMAS**

MOBILIÁRIOS DE FERRO, CIRÚRGICO E HOSPITALAR, COLCHOARIA EM TODOS OS GENEROS, COLCHÕES DE ARAME SIMPLES E REFORÇADOS PARA CAMAS, RÉDES METÁLICAS PARA VEDAÇÕES E CIMENTO ARMADO —

P Ô R T O

TEL. 4348

A Competidora

PEDRO GOMES, L.^{DA}

383--Rua Sá da Bandeira--389

P Ô R T O

FÁBRICA DE ESPELHAGEM E LAPIDAÇÃO
SECÇÃO DE VIDRACEIRO

CRISTAL E VIDRAÇA EM CHAPA
VIDROS DE FANTASIA

ARMAZENISTAS
DE
LOIÇAS, VIDRARIAS, UTILIDADES
OBJECTOS D'ARTE
MOLDURAS
ETC.

Secção de ferro

AÇOS — ARCOS — ARAMES — CHAPAS
FERRO — VIGAS — FOLHA FLANDRES

Secção de ferragens

PREGO — RÉDES — FERRAMENTAS PARA A
INDÚSTRIA — CONSTRUÇÕES E AGRICULTURA

COMPANHIA PORTUENSE DE FERRAGENS

S. A. R. L.

SEDE: — 100, RUA DE S. JOÃO, 108 — P Ô R T O

SECÇÃO DE DROGAS

DROGAS INDUSTRIAIS
ÁCIDOS — AMIDOS — FÉCULAS
SULFURETO — PRODUTOS SOLVAY, ETC.

TINTAS E VERNIZES
ALVAIADES — OLEOS PARA PINTURAS
ESMALTES E OUTRAS DROGAS

Conservas

Brandão & C.^a, L.^{da}

MATOZINHOS

TELE { gramas — FOMENTO — Pôrto
Escritório, 554
fones { Fábrica, S.^a H.^a 11

**Sociedade Fomento
Industrial, L.^{da}**

**(FÁBRICA DE MOAGEM
DA SENHORA DA HORA)**

Rua das Carmelitas, 32
P Ô R T O

Telefone 10 — S. H.

Telegramas — «CASTOM»

Fábrica de Correias de Transmissão, Tacos e Tira-Tacos

CASAS & TOMÁS

SENHORA DA HORA

End. Teleg.: CONDESTÁVEL

Telefone P. E. X. 277-M

FÁBRICA DE CONSERVAS «NUN'ÁLVARES
LAGE, FERREIRA & C.^A L.^{DA}

Rua de Brito Capelo, 912

MATOZINHOS-Portugal

Domingos Alves Ferreira

Com estabelecimento de gomas
 para Indústria Textil

Endereço Telegráfico: RESSANO

Códigos } RIBEIRO
 PARTICULAR
 BENTLEY'S

Fábrica de Conservas Alimentícias

A BOA NOVA

José Rodrigues Serrano & F.^{os}, L.^{da}

SENHORA DA HORA

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:
 Rua Conselheiro Costa Braga N.º 271
 MATOZINHOS — (PORTUGAL)

Fábrica Mecânica de Cordoaria «Leixões»

Fabrico cuidadosamente esmerado de cabos de linho, cairo,
 cizais e manila, assim como fio para rêsdes de pesca, malhetas
 aramadas, amarras para navios em tôdas as dimensões, etc.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

TELEFONE, 382-M
 RUA GENERAL CARMONA

LEÇA DA PALMEIRA
 MATOZINHOS

Sociedade Produtora de Óleos

e Farinhas de Peixe, L.^{da}

FARINHAS DE PEIXE PARA ALIMENTAÇÃO DE GADO, DE PRIMEIRA QUALIDADE E EXTRAORDINÁRIO PODER ALIMENTAR PELA SUA RIQUEZA, EM PROTEÍNAS. FARINHAS PARA ADUBOS. — FERTILIZANTE RIQUESSIMO EM FOSFATO E AZOTE ORGÂNICO

AVENIDA MENERES, 789
MATOZINHOS



MATOZINHOS

FÁBRICA DE TODOS OS MATERIAIS DE CIMENTO, AZULEJOS, TUBAGENS, ETC.

CONSERVAS «REINA AMÉS»

António Lucas & Filhos, L.^{da}

Tele { gramas: REINAMES **MATOZINHOS**
 fone: 323-M — (Portugal) —

REFINARIA ANGOLA, L.^{DA}

MATOZINHOS

A MAIS MODERNA REFINAÇÃO
— DE AÇUCAR DO PAÍS —

TELEGRAMAS:
«LUACHO»

TELEFONES:
24 e 64-M

Telefone: 42-M

Telegramas: CONSERVAS

PINHAIS & C.^A, L.^{DA}

CONSERVAS

AVENIDA MENÉRES, 700
MATOZINHOS

José Ribéra

Fábrica de Rendas e Algodões de coser e bordar
SENHORA DA HORA
Telefone 42 S. F. — End. Teleg. «Jotaérre» Portugal

Representante em Lisboa:

PRIMITIVO FERNANDES
R. Douradores, 134, 2.º-Dt.º — LISBOA
TELEFONE 2 6790

Serralharia Mecânica e Fundição

Manoel António da Silva Brandão
LUGAR DA ESTAÇÃO VELHA
SENHORA DA HORA

Casa do Bom Café

Azeites, Vinhos de consumo e engarrafados
JOÃO HENRIQUES ROSA
Avenida Fabril do Norte, 314 — Telef. 61-S. H.
SENHORA DA HORA

Emprêsa Fabril do Norte, L.^{da}

SENHORA DA HORA — Telefone 12 — S. H.

Fábrica de Fiação, Tecidos Finos e Linhas para coser e bordar

Fabrico especial de Popelines para Camisas e Pijamas, côres finas.

A MELHOR POPELINE NACIONAL

Peça em tôdas as boas camisarias as Camisas de Popeline
da SENHORA DA HORA

São as de melhor qualidade e as mais DISTINTAS

*Entre todas as conservas de sardinha as melhores
são as de Matozinhos e destas têm fama universal
as fabricadas por CONSERVAS REUNIDAS,*

organização de:

Guedes & C.^a, L.^{da}

Fábrica de Conservas de Paramos, L.^{da}

Soc. Industrial de Conservas Matozinhos, L.^{da} (SICMA)

Conservas Rainha do Sado, L.^{da}

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 — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 888

1381

1—JULHO—1945

ANO LVII

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

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
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Legenda	237
A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, pelo Eng. ^o A. A. de Vasconcellos Porto	239
Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (As suas linhas e o seu material circulante)	251
A vila de Matozinhos e a acção do seu Município	261
Vila do Conde, pelo Dr. Pereira Júnior	265
Póvoa de Varzim	268
Grémio da Lavoura da Póvoa de Varzim	270
Indústria Metalúrgica	271
Vila Nova de Famalicão e o progresso espantoso de Riba d'Ave	276
Maia — Terra de Trabalho e de Beleza, por João Artur Carvalho da Fonseca	286
Santo Tirso	297
Guimarães, maravilhosa cidade histórica	308
A vila de Fafe	329
Grémio da Lavoura de Fafe	333
Amarante, pelo Dr. Varela e Seixas	337
Celorico de Basto, pelo Dr. António Marinho Dias	341
Fermil	347
Agradecendo, por Adriano de Souza Castro	347
O problema dos transportes	354
A Inauguração do Primeiro Caminho de Ferro em Portugal, por Carlos Bivar	357
O Palácio e Quinta do Ramalhão, pelo Dr. Manuel Busquets de Aguilar	358
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	364
Há 50 anos	364
Imprensa	364
Câmara Corporativa (Parecer acerca da Proposta de Lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres	365
Publicações recebidas	367

Preço deste número

25\$00

LEGENDA

DEDICAMOS o presente número da *Gazeta* à «Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal». Fôrça viva da Nação e elemento dos mais valiosos da economia agrícola e industrial da região nortenha, não podíamos deixar de lhe prestar esta homenagem, muito embora, com pesar nosso, reconheçamos ela não assumir, como havíamos desejado e planeado, proporções mais amplas, maior número de páginas e gravuras. Todavia, graças a numerosas colaborações ilustres, à cabeça das quais desejamos colocar, sem desprimor para ninguém, a do ilustre engenheiro sr. António de Vasconcellos Pôrto, director da Exploração da C. C. F. N. P. que, num notável artigo, faz a história da Companhia a que vem dando, desde há muitos anos, a sua prestimosa actividade, e graças ainda à colaboração e compreensão de algumas Câmaras Municipais e numerosas casas de comércio e indústria, conseguimos remover muitas dificuldades e organizar uma edição que não nos envergonha e da qual nos poderemos sentir orgulhosos, pois na sua elaboração puzemos a nossa honestidade profissional e a nossa sinceridade de portugueses que se comprazem com os progressos da sua terra e a exaltação dos seus



Eng.º António de Vasconcellos Pôrto
Director da Exploração da C. C. F. N. P.

mais altos e expressivos valores. O ilustre engenheiro sr. António de Vasconcelos Pôrto, amigo dos melhores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e um dos seus mais valiosos colaboradores foi, sem dúvida, e não ficaríamos de bem com a nossa consciência se o ocultássemos, o mais precioso elemento na organização dêste número extraordinário. Com efeito, além do seu artigo, devemos-lhe, tanto ao seu entusiasmo como ao prestígio do seu nome, êste nosso êxito jornalístico. Aqui ficam por isso os nossos mais comovidos agradecimentos a S. Ex.^a.

Registamos também com gratidão os serviços com que, gentilmente, alguns dos mais dedicados empregados da Companhia quiseram contribuir para o bom êxito dêste número. Finalmente, cumpre-nos agora agradecer aos Municípios e ao Comércio de Matozinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Famalicão, Maia, Santo Tirso, Guimarães, Fafe, Amarante e Celorico todas as facilidades e colaborações com que nos distinguiram. Idênticos agradecimentos desejamos também apresentar ao Comércio de Vizela, que desejou marcar nêste número a sua presença. Os assinantes da *Gazeta*, através das páginas que vão seguir-se, poderão fazer uma ideia muito justa do valor económico e das condições turísticas, algumas delas excepcionais, das diversas regiões que são servidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. A todos os nossos colaboradores dêste número os nossos melhores agradecimentos.



A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte

DEZOITO ANOS DE EXPLORAÇÃO

Pelo Eng.º A. A. DE VASCONCELLOS PORTO

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, não é, como se pode pensar, uma empresa de constituição recente, que tivesse resultado da fusão da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Fimalcção (P. P. F.) e da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães (C. F. G.), que eram, em 1926, as duas empresas de Caminhos de Ferro de via métrica mais antigas do país.

É certo que ao ser dada a concessão da Linha da Senhora da Hora à Trofa, à primeira daquelas Companhias, foi prevista a sua fusão com a segunda, para assim ficar uma só empresa a explorar, em conjunto, as duas linhas, mas esta condição imposta pelo Estado, foi executada, não sob a forma de criação duma nova empresa, mas pela incorporação duma — a do P. P. F. — na outra. Esta última, a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, reformou, então, os seus estatutos, adoptando a denominação de Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e, assim, continuou existindo a velha Companhia de Guimarães, embora com outro nome, que ficou sendo a mais antiga empresa ferroviária de via métrica do país por ter desaparecido a do P. P. F., que era a mais antiga.

Coincidiu a nossa vinda para estas Companhias (pois ainda chegámos a dirigir a exploração das duas, separadamente), com esta transformação e também com o nascer duma nova era para os caminhos de ferro, resultante do aparecimento da concorrência automóvel, que tantas perturbações havia de trazer ao velho meio de transporte — que salvou nestes últimos anos o nosso país duma situação horrível —, que começavam, então, a sair da crise em que os tinham lançado a Guerra de 1914-18 e as perturbações político-sociais que se lhe seguiram.

Denominámos, acima, as linhas da Companhia como «vias métricas», expressão que empregamos, propositadamente, dentro da verdadeira terminolo-

gia técnica que, por ser esquecida muitas vezes — e nós próprios não nos sentimos isentos de culpa — faz com que se designem, com frequência, por «vias reduzidas», quando não o são, em verdade. Com efeito, recordemos que «Vias estreitas» são as de bitola inferior à «normal» (1^m,44), mas superiores às métricas, e «Vias reduzidas» são as de bitolas inferiores a estas, tais como as de 0^m,60 e 0^m,75. «Vias métricas» são as de bitolas compreendidas entre os 90cm., que tinham as antigas linhas do P. P. F. e as 3' 6" da bitola inglesa, muito frequentemente empregadas nas nossas colónias e em muitos países novos, com uma capacidade de transporte que excede, em muitos casos, as da nossa via larga. Aceitamos, porém, como designação familiar já consagrada pelo uso, a de «vias estreitas», visto em Portugal não haver destas, e por serem raros os casos em que se empregam, no mundo, as verdadeiras vias estreitas.

Como a linha dos C. F. G. e as restantes vias estreitas do país, tinham um metro de bitola, foi imposta na concessão da linha da Senhora da Hora à Trofa, que ligaria as duas, a sua adopção, e o alargamento das do P. P. F. que era de 0^m,90 para essa bitola, como era lógico, pois só assim se justificaria a concessão. Pensava-se, então, em constituir com este conjunto, que ficaria com a sua origem na segunda cidade do país e com uma testa marítima no porto de Leixões, o núcleo embrionário duma rede de caminhos de ferro secundários que se deveria estender pelo Alto Minho e por Trás-os-Montes, ligando todas as linhas de via estreita ali existentes, entre si, e recebendo as ligações das do Vale do Vouga e das projectadas na Beira Alta.

A circunstância das linhas de via estreita, serem utilizadas na Europa, em geral só como linhas secundárias e de interesse local, e a falta de concorrência doutros meios de transporte acelerados, fez sempre considerar como «linhas económicas»

tôdas as existentes no nosso país, e tôdas elas se exploravam como tal até à data em que, com a nossa vinda para a Direcção da Exploração do P. P. F., em 1926, iniciámos uma remodelação na exploração da linha entre Pôrto e Póvoa de Varzim, verdadeira linha suburbana, em que se não justificava tal forma de exploração, feita por combóios mixtos e de marchas lentas. Esta é, com efeito, a forma mais indicada para a exploração de linhas económicas, mas é incompatível com as necessidades duma região suburbana.

O desenvolvimento que os transportes automóveis estavam tomando no estrangeiro, a tendência que se esboçava já no nosso país no mesmo sentido e a existência dum importante tráfego de passageiros nas linhas da Companhia, aconselhava, com efeito, que nova orientação se desse à exploração, e que se olhasse para as linhas, então existentes, tendo em conta a natureza do seu tráfego, e não subordinando-a, como é tanta vez costume, à sua bitola, como se ela constituísse o fundamento para estabelecer as regras a adoptar para a exploração dum caminho de ferro. Reconhecemos, por isso, que tínhamos que ir rompendo com os antigos métodos de exploração e em boa hora o fizemos, como os factos o vieram demonstrar, embora mesmo assim, não tivesse sido possível evitar que por maus bocados viesse a passar este caminho de ferro que, de todos os do país, foi a maior vítima da camionagem, pois pelas regiões populosas e industriais que servia, a dois passos da cidade do Pôrto, e pelas estradas que, em poucos anos, se tornaram esplêndidas, possuía tudo o que era propício ao desenvolvimento daquela concorrência.

Iniciámos a nossa acção nesse sentido, como dissémos, melhorando o serviço de passageiros logo no verão de 1926, tendo-se feito — na medida do possível — a separação do serviço de passageiros do de mercadorias, e vimos com satisfação aumentar o número de passageiros transportados, pela melhoria do serviço e, isso, a despeito dos preços dos bilhetes se conservarem elevados, e mesmo bastante superiores aos da maioria das linhas suburbanas do país. Apenas se criaram, então, bilhetes semanais, para os operários, o que, combinado com a criação dum combóio cómodo — que outróra não tinham —, para a sua vinda diária para o trabalho, fez com que uma grande parte dos que até então viviam durante a semana no Pôrto, só indo a casa aos sábados, passasse a fazer a viagem diária de ida e volta. Hoje, já são cerca de 500.000 por ano, os passageiros que estas medidas permitiram conquistar.

A melhoria das receitas de passageiros acentuou-se até 1928, mas as de mercadorias já neste ano começaram a baixar, principalmente as de Grande Velocidade, que mais depressa a camionagem pôde

desviar. A partir de 1929, começaram a diminuir, também, as de passageiros, de forma que, em 1931, ano anterior à abertura à exploração da Linha da Senhora da Hora à Trofa, a queda das receitas em relação às de 1927 (primeiro ano completo da exploração das linhas da C. F. G. e P. P. F.) era a seguinte:

Passageiros	20,2 %
Mercadorias de G. V.	40,2 %
» » P. V.	36,3 %

O percurso de combóios que atingira, em 1928, 611.226 kms. foi baixando até atingir, em 1931, 562.253 kms., com o fim de reduzir as despesas na medida do possível, mas era perigoso ir muito longe nessa redução, numa linha em que 60 % das receitas eram do produto de passageiros, por isso ser contrário à lógica em linhas suburbanas, principalmente quando essa quebra de receitas se devia ao desenvolvimento duma concorrência em que todos viam vantagens e utilidade de toda a espécie. No mesmo ano de 1931, a linha de Paris-Inválidos a Versailles teve uma quebra de receitas de 14 milhões de francos, e para defesa do seu tráfego, os Caminhos de Ferro do Estado francês, então dirigidos por Raoul Dautry, resolveram aumentar o percurso dos combóios, medida que teve benéficos resultados. São assim as exigências dos serviços suburbanos, o que nem todos os que fazem apreciações têm sempre presente, considerando-os como os de quaisquer outras linhas, mas faltavam-nos os meios para enveredar por caminho semelhante.

Não se julgue, porém, que se não comprimiram também as despesas, em tudo o que não afectasse directamente o serviço público — a única fonte das receitas —, pois o seu total foi, em 1931, de 5.995 contos, enquanto que, em 1926, com um percurso de combóios muito inferior (437.793 kms.), tinham atingido 6.218 contos.

Estava-se nas vésperas da abertura à exploração da Linha da Senhora da Hora à Trofa, em cujos resultados se depositavam muitas esperanças, e aguardava-se constantemente que o Estado interviesse em defesa dos caminhos de ferro, como instrumento imprescindível ao desenvolvimento económico do país. Mas, o Estado, liberto dos prejuízos directos que teria tido se tivesse conservado a exploração das linhas que arrendara à C. P. e esquecido de que — salvo em casos excepcionais — os caminhos de ferro não se podem explorar em regime de concorrência, conservou-se quasi como simples espectador do empobrecimento constante dos caminhos de ferro, quando não favorecia esse empobrecimento que não era exclusivo das linhas da Companhia do Norte.

Isto era tanto mais para lamentar, quanto é certo que o problema da concorrência não poderia

ser considerado como um problema novo, na exploração de caminhos de ferro, pois é sabido como a simples, e tão limitada concorrência pela sua própria natureza, entre linhas ligando os mesmos pontos, levava à ruína tantos caminhos de ferro na Europa e na América, durante o século passado, provocando graves crises financeiras, o que fez com que a maior parte dos Estados, mesmo os mais renitentes a isso, interviesse em tal assunto de forma a garantir, mais ou menos, o monopólio de facto de que gosaram os caminhos de ferro até aparecer a concorrência automóvel. E estava-se, então, no século XIX e em pleno período de economia liberal.

Tinha-se reconhecido, com efeito, que só em tais condições se poderiam explorar, convenientemente, caminhos de ferro. Era de prever que mais terríveis haviam de ser as conseqüências duma concorrência, muito mais temível pela sua adaptabilidade às necessidades do público e pela facilidade de ser exercida por qualquer que dispusesse de um insignificante capital ou até só de algum crédito. Mas parece que isso não se viu, ou, que se se viu, se achou bem, o que certamente deve ter uma explicação que ainda hoje desconhecemos.

* * *

Com a abertura à exploração da Linha da Senhora da Hora à Trofa, iniciou-se nova fase na vida da Companhia do Norte, pois as suas Linhas Concedidas passaram a constituir, desde então, uma unidade de exploração, a que chamaremos a Rede Principal (a Companhia já explorava também a Linha do Vale do Tâmega, afluente da do Douro). Já se tinha realizado o alargamento de 0,90 para 1 metro de bitóla, das linhas do antigo P. P. F. o que se conseguira fazer em 18 dias, sem interromper a circulação dos combóios, nos 64 kms. de via existentes.

A independência da Linha de Guimarães — que servê uma das regiões mais industriais do país nas suas relações com o Porto e com o mar, — não podia deixar de trazer resultados benéficos para a situação em que o tráfego se encontrava, por tornar mais rápidos e mais cómodos os transportes de passageiros, e mais económicos os de mercadorias.

Que esses resultados foram, de facto, benéficos, mostram-nos os números que vamos apresentar.

Tomando como «ano-padrão», o de 1927 — o primeiro ano, como vimos, em que, durante todo êle se adoptou nova orientação na exploração e em relação ao qual a constante queda de receitas atingira em 1931, 26,0% notamos que houve, para a antigas linhas, uma melhoria nos anos seguintes à abertura à exploração da referida linha.

Anos	Receita total	L.ª da S.ª da Hora à Trofa	Antigas linhas	Diminuição em %
1927	7.011 contos	—	7.011 contos	0
1931	5.182 »	—	5.182 »	26,0
1933	6.152 »	981 contos	5.531 »	21,0
1934	6.960 »	1.139 »	5.721 »	18,4
1935	6.572 »	1.116 »	5.456 »	22,2
1936	6.560 »	1.044 »	5.516 »	21,2

Essa melhoria deveu-se à nova linha, como é óbvio, mas não permitiu esta, contudo, retomar a posição de 1927, pois, de ano para ano, a camionagem ia fazendo maior concorrência, o que tornou necessário entrar numa política de baixa de preços, que, se pelo aumento de unidades de tráfego se traduzia por resultados animadores, excepto nas mercadorias de P. V., outro tanto se não dava no que respeitava ao seu produto. Assim tivemos, depois da abertura da referida linha e até 1937 — ano anterior à abertura à exploração da linha da Trindade —, a seguinte evolução:

1) Em passageiros

1933	25,5 milhões de passageiros x kms.	3.438 contos
1934	31,7 » » » »	3.647 »
1935	31,8 » » » »	3.621 »
1936	32,8 » » » »	3.657 »
1937	34,7 » » » »	3.670 »

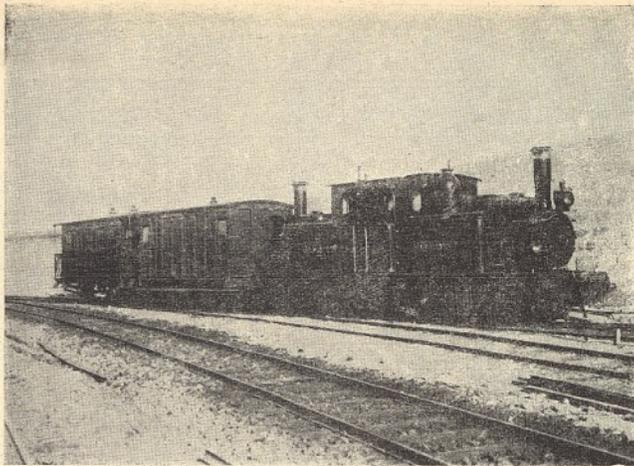
Mostram-nos estes números um aumento progressivo do número de passageiros transportados a 1 km. que atingiu 36% em 1937, mas ao qual correspondeu um reduzido aumento de receita, pois foi apenas de 232 contos ou 6,7%. Isto indica que, de ano para ano, se foi valorizando êste caminho de ferro como elemento imprescindível à economia das regiões que serve, e também que essa valorização se fez sem compensação para a Companhia.

De facto, assim foi, podendo mesmo afirmar-se que isso se fez, comprometendo-se até o seu futuro, mas tinha de ser.

2) Em mercadorias de G. V.

1933	157,8 milhares de ton. x km.	321 contos
1934	173,9 » » » »	322 »
1935	187,3 » » » »	350 »
1936	177,1 » » » »	336 »
1937	180,1 » » » »	348 »

Se se tiver em conta que em 1927 se transportaram 394,5 milhares de toneladas a um quilómetro, com um produto de 527 contos, verifica-se, que como em todos os outros caminhos de ferro, vítimas da concorrência de estrada, esta atinge, de preferência, os transportes de G. V. bem como as mercadorias «ricas» da P. V., o que aliaz se dá também com as diferentes categorias de passageiros. É a perda da «nata do tráfego», que outrora compensava os caminhos de ferro das reduções de preços que se



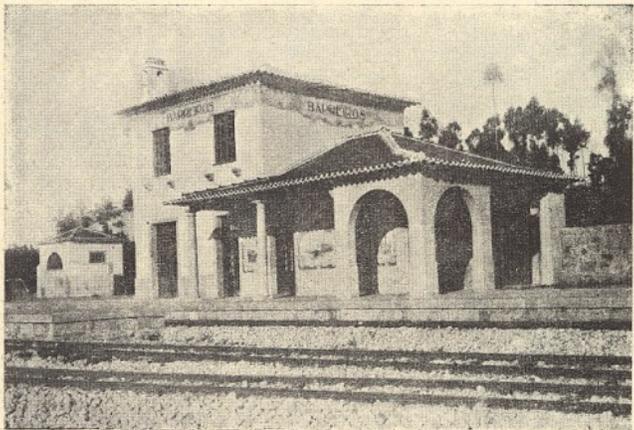
O primeiro material vindo para a linha da Póvoa há mais de 50 anos
Máquina n.º 2. Sistema Fairlie



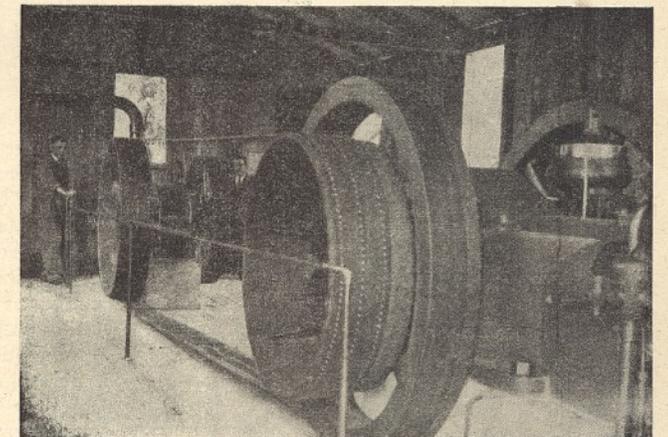
LINHA DA SENHORA DA HORA A TROFA:— Construção duma trincheira



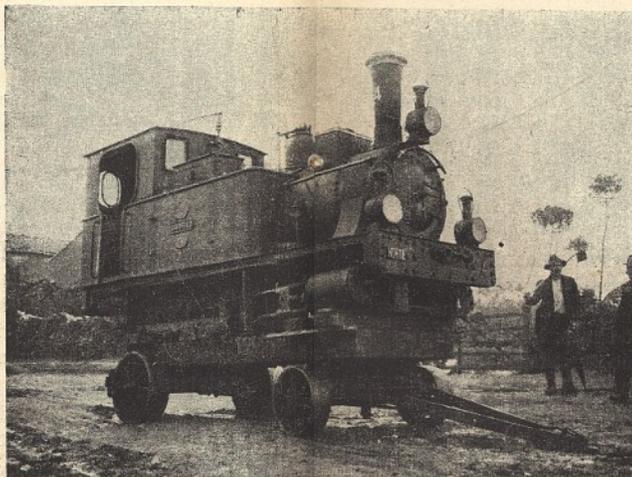
LINHA DA SENHORA DA HORA A TROFA
Estação do Castelo da Maia



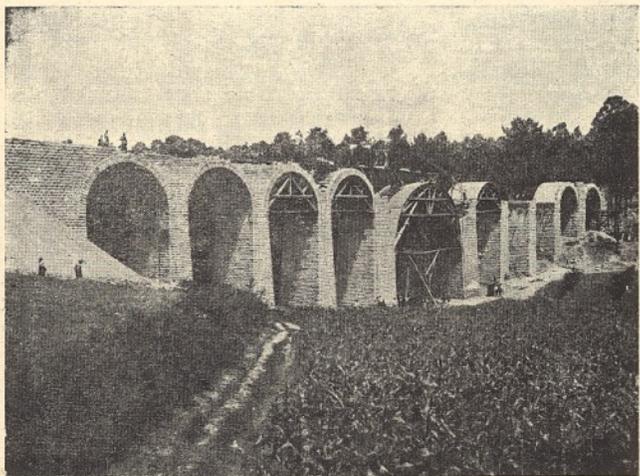
LINHA DA SENHORA DA HORA A TROFA:— Estação de Barreiros



LINHA DA TRINDADE:— Compressores para a perfuração do túnel da Lapa



LINHA DA SENHORA DA HORA A TROFA:— Condução duma locomotiva por estrada



LINHA DA SENHORA DA HORA A TROFA:— Viaduto do Leça durante a construção



LINHA DA TRINDADE:— Assentamento de via em trabalhos nocturnos

fazem para se poderem transportar as mercadorias pobres e as pessoas de menos recursos.

Foi o produto da G. V. o que, proporcionalmente, mais sofreu em relação a 1927, a despeito das medidas tomadas para o defender, mas a conveniência de dar rápido seguimento às mercadorias de P. V., fez deslocar para esta muitas das que outrora seguiam em G. V.. Os pequenos percursos dos nossos transportes de mercadorias e a zona em que se efectuam, também favoreciam a fuga das mercadorias da G. V. para a P. V., mas se não facilitassemos esta, muito maior teria sido o prejuízo pela perda de tráfego.

No produto de passageiros, ficou-se sempre abaixo do «ano óptimo» de 1927 mas a diminuição foi apenas de 6,7% e no de P. V. de cerca de 3%, emquanto que na G. V. a redução das receitas foi, nos anos de 1933 a 1937, variável entre 33 e 44%.

3) *Em mercadorias de P. V.*

1933	4.789	milhares de ton. x km.	2.663	contos
1934	5.853	»	2.817	»
1935	4.939	»	2.476	»
1936	4.286	»	2.448	»
1937	4.381	»	2.455	»

Foi esta categoria de tráfego, como dissemos, a única que apresentou baixa simultânea de quantidades transportadas a 1 km. e dos seus produtos, firmando-se estas nos últimos três anos do período. Em relação a 1927 o número de unidades de tráfego apresentou um aumento de 18,8 a 62,3%, mas o percurso médio que fôra de 26,1 km. naquele ano, passou a oscilar entre 30,9 e 36,6 kms, no período considerado, o que nos mostra quanto baixou a tarifa média, mercê da falta de mercadorias que mais pagavam e das reduções de preços a que fomos forçados, o que não evitou a fuga de mercadorias que se transportavam em grande quantidade e que passaram a ser transportadas em camiões, tais como algodão, farinhas, madeira, vinhos, etc.

Verificou-se, contudo, e ainda como influência benéfica de abertura à exploração da nova linha, um aumento da tonelagem transportada a qualquer distância, que em 1931 tinha caído de 138 mil toneladas que foi em 1927 e em 1928, para 93 mil em 1931. Efectivamente, já em 1932 subiu para 106 mil, atingindo

em 1933	154	mil toneladas
» 1934	171	»

Mas a conquista do tráfego pela camionagem progredia sempre, sem os seus empresários atenderem, em muitos casos, a nada mais do que a transportar fôsse porque preço fôsse, quer por uma ausência completa de noções comerciais, quer pela necessidade absoluta de realizar dinheiro. E assim se foram aviltando os preços de trans-

portes, como outrora sucedera com a concorrência entre linhas férreas. Nada de novo nos poderia trazer, quanto a conseqüências, o novo sistema de concorrência. E não trouxe, de facto, para quem conhecia o passado.

Vimos, acima, o que tinha sido o aumento de receitas resultante do afluxo de tráfego provocado pela abertura da linha de Senhora da Hora à Trofa, falta dizer alguma coisa sobre as despesas a que a mesma veio dar lugar, e que se podem considerar como tendo sido, em média, de Esc. 40.003\$16 por km., durante o referido período. As receitas quilométricas foram no mesmo trôço:

1933.	42.651\$41
1934.	49.541\$27
1935.	48.536\$40
1936.	45.425\$61

o que prova que o prolongamento da antiga linha de Guimarães até Senhora da Hora, não veio constituir um encargo para a sua exploração, mas antes um beneficio inegável.

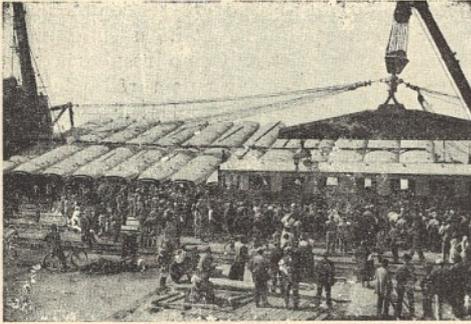
* * *

O que foram os progressos feitos em matéria de exploração, durante as duas primeiras fases da vida da Companhia, desde a incorporação da do P. P. F., a que nos temos vindo a referir, é o que vamos procurar fazer em poucas palavras.

Apesar de se terem melhorado logo, não permitiam os tipos de máquinas existentes em 1926 na Linha da Póvoa, fazer os combóios de marcha acelerada que estavam indicados, nem tão pouco a linha se encontrava em estado de se enveredar por êsse caminho, mesmo que as máquinas tivessem as características necessárias para isso. Mas a construção da linha da Senhora da Hora à Trofa, iria obrigar a Companhia a adquirir novas locomotivas, que, evidentemente, deveriam ser do tipo adequado a tal serviço.

Iniciou-se, por tal motivo, logo que se viu que essa construção seria um facto, a preparação, não só da linha da Póvoa como das restantes da Companhia, para as velocidades que se tornava necessário fazer em cada uma delas, e assim conseguimos, com uma intensificação de conservação de via, a sua balastragem e a introdução de curvas de concordância, pô-las nas condições desejadas. A adopção das curvas de Cambier, permitiu evitar grandes ripagens, limitando-se os disfarces máximos a 2 milímetros por metro, o que em linhas desta categoria se pode considerar esplêndido.

Já antes da chegada das novas máquinas, foi possível introduzir melhoramentos sensíveis no horário de alguns combóios, utilizando duas locomotivas Mallet de fabrico recente, que se encontravam impossibilitadas de circular por serem muito



LEIXÕES — Chegada de material circulante

pesadas, para as pontes existentes. Pudemos pô-las em circulação, transformando-as em locomotivas de tender separado, passando-lhes as caixas de água para um vagão que desempenhava as funções deste, excepto na parte de combustível que se manteve sobre a máquina. A sua estabilidade melhorou consideravelmente, e a velocidade máxima de 40 kms./hora pôde ser elevada a 60 kms./hora, em condições de segurança não inferiores às primitivas.

Com estas máquinas conseguimos reduzir o tempo de viagem dos combóios rápidos entre Pôrto e Póvoa de Varzim, de 55 minutos para 41 minutos. Com a vinda das locomotivas novas, do tipo Mikado, foi este tempo reduzido para 30, 1/2 minutos, devendo ter-se presente que a distância é de 28 kms., havendo uma ponte de 140 m. que é percorrida a 10 kms./h. e outra de 16 m. a 15 kms. por hora, e tendo estes combóios uma paragem de meio minuto em Vila do Conde. Os combóios omnibus, mais acelerados, com 9 paragens, que faziam este percurso antes de 1926 em 70 minutos passaram a fazê-lo em 41 minutos.

Mas não foi só este o benefício obtido com a entrada em serviço destas locomotivas, pois a aceleração dos combóios, permitindo a melhor utilização do material e do pessoal, tornou possível reduzir o número de máquinas em serviço e dos agentes de trens e de revisão de bilhetes. Além disso, por se tratar de máquinas de vapor sobreaquecido, e com as características apropriadas ao serviço que executavam, eram de menor consumo do que todas as já existentes.

Quanto a carruagens, pôs a Companhia em serviço, com a abertura à exploração da linha da Senhora da Hora à Trofa, magníficas unidades de bogies, de construção metálica, com aquecimento, iluminação eléctrica e intercomunicação, e com a característica interessante da adopção do teto em asa de cesto (anse de panier), dando uma sensação de desafogo ao passageiro que nelas entra, que não é corrente em carruagens de via estreita, e isto apesar da altura máxima exterior não atingir 3,5.

Com o novo material de tracção e de transporte, e a abertura à exploração da nova linha, a antiga e morosa viagem do Pôrto a Guimarães, pôde fazer-se em 1 h.20 com os combóios rápidos, não se fazendo em menos tempo, porque os carris existentes nunca permitiram que as máquinas atingissem a velocidade de 75 kms./hora, que era usual nos combóios da Linha do Litoral. O percurso total Pôrto-Fafe fazia-se em 1 h.58.

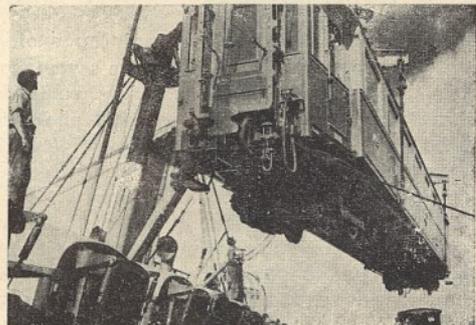
* * *

Com a abertura à exploração da Linha da Boavista à Trindade, iniciou-se uma nova fase na exploração da Rede Principal dos Caminhos de Ferro do Norte, a que poderíamos chamar a fase definitiva se essa abertura se tivesse feito com os meios necessários para tirar partido do grande valor que representava para as três linhas suburbanas, que se ligavam na Senhora da Hora, a linha de penetração no centro do Pôrto. Mas, infelizmente, assim não sucedeu, e, portanto, foi mais uma fase, mas não ainda a que se poderá vir a chamar definitiva.

Era, esta linha, aspiração da Companhia do P. F. e do público que utilizava os seus combóios, tendo sido a sua concessão e, principalmente, a sua construção, motivo de apaixonadas discussões.

Eram variadas as razões das críticas, nem todas feitas de boa fé, e, na sua quasi totalidade, tinham uma falta de fundamento absoluta, pelo desconhecimento do seu verdadeiro valor económico. Ignorava-se, com efeito, que a antiga estação da Boavista, tão deslocada do centro da cidade tinha, já então, um movimento anual de cerca de um milhão de passageiros, e não se atendia a que uma linha suburbana só pode desempenhar bem a sua função, quando penetra no coração das cidades.

São bem diferentes, com efeito, as razões que devem presidir à localização duma estação terminus de linhas suburbanas, das que podem satisfazer às conveniências duma grande linha. O passageiro que diariamente vem da sua casa, dos arredores, ao centro da cidade, deve poder fazê-lo



LEIXÕES — Descarga de material circulante

em condições de rapidez e de economia que só as linhas de penetração nas cidades permitem conseguir. Por isso mesmo, se dispenderam milhões com os melhoramentos introduzidos na estação de Saint-Lazare, em pleno centro de Paris, donde ninguém pensou em a retirar' e com as suas linhas de acesso, que levaram a grandes obras nas ruas vizinhas, e, por tal motivo, também, se verificou na mesma cidade a deslocação do público da região de Vincennes para a linha do Caminho de Ferro Metropolitano, quando este foi prolongado até àquela localidade, oferecendo facilidades que a ida à estação da Bastilha não oferecia. As mesmas razões levaram ainda à tendência moderna para se ligarem as linhas suburbanas com as metropolitanas, de forma a permitir a rapidez e comodidade das viagens entre o centro das grandes cidades e os seus arredores, suprimindo-se todas as carreiras de camionagem que lhes faziam concorrência, mas estabelecendo-se outras como suas afluentes.

O Porto, apesar dos seus progressos, ainda tinha contudo, — como tem ainda, e terá por muitos anos — vastos campos de cultura quasi no centro da cidade, que nem obriga à caríssima construção de caminhos de ferro subterrâneos, nem impede a construção de caminhos de ferro de «penetração», como este, que não tinha de atravessar uma área urbanizada. Contudo, como se tratasse já duma grande metrópole em que a parte urbanizada se espalha para fora dos seus limites administrativos, combatia-se a linha férrea que fa ser construída como se, ao invés daquela, não houvesse inúmeros quilómetros quadrados de terrenos de cultura ocupando a área compreendida dentro dos seus limites.

Reconhecida, universalmente, a superioridade dos caminhos de ferro metropolitanos, como meio de transporte cómodo e mais acelerado, para os que têm de recorrer aos transportes colectivos nas grandes cidades, em qua há que assegurar a deslocação rápida de grandes massas de passageiros a distâncias de poucos quilómetros, pela sua circulação se fazer em leito próprio, e havendo vistas largas quanto ao desenvolvimento da cidade, occorre perguntar aos que se ocupam dos grandes problemas de urbanização:

«Não teria uma cidade em evolução e ainda cheia de espaços não urbanizados, toda a vantagem em conciliar o traçado das suas ruas, com o de linhas metropolitanas a céu aberto (o que não quer dizer ao nível das ruas) que lhe viesse a permitir, no futuro, a constituição económica duma rede de transportes rápidos?»

Não hesitamos em afirmar que, quando sob outros aspectos se prevê um grande desenvolvimento urbanístico, como o que, agora, é de uso prever, até em terras de segunda ordem, nada mais acertado haveria do que proceder dentro dessa orientação, reservando as fachas necessárias à sua futura cons-

trução. Mais tarde a rede poderia ser completada por linhas subterrâneas que se justificassem e que não tivessem sido previstas. Como resultaria económica e fácil de construir numa rede de linhas metropolitanas assim concebidas! Pelas mesmas razões entendemos que nada poderia justificar que a linha de penetração da Boavista à Trindade fôsse tão combatida como foi, uma vez que se atendessem unicamente ao interesse público.

É evidente que não há que hesitar quanto ao sistema de tracção a adoptar em tais linhas, que deverá ser de preferência o eléctrico, mas se elle não existe, já hoje, na linha em questão, não foi isso por culpa da Companhia. Não só o problema da electrificação se não pôs na ocasião da sua construção, como ainda, tendo sido apresentado depois, pela Companhia e em condições excepcionais, uma solução para elle de económica realização, ella não mereceu, sequer, o estudo cuidadoso que a importância do assunto indicava que se fizesse.

Mas, fôsse como fôsse, o que é certo é que sem haver linha férrea, não pode haver caminho de ferro eléctrico, e, portanto, nada obstava que aquella se construísse e se viesse a electrificar depois.

Estava a construção desta linha paralisada, pelas dificuldades financeiras da Companhia, quando em Agosto de 1933, o Governo entendeu intervir na sua Administração. A Comissão Administrativa que foi por elle nomeada, estudou cuidadosamente o assunto, e não hesitou em, — dentro dos seis meses que lhe tinham sido marcados para resolver a situação da Companhia, — defender a immediata conclusão da sua construção. Contudo, só em 1938 esta recommçou, porque só então a situação financeira da Companhia foi resolvida, para ficar concluída a construção em fins de Outubro do mesmo ano. Pena foi que não se tivesse separado o problema da conclusão da linha, dos restantes respeitantes à Companhia, pois assim se poderia ter concluído a construção em 1935, e, nesses três anos, a situação fôsse agravando sempre, e não recebeu o caminho de ferro qualquer espécie de auxílio que lhe permitisse a resolução do seu problema económico, pelo que só o financeiro pôde resolver. Ficaram, por isso, de pé, todas as suas dificuldades, que impediam de organizar uma exploração económica e remuneradora.

A exploração, na nova fase, continuou a fazer-se com o material motor e de transporte inadequado para a exploração que havia que fazer e para recuperar o tráfego de passageiros que se perdera, que exigia melhoria dos serviços e o embaratecimento dos transportes. Os preços dos bilhetes continuaram a ser, duma maneira geral, dos mais caros das linhas suburbanas portuguezas, mas as condições de vida não permitiam enveredar pelo caminho do seu embaratecimento.

Isto parece à primeira vista um contrasenso,

pois dir-se-ia que a concorrência é que deveria ter estimulado essa baixa de preços, mas, de facto, assim não era. A concorrência veio actuar, como vimos, no tráfego rico e atacou profundamente algumas das principais relações, estabelecendo um desequilíbrio dum sistema, que *forçou* o caminho de ferro a certas baixas de preços de carácter puramente defensivo e local. Para mais, êsse desequilíbrio não mostrava grande tendência a permitir uma estabilização, e não era fácil resolver o problema de conjunto sem se partir duma base estável que nunca se definiu.

Havia por isso que procecer com tôdas as cautelas, pois, o que já seria um complexo problema para ser resolvido, partindo duma base estável — se ela existisse, — constituiria louca aventura, quando tudo era movediço e, principalmente, quando faltavam os meios técnicos e as disponibilidades financeiras, e quando se agravavam, de dia para dia, os preços dos materiais e apareciam as dificuldades na sua aquisição.

Com efeito, uma grande transformação do sistema tarifário só poderia ser executada conjuntamente com uma profunda modificação nos processos de exploração, impossíveis de realizar pelas razões apontadas.

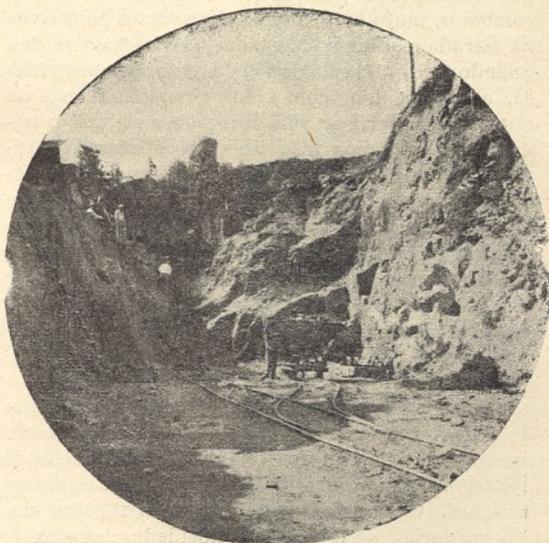
O simples facto de se ter retardado três anos a conclusão da linha da Trindade e de não terem sido realizadas, pela falta de disponibilidades para tal, certas disposições previstas, quasi que fez dobrar as despesas previstas em 1934 para a sua exploração. O preço do carvão passara, nesse praso de tempo, de Esc. 137\$50 para Esc. 188\$00 a tonelada, o estado das máquinas peiorára, a sinalização automática de cantonamento não se construíra, não havia locomotivas económicas, a estação da Trindade ficou mal localizada e acanhada, obrigando a circulações improdutivas, etc.

O que representou para a Companhia a abertura à exploração da Linha da Trindade, só pode ser posto em evidência pelo aumento do produto de passageiros nas relações entre as estações do Pôrto e as restantes estações, e dos combóios tranvias entre Pôrto-Trindade e Matozinhos, registados em 1939 em relação ao ano anterior, tendo em atenção a circunstância de, já neste último ter havido a exploração da linha da Trindade em dois meses. Com efeito, nos anos seguintes houve já uma importante redução de combóios, efectuada a partir de 2 de Outubro de 1939 que provocou uma grande diminuição de passageiros em tôdas as linhas. Mostra-nos essa comparação que houve aumento de Receita de Passageiros de 721 contos.

Êste aumento, de cerca de 33 %, não traduz, exactamente, a realidade do que foi o benefício obtido, pois há que atender à circunstância de se ter verificado uma diminuição de 245 contos nas receitas das outras relações, que representavam

1.506 contos. Ora, aquela diminuição, representa 16,5 % da correspondente receita de 1938 e nesta conformidade o aumento real teria sido de 38 % em relação a 1938. A este haveria que juntar o da receita de G. V., mas dada a sua pequena importância no primeiro ano, consideramos só a receita de passageiros.

Deve notar-se o facto de a linha já ter estado aberta à exploração durante dois meses do ano de 1938 e não se poder considerar, portanto, como anormal e consequência de curiosidade natural do público, êste aumento de receita. Neste, teve parte muito importante o que foi provocado pelo serviço de tranvias acima citado, como se tinha previsto. Em 1940 foi geral a baixa de receitas, em consequência da supressão de combóios, e por isso,



LINHA DA TRINDADE — Perfuração do túnel da Lapa

como dissémos já, não podemos tirar conclusões dêste ano. Como, porém, o serviço de tranvias entre Pôrto-Trindade e Matozinhos não tivesse sofrido senão uma ligeira redução de percurso, foi a sua receita a *única* que, embora ligeiramente, foi ainda superior à de 1939, o que confirma a influência que a redução de percursos teve na diminuição das receitas.

Só, portanto, a comparação dos dois anos de 1939 e 1940 com 1938 serviu para dar uma idéia clara da influência benéfica que teve a nova linha nas receitas de passageiros, apesar da redução de percurso levada a efeito nos últimos três meses. Ainda se verifica que a influência desta redução não foi insignificante, se atendermos a que, excluindo as dos tranvias Pôrto-Matozinhos que, como vimos e repetimos, não sofreram redução em 1940, a

evolução das receitas de passageiras no ano de 1939 comparativamente com as de 1938 foi a seguinte:

De Janeiro a Setembro (9 meses) aumento de 80 contos (antes da supressão de combóios).

De Outubro a Dezembro (3 meses) diminuição de 132 contos (depois da supressão de combóios).

Isto é, a percentagem de redução que tomamos, de 16,5, deveria ter sido maior na realidade, e assim o aumento de receita devido à linha da Trindade teria sido superior ao que indicámos.

É bem sintomática esta redução, como resultado evidente da fuga para outros meios de transporte, motivada pela diminuição do número de combóios, tanto mais que os transportes colectivos na estrada continuavam em cheio. O mesmo se deu quando, em 1941, devido à sua situação angustiosa, a Companhia, com falta de combustíveis e de outros materiais, se viu obrigada a reduzir o número de combóios tranvias entre Pôrto e Matozinhos, dando-se o desaparecimento lógico da maioria dos passageiros desta vila, a 11 kms. do centro do Pôrto e servida por carros eléctricos, à qual só poderia convir um serviço com combóios frequentes e de marcha acelerada, e não um serviço de combóios largamente intervalados e fazendo serviço de mercadorias, em grande parte, como se tornou mistér.

