

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Sintra, Santa Maria. — Livros novos. — O 1.º
Congresso Nacional de transportes e o problema
dos transportes terrestres, pelo Eng.º AVELAR
RUAS. — A Assembleia Geral da C. P. — Turismo
em Sintra e nas suas freguesias. — Em defesa
do património ferroviário português, entrevista
com o sr. J. BARROS SANTOS. — «Sud-Express».
— Sapadores de Caminhos de Ferro. — Efemé-
: : rides. — Espectáculos. — Publicidade. : :

1 9 3 9

ANO 51.º

1 DE JULHO

NÚMERO 1237

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA

ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS

(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAÚL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Engenheiro AVELAR RUAS

ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . . 1.00

FRANÇA (>) fr.^{os} . . . 100

ÁFRICA (>) . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
Direcção 27520

LIVROS NOVOS

A Vida Turbulenta do P.º José Agostinho de Macedo — pelo Dr. Carlos Olavo.

É uma das figuras mais curiosas da nossa literatura dos fins do Século XVIII este Padre José Agostinho de Macedo. Poeta, orador, panfletário, escritor de teatro e aventureiro, o émulo de Camões e Bocage, apesar do seu talento, não deixou, com excepção dos seus virulentos panfletos, como obra prima, «O Oriente», com que pretendeu suplantar «Os Lusíadas», lê-se hoje com o enfado de quem folheia uma obra em prosa rimada; como sonetista não deixou uma composição perfeita e como homem — foi um péssimo carácter. No entanto, para se conhecer bem a história dos homens e das idéas do seu tempo, é preciso lê-lo. Envelheceu depressa o satírico dos «Burros» — ao passo que os autores que conheceram o seu desdém e as suas críticas impertinentes, como Camões e Bocage, estão vivos, e, em certas páginas, de uma actualidade pesada, quer nas suas emoções quer na sua linguagem.

O Dr. Carlos Olavo, escritor distintíssimo, estudou pormenorizadamente a figura e a época do Padre José Agostinho de Macedo e deu-nos um livro curioso, editado pela conhecida firma Guimarães & C.ª, de Lisboa.

Aldeia das Águias — Romance por Guedes de Amorim.

Num magnífico volume da «Editorial Minerva», Guedes de Amorim, jornalista e cronista com nome feito, publica agora a sua obra definitiva, o romance «Aldeia das Águias». É um estilo rico de imagens o seu. Mas Guedes de Amorim, que é jornalista, e sem o sentido das proporções, dá sempre verosimilhança às suas imagens, de tal modo que o artista não nos faz nunca esquecer que estamos na presença dum romancista.

«Aldeia das Águias» é um romance humano. Assim como a sua paisagem tem vida, os seus personagens movem-se dentro dos cenários com alma própria. O autor que tem vivido intensamente a vida, parece que quiz viver também os seus personagens. E viveu-os na sua dor, nas suas angústias, nas suas desilusões e na esperança que recria o homem e o fortalece para novas lutas.

Ha que saudar em Guedes de Amorim um romancista de talento.

O 1.º Congresso Nacional

de transportes e o problema

dos transportes terrestres

Pelo Eng.º AVELAR RUAS

As teses apresentadas, no Congresso do Pôrto, pelas entidades mais interessadas, permitem fazer ideia da situação da indústria automobilística que, como sucede às outras indústrias de transportes terrestres, parece não ser brilhante. Antes de nos referirmos àquelas teses vamos dar algumas indicações interessantes dos relatórios da Direcção Geral dos Serviços de Viação⁽¹⁾ e da Junta Autónoma das Estradas⁽²⁾.

Carros existentes

Segundo o manifesto feito em Janeiro de 1938 havia, no Continente, os seguintes veículos:

Autos ligeiros		De aluguer	
	Particulares		
de passageiros.	29.237		4.285
de carga . . .	955		134
Caminhetas			
de passageiros.	81		544
de carga . . .	2.261		650
Caminhões			
de passageiros.	32		1.009
de carga . . .	3.483		2.707
	29.350	6.699	5.838
	36.049		9.329
	45.378		

isto é, os carros de aluguer representam 21 % da totalidade.

⁽¹⁾ Relatório do ano de 1937.
⁽²⁾ » » » » 1935.

Carreiras regulares de serviço público

Em 1937 havia 733 carreiras regulares de serviço público, classificadas do seguinte modo:

Afluentes	224
Concorrentes	183
Independentes	247
Mistas	79
	733

De passageiros.	633	com	1.223	veículos
De mercadorias	44	»	115	»
Mistas	56	»	74	»
Soma.	733	»	1.412	»

Estas carreiras serviam 10.684 quilómetros de estrada.