Acabamos de ver que, à parte os casos das relações com o Pôrto e dos tranvias Pôrto-Matozinhos, as únicas influenciadas pela nova linha, enquanto não houve diminuição de combóios a receita de Passageiros diminuiu na parte referente a outras relações. O mesmo se deu com as receitas das «Mercadorias de Pequena Velocidade»; mas as de Grande Velocidade, que melhoraram também um pouco com a abertura à exploração da Linha da Trindade, e constituíram portanto mais uma receita a seu favor, mantiveram-se mais ou menos no mesmo nível até 1940, tendo subido bastante em 1941.

Do que fica dito depreende-se que a fase porque passou a exploração desde que abriu a da Trindade, e que deveria ter sido a fase definitiva, não foi mais do que um fugitivo relâmpago demonstrativo das possibilidades da sua influência nas receitas, no caso duma boa exploração, pois a guerra cuja aproximação já se fazia sentir havia muito, no elevado preço dos combustíveis, no dos materiais de consumo, e até na sua falta, impediu o desenvolvimento normal das novas correntes de tráfego e o aperfeiçoamento dos serviços, obrigando mesmo a restringi-los de forma muito prejudicial para a Companhia. As despesas atingiram cada vez maiores importâncias apesar de re-

duções draconianas a que se procedeu, para evitar a paralização do serviço.

Foi verdadeiramente angustiosa a situação a que chegou no ano de 1941, em que as Receitas baixaram para 6.209 contos e as Despesas atingiram 7.955 na Rede Principal.

Não é para aqui alargarmo-nos sobre o que foram, para quem os viveu, o ano de 1941 e o primeiro semestre de 1942, mas esses meses não nos esquecerão com facilidade e as suas consequências materiais e morais, (para falar só dos que interessam directamente ao Caminho de Ferro) perduraram por muito tempo.

O facto das Receitas da Companhia não cobrirem as suas despesas, era considerado por quem conhecia superficialmente a sua função, e a razão de ser das suas dificuldades, como num mixto de inutilidade deste caminho de ferro e deficiência da sua administração. Contudo, não era difícil verificar quanto as despesas se tinham reduzido abaixo, até, do que conviria ao futuro das linhas e da sua exploração. Quanto à sua utilidade, parece que ela estava bem posta em evidência pelas suas estatísticas, pois no próprio ano de 1941, na sua Rede Principal tinham sido transportados:

2.647.789 passageiros *
102.976 toneladas de mercadorias

Nenhum outro caminho de ferro do país, com excepção da C. P. e S. E., transporta tantos passageiros, mas o que é certo é que a Companhia do Norte ainda perdia na sua exploração quando todas as outras já estavam ganhando. As receitas, com efeito, aumentaram em todos os outros e não se compreendia — evidentemente porque nunca se quis profundar o assunto — porque é que só esta Companhia perdia. O caso, posto em evidência no gráfico representado na figura 1, que mostra a evolução das receitas de todos os caminhos de ferro do país e na Rede Principal da Companhia do Norte, tomando as do ano de 1938 como base, era contudo bem fácil de compreender.

Com as dificuldades com que tinha começado a lutar, por falta de combustível e de pneus, a camionagem foi abandonando os transportes a grandes distâncias, que prejudicava as grandes linhas e aquelas que lhe eram subsidiárias, procurando manter-se nas zonas próximas do Pôrto e dos grandes centros, onde o tráfego lhe não faltava. Foi assim que, nas regiões servidas por este caminho de ferro, elle se manteve até à última. Além disso, não se verificara nestas regiões, nem o desenvolvimento de riqueza que havia nas Beiras e em Trás-os-Montes, provocado pelos negócios de estanho e volfrâmio, nem tampouco o desenvolvimento dos transportes internacionais de que tanto beneficiaram algumas linhas de via larga.

Aqui havia, apenas, que continuar a transportar os dois milhões e meio de passageiros de modestas posses e as mercadorias pobres que à camionagem não convinha transportar. Nada mais claro, como os factos subseqüentes o vieram demonstrar, pois quando a camionagem quasi que paralizou — a partir do segundo semestre de 1942 — viu-se rapidamente subirem as receitas de passageiros e de

VARIAÇÃO DAS RECEITAS LIQUIDAS DE 1938 a 1942

— RÊDE PRINCIPAL DA C.^a DO NORTE
 - - - - - TODAS AS LINHAS DO CONTINENTE

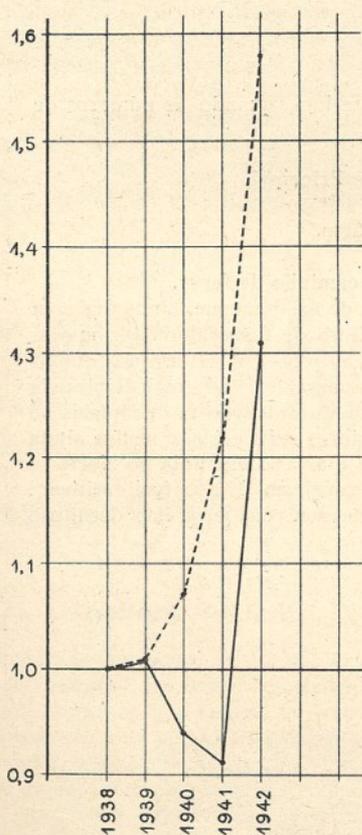


Figura 1

mercadorias (veja-se o gráfico): — e não se tinha criado qualquer tráfego novo, pois apenas regressou ao caminho de ferro, o que dêle andava fugido.

Ao notar-se o salto brusco das Receitas de 1941, que tinha descido a 0,91 das de 1938 (quando a de todos os caminhos de ferro do país tinham subido a 1,21, tomando esse ano como base), para no ano de 1942, vê-se quanto a camionagem tirou a este caminho de ferro. Com efeito, as receitas subiram

nesta ocasião, pura e simplesmente, porque faltou a concorrência da estrada.

Mais tarde, outras causas houve para que elas subissem, como a suspensão de tarifas especiais, a criação das taxas de aceleração para mercadorias de P. V. em combóios especiais, a expansão de riquezas resultantes dos negócios que se criaram com a guerra, etc.

O ano de 1943 fechou com uma Receita de 10.618 contos, ou seja com um aumento de 54 % sobre a de 1939. Mas as despesas, apesar dum percurso reduzido a 413.000 kms., já foram muito superiores aos 8.354 contos dispendidos em 1939 com um percurso de 834.000 kms.. Contudo, a aproximação de estes dois números, e as considerações que atrás fizemos sobre as razões de subida das receitas nestes anos, mostram-nos como era relativamente fácil ter criado condições de vida a este caminho de ferro, que, no ano findo, transportou mais de 3,7 milhões de passageiros.

* * *

Até aqui temos feito referências, apenas, ao que se passou na Rêde Principal da Companhia, constituída pelas linhas que fazem parte da sua concessão. Uma referência à Linha do Vale do Tâmega, sub-arrendada a esta Companhia, tem agora cabimento.

Iniciou a Companhia a exploração por sua conta em 1 de Fevereiro de 1928 entre Livração e Chapa, mas poucos anos depois principiava a construção do trço compreendido entre esta última estação e Celorico de Basto, que abriu à exploração em Março de 1932.

Era esta linha uma das afluentes de via estreita da do Douro, projectada dentro do critério seguido no princípio do século, que só se olhava à economia da construção, condenando-se a linha a uma exploração cara para tãda a vida. Não podemos criticar, por isso, os que a conceberam e realizaram, porque para os julgar temos de nos colocar no quadro da época em que viveram, em que as ideias, e as circunstâncias que tinham de ser tomadas em consideração, os levavam a seguir tal critério. Recordemos, de resto, que tendo sido tal linha construída como afluentes da do Douro, não interessava a sua exploração feita em conjunto com ela, unicamente pelos resultados próprios, mas principalmente pelo afluxo de tráfego que provocava para a grande linha.

Diversa era a situação quanto à sua exploração isoladamente, mas a Companhia resolveu-se a fazê-la porque considerações de ordem diversa a isso a levaram, sendo uma delas a possibilidade de utilização dum excedente de material de tracção e de transporte, na sua Rêde Principal.

Com efeito, o Estado tinha adquirido grande quantidade de material, circulante para as suas

linhas de via estreita, e consentiu acertadamente em tal utilização, uma vez que ela não prejudicava os interesses dessas linhas.

Não foram desanimadores os resultados do primeiro ano, mas bem depressa o desenvolvimento da camionagem veio produzir os seus malefícios, e a linha, embora explorada muito economicamente, tornou-se num cancro para a Companhia. Hesitara esta, durante muito tempo, em propor a suspensão da sua exploração, pois reconhecia que não era apenas aos seus interesses que havia que atender, mas esgotada as possibilidades de resistência, e faltando-lhe o pequeno auxílio anual que lhe era lícito

esperar para se não privar uma região do seu principal meio de transporte, foi aquela medida adoptada.

A exploração esteve suspensa de 18 de Maio de 1941 a 27 de Abril de 1942.

Reaberta quando a concorrência da estrada desapareceu, a linha do Tâmega passou a ser explorada por meio de combóios de mercadorias, fazendo serviço de passageiros, e as suas receitas, com a falta dessa concorrência, passára a cobrir as suas despesas, apesar destas terem subido consideravelmente.

Isto é o que interessa dizer a respeito de tal linha.

* * *

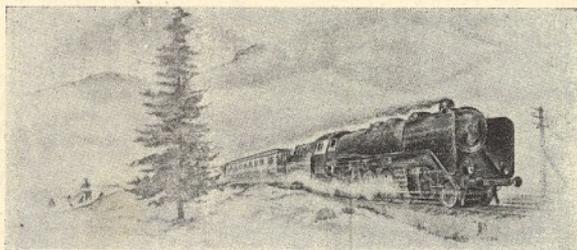
Chegámos ao fim do nosso mal alinhavado relato, quando os números de 1944 já estão apurados. Dêles destacamos:

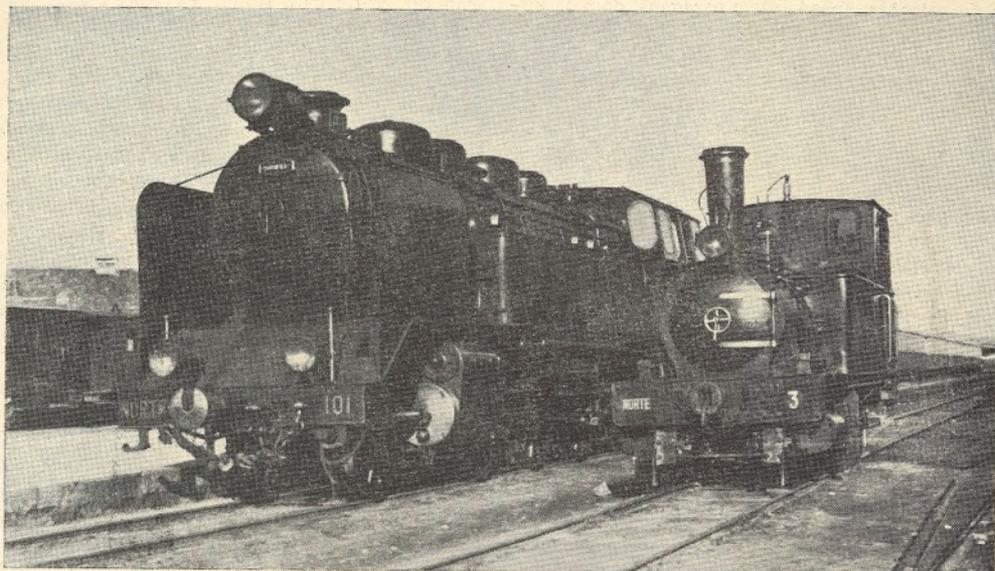
3.736.055 passageiros transportados na Rede Principal,
dos quais:
2.283.868 passageiros nas relações com o Pôrto.

Não se pode menosprezar a utilidade deste caminho de ferro.

O serviço de combóios é mau. As carreiras de camionagem, ainda que com dificuldades, vão singrando. As críticas ao caminho de ferro abundam, muitas com razão, e outras sem impedirem que a caravana passe. A maioria dos que as fazem esquece-se que acaba de terminar uma guerra terrível, mal habituada como foi pelas nossas condições de tranqüilidade durante ela, tão propícias ao desenvolvimento de todos os egoísmos e das maiores exigências, e menos ainda se importa com as condições, já angustiosas, em que a Companhia do Norte se encontrava quando as dificuldades da guerra surgiram. É tão fácil criticar!

O que importa, agora, é o futuro. O que será êle para este desditoso caminho de ferro, onde tanto há que fazer?





Locomotivas de 1931 e de 1874

Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

As suas Linhas e o seu Material Circulante

I — Disposição das Linhas

AS linhas de Guimarães, do Litoral do Minho e de Famalicão, e o Ramal de Leixões, formam um conjunto, que tem de ser tratado independentemente da Linha do Vale do Tâmega.

Com efeito, enquanto esta é uma simples linha subsidiária da do Douro, o conjunto citado constitui uma rede, que, tendo a sua testa no Pôrto, se encontra ligada ao pôrto de Leixões, o que lhe dá uma independência de exploração que nenhuma outra via estreita do país possui.

Segundo a classificação dada às linhas portuguesas, pelo Decreto n.º 18.190, a referida rede é formada pelas seguintes:

Linha de Guimarães	
Do Pôrto-Trindade a Fafe	82,7 kms.
Linha do Litoral do Minho	
De Senhora da Hora a Póvoa de Varzim	24,0 "

Linha de Famalicão	
De Póvoa de Varzim a Vila Nova de Famalicão	29,3 "
Ramal de Leixões	
Da Senhora da Hora a Leça.	5,6 "
Linha do Vale do Tâmega	
De Livração a Celorico de Basto.	34,5 "

A Rede Principal — designemos assim as linhas que constituem o conjunto, que tem a sua testa no Pôrto — tem 141,6 kms. (comercialmente 143 kms.), que com mais os 34,5 kms. em exploração da Linha do Tâmega, perfazem o total de 176,1 kms.

A classificação do trço de Pôrto a Senhora da Hora, como fazendo parte da Linha de Guimarães, resultou da intenção do Estado querer dar a esta linha a importante função de tronco principal duma grande rede de via estreita.

As linhas da Rede Principal, têm o seguinte nú-

mero de estações, apeadeiros e paragens, com as distâncias médias que se indicam:

Linha de Guimarães	} Pôrto-Trindade a S. ^a da Hora — 6 a 1,020 kms.	
		S. ^a da Hora a Fafe. — 25 a 3,060 »
Linha do Litoral	— 11 a 2,180 »	
Linha de Famalicão.	— 11 a 2,660 »	
Ramal de Leixões	— 7 a 0,800 »	

A Linha do Tâmega tem 9 estações e apeadeiros a 3,830 kms. de distância média.

A extensão quilométrica tomada para o ramal de Leixões é a existente, antes do início das obras do pôrto.

A saída do Pôrto, para qualquer das três direcções da Rede Principal, faz-se por um trço comum de via dupla, até Senhora da Hora. Nesse trço se insere, a cêrca de 2.100 metros da Trindade a Linha de acesso à estação da Boavista, que com a da Trindade aberta à exploração, ficou reduzida à função de estação de mercadorias e depósito de material circulante.

Em todo o trajecto, a linha atravessa, num percurso de cêrca de 6 kms., a cidade do Pôrto, até Circunvalação, que fica a 900 metros da Senhora da Hora. A parte atravessada, está muito longe de se considerar urbanizada, sendo de esperar que, num futuro mais ou menos próximo, e, dadas as facilidades de comunicação com o centro da cidade que a linha à Trindade criará, quando explorada convenientemente, se desenvolvam muito as construções para os lados de Francos, Ramalde, Circunvalação e Senhora da Hora.

Esta última localidade, pela sua esplêndida situação e condições climáticas, já hoje é escolhida para muitas pessoas, que trabalham no Pôrto, para aí estabelecerem as suas residências. É também um importante centro industrial.

A Linha de Guimarães, segue através de pequenas povoações dos arrabaldes do Pôrto, por Castelo da Maia, até à Trofa, onde penetra na linha da C. P., constituindo o que hoje já se chama em linguagem oficial, uma linha algaliada, até Louzado. Aqui existem as Oficinas Gerais da Companhia, em instalações mais do que modestas. Segue-se-lhe Santo Tirso, de invulgar formosura e de grande importância comercial e industrial.

A linha segue o Vale da Ave até Caniços, onde transpõe este rio, para seguir pelo Vale do Vizela até esta localidade, sempre através duma região duma enorme importância fabril. Apenas Vizela, pròpriamente, não é grande centro industrial, mas tem por outro lado, muita importância como estação termal e sob o ponto de vista comercial.

Deixando o Vale do Vizela, a linha toma a direc-

ção do Norte para atingir a grande cidade industrial que é Guimarães, igualmente cidade histórica, de grande valor turístico. Daqui segue a Fafe através duma região bastante acidentada. Fafe é uma vila de bastante importância comercial e industrial, onde a indústria predominante é, como nas restantes povoações servidas pela linha, a de fição e tecidos de algodão.

A Linha do Litoral do Minho, deixando Senhora da Hora, desce até ao Vale do Leça, atravessando antes de o atingir, sôbre a linha de Contumil a Leixões, explorada pela C. P., e segue o caminho de Vila do Conde, servindo muitas povoações pequenas, que dão contudo, algumas centenas de milhar de passageiros ao caminho de ferro.

Vila do Conde, encantadora e importante vila, com uma linda praia, é atingida, depois de transposto o Avé, pela linha que segue para a Póvoa de Varzim, onde actualmente tem o seu término. A Póvoa é uma das mais importantes praias do Norte, igualmente muito apreciada por uma grande parte da população do país. A existência duma zona de jôgo, muito tem concorrido para o seu desenvolvimento, nos últimos anos.

A Linha de Famalicão sai da Póvoa, obrigando os combóios a uma reversão, e seguindo na direcção do Noroeste até Laundos, onde faz uma inflexão para Sueste para tomar a direcção de Famalicão. A razão de ser desta mudança brusca de direcção, encontra-se na primitiva idéia de a levar a Barcelos, em lugar de Famalicão, o que é pena não ter sido efectivado, porque teria hoje mais utilidade, podendo ser o caminho de penetração do Alto Minho, através do Vale do Cávado. Esta linha atravessa uma região agrícola de pequena importância comercial e industrial.

O Ramal de Leixões, partindo da Senhora da Hora, acompanha a antiga estrada da Circunvalação, servindo, por isso, alguns bairros da cidade, e além do pôrto de Leixões, o populoso centro urbano Matozinhos-Leça, de grande importância comercial e industrial, e com praias muito frequentadas. O Ramal tem um prolongamento além da Senhora da Hora, servindo as antigas pedreiras da Administração dos Portos do Douro e Leixões, e podendo servir outras particulares, ali existentes, bem como explorações de caolino.

Ao falar da disposição das linhas, não devemos esquecer as das outras vias de comunicação que lhes fazem concorrência, pois isso permitirá compreender o seu grande desenvolvimento.

A Linha de Guimarães tem como concorrente, desde Barreiros à Trofa, a Estrada Nacional, do Pôrto a Braga, pela qual a Trofa fica a 27 kms. do Pôrto (Praça da Trindade), enquanto que pela linha fica a 29 kms. da Trindade. Pela linha da C. P., a Trofa fica a 23 kms. de Campanhã e a 26 kms. de S. Bento.

A partir de Santo Tirso é a Estrada Nacional, de

Pôrto a Guimarães, que a acompanha sempre, de forma que as distâncias ao Pôrto, são respectivamente:

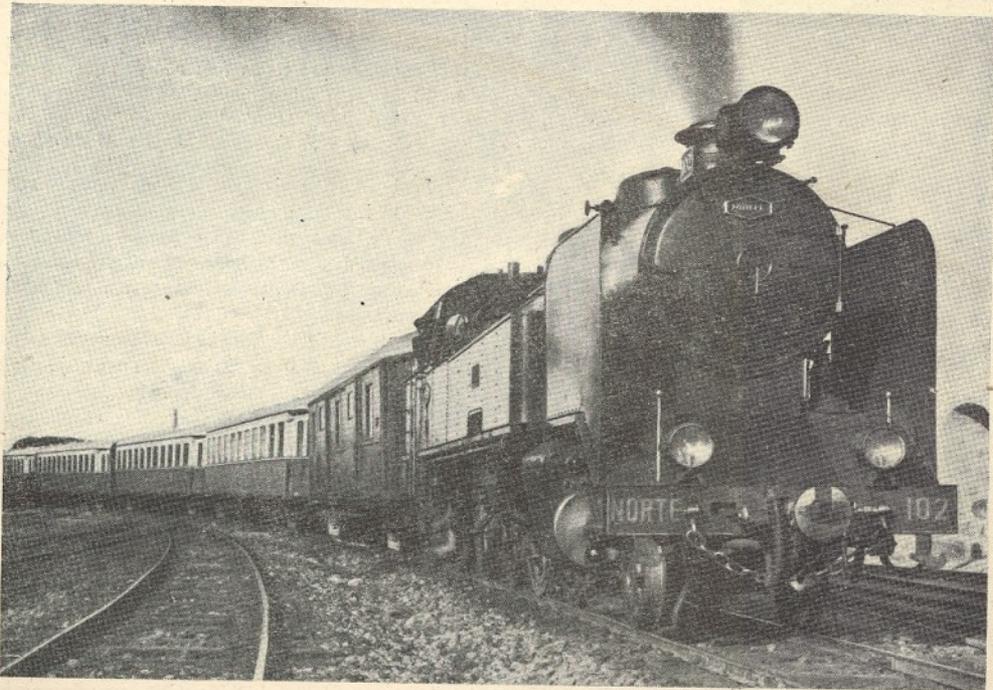
	Por caminho de ferro	Por estrada
Santo Tirso	39 kms.	32 kms.
Negrelos	46 "	38 "
Guimarães	64 "	54 "
Fafe	86 "	68 "

Em Vizela também a concorrência da estrada que liga esta povoação com a que de Paços de Ferreira vai para o Pôrto, se faz sentir.

	Por caminho de ferro	Por estrada
Pôrto a Vila do Conde	28 kms.	27 kms.
Pôrto à Póvoa	31 "	31 "
Póvoa a Famalicão	30 "	25 "
Póvoa a Guimarães	82 "	48 "
Póvoa a Fafe	104 "	62 "

O Ramal de Leixões tem como concorrente principal as linhas da Companhia Carris de Ferro, pela qual Matozinhos fica a 9 kms. da Praça da Liberdade, enquanto que pelo caminho de ferro fica a 11,5 kms. da Trindade.

A Livração fica a 59 kms. de S. Bento, pelo cami-



Combóio moderno

A Linha do Litoral do Minho, tem como concorrente a Estrada Nacional N.º 1 — 1.ª no trajecto de Pedras Rubras à Póvoa, em que acompanha a linha, a muito pouca distância, e nas suas relações com a linha de Guimarães, é muito prejudicada pela Estrada Nacional, que liga Azurara com a Trofa, e pela que liga a Póvoa com Famalicão e Guimarães.

A Linha de Famalicão é acompanhada desde Fontainhas até esta vila, pela mesma estrada que liga com a do Pôrto a Braga, e de Póvoa a Laundos pela que liga aquela vila com Barcelos.

As distâncias que mais podem interessar são, respectivamente, pelo nosso caminho de ferro e pela estrada:

nho de ferro, de forma que as distâncias do Pôrto, são as seguintes:

	Por caminho de ferro	Por estrada
Amarante	72 kms.	66 kms.
Celorico de Basto	95 "	94 "

II — Traçado e Perfil

A Linha de Guimarães tinha como características do seu trço principal Trofa-Guimarães, quando a sua origem era na Trofa, a rampa máxima de 18 mm. e o raio de curva mínimo de 200 m. Quando a Companhia do P. P. F. requereu a concessão da Linha da Senhora

da Hora à Trofa, propôs-se estudá-la e construí-la não com as mesmas características, como seria natural, mas com as da Linha da Póvoa, o que foi um erro, visto ser de esperar, que, principalmente o tráfego de passageiros, deveria exigir a manutenção daquelas no trço que seria o mais importante.

Com effeito, as características da Linha da Póvoa são piores: rampas de 25 mm. e raios mínimos de 150 m.

Felizmente, porém, a construção foi efectuada sem ultrapassar a rampa de 18 mm. embora com curvas de 150 m. de raio.

Numa linha de via estreita estas características da linha do Pôrto à Póvoa não se podem considerar más, mas já deixaram de ser esplêndidas como o eram no tempo em que a velocidade era quasi que um exclusivo dos caminhos de ferro de via larga. Para algumas das nossas linhas, são mesmo prejudiciais, porque sendo as curvas de raio inferior a 300 m. um factor de limitação das velocidades, e obrigando as rampas a um elevado dispêndio de tracção, dada a necessidade que hoje há, de fazer velocidades comerciais elevadas, é em geral forçando a velocidade efectuada nas rampas, a única forma que temos de o conseguir, e, portanto, comprehende-se como a exploração em tais linhas há-de ser forçosamente cara.

Uma rápida análise das características das linhas, feitas pelos troços, que mais se destacam pela variação da intensidade do tráfego, dará uma ideia mais clara do que quaisquer tabelas que juntassemos ao presente, pelo que a passamos a fazer.

a) — Trindade à Senhora da Hora

No trço da Trindade à Boavista, no *sentido ascendente* apenas à saída daquela estação, se apresenta uma rampa, e essa de 17 mm., numa extensão de 788 m., que tem a agravá-la a circunstância de, na sua maior parte, estar no túnel. Infelizmente quanto a curvas, encontramos uma de 160 m. de raio, e outro de 200 m. que se poderiam talvez ter evitado. Da Boavista até ao apeadeiro de Ramalde a linha continua em pendente, e apenas o apeadeiro da Avenida da França se encontra em curva de 200 m. de raio. Depois dum pequeno patamar, sobe-se uma rampa de 20 mm. durante 744 metros; para depois encontrar uma pequena rampa (303 m.) de 16 mm., à entrada da Senhora da Hora.

No *sentido descendente*, encontra-se uma rampa de 16 mm. em 352 m., antes de atingir o apeadeiro da Circunvalação, subindo depois as linhas, quasi consecutivamente, desde o apeadeiro de Ramalde até quasi à entrada do túnel da Lapa, sem que, porém, haja rampas com mais de 250 m. de extensão, de inclinação superior a 14 mm.

Entre o apeadeiro de Ramalde e o de Circunvalação existe um trainel em patamar de 173 m., entre duas pendentes que, conforme na devida altura se sugeriu, poderia ter sido levantado, aproveitando o excesso de

terras da linha da Trindade. Era, sem dúvida, um trabalho moroso, mas do qual resultaria uma melhoria da rampa de 20 mm. que existe no sentido ascendente.

b) — Senhora da Hora a Leixões

Não há no *sentido ascendente*, qualquer rampa, mas o traçado é cheio de curvas e contra-curvas de 150 m. de raio, e com traineis de pequena extensão, que muito dificultaram a introdução de concordâncias parabólicas.

No *sentido descendente*, a linha conserva-se em patamar, dentro da área do pôrto de Leixões, mas logo à saída do apeadeiro do Padrão à cota 6^m,62, começa a subir, para atingir a cota 82^m,70 na Senhora da Hora. A rampa predominante é a de 24 mm., com simultaneidade das curvas e contra-curvas, a que atrás se faz referência, o que torna esta rampa equivalente a uma de 28 mm. em alinhamento.

c) — Senhora da Hora a Modivas

Embora não seja habitual este fraccionamento da linha do Litoral, razões de intensidade e natureza de tráfego de passageiros há que levam a fazê-lo. A partir da ponte sobre o rio Leça, a linha sobe até à estação de Pedras Rubras, quasi sempre em rampa de 22 ou 23 mm.

Em traçado, são frequentes as curvas de raios oscilando entre 200 e 260 m., e apenas junto à ponte do Leça existe uma curva de 161 m. de raio, que não prejudica a circulação de combóios, enquanto não fôr substituído o tabuleiro da referida ponte, pois é ai forçosa a passagem a baixa velocidade.

No sentido descendente, a linha sobe de Modivas a Pedras Rubras, quasi que consecutivamente, e com as inclinações predominantes de 20 a 24 mm.

d) — Modivas a Póvoa de Varzim

À saída de Modivas no sentido ascendente a linha sobe com cerca de 2 kms., em rampa de 20 a 21 mm., até ao apeadeiro de Vila Chã, e pode considerar-se sensivelmente plana, até ao Km. 21. Do Km. 22 até ao 23, um pouco além da estação de Azurara, a linha sobe em rampa de 23 a 34 mm. Da estação de Vila do Conde até próximo do Km. 26, segue também em rampa, de inclinação variável de 13 a 17 mm.

Em traçado, tem um trço mau, que coincide com a subida que precede a estação de Azurara, onde se encontra uma curva de 157 m. de raio, outra de 181 m. e diversas de raios entre 200 e 300 m. É fácil melhorar consideravelmente, substituindo-se a passagem do nível da estrada do Pôrto à fronteira por uma passagem inferior.

No *sentido ascendente*, encontram-se cerca de 2 kms. de rampa, à saída da estação da Póvoa, que começa com inclinação de 13 mm. em 804 m., à qual se segue 402 m. em rampa 20 mm.

À saída da ponte sobre o Ave existe uma rampa

de 915 m. de 24 mm., e antes de antes de atingir o cruzamento com a Estrada Nacional n.º 1-1.ª, a linha começa novamente a subir em rampa de 24 mm., que depois se torna mais suave (máximo 5 mm.) ao atingir o km. 21. A partir deste ponto quilométrico, começa a parte que no sentido ascendente consideramos como plana e que, na realidade, apresenta neste sentido pequenas rampas quer em extensão, em inclinação, entremeadas com patamares.

e) — *Póvoa de Varzim a Fontainhas*

Por razões de exploração comercial seccionamos, também, a linha de Famalicão.

Duma maneira geral, a linha sobe, no sentido ascendente, desde a Póvoa, até ao km. 38, além de Landos, mas as inclinações não vão além de 17 mm.

Em traçado, a linha é muito boa, pois exceptuando uma curva de pequeno raio, à saída da estação da Póvoa, só existe outra de 332 m. e mais três de raios superiores a 400 m., e portanto, sem qualquer influência na limitação de velocidade até 80 km./horas.

Existe mesmo um alinhamento recto de 5.765 m., outro de 3.038 m., e outro de 2.122 m.

No sentido descendente, a linha sobe suavemente desde a estação de Fontainhas, até ao km. 38, mas apenas em 847 m. atinge a inclinação de 11 mm., predominando a rampa de 8 mm.

f) — *Fontainhas a Famalicão*

No sentido ascendente, a linha sobe, quasi ininterruptamente, desde a estação de Fontainhas até ao km. 54, com fracas inclinações até próximo do km. 51, e depois com inclinações de 20 e 21 mm.

Em traçado, as curvas são frequentes, mas sempre de raios superiores a 200 m.

No sentido descendente, apenas uma rampa, desde Famalicão ao km. 55, se encontra, onde a inclinação predominante é de 20 mm.

g) — *Senhora da Hora a Castelo da Maia*

No sentido ascendente, a linha sobe com poucas interrupções, em rampa de 18 mm., desde a ponte sobre o Leça até próximo do km. 12, o que dá 2.500 metros aproximadamente nesta rampa. A partir deste ponto a inclinação baixa para 8 mm., para depois, próximo da estação de Castelo da Maia, ter uma rampa de 15 mm., em 413 m.

No sentido descendente, ao sair da ponte sobre o Leça, a linha sobe sempre, primeiro em rampa de 17 mm., em 516 m., que continua após o patamar em que está a estação de Araújo, em rampa de 12 mm., e de 17, numa extensão, esta última, de 330 m.

Em traçado existem algumas curvas de 250 m. e de 150 m., duas das quais nas entradas da grande ponte sobre o Leça.

h) — *Castelo da Maia e Santo Tirso*

No sentido ascendente, apenas sobe, numa extensão

de 1.700 m., um pouco adiante do Castelo da Maia, em rampa de 15 mm., com um patamar de Castelo da Maia intercalado, apenas na extensão de 272 m.

No sentido descendente, a linha sobe ligeiramente desde 800 m. da Trofa, não excedendo a inclinação de 5 mm., até Bougado. Desde a saída desta estação que sobe 2.200 m. em rampa de 18 mm., seguidos de 800 m., em rampa de 15 mm., e 700 m., em rampa de 16 mm.

O traçado deste trço da linha é melhor que a do anterior, pois embora tenha algumas curvas de pequeno raio (150 m. e 200 m.), estão elas concentradas numa distância relativamente pequena, o que permite uma marcha desembaraçada dos combóios no restante percurso.

Há, contudo, na rampa de 18 mm., duas curvas de 150 m., de tangente comum, que formam um arco de perto de 180 graus.

i) — *Santo Tirso a Guimarães*

No sentido ascendente, a linha sobe quasi sempre, desde a estação de Santo Tirso, até dois quilómetros antes de Guimarães. Até Negrelos apenas se encontram como inclinações maiores, um trainel de 13 mm., na extensão de 949 m., e outro de 11 mm., na de 780 m. A partir de Negrelos começam a encontrar-se traineis de 17 e 18 mm., embora predominem os de inclinação inferior a 15 mm.

São frequentes as curvas de raios compreendidos entre 200 e 300 m. de raio, excepto nos dois quilómetros que antecedem a estação de Negrelos e nos dois que se lhe seguem, bem como nos que se seguem à estação de Vizela.

No sentido descendente, apenas em cerca de um quilómetro e meio, à saída de Guimarães, se encontra uma rampa, com 944 m. em rampa de 18 mm., e 695 m. em rampa de 6 mm.

j) — *Guimarães a Fafe*

É o mais difícil percurso de toda a Rede Principal, pelas suas características, fáceis, porém, de resumir: a linha sobe no sentido ascendente, desde a estação de Guimarães, até à de Paçõ-Vieira, descendo depois até à ponte do rio Vizela, para subir novamente até Fafe. A rampa predominante, nos dois sentidos é de 18 mm.

Em traçado, pode dizer-se que se sucedem as curvas e contra-curvas, em que o raio predominante é de 150 m.

k) — *Livração a Celorico de Basto*

No sentido ascendente, sobe em rampa de 10 mm., desde a Livração, numa extensão de 1.040 metros. Desce depois para Amarante, e a seguir a esta estação sobe em rampa de 25 mm., até ao túnel de Gatão, na extensão de 3.020 m.

A partir da ponte de Santa Natália, um pouco aquém da Chapa, sobe em rampas de 23 mm., de 24 mm.,

e de 25^{mm}., até ao apeadeiro de Codeçoso, numa extensão de 5.200 m. apenas com dois pequenos patamares, que não têm, no total, mais de 400 m.

De Codeçoso para Lorido, encontra-se uma rampa de 23^{mm}., na extensão de 1.100 m., que termina à entrada desta estação. Entre Lorido e Celorico de Basto há rampas de 23 e 25^{mm}., numa extensão total de 1.020 metros.

No sentido descendente, a 800 m. da saída de Celorico de Basto, encontra-se uma rampa de 1.100 m. com a inclinação de 25^{mm}., e próximo a Lorido 560 m., em rampa de 20^{mm}.. De Lorido para Codeçoso, 1.100 m. em rampa de 25^{mm}., próximo a esta estação.

Da ponte de Santa Natália, para Gatão, encontram-se 470 m. em rampa de 25^{mm}., e 2.000 m. em rampa de 20^{mm}., constituindo uma rampa quasi contínua. De Amarante para Vila Caiz apenas uma rampa de 8^{mm}., tem uma extensão de 710 m., e uma de 10^{mm}., 480 m., no resto, as mais extensas são de 6^{mm}..

Em planta esta linha é má, pois predominam as curvas e contra-curvas de 80 m. de raio, e mesmo 70 m.

* * *

A análise que acabamos de fazer, mostra-nos que em nenhuma das nossas linhas a rampa máxima excede 25^{mm}., por metro.

Os raios das curvas na Rede Principal, não descem em plena via, abaixo de 150 m., salvo num caso único, enquanto que, na Linha do Vale do Tâmega, são frequentes os de 70 m.

O traçado desta última linha, estudada numa época, em que, no dizer dum distinto engenheiro, que em parte do seu projecto trabalhou, a grande preocupação era o cingir-se ao terreno, condenou-a a não poder ser, nunca, uma linha onde um combóio ou automotora possa circular com segurança e comodidade, a velocidades iguais às que hoje a camionagem faz nas estradas.

O facto é tanto mais para lamentar, quanto é certo que, em perfil, a linha entre Livração e Amarante, é magnífica e, portanto, não foi uma questão de desenvolvimento para ganhar uma importante diferença de nível, que impôs tais características, mas sim uma preocupação de reduzir o volume das terraplanagens. Daí resultou um alongamento da distância entre as estações, agravado por um aumento de resistência à tracção, que não é para desprezar, pois nas curvas de 70 m. de raio a resistência suplementar, em via de 1 m. chega a 7 kms. por tonelada!

Melhores são, felizmente, as condições de estabelecimento das linhas da Rede Principal, embora não isentas de defeitos, que também se poderiam ter evitado, se, na época da sua construção, se pudesse prever a evolução porque teve de atravessar a sua exploração.

A linha de Guimarães, na sua parte antiga, constitue o tipo de linha mais perfeito, quanto às suas caracte-

rísticas que, evidentemente, foram facilitadas pelas condições do terreno, e pela primitiva ideia de ser de via larga.

Pode considerar-se uma linha fácil até Negrelos, e mantém, até Guimarães, características que permitem uma marcha desafogada aos combóios. A partir de Guimarães, como vimos, as características agravam-se mas mantêm-se dentro de valores que são perfeitamente compatíveis, com uma boa marcha, pois as curvas de 150 m. de raio, podem ser percorridas à velocidade de 55 kms por hora.

Na parte nova da Linha de Guimarães, desceu o raio das curvas a 150 m., mas manteve-se a rampa máxima de 18 mm. da parte antiga. Neste trajecto a limitação de cargas tem de se fazer nos dois sentidos, o que é prejudicial para os combóios de mercadorias descendentes, pois a estação de Muro, permitiria o agrupamento de carga, vinda da Trofa, para num combóio só seguir para Leixões ou Pôrto, o que o trajecto entre Castelo da Maia e Berreiros impede.

A linha do Litoral do Minho, apesar das curvas de 150 m. de raio, como elas são em pequeno número, é uma boa linha para velocidades, visto que aquelas se encontram localizadas em poucos pontos, em que a sua influência nas velocidades é pequena.

A linha de Famalicão pode considerar-se uma linha fácil, pois excepto próximo a Famalicão, as rampas são de pouca importância, principalmente na parte onde os combóios pesados são mais frequentes, que é entre Fontainhas e a Póvoa.

A linha entre Pôrto e Senhora da Hora está destinada a um movimento muito intenso. A parte antiga é a de pior perfil embora admissível por a pior rampa ser de 20 mm. e poder ser, em parte, vencida pela força viva.

O Ramal de Leixões é uma linha difícil para tracção a vapôr, no sentido descendente, o que prejudica o serviço intenso a que está destinado. Para o serviço rápido de passageiros, entre o Pôrto e Leixões, deverá pensar-se numa possível ligação, que tornava muito rápida e económica esta viagem, pois eliminava do trajecto a rampa de 20 mm. de Ramalde para a Circunvalação e toda a rampa de 25 mm., de Vilarinha à Senhora da Hora, no sentido contrário. Trata-se da ligação do apeadeiro de Ramalde com o de Vilarinha, atravez de campos e quasi em linha recta, servindo futuros bairros da cidade na freguesia de Aldoar. A distância é cerca de 2 kms., e diferença de nível, 33 metros. Actualmente a distância entre os dois apeadeiros é de 4.400 m. É uma ideia que não é para realização imediata, mas que merece estudo.

A electrificação desta linha permitirá fazer o trajecto entre Pôrto-Trindade e Matosinhos em 14 minutos.

III — Via

A linha entre Pôrto e Senhora da Hora, é de via dupla, e construída com carris de 30 kgs., ou mais

correctamente, de 29,760 kgs. (60 libras por jarda), tipo Standard Americano, de 15 metros.

Da Senhora da Hora, continua o mesmo tipo de carril até à Trofa, e daqui até Santo Tirso, os carris existentes são de 21,200 kgs/m e 12 metros de comprimento. De Santo Tirso a Guimarães, encontra-se o assentamento feito com carris de 30 kgs. velhos, com 8 metros de comprimento.

De Guimarães a Fafe, encontram-se os mesmos carris de 21,200 kgs. que existem entre Trofa e Santo Tirso.

O perfil transversal-tipo adoptado exige uma espessura de 20 cm. de brita sôb as travessas que, nalguns pontos entre a Boavista e Senhora da Hora, faz desaparecer os passeios, pois a plataforma da antiga linha da Póvoa era estreita e apenas previa 13 cm. de balastro sob as travessas. Já assim não sucede na linha nova em que a espessura prevista já era de 20 cm, e na parte antiga da linha de Guimarães, estabelecida com mais largueza.

De Guimarães a Fafe predomina o balastro de saibro (areia argilosa), de origem granítica, que se torna necessário substituir para bem da conservação da via e do material, e comodidade do público que muito se aborrece, no verão, com a poeira.



Interior de uma carruagem mixta de 1.ª e 3.ª classe

Na linha do Litoral do Minho está a linha assente com carris de 12 metros, sendo desde o km. 4,2 ao 9,5, e do 14,4 ao 18,9 de carris de 24,700 kgs./m e na parte restante com carris de 24,800 kgs/m.

O plano de assentamento — tipo adoptado, é sôbre 18 travessas, mas quando da sua colocação, há mais de 11 anos, ficaram 17, 18 ou 19, conforme as que existiam. O balastro está reduzido a uma pequena espessura de brita, o que está a concorrer para a inutilização dos carris e torna a conservação desta linha, onde circulam combóios com velocidade elevada, bastante cara. Nas trincheiras desaparecem, os passeios, com a brita de 20 cm. sob as travessas, mas isso é preferível à sua falta.

A linha de Famalicão encontra-se assente com velhos carris de 20 kgs./m de 7 e 12 metros de comprimento. excepto na parte que vai da estação da Póvoa ao km. 36,1 em que foram colocados carris novos de 24,803 kgs.

O balastro nesta linha é de má qualidade, podendo dizer-se que, excepto em pequenos troços, onde existe brita, mas em quantidade insuficiente, a linha se encontra tôda assente em terra, sendo difícil e cara a sua conservação.

O Ramal de Leixões foi renovado, há poucos anos, com carris de 24,500 retirados da linha do Vale do Corgo e que o Estado cedeu, mas que são quási do tipo, e até da mesma época, dos carris de 24,700 kgs./m.

A linha do Tâmega, entre a Livração e Vila Caiz possui carris novos de 26 kgs./m. de 12 metros assentes em travessas e com balastro de brita. De Vila Caiz à Chapa, existem velhos carris de 30 kgs./m. e 8 metros de comprimento assentes em 10 travessas, e que datam de 1878. Entre a Chapa e Celorico de Basto, os carris são de 24,5 kgs./m. com o comprimento de 8 m., assentes sôbre 16 travessas. Esta parte da linha, que é nova, tem balastro de brita. Na parte dos carris de 30 kgs./m. existe uma grande parte com balastro de saibro.

Além dos tipos de carris citados, e que são os adoptados em plena via, há uma diversidade de carris velhos, de 16, 18, 20 e 30 kgs. nas linhas de resguardo das estações.

Os aparelhos de mudança de via, adoptados nas vias principais das estações, linhas de Guimarães, do Litoral e da Chapa a Celorico, têm agulhas elásticas, com perfil ordinário de carril ou perfil especial.

As travessas empregadas em tôdas as linhas são de duas qualidades: pinho creosotado, ou carvalho em branco. Esta última dá bom resultado, quando seja tôda em cerne, embora a duração do pinho creosotado pareça ser um pouco superior. Não há, porém, até à data, possibilidade de estabe-

lecer com exactidão, dado o nosso preço de mão de obra, o que será conveniente adoptar, visto que as travessas de carvalho em branco são mais baratas.

A pregação é feita, em geral, com dois «tírefonds», reforçada nas curvas com mais um.

Em quasi tôdas as linhas estão introduzidas concordâncias na entrada e saída das curvas, com o disfarce máximo de 2 mm. por metro, empregando-se as curvas de Combier, visto as plataformas não permitirem grandes ripagens.

O gabarit de passagem livre das Linhas do Litoral do Minho e de Famalicão era inferior ao das restantes linhas antigas, sendo a diferença particularmente importante na altura, que é de 3,^{m5} em lugar de 3,^{m75}.

Existem, por êsse facto, ainda algumas passagens superiores e canos de água, principalmente na linha de Famalicão que terão de ser modificados para permitir a livre circulação de todo o material da Companhia.

IV — Estações e Apeadeiros

Duma maneira geral as estações e apeadeiros não correspondem às necessidades actuaes da exploração nem possuem convenientes instalações destinadas ao público. A falta de algumas linhas desviadas ou de saco e o reduzido comprimento de outras, as acanhadas dependências para o serviço de despachos de mercadorias, a falta de vedações, o pequeno comprimento da maioria das plataformas, a falta de marquises ou abrigos na maior parte das plataformas, são factores mais que suficientes para se ajuizar da necessidade duma remodelação geral, de forma a melhorar as condições em que o serviço é feito actualmente e a dar ao público certas comodidades, nas estações e apeadeiros mais freqüentados.

V — Passagens de Nível

As passagens de nível que cruzam com estradas nacionais e camarárias e caminhos de certa importância são guarnecidas e dotadas com barreiras basculantes ou de correr; as de maior movimento têm instalados aparelhos telefónicos que lhes permite communicarem com as estações colaterais.

Justifica-se a supressão de algumas delas, destacando como mais necessárias as seguintes:

— a da Avenida da França, ao Km. 1,998 (da Linha da Trindade) cuja solução poderia ser dada pela adopção duma passerelle e o desvio do trânsito de veiculos para uma P. S. ao Km. 1,958; da linha da Trindade;

— as dos Kms. 0,723, 0,810, 0,880 e 1,150 (da Linha de Guimarães) que, atendendo ao pequeno valor das construções que a rodeiam, poderiam ser substituídas por uma P. S., com duplo acesso dos dois lados;

— a do Prado, ao Km. 7,890 (do Ramal de Lei-

xões) que deverá ser, pela sua localização, a mais difícil de suprimir;

— a da E. N. N.º 1 — 1.ª, ao Km. 21,768 (da Linha do Litoral do Minho), cuja supressão, transformando-a em P. S., acarretaria também uma melhoria, em perfil e planta, para o caminho de ferro;

— a da E. N. N.º 11 — 2.ª, ao Km. 58,864 (da Linha de Guimarães) que poderia, pela execução duma variante, suprimir-se;

— a da mesma E. N., ao Km. 56,920 (da Linha de Guimarães) que, também pela execução duma variante (embora dispendiosa), poderia ser suprimida.

VI — Obras de Arte

Existem nas Linhas Concedidas e arrendadas a esta Companhia diversos tipos de obras de arte de que indicaremos as mais importantes.

Assim, como pontes de alvenaria poderemos citar na Linha de Guimarães, as do rio Leça e do Cancêlo, respectivamente com 139,^{m60} e 108,^{m00} e localizadas aos Kms. 8,953 e 74,502; na Linha do Vale do Tâmega existe, entre outras, a das Carvalhas, com 93,^{m00}, ao Km. 24,400. De construção metálica devem ser indicadas as do rio Ave com 136,^{m50}, ao Km. 24,012, da Linha do Litoral do Minho, a da Baía, com 131,^{m00}, ao Km. 8,140 da Linha do Vale do Tâmega, a de Caniços com 36,^{m00} ao Km. 38,950 da Linha de Guimarães e a do Leça com 16,^{m70} ao Km. 7,615 da Linha do Litoral do Minho.

Existem também alguns pontões de cimento armado, para passagens inferiores e três túneis em que o maior, com 477,^{m00}, está situado à saída da estação de Pôrto-Trindade.

VII — Sinalização

A sinalização das estações é em geral constituída por discos avançados, semáforos de paragem absoluta em algumas das principais estações. Na linha de Famalicão mantêm-se os antigos sinais de gare.

Na estação de Pôrto-Trindade existe um posto central de comando de agulhas e sinais, de sistema electro-mecânico. O comando das agulhas é bifilar, os encravamentos entre agulhas são do sistema Saxbi, e estabelecido um itinerário, pode-se abrir o respectivo sinal luminoso, depois do que o itinerário não pode ser destruído (salvo em caso de emergência que o exija por meio dum botão de socorro) sem ser completamente percorrido por um combóio. Se, porém, se pretender efectuar uma manobra, abre, em lugar do sinal de saída, o de manobra correspondente ao itinerário estabelecido, mas não se torna necessário o seu percurso completo. As agulhas não se podem manobrar, se a zôna de protecção do respectivo aparelho de mudança de via estiver ocupada, e só com as lanças encostadas devidamente, se poderá considerar feito o itinerário e é possível abrir o sinal.

Existem 7 itinerários de saída e 7 de entrada, sen-

do êstes protegidos por um único sinal luminoso colocado à entrada do túnel. A disposição dos aparelhos de mudanças de via obedece aos princípios modernos, que permitem o maior número possível de itinerários compatíveis mas exigem uma maior extensão para o desenvolvimento desses itinerários.

Entre Pôrto e Senhora da Hora, está a linha seccionada em três cantões de bloco manual e nesta última estação existem dois postos de concentração de alavancas, munidos de encravamentos do tipo Bouré.

Tôda a aparelhagem mecânica e parte da eléctrica foi construída nas Oficinas da Companhia. E, desta última, a maior parte, foi construída numa oficina particular do Pôrto.