De serviço combinado com o caminho de ferro havia apenas 81 carreiras servindo 1.688 quilómetros de estrada.

Quantidade de condutores de automóveis

É grande o número de condutores de automóveis aprovados todos os anos. Em 1937 êsse número foi de 5.705.

Acidentes

O número de acidentes de viação é elevado. Em 1937 houve 8.205 acidentes assim classificados:

nas vias urbanas	6.839
» » rurais	1.366
	8.205

dos quais:

choques nas vias urbanas . . .	3.152
» » » rurais. . .	682
	3.834

destes acidentes resultaram:

mortos	367
feridos	5.810

Transgressões

Apesar de a polícia das estradas ser manifestamente insuficiente os autos levantados, por transgressões, em 1937, foram em número muito elevado, — 36.595 — dos quais:

por trânsito fóra de mão . . .	633
» excesso de carga . . .	13.209
» ultra passagem irregular. . .	151
» excesso de velocidade. . .	447
» falta de condições de segurança dos veículos . . .	238

Suspensão de carreiras

Em 1937 foram suspensas, por tempo limitado, 44 carreiras, sendo:

por não terem os veículos em condições	16
por apreensão judicial	2
» falência	1

Passageiros transportados

As estatísticas apresentadas pela Direcção Geral dos Serviços de Viação não oferecem, a este respeito, confiança.

Indica-se, em 1937, 13.643.000 passageiros transportados correspondente a um coeficiente de utilização de 41,3 %.

Receitas arrecadadas pelo Estado

As receitas arrecadadas por motivo da circulação nas vias de comunicação, foram em contos, no ano de 1937:

Taxa de salvação nacional (gasolina)	53.319
Taxas cobradas pelos Serviços de Viação	3.333
Receitas nos termos do Código da estrada	2.371
Imposto de trânsito	4.008
» » camionagem	4.088
Contribuição industrial (pesados)	4.189
Contribuição industrial (leves)	2.472
Total.	73.780

Extensão de estradas e seu estado

Segundo o relatório da Junta Autónoma das Estradas anteriormente indicado, havia, em 1935:

Estradas nacionais. . .	14.175 km. ^{os}
» municipais . . .	9.300 »

e segundo as indicações do Automóvel Club em 1936-37 o estado das estradas era, aproximamente:

bom	44 %
regular.	42 %
mau	14 %

Despesa anual com a conservação e polícia das estradas

No decénio 1933/34 a 1943 a Junta Autónoma das Estradas dispõe de 1.000.000 de contos dos quais 655.000 destinados à construção e grande reparação. Destes 655.000 contos, um mínimo de 60 % ou seja 393.000 contos são destinados a grandes reparações. Assim, no decénio considerado gastar-se-à, em média, por ano, com a conservação das estradas:

conservação corrente . . .	34.500
grandes reparações. . .	39.300
Soma.	73.800 contos

A esta despesa há que juntar a feita pela Direcção Geral dos Serviços de Viação e que, como é natural, dada a insuficiência da polícia das estradas tende a aumentar. Assim, segundo o orçamento para 1937 a despesa prevista era de 4.276.222\$ e para 1938 de 5.055.810\$.

A despesa total com as estradas — Conservação e polícia — anda pois à volta de 78.000 contos por ano, isto é, superior à receita total arrecadada.

É bem conhecida a insuficiência de fiscalização dos transportes em comum quer de passageiros quer, principalmente, de mercadorias e, também, a falta de cuidado ou incompetência de alguns condutores.

Quanto ao transporte de passageiros, a tarifa fixada nem sempre é respeitada, cobran-

do-se, umas vezes importâncias inferiores às indicadas nos bilhetes, e dando-se, outras vezes, um vale que corresponde a um bonus e com o qual se podem adquirir cigarros, etc.

Quanto ao transporte de mercadorias o caso ainda é mais grave pois além de aviltarem os preços, sobretudo nos transportes de retorno, carregam muito mais do que lhes é permitido, fazendo os percursos de noite para evitarem a fiscalização.

Esta situação que prejudica seriamente todas as empresas de transportes, seja de que natureza forem, que fazem a exploração em condições regulares, adquiriu uma tal gravidade que os interessados, nas suas várias teses apresentadas, não hesitaram em propôr algumas medidas que, embora justificadas, podem parecer violentas.

Assim o «Grémio dos Industriais de transporte em Automóveis» propôs:

- Que a exploração de transporte em automóveis pesados seja objecto de concessão em condições que tornem possível a fiscalização técnica e administrativa dos concessionários.
- A regulamentação dos fretes de retorno sob a fiscalização daquele Grémio.
- Tarifas mínimas.
- Limitação dos automóveis pesados para transporte de mercadorias até completo estudo do assunto.

Por sua vez os motoristas, por intermédio

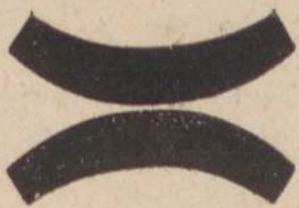
dos seus sindicatos, propuseram, entre outras coisas, o seguinte:

- Limitação dos carros de aluguer de que se considera haver um excedente de, pelo menos, 45 %.
- Lançamento de imposto sobre os carros particulares cuja concorrência julgam bastante prejudicial.
- Maior rigor nos exames para condutores profissionais afim de evitar que haja tantos incompetentes e suspensão temporária dos exames para atenuar o desemprego que é grande.
- Solicitar do Governo a nomeação duma Comissão para estudar o assunto e instituição da Corporação de Transportes.
- Melhoria das estradas de modo a evitar que sejam fábricas de enjôo.

*
* *

Todos os interessados na indústria dos transportes terrestres estão portanto, segundo parece, de acôrdo em considerar necessária e e mesmo urgente a conveniente regulamentação desta indústria, muito embora, e como é natural, divirjam na maneira de a fazer.

Tendo o Governo condicionado várias indústrias, algumas delas de muito menor importância do que a dos transportes, natural é que venha a regulamentar convenientemente esta última, regulamentação que será tanto mais difícil quanto mais demorada fôr e que se não pode dizer que venha a ser feita na devida oportunidade, pois essa já passou.



No passado dia 17, reuniu-se a assembleia geral ordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Na presidência o sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelo sr. José Parreira. À direita do presidente o sr. dr. Ginestal Machado, comissário do Governo junto da Companhia. Estavam presentes 137 accionistas representando um capital de 40 milhões de francos.

Depois de aberta a sessão, o sr. dr. Bustorff Silva, aludiu à viagem do sr. Presidente da República às Províncias Ultramarinas e África do Sul, exaltando as altas qualidades do venerando Chefe do Estado e, no meio de aclamações foi encarregado de transmitir ao sr. General Carmona os votos de boa viagem formulados pelos accionistas da Companhia. O sr. dr. Ginestal Machado, como Comissário do Governo registou as palavras do sr. Presidente da Assembleia, enaltecendo por sua vez, a figura do Presidente da República.

Seguiu-se no uso da palavra, o sr. Carlos Camacho, o qual devido ao deslocado das suas palavras, teve de interromper a sua exposição pois a assembleia continuamente o interrompia. Fala então, o sr. Mateus Aparício. Os interesses dos obrigacionistas, os arrendamentos e exploração das linhas, os bilhetes de fim de semana, foram os assuntos abordados pelo orador, através de números e considerações várias. Antes de terminar envia para a mesa duas moções: uma, para que o Conselho de Administração não faça donativos sem a prévia consulta da assembleia geral e outra, para que o Conselho Fiscal faça uma revisão aos contratos de exploração das linhas de Arganil a Coimbra, e de Lamarosa a Tomar. Mais ainda, feita a respectiva revisão seja convocada uma assembleia extraordinária aonde sejam dadas contas do trabalho empreendido. Levanta-se depois, o sr. dr. Jaime Azancot o qual apresenta curiosas e interessantes afirmações. Destacamos entre elas, aquela em que o orador verifica que a C. P. apresenta uns coeficientes dos melhores do mundo. Baseando esta afirmação nas estatísticas internacionais e os números de exploração da Companhia. Emite depois a opinião de que a falta de receitas da Companhia, não se pode atribuir à má administração, mas sim, à crise universal dos Caminhos de Ferro. Sempre em presença de documentos, refere-se depois à diminuição do tráfego ferroviário, a que atribui, e muito bem, à camionagem. Nesta altura alguém gritou — Não apoiado! Sempre calmo, o sr. dr. Azancot, continuou a expor as suas ideias declarando que a camionagem era um cancro para os caminhos de ferro, porém encontra-lhe um benefício para a Nação, pois leva a locais distantes os progressos, e o elevado número de pessoas interessadas neste ramo, fazem dêste uma actividade digna de respeito. A disparidade existente entre os preços do caminho de ferro e os da camionagem, mereceram os justos reparos assim como, as tarifas ferroviárias. Segue-se uma interrupção devido ao sr. dr. Azancot ter abordado o assunto dos passes gratuitos, em que erradamente afirmava ser esse número de alguns milhares. Neste capítulo, foi devidamente elucidado pelo sr. eng.º Vasconcelos Corrêa, o qual disse: em 1934 foram concedidos 71; em 1936, 30; em 1937, 3; e nenhum nos anos de 1938 e no corrente. A entidades oficiais e outras foram, no entanto, concedidos os seguintes, que estão muito longe de atingir os citados