Entre Pôrto-Trindade e Matozinhos existe uma rede de sinetas de alarme que anuncia às Passagens de Nível a aproximação dos combóios. Está-se a proceder à montagem de telefones.

VIII — Locomotivas

Possue a Companhia uma variedade de tipos de locomotivas, que se pode avaliar pelo seguinte resumo :

Série	7 e	9	. . .	3
"	10 e	11	. . .	2
"	21 a	23	. . .	3
"	24 e	25	. . .	2
"	31 e	32	. . .	2
"	41 e	42	. . .	2
"	51 a	53	. . .	3
"	101 a	104	. . .	4
"	401 a	410	. . .	10
"	465 e	466	. . .	2

Dois tipos se podem considerar como sendo os mais adequados ao serviço das linhas da Rede Principal: os das séries 51 — 53 e 101 — 104.

O primeiro, que existia na linha de Guimarães, é o mais próprio para combóios ligeiros, acelerados, possuindo um bissel e três eixos conjugados. Numa das locomotivas desta série foi montado, há anos, um sobreaquecedor Schmidt de tubos estreitos que permitiu obter economias de 18% de carvão, e um considerável aumento de potência, mas as dificuldades da Companhia não permitiram tornar esta tão vantajosa modificação extensiva às outras duas.

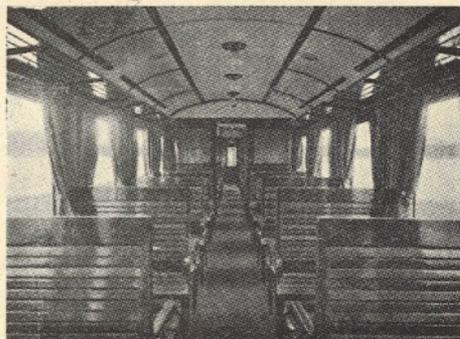
O segundo, é constituído pelas modernas máquinas Mikado, também com o mesmo tipo de sobreaquecedor, e é o tipo próprio para rebocar os combóios mais pesados e de maior velocidade, tendo as rodas conjugadas 1.350^{mm}. de diâmetro. São máquinas muito económicas, fazendo velocidades até 75 kms./h. mas que, em experiência, atingiram 90 kms./h. com perfeita estabilidade.

São providas dum turbo-dinamo que permite uma boa e estável iluminação de todo o combóio. Têm dois postos de comando, para a marcha à frente e

para a marcha atrás, o que facilita o trabalho do maquinista quando trabalhar de recuo. Com efeito, esta tem para a marcha atrás, à sua disposição: alavanca do regulador, volante de mudança de marcha, ejector de óleo, freio, ariero, apito e um espelho por onde vê os manómetros e nível de água.

A série 41 — 42 é constituída por locomotivas Mallet do tipo 2 — 4 — 0 + 0 — 3 — 0, sensivelmente igual ao da série 465 — 466. Estas últimas, que foram recebidas do Estado, com o arrendamento da Linha do Tâmega, fazem parte duma série de 15 máquinas que esta possuía. Não é um tipo de locomotivas adequado às características das linhas da Rede Principal da Companhia, nem à sua exploração. Mais úteis serão nas antigas linhas do Estado onde abundam as curvas de pequeno raio, sendo possível transformá-las dentro dos princípios modernos, de forma a que, como máquinas articuladas, possam fazer bom e económico serviço, sem que a transformação fique muito cara.

As dificuldades da Companhia não lhe têm per-



Interior duma carruagem de 3.ª classe

mitido levar por diante o estudo há anos iniciado nesse sentido, transformando as máquinas 41 — 42.

Também as máquinas 31 — 32 e 401 — 410 são do tipo Mallet, mas com dois grupos de dois eixos conjugados; nenhum destes tipos corresponde às necessidades actuais da Exploração, mas, apesar disso, muito bons serviços têm prestado.

A aplicação de sobreaquecedores de vapor a estas máquinas permitiram obter importante economia de carvão.

IX — Carruagens

Possue a Companhia 122 veículos de 1.ª e 3.ª classe, dos quais 47 de bogies. Destas últimas carruagens há 16 de construção metálica, sistema semi-tubular, que possuem foles de ligação para a intercirculação, e que oferecem ao público um conforto que não é vulgar encontrar nas carruagens de via estreita do nosso país. Tanto estas, como algumas das recebidas

do Estado, têm aquecimento por termo-sifão. A maioria das carruagens possuem iluminação eléctrica, sendo a energia fornecida por baterias instaladas nos furgões, quando os combóios não são rebocados por locomotivas da série 101 — 104, que possuem, como se disse, turbo-dínamos próprios para assegurar a iluminação do combóio.

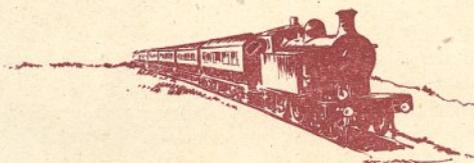
X — Vagões

Existem 23 furgões, sendo 6 de bogies. Dêstes últimos, três são de construção metálica, e com aquecimento por termo-sifão.

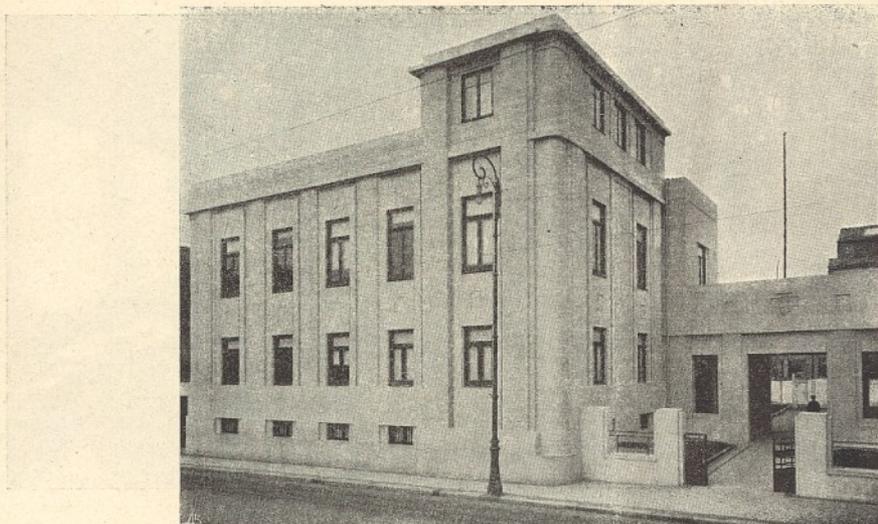
O número de vagões é de 191, com 43 de bogies, havendo-os de todos os tipos correntes nos caminhos de ferro.

Uma nota curiosa, que é interessante registrar, por ser consequência das grandes dificuldades financeiras por que a Companhia tem passado e origem de perturbações na exploração e de despesas de combustíveis: — Não foi possível, por falta de disponibilidades, modificar o tipo da engatagem de todo o material que proveio das duas antigas e do Estado, havendo, por isso, dois sistemas de engatagem: o de tensor duplo, que o Estado possuía nas suas linhas, e que o moderno material das duas Companhias já possuía há vinte anos, e o de manilha central.

Desta forma, cada combóio de mercadorias tem a sua composição constituída por dois grupos de vagões, separados por um veículo de transição, e as manobras duplicam por tal motivo. É facto único, na vida de caminhos de ferro da época presente.



Da esquerda para a direita: os srs. Freitas, chefe de segunda classe da Estação de Vizela; António Rodrigues de Sá, chefe de 2.ª classe da Estação de Famalicão; Hermenegildo de Freitas Guimarães, chefe da Estação de Fafe; Armindo Gonçalves de Oliveira, factor de 2.ª classe, e David dos Santos Oliveira, chefe de 1.ª classe da Estação de Guimarães, que muito auxiliaram o nosso enviado regionalista na recolha de elementos para a organização deste número.



MATOZINHOS — Paços do Concelho

A vila de Matozinhos

e a acção do seu Município

A vila de Matozinhos, pela sua população, pela sua indústria e pelo seu comércio, é uma das mais progressivas e importantes do Norte do País. O seu Município, por esse facto, encontra-se sempre na presença de vários problemas que a sua respectiva e dedicada Comissão Administrativa procura resolver à medida que vão surgindo e à medida também que as possibilidades financeiras das suas receitas próprias e a colaboração das participações do Estado o permitem.

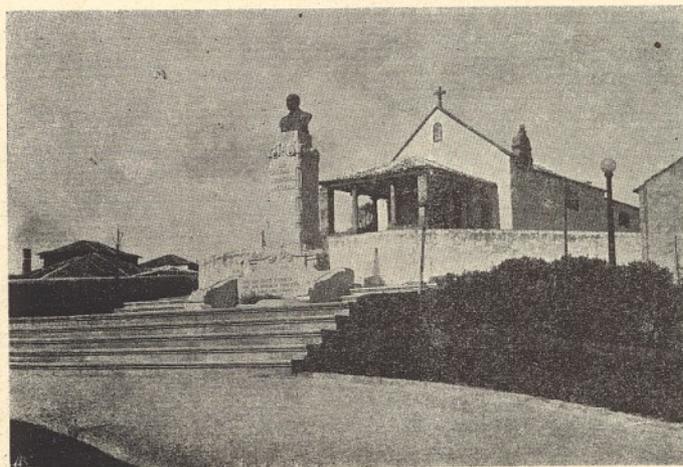
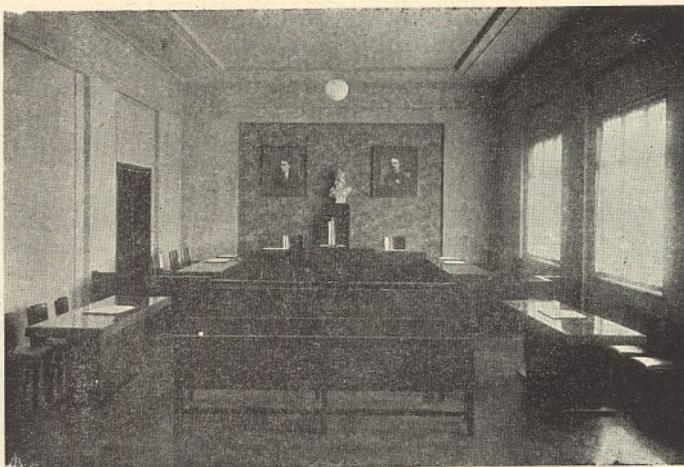
Mas, não há dúvida: a vila de Matozinhos tem feito, nestes últimos anos, sensíveis progressos e pelo que, mais adiante, vamos ver, dentro de breves anos ela terá jús à categoria de cidade.

Visitou recentemente esta vila o sr. Director Geral dos Serviços de Urbanização, com o objectivo de estudar de mais perto os problemas e as justas aspirações de que a Câmara Municipal tem sido a voz eloquente e o seu elemento coordenador, com um plano vasto de realizações que, sinceramente, desejamos seja em breve levado a efeito.

Entre as mais legítimas aspirações de Matozinhos figuram na primeira linha a construção do novo mercado Municipal, melhoramento de que simultaneamente beneficiarão a vila e o concelho; a piscina em Leça de Palmeira; o Parque Municipal de Jogos e o Plano de Urbanização, cujo respectivo ante-projecto ainda não foi apreciado pelas diferentes repartições superiores. A essas aspirações o Município tem dado o melhor dos seus esforços para que, em breve, como todos esperam, elas sejam realidades magníficas.

Façamos agora um pequeno relato das obras já levadas a efeito e com os quais a vila melhorou consideravelmente o seu aspecto. São as seguintes: a construção da 2.^a faixa de rolagem das Avenidas laterais da doca, faltando apenas fazer a demolição das duas casas existentes na concordância da Avenida Engenheiro Duarte Pacheco com a rua dos Heróis de França; a construção, iniciada em 1943, da pavimentação a paralelepípedos das ruas do Godinho, de Tomás Ribeiro, de Ló Ferreira e de Roberto Ivens, e Avenida Meneres; aber-

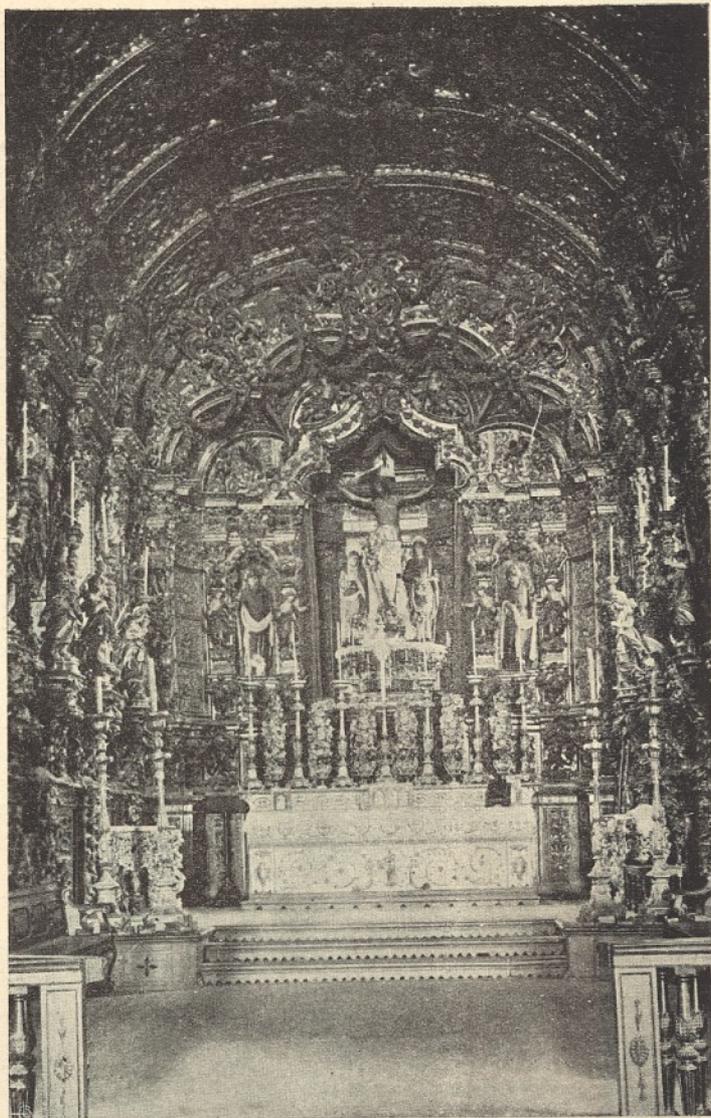
C. M. DE MATOZINHOS
Sala das Sessões



Estátua do Dr. José Domingues de
Oliveira, junto à Capela do Corpo
Santo, em LEÇA DA PALMEIRA

LEÇA DA PALMEIRA
Praia de Banhos





A Igreja de Matozinhos é um vasto e sumptuoso templo de três naves, com sete magníficos altares, incluindo o da Capela Mór, onde se venera a Imagem do Bom Jesus

tura e pavimentação da Avenida Manuel Pinto de Azevedo, na Senhora da Hora, obra iniciada em 1943 e inaugurada em 1944, precisamente na ocasião em que se inaugurou o Bairro operário mandado construir pela Empresa Fabril do Norte; construções do muro de suporte na esplanada da praia de banhos de Leça da Palmeira e ao mesmo tempo a construção de betonilha de cimento nos passeios de acesso; conclusão dos trabalhos de campo do levantamento topográfico da Zona Sul do Concelho, entre a Estrada Nacional n.º 208 e

a estrada da Circumvalação, extensiva a toda a área das freguesias da Senhora da Hora de S. Mamede da Infesta: alargamento e terraplanagem do Caminho de Gafões à Ponte do Carro, que constitui uma estrada de ligação da parte leste com o norte do Concelho: pavimentação a paralelepípedos da rua Gago Coutinho, do Caminho do Vizo e as obras de acesso ao novo Cemitério parquial de Santa Cruz ao Bispo.

Além destas, outras obras importantes de higienização foram levadas a efeito, a saber:

Prolongamento do colector de esgotos da Avenida da República até à Avenida Afonso Henriques; construção do colector de esgotos desta última Avenida; alargamento e terraplanagem da Rua Nova de Quatro Caminhos; pavimentação da Rua Particular da Senhora da Hora; reconstrução do pavimento em calçada à portuguesa do Caminho de Boças de Baixo e pavimentação, no mesmo género, da Travessa António Domingues dos Santos.

Claro está que não se limitou a estas obras a acção da Câmara Municipal de Matozinhos. Como nos anos anteriores, a sua ilustre Comissão Administrativa continua a subsidiar as Instituições e Colectividades de interesse público e a dispensar a costumada atenção aos assuntos do ensino primário e material didáctico e a proceder a tôdas as obras de reparação e conservação, de que careciam os diferentes edificios escolares. O problema da Assistência, como se vai ver pela importância das verbas distribuídas em 1944 e que, a seguir, inserimos, mereceu também o especial carinho da Câmara Municipal: Santa Casa da Misericórdia 49.000\$00; subsídio extraordinário à Santa Casa para um aparelho de raios x, 70.000\$00; subsídio às Casas de Caridade e Assistência e despesas aventuais com a Assistência. 28.250\$00; subsídio às Cantinas Escolares, 13.000\$00; subsídio para ampliação da Casa dos Pobres, 5.000\$00; assistência ao pessoal trabalhador inválido da Câmara, 29.564\$75; internamento de doentes pobres do Con-

celho nos hospitais, 12.807\$00; subsídios às Comissões paroquiais de Assistência, 80.400\$00.

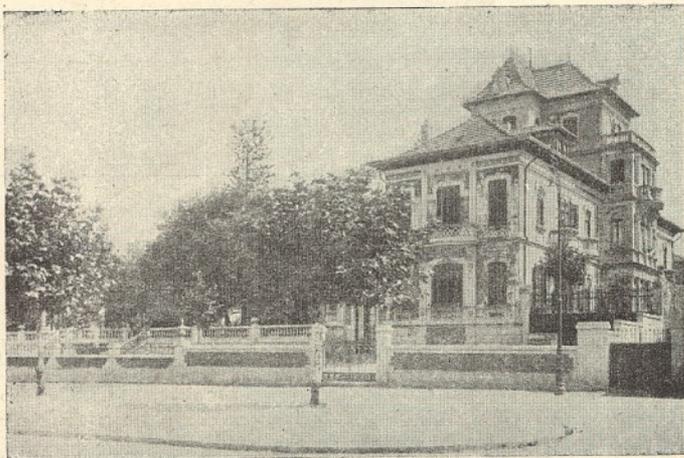
A Câmara Municipal deseja também prestar a sua participação na construção de bairros de casas para as classes pobres, esperando que, para a solução deste problema, tanto a casa dos Pescadores como o Grémio dos industriais de Conservas lhe dêem a sua colaboração.

Em projecto ou iniciadas já, tem a Câmara Municipal as seguintes obras:

Pavimentação a paralelepípedos das ruas de S. Roque, do Cardeal D. Américo, de Santo Amaro e do Burgal; da Estrada para Santa Cruz do Bispo, no lugar de Gonçalves, no troço em que há muito se reconheceu a impossibilidade de conservar em bom estado o pavimento a macadame; construção da obra de acesso ao novo cemitério de Santa Cruz de Bispo, que implica o rebaixamento da Estrada Municipal; pavimentação da estrada de Gatos à Ponte do Carro; alargamento e rectificação do troço final da Avenida da Senhora da Hora, melhoramento de grande importância para aquela freguesia e que implica expropriações no valor de cerca de 220 contos. A Empresa Fabril do Norte prontificou-se a contribuir com 85 contos para esse melhoramento.

Há ainda outras obras a atestar a magnífica acção da Câmara Municipal de Matozinhos, vila progressiva, que de ano para ano vem sendo embelezada e melhorada e cujas feiras e romarias atraem ali milhares de visitantes.

M A T O Z I N H O S
Asilo de Nossa Senhora da Conceição





VILA DO CONDE

P e l o D r . P E R E I R A J Ú N I O R

ENTRE as mais lindas terras do norte' Vila do Conde sobressai pela beleza das suas paisagens, a riqueza dos seus monumentos e as lembranças preciosas da sua nobre história.

Ao seu porto, com os seus estaleiros de tão antiga e larga fama, aos seus mareantes de tão experimentado saber, aos seus homens ilustres, que nas empresas heróicas das descobertas, nas ciências, nas letras, no apostolado da fé tanto exaltaram o seu nome, há nas velhas crónicas referências que testemunham o seu antigo e justo prestígio.

Das suas belezas naturais se prenderam muitos espíritos brilhantes que para as suas quadras de repouso entre tôdas a elegeram: Antero, Camilo, Junqueiro, Gomes Teixeira, José Caldas, Augusto Luso e tantos outros aqui viveram, num doce recolhimento inspirativo.

Mas Vila do Conde não é hoje apenas uma terra antiga, vivendo da lembrança do seu passado e, embevecendo-se, parada, na contemplação dos seus monumentos e no encanto da sua natureza formosíssima.

É uma terra progressiva, que quer juntar ao seu património antigo, tão valioso, um património novo de novas conquistas.

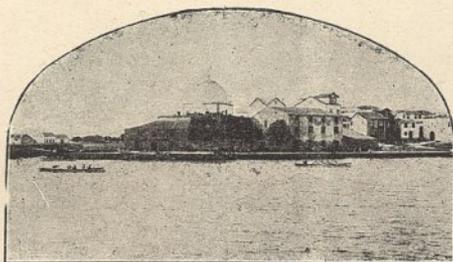
De ano para ano se tem acentuado o seu desenvolvimento industrial, com a construção de novas fábricas e a criação de novas indústrias.

A sua praia é das mais belas do Norte, airosa e higiénica, com passeios dum raro encanto, em pleno desenvolvimento de todos os seus recursos.

Se lhe falta o bulício cidadão, que é, em outras praias, a sua característica de maior realce, tem na sua vida calma e despreziosa o seu atractivo melhor.

A 35 quilómetros do Porto, com comunicações fáceis e módicas—servida pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, de hora a hora, gas-

tando no percurso trinta minutos, e por excelente estrada que um automóvel facilmente percorre—; mercados sempre bem providos; um comércio dia a dia maior; comodidades e diversões, Vila do Conde justifica largamente a preferência que muitos lhe dão e o louvor com que muitos a exaltam.



Capela do Socorro, no bairro marítimo

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

ELÉCTRO-MECANICA

DE

AIRES FERNANDES RAMALHO

Madeiras nacionais em bruto e aparelhadas — Lenhas e Carvão Vegetal

:—: MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO E ADUBOS QUÍMICOS :—:

VILA DO CONDE — MINDÉLO

Fábrica de Moagem de Milho e Centeio

de

Ana Francisca da Hora

TELEFONE. 8 — V. PINHEIRO

AVEIADA — VILA DO CONDE

**A PORTUENSE
FERREIRA & C.[^], SUCR.**

ARMAZEM DE MERCEARIA

TELEFONE, 26

Rua 5 de Outubro, 136

VILA DO CONDE

FLORES TORRES

(ANTIGA CASA FLORES)

Fabricantes, vendedores e exportadores das conhecidas e apreciadas

RENDAS DE VILA DO CONDE

Execução de todos os desenhos por mais originais que se apresentem

RENDAS PARA TODAS AS APLICAÇÕES

RUA BARÃO DE RIO AVE e LARGO 28 DE MAIO — Vila do Conde — Telefone, 42

Ao Bom Doce

TELEFONE 9

JOSÉ ALVES CUNHA

Av. Coronel Alberto Graça

VILA DO CONDE

ANTIGA CASA «ADOLFO LOUREIRO»

DE

Zeferino Moreira Brites

ESTABELECIMENTO DE FERRAGENS

TELEFONE N.º 57

Ruas: 5 de Outubro e Conde de D. Mendo — VILA DO CONDE

A. FERREIRA & BARRÊTOAutomóveis de aluguer — Oficinas de reparações
mecânica, civil e Picheiaria — Recóilhas e acessórios
de automóveis — Soldas a autogénio — Gasolina
e lubrificantes — Bicycletas

TELEFONE 27

Rua 5 de d'Outubro

VILA DO CONDE

A NOVA ANGOLANA

DE

Carlos Barros Laranja

FAZENDAS * CHAPÉUS * MODAS * MIUDEZAS

RUA BARÃO RIO AVE — VILA DO CONDE — Telef. 80

LIVRARIA DA PRAÇA

AGÊNCIA COMERCIAL

PAPELARIA — TABACARIA — LIVRARIA

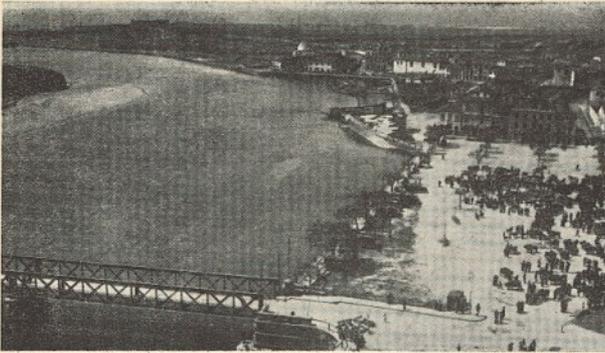
Artigos para escritório — Material fotográfico para amadores

Praça de S. João

VILA DO CONDE

TELEFONE 69**A Lacticínia do Ave, L.^{da}**

Portas Fronhas — VILA DO CONDE



Entrada de Vila do Conde



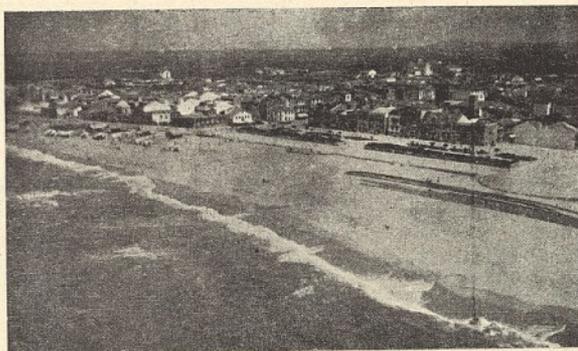
Casino vilacondense, no bairro balnear



Pelourinho vilacondense



VILA DO CONDE — à direita, o Convento de Santa Clara



Vista da Vila tirada de avião

Póvoa de Varzim

NÃO ignora, por certo, o leitor, ser a Póvoa de Varzim uma vila nortenha que se impõe à consideração e admiração de quantos a visitam e frequentam, pelos muitos títulos que a ilustram e ennobrecem.

Importante meio populacional com mais de 16.000 habitantes (e 35.000 no seu pequeno concelho), grande centro comercial e industrial, praia de banhos concorridíssima, estância de cura, repouso e distração, zona de turismo e de jôgo, pôrto de pesca.

Pela moralidade inconcussa, bondade nata e hospitalidade tradicional dos seus filhos, dedicam-lhe simpatia e amizade todos quantos têm a dita de a visitar ou de a escolher para gozar a sua época balnear.

É com saúde que os banhistas a deixam para regressarem a suas terras, aos seus lares, afazeres e ocupações, depois de nela retemperarem as forças e recrearem o espírito.

Possue a Póvoa, em grau elevado, condições de salubridade, higiene, saúde, conforto e modernismo nos seus prédios, ruas, avenidas, jardins, hotéis, cinemas, etc.

É dotada de estabelecimentos de alto aprêço, como Liceu de Eça de Queiroz, Escola Comercial de Rocha Peixoto, Colégios (para ambos os sexos), Casino e Quartel Militar.

Está ligada às principais cidades do Norte por caminho de ferro e óptimas estradas servidas por carreiras de camionetes, o que lhe permite ser visitada constantemente mas muito especialmente no verão.

As suas Festas de Verão — máximè as de Nossa Senhora da Assunção, em Agôsto, e de Nossa Senhora das Dôres, em Setembro — têm fama em todo o País.

Uma faceta singular a sobreleva a muitas terras: é essencialmente progressiva, mercê do celebrado bairrismo dos seus filhos, que exige das Edilidades melhoramentos sucessivos, de forma a apresentar-se, de ano para ano, mais garrida, mais formosa, mais importante, mais moderna.

E não serão bem vistos os dirigentes que não saibam introduzir-lhe melhoramentos cada vez mais apreciáveis.

Felizmente que, na presidência da Câmara Municipal, se encontra um Póveiro ilustre, o senhor João Pedro da Silveira Campos, que personaliza as ânsias de engrandecimento da vila e concelho e que, nestes últimos quatro anos, tem procurado transformar, modernizar, valorizar a Póvoa de Varzim com obras de vulto e que continuará a sua actuação meritória na realização de outras obras que hão-de atestar, como já têm demonstrado os melhoramentos efectuados, o seu amor acendrado por esta tão bela e sedutora terra de Varzim. Honra lhe seja!

* * *

Em documentos anteriores à Fundação de Portugal, já aparece a «vila» rural de «Verázim», oriunda, por certo, da próxima Cividade de Teroso e do Castro de S. Félix ou Laúndos. Foi povoação do antigo julgado ou terra castelã de Faria,

entre o Ave e o Cávado, na orla marítima do Atlântico. Da «vila» rural inicial, brevemente passava a centro piscatório. O Conde Dom Henrique dera ao seu companheiro D. Guterre Pelaio, entre



Vista do Rio Alto

outras herdades e possessões de Braga e Guimarães, o pórto de Varazim. Depois aparecem aqui os Cunhas, descendentes do mesmo D. Guterre, como Cavaleiros e Fidalgos da «Honra» de Varazim de Susão, sendo a outra parte do primitivo Verazim — o Verazim de Jusão — o centro piscatório, reuengo da Corôa, com Foral de D. Diniz de 9 de Março de 1308, para ser feita aqui uma «póvoa», que efectivamente se fez, chamando-se, depois, e por isso, Póvoa de Varzim, com Foral de D. Manuel de 25 de Novembro de 1514, confirmando antigos privilégios e ampliando-os.

• • •

Encontra-se a Póvoa a 28 kms. a Norte do Pórto e é servida pela Companhia dos Caminhos de

Ferro do Norte de Portugal — Linha do Pórto à Póvoa e Famalicão.

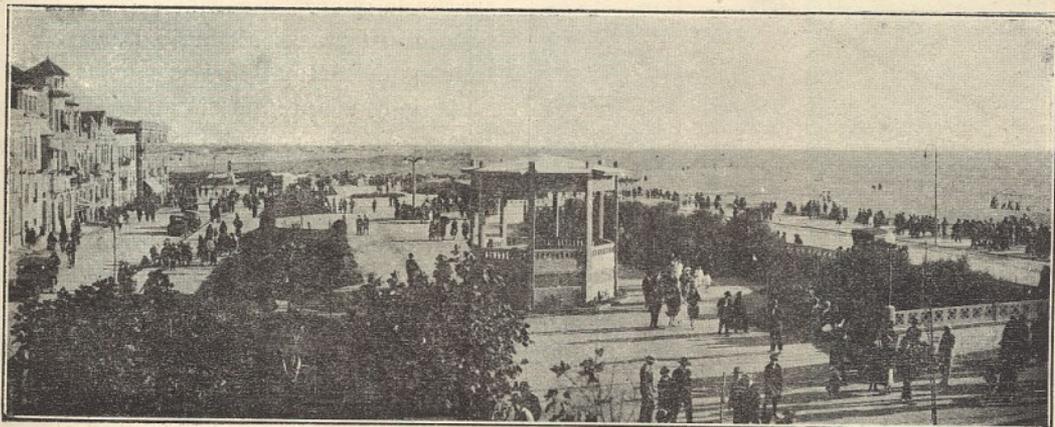
A sua praia é de primeira grandeza — extensa, ampla, com uma nota de realce incontestável derivada das centenas de barracas de banhistas. Estes passam quasi todo o tempo à beira-mar: de manhã, durante as horas do banho; de tarde, em barracas, ou fora delas, no infundável areal, a gozarem o seberbo mar e a respirarem o ar sadio e iodado; e, à noite, na larga Avenida dos Banhos, em passeio e conversa amena durante três horas. Este constitue o melhor aproveitamento da praia.

Impõe-se pela sua grandiosidade o Monumental Casino, onde se disfrutam divertimentos de requintado gosto. O Palácio-Hotel satisfaz os mais exigentes e alberga algumas centenas de pessoas nos seus modelares aposentos.

A Póvoa possui mercado diário bem abastecido, casas bancárias, água abundantíssima, luz eléctrica, rede telefónica, todos os requisitos de uma cidade moderna.

• • •

São dignos de visita no concelho a Igreja românica de S. Pedro de Rates, monumento nacional em restauração, da época da Fundação de Portugal; o Monte do Terroso (cognominado a «Sintra povoense» — Cividade), o Monte de S. Félix; os arabaldes pitorescos de Argivai com o seu vetusto aqueduto de águas para o Convento de Vila do Conde e as casas do célebre Doutor Sacra Família, de Averomar com a casa do Poeta Gomes de Amorim; do Rio Alto, com os afamados pinheiros de troncos rastejantes; de Beiriz, com as suas características fábricas de tapetes; casas onde nasceram Eça de Queiroz e Rocha Peixoto; Museu Etnográfico Municipal, etc.

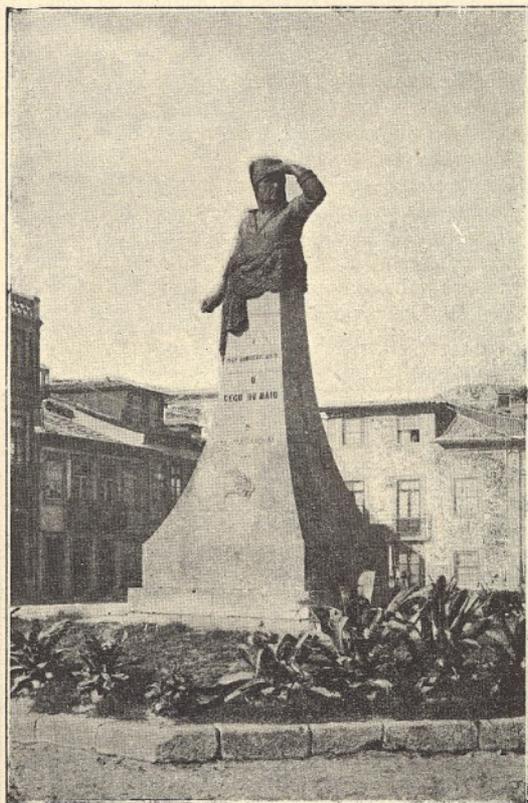


POVOA DE VARZIM — Alameda do Passeio Alegre

Contam-se entre as principais as indústrias dos banhos e da pesca. Esta tende a voltar ao seu antigo fulgôr com a construção do Pôrto de Pesca, obra do Estado Novo. Já se encontra quasi concluído o molhe norte e está em grande actividade a construção do molhe sul. A construção do Pôrto de Pesca, que será uma realidade dentro de pouco tempo, constituiu a maior aspiração da Póvoa, a condição *sine qua non* da sua existência, do seu progresso e engrandecimento.

A iniciativa particular tem melhorado imenso a vila com a construção de novos e elegantes prédios dotados com todos os requintes de modernismo.

A Câmara Municipal tem realizado obras de larga projecção em pavimentações de passeios e faixas de rolagem, em jardins e Avenidas e está a proceder a outros melhoramentos em ritmo acelerado, para que a Póvoa de Varzim prossiga na vanguarda das vilas de Portugal.



PÓVOA DE VARZIM — Monumento ao Cego de Maio

Grémio da Lavoura da Póvoa de Varzim

A distinta Direcção do Grémio da Lavoura da Póvoa de Varzim, composta pelos srs. Padre Manuel da Costa Gomes, Alberto Gomes Ervalho e António José Duarte Barbosa, no cumprimento da missão e do programa para que foram chamados, têm-se esforçado por servir, o melhor possível, não só a lavoura, não só o seu concelho, mas, também, a Nação, procurando disciplinar, organizar e defender os interesses e a actividade dos produtores agrícolas, quer, na colocação e venda dos seus produtos, quer na aquisição dos materiais imprescindíveis às explorações agrícolas e pecuárias.

A-fim-de que a sua acção se tornasse mais eficiente, a Direcção do Grémio da Lavoura da Póvoa de Varzim nunca perdeu o contacto com os outros Grémios do Distrito e com êles estudou os assuntos e os problemas de maior importância para a defesa dos mais altos interesses da Lavoura.

A-pesar-de todas as dificuldades resultantes da guerra, a gerência deste Grémio conseguiu, graças a uma criteriosa distribuição, contentar todos os seus associados.

A gerência, tendo em atenção a grande população de Aver-o-Mar, a sua intensa e variada cultura, que exige volumoso contingente de adubos, tomou a louvável iniciativa de instalar naquela importante freguesia uma Casa da Lavoura, que já iniciou a sua actividade com a prestação de excelentes serviços aos interessados.

O Grémio da Lavoura da Póvoa de Varzim merece, pois, a confiança e a gratidão de todos os agricultores do Concelho.

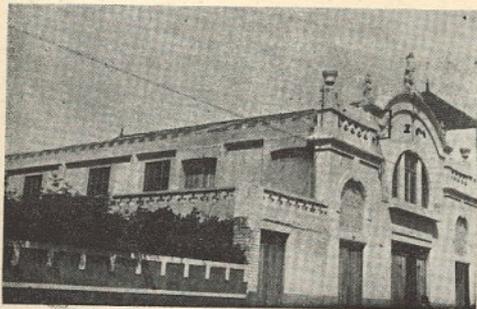
Indústria Metalúrgica

de José Ferreira de Carvalho

Póvoa de Varzim

O sr. José Ferreira de Carvalho, estabelecido com uma grande fábrica na Póvoa de Varzim, rua de Santos Minho, Telefone 150, é, com toda a justiça, considerado um técnico de invulgar merecimento e um industrial de grande iniciativa e actividade.

Além de saber construir e dirigir, soube rodear-se de pessoal competente, experimentado, e os operários que ali iniciam a sua carreira profissional encontram no seu



director não só um excelente e seguro mestre mas também um bom amigo.

À perfeição e esmero de fabrico dos seus produtos, alia sempre um factor de muita importância, que é o emprêgo de materiais de primeira qualidade e modêlos práticos e demonstrativos do seu alto valor técnico.

Na «Indústria Metalúrgica» fabricam-se motores, bombas centrifugas, máquinas industriais e todos os trabalhos concernentes a êstes ramos de actividade.

Aos industriais, automobilistas, agricultores e a todos os nossos leitores, indicamos e aconselhamos êste distinto fabricante, que honra a indústria na sua especialidade e também a Póvoa de Varzim, pois é precisamente no centro desta vila progressiva que se encontram as instalações da «Indústria Metalúrgica». E, ao recomendá-lo, não nos esqueceremos de acrescentar que os seus preços e orçamentos são sempre justos e, portanto, razoáveis.

Telefones } Pôrto — 1098
 } P. de Varzim — 39
 } Espozende — 8910

GARAGEM LINHARES

Caetano Cascão Linhares

PÓVOA DE VARZIM

Carreiras regulares de passageiros entre:

Póvoa de Varzim — Pôrto; Póvoa de Varzim — V. do Conde; Póvoa de Varzim — S.^{to} Tirso; Póvoa de Varzim — Sanfins; Póvoa de Varzim — Espozende; Barcelos — Pôrto; Espozende — Pôrto; Marinhãs — Braga; Marinhãs — Barcelos; Espozende — Viana do Castelo; Sanfins — Guimarães; Sanfins — S.^{to} Tirso; Barcelos — Roriz; Forjães — Viana do Castelo; S. Romão do Neiva — Barcelos.

END. TELEG. POVEIRA

COD. «BENTLEYS».

A. B. C. — 6.^a ED.

TELEF. 58

FÁBRICA DE CONSERVAS

«A PÓVEIRA», L.^{DA}

SUCCESSORA DE

ERNOUL DE LA PROVOTÉ PÈRE ET FILS



PÓVOA DE VARZIM

≡ PORTUGAL ≡

Fábrica Povoense de Curtumes, L.^{da}



Fábrica

Rua do Pinheiro—Telef. 145

POVOA DE VARZIM

Armazém e Escritório

R. do Almada, 392—Telef. 5955

P Ó V O

Comercial Varzinense, L.^{da}

A Z E I T E S



Fazem parte desta sociedade as firmas:

Castro & Linhares, L.^{da} — Telef. 49

D. Figueiredo & Irmãos — Telef. 47

Joaquim Teófilo Nunes Bento — Telef. 100

José António d'Araujo — Telef. 75

P Ó V O A D E V A R Z I M

Fábrica de Serração e Moagem a Vapor

Madeiras aparelhadas,
Telha, Cimento
e Lenha

F O N T A I N H A S

P Ó V O A D E V A R Z I M

Dentro das actividades póveiras merece registo e destaque a

CONSTRUTORA POVOENSE DE

Joaquim Gonçalves Lima

FUNDADA EM 1919

Serração — Carpintaria —
Marcenaria — Cerralharia
— e M o a g e m

Rua Almirante Reis — Telefone 77

P Ó V O A D E V A R Z I M

Tem a Delegação da Companhia
de Seguros «O TRABALHO»



TELEFONE N.º 114

FÁBRICA DE CURTUMES



JOÃO EVANGELISTA TELES



PÓVOA DE VARZIM

ESPECIALIDADES DO SEU FABRICO:

Camurças de limpêsa, chevreaux, cabras
para estofos e calçado, calfes, pelicas
para luvas laváveis, sola e todo o artigo

em carneiras

FÁBRICA DE CAL

Esplêndida em qualidade e rendimento

por ser cosida a mato

JOSÉ ANTÓNIO DE SOUSA FERREIRA

Fontainhas

PÓVOA DE VARZIM

FÁBRICA DE TAPETES DE BEIRIZ

C. R. MIRANDA

(FORNECEDOR DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

BEIRIZ—Fábrica a 3 kilómetros da Póvoa de Varzim

TELE } FONE—33—PÓVOA
 } GRAMAS—TARIZ—PÓVOA DO VARZIM

DEPÓSITO NO PÓRTO:
Avenida dos Aliados, 206
 Telefone 5000

DEPÓSITOS EM LISBOA:

CASA QUINTA O
 Rua Ivens, 32

GUILHERME SILVA FERREIRA, L.^{DA}
 Rua da Prata, 214-1.^o

End. Teleg.: CORDAS — Póvoa de Varzim
 TELEFONE N.º 11

Depósito em MATOZINHOS
R. Heróis de França, 173
 TELEFONE N.º 221-M

FILIAIS:

Fábrica de Cordoaria de Leixões

TELEFONE N.º 382 — LEÇA

Poço da Barca — VILA DO CONDE

Fábrica Eléctrica de Cordoaria Mecânica

DE

QUINTAS & QUINTAS

Fabrico cuidadosamente esmerado de cabos de linho, cairo, cizais e manila, assim como fio para rêdes de pesca, malhetas aramadas, amarras, para navios em tôdas as dimensões, etc.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Rua Elias Garcia, 93

PÓVOA DO VARZIM

Póvoa de Varzim



Vista da Esplanada da Práia de Banhos



Costumes Poveiros

TELEF. 120

Carlos Faria de Figueiredo

ARMAZEM DE MERCEARIA

CAMIONS DE CARGA

PÓVOA DE VARZIM

António Alves da Costa

AGREMIADO

Com Lenhas, Madeiras e Carvão

Fontainhas

PÓVOA DE VARZIM

A. Gomes, Filhos & Sá

OURIVESARIA

Importantes oficinas de Ourivesaria, Relojoaria, Cravadores, Gravadores e Joalharia. Filiais nas feiras semanais de Famalicão, Barcelos, Vila do Conde, Fontainhas, Castelo da Maia, Cò (Paços de Ferreira) e nas anuais de Vila Real e Chaves. Esta casa é na província a que mais popularidade tem, por ser a que mais barato vende.

RUA DA JUNQUEIRA, 68

TELEFONE: 38

PÓVOA DE VARZIM

TELEFONE: 52

Empresa Fabril Povoense, L.^{da}

«A POVEIRA»

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO

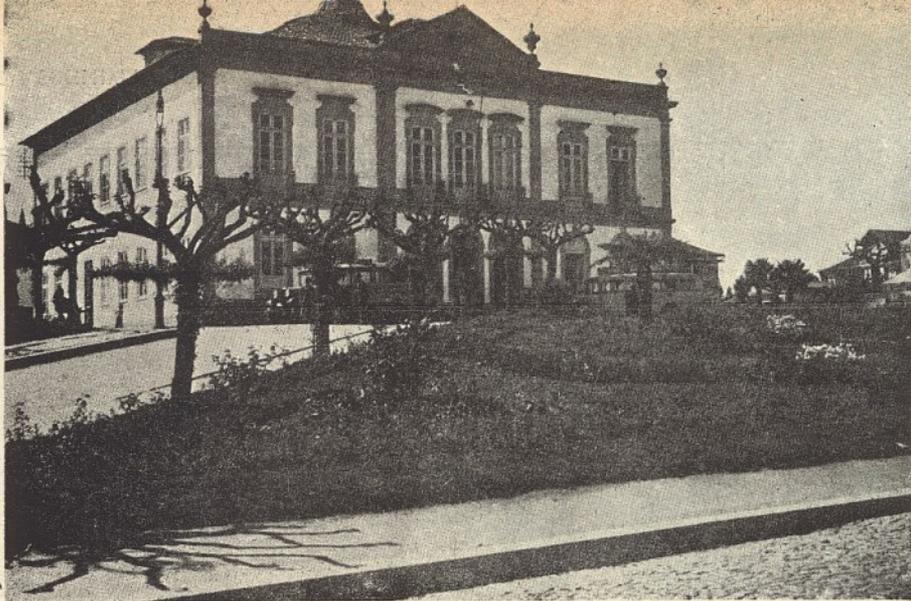
PÓVOA DE VARZIM

VIRGÍLIO ARISTIDES TAVARES

OURIVESARIA

Officinas de Ourivesaria, Relojoaria, Gravadores e Cravadores. Especialidade em Jóias género antigo. Transformação de Jóias nos mais finos gostos. Encarrega-se de todos os consertos por mais difíceis que sejam. A maior perfeição, os menores preços.

Rua da Junqueira, 54 — PÓVOA DE VARZIM



VILA NOVA DE FAMALICÃO — Paços do Concelho

Vila Nova de Famalicão

e o progresso espantoso de Riba d'Ave

VILA NOVA DE FAMALICÃO, que faz parte do distrito de Braga, é uma das mais importantes e progressivas do norte do País. A população do concelho aproxima-se já de 60 mil habitantes. Distante de Braga 19 quilómetros e 39 do Pôrto, por caminho de ferro, esta vila está servida por magníficas estradas, das quais a principal é a do Pôrto a Braga. As outras ligam-na a Santo Tirso, Guimarães, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Barcelos.

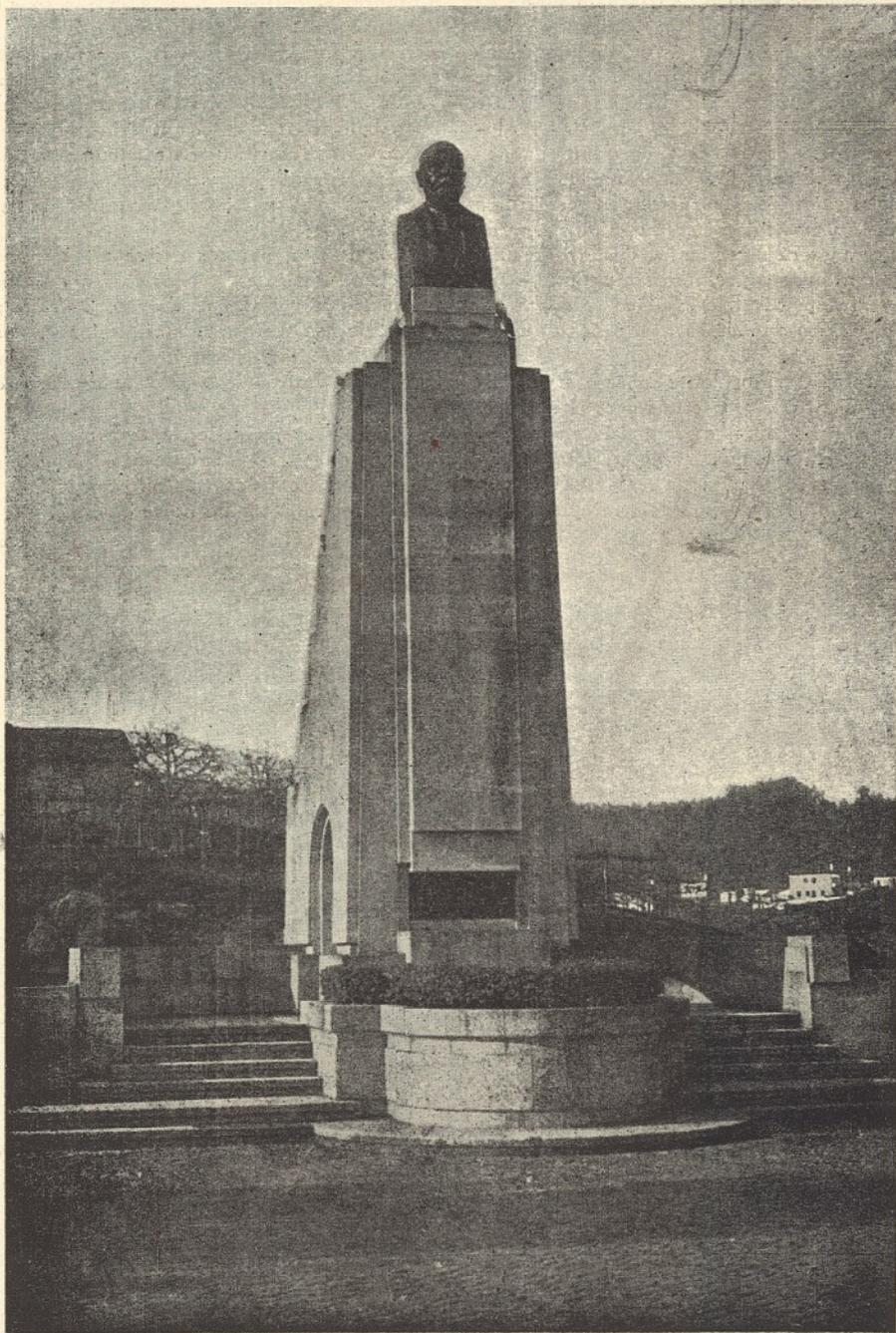
Animada dum grande espírito progressivo, Vila Nova de Famalicão é um grande centro industrial, e de dia para dia assume a feição e as proporções de uma cidade moderna, rica de atractivos e de melhoramentos constantes. As Caldas da Saúde, a cinco quilómetros, conferem-lhe uma grande categoria turística. São várias as suas indústrias, em que exercem a sua actividade muitas centenas de operários. As principais são as de fição e tecidos, malhas, lanifícios, adubos, relógios, guarda-sóis e botões.