A Assembleia Geral da C. P.

pelo accionista: 458, em 1934 e em 1935; 322 em 1936; 284, em 1937; 268, em 1938, e 233 no ano corrente.

Mais assuntos estudados pelo mesmo orador foram rebatidos e esclarecidos pelo sr. eng.º Vasconcelos Corrêa. Agora é o sr. dr. Bustorff Silva que interrompe o orador, afirmando que as assembleias da C. P. se estavam a transformar em Congressos Ferroviários e não, como devia ser, em crítica e análise dos relatórios da administração. Por isso, a necessidade de regulamentar o funcionamento da assembleia.

Em homenagem ao sr. Presidente da República, a assembleia determina, que os srs. drs. Abel de Andrade, Campos Figueira e Pinto Gouveia, acompanhados do sr. Fausto Figueiredo, vão apresentar às suas soûdações ao sr. Presidente da República. Finalmente, o sr. dr. Jaime Azancot finaliza as suas interessantes considerações, seguindo-lhe no uso da palavra, o sr. dr. Clemente da Silva. Mostra-se conhecedor profundo das receitas e do tráfego da Companhia. E' interrompido por momentos pelo sr. dr. Bustorff Silva, o qual lhe chama a atenção para os factos a que está fazendo menção, pois são de 1929 e está em discussão o relatório de 1938... Por resposta, o sr. eng.º Plínio Silva diz:

— Estas coisas têm de discutir-se: para bem do País e até em homenagem ao sr. Presidente do Conselho, pois, só assim, colaboraremos na sua obra.

Volta o sr. dr. Clemente Silva a falar, merecendo-lhe especial atenção a análise da situação das caixas de reformas ferroviárias. Mais dois oradores discutem e apresentam teses. São os srs. Lucas Coelho dos Reis e Cardoso Leitão. Um observa a vida e o relatório, e outro, aborda os impostos pagos ao Estado e o problema da camionagem. E' aprovado nesta altura, um requerimento do sr. Mateus Duarte, dando a matéria como estudada, sem prejuízo dos oradores. De novo falam outros dois oradores. Os srs. Carlos Camacho e Levindo Alves. Mais teses, mais apreciações. Agora é a voz do sr. dr. Pinto Gouveia, que apresentou, em nome da Companhia, os cumprimentos ao sr. Presidente da República. Deu conta do desempenho do encargo. Entrando depois na ordem do dia: lamentou que alguns accionistas fôssem para a assembleia repetir afirmações — que todos os anos produzem.

— O necessário é ajudar a ilustre e honesta administração da Companhia a apoiar as suas sugestões junto de quem de direito, para a solução de um problema que a não ser assim, será insolúvel.

Fala agora o sr. Cardoso Leitão:

— A situação actual da Companhia derivou de facto, da construção e da reparação de estradas e do problema da camionagem, que criou às empresas ferroviárias, as quais, até então, quasi viviam do exclusivo de transportes, uma situação embaraçosa. Houve quando se atacou o problema das estradas, falta de visão, pois, resolvendo um problema com benefício nacional, se criaram dificuldades às empresas de transportes existentes. A solução está agora, em procurar harmonizar os interesses e os direitos do caminho de ferro com os da camionagem. Por isso uma única coisa parece viável, pedir ao Governo que rescinda os contratos da C. P. para a exploração das linhas do Estado.

Segue-se, o sr. dr. Guilhermino Nu-

nes, a abordar os assuntos de receitas, economia, exploração, etc. Diz, mais adiante:

— O assunto do caminho de ferro está nas mãos do Governo, em parte nas mãos do sr. ministro das Obras Públicas. O Sr. Dr. António Oliveira Salazar necessita, de técnicos que o auxiliem. Não devemos, por isso, pedir nada ao conselho de administração; peçamos ao Sr. Dr. Oliveira Salazar, dizendo-lhe do problema, e o Chefe do Governo resolverá o assunto como tem resolvido tantos outros.

— Como o Chefe do Governo é o Sr. Dr. Oliveira Salazar — tenhamos fé.

Fala finalmente, o sr. eng.º Vasconcelos Correia, na qualidade de Presidente do Conselho da Administração da C. P. Refuta algumas afirmações, apresentando aqui e ali, numerosas opiniões, deduções, etc. Fala sobre o assunto das economias, e através da eloquência dos números, faz demonstrações interessantes.

A C. P. ainda não caiu em «déficit». O que existe é das linhas do Estado, que, aliás, já o tinham. Pedir a remodelação dos quadros é coisa fácil, como fácil é solicitar que os quadros dos empregados fiquem dentro da orientação do decreto, que remodelou o do funcionalismo público. Neste caso a Companhia regozijava-se com o facto muito do que se estabelece nesse diploma é de há muitos anos adoptado na C. P.

Quanto à questão das linhas do Estado, tinha esperanças em ver o assunto resolvido. As relações do conselho de administração com o Governo podiam assegurá-lo.

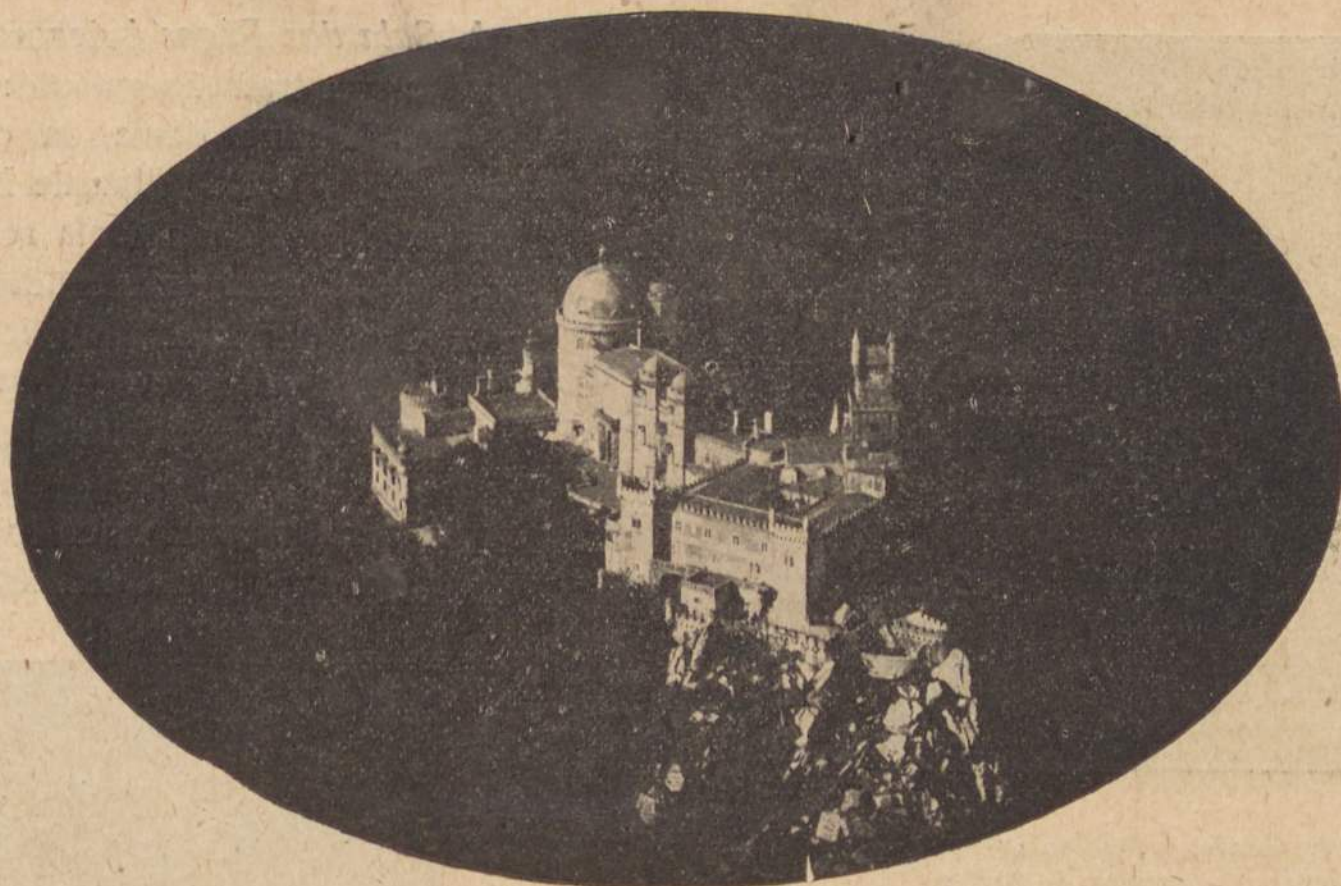
O sr. eng.º Vasconcelos Correia, referindo-se a afirmações do sr. dr. Jaime Azancot, disse: que, embora em alguns países os caminhos de ferro tenham obtido auxílios do Estado e outros para resolução da crise ferroviária, a sua situação continua tão má, como o prova o facto de na Suíça por exemplo, o tráfego actualmente ser muito menor do que antes da guerra.