Preside actualmente aos destinos do Município o sr. Álvaro Marques Folhadela antigo vereador, e pessoa das mais experimentadas na adminis-

tração e orientação de algumas das mais importantes empresas comerciais e industriais. Além disso, a vila deve-lhe altos serviços pela obra magnífica, digna de todos os elogios, que conseguiu levar a cabo na «Casa dos Pobres», modelar instituição da assistência. Acompanha-o, nas funções de vice-presidente, o sr. Joaquim Carvalho Pinheiro de Lacerda, gerente do «Grémio da Lavoura» e figura de notável destaque.

Em melhores mãos, pois, não podiam ficar entregues os problemas e os destinos de Vila Nova de Famalicão.

A freguesia do Concelho que mais notavelmente tem progredido é, sem dúvida alguma, Riba d'Ave. Chamam-lhe — e a designação assenta-lhe admiravelmente — a cidade do trabalho. Mas, ao falarmos de Riba d'Ave, não podemos nem devemos esquecer uma grande figura a quem a freguesia deve os alicerces fortes do seu prodigioso progresso. É a Narciso Ferreira que nos referimos. Efectivamente, a este homem, por todos os títulos ilustre, deve a linda localidade tudo que ela hoje representa como centro de trabalho e como exemplo de acção social, pois êle, em 1936, como afirmou



VILA NOVA DE FAMALICÃO — Estátua de Narciso Ferreira

um distinto jornalista, anteviu e deu começo a um plano, conhecido pouco depois pelo plano de Beveridge.

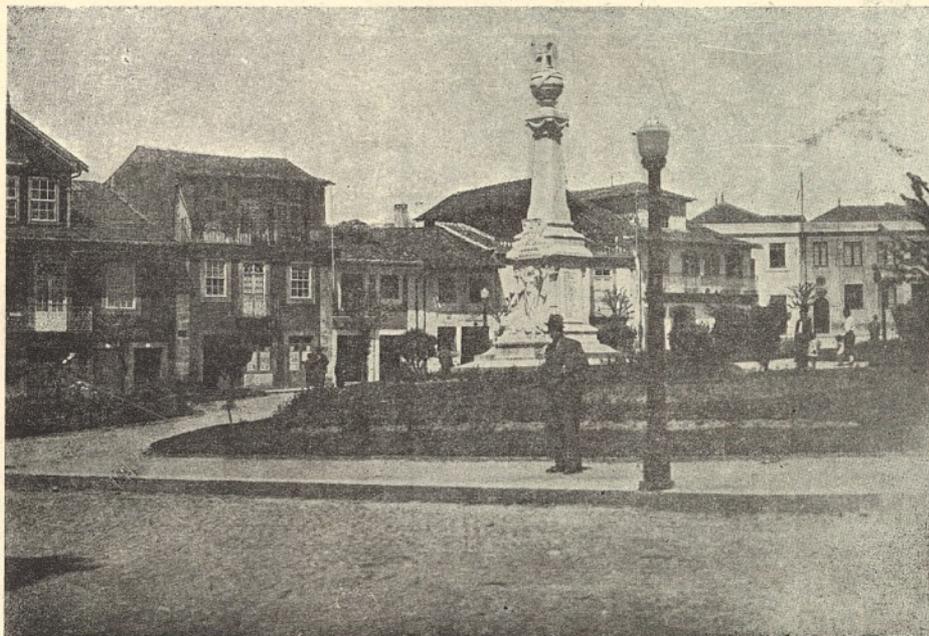
Narciso Ferreira iniciou em 1916 uma campanha a favor do aproveitamento das quedas de água para força motriz aplicada às indústrias e para a produção da electricidade. Como os verdadeiros homens de acção passam sempre da palavra para a realidade, Narciso Ferreira meteu ombros aos seus projectos. Mais tarde, seus filhos vieram continuar e completar-lhe a obra grandiosa. Escusado será dizer que a Câmara Municipal acompanhou sempre, com simpatia, e, sempre que lhe foi possível, com a sua colaboração, todos os progressos e tôdas as aspirações de Riba d'Ave.

Por exemplo, a velha Ponte sobre o Ave, acañhada, foi substituída por outra magnífica, que é a actual, com os cobres da freguesia e a cooperação do Município e do Estado. A iluminação pública é obra dos industriais da região. A esplêndida avenida, embelezada por dois renques de tí-

lias, é igualmente obra levada a efeito com os dinheiros de Riba d'Ave. Um dos seus edifícios mais elegantes é, sem dúvida, o Teatro Narciso Ferreira. Em frente há um encantador grupo de casas para operários, cada uma delas com seu alpendre e jardim. Acima do teatro há também um outro belo grupo de casas operárias, mas construídas há anos, e que constituem um documento honroso de que em Riba d'Ave os industriais se anteciparam duma maneira admirável à construção de bairros operários.

Por tôda a parte sente-se a acção social de Narciso Ferreira e dos seus continuadores. São as escolas, o hospital, os bairros operários, a crèche, o lactário, as cantinas, monte-pios e, dentro em breve, dois grandes pavilhões — um para tuberculosos e outro destinado a repouso de operários.

Riba d'Ave, cidade de trabalho, pelas realizações magníficas com que está dotada, graças ao espirito bairrista dos seus naturais, é hoje um dos mais belos recantos do norte do País.



VILA NOVA DE FAMALICÃO — Praça 9 de Abril e Monumento aos Mortos da Guerra



VILA NOVA DE FAMALICÃO — Ponte sôbre o Ave e Teatro



VILA NOVA DE FAMALICÃO — Campo Mousinho de Albuquerque

CASA ALVES
DE
ALVES & IRMÃO, L.^{DA}

ARMAZEM DE FAZENDAS DE LÃ E ALGODÃO
POR JUNTO E A RETALHO ■ ARTIGOS DE PAPE-
LARIA ■ CALÇADO, CHAPÉUS, GUARDA-SOIS,
MIUDEZAS, MERCEARIA, FERRAGENS, TINTAS
E TODOS OS ARTIGOS DE CONSTRUÇÃO CIVIL
(A CASA QUE MAIS BARATO VENDE)

Estação de Caminho de Ferro — CANIÇOS

TELEFONE: 19

RIBA D'AVE

TELEFONE 26

As grandes Oficinas Gráficas «Minerva»

DE

Gaspar Pinto de Sousa, Suc.^{res}, L.^{da}

Nem pelo facto de serem das mais caras
deixam de ser das mais económicas...
...Os trabalhos rápidos e perfeitos são
grandes factores económicos.

VILA NOVA DE FAMALICÃO

«BOA REGULADORA»

DE
J. Carvalho & Irmão, L.^{da}

VILA NOVA DE FAMALICAO

RELÓGIOS DE MESA E PAREDE

Vendem-se em todas as Relojoarias e Ourivesarias

SECÇÃO DE CARPINTARIA

Fornecimentos para construções, com madeiras escolhidas

CASA DA PONTE

DE

Joaquim Alves d'Oliveira

RIBA D'AVE — CANIÇOS — FAMALICÃO

OURO — PRATAS —
JÓIAS — RELÓGIOS

Telefone 4

OURIVESARIA CUNHA

J. M. Cunha & Filho, L.^{da}

Officinas próprias

VILA NOVA DE FAMALICÃO

AMADEU MESQUITA

Correspondente de Bancos

Delegado da C.^a de Seguros «Garantia»

TELEFONE 31

VILA NOVA DE FAMALICÃO

End. telegr.: J. TEIXEIRA

José da Costa Teixeira

Grande depósito de cal da Figueira e Cantanhede, telha tipo Marselha e nacional, bicas, lousa, bancas, algeirós, mesas de lousa, tijolo e outros artigos concernentes a construções

Campo Mousinho d'Albuquerque

FAMALICÃO

A Industrial do Barreiro, L.^{da}

ARMAZÉM DE:

FERRAGENS, DROGARIA, TELHA,
CAL DA FIGUEIRA, TUBOS DE
GRÉS, ADUBOS QUÍMICOS, ETC.

TELEFONE
N.º 115

FÁBRICA DE:

TUBOS DE CIMENTO, BLOCOS
E TODA A CONSTRUÇÃO
EM CIMENTO ARMADO.

Rua Narciso Ferreira, 73

VILA NOVA DE FAMALICÃO

Centro Industrial de Delais, L.^{da}

ARMAZÉM DE FAZENDAS

TELEFONE N.º 8

DELÁIS

MINHO II

ANTÓNIO A. PASSOS

COM TECIDOS, ALGODÃO E LÃS

POR JUNTO E A RETALHO

Estação do Caminho de Ferro

SANT'ANA

RIBA D'AVE

Sousa, Silva & Companhia, L.^{da}

Armaazém de cal, telha francesa e cimento, sulfato de cobre e enxofre, ferro e arame para ramadas, ferragens e tintas. Vidros, óleos, gasolinas, adubos químicos, carvão de forja e de gás, artigos de fundição e diversas miudezas.

Canicos — Vila Nova de Famalicao

SOCIEDADE COMERCIAL, L.^{DA}

Fábricas de Serraçoão, Caixotaria, Carpintaria,
Materiais de Construção, Artigos Cerâmicos

Revendedora autorizada da "Companhia União Fabril" (de Lisboa) — Depositária de "A Tabaqueira"

SÉDE:

LORÊDO

TELE } gramas: SOCOLI
} fone: 32 (P. B. X.)

«SECÇÃO CUF»

Campo M. d'Albuquerque, 56-57
Telefone: 101

FILIAIS:

«SECÇÃO CERÂMICA»

Rua da Liberdade, 789-797
Telefone: 32

VILA NOVA DE FAMALICÃO

Fábrica de Fiação e Tecidos de Sant'Ana

Panos Alinhados e Riscados
para o Continente e Colónias

Silva Guimarães, Pereira & C.^a, L.^{da}

DELEGAÇÃO NO PÓRTO:

Muro da Ribeira, 5

TELEFONE 1008

TELEFONE 12—RIBA D'AVE

Sant'Ana—Riba d'Ave

ESTAÇÃO C. DE FERRO—CANIÇOS

Fábrica de Santo António do Caído

PROPRIETÁRIOS

(Francisco I. da Cunha Guimarães & Filhos)

Tecidos de algodão, sêda e mixtos

Telefone 4761

Pedóme—Vila Nova de Famalicão

TELEFONE: 39

FÁBRICA DE LOUREDO

Carvalhos, Castro & C.ª, L.ª

VILA NOVA DE FAMALICÃO
(PORTUGAL)

Hermenegildo Mesquita & Filhos

FÁBRICA A VAPOR DE TECIDOS
DE ALGODÃO E TINTURARIA
(DA LABRUGE)

JOANE FAMALICÃO

FÁBRICA DE TECIDOS

LUSITÂNIA

DE
Américo Rodrigues Vilarinho

Fabrico especial de Colins,
Casimiras e outros artigos de algodão

JOANE FAMALICÃO

Telo } fone 1277
gramas: OFICIALDA

Fábrica de Fiação e Tecidos de Riba d' Ave
Sampaio, Ferreira & C.ª, L.ª

ESCRITÓRIO NO PORTO:
Avenida dos Aliados, 179, 1.º RIBA D' AVE

FÁBRICA A VAPOR
DE TECIDOS DE ALGODÃO

MESQUITA & C.ª

Labruge Joane - FAMALICÃO

TELEFONE: 85

Lanifícia do Outeiro, L.ª
— FÁBRICA DE LANIFICIOS —

Fiação, Tecelagem e Acabamento
ESPECIALIDADE EM COBERTORES FINOS
:: E ARTIGOS DE ALTA NOVIDADE :

VILA NOVA DE FAMALICÃO

TELEFONE: 9

C. Lopes & Companhia

MERCEARIA, CHÁ E CAFÉ
— PAPELARIA — FERRO, ADUBOS QUÍMICOS
CIMENTO, SULFATO E SAL

Rua de Santo António, 25-35 Rua de Santo António, 49-53
VILA NOVA DE FAMALICÃO

ENDEREÇO TELEGRÁFICO: -OUROARTE
TELEFONE: 123

JÓIAS / PRATAS / RELÓGIOS

OUROARTE
LIMITADA

VILA NOVA DE FAMALICÃO

CASA SANT'ANA

DE

HENRIQUE PEREIRA DA SILVA

MERCEARIA, FERRAGENS, DROGAS, VIDROS, LOUÇAS, CHAPÉUS, CALÇADO, GUARDA-SÓIS,
 MIUDEZAS, PAPELARIA, TECIDOS DE ALGODÃO, LÃ E SEDA

CAMINHO DE FERRO: CANIÇOS

SANT'ANA — Riba d'Ave

Fundição e Cerralharia Mecânica
Construção de Máquinas

J. M. Dias da Silva

Estação C. F. CANIÇOS

Correio : Bairro-Minho 11

Telefone : Posto-Público-Bairro

RIO AVE

BAIRRO MINHO

Vila Nova de Famalicão

Padaria Santana

DE

RIBA D'AVE

Joaquim Pereira Veloso

Fabrico esmerado de Pão de Milho, Mistura e Trigo

OFICINA DE CALÇADO
 DE **SERAFIM PEREIRA GONDAR**
 DELÃIS-FAMALICÃO

CASA RIBEIRO de Luiz Ribeiro

Mercearia, Ferragens, Drogas, Papelaria, Miudezas, Fazendas de Lã e Algodão — Calçado, Guarda-chuvas e diversos artigos

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO
 Delais — Vila Nova de Famalicão — Telef. 8

J. J. de Jesus Ferreira & C., L.^{da}

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO
 S. Mateus — Riba d'Ave — V. N. de Famalicão

Abilio de Azevedo Carvalho

COMÉRCIO AMBULANTE

SANTANA

RIBA D'AVE

A. VIEIRA DE CASTRO

CONFEITARIA E PASTELARIA

SALÃO DE CHÁ

Rua de Santo António, 22-30

Telefone 156

V. N. DE FAMALICÃO

Sebastião António Alves

Fazendas de Lã e Algodão, Miudezas, Calçado;
 Guarda-Chuvas e Chapéus, Mercearia e Ferragens, Louças e diversos artigos

SANT'ANA — RIBA D'AVE

Est. C. de F.: CANIÇOS

End. Teleg.-Postal RIBA D'AVE

Raul Gomes de Paiva

Armazém de sola e cabedais, Fábrica de calçado
 — manual, Camisas, Chapeus, Gravatas, etc. —

RUA ADRIANO PINTO BASTO

VILA NOVA DE FAMALICÃO (Portugal) — Telefone 21

TELE } GRAMAS: MADEIRAS
 FONE N.º 27

Francisco da Costa Matos

SERRAÇÃO E COMÉRCIO GERAL DE MADEIRAS — MATERIAIS
 — DE CONSTRUÇÃO — TRANSPORTE EM CAMIONETE —

Sede :

Avenida Barão da Trovisqueira
 FAMALICÃO

Filial :

Avenida Alcaide de Faria
 BARCELOS



POMAR DE GAVIM

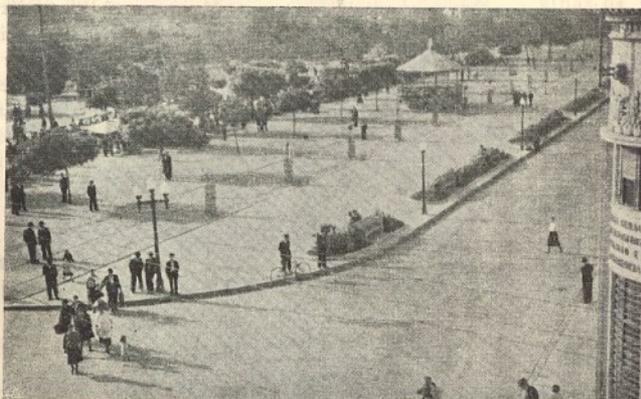
DE

JOSÉ TEIXEIRA NUNES

Pomar Industrial -- Criado pelo Ministério da Economia

DELÃES

ESTAÇÃO C. FERRO
CANIÇOS (NORTE)



VISTA DO CAMPO DA FEIRA

MANUEL FERNANDES

Som oficina de Ferrador e Seridotecnia em

BAIRRO - CANIÇOS

Sociedade de Fazendas de Bairro, L.^{da}

Lãs, tecidos de algodão—Múdezas—Junto e retalho

Estação C. F. — CANIÇOS Telefone: Posto Público-Bairro Correio: Bairro Minho 11

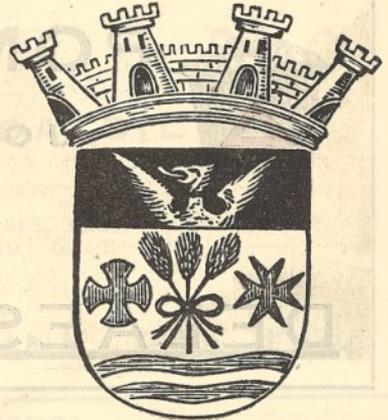
BAIRRO - VILA NOVA DE FAMALICÃO

MAIA

Terra de Trabalho e de Beleza

Por JOÃO ARTUR CARVALHO DA FONSECA

(Da Comissão «Pró-Barreiros»)



A MAIA, embora geográficamente pertença ao Douro Litoral, tem tódas as características da vida minhota e cheios de pitorescos são muitos dos seus costumes.

Aqui, a mulher, que nas Beiras e Trás-os-Montes só por excepção deixa o amanho do seu lar para ir cuidar da terra, aparece-nos desde menina, ora guiando o carro de bois, ora apascentando linda manada de vacas, ou tangendo carinhosamente a junta, cujo esforço faz girar a nora que despeja continuamente nos milheirais a água que lhes dá sustento e vida; é ela que muitas vezes substitui o homem nos trabalhos árduos do campo e os seus braços robustos não deixam sentir a falta daquele.

A terra, ubérrima e franca, compensa tóda a cansa e esforço com ela dispendidos e raro é o lavrador, ainda mesmo o que possui pequena propriedade, que não viva com largueza e não amealhe consideráveis somas.

A cultura do milho feita em grande escala, a dos legumes e a das hortaliças, bem como a produção de madeiras, cujas matas se desenvolvem de forma admirável, aliadas à criação do gado de tódas as espécies, fazem do concelho uma das regiões agrícolas de grande valor no norte do país.

A Indústria tem-se desenvolvido notóriamente, possuindo o concelho inúmeras fábricas tais como a de sabão e licores na vila de Barreiros, as de moagem e massas em Águas Santas, a de moagem em Moreira, a de tecidos e extractos de laranja em Vila Nova da Telha, a de cortumes

em Gueifães, as de fiação e tecidos no Castelo, a de persianas em Silva Escura, e muitas outras de somenos importância, é certo, mas que contribuem também, dentro das suas possibilidades e acção, para o engrandecimento do concelho.

Para o estabelecimento destas indústrias, muito contribuiu a esplêndida rede de estradas que cortam a Maia em tódas as direcções.

A Escultura Religiosa atingiu no concelho um grau elevado. Tão grandê foi o seu desenvolvimento e tamanha a sua perfeição que, se a Maia é hoje conhecida em algumas nações da Europa e da América — o que para nós é motivo de legítimo orgulho — isso se deve aos escultores maiatos que põem tóda a sua pericia na modelação de imagens, honrando-se dessa maneira a si e à terra que lhes serviu de bêrço.

Sob o ponto de vista Panorâmico, a Maia oferece-nos horizontes cheios de encanto e de beleza, dignos de serem passados para a tela pelo pincel de um grande artista.

Subindo ao monte da Caverneira, em Junho ou Julho, o espectáculo que se nos oferece é verdadeiramente deslumbrante. Avistam-se ao longe as freguesias de Milheirós, Nogueira, Vermoim e Barca, da Maia, e S. Mamede de Infesta, do vizinho concelho de Matozinhos, tódas com o seu casario branco em flagrante contraste com o verde viçoso dos prados e o amarelo doirado das searas próximo a serem ceifadas.

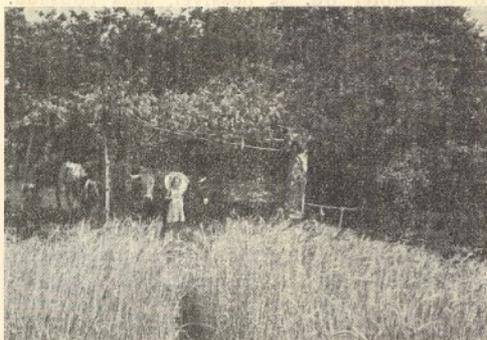
Ao fundo depara-se-nos o rio Leça no seu murmúrio constante, ora alegre ora triste, confor-



Dr. Carlos Pires Felgueiras
Dinâmico presidente do Município.
Homem que a Providência nos enviou,
na hora própria, para Bem da Maia



Vista parcial de Barreiros,
vila sede de concelho



O trigo ainda não foi ceifado, mas
procede-se já à rega do milho temporão

me o seu leito é mais ou menos acidentado, parecendo no seu murmurar alegre dizer-nos do seu contentamento por vir de accionar o rodízio dos moinhos que no seu labor transformaram o cereal na farinha nevada, que há-de levar aos lares a abundância do pão que dá fôrça e vida.

Não pensem, porém, à face do que acabamos de expôr, que a Maia sòmente no verão é digna de ser visitada! De maneira alguma tenham essa suposição! Nós preferimos até percorrê-la, de lés a lés, na primavera, porque tôda ela é, nessa altura, um canteiro florido, onde o perfume variado

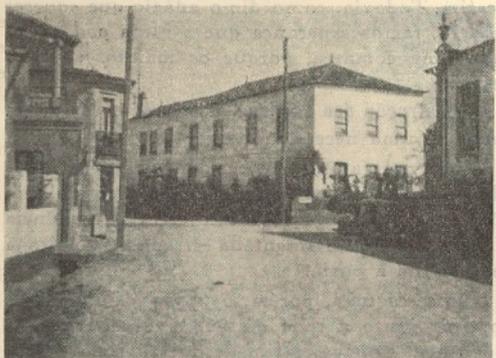


Santo Lenho de Moreira

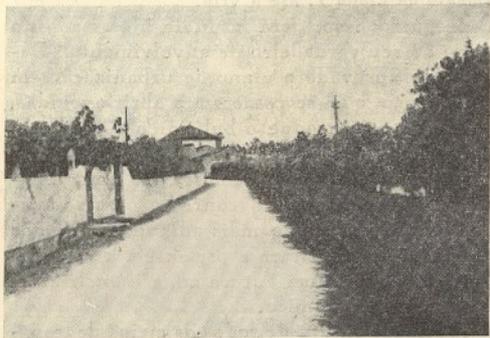
das suas lindas flôres obriga o viandante a visionar-se num jardim encantado. Não faltam, até, as fadas de maravilha, que são tôdas as raparigas da Maia. Esbeltas e graciosas, de rosto côrado e sorriso franco, elas deram motivo para páginas de grande beleza a escritores como Ramalho e Eça.

Com todos êstes predicados, a que há a acrescentar o valor histórico de um concelho que foi berço do «Lidador», é de crêr que a Maia seja em breve uma grande zona turística, para o que tem indubitáveis possibilidades. Há sòmente que saber aproveitá-las.

Instítua-se na sede do con-



Ao centro, a casa que pertenceu ao grande
escritor Ramalho Ortigão, na vila de Barreiros



Na primavera, os caminhos e estradas da Maia estão orlados
de flores, de que esta gravura nos dá uma pálida ideia

celho um hotel ou, se possível, uma pousada. Criem-se em terrenos anexos a esse hotel ou pousada campos de tennis e rings de patinação, organizem-se diversões próprias e indispensáveis numa zona de turismo e teremos dessa maneira lançado as bases para o seu desenvolvimento económico.

Resta depois saber canalizar para esta terra de sossêgo, de ares secos e puros, a sociedade elegante do Pôrto. Ela não deixaria de vir passar connosco as tardes calmosas de verão e os fins de semana, já porque esta vila fica, em automóvel, a uns es-

cassos quinze minutos do centro da cidade Invicta, já porque os maiatos são verdadeiramente hospitaleiros e sabem cativar quem deles se aproxime.

A juventude viria até nós para se entregar à prática dos seus desportos favoritos, enquanto os mais amadurecidos pela idade procurariam o contacto directo com a Natureza para tonificar o organismo com o ar a que as muitas árvores dão salubridade.

No seu regresso ao Pôrto uns e outros levariam mais saúde no corpo e, até, mais saúde na alma.

As suas aspirações

AS aspirações justas da vila não nasceram hoje, não vêm de ontem, são de sempre. Datam da transferência acertada da sede do concelho para esta localidade. E dizemos transferência acertada, porque a cabeça de qualquer concelho deve ser, tanto quanto possível, a freguesia mais central.

Ora Barreiros é na verdade o centro da Maia e tem possibilidades de vir a ser uma grande vila. Necessita apenas, para isso, que lhe dêem aquilo que vem pedindo, com tóda a razão, há vários anos.

Em primeiro lugar, como concelho urbano que é, há que **Urbanizar**. Não se compreende que para acreditarmos que a Maia seja um concelho urbano, tenhamos de lançar mão do código administrativo. Nada há, de facto, que o distinga dum concelho rural.

Temos a seguir que criar na sede um **Mercado**, para facilidade do seu desenvolvimento económico. Esse mercado poderá ser até, o ponto de influência para chamar à Maia as gentes do Pôrto.

Vem depois como necessidade inadiável o **Prolongamento da Linha 7**, até à vila.

Conseguido isso, terá a Maia ingressado no caminho do seu verdadeiro desenvolvimento. Depois de ser aprovado o plano de urbanização em estudo e logo que se comecem a abrir avenidas, não faltará quem troque o bulício da cidade pelo sossêgo e pelos ares puros da Maia.

E se se conseguir, como é desejo do nosso Município, desviar dentro do concelho o curso à linha de Guimarães, como mais adiante exporemos com factos que justificam a pretensão, a Maia ficará sendo então uma futura zona industrial de grande alcance económico.

A facilidade futura de todos os meios de transporte, a proibição de novas fábricas na área da cidade do Pôrto e ainda a necessidade, em curto

lapso de tempo, dum maior desenvolvimento industrial, são disso sobejas provas.

A **ampliação dos Paços do Concelho** é um melhoramento que se impõe. Depois da demolição dos edifícios das escolas e dos antigos C. T. T., a frente dos Paços do Concelho—obedecendo, como não pode deixar de ser, à estética do local—ficará voltada para a estrada Pôrto-Braga. Há que alargar o edifício no sentido norte-sul para sua elegância é certo, mas também porque depois da efectivação dos melhoramentos preconizados, não pode deixar o concelho de ser elevado a categoria superior e desta maneira ter de montar serviços que agora não possui.

Precisamos ampliar o edifício, mas façamo-lo sòmente de uma vez, com a idéia fixa que teremos, amanhã, de estabelecer nêle um Tribunal, o que não será de todo impossível se nos unirmos para servir o concelho, tendo presente a frase de Salazar «todos não seremos demais para continuar Portugal».

Mas é necessário trabalhar muito para atingir esse fim. Todavia, como diz o adágio que «querer é poder», temos esperança que a Maia *podrá ser* ainda uma comarca, porque os maiatos assim o *querem*.

A **construção dos Edifícios Escolares e dos C.T.T.** é também uma necessidade urgente.

As crianças, acanhadas em duas das salas adaptadas para o ensino, anseiam pelo seu edifício próprio, sem o risco que lhes oferece a frequência do actual com a movimentada estrada Pôrto-Braga a passar-lhe à porta.

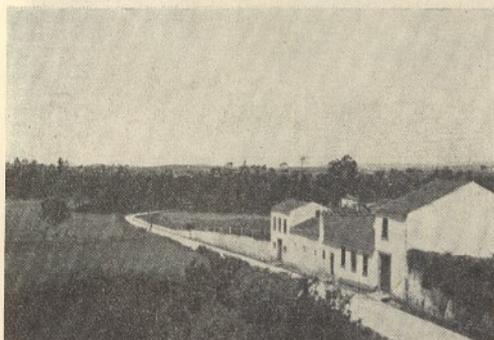
Não se esqueça, porém, o nosso Município de construir junto a cada edifício a respectiva e indispensável cantina, a-fim-de que as crianças pobres possam encontrar nelas o alimento que lhes mingua em casa e a Escola seja, de facto, o local



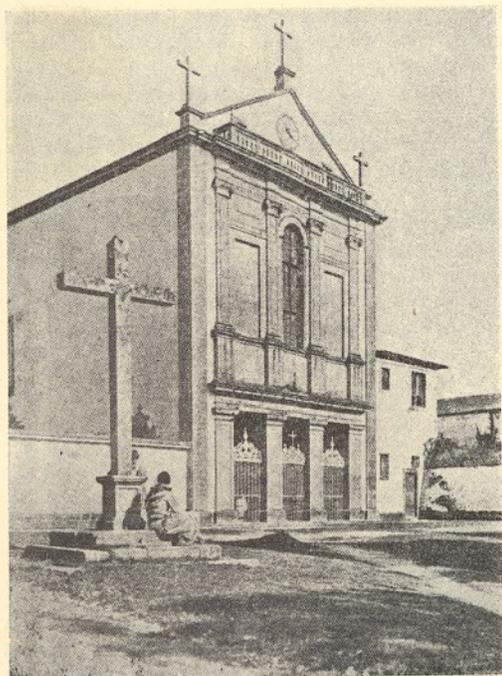
Um Moinho em Ardegães — Nesta gravura vê-se também uma vaca a pastar, enquanto a sua dona, ao mesmo tempo que a vigia, lava a roupa



RIO LEÇA — Um trecho do rio Leça, visto através do arcos da ponte de Ardegães



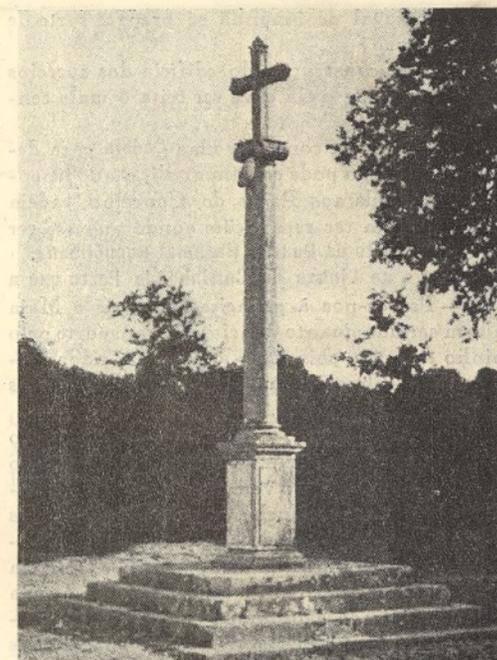
ESTRADA PARA VERMOIM — Estradas como esta de lindas paisagens e admirável piso cortam o concelho em tôdas as direcções



IGREJA DE MOREIRA



CAMARA MUNICIPAL DA MAIA
(Edificio actual - Barreiros)



CRUZEIRO DE MOREIRA



PONTE DE PEDRA
(Antiga «ponte petrina»)



MOSTEIRO DE ÁGUAS-SANTAS



CASTRO DA MAIA
(Castelo de Aguas-Santas)

onde o Portugal de amanhã se prepare forte de corpo e alma.

Quanto à construção do edificio dos correios também se impõe e ela deve ser feita o mais central possível.

Necessitamos de construir uma Cadeia para demolir, porque não pode continuar ali, a que se encontra encostada aos Paços do Concelho, cadeia essa que deveria ter repartições aonde pudesse ser instalado o Pôsto da Guarda Nacional Republicana.

A Maia e as Linhas de Caminho de Ferro que a servem — Parece-nos à primeira vista que a Maia está bem servida quanto a meios de transporte pelo caminho de ferro, pois que a atravessam nada menos de três linhas: a da Póvoa, a de Guimarães e a de Cintura.

Verificando, porém, a planta topográfica do concelho chegamos, infelizmente, a uma conclusão contrária. É certo que o vemos atravessado na direcção norte-sul, por aquelas duas primeiras linhas e no sentido nascente-poente pela de Cintura. Todavia constatamos que as duas primeiras correm quasi paralelamente dentro do concelho, e a uma distância média de 3 quilómetros, dando como resultado haver freguesias servidas por duas linhas como a de Custóias e Moreira e outras sem nenhuma. Estão neste caso as populosas freguesias de Vermoim, Silva Escura, Nogueira e Barca.

O sr. presidente da Câmara, Dr. Carlos Pires Felgueiras, se bem que não estudasse profundamente o assunto, porque o tempo é pouco em relação aos problemas que urge resolver, que são muitos, dedicou-lhe já alguns momentos de reflexão e concluiu que é necessário modificar dentro do concelho o curso á linha de Guimarães, levan-

do-a pelo limite das freguesias de Barreiros e de Vermoim até ao Castelo, onde retomaria o primitivo curso.

Desta maneira serviria melhor a Vila, cuja estação deveria ficar a uns escassos 200 metros do seu centro e daria fácil meio de deslocação à população das freguesias de Vermoim, Nogueira, Silva Escura e Barca a que já nos referimos.

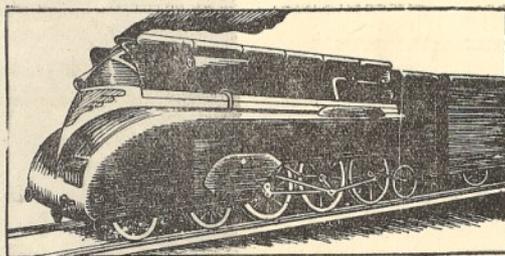
De facto a linha de Guimarães, dentro do concelho de Maia, não serve os interesses do concelho, não serve, por conseguinte, os superiores desígnios da Nação.

Razão tem o nosso presidente da Câmara para pensar em modificar o seu curso. Oxalá o consiga para bem da Maia.

Municipalização dos Serviços Eléctricos — Sabemos que o nosso Município está a estudar, juntamente com o plano de urbanização da vila, a municipalização dos serviços eléctricos. É até natural que quando estas linhas vierem a público, aqueles dois problemas de transcendente importância para o concelho hajam já sido resolvidos. Nem outra coisa é de esperar da acção dinâmica da nossa Câmara, guiada pela mão firme e cautelosa, inteligência clara e larga visão do seu presidente, Ex.^{mo} Sr. Dr. Carlos Pires Felgueiras.

Aproveitamos, porém, esta oportunidade para afirmar que uma tal medida traz grandes benefícios para o concelho.

São estes os problemas que é necessário atacar de frente e com energia, fazendo-os entrar imediatamente no campo das realizações para o bom nome do concelho e maior prestígio das pessoas que tenham a honra de os solucionar.



Empresa Algodoeira do Castelo, L.^{da}

(Fundada em 1934)



**FÁBRICA DE LINHAS
DE COSTURA, BORDAR, ETC.**



FÁBRICA EM:

CASTÊLO DA MAIA
(TELEFONE, 16-C)

Telefone, 27 — Castêlo

Armindo Ferreira da Silva (Bajouca)

FORNECEDOR DE MADEIRAS,
LENHAS, CARVÃO VEGETAL
E CARVÃO PREPARADO PARA
GASOGÉNIO

**FREGUESIA DE S. PEDRO
CASTÊLO DA MAIA**

ARMAZÉM DE MERCEARIA
DE

Constantino Dias Farinha



ARMAZENISTA DE VINHOS E SEUS
DERIVADOS—DEPÓSITO DE TABA-
COS, FÓSFOROS E PAPEL DE FU-
MAR—MOAGEM DE CAFÉ, CHÁ,
ESPECIARIAS, ARTIGOS COLONIAIS
E PAPELARIA



BARREIROS DA MAIA

Telefone 26
VERMOIM

ARMAZÉM DE VINHOS

DE

Maria José Ferreira Maia



VILA DE BARREIROS MAIA

Tel. 39-VERMOIM
(CHAMADAS)

Arôso, Oliveira & Ferreira, L.^{da}

ARMAZÉM DE DROGAS, PRODUTOS
QUÍMICOS E ESPECIALIDADES FAR-
MACÉUTICAS

BARREIROS—MAIA

Fortunato Silvério

TAPETES FORSIL

TAPETES — CARPETES — PASSADEIRAS
FABRICO ESPECIAL DE LÃS



PEDRAS RUBRAS

MOREIRA

AUTO-VIAÇÃO

A. MAIA & C.^ª

AUTOMÓVEIS E CAMIONETES DE ALUGUER. CARREIRAS
ENTRE A VILA DO CONDE, FEIRA DO CÔ E FAMALICÃO
EM DIAS DE FEIRA. CARREIRAS DIÁRIAS ENTRE PRAIA
DE ANGEIRAS-PORTO, CARRIÇA-PORTO E VICE-VERSA

TELEFONE, 8

CASTELO DA MAIA

Telefone, 17 — CASTÊLO

Sociedade Industrial do Castelo, L.^{da}

FABRICA TECIDOS ALGODÃO

CASTÊLO DA MAIA

América dos Santos Quelhas

Com estabelecimento de Carnes Verdes em

VILA DE BARREIROS

CASTÊLO E

PEDRAS RUBRAS

OFICINA DE MARCENARIA

DE MANOEL DA SILVA CAMPOS

MERCEARIA, VINHOS E MIUDEZAS

FREGUESIA DE SANTA MARIA DE AVIOSO

LUGAR DE CIDADELHA — CASTELO DA MAIA

JOAQUIM O. MAIA

ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

Agente do PETRÓLEO «SONAP»

CASTÊLO DA MAIA

José Simões Ferreira

ARMAZÉM DE AZEITES FINOS E DE CONSUMO, PETRÓLEOS E SEUS DERIVADOS

BARREIROS DA MAIA

Telefone, 34 — VERMOIM

OFICINA DE MARCENARIA

DE ALBINO JOSÉ DE PINHO

Nesta oficina fazem-se moveis em todos os estilos dos mais modestos aos mais luxuosos. — Também se encarrega de reparações dos mesmos

S. Pedro de Avioso — Castelo da Maia — Pedidos ao Tel. 15 — Castelo

ALFAIATARIA CENTRAL DE

JOSÉ DE OLIVEIRA BARROS

BARREIROS — MAIA

TELEFONE 2 — VERMOIM

RESTAURANTE COSTA — Almoços e jantares DE JUVENAL FERREIRA DA COSTA

VILA DE BARREIROS — MAIA

Telefone, 2 — VERMOIM

Mercearia e Garagem CENTRAL

de DOMINGOS NOGUEIRA DA COSTA

CATASSOL — BARREIROS

Tel. 31 — VERMOIM

ANTÓNIO LUIZ DA ROCHA RIBEIRO

Agente Central da Shell Company of Portugal — Gasolina, Petróleo e Oleos

BARREIROS — MAIA

OFICINA DE PICHELARIA E FUNILARIA

de MANUEL LINO CAMPOS

CASTÊLO DA MAIA

BERNARDINO ALVES DE BARROS

COM MERCEARIA, VINHOS E MIUDEZAS

S. PEDRO

CASTÊLO DA MAIA

Indústria Nacional de Produtos Químicos, L.^{da}

PONTE DE MOREIRA
MOREIRA DA MAIA

Fábrica Industrial do Castelo da Maia

SERRAÇÃO E MOAGEM

Jerónimo Inácio de Pinho

MADEIRAS NACIONAIS
EM BRUTO E APARELHADAS

Telefone, 15 - CASTELO

MAIA

A Textil da Maia, L.^{da}

FÁBRICA DE TECIDOS
DE SEDA E ALGODÃO

PEDRAS RUBRAS

M A I A

TELE } FONES: **Moreira, 50 e 51**
 } GRAMAS: **INAC Maia (Pôrto)**



SANTO TIRSO — Igreja Matriz e Paços do Concelho (antigo Mosteiro de S. Bento)

SANTO TIRSO

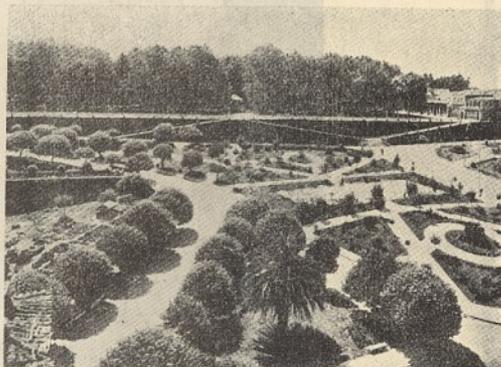
Centro industrial e admirável região de turismo

SANTO TIRSO, para quem, pela primeira vez, ali vai, é simplesmente uma terra encantada, uma terra de sonho, um trecho maravilhoso do que devia ter sido o Paraíso. De facto, a vila, emoldurada por lindíssimas paisagens e servida pelo poético rio Ave e pelo rio Sanguinhedo, também encantador, é uma das mais belas, das mais privilegiadas regiões de turismo do Norte do País. Concorrem ainda para o seu prestígio e para o número dos seus atractivos, o antigo convento beneditino, onde se encontra instalada a Escola Prática de Agricultura Conde de S. Bento; o mosteiro de Roriz, de estilo românico, que figura, justamente, no número dos nossos monumentos nacionais; o mosteiro de Vilarinho, também de estilo românico; o Santuário a Nossa Senhora da Assunção, no monte fronteiro à linda vila e donde se abrange um panorama empolgante; o Hospital de S. Bento; as Caldas da Saúde, a três quilómetros, afamadas pelas suas águas sulfurosas; a Igreja Matriz e os Paços do Concelho, no antigo mosteiro de S. Bento; e, finalmente, o seu formoso parque.

Mas Santo Tirso, região na verdade excepção-

nalmente dotada para a indústria do turismo, pois até já possui bons hotéis e boas pensões, onde é servido o afamado vinho verde, é também um importante centro industrial e comercial.

As suas feiras e os seus mercados, que se realizam, na sede da vila, tôdas as segundas-feiras, dão-nos uma idéia do valor e do desenvolvimento



SANTO TIRSO — Jardim Ribeiro de Miranda

da sua agricultura e da sua lavoura, pois ali concorrem os comerciantes de frutas, aves e cereais e os criadores de gado bovino e suíno. E embora o seu comércio do vinho seja de vulto e represente um dos maiores valores económicos da região, a sua indústria de fiação e tecelagem, pelo incremento que está tomando, entrou no número dos factores mais importantes da riqueza colectiva.

Para o desenvolvimento dessa indústria concorrem o caminho de ferro, com uma estação na própria vila, e as três estações do concelho: *Negrelos*, na freguesia de S. Miguel das Aves; *Trofa*, na de S. Martinho de Bougado e *Muro*, na de S. Cristóvão do Muro.

O seu comércio e a sua indústria permitem a Santo Tirso um bom nível de vida e a construção de prédios excelentes que alindam a vila. A Câmara Municipal tem procurado, dentro dos seus recursos, melhorar o aspecto das ruas e dotá-la com todas as obras indispensáveis à sua higiene e ao seu embelezamento.

Santo Tirso é, pois, um grande centro industrial e um admirável centro de turismo.

Os habitantes de Lisboa orgulham-se de Sintra; os portugueses, por sua vez, podem orgulhar-se de Santo Tirso. Mas, quem não fôr nem de Lisboa nem do Pôrto pode orgulhar-se de ambas



SANTO TIRSO — Casa de Chá, vista da Avenida Central do Parque do Conde de S. Bento

essas regiões encantadoras, onde poderá fazer uma cura de repouso e encher os olhos com panoramas maravilhosos, da mais surpreendente e da mais cativante beleza.

Santo Tirso é um dos arrabaldes mais belos do Pôrto, que nenhum português, que nenhum português, dos que viajam, dos que amam a terra portuguesa e gostam de conhecê-la bem, não só através dos livros, mas também e principalmente pelos seus próprios olhos, pode deixar de conhecer Santo Tirso, repetimos, merece bem uma visita. é digna da admiração de todos nós.



SANTO TIRSO — Igreja românica de S. Pedro de Roriz



O sr. Abílio Ferreira de Oliveira,
proprietário de «A Flôr do Campo, L.da»

Fábrica de Tecidos «A Flôr do Campo, L. da»

Telefone N.º 3 — S. MARTINHO DO CAMPO

SANTO TIRSO

Estação do Caminho de Ferro — LORDELO



*Especialidades em riscados
continentais e coloniais, mistos
com sêda, fantasias em malhas e pijamas,
com uma secção de Acabamento e Tintu-
raria, com Máquinas das mais modernas
adquiridas no Estrangeiro*

ARCO — Telefone: 34

SANTO TIRSO



A INDUSTRIAL TIRSENSE, L. DA

Fábrica de ALGODÃO HIDRÓFILO e PASTA DE ALGODÃO
GAZE e LIGADURAS

AGENTE NO PÔRTO:

AUGUSTO JOSÉ DE BRITO J. OR

Rua das Flôres, 318 — PORTO

AGENTE EM LISBOA:

LANCASTRE & BEIRÃO, L. DA

9, Travessa do Guarda-Mór, 11 — LISBOA

M. A. Silva, Filho

FÁBRICA DE FIAÇÃO DE POLDRÃES



TELEFONE, 10
NEGRELOS

NEGRELOS

END. TELEGRÁFICO
M A S I L V A

Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso, Limitada

(FUNDADA EM 1896)

FIAÇÃO, TECELAGEM, TORCE-
DURA, BRANQUEAÇÃO, MERCE-
RIZAÇÃO E TINTURARIA DE AL-
GODÃO



ESPECIALIDADE EM FABRICO DE PO-
POLINES, ZEPHRES, LENÇOS, PANOS
ALINHADOS, FLANELAS, RISCADOS DE
FANTASIA E TODOS OS TECIDOS
FINOS DE ALGODÃO



Teleg.: FÁBRICA
TELEFONE 15

SANTO TIRSO

Telef. | CABINE 4
| SANTO TIRSO

Empresa Industrial do Campo, L.^{da}

Fiação, Branqueação e Serração de Madeiras

S. MARTINHO DO CAMPO

Fábrica de Tecidos de Paderne, L.^{da}

Artigos do Continente e Africa

S. Martinho do Campo—Minho II—SANTO TIRSO

Telefone—Cabine de S. Martinho do Campo

Estação do Caminho de Ferro—LORDELO

Avelino Correia

OFICINA DE REPARAÇÕES
de Automóveis, Motos e Motores



SOLDADURAS A AUTOGENIO
E ELECTOGÉNEO



ALEM DO RIO — SANTO TIRSO
TELEFONE 112

TELEFONE: 112



FÁBRICA DE TECIDOS DO PINHEIRINHO
DE

José António Correia



SANTO TIRSO

Empresa Industrial de Negrelos, L.^{da}

Telegramas: EMPRESA INDUSTRIAL DE NEGRELOS



FABRICA DE TECIDOS DE
ALGODÃO PARA O CONTI-
— NENTE E COLONIAS —



NEGRELOS

FUNDIÇÃO DE METAIS
DE

Gonçalves & Cruz, L.^{da}

Telefone, 6 — Trofa Velha

NESTA OFICINA FUNDE-SE QUAL-
QUER OBRA EM BRONZE, LATÃO,
ZINCO, CHUMBO E ALUMÍNIO,
— PERFEIÇÃO E RAPIDEZ —

PREÇOS MÓDICOS

CORREIO DO MURO
SANTO TIRSO

TELEFONE: 65

SAPATARIA GUEDES

António Cunha Abreu Guedes

Stock de calçado feito Sempre novidades

*Executa-se por medida, sempre pelos últimos figurinos
Fazem-se todas as reparações em calçado
Sempre novidades para homem, senhora e criança,
assim como calçado para verão, para agasalho e polainitas*

SECÇÃO DE CHAPELARIA

145, Rua Sousa Trêpa, 153
SANTO TIRSO

Telef.: Pôsto Público — Rebordões

CARVALHO & IRMÃOS, L.^{DA}

Fábrica de fundição e cerralharia mecânica

Fabricante de máquinas para a indústria textil

Enderço — **NEGRELOS** Fábrica — **CANIÇOS**

N E G R E L O S

Telefones: 81

Joaquim Ferreira Sampaio

DEPÓSITO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO:

CAL, CIMENTO, GÊSSO, ASFALTO,

TELHA E TIJOLO; TINTAS E VERNIZES, ETC.