Recorda agora as caixas de reformas. Quanto à dos ferroviários do Estado, as modificações, que tem sofrido foram indicadas pelos próprios organismos oficiais. Não devem nem podem, por isso, ser dirigidas quaisquer censuras ao conselho de administração. No referente à Caixa da C. P. o assunto tem sido estudado por forma a dar-se-lhe a melhor solução.

Coroando a sua notável exposição, fez-se ouvir na sala uma prolongada salva de palmas. A uma pergunta formulada pelo sr. José Parreira, sobre o «Sud-Express», o sr. eng.º Vasconcelos Corrêa, disse que, se reunirá em Biarritz, no dia 24 uma comissão franco-espano-lusa, com o fim de restabelecer o «Sud-Express».

Em seguida, a Assembleia aprovou o Relatório e Contas e igualmente um voto de louvor ao Conselho de Administração e Fiscal. Às 21 horas foi considerada suspensa a assembleia. São 22 horas quando se reabre a assembleia. São apresentadas quatro propostas, as quais foram comentadas pelo sr. dr. Bustorff Silva, merecendo-lhe a crítica de anti-estatuárias e conseqüentemente não aprováveis.

Finalizando a sessão, foi reeleito para o lugar de vogal do Conselho de Administração o sr. Manuel José Pinto Osório e eleito, o sr. Eugène Guicheney, assim como o sr. dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes para o Conselho Fiscal.



S I N T R A

Jardim de Portugal

Turismo em Sintra

e nas suas freguesias

DE tôdas as localidades dos arrabaldes de Lisboa, a que mais prende a atenção dos turistas e o que mais os encanta é sem dúvida a vila de Sintra.

Entre a sua vegetação luxuriante, como nas regiões do sonho, encontram-se ricos e belos monumentos, a começar pelo Castelo dos Mouros, uma sentinela vigilante que se ergue altaneira sobre a vila como se constituísse ainda um obstáculo a quem a ameaçasse.

Respira-se ali a atmosfera mourisca, tanto por alguns padrões que lá existem como por algumas características da raça árabe que correm no sangue dos habitantes da região.

Sobre Sintra alguns literatos e poetas ilustres de fama mundial, muito têm escrito, e entre eles o grande Lord Byron.

A fundação de Sintra é atribuída aos celtas, tendo-a os romanos denominado «Mons Lune» (amante da Lua) e foi durante o domínio dos árabes considerado um dos pontos fortificados de maior importância como apoio à defesa de Lisboa.

É o Castelo dos Mouros, o primeiro monumento que dá nas vistas ao visitante. As suas muralhas em

ruínas, recortadas de ameias, são assentes sobre rochas a pique onde a natureza é mais selvagem, quasi inacessíveis por qualquer ponto da Serra. Como fortificação antiga é muito interessante e de lá se disfruta um panorama lindo.

Há no largo da vila o antigo Palácio Real, um edifício cheio de recordações históricas que, na diversidade das suas linhas, evoca a vida da corte portuguesa através de diferentes épocas. Os estilos predominantes são o manuelino, o gótico florido e o mozarabe. Aproveitando-se as ruínas de um antigo castelo senhorial, principiaram-se as obras do actual paço no tempo de D. João I, sendo desta época as lindas janelas da casa de jantar que deitam para o átrio e a famosa Sala das Pêgas.

Habitaram nele D. João I, D. Afonso V, D. João II, D. Manuel I e D. Maria Pia.

A esplanada que hoje serve de átrio ao palácio constituía até 1910 um pátio de entrada, onde tocava à noite, quando a Família Real estava em Sintra, a banda regimental, e era costume os veraneantes irem ali passear. Chamava-se a essa música e habitual passatempo, o «peixe frito».



Capitão Américo dos Santos
Administrador do Concelho de Sintra

Os seus interiores são interessantes e dignos de nota. Entra-se na *Sala dos Archeiros* ornamentada por dois belos panos de Arras e uma mesa de mosaico florentino; daqui passa-se à *cosinha* cujas chaminés cónicas que se avistam de muito longe, servem de teto. Sobe-se depois à *Sala de Jantar dos Mouros* com as suas paredes revestidas de azulejos árabes e daqui à *Capela*, antiga mesquita, onde numa vitrine se encontra um rico pagode em marfim presente do imperador da China à Rainha D. Carlota Joaquina.

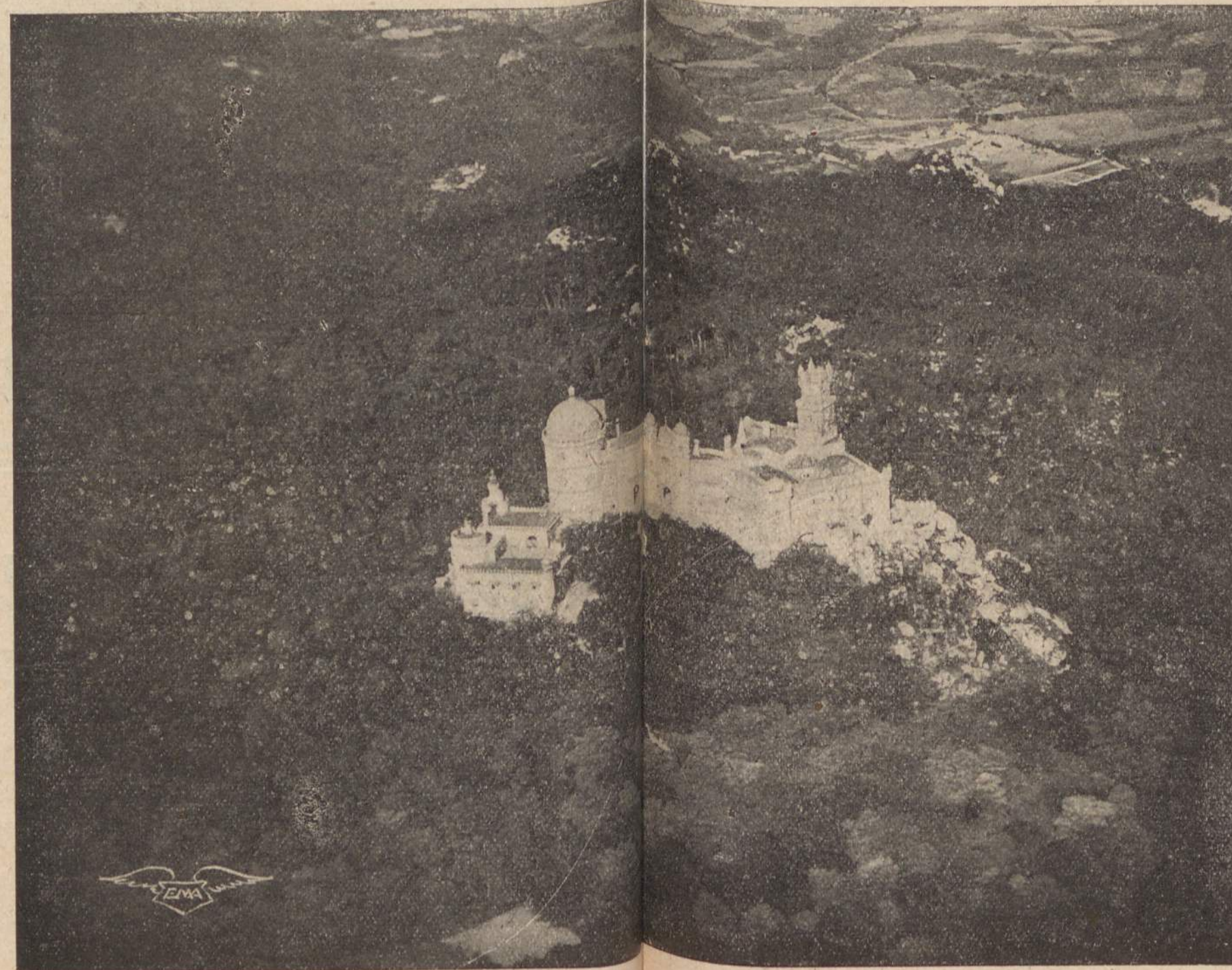
A *Sala dos Veados* ou *Sala d'Armas* é um salão quadrado com as paredes decoradas de azulejos árabes e teto em cupula formado por caixotins com 72 cabeças de veado tendo pendentes aos pescoços os braços das principais famílias nobres do século XVI.