ADUBOS AGRÍCOLAS

RUA DR. ARNALDO COELHO
SANTO TIRSO

TELEFONE: 131

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

FÁBRICA DE SERRAÇÃO

DEPÓSITO DE MADEIRAS DIVERSAS

MONTINHO **SANTO TIRSO**
(PORTUGAL)

Telefone: Posto Público — CABINE 4

Fábrica de Tecidos do Alto da Escorregadoura

DE

ALBINO MACHADO LIMA

S. MARTINHO DO CAMPO
MINHO II

Estação Caminho de Ferro: **LORDELO**

Telefone: Cabine pública de S. Martinho do Campo

FÁBRICA DE TECIDOS
DA

PONTE DE NEGRELOS, L.^{DA}

FIAÇÃO — TECELAGEM
TINTURARIA — ACABAMENTOS

Especialidade em atalhados e panos para lençóis
Artigos para Continente e Colónias

S. MARTINHO DO CAMPO
(MINHO II)

Estação de Caminho de Ferro — **LORDELO**

MERCEARIA E RESTAURANTE

RIO AVE

DE

Armando Monteiro d'Oliveira
(Antiga casa Narciso Eduardo de Sousa)

Completo sortido em todos os artigos de mercearia fina e grossa — Artigos de Confeitaria, Papelaria, Especiarias e Miudezas

ESPECIALIDADE EM CHÁ E CAFÉ

AZEITE DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS

Armazém de Sal miúdo e graudo, Lenha e Carvão

ALEM DO RIO — SANTO TIRSO

CENTRO COMERCIAL DAS AVES
NEGRELOS

(EM FRENTE AO MERCADO)

Américo Ferreira da Silva

CHAPÉUS DE FELTRO E DE PALHA; CALÇADO,
GUARDA-SÓIS, PAPELARIA, MIUDEZAS, CAMISARIA,
PERFUMARIA, MELAS E PEUGAS

O MAIOR SORTIDO EM FAZENDAS DE Lã
PARA HOMEM, SENHORA E CRIANÇA

Seda e Algodão, Lãs em Fio e Algodões, Chales, Roupas feitas
Secção de Louças e Vidros, Mercaria, Chá e Café, Ferragens, Camas,
Colehoaria, Tapetes e Malas

A Casa que mais barato vende e melhor sortido apresenta
Visitem esta Casa, querendo fazer boas compras

SÓ NO CENTRO COMERCIAL DAS AVES

TELEF. 12

Estação de serviço

DA _____



GARAGEM MACHADO

DE _____ Antónino Joaquim Machado

Oficina de Reparação de Automóveis.
Oficina de Pintura a DUCO.
Serviço permanente de recolha e auto-
móveis de aluguer.

Os mais confortáveis automóveis.
Depositário da Gasolina e Óleos
da «Vacuum Oil Company».
Agente dos Óleos «Castrol».

R. FRANCISCO MOREIRA
SANTO TIRSO

ANTIGA CASA VIDA

FERRAGENS, TINTAS E VIDROS

Francisco Moreira Vasconcelos

R. Sousa Trêpa, 172
— TELEF. 48 —
SANTO TIRSO

ENDEREÇO TELEGR. RUIVOS

ARMAZÉM DE VINHOS

DE _____
M. SILVA & IRMÃO, L.^{DA}

EXPORTAÇÃO PARA ÁFRICA E BRASIL

Filiados no Grémio de Comércio de Exportação de vinhos
Rua Alberto Pimentel — SANTO TIRSO (Portugal)

SAPATARIA LUSO

Depósito de calçado de todas as qualidades para homem, senhora e criança

SECÇÃO DE CHAPELARIA

Luiz José do Vale

SANTO TIRSO

ARMAZENISTA DE MERCEARIA

Especialidades: BAGALHAU — ARROZ — ASSUCAR

Jaime d'Oliveira Branco

TELEFONE, 26

15, Praça da República, 16
2, Rua Cirilo Machado, 12
SANTO TIRSO

FUNDIÇÃO PAULINO

DE _____

José Ferreira Leal

Execução de trabalhos de fundição, ferro,
— bronze, alumínio, chumbo, etc. —

TELEFONE N.º 21

MINHO — TROFA

MERCEARIA DA ESTAÇÃO

Bertino Moreira de Sousa & Irmão

Mercearia, Vinhos e Miudezas — Azeites e Carnes
— de Porco — Ferragens, Cordas e Sal —

Muro — SANTO TIRSO

REPRESENTAÇÕES
E CONTA PRÓPRIA

Armazém de compra e venda
de desperdícios de algodão
para Limpeza, Fiação e Fios.

Rua Dr. Arnaldo Coelho, s/n.º — Telefone, 127 — **SANTO TIRSO**

JOÃO DE ALMEIDA

CASA FUNDADA
EM 1923

Residência: LARGO 28 DE MAIO — Telefone, 179 — Vila Nova de Famalicão

OFICINA MECÂNICA

CERRALHARIA, PICHELARIA, FUNILARIA, LATOARIA E FUNDIÇÃO DE METAIS

DE _____

Manoel da Silva Pinheiro

Venda de tódas as marcas e qualidades
de MOTORES, grupos motores
— e CONTADORES ELÉCTRICOS —

Fabrico de SERRAS DE FITA, CHARRISTS
— e tódas as máquinas para serrações. —

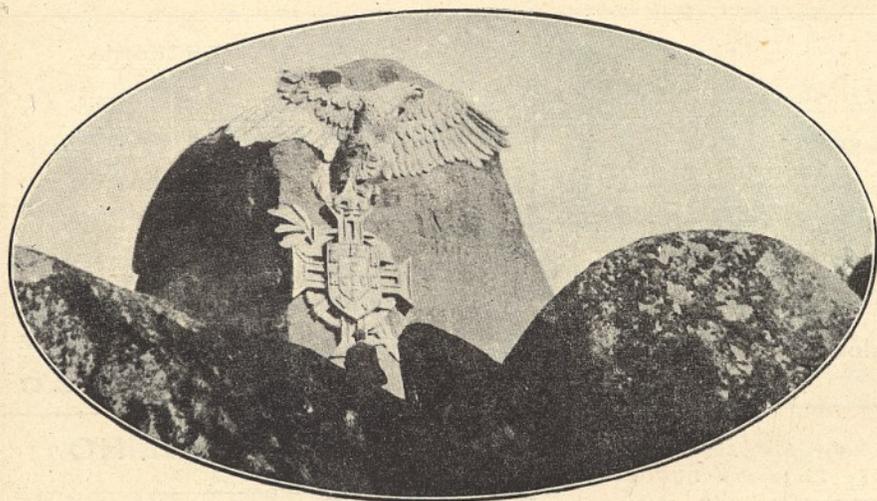
Fabrico de DEBULHADORAS, ESCAROLA-
DORES e tódas as MÁQUINAS AGRÍCOLAS,
etc., etc.

Fabrico de BOMBAS CENTRÍFUGAS,
— de pressão, picota, etc. —

CATULO

TELEFONE, 38

TROFA



PENHA — Monumento aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral



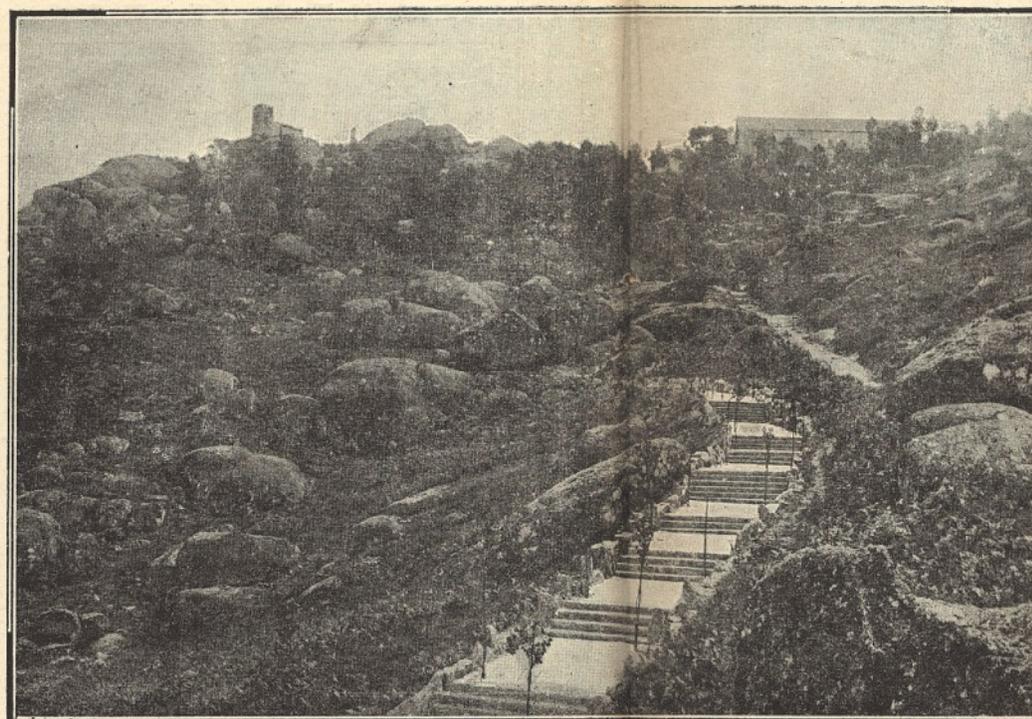
GUIMARÃES — Claustro do Museu Conde de Castro



GUIMARÃES — Estátua de D. Afonso Henriques



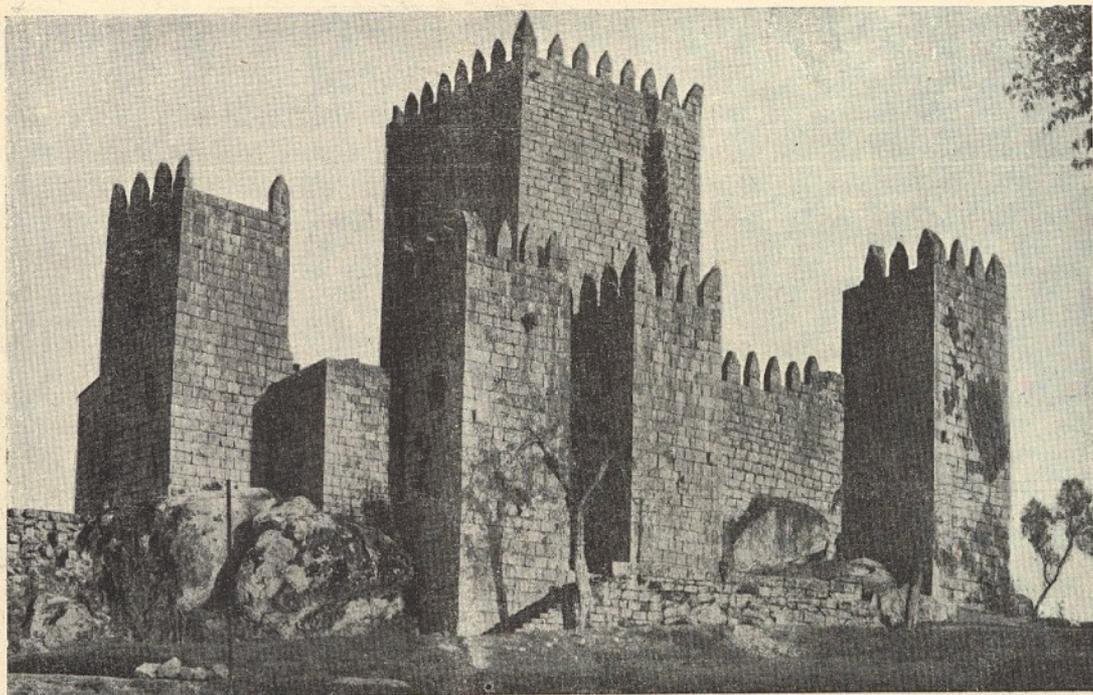
GUIMARÃES — Cruz de Prata — Renascença
Século XVI



GUIMARÃES — PENHA — Caminho para peões



GUIMARÃES — Cofre de Relíquias



CASTELO DE GUIMARÃES

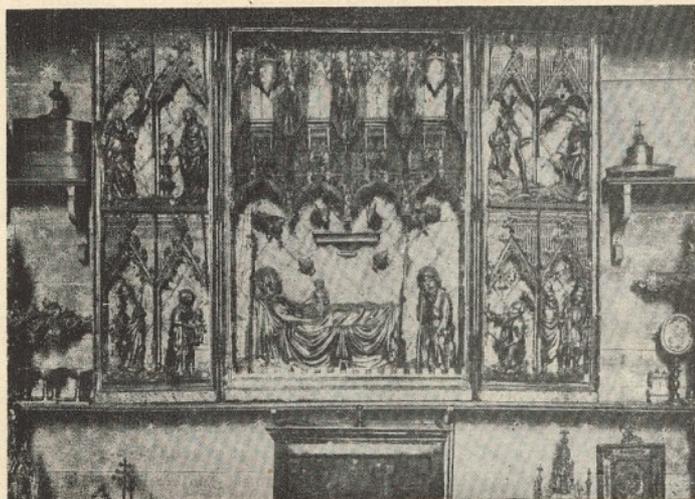
Guimarães,

maravilhosa cidade histórica

GUIMARÃES, não pela sua população, evidentemente, mas porque foi o berço de D. Afonso Henriques e da nossa nacionalidade, bem merece que a consideremos a primeira cidade do país. Dentro dos seus muros começa a nossa história. Para o nosso orgulho lusitana e para regalo dos olhos dos que se interessam pela arte românica, ainda se conserva de pé, com o valor de um símbolo, a igreja de S. Miguel do Castelo, que data do século XII, e onde foi baptizado o primeiro rei de Portugal. Há outros monumentos além dêste, feliz-

mente, a enriquecer a nobre cidade, como a igreja de S. Francisco, em estilo gótico, cuja construção se iniciou em 1400; a igreja de S. Francisco, do século XV, considerado um dos mais notáveis monumentos góticos do País; os Paços dos Duques de Guimarães e Bragança, também do século XV e de estilo gótico; os antigos Paços Municipais, construídos no reinado de D. João I; a igreja dos Santos Passos, obra do século XVIII, ao estilo de D. João V; a igreja de S. Dâmaso, cuja capela mor é um precioso espécimen do período de restauração, elás-

GUIMARÃES —
Casa da Câmara e Igreja



GUIMARÃES —
Oratório do Santuário
de Nossa Senhora da Oliveira

GUIMARÃES — PENHA
Um aspecto do parque



sica, datando, portanto, do principio do sé-XVII, e várias capelas de grande valor artístico.

O velho Castelo de Guimarães, tão velho que antedece dois séculos a fundação da monarquia, é, sob o ponto de vista de construção, um documento curioso e precioso de três períodos diferentes: a torre de menagem data de século X; as laterais, norte, nascente e sul foram construídas no século XII; a face norte pertence ao século XIV. Com tôda a razão os historiadores classificaram-no de Solar de Portugal.

Cada pedra de Guimarães é, a bem dizer, uma página viva, imortal, gloriosa de Portugal. O estudioso, o turista, o simples curioso de coisas antigas e de novidades artísticas, encontra em Guimarães um opulento, um inesgotável tesouro documental de factos e de evolução da arquitectura nacional. Em dois museus: — «Museu Regional de Alberto Sampaio» e «Museu da Sociedade Martins Sarmiento» encontram-se arquivadas obras de ourivesaria, escultura e numerosas lápidas que nos falam de épocas remotas, que constituem os nossos pergaminhos e nos trazem à presença a sombra gloriosa dos nossos antepassados.

Há muito que ver e admirar em Guimarães. A cidade não é extensa, a sua população não vai além de dez mil habitantes, mas são precisos alguns dias para se ter um conhecimento consciencioso dos seus valores e apreciar num encantamento inefável tôda a beleza das suas paisagens e o que, com facilidade, se encontra ali de mais pitoresco e de mais característico:

Afirma-se que os olhos profanos e os espíritos cultos pouco vêem e muito pouco entendem de arte e beleza espiritual. De facto assim é. Mas esta regra não se verifica em Guimarães. Ninguém fica indifferente aos encantos, ao sortilégio desta cidade histórica e maravilhosa. Tudo que há nela de belo, de sobrenatural, mete-se pelos olhos dentro, fala com eloquência ao espírito de tôda a gente.

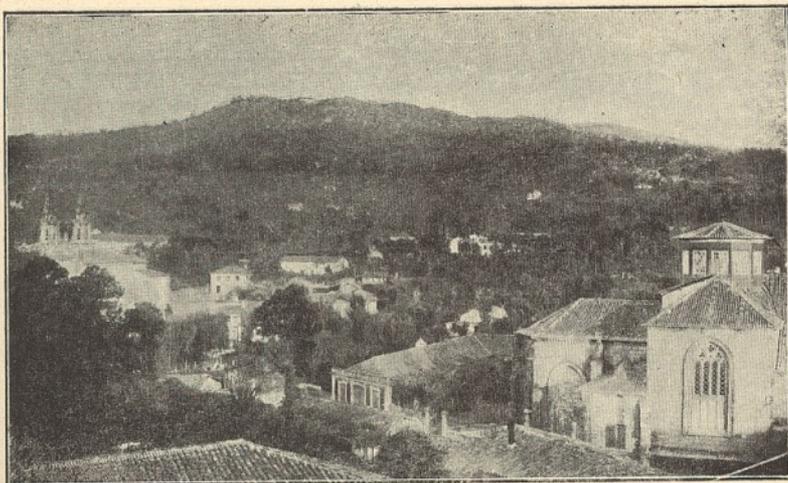
Mas não se pense que, por ser antiga, Guimarães se afastou por completo do presente. A cidade, que foi a primeira capital

da Nação e onde, por diversas vezes, se celebraram côrtes, é hoje cabeça de nada mais nada menos de 79 freguesias, que somadas dão uma população superior a 80 mil habitantes e se estendem por uma área de 257 quilómetros quadrados. Servida pelos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, Guimarães, além da sua importância agrícola, é justamente considerada um grande centro industrial, que progride de ano para ano. São na verdade muito importantes as suas indústrias de cutelarias, curtumes, tecidos e pentes. A acção municipal tem acompanhado com interêsse e com inteligência os progressos industriais e agrícolas da cidade e do concelho. Com efeito, nas freguesias rurais abriram-se estradas, repararam-se velhos caminhos, construíram-se muitas escolas, estabeleceram-se vários postos de ensino. Na cidade, restauraram-se monumentos públicos e procedeu-se também à limpeza e ao restau-ro de residências particulares com interêsse architectónico; melhorou-se a fisionomia das ruas e dos largos; a pavimentação das ruas foi renovada; rasgaram-se amplas avenidas e abriram-se novas ruas; procedeu-se ao abastecimento de águas potáveis; inaugurou-se um mercado moderno e, pelo que diz respeito a assistência, aumentou-se a verba destinada a subsidiar os doentes.

Região excepcional de turismo, além do seu valor histórico, da beleza incomparável dos seus monumentos, do encanto empolgante das suas paisagens, há ainda no concelho duas famosas estações termais: as Caldas de Vizela, a 9 quilómetros ao sul de Guimarães, e as Caldas das Taipas, a 7 quilómetros ao norte.

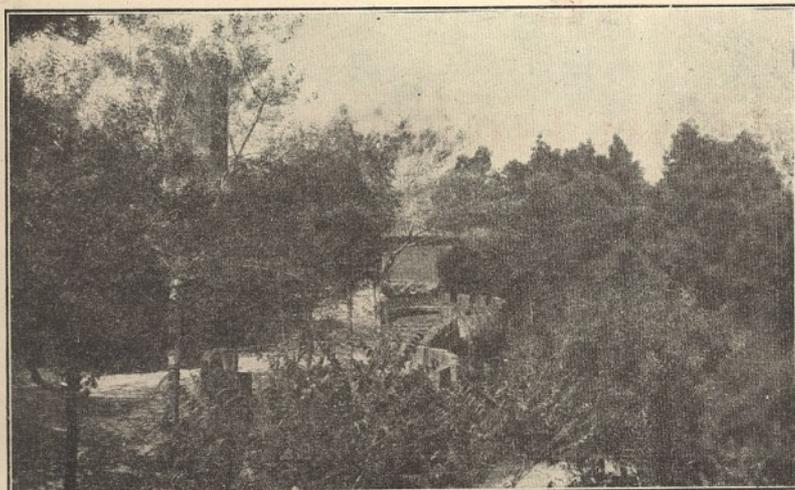
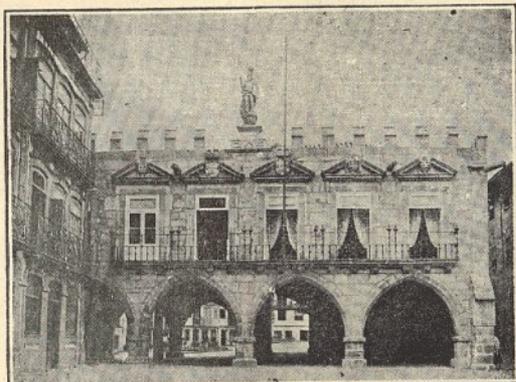
Três romarias célebres atraem a Guimarães milhares de forasteiros: a de S. Torcato, no 1.º domingo de Julho; a de S. Tiago, a 25 de Julho, e a de S. Gualter, que começa no 1.º domingo de Agosto, durante três dias.

Nenhum português amante e orgulhoso da sua terra pode deixar de visitar e admirar a maravilhosa cidade de Guimarães.

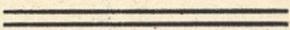


GUIMARÃES — PENHA — Vista geral da Estação Eléctrica

GUIMARÃES —
Arquivo Municipal



GUIMARÃES — PENHA — Outro aspecto pitoresco

FÁBRICA DE 
Tecidos da Cruz de Pedra, L.^{da}

TELEFONE 4157

S Ê D A S

M I S T O S

E

ATOALHADOS

G U I M A R Ã E S

Fábrica Portuguesa de Colchas de Seda e Algodão

Joaquim da Cunha

TELEFONE 4163

COVAS

GUIMARÃES

TELEFONE, 4743 — PEVIDEM

João Ribeiro da Cunha, F.^{os} & C.^a, L.^{da}

Fábrica de Fiação e Tecidos do Crastinhó

PEVIDÉM—GUIMARÃES—PORTUGAL

Fábrica de Tecidos do Saganhaes

DE

António Ribeiro da Cunha

TELEFONE. 4752



PEVIDÉM—GUIMARÃES
(PORTUGAL)

Fábrica do Deixoto de Tecidos de Algodão

Domingos da Cunha Abreu

TELEFONE 4765

PEVIDÉM

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO

E SÊDA DA BOAVISTA

M F F L

Machado Fernandes, Filhos, L.^{da}

R O N F E
(GUIMARÃES)

Fernando Almeida & C.^ª

ARMAZÉM DE TECIDOS

DE ALGODÃO

GUIMARÃES

MANUEL MACHADO

53

(REGISTADA)

FUNDADA EM 1917

UMA DAS MELHORES

CUTELARIAS NACIONAIS

FÁBRICA

DE

CUTELARIAS

DE

MANUEL MACHADO

GRANDE SORTIDO DE TALHERES INOXIDÁVEIS:

Colheres, Conchas e Facas — Talheres c/ Madeira e Chifre — Machadas e Machados — Navalhas e Canivetes — Torneiras e muitos outros artigos
:-: que pertençam a ferragens, etc., etc. :-:

MIRADOURO—GUIMARÃES (Portugal)



TELEFONE: 19

Augusto Luciano Guimarães

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO E SÊDA

Especialidade em Damascos e Colchas de Sêda

Colchas de Algodão—Panos Atoalhados

::: Panos Brancos Alinhados e Enfestados :::

92, Rua Trindade Coelho, 102

GUIMARÃES

A Textil da Avenida

DE

Narciso de Sousa Lôbo



FÁBRICA DE TECIDOS
DE ALGODÃO E SEDA



RONFE — GUIMARÃES

Telefone 4171

FÁBRICA DE SERRAÇÃO

DE

Gabriel Pereira de Castro

**PAÇÓ-VIEIRA
GUIMARÃES**

Fábrica de Fiação e Tecidos da Caldeiroa

A TOALHADOS
LENÇÓIS TURCOS
PANOS BRANCOS
ARTIGOS-ÁFRICA

J. Lerdeira Guimarães & C.^a



Rua Trindade Coelho — GUIMARÃES

TELEFONE: 4107

TELEFONE 4303

Fábrica de Tecidos de Vila Flor, L.^{da}

Premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial de Guimarães, única a que concorreu



FÁBRICA, DEPÓSITO E ESCRITÓRIO:

**Avenida Cândido Reis
GUIMARÃES**

Fábrica de Tecidos da Fonte da Venda

DE

Altino da Cunha Guimarães

TELEFONE. 4746



PEVIDÉM—GUIMARÃES

Fábrica de Fiação e Tecidos do Pevidém

Alberto Rodrigues de Figueiredo & Filhos

TELEFONE 4757 — PEVIDÉM

PEVIDÉM

Moagem do Minho, L.^{da}

Fábrica de Moagem de Trigo

**FÁBRICA:**

Avenida Cândido dos Reis — GUIMARÃES

Telefone — 4336

**ESCRITÓRIO:**

Rua Cândido dos Reis, 145 — PORTO

Telefones P. B. X. 2481-7270-862

Telegramas — ALARES

Fábrica de Fiação e Tecidos do Arquinho

DE

António J. P. de Lima, Filhos & C.^a, L.^{da}

FUNDADA EM 1913

Fabrico de tecidos de algodão, linho e sêda

GUIMARÃES

Telefone — 4104



REPRESENTANTE EM LISBOA:

José Salgado Guimarães & C.^a, Sucr.

Praça Rio de Janeiro, 29-1.º

Telefone — 2 0843

REPRESENTANTE NO PORTO:

Pereira da Costa & Bahia, Sucr.

Galeria de Paris, 46

Telefone — 1836

Cerralharia Mecânica e Carpintaria**José António de Oliveira**

CASA FUNDADA EM 1920

CONSTRUÇÃO DE MÁQUINAS

—:— PARA TECELAGEM —:—

Máquinas Jacquards e Acessórios**Máquinas Jacquards**

em ferro com grifa dupla de 100 a 1.400 agulhas para todos os tipos de teares mecânicos

Máquinas Jacquards

em madeira com fundo de ferro, para tece-lagem manual, de 20 a 1.400 agulhas

Cilindros para todos os tipos de Jacquards

Ganchos e agulhas para jacquards

Pranchetas para debuchos

em fibra vulcanizada e de madeira para todas as contagens

Lançadeiras para tecelagem manual — Chumbarias — Máquinas de picotar cartões para Jacquards — Enroladores para teares manuais — Cbeças e cramalheiras ou escalas para máquinas de picotar cartões

CREIXOMIL — GUIMARÃES

Telefone 4147

PADARIA AVENIDA

DE

José Fernandes

PROPRIETÁRIO DA OURIVESARIA NA

RUA PAIO GALVÃO

Telefone — 4415

António da Costa Guimarães, F.^o & C.^a

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DO CASTANHEIRO

FUNDADA EM 1884

Especializada no fabrico de panos de linho, atoalhados de linho e de algodão, tecidos tureos, colchas de algodão, sêda e mixtas e outros artigos

SÉDE SOCIAL:

Lugar do Castanheiro — GUIMARÃES

Telefone — 4311

TELEFONES:

Armazém (Algodão) . . .	4121
Armazém (Lanifícios) . . .	4405
Escritório	4135
Móveis	4428
Particular	4128
Particular (S. Torcato)	4472
Filial	4478
Fábrica de Tecidos	4424

Telegramas : ALPIMENTA

Código: RIBEIRO

Alberto Pimenta Machado

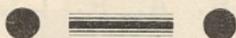
(CASA FUNDADA EM 1919)

FÁBRICA E ARMAZÉM DE TECIDOS DE ALGODÃO

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MÓVEIS

FÁBRICA DE PENTES — SECÇÃO DE SEGUROS



Rua de Paio Galvão — Rua de Gil Vicente

== GUIMARÃES ==

Manuel Pinheiro Guimarães & C.^a, Sucessores

CASA FUNDADA EM 1798

Agentes Financeiros da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

ARMAZEM DE FAZENDAS
DE LÃ, SEDA E ALGODÃO

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

106, PRAÇA D. AFONSO HENRIQUES, 111

TELEFONE: 4118

GUIMARÃES

Enderço telegráfico: CAMPELOS — Guimarães

TELEFONES:

Direcção 4304

Armazém 4164

Campelos 7318

R o n f e 4762

Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

S. A. R. L.

Com Sede em GUIMARÃES

Especialidade em tecidos de algodão

e em atalhados

Premiada em tôdas as Exposições Nacionais

a que tem concorrido



GUIMARÃES — S. TORCATO



GUIMARÃES — MONUMENTO ARQUEOLÓGICO

Hotel do Toural e Café

Gerência de

JOSÉ DE SOUSA NEVES

PRAÇA D. AFONSO HENRIQUES

Telefones: HOTEL 4125 — CAFÉ 4479

GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos de Linho e Algodão

Especialidade em panos para lençol

DE

Albano M. Coelho Lima



TELEFONE. 4763

PEVIDÉM

Neves & Pinheiro

OFICINAS MECÂNICAS

MÁRMORES — CRISTAIS — ESPELHOS — CONTRAPLACAGEM — LIXAS — ESMERIS — FER-
RAGENS — DROGAS E MATERIAIS DE
CONSTRUÇÃO

70, LARGO 28 DE MAIO, 72
TELEFONE 4464 **GUIMARÃES**

Alves & Cardoso, L.^{da}

Armazém de Fazendas Brancas

TELEFONE: 4347



ARMAZÉM:

Largo do Toural, 68

FILIAL:

Largo da Condessa do Toural

GUIMARÃES

CERRALHARIA MECÂNICA

P. & MAIA, L.^{DA}

ROLAMENTOS — Sociedade SKF Limitada

Representada em Guimarães por P. & MAIA, L.da

Construções, Reparações, Transmissões, Linhas d'eixo, Chumaceiras, Tambores, Soldadura autogénio, Construção de rodas fresadas para fiações ou qualquer outro ramo de indústria

Serras para metais «Eclipse»

Rua de Paio Galvão, 36 — GUIMARÃES — Telef. 4430

L. AGUIAR

SALÃO DE CABELEIREIRO

PENTEADOS — TINTURAS — DES-
COLORAÇÕES — EXECUÇÃO
PERFEITA EM TODOS OS
TRABALHOS

PERMANENTES GARANTIDAS

CAMPO DA FEIRA — GUIMARÃES — Telefone 4216

João Ferreira das Neves

PROPRIETÁRIOS DE CARREIRAS DE
AUTO-CARS ENTRE GUIMARÃES,
PORTO, PÓVOA, DE VARZIM, PEVI-
DÉM E FELGUEIRAS — CARROS LI-
GEIROS DE ALUGUER — ALUGAM-SE
LUXUOSOS AUTO-CARS PARA PAS-
SEIOS E EXCURSÕES

Largo do Toural, 78 a 82 — Telefone 4156

GUIMARÃES

CASA DOS LINHOS Teixeira de Abreu & C.^a, L.^{da}

PREMIADOS NA EXPOSIÇÃO DE PARIS

Fabrico especial de Panos de linho em Guimarães

Atoalhados, panos de algodão, lenços, colchas de seda e ditas de algodão. Bordados regionais; serviços para cama, ditas para mesa, centros, naperons, enxovais, etc.

Telefone: 4109

Telegramas: TEIXEIRA ABREU

GUIMARÃES

Representações

Comissões

Consignações

SOUSA & FERREIRA, L. da

Telefone 4483

Largo 28 de Maio

GUIMARÃES (PORTUGAL)

ARMAZENS DE:

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
 MATERIAL ELÉCTRICO
 MATERIAL PARA A INDÚSTRIA TEXTIL
 MOSAICOS
 CAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
 FOGÕES E ESTUFAS
 FERRAGENS
 AZULEJOS
 CIMENTO

AGENTES DA COMPANHIA DE SEGUROS «IMPÉRIO»

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

ARMAZENS E ESCRITÓRIO:

RUAS DE JOÃO DE MELO E EGAS MONIZ

Estabelecimento de Vendas: LARGO 28 DE MAIO

Pensão Império

LARGO DO TOURAL

(Próximo à Filial do Banco Nacional Ultramarino)

DE

Telefone 4298

Antónia Teixeira Mendes Duarte

GUIMARÃES

Concessionária do Hotel da Penha — Telefone 4245

ALMOÇOS — JANTARES — SERVIÇO À LISTA — LANCHES —

— :: — SERVIÇO DE DOCE — BONS APOSENTOS — :: —

Esta PENSÃO encontra-se montada com esmerado asseio e conforto e acha-se habilitada ao fornecimento dos variados serviços da indústria hoteleira, a preços módicos

Estação de serviço

Fundição e oficinas

DE MÁQUINAS E ACESSÓRIOS PARA A
INDÚSTRIA DE FIAÇÃO E TECELAGEM

A U T O
G A R A G E M
A V E N I D A

Automóveis
de aluguer

GAZOLINA E ÓLEOS
PNEUS E ACESSÓRIOS

TELEFONE 4423

Domingos Alves Machado & C.^a, L.^{da}

SECÇÃO DE VULCANIZAÇÃO E RENOVAÇÃO
— DE PNEUS E CAMARAS DE AR —

AVENIDA CÂNDIDO DOS REIS

GUIMARÃES

Armazém de Tecidos de Algodão

(CASA FUNDADA EM 1873)

Bento dos Santos Costa & C.^a, L.^{da}

ÚNICOS DEPOSITÁRIOS DAS FÁBRICAS DE FIAÇÃO, TECIDOS
E ARTEFACTOS DE MALHA, DE J. R. LOUREIRO & C.^a

FÁBRICAS

Avenida Miguel Bombarda

ARMAZEM E ESCRITÓRIO

Rua de Camões

TELE } FONE: 4158
 } GRAMAS: SANTOS COSTA

TELEF. } ARMAZÉM 4319
 } ESCRITÓRIO 4268

GUIMARÃES

Empresa Auto-Recoveira Vimaranesse

com camionetes de aluguer para transporte de mercadorias

ESPECIALIZADA EM MUDANÇAS

GUIMARÃES
R. de Santo António, 115

Telefone 4417

PÔRTO
R. Duque de Loulé, 259

Telefone 6379

Oficina de Cutelarias e Ferramentas

MARCA RAPOSA

DE

ANTÓNIO LOPES. L.^{DA}



RUA DA CALDEIROA, 114 GUIMARÃES

TELEFONE 4161

Fábrica de Tecidos, Linhos de Guimarães

DE

Francisco da Silva Areias

Premiado na Exposição Industrial Portuguesa de 1932

COVAS-GUIMARÃIS

**A
QUEM
VIAJA**

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. À venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

FÁBRICAS DE CUTELARIAS A VAPOR E DE TECIDOS DE ALGODÃO E SEDA

MARCA **35** REGISTRADA**Joaquim Ribeiro Moura & F.^{os}, Limitada**Diploma de 1.^a classe em 1884 — Premiado na Exposição Industrial e Agrícola Concelhia de Guimarães em 1923

TELEFONE 4359

PISCA-GUIMARÃIS

Telefone: 4291

Telegramas: SILVA 5

CUTELARIAS, SILVA-5

FUNDADA EM 1882

A melhor Cutelaria Nacional—Premiada em todas as exposições a que tem concorrido

Domingos Francisco da Silva

MIRADOURO

GUIMARÃES

Telefone 169

Pinheiro & Oliveira, L.^{da}

Fabricantes do Calçado «LEÃO DE OURO»

Rua da República, 48, 1.º e 2.º

Guimarães

Braga & Carvalho, Suc.^{or}Depositários do Pão de Ló de Margaride,
de Leonor Rosa da Silva, do Azeite de
Santa Cruz e das Águas de Grichões

TELEFONE 4126 GUIMARÃES

Fábrica de Pentes «Diana»—Fábrica de Tecidos do Rio
—Fábrica de Malhas e Armazém de Fazendas Brancas**DE ANTÓNIO PIMENTA**

48, Rua de Santo António, 68

Guimarães

Largo de João Franco, 19

TELEFONE 4419

Fábrica de Pentes do Ribeirinho, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1905

TELEFONE 128 GUIMARÃES

TELEFONE 4318

Aureliano Fernandes & Marques, Suc., L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1920

22, Largo da República do Brasil, 25

GUIMARÃES

Telefone n.º 4462
gramas: ENXOVAIS**ABREU LOPES & C.^A, L.^{DA}**

LINHOS E ATOALHADOS

GUIMARÃES

Silva, Guimarães & C.^a

CASA FUNDADA EM 1866

87, 89, Rua 31 de Janeiro, 91, 93—Tel. 4130—GUIMARÃES

INDÚSTRIA DE GUIMARÃES — Pentes de Chifre
e Celluloide — Armazém de Ferragens e Cutelarias —
Depósito de Calçado e Outros Artigos**Fábrica Manual de Calçado
Bernardino Alves Marinho**

Rua de Santo António, 163—Tel. 189—GUIMARÃES

**PENSÃO DE GUIMARÃES na Penha
(MONTANHA)**

Chamadas ao Tel. 4236

Pessoal habilitado—Quartos arejados com água corrente
—Quarto de banho confortável—Sala de Jantar
—Cozinha à portuguesa—Limpesa, asseio e frescuraE NA TRAVESSA DE CAMÕES, 21
(Almoços e Jantares) — Telefone-4341—Guimarães-Portugal**JOAQUIM DA SILVA**Linhos — Atoalhados — Colechas — Bordados — Enxovais — Panos
João Gualdino Pereira, Suc.^{or}Fundada em 1875—Largo 28 de Maio, 27 a 30—Tel. 4454—GUIMARÃES
ENVIAM-SE AMOSTRAS**CARLOS DE LEMOS—MARCA 54**Fabricante de cutelarias em aço fino—Uma das melhores marcas de
Guimarães—Prefiram esta marca que é garantida ao cliente—Especialidade em aço inoxidável—MIRADOURO—GUIMARÃES**Camisaria Martins—Casa das Meias**Camisas, Gravatas, Chapéus, Malhas, Guarda-Sóis
Calçado, Perfumes, Miudezas e Artigos de Bordar

Telefone 4407

Guimarães

Viúva de Manuel José da SilvaCom cutelaria em CREIXOMIL
GUIMARÃESSAPATARIA VIMARANENSE de Ana de Oliveira Palmeira
CALÇADO PARA HOMEM, SENHORA E CRIANÇA

78, Rua da Rainha D. Maria II, 82 GUIMARÃES

Paulino de Magalhães—Fazendas de Lã, Sêdas e Tecidos de
Algodão, Modas, Malhas e Miudezas
Artigos de Novidade—102, Praça D. Afonso Henriques, 103 (Junto
à igreja de S. Pedro)—Telefone n.º 230—GUIMARÃES**FRANCISCO LOPES**

Cutelarias

Creixomil — GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos

Vital Marques Rodrigues

*Esmerado fabrico de colchas de Algodão
— e Sêda — Adamascados —*

TELEFONE 4159

COVAS

GUIMARÃES

Fábrica de Fiação e Tecidos da Ponte do Souto

DE

J. S. Marques Rodrigues



TELEFONE 4732

PEVIDÉM

GUIMARÃES



LARGO DA VILA — PRAÇA OLIVEIRA SALAZAR

A vila de Fafe

Centro industrial e admirável
 == estância de turismo ==

A vila de Fafe, graças aos esforços das dedicadas comissões administrativas que têm passado, nêstes últimos trinta anos, pela Câmara Municipal, pode considerar-se hoje, sem favor, não só uma das mais progressivas e importantes do Norte do País, mas também — e do mesmo modo sem lisonja — uma das vilas de mais atraente aspecto citadino de que nos podemos orgulhar.

De simples freguesia do concelho de Montelongo e participante do foral do Concelho, dado por D. Manuel, em Lisboa, aos 5 de Novembro de 1515, só em 1840 foi elevada à categoria de vila e a cabeça de comarca em 1853. A população do concelho,

constituída por 35 freguesias, vai já muito além de 32 mil habitantes.

As suas indústrias de fição e tecidos — nada mais nada menos do que oito fábricas — assim como as suas indústrias de mobiliário, serração, moagem, chapéus de palha, calçado, pentes e outras pequenas indústrias, contribuíram notavelmente para o progresso e riqueza da vila. Além disso, os terrenos da região são propícios a várias culturas agrícolas, sendo os seus produtos exportados em larga escala para os mais próximos e importantes centros de consumo. O vinho da freguesia de Moreira do Rei tem fama. Têm também fama as suas deliciosas frutas.

Em 1870 descobriu-se uma fonte de águas minerais no lugar de Sevinhos, a 17 quilómetros de Fafe. O povo deu-lhe o nome, que ficou consagrado, de «Banhos de S. Silvestre». Essas águas, segundo o testemunho de várias pessoas que as experimentaram, são de seguro efeito terapêutico no tratamento de doenças cutâneas.

Não sabemos se estas águas já mereceram a atenção dos nossos médicos hidrologistas e se alguma empresa se propõe melhorar o local com as acomodações indispensáveis para o tornar numa agradável, embora modesta, estância de cura, e dar-lhe, conseqüentemente, condições e atractivos turísticos.

Fafe, asseverámos acima, é uma das nossas vilas de mais atraente aspecto cívico de que nos podemos orgulhar. Além da Igreja românica de Arões, situada nos arredores e que data do século XII e é considerada monumento nacional; além da Igreja de S. Gens, do mesmo recuado século; além, ainda, da Igreja de Santa Eulália, que é do século XVII e foi ampliada em 1929, a vila tem três belos jardins públicos, entre os quais avulta o do Calvário, donde se abrange um soberbo panorama; um expressivo e imponente monumento aos Mortos da Grande Guerra, um Teatro, um magnífico Hospital, com um lindo jardim; ruas bem traçadas e uma praça espaçosa, a Praça da República, com cujas obras o Município dispendeu algumas centenas de contos.

Deve-se também à Câmara Municipal uma obra de grande importância — o Matadouro Municipal — que foi construído com todos os requisitos modernos de higiene, sendo, por esse facto, considerado um dos melhores do Norte do País.

O problema da Assistência não foi indiferente à população desta linda vila. Além do Hospital da Misericórdia, instalado num imponente edifício, há dois asilos, o de Montenegro e o de Santo António.

No que diz respeito a instrução pública, há actualmente no concelho 38 escolas primárias, sendo duas na sede.

A população dedica-se também ao desporto e à música, tendo-se constituído dois clubes importantes: o «Foot-Ball Club de Fafe», com um excelente campo de jogos privativo no Parque da Granja, e o «Sporting Club de Fafe», com o seu imponente Estádio de S. Jorge, considerado um dos melhores do distrito. Embora estes clubes pratiquem quasi exclusivamente o futebol, todavia mantêm secções de «basket», cultivam o ciclismo e não deixam cair no esquecimento o tradicional jogo de pau — de que a terra tanto se orgulha. Quanto a música, a Banda de Revelhe é consagrada pelos entendidos como a mais completa e mais distinta banda civil das terras nortenhas; o Orfeão de Fafe tem conquistado sempre triunfos, e o seu Rancho Regional é dos melhores que no Norte se têm exibido. Em resumo: a cultura popular de Fafe conta com óptimos elementos.

Há ainda a registar o magnífico edifício dos Paços do Concelho, onde, além de todas as secções da Câmara Municipal, se encontram instaladas várias repartições públicas e um interessante museu de História Natural.

Não faltam meios de comunicação a Fafe. Além do caminho de ferro da Companhia do Norte, que mantém um bom serviço de combóios entre a vila e o Porto, há carreiras diárias de camionetes entre Fafe e Cabeceiras de Basto, Cervez, Vila Pouca de Aguiar, Braga e outros pontos.

Os amadores de paisagens assim como os apreciadores do bom vinho verde e da tradicional vitela de Fafe não se arrependem nunca de visitar esta encantadora vila. As pensões e os restaurantes são de boa qualidade.

Fafe é, pois, uma vila onde se pode fazer uma vida amável de cidade. Até tem o seu clube, voltado para a Praça da República, e onde se reúne a sociedade da terra.

A importância sempre crescente da sua indústria e os melhoramentos sucessivos com que a vem dotando a Câmara Municipal hão de elevá-la muito em breve à categoria de cidade.



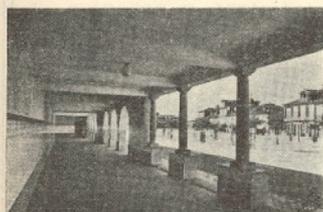
FAFE Hospital



FAFE Paços do Concelho



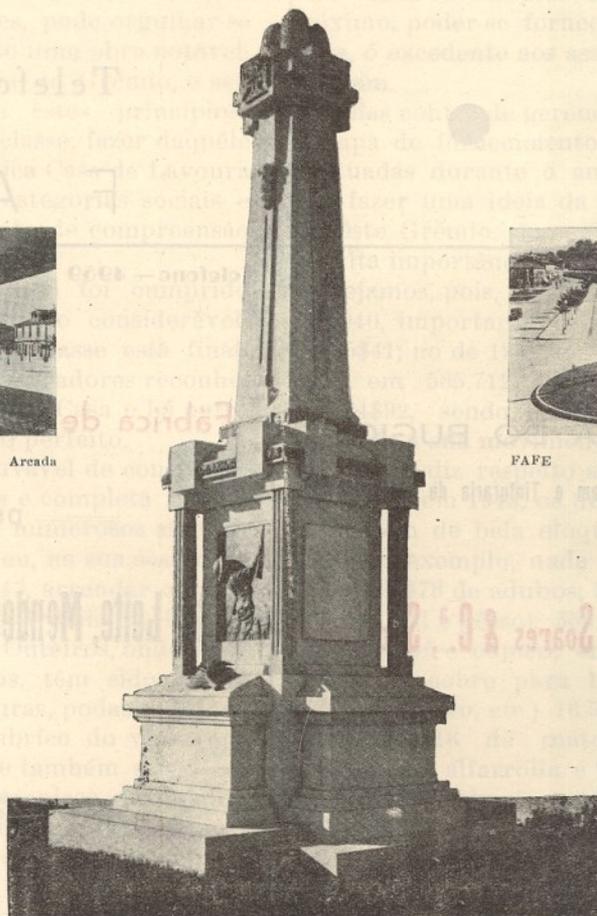
FAFE Jardim



FAFE Arcada



FAFE Redondo ao pé do Correio Velho



FAFE Monumento aos Mortos da Grande Guerra

SERRAÇÃO
M O A G E M
CARPINTARIA
MARCENARIA

Emprêsa Industrial de Fafe

Telefone: 4941

F A F E

Endereço Teleg. — FÁBRICA BUGIO
TELEFONE N.º 4934

FÁBRICA DO BUGIO

Fiação, Tecelagem e Tinturaria de Algodão

José Florêncio Soares & C.^a, Sucessores

Telefone — 4959

Fábrica de Tecidos da Gaia

DE

Castro Leite, Mendes & Gonçalves, L.^{da}

F A F E

ARÕES — FAFE

GRÊMIO DA LAVOURA DE FAFE

DESDE a sua criação até hoje o Grémio da Lavoura de Fafe tem sido um grande e precioso elemento de coordenação de valores e de unidade de classe.

A actual Direcção, constituída pelos srs Dr. António da Cruz Vieira e Brito, João Gonçalves da Cunha e Manuel Teixeira e Castro Guimarães, pode orgulhar-se de ter levado já a efeito uma obra notável. Ao assumir a gerência do Grémio, o seu programa obedecia a êstes princípios: — criar o espírito de classe, fazer daquêlê organismo uma autêntica Casa de Lavoura sem diferenciação de categorias sociais e onde reinasse o espírito de compreensão perfeita.

Êsse programa não só foi cumprido mas foi também alargado consideravelmente. Êsse espírito de classe está finalmente criado; todos os lavradores reconhecem as vantagens da sua Casa e há entre todos um entendimento perfeito.

Com o objectivo louvável de contribuir para uma mais perfeita e completa instrução agrícola dos seus numerosos associados, a Direcção resolveu, na sua sessão de 29 de Setembro de 1943, arrendar o quintal anexo ao edificio do Grémio de Lavoura e a propriedade dos Outeiros, onde, com os melhores resultados, têm sido feitas demonstrações de culturas, podas de vides e árvores de fruto; fabrico do vinho em bases científicas, e onde também serão estabelecidos Postos Zootécnicos destinados a melhoria das raças bovina, suína e lanígera, que constituem as bases principais da riqueza colectiva do concelho.

Como, porém, os terrenos arrendados tinham insuficiência de adubação orgânica

e os matos eram diminutos, resolveu-se, para suprir tal deficiência, arrematar o lixo que a Câmara Municipal manda recolher das ruas e praças da vila, lançando-o numa nitreira apropriada, que se construiu junto à fossa existente no quintal do Grémio, donde se espera obter adubação orgânica para todas as culturas e até, num futuro próximo, poder-se fornecer, a preços módicos, o excedente aos associados que o queiriram.

Pelas contas de gerência, balanço geral e mapa de fornecimentos de mercadorias efectuadas durante o ano de 1943, podemos fazer uma ideia da situação financeira dêste Grémio, do seu movimento e da sua alta importância.

Vejamos, pois, alguns números. No ano de 1940, importaram os fornecimentos em 41.865\$41; no de 1941, em 318.273\$50; no de 1942, em 585.712\$28 e no de 1943 em 925.734\$92, sendo, portanto, em ordem crescente a sua movimentação.

No que diz respeito aos fornecimentos efectuados em 1943, os números revestem-se também de bela eloquência. Assim temos, por exemplo, nada mais nada menos de 169.839\$78 de adubos; 53.435\$90 de correctivos (cal e gesso); 556.378\$36 de fungicidas (enxofre cúpico, enxofre flôr extra, sulfato de cobre para batatais e vinha, sulfato de ferro, etc.) 16.523\$70 de sementes; 25.415\$16 de material vinícola e 52.119\$85 de alfarroba e farinhas para alimentação de animais.

Por êste ligeiro resumo, ve-se qual tem sido a notável acção da Direcção do Grémio da Lavoura de Fafe — que é a Casa de todos os que trabalham na terra, para valorização da economia nacional.

VIEIRA & PINTO

FÁBRICA DA SANTINHA

SERRAÇÃO, CAIXOTARIA E TABU-
NHAS PARA ENROLAR FAZENDAS

JUGUEIROS

FELGUEIRAS

Chapelaria Antunes

CHAPÉUS, GUARDA-SOIS, CAMISAS
E GRAVATAS — A CASA QUE ME-
LHOR SERVE E MAIS BARATO
— VENDE —

RUA MARECHAL COMES DA COSTA

F A F E

Telefone 4931

Fábrica de Tecidos da Areinha

DE

M. ALMEIDA & C.^A

CEPÃES-FAFE

José Martins Pinto

••

MERCEARIA — FERRAGENS — DROGAS
— ESPINGARDAS — EXPLOSIVOS —
— PÓLVORAS DO ESTADO —

••

F A F E

FÁBRICA DO RETIRO

Leite de Castro & C.^a, Suc.^{res}, L.^{da}

TECELAGEM EM ALGODÃO
— ATOALHADOS —

F A F E

Fernando Leite & Comp.^a

ARMAZENISTA DE MERCEARIAS

— I —

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

— I —

Agentes da Companhia de Seguros «Portugal Previdente»

F A F E TELEFONE 4936

Adélia Ribeiro Gonçalves Leite

SOLAS E CABEDAIS — FÁBRICA
DE FORMAS PARA CALÇADO

LUGAR DA CANA — FAREJA

F A F E

Medon & Comp.^a

MERCEARIAS
COMISSÕES
REPRESENTAÇÕES

TELEFONE 4935

F A F E

<p>Francisco Rodrigues Alves & C.^a, L.^{da} FÁBRICA DE PENTES</p> <p>Fábrica: FAREJA—FAFE Escritório: LARGO DA REPÚBLICA DO BRASIL, 57-1.^o GUIMARÃES</p>	<p>Telefone: Pôrto 2615 Sede 4957 Telegramas «Rio Ferro»</p> <p>Empresa Têxtil do Rio Ferro, L.^{da} TECELAGEM DOS FAMOSOS PANOS DOMÉSTICOS</p> <p>ARMIL—FAFE</p>
<p>A Industrial de Jogueiros</p> <p><i>Fábrica de tecidos de Algodão, Linho e Estopas de Guimarães — Fábrica mecânica — de fôrmas para calçado —</i></p> <p>FELGUEIRAS</p>	<p>ARMAZÉM DE FAZENDAS E MIUDEZAS</p> <p>ADRIANO AGUIAR</p> <p>TELEFONE—4912 FAFE</p>
<p>A RETALHISTA</p> <p>GERVÁSIO PEREIRA FAZENDAS E MIUDEZAS</p> <p>FAFE</p>	<p>Fábrica de Malhas de Silvares, L.^{da}</p> <p>Meias — Peúgas — Tinturaria</p> <p>BUGIO—FAFE</p>
<p>FERRO-FERRAGENS-DROGAS</p> <p>JOSÉ FERNANDES & FILHOS. SUC.</p> <p>Praça Oliveira Salazar</p> <p>FAFE</p>	<p>Bernardino Monteiro & C.^a</p> <p><i>Estabelecimento de Fazendas de Lã, Algodão e Miudezas — Depósito de Tabacos e Fósforos</i></p> <p>Correspondente Bancário</p> <p>34, Praça da República, 36 — FAFE</p>
<p>PENSÃO FAFENSE</p> <p>Proprietário: EZEQUIEL CASTRO</p> <p>LARGO FERREIRA DE MELO RUA MIGUEL BOMBARDA</p> <p>TELEFONE, 33 FAFE</p>	<p>PÃO DE LÓ DA FELISMINA DO ANTIGO HOTEL CENTRAL</p> <p>ESPECIALIDADE EM DOÇARIA</p> <p>FRAGA & C.^a L.^{da}</p> <p>Telefone 4940 FAFE</p>
<p>A. Teixeira Basto, L.^{da}</p> <p>Armazém de Mercadorias — Comissões e Consignações</p> <p><i>Representações Bancárias e de Companhias de Seguros</i></p> <p>Código Adotado: RIBEIRO — Telefone 4937</p> <p>FAFE</p>	<p>PADARIA BIJOU De</p> <p>José Maria de Oliveira</p> <p>Rua Serpa Pinto — FAFE</p>
<p>TALHO NOVO DE</p> <p>Francisco de Carvalho</p> <p>CARNES VERDES E SALGADAS</p> <p>Rua Cândido dos Reis, 39 — FAFE</p>	<p>Armazém de Fazendas e Roupas Feitas</p> <p>CONFECÇÕES</p> <p>Alberto Carlos da Cunha</p> <p>DOCIM—FAFE Telefone 4966</p>
<p>Alvaro Leite Castro</p> <p>COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES</p> <p>CARVÃO PARA GASOGÊNIO — SEGUROS, ÓLEOS, ETC. —</p> <p>Praça Dr. Oliveira Salazar — FAFE</p>	<p>A REVENDEDORA</p> <p>J. A. MACHADO</p> <p>FAZENDAS BRANCAS</p> <p>FAFE</p>

EMPRESA OMNIBUS FAFENSE, L.^{DA}**SEDE: Avenida General Carmona, 15 — OFICINA E GARAGEM: R. de Soares Veloso — FAFE**CARREIRAS DE PASSAGEIROS: Fafe a Moreira de Rei, Fafe a Arco de Baulhe e Cabeceiras de Basto, Arco de Baulhe a Cabeceiras de Basto, Arco de Baulhe a Ribeira de Pena, Cerva, Ribeira de Pena, Vila Pouca de Aguiar
CARREIRA DE MERCADORIAS — Fafe e Arco de Baulhe e Cabeceiras de Basto

Telefone 4965

Serviço combinado com a Companhia C. F. do Norte

Caminhetas de carga — Auto-cars para excursões — Automóveis de Aluguer — OFICINA DE REPARAÇÕES

FAZENDAS E MIUDEZAS
Praça Oliveira Salazar — FAFE— DE —
ANIBAL DE OLIVEIRA S. BASTOS**PENSÃO PENINSULAR**

João Gonçalves da Cunha e Souza

PRAÇA DR. OLIVEIRA SALAZAR-FAFE**JOSÉ LUIZ MOTA**Mercearia, chá e café, telha tipo marselha e nacional, cal, adubos químicos e cimento — Fornos, lastros e tijolos. Depósito de laranjadas Sameiro, Cervejas e águas minerais, etc., etc. **FAFE****PENSÃO SILVINA**

de

ANTONIO MENDES

Comidas e bons vinhos

RUA MONTE NEGRO, 13-A — FAFE**SAPATARIA MACIEL**

Calçado para Senhora, Homem e Criança

52, Praça Dr. Oliveira Salazar, 54 (Nos baixos da Club Fafense) — FAFE

CASA VISTA ALEGREde **JOSÉ GONÇALVES**

Serviço de Pensão e Vinhos

FAFE**Fábrica de Pentes «CELTA»**

Rua Ponte da Ranha — FAFE

FERNANDO RIBEIRO & C.^ª

Fabrico esmerado de pentes de Chifre e Galalit

ROUPARIA POPULAR**FELICIANO DE FREITAS**

Stock permanente em Roupas Feitas para Homem, Senhora e Criança — PREÇOS ESPECIAIS PARA REVENDA

PICA-FAFE**ESTABELECIMENTO DE MERCEARIA E FERRAGENS****Almeida Guimarães & Alves, Suc.^{res} — Correspondentes Bancários — FAFE — Telef. 4972****JOSÉ DE FREITAS FERNANDES, SUC.^{OR}**Depósito da Companhia dos Tabacos e da Sociedade de Polvoras, L.^ª

Louças, Tintas, Cimento, Telha Francesa e do Prado, Miudezas, etc,

Chamadas ao Telefone 13

PRAÇA DR. OLIVEIRA SALAZAR — FAFE**Fábricas**de papel **CAVADAS — FAFE**de **CARTONAGEM**. Caixas em todo o género — **GUIMARÃES**de **PAULO RIBEIRO DA SILVA**R. João de Melo, 2 e 6 — Largo 1.^o Maio, 47 a 53 — Telef. 4301 — **Guimarães****MANUEL CASTRO MAGALHÃIS****CAMISARIA — GRAVATARIA — CALÇADO — NOVIDADES****3, Praça Dr. Oliveira Salazar, 7****FAFE****JOSÉ PEREIRA DA SILVA****FAZENDAS FAFE****PADARIA MODERNA**de **Rodolfo Castro Medon****Rua Major Vieira de Castro****FAFE****PADARIA SOCIAL**— de **Freitas & Alves** —**Rua dos Combatentes da Grande Guerra, 75****FAFE**



AMARANTE — Edifício dos Paços do Concelho

AMARANITE

Pelo Dr. VARELA E SEIXAS

A lei, no seu carácter de interpretação rígida, na sua determinação imperiosa aos órgãos de execução, determina sempre uma forma única de fazer; outras vezes, o costume gera o princípio legal que o andar dos lustres transforma também em princípio imutável.

Por essa forma, ao abrir um número especial de qualquer publicação, encontra-se sempre à cabeça um nome consagrado, que atrás de si tem sempre um passado distinto nas artes, nas letras ou nas ciências. Encontra-se sempre um trabalho fecundo, pleno de emoções fortes, de conhecimentos superiores, revelador de inteligência que demanda sempre as camadas superiores do desenvolvimento máximo do espírito de cultura.

Não é o caso presente, modesto órgão de execução, o autor destas linhas, mais não faz do que cumprir uma ordem que lhe foi superiormente dada pelo Ex.^{mo} Presidente da sua Câmara António

Guerreiro Peixoto e Cunha. E, como ordens não se discutem, eis-me a pensar que ao princípio imutável da lei, bem podemos agora acrescentar um parágrafo único...

Que poderei dizer sobre Amarante? Comecei por achar graça ao encargo que me foi confiado de escrever duas linhas de apresentação para um Concelho que vai figurar em número especial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e senti um certo acanhamento porque Amarante anda assim a modos de tristonha com a Companhia dos Caminhos de Ferro que, na emergência actual, muito pouco cuida dela... Um só comóbio e um material rolante a recordar com muita saúde um outro que já por cá andou... Quando voltará a nova aurora? Quando se poderá evocar novamente o dia 21 de Março de 1908, dia do primeiro comóbio, salvo erro? E então quem possui uma linha tão linda como esta do Vale do Tâmega, a que me parece

não ser estranho um sonho magnífico dêsse Homem de génio, portentoso que se chamou Duarte Pacheco, não pode conformar-se à ideia de ter apenas um combóio, assim como um fantasma, pela calada sombria das noites. Mas mesmo assim, quem sobe vindo da Livração a via sinuosa e bem lançada, assiste de noite, a vista do Amarante a um espectáculo feérico de luz e côr, de vibração e alegria. Ornada de miríades de lâmpadas eléctricas, dá a impressão da velha Coimbra de capa e batina. Depois, como se fôra um écran e numa proporcionalidade com as curvas da via férrea as luzes aproximam-se, afastam-se, escondem-se, até que o pequenino combóio, ofegante, cavalo cançado ao fim duma corrida, entra orgulhoso na estação amarantina, silvando a espaços, contente e alegre.

* * *

Amarante, via-a como num sonho, ao fim de porfiadas lutas e canceiras, quando a demandei em



AMARANTE — Vista geral da margem direita do Tâmega

princípios de Junho do ano findo. E ao meu espírito sedento de liberdade, de ordem, de trabalho e acção, apareceu-me como óasis da Promissão. Desde essa data, comecei a sentir as suas alegrias, a sofrer com as suas máguas. Depois, Amarante, ostenta o Colar de Torre Espada de Valor, Lealdade, e Mérito, que encima a bandeira do seu Município, prémio justo ao sangue derramado por seus filhos nas lutas pela Pátria. Mas, Amarante sofre muito porque ainda se lembra do tempo em que acordava ao som vibrante dos clarins no toque de recolher e se via orgulhosa na fardeta dos seus soldados, no doirado dos galões dos seus oficiais, ao faiscar das espadas, no ritmo das marchas, ficando-se, então debruçada das janelas e balcões, eterna alma feminina, a sorrir... a brincar... a idealizar... até sentir apenas num murmúrio o velho e clássico «Rataplam... Plam...

Amarante é uma vila situada na margem direita

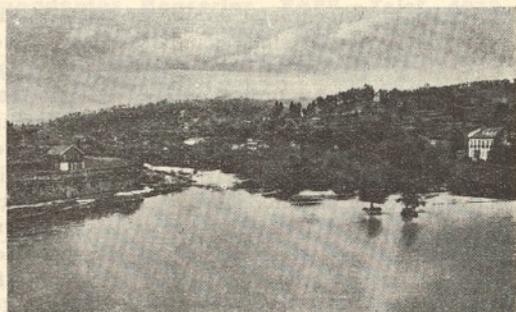
do Tâmega, um concelho de 2.ª classe, com cerca de 44.000 habitantes, como resa a história dos números que pouco interessa para o nosso caso.



AMARANTE — Margens românticas do Tâmega

Tem a sua Câmara Municipal, como, de resto, todos os concelhos, a não ser que vivam em regime de tutela administrativa. E deixem-me que lhes diga, embora seja suspeito, que gosto da maneira como se trabalha neste Corpo Administrativo: — com muita lealdade entre todos, desde o maior ao mais pequeno, com muita amizade, mais parecendo uma família que um grupo hierarquizado. E então, dirá o leitor, não existe nessa terra o «descontente», o «faz tudo», o «Montgomery», o «estadista», o «financeiro», sei lá? Evidentemente, porque senão a terra não seria uma terra lusitana, portuguesíssima mesmo. Pode lá deixar de existir o «Barata» do «28 de Maio», que nos acompanha na rua, que se senta connôco às mesas dos cafés, em toda a parte?!...

Mas a Câmara Municipal lá vai singrando, fa-



AMARANTE — Belíssima paisagem do Tâmega, vendo-se a encantadora «Insua»

zendo hoje um melhoramento, inaugurando amanhã uma escola, abrindo uma estrada, levando luz onde imperam as trevas, correndo, saltando, passando

por cima de escolhos, as mãos crispadas ora no leme de tempestades, ora nos períodos de acalmias, mesmo calmarias longas de um mês de Agosto...

Tem feito imenso, e se mais não fêz é porque o «Barata» com ela não coopera...

* * *

Amarante, com as suas 40 freguesias, as sucs as suas típicas romarias, entre as quais sobressai a de S. Gonçalves no primeiro domingo de Junho, tem vias de comunicação magníficas, tem a beleza inolvidável das margens do seu rio, a beleza adusta da Serrania do Marão onde se esfumam as névoas das alturas.

Tem uma história, que é uma biblioteca inteira, que só a inteligência, o cuidado e o carinho do Ex.^{mo} Sr. Tenente Coronel Costa Santos, podem pôr a claro e com o desenvolvimento preciso perante os olhos dos estudiosos. Que beleza, ouvir da sua pessoa o significado do negrume das pedras da Ponte de S. Gonçalo, a descrição das posições na Ponte de Amarante na Guerra Peninsular...

Tanta coisa, desde o Mosteiro a S. Pedro da Travanca a Vila Meã...

* * *

Modernamente, Amarante é desportiva, vibra no colorido das equipas dos seus atletas e até se engalanou para receber festivamente os rapazes da Associação Académica de Coimbra, a quem brevemente vai de novo abraçar dentro dos seus muros.

Na lenda, tem tanta coisa agradável como o «Diabo» e a «Diaba», dois bonecos hoje guardados na Câmara Municipal e a história picaresca do penedo dos maridos atraído, em Travanca da Serra, onde qualquer homem casado que por ali passar não se deve esquecer de lhe deitar uma pedra... E parece que o dito penedo, está quasi coberto com os calhaus que lhe atiram os viardantes...

* * *

Meu caro Leitor: Vem aí as festas da Vila; anda por aí acima no combóio do Vale do Tâmega, vê e admira, contempla e exulta e sobe ao Marão, onde estarás longe dos homens e perto da grandeza sempre infinita de Deus. Se eu te enganar, não voltas cá, mas tenho a certeza que quando vieres aqui à Câmara Municipal pedir para veres o «Diabo» e a «Diaba», me darás os teus agradecimentos e virás muitas e muitas vezes as terras amarantinas, onde sempre ficarás preso de olhos e coração.

* * *

Terminando, uma rápida resenha sobre a galeria de homens ilustres de Amarante. O Conselheiro

António Cândido — a Águia do Marão —, o parlamentar ilustre, tão conhecido; o Pintor António Carneiro; o paisagista Acácio Lino; o Poeta satírico que foi o Abade de Jazente, Reverendo Paulino Cabral; o Dr. Lago Cerqueira, político e diplomata; o poeta António de Sousa Macedo; o Cantor da guerra passada, Capitão Augusto Casimiro; o Conselheiro João Pereira Teixeira de Vasconcelos; o Poeta Teixeira de Pascoais; o General Peixoto e Cunha, etc. Corôa de flôres que Amarante encerra.

Pois, para terminar, ouve o que disse um dia o Poeta Teixeira de Pascoais: — «Quando penso em Amarante, vejo-a sempre numa gravura antiga, com a ponte Romana sobre o Tâmega, a ermida de S. Gonçalo, a entrada, na margem direita, em escarpada penedia, desde o rio até às alturas onde fica, o templo e a muralha dos Afritos, não das Lamentações, pois estamos num pequeno burgo de Entre-Douro e Minho, e não na capital judaica, essa cidade chaga sempre aberta a sangrar. Nesta gravura é que ela é evocadora e repousada numa paz eterna, de que só gozam actualmente as vilas pintadas ou gravadas em madeira. Mas a Amarante actual mostra as cicatrizes das balas francesas; e as businas dos automóveis atormentam-na, qual eco atenuado dos alarmes que sobressaltam o mundo.»

E António Cândido: — «Ficou por alto preço à nossa terra a glória que ela adquiriu nas invasões francesas.

...O ódio ao invasor da Pátria é sagrado. Nas lutas da Liberdade e da Independência, o ódio, que é um péssimo sentimento humano, desnuda-se, transforma-se em alta virtude moral. É o reverso do amor da Pátria: — Santo como êle! Foi na expansão desse amor e no legítimo desafôgo desse ódio que, sob a direcção do Valente General Silveira, e acompanhando e secundando o seu destemido exército, os amarantinos se extremaram sempre pela sua bravura e lealdade»...

* * *

Cerro os olhos e penso:
Colar de Torre Espada de Valor, Lealdade e Mérito!

Rouxinois do Tâmega!

Águias do Marão!

!!! — Que vem aqui fazer os pardais?

PENSÃO RESTAURANTE TÂMEGA

DE —

José da Fonseca

(Conhecido por José da Calçada)

Serviço esmerado, Bons vinhos, Bons quartos, Preços módicos

Rua 31 de Janeiro

Telefone, 23

AMARANTE

Fábrica Mecânica de Urnas Funerárias



ALVES & C.^A, LIMITADA

Peçam os nossos catálogos e as nossas tabelas

TELEFONE N.º 91

Rua do Pôrto N.º 91 a 97

AMARANTE

TELEF. { 78 - AMARANTE
4888 - PÔRTO

Indústrias Reunidas do Tâmega, L.^{da}

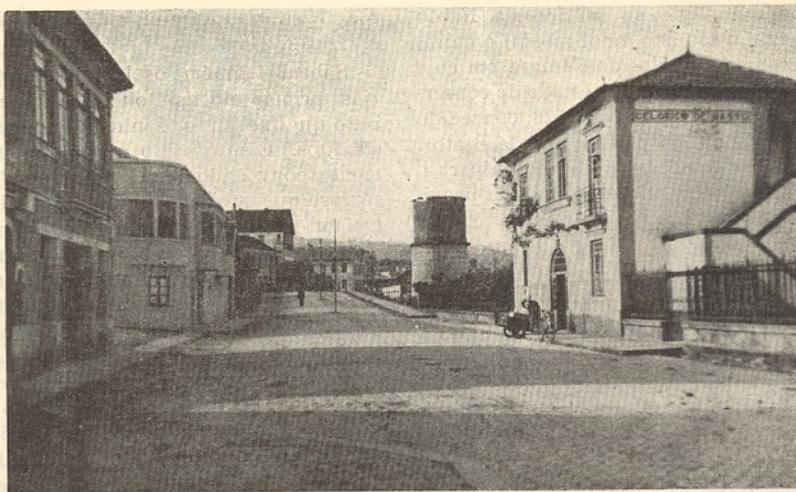
Serração Mecânica de Madeiras

Extracção de Óleo de Bagaços

Vinhos Moura Basto Solar dos Morleiros e Jober

TELEFONE: 100

A M A R A N T E A M A R A N T E



CELORICO DE BASTO — Estação de Caminho de Ferro

Celorico de Basto

Pelo DR. ANTÓNIO MARINHO DIAS

CONVITE grato e, ao mesmo tempo, embaraçoso êste para escrever algumas palavras acerca de Celorico de Basto! Grato por se tratar da terra que me viu nascer, sobre esta Veiga de Britelo, onde os meus olhos surpreendem em cada dia novos encantos, renovados motivos de affecto; mas embaraçoso pelo contraste entre o muito que desejaria dizer e o pouco a que sou obrigado pela escassez de tempo, tanto para a recolha de elementos de interêsse, como para a sua escôlha e equilibrada ordenação.

Origem e situação

Algumas notas apenas. Integrar na terra de Basto. Vejamos qual a sua situação. A nossa antiga Celobriga o nome de Basto «vem-lhe provâvelmente de um povo antigo, vindo da Bastitânia, de além Tejo, ou das margens do Odiana, que aqui viveu muitos séculos antes dos romanos. Os Bástulos, que eram pagãos, tendo por Deus principal Endovel, occuparam estas vertentes do Tamega até aos montes de Barroso e Cerva. A terra do Basto, como se sabe, extrema com a barrosa, pelo seten-

trião, no termo de Salto, que ainda lhe pertence e desce por aquelas encostas, que são as «Cabeceiras», com seus lugares, coutos e césais, formando um julgado, até ao Arco de Baúlhe e à Ponte de Covez; depois, passando o Ladário, alarga-se entre os cerros da Lameira, ao poente, e as quebradas e pendões de Lacão, ao nascente, onde tem assento as vilas de Atei, Mondim, Ermêlo e Ovelhó. Ao meio desta bacia estão os julgados de Melares e Celorico, indo êste entestar com os de Felgueiras e Amarante».

Situa-se a Vila de Celorico de Basto, sede do Concelho, num vale entre campos viçosos, limitando-lhe o horizonte os contrafortes do Marão, a pequena serra de gémeos a Caçarilha e as colinas de Arnoia e da Pinha.

Não tem a vila, neste assunto, história remota, embora a tenha o lugar de Freixieiro, onde está situada.

Passado histórico

Transcrevemos do livro «Terra de Basto», do sr. dr. Daniel Salgado ou Daniel Rodrigues — con-

terrâneo ilustríssimo, que ao serviço da Nação pôs, durante anos, o seu alto valor mental e moral — o seguinte resumo de Actas da Câmara, em cujo arquivo «também existe, em bom estado de conservação, o Foral de 29 de Março de 1528, concedido por D. Manuel ao concelho de Celorico de Basto».

«A transferência da cabeça do concelho para o lugar de Freixeiro foi feita em virtude da provisão de 21 de Abril de 1719.

«Das deligências necessárias foi encarregado o juiz de fóra Dr. António de Souza. O lugar de Freixeiro pertencia à freguesia de Britela, que já era mencionada num documento que tem a data de 973, transcrito em «Portugalia Monumenta Historica, Diplomata et Chartae» vol I, fascículo III, pág. 70, n.º 91. «Ex libro regestorum D. Mumadona, sic dictio. Cartula de Sancta eolalia de Nespereira et Britole».

«Em sessão de 8-X-1719 os vereadores, reunidos com o juiz de fora e nas casas d'este, na vila do Castelo, aprovaram o contracto com o mestre pedreiro A. de Sam Paio para a construção das obras municipais de Freixeiro. Em 17-XII-1721 a Câmara reúne na morada do juiz de fóra dr. Carlos Pereira Pinto, no lugar, da Venda Nova, freguesia de Britelo, na Casa do abade desta paróquia. Em 17-I-1622, reúne no Prado, em casa de Luiz Pinto, da dita freguesia. Em 31-I-1722 já realiza a sua sessão nas casas da residência e auditório da Vila de Celorico de Basto (sic, isto é, na nova sede municipal».

Embora sem feitos notáveis que assinalem a sua intervenção na vida nacional, sabe-se que a terra de Basto está ligada a eventos notáveis, mesmo anteriores à fundação da nacionalidade.

Por aqui passaram, certamente, as algaras de Abdurrhaman III e a invasão do *hajib* Almansor.

E temos noticia de algumas instituições e costumes que nesta região se reflectiram e floresceram.

Foi a terra de Basto «Couto de homisiados». Socorro-me ainda do citado livro do dr. Daniel Salgado.

Sabem os leitores que houve, por costume, concessão de refúgio a delinquentes «mesmo fora das terras» honradas e coutadas onde a orgulhosa filáucia dos senhores a mantinha contra as próprias justias do rei».

«Em Basto, o velho abuso veio a ser sancionado por lei. O alcaide-mor, Fernão Coutinho, do Conselho de el-rei, representou que o seu lugar de Celorico de Basto era muito despovoado, e pedia que fôsse declarado Couto de homisiados; o que foi deferido, estabelecendo-se que ali pudessem refugiar-se seguros 30 criminosos com as mesmas liberdades e privilégios do Couto de Sabugal (Cartas Régias de 12 - I e 22 - VII 1141). In «Gama Bar-

ros, Hist. da Administração Pública, T. II, cap. XVI, pág. 246».

Sabem também os leitores em que consistia o «jus primae noctis» ou «direito de pernada», direito que fruiam os senhores das noivas dos seus súbditos. Esse direito concupiscente foi gradualmente convertido «em imposição fiscal aplicável sempre que os súbditos das classes inferiores contraíam matrimónio; e chamava-se *ossa*, *ozas* ou *gaiosa* quando incidia sobre a mulher em primeiras núpcias e *ballugas* ou *vallugas* quando a noiva já era viúva. As inquirições de 1220 citam vários exemplos de ossas na terra de Celorico de Basto (Gama Barros — Hist. da Adm. Publ., vol. III, pág. 485 e *passim* — Alexandre Herculano, Hist. de Portugal, Livro VIII, Parte III, pág. 60».

Depois destas curiosidades históricas, não nos alongaremos na lembrança do alcaide Gil Vaz da Cunha, de seu filho Fernão Vaz da Cunha «também senhor de Celorico de Basto», do alcaide Martim Vasques, malquistado com o rei D. Denis por militar em favor de D. Afonso, irmão do rei, dos Castros, sucessores destes na alcaidaria de Celorico de Basto sendo 1.º Conde de Basto D. Fernão de Castro, do Conselho de Estado de D. Felipe, o Prudente, quando usurpou a corôa portuguesa».

Nem tão pouco na rememoração do glorioso João Pinto Ribeiro, um dos altiços e patriotas conjurados de 1640, que parece ter vivido na freguesia de Arnoia, d'este concelho, e cujo monumento, erguido há poucos anos num largo desta vila, se vê em fotografia reproduzida nas páginas desta Gazeta.

¿ Que nos resta destes antigos tempos ?

Referir-nos-hemos a alguns monumentos que os visitantes, amantes de antiguidades, ainda hoje podem admirar :

Convento de Arnoia — ¿ Qual, sucintamente, a origem e história d'este convento ?

Escreve o dr. Daniel Salgado : «De seguro, não se sabe a era da sua fundação; parece, contudo, que já no século X existia neste sítio um cenóbio da regra do patriarca S. Bento, que foi arrasado pelos mouros numa das suas algaradas em que tudo tolarão até ao coração da Galisa... Por certo e seguro temos que a presente fábrica da igreja e do convento foi erguida pouco depois do ano mil, graças à piedade de D. Múnio Moniz, senhor do Castelo e Terra de Basto, um dos ramos do tronco abençoado que mais tarde floriu em D. Egas Moniz de Riba-Douro, senhor de Cresconha e Rezen-de, aio de D. Afonso Henriques.»

Pode ver-se ainda no Convento o túmulo do seu fundador.

Castelo de Arnoia — Dominava o local que foi sede do concelho até 1719. Sobre o Castelo, elucida o dr. Daniel Salgado :

«O actual Castelo de Celorico de Basto, quasi na linde do termo de Arnoia, por onde parte com as freguesias de Moreira, Carvalho e Tecla, existia já no século X, segundo tôdas as presunções e as referências de antigos documentos. Parece que Muninho Moniz, o Velho, o reconstruiu depois de afastada definitivamente a tremenda invasão que Almançor lançou sôbre as terras leonesas, portuguesas e galegas entre os anos de 976 e 1002, tudo tallando e arrazando; mas é provável que desde mais remota antiguidade

existisse naquele cabeço qualquer recinto fortificado e de vigia, um castro romano ou, mais primitivamente ainda, uma modesta citânia celtibérica. Pelo seu tipo, proporções e localização, êste Castelo é coevo dos de Lanhoso, Castro Laboreiro, e porventura dos de Vermoim e Faria».

Igreja de Ribas — Mencionarei, finalmente, pelo seu valor histórico e artístico, a Igreja de Ribas. Informa-nos ainda o dr. Daniel Salgado de que «reinando D. Afonso Henriques, o seu privado D. Frei Joao Ovelheiro, arcebispo de Braga, erigiu a igreja e mosteiro de S. Salvador de Ribas de Vale de Buíro, de formosa traça, que deu aos cônegos regrentes de Santa Cruz de Coimbra, nomeando primeiro prior o seu confrade D. Mendo, religioso de grande virtude, que nêle morreu dez anos depois».

E vá lá, para terminar a resenha histórica, esta saborosa informação: «Foi o servo do Senhor (D. Mendo) sepultado na Claustura, numa area tumular, cuja letra latina, vertida em linguagem, reza assim: «Aqui jaz D. Mendo, 1.º prior dêste Mosteiro, o qual nunca deu passada que não fôsse em serviço de Deus».

Celorico na literatura moderna

Perdôe-nos o leitor o gôsto desta digressão pelo passado longínquo e pelas suas relíquias. Se no passado não encontramos motivos de imitação, sempre dêle se evolva o suave encanto das recordações e a certeza de que enraizamos naquelle solo que os nossos avos pisaram, onde viveram, sofrendo e rindo, onde trabalharam pela manutenção dos seus e «em prol do comum».

E depois dêste passado remoto, ainda na litera-



CELORICO DE BASTO — Praça Albino Alves Pereira, vendo-se a estátua de João Pinto Ribeiro

tura moderna alguns escritores portugueses, cuja fama galgou as fronteiras, não se esqueceram do pitoresco recanto minhoto e nêle localizaram cenas e personagens de relevante interêsse. ¿ Lembram-se de Silva Pinto com os seus «amigos de Atei e de Mondim de Basto»? ¿ De Camilo, portentoso imaginador de tantas cenas vividas nesta região e criador sarcástico daquela figura de Calixto, Eloi de Silos Benevides e Barbuda, que a paciência investigadora de D. Joao de Castro situou num lugar dêste concelho? ¿ Da figura dissolvente mas espirituosissima do nosso Joao da Ega — que vive em «Os Maiais» do divino Eça — pre-autor das imaginárias «Memórias dum Átomo», que num fugaz gesto de repulsa pela dissoluta sociedade lisboeta protestou vir para Celorico escrever o «Lodaçal»?

Presente

Mas... deixem-me aproveitar os breves momentos que restam para lhes falar no presente.

Não me é grato afirmar que há cêrca de meio século o progresso de Celorico tem sido moroso.

E vem a talho de fouce lembrar que uma das causas primordiais dessa morosidade é o seu isolamento, a deficiência dos seus meios de comunicação e transporte. Muito desprotegida do «favor dos deuses» tem sido esta região rica e feracíssima! Ainda há poucos dias assistimos à supressão de um dos dois combóios — o pobre bi-semanal de tanto movimento e, conseqüentemente, de tão seguro rendimento para a Companhia do Norte.

É desolador ver a linha inerte, dezoito horas em cada dia esperando o sópro ardente da máquina e o desejado combóio, que para nós, celoricenses, é a garantia de bom desenvolvimento da

nossa estrutura agrícola, industrial e comercial. Esperamos que esta situação melhore. E esperamos também que o combóio siga para além de Celorico, vivificando toda esta região, onde se encontram já concluídas estações e obras de arte, como essa magestosa e elegante Ponte de Matamá, em Veade, reproduzida em imagem nestas páginas. Representa êste desejo o interêsse de Celorico e o interesse da Companhia do Norte.

Agricultura — De facto, é a nossa terra fecundíssima de reprodução agrícola e florestal. A madeira, o milho e o vinho, aqui produzidos, têm relêvo não apenas na economia local, mas na economia geral da nação. Mas além destas produções capitais, quantas ainda! Ovos, frutas — sobretudo laranjas — centeio, feijão, hortaliças, quanto mais!... É notabilíssima, a par das mais importantes produções agrícola, a riqueza pecuária, especialmente de gado bovino e suíno.

Indústria — Se bem que a indústria local não se encontre suficientemente desenvolvida, com o progresso dos meios de transporte pode atingir um relevante interêsse económico.

Dois fábricas de serração de madeira trabalham febrilmente:

Fábrica de Serração de Madeira da Avenida da República, do sr. Bernardino Vaz Vieira e a *Fábrica de Serração «Madeiras de Basto»*, do sr. António Alves Monteiro, patricio activo e empreendedor que ao desenvolvimento da sua e nossa terra tem dedicado o melhor do seu interêsse.

Não podemos esquecer a *Fábrica Metalúrgica e de Construção Civil*, de Esmeraldo Gomes de Carvalho, nosso empreendedor e perfeito artista «Faz-Tudo» — que tudo faz, designadamente em sistema de bombas, de invenção e fábrica próprias, usadas e justamente apreciadas em todo o país.

Comércio — Preciosos vinhos, gostosamente saboreados em todo o país e no estrangeiro, saem da *Vinicola de Basto*, que o espírito de trabalho e iniciativa do sr. Alvaro da Costa Bastos tem dia a dia desenvolvido e melhorado; e da Empresa «*Vinhos de Basto, L.^{da}*», à qual a actividade incansável do sr. Vitor Cardoso garante uma crescente prosperidade.

O restante comércio, de interêsse local, muito pode desenvolver-se obtida a facilidade de contacto com os meios produtores e distribuidores.

Instituições — Algumas instituições têm merecido o carinho dos celoricenses e redobradamente devem continuar a merecê-lo.

Tem o Concelho de Celorico quatro «Casas do Povo» — da Vila de Fervença, de Fermil e da Gondarela. Na sua face incipiente, tem já prestado bons serviços, sobretudo na assistência médica e farmacêutica.

Santa Casa da Misericórdia e Hospital Civil de S. Bento de Arnoia — O Hospital tem sede no

Convento de Arnoia, de que já falámos. Afastado uns quilómetros da Vila, tem, contudo, o hospital renovado as suas instalações, de molde a prestar uma assistência eficaz, mercê dos esforços de confratêrneos ilustres, entre os quais citaremos os Senhores Comendador Justino Mota Ribeiro, seu incansável provedor durante cêrca de 20 anos e o actual, dinâmico e operante provedor Dr. Francisco Meireles — não menos-prezando a boa-vontade e prestante auxílio de todos os celoricenses sem distinção de opiniões, furtuna ou condição social, bem manifestados no luzido e valioso Cortejo de Oferendas, realizado no ano transacto.

Associação de Beneficência e Asilo dos Desvalidos — Esta benemérita instituição — que abriga e educa mais de uma dezena de crianças desamparadas — a-pesar dos seus modestos rendimentos, bem merece a atenção de todos, pelo incalculável valor da sua obra.

Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários Celoricenses — É uma instituição recente — data de 1923. Falar nos Bombeiros, na sua sede, cujas obras se encontram ainda em curso, do seu material em parte esplêndido e em parte maior carecido de renovação, é falar na figura altruista do sr. Comendador Avelino da Mota Mesquita. A êste benemérito patricio, à sua generosidade sem limites, à sua atenta solicitude continuamente dedicada às necessidades da sua terra natal, devem os Bombeiros Voluntários praticamente tudo o que são e possuem. Aqui deixamos expresso e enviamos para as terras distantes do Brasil, onde se encontra, o nosso sinceríssimo louvor, agradecimento e ilimitada admiração.

Club Desportivo Celoricense — Entre as instituições particulares celoricenses, finalmente — diríamos bem «the last but not the least» — esta simpática colectividade. Encontra-se ela hoje num momento de entusiástica renovação e bem merece o auxílio dos celoricenses. Sempre tem defendido, galhardamente, o bom nome da terra. E esperamos que o eleve sempre e cada dia mais em manifestações de são desportivismo.

Tem ainda o concelho duas filarmónicas — a Banda de Música da Vila, regida por Augusto Machado e a Banda de Música de Tecla, da regência de Artur Alves da Mota, um jovem bom e dedicado ao progresso da terra.

Para terminar estas fugidias notas, julgamos interessante apresentar alguns dados estatísticos, extraídos do último Recenseamento da População (1940) vol. IV.

É lugar comum dizer que os números falam. Mas falam, como veremos, para nos trazerem mais esclarecimentos sobre o concelho, para nos revelarem a sua importância e também as suas deficiências, o seu valôr e as suas necessidades.

Superfície

Tem o concelho de Celorico de Basto a superfície de 268,48 quilómetros; ocupa, assim, o segundo lugar entre os concelhos do Distrito, depois de Barcelos com 362,80.

População

A sua população presente é de 23.529 habitantes, tendo 11.408 varões. E neste aspecto lhe cabe o 7.º lugar entre os 13 concelhos do Distrito.

Densidade populacional

Já podemos ver, pelo confronto entre o seu valor respectivo em superfície e em população, que se encontra abaixo da média em densidade populacional; nesta lhe toca, de facto, o 10.º lugar com 87,6 habitantes por quilómetro.

Varões activos

Em varões activos está na média, o 7.º lugar, com 6.837. Mas já sobe muito de categoria no *ramo agrícola*. Eleva-se ao 2.º lugar, entre os concelhos do Distrito, na escala de percentagens de varões ocupados na agricultura e em relação aos varões activos, com 77,7, depois de Cabeceiras de Basto, com 79,2.

Prédios, famílias e fogos

E volta à média no total dos prédios, 7.635 (8.º lugar); de famílias, 5.510 (7.º lugar); de fogos, 6.609 (7.º lugar).

Estado civil

De todos estes varões e fêmeas, são casados (ou eram, em 1940) 7.638 (7.º lugar); solteiros, 14.572 (7.º lugar); separados judicialmente, 10 (4.º lugar); divorciados, 20 (8.º lugar); viúvos, 1.289 (8.º lugar), sendo apenas 368 varões.

Religião

Seguiam a religião católica 23.435, sendo 11.369 varões e menores de 8 anos 4.882. Sem religião, 10 (8.º lugar) sendo 5 varões; não havendo nenhum habitante que seguisse religião diferente da católica — o único concelho do distrito em que se verifica este facto.

Instrução

Seria interessante, pelas lições que poderíamos colher neste aspecto fundamental da vida concelhia, pormenorizar nas várias escalas de idade os habitantes analfabetos e os que sabiam ler e, des-

tes, os que freqüentavam e aquêles que possuíam instrução primária, secundária e superior. Mas para não alongar estas notas limitamo-nos a indicar números sínteses.

Sabiam ler 6.659 habitantes (9.º lugar), sendo 4.408 varões e 2.251 fêmeas. É este um novo lugar a que precisamos de fugir. De facto, a situação do concelho neste aspecto e em relação à média geral no Distrito é péssima, como veremos.

Como dissemos, o número total de habitantes é de 23.529. Subtraindo a este os menores de 7 anos em número de 4.275 (os cegos, surdos mudos e alienados são poucos — uns 80 — e de nascença apenas 31), encontramos uma taxa de analfabetismo referida a varões e fêmeas, de 65,5.

Distinguindo entre varões e fêmeas, mais uma vez nos falam os números.

Total de varões: 11.408; menores de 7 anos, 2.143; taxa de analfabetismo 52,5. Total de fêmeas: 12.121; menores de 7 anos, 2.132, taxa de analfabetismo 77,5.

Ora a taxa de analfabetismo no distrito era de 54,2.

Resta uma classificação em 9.º lugar susceptível de provocar maior preocupação do que a classificação no 10.º em densidade populacional.

E assim chegámos ao termo destas notas, e somos os primeiros a não o considerar final do muito que haveria a relatar sobre a terra encantadora de Celorico.

Poderíamos dizer, cometendo a irreverência de parodiar Alexandre Herculano que depois da digressão feita por história e estatísticas «é quasi impossível não sentir amortecida a imaginação, sem a qual não existe arte».

Mas, além das mais razões, adrede sacrificámos a arte à utilidade.

E a utilidade destas notas ressalta nas seguintes conclusões sucintas.

Para o futuro

A terra é fecundíssima e essencialmente fértil e rica em produtos agrícolas; resulta esta conclusão até da percentagem de varões activos dedicados à agricultura.

Tem indústrias e comércio em progresso e que mais podem desenvolver-se.

Temos necessidade de exportar e podemos importar. Pois bem. Para desenvolvimento de riquezas e aproveitamento das existentes — agricultura, comércio e indústria precisam de eficazes meios de transporte. Pouco temos obtido e muito nos apraz esperar, neste sentido, da Companhia do Norte.

Segunda ordem de conclusões:

Temos um passado, acompanhando a história de Portugal desde os primórdios da nacionalida-

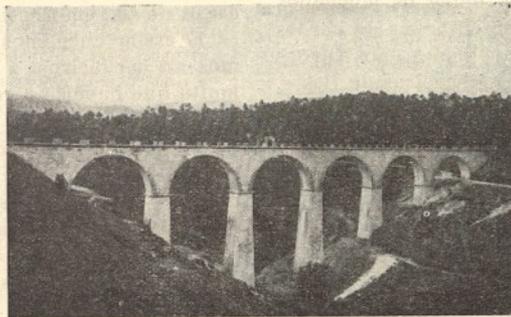
de. Possuimos, alguns em potencialidade, os factores de desenvolvimento actual e futuro, e sentimos deficiências, designadamente no campo da instrução.

Ser-nos-á lícito e é pertinente fixar aqui alguns dos deveres gerais assinados aos dirigentes de municipalidades pelo equilibrado, esclarecido e cultíssimo ex-«Maire» de Lyon, Herriot: «Proteger o nascimento das crianças; cuidar da sua tenra idade e do bem-estar das mãis; facultar-lhes os melhores meios de instrução e educação; colocar à disposição dos jóvens bons estabelecimentos de higiene e desporto; criar, para os doentes, hospitais em re-

lação com os progressos da ciência; abrir asilos para os inválidos; assistir aos velhos; velar pelos pobres».

Encarna a esperança de realização destes fins o actual Presidente do Município, Sr. Dr. Domingos de Barros. Descendente e sucessor de alcaides, «homens de um só rôsto e uma só fé», ao seu carinho, solicitude e zêlo confiamos o desenvolvimento da nossa terra.

É a aspiração radicada de todos nós. E para lhe dar vida, dizemos com António Sardinha: «Escute-se apenas o verbo que edifica. Confessemos um acto de fé no porvir».



Viaduto de Matamá, em granito, no trôço da linha férrea de Celorico a Mondim de Basto

Estabelecimento de Drogeria, Ferragens,
Mercearia, Louças finas, Vidros e Cristais

DE

ANTÓNIO TEIXEIRA ALVES

Encadernação, Papelaria e Miudezas — Representações Bancárias

FERMIL DE BASTO

CONFEITARIA CENTRAL

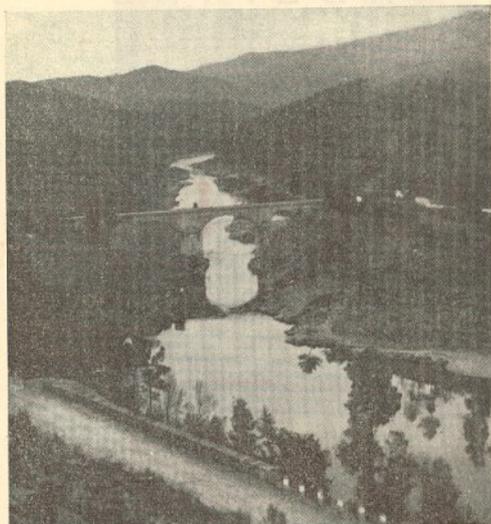
DE

António Teixeira de Novais

Sortido completo em artigos de Confeitaria, Mercearia Fina,
Vinhos Finos e artigos de Papelaria, Especializado em Cafés

CELORICO DE BASTO

FERMIL AGRADecendo



FERMIL — Um trecho do Rio Tâmega — Foto tirada da província do Minho. De lá vê-se a de Traz-os-Montes e a ponte que liga as 2 províncias

Risonha povoação do concelho de Celorico de Basto, dista da sede do concelho seis quilómetros.

É nesta povoação que se realizam nos dias 8 e 19 de cada mês as melhores feiras desta região.

De paisagens maravilhosas, tem Fermil o encanto natural desta terra meio minhota e meio transmontana, conforme aqui reproduzimos numa foto que ilustra esta página, e nos mostra bem o cenário deslumbrantíssimo.

Possue a povoação de Fermil uma Casa do Povo que devido ao espírito dinâmico do seu presidente Albano de Magalhães muitos e grandes benefícios vem prestando à sua massa associativa.

Procurando também seguir na vanguarda do progresso, possui o melhor campo de jogos da Região, e um bem formado e constituído grupo de Futebol, que bizarramente defende com altruísmo as suas côres, mas Fermil, sedenta de progresso, não fica na quietude do comodismo e a par de novos e sempre grandes melhoramentos, como o da sua capela ainda há pouco terminada, espera com justiça a construção das suas escolas, para os dois sexos, e de vários melhoramentos de embelezamento local, a que tem inteira justiça.

Além de tudo isto também pensam os seus naturais na criação de um Corpo de Bombeiros, para prestarem os seus socorros àquela ridente povoação que, merecia já o título de Vila.

Ao ser-me pedida a colaboração para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, no número especial dedicado à Companhia do Norte, eu faço-o com o maior orgulho e pús nela todo o meu interesse.

Serventuário, dos mais humildes, que labuta no ardor difícil desta engrenagem ferroviária, não pode a minha intelectualidade, que é tão pobre, escrever em letras de ouro o valor turístico, comercial, agrícola e histórico desta região, que o Tâmega beija com crucial amor e carinho.

Assim, tive de recorrer à pena insigne do conterrâneo ilustre e grande amigo, Ex.^{mo} Sr. Dr. António Marinho Dias que, desde as negras pedras do castelo de Arnoia, bastião glorioso de feitos heróicos dos nossos guerreiros antepassados, à casa de Santo Andou, bérço de um dos maiores portugueses e nome glorioso da nossa história, que era João Pinto Ribeiro, e dali a S. Romão do Corgo, túmulo sagrado e imortal de Frei Bernardo de Vasconcelos, soube escrever num hino de amor o valor do nossa terra.

A sua Ex.^a aqui deixo patenteado os meus agradecimentos. Mais quero testemunhar, bem vindos, iguais agradecimentos aos Ex.^{mos} Srs. Dr. Domingos de Barros, ilustre e activo Presidente da nossa Câmara, Albano de Magalhães, dinâmico presidente da Casa do Povo de Fermil e Álvaro da Costa Bastos proprietário da Vinícola de Basto, e a todos que nos emprestaram a sua colaboração e que nos animaram a percorrer, com vontade, os íngremes e tortuosos caminhos da nossa aldeia.

A todos, muito obrigado.

ADRIANO DE SOUZA CASTRO

FIRMINO COELHO

Com estabelecimento de Mercerias e Fazendas em

CELORICO DE BASTO

José Avelino Marinho Leite

Com Merceria, Vinhos e Miudezas

FERMIL

Esmeraldo Alves de Carvalho

PENSÃO / PADARIA / BARBEARIA

FERMIL DE BASTO

Fábrica a Vapor de Serração de Madeiras

ESTÂNCIA DE MADEIRAS

FABRICO ESPECIAL DE TABUINHAS PARA EXPORTAÇÃO

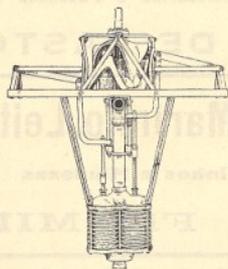
Bernardino Vaz Vieira

**EXTRACÇÃO DE AZEITE
PELO SISTEMA MAIS MODERNO**

**AVENIDA DA REPÚBLICA
CELORICO DE BASTO**

Esmeraldo Gomes de Carvalho

CERRALHARIA CIVIL E MECÂNICA—FUNDIÇÃO



REGISTADA

**Bombas para réga, por tracção animal, com rendimentos
variáveis entre 5.000 e 30.000 litros por hora, podendo
fazer elevação a 60 metros de altura**

**Bombas para fôrça hidráulica. Bombas para motor em todos os sistemas,
Bombas para trasfega. Prensas para azeite e vinho em todos os sistemas**

TODOS OS UTENSÍLIOS AGRÍCOLAS

**VILA NOVA DO CORGO
CELORICO DE BASTO**

Telef.: Pôsto Público de Fermil
Telegramas: FAZTUDO



VINÍCOLA DE BASTO

Sede: CELORICO DE BASTO

Telegramas: VINÍCOLA

Viti-Vinicultores — Exportadores de vinhos exclusivamente produzidos na região de Basto, a mais fértil e rica das regiões de Vinhos Verdes. Criadores da marca **Montanhez**. A detentora das maiores menções de Honra nas seguintes exposições, únicas a que tem concorrido: Exposição Internacional de Barcelona, em 1929, único Vinho Verde premiado. Exposição de Sevilha, *medalha de ouro*. Em 1930, Grande Diploma de Honra, conferido pelo Instituto Agrícola do Rio de Janeiro. Em 1932, em seleção na Grande Exposição Industrial Portuguesa, única premiada com medalha de ouro. Exportando actualmente o seguinte:

Montanhez Tinto. — É o único Vinho Verde engarrafado na origem em sua época. Rico em agulha ou gás carbónico natural, é excelente como vinho de mesa.

Montanhez Branco. — Levemente gazozo (natural), é o preferido pelos bons apreciadores. Excelente como vinho de mesa e refrigerante sem igual.

Precioso Montanhez. — Constituído do lote de uvas: Azal, Fernão Pires e Pé de Perdiz. É um excelente vinho para servir com doces — autêntico champanhe de mesa económica.

Vinospuma. — Vinho espumante, que sem receio dos seus similares é considerado uma delícia na mesa de cerimónia.