SINTRA — Palácio Nacional, Sala dos Brazões

A *Sala das Pêgas* é decorada por um motivo que se filia numa tradição galante: «Um dia D. João I, galanteando uma dama da corte deu-lhe uma rosa e um beijo, e D. Filipa de Lencastre surpreendeu o marido que, ao dar por ela respondeu: «Senhora, foi por bem». O caso fez escandalo no Paço, e o rei para confirmar de um modo público a frase, mandou adornar o tecto do salão com pêgas (aves que simbolizam a parolice) tendo cada uma pendente do bico a legenda «por bem».

Há nesta sala um rico lustre de Veneza e o célebre fogão monumental oferecido por Leão X a D. Ma-



SINTRA

nuel I e por êsse facto atribuído a Miguel Angelo. Parece no entanto que esta obra é de origem flamenca e não italiana sendo atribuída por Haupt a Franz Florio. Na frente existem dois cofres sendo o da direita de verdadeiro guadamecin hispano-arabe e o da esquerda, imitação.

A *Sala dos Cisnes* (antiga de recepção) é assim chamada, por ter pintados no teto 27 destas aves. Esta decoração foi mandada fazer por D. João I, por um sentimento de saudade de sua filha que tinha em grande estima um casal de cisnes ofertados por Filipe II, Duque de Borgonha, quando mandou uma embaixada pedir a sua mão. Há mais salas e quartos,

com móveis interessantes e tradições históricas, citando para terminar esta pequena descrição do que há de mais notável no palácio da vila, a *sala do banho árabe* ou a *casa das águas*, onde de tôdas as paredes saem jorros de água.

Um monumento cuja beleza também interessa é o Palácio da Pena. A êle nos vamos referir agora:

«No cimo do rochedo da pena (528^m) fez D. Manuel I, construir em 1503, um convento de penitência dos monges de S. Jerónimo, nos restos do qual D. Fernando, esposo de D. Maria II, mandou reedificar o *Castelo da Pena*, no estilo das fortalezas da ida-



Capitão-aviador João de Sousa Soares
Presidente da Câmara de Sintra

da abóbada, o belo retábulo de jaspe mandado fazer em 1532 por D. João III e um quadro de estilo renascença, representando os Passos da Paixão. Na sacristia existem umas boas cópias de Murillo. Os tetos são todos do estilo do Convento dos Jerónimos.»

O Parque da Pena é não só uma das principais preciosidades do país, mas, no seu género, um dos mais notáveis do mundo.

Sintra tem ainda muita coisa que vêr além destes monumentos.

Palácios e quintas particulares, há dignos de referência tais como, a *Quinta do Relógio*, a *Quinta da Regaleira*, a *Quinta Penha Verde* e a *Quinta de Monserrate*, o *Palácio de Setiaes*, e para terminar, o *Convento da Cortiça* ou de *Santa Cruz*, que foi de reli-



SINTRA — Palácio de Monserrate

de média, transformando as vertentes da montanha num delicioso parque.

«Por sua morte foi adquirido pelo Estado e é hoje, por isso, público.

«Uma ponte levadiça, entre rochedos, dá acesso a um túnel em curva, que conduz à esplanada superior de onde se gosa um panorama surpreendente. As portas e as janelas são de cantaria trabalhada com belíssimos lavores. Por estas portas se passa à outra esplanada, guardada por uma artística «loggia» dominando a pique o vale, tendo à direita a escadaria que conduz à capela, cujas paredes são revestidas de lindos azulejos, sendo dignos de nota a ornamentação

giosos franciscanos, cenobio único em todo o mundo, no seu género, fundado em 1560 por D. Alvaro de Castro, filho de D. João de Castro. Compõe-se de 20 celas, isoladas e abertas nas rochas, tendo as paredes revestidas de cortiça, celas tão pequenas que para nelas entrar há que curvar o corpo. Numa cova da cerca viveu trinta anos e morreu em 1596, o venerando Honório de Santa Maria, grande penitente.

* * *

A nova Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Sintra, da presidência ilustre do sr. Capitão-aviador João Soares, tem desenvolvido uma notável acção, digna dos maiores elogios.

O concelho de Sintra é dos mais importantes do país e pelas suas excepcionais belezas panorâmicas, pelos seus monumentos, pelo seu clima ameníssimo constitue