REPRESENTADA: em Lisboa — *J. A. da Costa Pina*, Rua do Alecrim, 69; Pôrto e província — *J. Cândido da Silva*, Canceia Velha, 19. ULTRAMAR — concessionários no Rio de Janeiro, São Paulo e Ceará. Venezuela, Argentina, e E. Unidos da América do Norte. Angola, Moçambique e Rodésia do Sul. Açores e Madeira. **Banqueiros:** Banco Nacional Ultramarino (Pôrto) e Banco de Angola (Lisboa).

Farmácia Alves Dias

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

CELORICO DE BASTO

ROUPARIA DE BASTO**Manuel Teixeira Palhares**

FAZENDAS, MERCEARIAS, FERRAGENS,
MALHAS, VINHOS, VIDROS, ROUPAS
—:— FEITAS, MIUDEZAS, TINTAS —:—

ENTRONCAMENTO FERMIL DE BASTO

Vinhos de Basto, L.^{da}

ARMAZENISTAS — EXPORTADORES

CELORICO DE BASTO

Filial: R. 7 DE JUNHO DE 1759, N.º 12

D A F U N D O

Proprietários dos afamados Vinhos das marcas:

QUINTA DO PAÇO — LOUREIRO — CASTELO DO BASTO

EXPORTAM PARA TODO O MUNDO OS SEUS AFAMADOS VINHOS
ENGARRAFADOS EM BOTIJAS, GARRAFÕES, BARRIS, PIPAS, ETC.

A ECONOMICADE **Carlos Augusto A. da Silva**

FUNDADA EM 1931

Comércio Misto — Agente distribuidor na Região
de Basto das melhores águas minerais, Vidago,
Melgaço e Pedras Salgadas — Vinhos do Pôrto
HUTCHESON-OPORTO — Depósito de laranja-
das, Cervejas, Salgado de Borracha, Papeis, Sal
e Diversos artigos — Comissões, Consignações e Conta Própria

FERMIL DE BASTO

ARMAZENS DO PORTO**SILVA & PEIXOTO**

FAZENDAS, MERCEARIAS, FERRA-
GENS E ARTIGOS DE PREGARIA

CELORICO DE BASTO

VIZELA

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALDEIA

Carlos da Silva Areias

LINHOS E PANOS ALINHADOS

TELEFONE 38

VIZELA

Telegramas-Registos — NEGRELOS

Despachos — GIESTEIRA

Empresa Fabril de Lordêlo, L.^{da}

DIFERENTES TECIDOS DE ALGODÃO — EXPORTAÇÃO

—:—:— PARA AS COLÓNIAS E CONTINENTE —:—:—

LORDÊLO — MINHO II — GUIMARÃES

GRANDE HOTEL CRUZEIRO DO SUL

É incontestavelmente o melhor HOTEL destas Termas. Está pegado ao Estabelecimento Termal e dentro de um grande e bem cuidado jardim onde, também, se servem as refeições, com todo o conforto, sob o seu frondoso arvoredo. — Agua quente e fria canalizada para todos os andares. O HOTEL CRUZEIRO continua a manter as suas tradições. — Preços muito razoáveis

Telefone n.º 4871 — CALDAS DE VIZELA

FÁBRICA DE TECIDOS

VARELA, PINTO & C.^a, L.^{da}

Com especialidade em panos para lençol, sarjas brancas e atalhados com os respectivos guardanapos

VIZELA — TELEFONE, 34

Téxtil de Sedas de Vizela de JOAQUIM DE SOUSA OLIVEIRA — Telefone 4846 — VIZELA

Grande Hotel Universal

PROPRIETÁRIA: JUSTINA SILVA

GERENTE: JOSÉ SILVA



Telef. 4870

VIZELA

J. Bastos

(ARMAZÉM DE FAZENDAS BRANCAS)

SECÇÃO DE RETALHO

Lanifícios, Sedas, Calçado, Chapéus, Camisaria,
Tecidos de algodão, Malhas e Miudezas

VIZELA

FÁBRICA DE COLCHAS

DE

Armindo Portas

Telefone, 4850 — VIZELA

Manuel de Paiva & Barros

com Fábrica de Gomas para a Indústria Textil

em Moreira de Conegés — GUIMARÃES



ESCRITÓRIOS

Avenida Camilo n.º 134

TELEFONE 1988

PÔRTO

Fábrica Textil de Vizela, L.^{da}

FIAÇÃO E TECIDOS

(Fiação fina, média e grossa de 2.ª. Tecidos d'algodão)

Telefone, 4847

VIZELA

O problema dos transportes

Uma exposição da C. P.

em que são apontadas as causas da crise

Como é do conhecimento dos nossos leitores, o problema da coordenação dos transportes terrestres, discutido na Assembléa Nacional, deu margem a críticas acerbas, tendo sido acusadas as empresas ferroviárias de haverem descurado o seu apetrechamento.

O Concelho de Administração da C. P. enviou ao sr. Presidente da Assembléa Nacional uma bem documentada exposição, com que responde a essas críticas e que, a seguir, integralmente, reproduzimos:

Senhor Presidente da Assembléa Nacional

Excelência:

Tenho a honra de submeter à esclarecida atenção de Vossa Excelência, em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a seguinte exposição, à qual Vossa Excelência se designará dar o destino que julgar conveniente:

1—A proposta de lei de coordenação de transportes, agora em discussão na Assembléa Nacional, tem suscitado várias críticas à gestão das empresas ferroviárias, acimadas de terem descurado o necessário apetrechamento e de se encontrarem agora, mercê dessa incúria, em sérios embaraços para obviar às exigências do tráfego.

Vamos demonstrar a sem-razão destas críticas.

2—Referindo-nos apenas aos tempos modernos da Companhia, isto é, depois dos anos da primeira guerra, e daquêles em que ainda se sentiram os efeitos dela, verificamos que a C. P. sempre distraiu, para melhoramentos nas instalações fixas, e no material circulante, uma quantia avultada. Assim dispendeu com êsse propósito:

De 1920 a 1923: 7,30 % da receita bruta de exploração.

De 1924 a 1929: 12,60 % da receita bruta de exploração.

Isto é, quando os saldos líquidos lho permitiram nunca deixou de empregar uma parte dêles e não pequena, em beneficio da sua rêde. E isto com sacrificio dos seus accionistas, aos quais, nêsse mesmo período, que poderemos chamar florescente, se não deu o mais pequeno dividendo.

3—Conseguiu assim a C. P. pôr as linhas em condições de poderem circular nelas rápidos com velocidades similares às dos estrangeiros, e em condições de segurança não inferiores. Uma das maiores

autoridades em matéria ferroviária, Mr. Dautry, viajando no *Sud-Express*, exprimiu a sua admiração pela maneira como o serviço era feito, em nada inferior ao que se via lá fora.

Faziam-se três rápidos por dia, entre Lisboa e Pôrto; um rápido diário para Madrid; dois rápidos por semana, para a Beira Baixa; outro, também semanal, para a Figueira, pela linha de Oeste; ainda outro por semana para o Sul e Sueste; e finalmente um rápido para Sevilha, via Badajoz, duas vezes por semana. O *Sud-Express* chegou a circular na rêde da C. P. com a velocidade comercial de 80,64 quilómetros, por hora; no rápido do Pôrto essa velocidade também atingiu 63,40 quilómetros. Mas em certos troços da linha, com perfis convenientes, a velocidade dos rápidos era, por vezes, de 110 quilómetros.

4—Para se fazer êste serviço, e com tais velocidades, era necessário que a linha estivesse em magnífico estado de conservação, e as locomotivas e demais material circulante, mas especialmente aquelas, cuidadosamente reparadas. Por isso se pode afoitamente afirmar que, até 1929, a Companhia aperfeiçoou, continuamente os seus serviços, como aliás, era verificado por todos, quer nacionais quer estrangeiros, que nas suas linhas viajavam.

5—A partir de 1929—último ano de boas receitas—o quadro pinta-se com outras côres. Três factores concorreram para a mudança de situação:

1.º—A crise que, nessa altura, começou por tôda a parte a tomar maior incremento;

2.º—O arrendamento das linhas do Estado;

3.º—O desenvolvimento da camionagem.

6—Não podíamos nós furtar-nos aos defeitos da crise, nem a ela se furtaram empresas ferroviárias muito mais poderosas do que a C. P. Em vários países se tomaram medidas excepcionais para a atenuar. Em Inglaterra fez-se a concentração das empresas em quatro grandes Companhias, em França criou-se a *Société Nationale*, etc.

A C. P. estava nêsse momento preparando, como seguimento de realizações anteriores, um melhoramento importantíssimo: a electrificação das zonas de tranvias dos arredores da capital—Lisboa a Sintra e Lisboa a Vila Franca de Xira. O projecto estava completo. A despesa com esta obra seria de 50.000 contos e traria para a Companhia um encargo anual, durante 8 anos, de 1.250.000 francos suíços, fâcilmente suportável se as receitas continuassem a ser como anteriormente. A queda das receitas, que já andava à roda de 40.000 contos, fêz com que a Companhia reciasse tomar o compromisso de realizar êsse grande melhoramento. Não estava na sua mão criar receitas, pois não se pode inventar tráfego onde o não há, nem aumentar tarifas sem o acôrdo do Govêrno. Mas com estes importantes trabalhos a C. P. respondeu antecipadamente, sem o ter previsto, às críticas que ora lhe

são feitos por não ter cuidado a tempo do aperfeiçoamento dos seus serviços.

7. — O arrendamento das linhas do Estado, que a C. P. tomou mais por brio profissional do que na mira de lucros, foi outro desengano para a Companhia. Após 4 anos de saldos positivos — dos quais a C. P. não recebeu um centavo, pois a parte que lhe competia a entregou ao Estado — entrou no regime de déficit, de que, até agora, só safu uma vez em 1942. Como o Estado não permitiu o tribunal arbitral, nem a modificação do contrato, apesar de lhe ter sido solicitado, nos termos do mesmo contrato, a C. P. tem ainda por liquidar todos esses déficits, que montam agora à cifra de 140.000 contos. A falta de tão avultada importância na sua tesouraria obrigou-a a contrair empréstimos, cujos encargos lhe absorvem grande parte das receitas.

8. — Mas o factor que mais prejudicou as empresas ferroviárias foi o aparecimento da camionagem. Não propriamente pela concorrência de um novo meio de transporte, que não pode nem deve ser contrariado porque representa manifesta comodidade do público; mas pela forma como irrompeu, *sem disciplina e sem método*, parecendo que o seu fim era mais propriamente arruinar-se a si própria e indirectamente os caminhos de ferro, do que bem servir a economia nacional. Ninguém pareceu convencer-se de que a melhor maneira de servir o público é conseguir-se uma boa colaboração entre os caminhos de ferro e a camionagem.

Com as estradas modelarmente reparadas a camionagem expandiu-se à larga; escolhia para si a mercadoria mais remuneradora e deixava para os caminhos de ferro os transportes das grandes massas de mercadorias, feitos a tarifas reduzidas, sangrando assim, numa larga medida, as receitas ferroviárias. Ninguém sabe a que ponto chegariam estas se a guerra, dificultando o abastecimento de pneus e gasolina, não fizesse paralisar, em grande parte o transporte por estrada.

Muita gente ignora que as tarifas ferroviárias são estabelecidas tendo em conta vários elementos, entre eles o valor da própria mercadoria. Por esta razão a mercadoria pobre paga muito menos por quilómetro do que a mercadoria rica. A camionagem que conhece, porque estão publicadas, as tarifas do caminho de ferro, só procura, em regra, transportes da mercadoria rica, nos quais concede um pequeno benefício sobre os preços do transporte ferroviário. Desta forma se a camionagem não fôr submetida a uma regulamentação adequada, em futuro mais ou menos próximo será impossível ao caminho de ferro manter as tarifas da mercadoria pobre, por não ter a compensação que o transporte da rica lhe proporcionava. É por isto que na Bélgica, país altamente industrial, o director dos Caminhos de Ferro Belgas, Mr. Rulot, disse numa Conferência que o desenvolvimento excessivo

ad camionagem é um luxo que só podem permitir-se os países notavelmente ricos.

9. — A Companhia, porém, não obstante a crise em que se via envolvida desde 1930, pretendeu adquirir automotoras das melhores que no estrangeiro se fabricam. Este problema das automotoras seduziu-a desde o seu início, e por isso mandou lá fora, por mais duma vez, estudar o assunto *in loco*. Foi assim que, em 1939, com o acôrdo do Governo, lançou duas encomendas, uma de vinte automotoras à casa alemã *Mann*, e outra de doze tratores para manobras com motores Diesel, à casa inglesa *English Electric*. E fê-lo só nesta data, porque, após longos anos de estudos, experiências e tentativas várias, se chegou então a tipos satisfatórios. Antes disso, seria imprudente comprometer capitais em veículos de resultados incertos.

Se tivessem vindo essas automotoras, poder-se-iam fazer marchas com velocidades de 130 quilómetros à hora, pois tínhamos a certeza de que a linha, pelas suas condições de segurança, suportaria perfeitamente essas velocidades. Nenhuma dessas encomendas pôde ser satisfeita, por ter reventado a guerra em Setembro de 1939. Foi uma coisa que a C. P. não pôde prever: que a guerra reventaria nesta data!

Por essa altura encomendaram-se 28 carruagens metálicas à casa americana «Budd», do que havia de mais moderno nessa ocasião. Essas carruagens chegaram a tempo de ser utilizadas em transporte de passageiros para a Exposição do Mundo Português e prestam excelentes serviços, que o público muito tem apreciado.

10. — Já depois da eclosão da guerra foram encomendados, em acôrdo com o Governo, vagões de vários tipos à casa Ott Wolff, de Colónia. Receberam-se mais de 800 vagões novos, que custaram 50.000 contos, aproximadamente. Sem estes vagões não seria fácil dar escoamento a todo o tráfego excepcional que a guerra trouxe. É evidente que a Companhia não podia prever a guerra, e muito menos que a falta de pneus e gasolina faria regressar ao caminho de ferro o tráfego que dêle tinha sido desviado para a camionagem. Mas teve a felicidade de conseguir preencher a falta de material com essa encomenda, e mais vagões receberia se as contingências da guerra não impedissem a casa fornecedora de concluir a nova encomenda que lhe fôra feita.

Além do material recebido de fora, como acima foi dito, a Companhia construiu automotoras, vagões frigoríficos e até uma locomotiva, saída há pouco das suas oficinas já em serviço.

11. — Quanto a locomotivas foram encomendadas no ano findo vinte na América — 10 destinadas ao parque da C. P. e 10 ao da rede do Estado — e, também para a rede do Estado, foram encomendadas seis, a uma fábrica espanhola. Das

primeiras, já foram recebidas duas, outras estão a caminho e devem ser recebidas tôdas até ao fim de Agosto; as espanholas estão ainda em fabricação atrasada, mas, em substituição delas receberam-se seis locomotivas reparadas, que nos foram cedidas por aluguer e que serão restituídas à fábrica quando vierem as novas. Tôdas as locomotivas acima indicadas ficaram por cêrca de 60.000 contos.

12 — Ao passo que aumentava, de uma maneira sensível, o seu material circulante, não deixava a Companhia de melhorar as suas instalações fixas. Assim, prosseguiu-se com a duplicação da via entre Chão de Maças e Caxarias; fizeram-se trabalhos para melhorar a sinalização das estações de Campolide e Lisboa-Rossio de onde derivará a melhor e mais fácil circulação dos combóios entre estas duas estações; refizeram-se as curvas de concordância da linha do Setil com a linha do Norte, de modo a evitarem-se de uma vez para sempre os prejuízos periódicos resultantes das cheias; renovaram-se alguns quilómetros de via com carris de maior peso por metro; e além de vários melhoramentos de estações, ampliação de cais, etc., iniciaram-se os trabalhos da gare de triagem de Sacavém, não só vantajosa para melhorar a exploração que actualmente se faz, mas indispensável para permitir o desenvolvimento dela.

13 — Tudo isto fez a C. P. enquanto as suas receitas aumentavam, e prosseguiria neste caminho se, infelizmente, a situação não começasse a agravar-se em 1944. E fê-lo sem que fôsse concedido, ao contrário do que sucedeu com os transportes por estrada, um aumento substancial de tarifas, ou um adicional sôbre as existentes, pois não podem ter-se em conta, para êste efeito, pequenos e legais retoques que algumas tarifas sofreram. E assim, é lícito dizer que a mercadoria «transporte ferroviário» foi a única que não teve aumento depois de começada a guerra!

14 — É certo que as dificuldades da Companhia provêm hoje não da diminuição de receitas, mas pelo extraordinário aumento de despesa com a aquisição de combustíveis e outros artigos necessários à exploração, e também dos novos encargos que lhe advieram dos aumentos de vencimentos ao seu pessoal. As despesas aumentaram mais do que as receitas.

Os seguintes números são bastante elucidativos:

Em 1939 gastaram-se em combustível 35.000 contos.

Em 1944, com menor número de combóios, 178.500 contos.

Considerando tôdas as despesas da Companhia, encontra-se que, de 1939 para 1944, houve um aumento de 223.000 contos, ou sejam 101 %.

Quanto ao pessoal, basta dizer que os sucessivos aumentos que lhe foram concedidos, desde 1 de

Janeiro de 1943, representam um encargo anual de cêrca de 63.000 contos. O que não admira, pois dado o número de agentes ferroviários, qualquer aumento de 10 % nos vencimentos atinge entre 15 e 16 mil contos.

15 — Não tinha a Companhia disponibilidades, para quando rebentou a guerra, fazer larga provisão de materiais, especialmente carvão, para obviar a dificuldades futuras; nem lhe cabia a ela resolver o problema por esta forma. Além de que a guerra foi demasiado longa e não seria possível fazer provisões para todo o tempo dela. Por isso se vê agora a braços com falta de combustível e, o que pode conseguir, obtém-no por preços inconcebíveis, e muitas vezes de péssima qualidade.

Se isto é falta de provisão estamos, porém, em boa companhia. Os detentores dos transportes por estrada tiveram porventura, espírito mais providente? Onde estão as provisões de pneumáticos, combustíveis e sobressalentes que assegurassem à camionagem uma exploração ininterrupta? Pouco tempo depois de rebentar a guerra, as pequenas existências de material para a camionagem estavam esgotadas, o que fez com que muitas carreiras fôsem suspensas. Daqui veio para os caminhos de ferro um tráfego extraordinário. O que seria da economia do País se os caminhos de ferro, apesar da falta de provisão das respectivas Administrações não estivessem em condições de transportar êsse tráfego, além daquele provocado pelo desenvolvimento de negócios derivado da guerra?

Basta dizer que os passageiros transportados em 1944 foram 25.685.489, ao passo que em 1938 foram 15.478.255. Quere dizer: houve material para transportar mais 10.207.234 passageiros do que antes da guerra. Quanto a mercadorias, foram transportadas, em 1944, 4.071.528 toneladas e, em 1939, 3.488.802 toneladas.

Isto prova que, em tôdas as circunstâncias, o País pode contar com os caminhos de ferro, que respondem sempre à chamada quando se necessita deles. Que isto é assim, ainda recentemente se verificou quando das manobras militares de 1943, nas quais os serviços ferroviários mereceram os mais calorosos elogios das entidades oficiais.

16 — Os dois meios de transporte têm de coexistir, cada um no desempenho das funções que lhe são próprias. O que é necessário é coordená-los.

Devem ser: não concorrentes mas colaboradores. No País há lugar para ambos. Da luta entre êstes dois meios de transporte não pode vir benefício para nenhum; da sua colaboração, íntima, perfeita, de boa fé, só pode resultar bem para êles, para o público e para os interesses superiores do País.

A Bem da Nação

O Presidente do Concelho de Administração

A. Vasconcellos Correia

A Inauguração do Primeiro Caminho de Ferro em Portugal

Por CARLOS BIVAR

O progresso material da nação em matéria de serviços de utilidade pública, de que ela carecia e de que se achava em atraso em relação a outros países da Europa, do XIX século, ia principiar inaugurando-se o período denominado «Utilitarismo», que o moço engenheiro António Maria de Fontes Pereira de Melo abraçara, adoptando como programa do governo da Regeneração organizado, em 1851, após os prolongados, sangrentos e revolucionários sucessos antecedentes, que tantos prejuízos haviam causado.

Criou-se o Ministério das Obras Públicas e de lá deveriam sair, com pasmo das massas, até então hipnotizadas pela retórica dos comícios, os relatórios seguidos de propostas preconizando o modo e métodos pelos quais se pretendia implantar, no corpo da nação, uma série de obras de que ela tinha ouvido falar mas não ainda visto. Entre essas obras figuravam as que derivavam dos mais notáveis inventos da engenharia europeia, como a electricidade, a telegrafia Morse, as docas flutuantes, as carreiras de navegação a vapor, os portos de abrigo, etc.

Nesse tempo, a deslocação de gentes e mercadorias constituia problema de resolução difícil. Dorso de mula, barcos à sirga, por vezes esbarrando nas ilhotas do Ribatejo e arrastando com todos os outros percalços derivados da falta de estradas e deficiências irreductíveis, dentro da primitividade de tais meios de comunicação.

E, em conexão com esta primeira parte, uma outra constituindo na criação de um novo sistema de circulação do numerário que ainda hoje funciona, por meio de Bancos, Companhias e Sindicatos, para se poder pôr em prática o programa dos melhoramentos inadiáveis, tais como concessões de empreitadas, organizações de brigadas de operários sob as chefias dos respectivos técnicos, a-fim-de que tais obras tivessem objectivação e não ficassem jazendo no marasmo dos idealismos literários.

Pretendia-se fazer circular por todos os organismos da nação uma nova corrente que, por assim dizer, a galvanisasse, a fizesse sair da apatia e da descrença em que a inutilidade de esforços dispendidos durante tão prolongados espaços a havia mergulhado. Permitir às classes mais abastadas à burguezia e, mesmo à classe média, os meios de poderem deslocar-se intra e extra fronteiras, intercambiando com outras gentes, costumes e mercancias, unificando os métodos, aplanando as dificuldades que barravam o passo a tais desideratos.

Mas sem novas vias de comunicação laborava-se numa marcação de passo e encerrava-se tudo num círculo impossível de romper. Tôdas as épocas possuem o seu homem notável e esta, na segunda metade do século XIX, também possuiu o seu.

Foi ao jovem engenheiro, já aureolado pelo baptismo de fogo, da acção de Torres Vedras, ferida em Dezembro de 1846, a quem coube a glória do estabelecimento em Portugal, do sistema ferroviário, até ao Carregado, o primeiro dos troços em que fôra dividido o leito da linha do Leste e Norte.

Este primeiro troço compreendia apenas uma extensão de linha de trinta e seis quilómetros, tendo sido executado pela firma empreiteira, Warny Brothers and Shaw, e inaugurado no dia 28 de Outubro de 1856.

Compareceu, nesse dia festivo, tôda a Côrte exibindo-se casacas e fardas, e *toilettes* roçagantes à moda da época; estalejaram os foguetes e as filarmónicas atroaram os ares com os hinos da Carta e outras composições musicais. A afluência dos convidados e seus agregados foi tal que o maquinista se viu, por vezes, em grandes apuros para poder obrigar a locomotiva a fazer deslizar sobre os rails os vagões repletos, que excediam em muito a composição normal do combóio.

O Decreto mandando proceder à construção desta primeira linha de Caminho de Ferro foi assinado pelo chefe do Estado, de então, o rei D. Pedro V e lavrado durante a vigência do gabinete Rodrigo da Fonseca Magalhães e António Maria de Fontes Pereira de Melo. A primeira proposta para a construção de um caminho de ferro em Portugal fôra apresentada pela forma Hardy Hislip, em 1851, sendo chefe do Estado a rainha D. Maria II.

O sistema tinha adversários, como sucede sempre que se pretende implantar qualquer inovação, os quais exageravam os perigos e os preços dos transportes discursando e escrevendo como sabiam e podiam. Mas, Fontes, com a sua palavra quente e sugestiva reduzia-os, quanto possível, discursando *ad hoc*; e, assim, na sessão parlamentar de 2 de Abril do referido ano de 56 terminou o seu discurso, apoiado pelos seus partidários, que formavam grande maioria, com as seguintes palavras: Sr. Presidente, se fôsse possível passar uma lei para que a nação portuguesa viajasse por três meses, estavamos salvos! Iniciada, assim, a construção do primeiro troço da primeira linha férrea em Portugal foi prosseguindo até que, em Setembro de 1863, o lisboeta poudo realizar a sua viagem até à fronteira da Espanha num percurso de 275^k.6. Em 5 de Novembro de 1877 era aberta à exploração tôda a linha de Leste e Norte numa extensão de 505^k.168. E Fontes, que com os seus partidários e administradores formara um princípio de governo que foi denominado «O Fontismo», faleceu em 22 de Janeiro de 1887, tendo os seus funerais constituído uma iniludível manifestação patriótica de pesar.

O Palácio e Quinta do Ramalhão

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

RAMALHÃO é um aumentativo de ramalho, que, segundo D. Rafael Bluteau (1) e António de Moraes Silva (2), significa ramo cortado, velho e sêco, indicando portanto Ramalhão grande quantidade desses ramos. Corresponde perfeitamente a etimologia da palavra ao lugar, que se caracteriza pela sua abundante vegetação desde sempre, de tal forma que entusiasmou Eça de Queiroz.

«Com a paz das grandes sombras, escreveu o ilustre romancista (3), envolvia-os pouco a pouco uma lenta e embaladora sussurração de ramagem, e como o difuso e vago murmúrio das águas correntes. Os muros estavam cobertos de heras e musgos; atravez da folhagem, faiscavam longos fluxos de sol. Um ar subtil e aveludado, circulava rescendendo às verduras novas; aqui e além, nos ramos sinais sombrios, pássaros chilreavam de leve e naquêle simples bocado de estrada, tôda salpicada de manchas de sol, sentia-se já sem se ver, a religiosa solenidade dos espessos arvoredos, a frescura distante das nascentes vivas, a tristeza que cae das penedias e o repouso fidalgo das quintas de verão.»

Está situado o Ramalhão a 38°47' de latitude Norte e a 9°22' de longitude Este do meridiano de Greenwich, pertencente à freguesia de São Pedro de Penaferrim, concelho e comarca de Sintra, distrito de Lisboa, província da Estremadura. Eclesiasticamente integra-se na freguesia de São Pedro de Penaferrim, arceprestadado de Sintra, patriarcado de Lisboa. Encontra-se na bifurcação das estradas nacionais n.º 78 de 2.ª classe, Lisboa-Sintra, e n.º 77 da 2.ª classe, São Pedro de Penaferrim a Cascais, dista de Lisboa 16,^{km.}800, de Sintra 2,^{km.}200, de Cascais 12,^{km.} ocupa uma superfície de 15,^{H.} e é constituído por um palácio e quinta.

Em plena região sintrense, cuja estrutura geológica, na opinião do Senhor Doutor José de Oliveira Boleu (4) é um batólito granítico, o qual metamorfozou em diferentes lugares os estratos mesozoicos da cobertura. Rodeado por vezes o batólito por calcários alpinos, formando uma estratificação delgada no Ramalhão, onde os sedimentos apresentam uma fortíssima inclinação (45° para sul).

Entre a serra coberta com densa massa florestal e a charneca, apresenta o Ramalhão o aspecto duma admirável propriedade de recreio, tipo século XVIII,

com o pormenor romântico da ponte sôbre a estrada de Lisboa, lembrando uma gravura de Gustavo Doré, enquanto, dominando tôda a paisagem, o Palácio da Pena constitui o motivo fundamental da fisionomia sintrense.

Indo de Lisboa, apenas (5) se chega ao Ramalhão, a vista muda inteiramente, caracterizando-se (6) pelos seus pomares de cidras e laranjeiras. Logo ao entrar, afirmou Eça de Queiroz (7), os arvoredos escuros, murmurosos do Ramalhão davam uma melancolia feliz. Daqui àvante, escreveu Francisco José de Almeida (8), a estrada é sombria, agradável, pitoresca, e interessante: estamos no sítio denominado o Ramalhão; é tão belo este lanço de estrada, respira-se aqui um ar tão balsâmico, que os pulmões aspiram com ânsia e prazer, sentindo uma diferença agradável e benéfica do ar que ainda há pouco aspirávamos.

Próximo do Ramalhão na estrada para São Pedro encontra-se o túmulo dos dois irmãos, que está provado (9) conter umas ossadas, possivelmente de D. Luiz Coutinho, visto ter sido aí o cemitério dos gafos.

Difícil é desfazer muitas confusões que envolvem o Ramalhão, pela falta de documentação para esclarecer a verdade.

(1) D. Rafael Bluteau, Vocabulário Português e Latino, Lisboa 1720, tómo VII, pág. 101.

(2) António de Moraes e Silva, Dicionário da Língua Portuguesa, edição Rio de Janeiro, 1933, tomo II, pág. 549.

(3) José Maria Eça de Queiroz, Os Maias, 7.ª edição, Lisboa 1924, vol. 2, pág. 285.

(4) Doutor José de Oliveira Boleu - Sintra e seu termo, Lisboa 1940, pág. 31 e 32.

(5) Príncipe de Liechnowsky, Portugal, Recordações do ano de 1842, Lisboa 1844, pág. 36.

(6) Lady Jackson, A Formosa Lusitana, Pôrto 1877, pág. 185.

(7) José Maria Eça de Queiroz. O Primo Bazílio, 1.ª edição, Lisboa 1872, pág. 18.

(8) Francisco José de Almeida, Guia de Portugal, Lisboa 1880, vol. V, pág. 44.

(9) Francisco Marques de Sousa Viterbo, Cruzeiros de Portugal, Lisboa s. d., pág. 31 a 33. O episódio referente ao túmulo encontra-se narrado por Anselmo Brancamp Freire, Brasões da Sala de Sintra, Coimbra 1921, Livro I, pág. 56 a 58, aproveitando-o como romance o Visconde de Juromenha, Sintra Pinturerca, Lisboa 1836, pág. 113. Idêntica descrição é apresentada em O Panorama, n.º de 5 de Novembro de 1842, pág. 359, defendendo a doutrina que Brancamp Freire seguiria.

Na opinião seguida, que é a de Euzébio dos Santos (1), Senhores Doutor Boleu (2) e Rio Dez (3), D. Diniz construiu o palácio do Ramalhão entre 1279 e 1325, oferecendo-o à Rainha Santa Isabel, afirmação bastante duvidosa, parecendo-me que se deve tratar do lugar do Ramalhão cedido à Rainha Santa, sem que houvesse qualquer palácio, mas apenas uma casa de lavoura. Doutra forma não se compreende, que Bramcamp Freire (4), investigador tão consciencioso, examinando os arquivos de Sintra, nada encontrasse, a não ser a medição do casal do Ramalhão entre 1481 e 1495. Se tivesse existido um paço ou palácio real, com certeza que se designaria assim e não por casal. Suponho antes, que D. Diniz possuía uma casa no lugar do Ramalhão, talvez onde está o actual palácio, que el-rei habitou durante as suas caçadas, tendo-a cedido à Rainha Santa Isabel.

Em data que desconheço, deixou de ser propriedade real e nos começos do século XVIII adquiriu-a (5) Luiz Garcia de Bivar, marechal de campo e Governador da Colónia do Sacramento, que, se não construiu o palácio, pelo menos foi o seu transformador dando-lhe o aspecto actual, ficando propriedade da família Bivar e incluindo-se nos morgadios instituídos no século XVII por Manuel Garcia de Bivar. Em 1760 faleceu Luiz Garcia de Bivar, casado com D. Ana Josefa de Bivar Albuquerque e Mendonça, que ficou na posse dos bens como cabeça de casal, e, passando a segundas núpcias, casou com Félix Moreno de Monroi. Começaram a dissipar e a vender tudo quanto ficara de propriedades, como a quinta e palácio do Ramalhão, cedida, entre 1765 e 1767, por trinta mil cruzados, quando pela partilha por óbito de Luiz Garcia de Bivar fôra avaliada no dôbro, a D. Maria da Encarnação, cuja filha era casada com Joaquim Inácio da Cruz.

Por morte de Joaquim Inácio da Cruz, casou a sua viúva com Miguel ou José Street de Arriaga Brun da Silveira (6), que emprestou, em 1787, o palácio ao ilustre escritor inglês William Beckford para passar uns dias por lhe ter vindo recomendado, Beckford (6) habitou por algum tempo o Ramalhão, datando daí a carta n.º XV, e apresentou uma descrição do palácio e quinta, mostrando em grande parte o seu aspecto actual.

Uma vila na encosta dos rochedos piramidais de Sintra, escreveu Beckford (7), que o Senhor Street Arriaga teve a amabilidade de me emprestar, vai para dois meses, mas que eu ainda não tive ocasião de visitar. Os aposentos são todos espaçosos e arejados, e é ilimitada a vista que dêles se disfruta sobre as terras áridas e o mar, mas a não ser que o calor aumente, hei-de sentir lá mais frio do que desejo, porque não tem outro fogão senão o da cozinha. Achei muito bem tratado o jardim e floridos os canteiros de plantas entre renques de laranjeiras e limoeiros. A força de vegetação daquêlê clima é tal, que as gardénias, jasmims e outras plantas do Cabo da Boa Esperança, que

trouxera comigo da Inglaterra em estaca, estão cobertas de belas flores. As malvas-rosas e algumas variedades de milho indiano, semeado pelo meu jardineiro inglês, tinham atingido uma altura extraordinária, e já principiavam a formar ensombradas avenidas e formosos bosques, onde as creanças poderiam jogar às escondidas.

O aspecto do meu vasto salão, continuou Beckford (8) tratando do interior do palácio, o seu ar de clausura e o seu silêncio, pareceram restituir ao meu espírito uma momentânea tranqüillidade. A polida esteira que cobria o chão e que era da mais fria e lustrosa palha, tinha, à luz das velas, uma côr deliciosa, suave e harmoniosa, e pareceu-me tão fresca e macia que me estendo sobre ela. Assim fiquei contemplando o sereno e estivo firmamento e a lua que surgia por detraz, dum cabeço coberto de arvoredo. Uma leve aragem, afastando as cortinas, deixava-me ver a copa das árvores da quinta e para além delas uma grande extensão de terra limitada pelas planícies do oceano e pelos nublados promontórios.

A minha sociedade e a minha sala tinham assim a mais pronunciada aparência oriental, o divan que se eleva poucas polegadas acima do sobrado, a grade doirada das janelas e os transparentes jorros de água, que, em baixo, repuxam dum tanque alimentado continuamente pelas nascentes da rocha viva.

Reina no meu salão aziático, uma agradável variedade. Das minhas cortinas, metade, não deixam passar a luz, e ostentam as mais opulentas dobras; e as

(1) J. Euzébio dos Santos, Guia de Sintra, Colares e Arredores, Lisboa s. d., pág. 56 e segs.

(2) Senhor Doutor José de Oliveira Boleu, obr. cit., pág. 150.

(3) Jornal de Sintra, n.º 514 de 6 de Fevereiro de 1944.

(4) Francisco Marques de Sousa Viterbo, obr. cit., pág. 33.

(5) Posso estas indicações pela amabilidade do Senhor Dr. Justino de Bivar Weinholtz, eminente investigador e advogado, descendente de Manuel Garcia de Bivar, que possui no arquivo de família de seus illustres antepassados valiosos documentos. Mercê da sua cortezia e a pedido do meu prezado amigo e colega Senhor Dr. Manuel Euzébio da Fonseca, pude conhecer a cópia de um memorial derigido por D. Felecia Teotónia de Bivar Albuquerque e Mendonça a D. Carlota Joaquina pela lesão que sofreu com a venda do Ramalhão.

(6) D. Luiz de Castro, Conde de Nova Gôa, A Ilustração Portuguesa, Lisboa 1906, pág. 470 a 472.

(7) William Beckford (1760-1844). Segundo o Conde de Sabugosa, O Paço de Sintra, Lisboa 1903, pág. 136, e The Encyclopedia Britannica, New York, 11.ª edição, pág. 610, era filho do Lord Mayor de Londres William Beckford, de quem herdou grande riqueza. Enviou e veio a Portugal, onde escreveu as «Portuguese Letters», publicadas pela primeira vez em 1834-1835, notabilizando-se noutras obras pela sua excentricidade. Acêrea de Beckford, ler: João Pinto de Carvalho (Tinop), Lisboa de Otrora, Lisboa 1938, vol. I, pág. 99 e André Parreaux, Se Portugal dans l'œuvre de William Beckford, Paris 1935.

(8) William Beckford, A Côrte da Rainha D. Maria I, Lisboa 1901, pág. 62.

(9) William Beckford, obra cit. págs. 93, 94 e 108.

outras são transparentes e derramam uma suave claridade sobre a esteira e os sofás. Grandes e polidos espelhos multiplicam esta profusão de cortinados e alguns dos meus hóspedes pareciam não se cansarem de correr todos os cantos, para disfrutarem a vista dos diferentes grupos de objectos, refletidos por todos os lados nas mais inesperadas direcções e imaginavam-se talvez admitidos a espreitar um labirinto de salões encantados.

A sala grande parece uma lanterna, porque não tem menos de doze janelas e portas envidraçadas e de largas dimensões.

Assim descreveu o Ramalhão Beckford que, desta forma, o notabilizou literariamente, e, depois da sua partida de Portugal, Street de Arriaga, sabendo que D. Carlota Joaquina, esposa de D. João VI, desejava o palácio, deu-lho, segundo (1) informou Júlio Mardel a D. Luiz de Castro, que era conhecedor como parente de Street de Arriaga. Dignamente e não por altivez, como maliciosamente insinuou D. Luiz de Castro, D. Carlota Joaquina não aceitou a oferta sem pagar o seu valor e enviou a Street de Arriaga um padrão de juro real de 16:000\$000 reis, que este queimou deante de vários amigos, lançando fôgo a um ponche em chamas de fina Andaia do Pico.

Não tem, pois, razão Maximiano de Lemos (2) escrevendo que o palácio do Ramalhão fôra mandado construir por D. Carlota Joaquina, nem tampouco Lino da Assunção (3) quando disse pertencer o Ramalhão à Casa das Rainhas, mas sim Adrien Balbi (4) afirmando que era propriedade particular da Rainha D. Carlota Joaquina.

Cedido por Street de Arriaga a D. Carlota Joaquina, que só tomou posse depois do falecimento da viúva. Aí habitou (5) Junot em 1808 por alguns dias, e Beckford em 1810, voltando a ser paço régio com o regresso da família real a Portugal em 1821, nêle se instalou (6) a 4 de Dezembro de 1822, como prisioneira D. Carlota Joaquina por se ter recusado a jurar a absurda constituição de 23 de Setembro desse ano e só saiu depois desta ter sido abolida em 1823, indo-a buscar D. João VI. A detenção de D. Carlota Joaquina provocou justa indignação em todo o país, criando um poeta anónimo as trovas do Ramalhão (7) de que esta é um exemplo:

A Quinta do Ramalhão
Ditosa se há-de chamar.
Escondeu-se dentro dela
Uma pessoa real.
A nossa Rainha Mãe
Fugiu para o Ramalhão.
Por não querer assinar
A nova Constituição.

É ocasião para se afirmar que D. Carlota Joaquina foi vilmente caluniada pelos demo-liberais na sua honra de senhora e de esposa, devendo considerar-se

como uma digna rainha que honrou o trono português. Aquilo que escreveu, entre outros, Sousa Viterbo (8) que, aliás, previu a reabilitação histórica e D. Luiz de Castro, é puramente falso. Razão pertence a António Sardinha (9) e ao Senhor Dr. Alfredo Pimenta, pois a história (10) não se faz com boatos de ante-câmara, com perfídias palacianas, com colaboradores de certa secção caluniosa de um tristemente afamado jornal português extinto. Não é com dizer-se que a história se faz: é com documentos, com textos objectivos, verificados, analisados, criticados. E muito principalmente, quando está em jôgo a honra de uma senhora que foi Rainha de Portugal.

Acrescentarei à exacta demonstração do Senhor Dr. Alfredo Pimenta, que a história não se faz com anedotas e portanto desafio os indignos e falsários detratores da Rainha D. Carlota Joaquina a provarem o contrário desta afirmação: D. Carlota Joaquina foi uma senhora, quer como esposa, quer como rainha absolutamente séria e honesta.

D. Carlota Joaquina habitou no Ramalhão até à sua morte, em 7 de Janeiro de 1830, e D. Miguel I também aí viveu até 1833. Nessa época hospedou-se no palácio o infante espanhol D. Carlos por ser casado com a infanta portuguesa D. Maria Francisca de Assis e donde expediu (11) o protesto de 29 de Abril de 1833 recusando-se a reconhecer D. Isabel II como herdeira do trono espanhol, dando origem às guerras carlistas, pelo que o Ramalhão pertence à história de Portugal e à de Espanha.

Os altos buxos (12), escreveu a Senhora D. Oliva Guerra, que orlavam os arvoredos do parque, ouviram segredos de Estado e intrigas de amor. E as águas dos grandes lagos que lhe ennobreciam a perspectiva da escadaria solene, reflectiram o perfil convulso dos ambiciosos que ali viveram horas de colérica revolta, quando o destino os forçou a anularem-se na impotência fatal da sua condição triste de vencidos.

(1) D. Luiz de Castro, obr. cit., pág. 470 a 472.

(2) Maximiano de Lemos, Enciclopédia Portuguesa Ilustrada, Porto s. d. vol. IX, pág. 220.

(3) Tomaz Lino da Assunção, Sintra Colares e seus Arredores, Lisboa 1888, pág. 89 e segs.

(4) Adrien Balbi, Essai Statistique sur le Royaume du Portugal et de l'Algarve, Paris 1822, tómo 2, pág. 183.

(5) Rodrigo Simões Costa, Sintra e seus Arredores, Lisboa 1941, pág. 47.

(6) História de Portugal, Barcelos 1935, vol. VII pág. 120 e seg.

(7) António Sardinha, Ao Princípio era o Verbo, Lisboa 1924, pág. 355.

(8) Francisco Marques de Sousa Viterbo, obr. cit., pág. 22.

(9) António Sardinha, obr. cit., pág. 319 e segs.

(10) Dr. Alfredo Pimenta, O D. João VI do Senhor Marquês do Lavradio, Lisboa 1937, pág. 23.

(11) Modesto Lafuente, História General de España, Barcelona 1877, tomo V, pág. 514, e Senhor D. Roman Oyarzun, História del Carlismo Bilbao 1939, pág. 18 e segs.

(12) D. Oliva Guerra, Roteiro Lírico de Sintra, Lisboa 1940, pág. 40.

Por morte de D. Carlota Joaquina, herdou a quinta a infanta D. Isabel Maria, que em Julho de 1842 foi visitada (1) pelo Príncipe de Sichnowsky, que descreve o facto no seu livro, possuindo também D. Isabel Maria, próximo do Ramalhão, em Ranholas (2), uma propriedade denominada Quinta da Infanta, cujo palácio ardeu na noite de 28 de Outubro de 1906.

D. Isabel Maria faleceu em 1876, pelo que o Ramalhão foi vendido em hasta pública e adquirido por José Isidro Guedes, 1.º Visconde de Valmor. Tendo falecido o 2.º Visconde, coube o Ramalhão ao Senhor Dr. Albano Guedes de Almeida Coutinho por sentença de partilhas de 8 de Janeiro de 1927.

É esta a época de decadência do Ramalhão, que lentamente se vai acentuando, principalmente depois da morte do 2.º Visconde de Valmor, porém continuou a merecer interêsse pela sua belesa.

As salas do palácio, escreveu Lino da Assunção (3), são vastas e comunicam com as outras em sentido longitudinal, podendo tirar-se as divisórias, quando haja grandes reuniões. Nos tópos cobrem as paredes dois grandes espelhos. Por ocasião dos saraus, à luz dos candelabros que iluminam o recinto, e, com o redemoinho das valsas, produzem um efeito de óptica verdadeiramente fantástico, mostrando uma galeria sem fim. A sala de jantar é de uma grande belesa e contém preciosas pinturas a óleo (4). O parque é assombrado por muitas árvores, entre as quais os raios de sol mal perpassam e a quinta é simplesmente deliciosa com as suas varandas magníficas que dominam espaçosos tanques e suas compridas ruas de altos buxos e famosos lagos, donde jorram milhares de aljofres deiridas côres e onde se espelham nas águas cristalinas e nos polidos mármore os arbustos raros e delicados que os rodeiam. Enfim, o Ramalhão com os seus encantos poéticos deixa ao visitante as mais gratas e saudosas recordações. Feliz de aquê, que nos maiores calores do estio ali vai auri os perfumes duma opulenta vegetação, procurar a fresca agradabilíssima no copado arvoredado dos seus bosques, respirar o ar puro e vivificante da seiva dos seus alterosos pinheiros, ouvir o dôce murmúrio das águas das suas fontes, de envolta com o amoroso gorgueio das avzinhas que aparecem a saúdar tantas belezas reunidas.

Um dos aspectos mais curiosos do Ramalhão era a sala de jantar, decorada com motivos de caça, possuindo ao centro uma enorme mesa, ornamentando as paredes frescos, com o seu arvoredado entrelaçado (5), no dizer de Malheiro Dias, onde a flora da América se mistura à flora da Europa, com as suas aves tropicais esvoaçando por entre os freixos e as palmeiras, a sua architectónica disposição circular (6) e o seu tecto em abóbadas.

Era caracteristicamente influenciada a pintura desta sala pela corrente naturalista da segunda metade do século XVIII, sendo os frescos atribuídos a Villemont, que também pintou no Palácio de Queluz, e segundo D. Luiz de Castro (7), o mesmo artista do Ramalhão

é o autor das salas semelhantes dos palácios de Santo Amaro, de Seteais, e de Devisme em Benfica. Na opinião de Francisco José de Almeida (8) ao canto duma das salas estava uma elegante cadeira, que despertava o desejo de lhe pegar e era apenas um fresco do pintor José Francisco Ferreira.

O grande terraço do Ramalhão (9), que fica em frente da fachada do lado do nascente e olha para o jardim, tem a sua comunicação por uma escadaria de três lanços que se diz ter D. Miguel I subido a cavalo muitas vezes. Outrora a entrada era ornamentada com buxos e o arco sôbre a estrada foi obra de D. Carlota Joaquina, ligando as duas quintas.

A arcaria rústica (10), escreveu Eusébio dos Santos, a escadaria, represas de água, ruas de buxo seculares, que formam verdadeiros túneis, o frondoso e vetusto arvoredado, o grande lago de 8.500m² de água, a grande variedade de plantas e flores, prende o espírito do visitante.

Todavia o abandono do Ramalhão acentuou-se alarantemente, principalmente quando o senhor Dr. Albano Guedes foi o proprietário, parecendo que sôbre o palácio pesava o desprezo e o abandono dos homens. Deixou de ser habitado, as paredes começaram a arruinar-se e as ervas daninhas desenvolviam-se livremente.

Os lagos (11), afirmou com razão a Senhora D. Oliva Guerra, as ruas cobertas de silvas viram crescer ao acaso, sem direcção nem harmonia, os buxos que outrora formaram alinhamentos graciosos. E nas salas imensas, de estuques pintados por Villemont, vazias e arruinadas, o éco dos nossos passos parece responder tristemente às interrogações duma saúde sem trégoas.

Após um esquecimento de cêrca de 20 anos e depois de uma vez por outra se pensar na utilização do Ramalhão, êste ia entrar de novo num período brilhante, bem digno do seu notável passado, obtendo uma aplicação honrosa para as suas gloriosas tradições de paço real.

Pela concordata de 7 de Maio de 1940 restauraram-se as comunidades religiosas em Portugal e a Congregação de Santa Catarina de Sena da Ordem de São Domingos (Irmãs Terceiras Dominicanas Portuguesas) era dirigida por uma nobre e inteligente senhora a Reverenda Madre Maria Rita Seror Brugs,

(1) Príncipe de Sichnowsky, obra cit. pág. 36.

(2) Alberto Pimentel, A Estremadura Portuguesa, Lisboa, 1908, 2.ª parte, pág. 112.

(3) Tomaz Lino da Assunção, obra cit. pág. 87.

(4) São frescos e não pinturas a óleo.

(5) Raúl Proença, Guia de Portugal, Lisboa 1924, 1.º vol.

(6) A sala é quadrada e não circular.

(7) D. Luiz de Castro, obra cit. pág. 468.

(8) Francisco José de Almeida, obra e vol. cit., pág. 45.

(9) Francisco José de Almeida, obra cit., pág. 46.

(10) J. Euzébio dos Santos, obra cit., pág.

(11) Senhora D. Oliva Guerra, obra cit., pág. 40.

que mostrou ao assumir o cargo desde o princípio da sua eleição (1) que esta figura tem linhas fortes e proveito com a santa audácia que Deus e a sua natureza lhe inspiraram levar a Congregação a mais altos destinos ainda.

Faltavam às Irmãs Dominicanas uma casa mãe e uma escola onde pudessem exercer a sua missão educativa, pelo que resolveu a Reverenda Madre Maria Rita adquirir o Ramalhão, não receando as despesas da compra, do restauro e da adaptação. Deve-se dizer que a obra foi completa, por uma restauração admiravelmente executada e pela adaptação às mais exigentes necessidades religiosas, pedagógicas e higiénicas, satisfazendo todos os requisitos. Ficaram com o restauro do Ramalhão devedores a Nação e os amantes da história, dum sincero reconhecimento às irmãs terceiras dominicanas e em especial à sua ilustre superiora a Reverenda Madre Maria Rita.

No actual Ramalhão (2) funcionam a casa mãe da Congregação e o Colégio de S. José, que se dedica à instrução primária e secundária do sexo feminino em regime de internato, que principiou a 19 de Outubro de 1942, tendo, no ano lectivo de 1943-1944, 86 alunas e possuindo capacidade para 150.

O palácio do Ramalhão alia hoje dum forma muito feliz e difícil de igualar pela harmonia, o aristocrático aspecto do século XVIII ao moderno conforto do século XX, nada faltando, mas tudo se completando.

Entra-se por um amplo portão, aberto sobre a estrada de Lisboa, ficando à direita um campo rústico de sombras amenas e convidativas, e à esquerda um terreiro semelhante, mas de menores dimensões, visto avançar uma das alas do palácio. Seguindo por um caminho areado, está, do lado sul, a estrada privativa do Colégio, com antigos lampeões adaptados à luz eléctrica, encontrando-se pintado no tecto da entrada o escudo de D. Carlota Joaquina. Passado o primeiro arco do edificio, existe a parede da capela com um azulejo representando Nossa Senhora da Conceição e São Braz, datado de 1771 e colocado em 1942. Atravessado o segundo arco que, corresponde à torre sineira, penetra-se num pátio, onde circularam estufins dourados e coches senhoriais, tendo ao centro um plátano, defrontando-se a nobre fachada do palácio em estilo de casa portuguesa do século XVIII, ficando do lado oriental a capela e do lado oposto os dormitórios, aulas e ginásio em construção. Ao centro do palácio, a porta com dois lampeões muito interessantes sobrepujando o portal as armas reais portuguesas de notável arquitectura.

Por esse portal sobe-se uma escada ornamentada com grinaldas, passando-se através de duas portas para a sala de visitas, decorada com fino gosto, onde domina um sentimento de conforto, que ainda hoje não é vulgar nas casas portuguesas. Três lindos quadros pendem das paredes num ambiente de paz, representando uma Nossa Senhora pintada por José

Roldan y Martinez (3), o segundo Santa Rosa de Viterbo, da autoria de D. Tereza Saldanha, fundadora da Ordem Terceira Dominicana e o último Santa Tereza, de autor desconhecido. Encontram-se ainda as gravuras do Sagrado Coração de Jesus, Sagrado Coração de Maria, Papa Pio XII, D. Tereza Saldanha e uma miniatura de Nossa Senhora com o menino Jesus. Mantém esta sala as tradições nobiliárquicas do Ramalhão e a recepção amável que as madres proporcionam ao visitante, recorda ainda o perfume esvaído da côrte, que uma mobília Império faz realçar. Das janelas disfruta-se um panorama sedutor, desde a foz do Rio Tejo até ao Cabo Espichel, ficando próximo a Colónia Penal Dr. António Macieira, onde o Senhor Tude de Sousa efectuou um interessante repovoamento florestal, próprio de quem desenvolveu a arborização do Gerez.

Da sala de visitas, por um corredor passa-se aos dormitórios das alunas, que estão instalados nos salões de recepção do palácio, possuindo cada um o seu santo padroeiro, e tem o primeiro um velho quadro representando a Rainha Santa Isabel de autor desconhecido, que estava na antiga casa dominicana de Benfica. Os tectos dos dormitórios possuem frescos, bem como as paredes das enfermarias e pôsto médico, obedecendo cada dormitório a uma côr, branca, verde ou rosa, entrando a luz por amplas janelas. É notável o acio e higiene, próprio de casa de saúde ou de estabelecimento hospitalar que se observa nos mais pequenos promenores e que nos dormitórios, sala de jantar e cosinha atinge o requinte.

Seguem-se os lavabos, salas de banho, pôsto médico e enfermarias. As paredes estão pintadas a branco, as madeiras esmaltadas a côres claras e os radiadores de aquecimento espalham-se pela parte do palácio destinada ao Colégio de São José.

Por um corredor penetra-se na antiga sala de jantar, com a curiosa ornamentação já referida e bem conservada, transformada em sala de visitas das alunas, tendo ao lado a escada por onde se desce à sala de jantar das alunas, que é um encantador refeitório

(1) Senhor D. João Evangelista de Lima Vidal, Teresa Saldanha e as suas Dominicanas, Cucujães, 1938, pág. 514.

(2) Manifesto à Reverenda Madre Maria Rita o meu sincero reconhecimento, beijando-lhe a mão, pela imerecida gentileza que me dispensou, mostrando-me o palácio e quinta pela primeira vez, depois de restaurado, em Maio de 1943 e mais tarde, em Fevereiro de 1944, durante três horas, com a maior amabilidade, acompanhou-me, respondendo gentilmente e com paciência às minhas perguntas, de forma que pude apreciar tudo para obter a presente descrição. A parte do palácio onde se encontra o noviçado, foi-me explicada minuciosamente. As Reverendas Madres Maria de São Paulo Frias de Carvalho, superiora do Colégio de São José, e Madre Maria Teresa Lavradio que também me acompanharam, apresento o testemunho do meu agradecimento, beijando-lhes as mãos.

(3) José Roldan y Martinez (1808-1870). Natural de Sevilha e fundador do Museu de Belas Artes dessa cidade.

só próprio dum hotel de luxo, embelezando as paredes azulejos. Ao lado existe uma ampla cozinha com aspecto muito moderno, comunicando com uma arrecadação, que uma falsa lenda diz ter servido de prisão a D. Carlota Joaquina, quando se sabe que disfrutou sempre de ampla liberdade na Ramalhão.

Possui a cozinha diversas dependências, por onde se passa para o refeitório das irmãs, que mantem um aspecto conventual. As paredes possuem azulejos na parte inferior, seguindo-se a branco na parte superior, existem as ogivas de três arcos, as mesas estão dispostas ao longo da parede com 80^{cm} de largo, ao fundo a mesa prioral atravessada, sentando-se as irmãs só do lado da parede. Junto do refeitório encontra-se o átrio forrado a azulejos, com o chão a ladrilhos encarnados e a fonte ao centro, onde as irmãs fazem a cerimónia de lavarem as mãos, embora já as lavassem antes nos lavabos. A fonte, forrada de azulejos, já pertencia ao palácio e está ao centro com quatro bicas.

A capela antiga foi modificada, acrescentando-lhe um claustro com arcos para o pátio, por cima do qual fica o côro. Pela beleza, sumptuosidade, bom gosto, harmonia das côres e amplidão, é notável a capela que possui ao centro o altar-mor, consagrado a São José, que é o patrono, ocupando o lugar principal. Do lado direito, São Francisco, que tem a primazia na ordem dominicana, dando a ordem franciscana relêvo a São Domingos, e à esquerda São Domingos, aos lados dois anjos, e as imagens são perfeitas e de Braga. No texto o escudo bi-partido de D. Carlota Joaquina em quatro medalhões, ao centro o monograma com as letras: C J R.

Do lado oriental fica o comungatório para as irmãs receberem a comunhão. Os dois altares laterais estão dedicados, um ao Sagrado Coração de Jesus e o outro a Nossa Senhora do Rosário. Na parede ocidental existe um quadro representando Nossa Senhora a dar o rosário a São Domingos, pintura que, com outra a cobre da mesma invocação, foi encontrado no Ramalhão. Nas paredes vêm-se ainda as imagens de Santa Filomena e da Beata Imelda, santa dominicana, que faleceu aos 13 anos ao receber a comunhão pela primeira vez no convento, soltando-se a partícula para a bôca. A capela possui cômodos bancos com genuflectórios, mantendo o cunho antigo, mas com as comodidades modernas. O côro tem um lindo cadeiral e na parte superior as imagens de São José, São Domingos, Nossa Senhora do Rosário e Santa Catarina de Sena.

O corredor do rez do chão está forrado de azulejos na parte inferior, com símbolos dominicanos, que são: o cão, o escudo, o rosário, a cruz abacial, a cruz dominicana, a estrêla, os evangelhos e a palma atravessada com a açucena. Nas paredes, dum lado São José, que foi dado de presente a D. Tereza Saldanha

e do outro Nossa Senhora do Carmo, imagem de muito valor, que estava no Convento do Sacramento em Alcântara. A sacristia tem um crucifixo e os paramentos são alguns antigos.

Na ala do 1.º andar, do lado oposto ao que se descreveu, ficam os dormitórios das irmãs, biblioteca, sala de trabalho, arquivo, casa do capítulo, e rouparia.

Onde existia outrora a vacaria, aumentou-se um andar para aulas, amplas e com todos os requisitos da moderna pedagogia, cada uma com seu patrono e ocupando também o rez do chão. Os patronos são: Sagrado Coração de Jesus, Nossa Senhora do Rosário, São Domingos, São José, Santa Catarina de Sena, Santa Joana Princesa, Santo Tomaz de Aquino, Santo Alberto Magno, Santa Rosa de Lima, Santa Filomena, Santa Terezinha do Menino Jesus, Beata Imelda e Menino Jesus. Estão em construção: ginásio, campo de patinagem, tennis, campo de jogos, de ciclismo e possivelmente um picadeiro.

Esta é a parte urbana ou palácio do Ramalhão, sendo a parte rústica formada por duas quintas, a de cima e a de baixo; separadas pela estrada nacional de Lisboa a Sintra, ligadas pela ponte mandada construir por D. Carlota Joaquina. Na quinta de baixo encontram-se os deslumbrantes jardins em que se conjugam as recordações históricas, a austeridade das madres e a alegria das alunas. A nascente que fornece o palácio e tem a sua origem na serra de Sintra, produzindo 25.000 litros de água em 24 horas, abastece um importante lago. A análise da água foi feita pelo senhor prof. Doutor Charles Lepierre, estando inutilizado o aqueduto que traz a água duma nascente, situada num pinhal da serra. Na quinta de cima há um outro lago com 60^m de comprimento por 22^m de largura.

As duas quintas estão cultivadas, produzindo os seus talhões limões e laranjeiras, que é a principal cultura por se darem bem, havendo também tangerineiras, pessegueiros, morangueiros e vinha. Anexo à quinta de baixo, encontra-se um pinhal, onde se construirá o tennis.

Alto e glorioso destino o dêste palácio e quinta do Ramalhão! Possivelmente os seus campos foram admirados pelo rei lavrador e poeta que foi D. Deniz; as sombras acolhedoras dos seus arvoredos abrigaram o vulto belo e gracioso de espiritualidade da Rainha Santa Isabel procurando flores em tardes radiosas de sol primaveril; Beckford deu-lhe celebridade literária; um poeta entoou-a em suas trovas; D. Carlota Joaquina celebrou-a na história, D. Carlos de Bourbon, renome na história de Espanha; e actualmente o seu aspecto fidalgo de antigo paço real, acolhe afectuosamente gentilíssima juventude e ilustres madres, que nos seus hábitos brancos ministram a educação e prestam culto a Deus.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Na Assembleia Geral foram aprovados o relatório e as con- tas da Gerência de 1944

Sob a presidência do sr. dr. Mário Pais de Sousa e a assistência do comissário do Governo, sr. eng. Esmeraldo de Carvalhais, reuniu-se em 28 de Junho a Assembleia Geral Ordinária de accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, tendo comparecido 21 portadores de acções, que representam mais da quarta parte do capital social.

Depois de terem sido aprovados sem discussão e por unanimidade o relatório do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal, o sr. Fausto de Figueiredo, illustre presidente do conselho de administração, referiu-se à importância da nacionalização da Companhia e o que isso representa na política de valorização da indústria ferroviária, tendo afirmado, a propósito, a louvável intervenção do accionista Manuel Vivas.

Falaram, depois, os srs. dr. Mário Pais de Sousa e prof. dr. Rui Ulrich, que se referiram, elogiosamente, ao sr. ministro das Obras Públicas a propósito da proposta de lei que apresentou à Assembleia Nacional sobre a coordenação dos transportes terrestres.

Segundo o relatório, a receita bruta da exploração da rede da Companhia, no ano findo, foi de 37.607.283\$95 e a do tráfego de 32.982.937\$50. Deduzida, porém, a verba de 4.449.476\$25 de impostos e reembolsos, as receitas de exploração ficaram em 33.157.807\$50 que representam o somatório das seguintes rubricas: passageiros, 7.699.317\$89; mercadorias em grande velocidade, escudos 3.777.695\$76 e em pequena, escudos 21.505.923\$83; fora do tráfego, esc. 174.870\$20.

As despesas atingiram 25.019.250\$05, assim discriminadas: administração, esc. 1.101.732\$90; exploração, 1.377.114\$90; movimento e tráfego, 4.930.127\$20; material e tracção, 13.213.688\$95, e via e obras, 4.396.586\$90. Como, em 1943, as receitas foram 24.693.316\$90 e as despesas 19.360.717\$05, temos que, no ano findo, as receitas e as despesas da Companhia aumentaram em relação ao ano anterior: — as primeiras em 8.464.490\$80 e as segundas em 5.658.533\$80.

Resumindo: as receitas de exploração somaram, como acima dizemos, escudos 33.157.807\$70 e as despesas, escudos 25.019.250\$85. Houve, assim, um saldo de 8.138.556\$85, verba da qual, seguindo o critério dos anos anteriores, serão retirados 7.408.262\$77 para o serviço das obrigações e para os trabalhos da rede, especialmente via e pontes. Essa importância irá reforçar a provisão já feita e que permitiu, até agora, o gasto de 2.671.463\$65 com a ponte do Côa, cujo custo, segundo os cálculos para a sua construção, será superior a nove mil contos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Julho de 1895)

Wagons de alumínio

Em França, a Direcção dos caminhos de ferro do Estado está estudando um projecto que tem por fim empregar nas carruagens de caminhos de ferro a maior quantidade possível d'este metal, conseguindo-se assim uma grande diminuição no peso bruto dos vehiculos.

Até nas divisões dos compartimentos se projecta a substituição da madeira pelo alumínio.

Tem dado excelente resultado, nas primeiras provas, o metal laminado no seu estado mais puro, emquanto que o alumínio fundido não deu resultado capaz.

Rodas de papel

Todas as carruagens de 1.ª classe para caminhos de ferro que se fabricam na casa Pullman, nos Estados Unidos- Unidos, estão sendo montadas sobre rodas de papel comprimido. A fábrica produz anualmente 12.000 rodas de papel, as quaes tem, sobre todas as outras, a vantagem de poder percorrer 800.000 a 1.300.000 kilometros sem necessitarem de substituição.

Imprensa

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

Em 1 de Junho completou 13 anos de publicidade o excelente *Diário do Alentejo*, que comemorou o facto com uma edição extraordinária, saída em 23 do mesmo mês, e entre cuja colaboração vemos as do Dr. Celestino David e Julião Quintinha.

Ao *Diário do Alentejo*, que se publica em Beja, as nossas felicitações e sinceros desejos de mais largas prosperidades.

«JORNAL DE ABRANTES»

Entrou no 46.º ano de publicação este semanário a que Abrantes e a região devem assinalados serviços e que é actualmente dirigido pelos srs. Dr. Armando Moura Guedes e Diogo Oleiro.

Aproveitamos o ensejo para agradecer mais uma vez ao *Jornal de Abrantes* a sua magnífica camaradagem.

Os nossos cumprimentos melhores pelo seu aniversário.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Câmara Corporativa

Parecer acêrca da proposta de lei n.º 96, sôbre coordenação de transportes terrestres

(Continuação do número anterior)

Não faria sentido decretar o agrupamento de todas as carreiras existentes para permitir que amanhã aparecessem linhas independentes fora dêsse agrupamento. Só entre os dois exclusivos, o dos caminhos de ferro e o dos automóveis se podem estabelecer acordos sólidos e duradouros, sendo absurdo permitir outros transportes que ficassem fora dêsse acordos. E o exclusivo que permite impor ao concessionário de transportes em automóveis todas as obrigações requeridas e obrigá-lo a servir linhas de fraco rendimento. Só êle emfim permite proporcionar os recursos das emprêzas às necessidades reais do tráfego.

O exclusivo regional das carreiras de automóveis é pois um elemento essencial de toda a construção legal que a proposta de lei pretende realizar.

Pode dizer-se que sem êle todo o alcance da proposta ficaria prejudicado.

Não há qualquer violência na criação do exclusivo, visto que dêle poderão participar todos os interessados a quem tal criação possa afectar. Na verdade a proposta respeita cuidadosamente todos os direitos adquiridos. E até não faz mais do que acentuar um movimento já iniciado, pois é notável a tendência que se observa entre nós para a redução número de concessionários, que passou de 406 em 1933 para 230 em 1944.

Constituição de emprêzas. — Nem todas as zonas previstas terão igual extensão e importância, faltando pois o critério único para determinar de antemão a grandeza das emprêzas a constituir. Só depois de fixadas as zonas poderá ser tido em conta o seu valor económico e a intensidade do do seu tráfego para se poderem calcular os recursos de que carecerão as emprêzas que os sirvam. Reserva-se pois o Governo a faculdade de arbitrar então o capital a cada uma necessária.

Pôsto isto, manifesta o Governo o mais escrupuloso respeito pelos direitos adquiridos, se é que tais direitos existem em matéria de serviço público. Seja qual for a doutrina a perfilhar em tal matéria, o certo é que o Governo reconhece devidamente os direitos ou mesmo os simples interesses criados.

Parece contudo que a redacção do § 2.º não é bastante clara e que melhor será distinguir o caso de as subscrições das interessadas excederem a importância do capital fixado e a possibilidade de só o atingirem ou de lhe serem inferiores. Naquela hipótese terá de se proceder a um rateio e êste deverá ser guiado pelo critério indicado na proposta, isto, é, a preferência entre os subscriptores será graduada na proporção da importância das suas carreiras. No segundo caso, parece razoável que as interessadas ajustem entre si a divisão do capital e que não sejam obrigadas a atacar

aquela graduação de preferências. Também se julga, quanto ao pagamento, que o acôrdo entre as interessadas para a avaliação dos automóveis e instalações com que se pode realizar o capital carece de ser subordinado à aprovação do Governo, para evitar eventuais exageros e conluios. Não serão talvez de prever, mas melhor é impedi-los com a intervenção do Governo.

Sugere-se pois a seguinte redacção para o § 2.º:

O capital assim fixado será oferecido em primeiro lugar à subscrição das emprêzas que actualmente exploram carreiras de automóveis dentro da respectiva zona. Se o total das subscrições exceder o capital fixado proceder-se-á a rateio entre as interessadas, atribuindo-se a cada uma a participação proporcional à importância das respectivas carreiras. Se as subscrições não excederem o capital fixado, serão todas aceites, mesmo que na divisão por acôrdo entre as emprêzas não se respeite a proporção acima estabelecida. Para o pagamento do mesmo capital poderão as emprêzas entregar o material e instalações de exploração que possuírem pelo valor que entre elas for acordado e ratificado pelo Governo; na falta de acôrdo será o valor determinado pelo Governo. A parte da quantia subscripta que exceder o valor do material assim fixado será paga em dinheiro.

Como a intervenção do Governo nestas avaliações pode envolver delicadas questões de apreciação, julga-se conveniente que sôbre elas seja ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, referido na base x.

Assim os exploradores actuais de serviços automóveis ingressam nas novas emprêzas, cedendo-lhes o seu material e as suas instalações. Quere dizer: não sofrem o menor prejuizo e antes valorizam o seu activo, que passa a fazer parte de uma entidade privilegiada, em vez de pertencer como até aqui a uma pequena emprêza sem direitos especiais e sujeita à concorrência de qualquer outra.

A avaliação do material que assim se transfere para a nova emprêza é deixada ainda ao livre acôrdo dos interessados. Só quando se não consiga, terá lugar a intervenção do Governo, pois não poderia o êxito da reforma projectada ficar dependente do entendimento de particulares.

Prevê-se ainda que as emprêzas a constituir tenham de explorar mais linhas do que as existentes e para isso careçam de mais abundante material e de mais largos recursos. Haverá pois que recorrer a uma subscrição a dinheiro. Pois também para esta se dá preferência aos representantes dos interesses já criados na indústria de transporte em automóveis. Só no caso da sua carência, serão as emprêzas ferroviárias admitidas a subscrever. Neste único caso, por-

tanto, poderão os caminhos de ferro entrar nas empresas exploradoras das carreiras automóveis.

Esta tendência da proposta, manifestamente favorável aos exploradores de transportes em automóveis, contrasta com a tendência de muitas legislações, que visam claramente a dar participação aos caminhos de ferro na exploração das carreiras automóveis.

Segundo a nossa legislação para a concessão de novas carreiras classificadas como concorrentes é dada a preferência, em primeiro lugar, às empresas ferroviárias (regulamento dos transportes em automóveis pesados aprovado pelo decreto-lei n.º 23:4s9, de 24 de Janeiro de 1934, artigo 35.º). Para as carreiras antigas a lei estipulou o prazo de validade da concessão, que seria sempre de cinco anos, «renovável por igual período» (portaria n.º 7:945, de 8 de Dezembro de 1934). A maior parte das concessões existentes já foram renovadas por cinco anos e já terminou esse período de prorrogação, tendo sido mantidas depois disso a título precário. Se portanto, amanhã se tratasse, na falta de legislação agora proposta, de regularizar as situações existentes, haveria que fazer novas concessões, visto já se ter realizado a única prorrogação que a lei permite, e assim todos os actuais exploradores de carreiras automóveis teriam a contar com a preferência que aos caminhos de ferro é legalmente atribuída. É de presumir que estes não deixassem de usar desse direito de preferência, o que traria a eliminação dos actuais exploradores de carreiras. A estes ainda a actual situação precária em que vivem é afinal vantajosa, pois bem pior será quando se trate de estabelecer para as suas carreiras o regime definitivo, que não pode deixar de suceder ao regime provisório existente actualmente. Bem melhor era pois já a situação que a proposta lhes assegurava, chamando-os a constituir as novas empresas de transportes em automóveis.

Reconhecendo toda a justiça da preferência que a proposta assegura ao caminho de ferro, julga a Câmara Corporativa mais aconselhável suprimir essa preferência, igualando as empresas ferroviárias ao restante público. Evita-se assim a aparência de aquelas empresas quererem dominar as novas empresas de automóveis, como já por vezes se tem erradamente julgado ser sua intenção. As empresas ferroviárias terão direitos iguais aos do público, o que decerto ninguém pretenderá negar-lhes, mas afasta-se mesmo a sombra de um privilégio em seu favor.

Sugere-se pois a eliminação do § 3.º, cuja segunda parte já estava prejudicada pela redacção indicada para o § 2.º e o § 4.º passará a ser redigido do seguinte modo;

Se as subscrições previstas no parágrafo anterior. . . .

Pode todavia suceder que, apesar de todas as vantagens oferecidas aos actuais exploradores de carreiras de automóveis, estes, por qualquer motivo, não formem espontaneamente as novas empresas previstas. Então o Governo exercerá a necessária acção supletiva para promover a fundação delas.

Como medida provisória e para não complicar a situação já criada, só se permite a prorrogação das carreiras existentes a título precário até à efectivação da reforma projectada.

Nem se concedem novas carreiras, nem se renovam as existentes. Isto é afinal a simples confirmação do regime em vigor, que apenas passa a ser ampliado mesmo aos veículos equipados com gasogénio, alterando nesta parte a portaria n.º 10:008, de 29 de Janeiro de 1942.

BASE V. — Define esta base o regime em que ficam as empresas concessionárias do exclusivo de transporte em automóveis em cada zona. A elas cumpre, como é lógico, pro. por a criação de novas carreiras, cuja concessão pertence ao Governo. Mas bem pode acontecer que escolham só os per-

curso realmente lucrativos e que deixam de servir as regiões mais pobres. Então caberá ao Governo intervir para impor a sua efectivação. Este direito do Estado está cabalmente justificado no relatório que precede a proposta. Só é assegurada que todas as localidades do País terão de futuro comunicações regulares. A criação desta rede completa de transportes, que a todas sirva, é um dos mais úteis e notáveis fins que se alcançarão com a aprovação da presente proposta.

Pondera-se, todavia, que a imposição da exploração de uma carreira não solicitada pela empresa, e portanto, de provável resultado deficitário, poderia ameaçar o equilíbrio financeiro da mesma empresa. Temos sempre defendido que as novas empresas concessionárias devem explorar as carreiras necessárias, mesmo com prejuízo, mantendo-as á custa das outras carreiras lucrativas. Há assim uma compensação de interesses a que se atende e com que a empresa conta no momento da sua constituição. Não há, porém, tal compensação para uma linha que mais tarde venha a ser imposta. É certo que será possível explorá-la sem encargos avultados, mas ainda parece justo que o Estado faculte à empresa os meios de se ressarir dos prejuízos que a sua imposição lhe acarreta. Será fácil consegui-lo com uma alteração de tarifas, ou só em relação à nova carreira, pois decerto as regiões servidas preferirão pagar o transporte mais caro a não o ter, ou remodelando mesmo as tarifas de outras carreiras, em que um ligeiro aumento cobrirá o novo encargo. Lembra-se, pois, que à base v se acrescentem as seguintes palavras:

autorizando-se nesse caso tarifas que evitem prejuízos para a empresa exploradora.

BASE VI. — Constituídos em grupos os caminhos de ferro, por um lado, e os automóveis, por outro, submetidos cada um deles a uma direcção única, mais fácil será estabelecer entre ambos acordos, que representam o objecto essencial da coordenação: o de garantir a cooperação de todos.

Já em 1932, com a sua grande autoridade, Dautry, na sua conferência de Zurique, tinha preconizado esses acordos, que, além do objectivo essencial da partilha do tráfego, podem ainda regular o sistema de gares centrais, em que se agrupam as mercadorias trazidas em camiões, o uso dos arcazes e outros assuntos. As grandes cargas trazidas por caminhos de ferro serão distribuídas a retalho por estrada, depois de armazenadas nas estações pelo curto período indispensável. As mercadorias podem assim ser levadas a todas as cidades e vilas e mesmo a simples habitações no campo. O pequeno comércio local pode vir basear-se á gare central em poucas horas. Semelhantemente se faria a devolução das taras vazias.

De um modo geral entende-se que o tráfego nos arredores das cidades, o transporte de passageiros e mercadorias a longas e médias distâncias, a condução de mercadorias, mesmo a pequenas distâncias, em vagões completos devem ser reservados aos caminhos de ferro e os demais transportes devem ser atribuídos aos automóveis. O critério a seguir será sempre o da escolha do transporte mais económico, desde que daí não resulte transtorno para o público. Os acordos devem ser feitos, tanto quanto possível, por negociações directas entre os interessados. O Estado só teria de sancionar os acordos, e apenas interviria na sua celebração quando as duas partes não conseguissem entender-se.

(Continua no próximo número)

Publicações recebidas

Aspectos de la Electricidad como factor económico — Pelo engenheiro *Georges Bessat*.

Em separata da *Revista Electrotécnica*, de Buenos Aires, número de Janeiro de 1945, chega-nos o texto da conferência que, na Associação Argentina de Electrotécnicos, o distinto engenheiro civil, *Georges Bessat*, pronunciou ali em Novembro do ano passado.

O eng.º *Georges Bessat*, que exerce actualmente a gerência da «Sociedad Argentina de Medidores» e é o engenheiro técnico e comercial das agências que a «Compagnie pour la Fabrication des Compteurs et Matériel d'Usines de Montrouge», França, estabeleceu em todos os países da América latina, conhece a fundo, por uma larga experiência, os problemas da electrificação industrial, tendo sido encarregado, em diversas oportunidades, de missões de estudo na África do Sul e na América do Sul.

O trabalho que temos presente, occupa-se da evolução, estado actual e futuro desenvolvimento da electricidade na Argentina. Vários gráficos acompanham esta monografia, pondo em destaque o alto valor económico que a electricidade representa para aquela progressiva república sul-americana.

Ao sr. *Georges Bessat* agradecemos a oferta do seu excelente trabalho e as palavras amigas que a acompanham.

Companhia de Seguros Bonança — (Relatório de 1944).

O Relatório e Contas, referentes ao exercício da gerência, no ano de 1944, desta importante compa-

nhia seguradora, confirmam os progressos e a solidez da sua posição no país. O capital da companhia foi elevado para 3.920 contos, tendo a receita de prémios processada subido para 7.359.488\$76, contra 6.560.255\$87 no ano anterior. A conta de Ganhos e Perdas apresenta o saldo de 633.574\$28.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|--|----------------------------|--|
| <p>O GLYCOL amacia a pele.</p> <p>O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.</p> <p>O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.</p> <p>O GLYCOL evita o cieiro.</p> <p>O GLYCOL dá a todas 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 «queimado» da Praia.</p> <p>O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.</p> |
|--|----------------------------|--|

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÔR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em selos do correio, nome e morada

*Não deve dizer
«...desejo um lápis.»
Diga: Eu quero um
Caran d'Ache!*

Telefone: 2 4251

AGÊNCIA GERAL:
Dunkel & Antunes, L.ª

RUA AUGUSTA, 56

LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

LITOGRAFIA
«A CARTOGRÁFICA»
 DE
Arnaldo Filipe da Silva

Fornecedora do Estado Português

Rua Vitor Bastos, 45, 45-A—Telef. 5 1282
L I S B O A

ELÉCTRICA DE CAMPOLIDE
 DE
JOAQUIM NEVES

INSTALAÇÕES E REPARAÇÕES DE LUZ,
 CAMPAINHAS, PORÇA MOTRIZ, MONTA-
 GEM DE ANTENAS, CANALIZAÇÕES DE
 AGUA E GAZ

Rua Marquês da Fronteira 82-A
Telefone 4 3310—L I S B O A

Empresa de Sacos de Papel, L. da

Sede — CALÇADA S. FRANCISCO, 29 a 37
 Fábrica — R. POÇO DOS NEGROS, 75 e 77

*Completo sortido de artigos de escritório.
 Especializada em todos os fabricos de sa-
 cos e carteiras de papel, papelarias na-
 cionais e estrangeiras, papeis grossos,
 médios, finos e embalagens*

Pedidos pelo telefone: 2 4411

Telegr.: 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
L I S B O A — P O R T U G A L

Transportes — Embarques Telef. 2 6953

Sampaio, Costa & Azi, L. da

AGÊNCIAS:
PORTO—GRIJÓ & C.ª
RUA TRAZ, 13—Telefone 61

Escritório: RUA DOS DOURADORES, 21 s/1 C.
 Armazém: RUA DO PARAISO, 90, r/c-LISBOA

COIMBRA:
LUIZ DUARTE CARRITO—Rua Pedro Monteiro, 36
Agueda—JOSÉ A. LUCAS

T. J. BARROS QUEIROZ, H. ROS, L. DA

21, Largo de S. Domingos, 24

CANDEEIROS E CANALIZAÇÕES—
 CANDEIAS DE AZEITE—FOGAREIROS
 DE PETRÓLEO—LANTERNAS—T. S. F.
 LOUÇAS SANITÁRIAS

(Desconto aos Revendedores)

TELEFONE 2 7921 L I S B O A

gramas: EUREKA LISBOA
 Tonos: 2 4449 Codigos: BENTLEY'S-MASCOTE
 > Poço do Bispo, 49 A. B. C. 5.ª, 6.ª (5 letraz) 6.ª edição
 > Barreiro, 17

Sociedade Nacional de Cortiças
 Anónima de Responsabilidade Limitada

Cortiça em Prancha, Virgem, Refugos
 Aparas Finas e Comerciais,
 Discos, Palmilhas, Chapéus, etc..

FÁBRICAS:
 QUINTA 4 OLHOS—BRAÇO DE PRATA—LISBOA
 QUINTA BRAANCAMP—BARREIRO
 MESURADO—EXTREMOZ, ETC.

ESCRITÓRIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º—LISBOA

Sociedade Industrial de Vila Franca
 S. A. R. L.

Fábricas de Moagem e Descasque
 em VILA FRANCA DE XIRA

Escritório em LISBOA
 Rua dos Fanqueiros, 38-2.º

Telefones: 2 3830—2 7806
 e Estado 372

Dominguez & Lavadinho, L.^{da}

FÁBRICA DE SOBRESCRITOS, MANIPULAÇÃO DE PAPÉIS DE **ESCREVER** E SACOS DE PAPEL, PAPELARIAS E TINTAS DE **ESCREVER**, NACIONAIS E ESTRANGEIRAS. ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA, PAPÉIS QUÍMICOS, LÁPIS, ETC., ETC.

SEDE:

RUA DA ASSUNÇÃO, 79-85
R. DOS SAPATEIROS, 135-143

L I S B O A

FÁBBICA:

AV. CASAL RIBEIRO, 18-24

TELEFONES: 2 5201 - 2 5202

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

Drogas por grosso e produtos químicos para a INDÚSTRIA

MINÉRIO DE MANGANEZ DE TODOS OS TEORES E GRADUAÇÕES

ENTREGAS IMEDIATAS

Carlos Empis

RUA DE S. JULIÃO, 23-1.^o
LISBOA — TELEFONE 22374

VINHO DO PÔRTO GRAHAM

«EMPEROR»	«TAWNY» Velhissimo
«FIVE CROWNS»	Muito velho e sêco
«SIX GRAPES»	«VINTAGE» Velho do casco
«IMPERIAL DRY»	«RUBY» Leve

GUILHERME GRAHAM J. OR & C.A

Rua dos Fanqueiros, 7	Rua dos Clérigos, 6
LISBOA	PÔRTO
TEL. 20066/9	TEL. 880/1

A Fundação 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-lhes todo o material
tipográfico, com os mais delicados e originais desenhos

SEDE, FÁBRICA, ESCRITÓRIOS E ARMAZÉNS:

RUA FRANCISCO METRASS, N.º 107

TELEFONES: 6.2514 E 6.3276

L I S B O A

ARMEIS & MORENO L^{DA}
Gravadores



FOTOGRAVURA
ZINCOGRAFIA
TRICROMIA
DESENHO
36-A, T. DE S. JOÃO DA PRAÇA, 38
TEL. 28055

O ATENCIOSO CUIDADO É A SENTINELA DA QUALIDADE

Companhia Nacional de Navegação

A mais antiga e maior empresa armadora
— portuguesa nas carreiras de África —

Sede:

Rua do Comércio, 85—LISBOA

Sucursal:

R. do Infante D. Henrique, 73—PORTO

Serviço rápido de carga e passageiros para a África
Occidental e África Oriental, Brasil e América do Norte

FROTA DA C. N. N.

«Sofala»	12.500 Ton.
«S. Tomé» n,m	9.100 »
«Niassa»	9.000 »
«Angola»	8.800 »
«Cubango»	8.300 »
«Quanza»	8.300 »
«Lourenço Marques»	6.400 »
«Cabo Verde»	6.200 »
«Congo»	5.000 »
«Nacala»	2.380 »
«Tagus»	1.600 »
«Luabo»	1.385 »
«Chinde»	1.393 »
«Inharrime»	1.000 »
«Ambriz»	858 »
«Save»	763 »

**Agências em todos os portos africanos
e nos principais portos do mundo**

BANCO ESPÍRITO SANTO E COMERCIAL DE LISBOA

Capital realizado 80.000.000\$00
Fundo de Reserva 80.000.000\$00

RUA DO COMÉRCIO, 95 a 119
L I S B O A

Dependências Urbanas:

ALCANTARA, POÇO DO BISPO, CONDE
BARÃO, ALMIRANTE REIS E BENFICA

Filiais e Agências:

PORTO, COIMBRA, BRAGA, FARO, COVILHÃ,
TORRES VEDRAS, S. JOÃO DA MADEIRA,
SANTARÉM, TORRES NOVAS, GOUVEIA,
ESTORIL, TORTOZENDO, ABRANTES, MAN-
GUALDE, FIGUEIRÓ DOS VINHOS, OLHÃO,
MATOZINHOS, MOURA, GUARDA, ESPINHO,
MONTIJO

Tôdas as operações bancárias

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 CAPÉLO)

PREÇOS MODERADOS

ATENÇÃO: Esta casa não tem ligação
com outras do mesmo género

Apesar de todas as dificuldades

A

C. U. F.

vendeu em 1944 e expediu a tempo e
horas por CAMINHO DE FERRO, VIA
MARÍTIMA e VIA FLUVIAL mais de
duzentos mil toneladas de ADUBOS, e
realizou assim o MAIOR movimento de
venda e expedição registado durante a sua fundação



Companhia União Fabril

Rua do Comércio, 49—LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84—PORTO



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, Coruña, 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: 25232-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Telefone 2 5017

CARLOS F. MEGA
SOLICITADOR ENCARTADO

Rua da Conceição, 120, 3.º-E. — LISBOA

CENTENO & NEVES, L.ª

DROGAS. TINTAS E PERFUMARIAS
PRODUCTOS QUÍMICOS E FARMACÉUTICOS
Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO
204, 206, Rua da Prata, 208, 1.º — LISBOA
TELEFONE 2 6058

FÁBRICA VICTÓRIA, L.ª

Campo de Santa Clara, 78 — LISBOA

Licôres e Xaropes — Torrefação e moagem de cafés

Telefone 2 6473

Telegramas: VICTORIOSO

TELEFONE 2 6814

Carlos Ferreira Lopes & C.ª

Armazém de Retrozeiro e Malhas, Tecidos Nacionais e Estrangeiros

Rua da Madalena, 109-1.º

LISBOA

JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escritório:

Alfândega de Lisboa

Telefone 2 2503

Residência:

Travessa das Isabeis, 26

LISBOA

PACHECO, L.ª

Rua de Campolide, 76 — Telefone 4 1839
Faqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.
SUCURSAIS:
R. de Campolide, 97 LISBOA R. Luiz de Camões LAGOS

O BARATO SAICARO!!

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

OLD ENGLAND

SARMENTO & C.ª

RUA AUGUSTA (Esquina S. Nicolau) — LISBOA

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

Sapataria e Chapelaria Popular de TEODORO DA SILVA

Executa todos os trabalhos pertencentes à sua indústria com rapidez e perfeição — Fabricação especial em modelos para senhora — Especialidade em botins tipo alentejano e Mocidade Portuguesa — PREÇOS SEM COMPETENCIA — Não se responsabiliza pelos consertos não retirados por mais de 60 dias

4, R. Direita de Marvila, 6 — POÇO DO BISPO — Telef. 38257

NOVA LOJA NOGUEIRA & MORÃO

Fazendas, Retrozeiro, Malhas e Tecidos de Algodão e Lã

Rua Zófimo Pedroso, 58 — POÇO DO BISPO

Luiz Baptista, Sucessores, L.ª

FABRICANTES DE ESCOVAS DE TODAS AS ESPÉCIES EM CABELO E EM ARAME PARA MÁQUINAS, TUBOS, GARRAFAS, ESTRADAS, ETC.



ARAME D'AÇO

Telefone 2 8807



PARA MADEIRA

Rua da Fé, 49 — LISBOA

Companhia Colonial de Navegação
SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Linha da Costa Oriental

SAIDAS mensais, com escala por Funchal, S. Tomé, Saalra, Luanda, Lobito, Mossâmedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação.

Linha da Costa Ocidental

SAIDAS mensais, com escala por S. Tomé, Ambriz, Luanda, Lobito e Benguela e mais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação.

Linha da Guiné

SAIDAS mensais, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, e Bissau.

Linha da América

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
Escritórios (Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9 — Tel. 2542

Smarta

Restaurante — Salão de Chá — Pastelaria — Bar

O restaurante que todos os dias apresenta pratos especiais

SALÃO DE CHÁ MUITO FREQUENTADO

Excelente Serviço de Pastelaria e Bar

TELEFONE
4 1 5 8 3

R. Rodrigues Sampaio, 52
Rua Barata Salgueiro, 3

Agência Barata

RESIDÊNCIA: Rua Saraiva de Carvalho, 200

SEDE: Rua Saraiva de Carvalho, 182

OS melhores auto-carros fúnebres — Garage e oficinas próprias

GARAGE E OFICINAS:

Rua Francisco Metrass, 69 a 73 — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS MUTUALIDADE NA CONSTRUÇÃO CIVIL

SEGURO DE ACIDENTES DE TRABALHO,
ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, MARÍ-
TIMO, AGRÍCOLA, CRISTAIS, FURTO E
ROUBO, POSTAL

Largo do Carmo, 18-1.º, E. — LISBOA
Telefone P. B. X. 2 5364

AGENTES EM TODO O PAÍS

Eugénia Descamps, L.^{da}

Encadernação simples e de luxo — Livros
em branco para escrituração comercial —
Trabalhos tipográficos em todos os géneros

Largo de Santo António da Sé, 21, s/l.

TELEFONE 2 3149 LISBOA

AMIDOS — DEXTRINAS — GLUCOSE AMIDEX, L.^{DA}

Estrada de Chelas, 84 — Telef. 23707

« SALUZENA »

Flor de milho vitaminada. O MELHOR ALI-
MENTO PARA CRIANÇAS. — A Farinha da Saúde!

(CREOULA) — (FARINHA DE PAU)

Agradável, Higiênica e Económica — Em sacos de 1 quilo
DISTRIBUIDORES:

Em Lisboa: AGÊNCIA COLONIAL E COMERCIAL, L.^{da}

Rua do Comércio, 8 — Telef. 20055

No Porto: AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO

R. Infante D. Henrique, 9 — Telef. 2342

SOCIEDADE INSULANA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS, L.^{DA}

Importadores de carvão, Coke, 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 do Terceira, 20 e 24-2.º**
P. B. X. 2 6029 — 29725 — 29726

End. Teleg.: — DEPÓSITOS

DEPÓSITO: **DOCA DE ALCANTARA**
Rocha de C. d'Obidos — Telefone 6 2782

Sociedade Agrícola da Quinta da Cardiga, L.^{da}

ADMINISTRAÇÃO E ESCRITÓRIO:
2 1334 — Praça Rio de Janeiro, 27

ESTABELECEMENTOS:

2 4650 — 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

Tele } fone 2 5435
gramas: LISBOURO } 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

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

SOCIEDADE ANÔNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

SEDE EM LISBOA:

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

Telefones: Direcção 23623 — Escritórios 22331 — Estado 188



DEPÓSITOS:

Lisboa—RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telefone 22332

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

Endereço Telegráfico: PELPRADO

TELEGRAMAS SANDAVI

TELEFONE 62426

SANTOS DAVID, L. da

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Óleos, correias, empanques, desperdícios e acessórios

para tôda a Indústria

SEDE: LISBOA

Boqueirão do Duro, 44, 46, 48

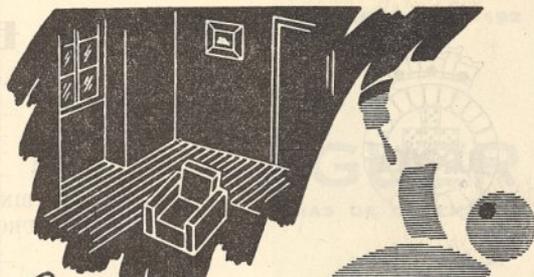
AGÊNCIAS EM:

Pôrto—Coimbra—Matozinhos—Alhandra

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
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



Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO. FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO
Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superfícies, é lavável, isenta de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendada para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

Com esta tinta obtém-se os mais belos efeitos decorativos.

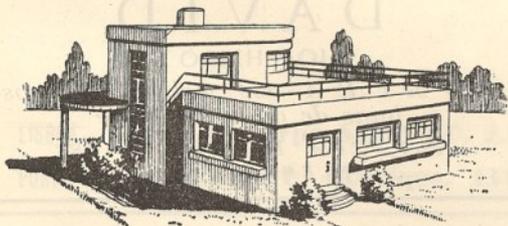
VALPASTEL

VALENTINE

SOC. GILLCAR, LTDA
Rua Nova do Almada, 81, 2.º
Telef. 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

FERRAGENS, CERRALHARIA E



**CROMAGEM PARA A
CONSTRUÇÃO CIVIL**

CASA *Unânia* ROSSIO
93.2º
LISBOA

Telefone 27093

ARTIGOS DE UTILIDADE
EM METAL CROMADO



Bom Gosto...

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

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. de Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21222



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

WIESE & Co.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12

Telef. P. B. X. 20.181

L I S B O A

Manuel N. Ribeiro, L.^{da}

GARAGE DE RECOLHA—
TRANSPORTES MECÂNICOS

R. Saraiva de Carvalho, 207

Telefone 6 1465—L I S B O A

B A E T A

JOALHEIRO

65, RUA AUREA, 67



L I S B O A

Telefone 26329



DAVID

JOALHEIRO

*COMPRA aos melhores preços
joias de qualquer valor*

281, RUA DA PRATA, 283

TELEFONE 23319

CHÁ NAMÚLI

À venda em todos os bons estabelecimentos do País

REPRESENTANTE:

ESTABELECIMENTOS ALVES DINIZ & C.^A

RUA DOS DOURADORES, 16-36

L I S B O A



Telefones (Principal-Sede: 4 8258
1.ª Sucursal: 4 8259)

Agência Salgado

(TÍTULO REGISTRADO)
Inscrito na C. M. L. sob o n.º 24

Funerais — Trasladações

SEDE 1.ª SUCURSAL 2.ª SUCURSAL
43-A, R. de Sta. Maria, 43-B 1-A, Rua da Beneficência, 3 MUTELA
LISBOA COVA DA PIEDADE
Tel. Principal 4 8258 — Tel. 4 8259 — Almada 132
GARAGEM E OFICINAS EM EDIFÍCIO PRÓPRIO
Rua Almirante Barroso, 11-A Telefone 4 8260

Telefone 38-192

P. GANIGUER

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

Calçada do Grilo, 5 e 7 LISBOA

Garland, Laidley & C.º Limited

ESTABELECIDOS HÁ MAIS DE UM SÉCULO

Agentes de Navegação e Transitários

Representantes das seguintes linhas:

BLUE STAR LINE
BROCKLEBANK LINE
FURNESS, WITBY & C.º LTD.
UNITED FRUIT C.º
BOOTH LINE
CUNARD WHITE STAR LINE
LAMPART & HOLT LINE
YEOWARD LINE

LISBOA — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131

António Veiga

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)

EMPREITEIRO DAS OBRAS DE:
PONTE DE TAMEGA — LINHA DO DOURO
VILA MEã —
E. N. — 86-2.º — TROÇO ALCAÇOVAS

II

Construção do Bairro de casas desmontáveis
na Quinta das Furnas e prolongamento do
Bairro da Boa Vista no Ramal da Cruz Que-
brada para o Estádio Nacional

II

DESVIO DO CANEIRO ENTRE CAMPOLIDE
E CRUZ DA PEDRA POR CONTA DA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Praça dos Restauradores, 13-3.º

Telefone 2 7845 — 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 uniforme qualidade, consis-
tência e cor, para pintar madeira,
metais, pedra e cimentos: tanto
para interiores como exteriores.
Tintas especiais

RAHTJEN'S COMPOSITION



(Mão vermelha)
Company, Limited
Anticorrosive Paints

para interiores,
exteriores e fun-
dos de navios de
madeira ou navios

Agentes Gerais:
**D. A. KNUDSEN
& C.º, L.ª**
Tel. 2 2787-2 2790
Telegramas: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º
LISBOA

Aguiar & Mello, L.ª da

Praça do Município, 13, loja — Telefones: 2 1151-2 1152

LISBOA

Cimento Hidrofugado "Liz N"

Impermeabilização do cimento
para: Empenas, Fundações,
Caixas, Tanques, etc.

PRODUTO NACIONAL DA

Emprêsa de Cimentos de Feiria



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

HOTEL DA ITÁLIA (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Res-
taurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

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

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE
FRANCÊS

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.²

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

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 — Pete e siliis — às 6 horas

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

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

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

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas

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

Dr. Aleu Saldanha — Raios X — às 4 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.ª 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 caminho 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 processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

*No coração do Minho
e nas termas de Vizela*

O Hotel Sul-Americano

OFERECE AS MAIS MODERNAS INSTALAÇÕES

*Quartos e "apartements" com águas cor-
rentes quente e fria e instalação telefónica.*

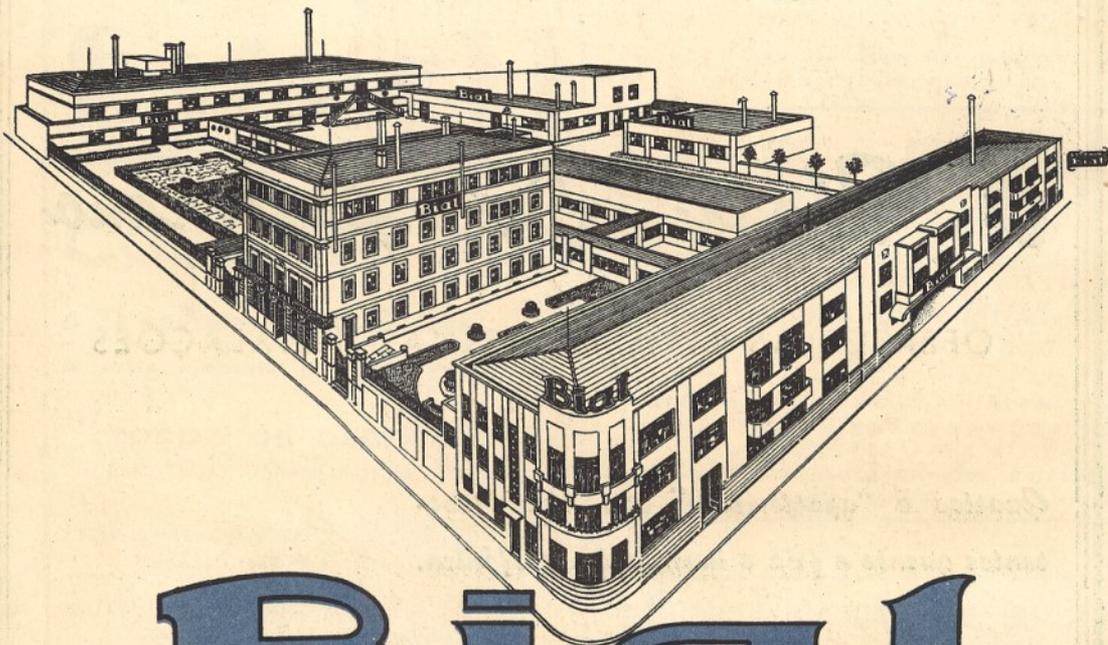
DIÁRIAS COM E SEM DIETAS

*Com os seus recentes melhoramentos, este hotel pode
ser considerado um dos mais confortáveis das termas.*

No centro da vila a dois passos do balneário da estação dos Ca-
minhos de Ferro e dos Correios e Telégrafos.— Garage privativa

Único hotel das termas recomendado pela

Sociedade Propaganda de Portugal e Automóvel Clul de Portugal



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE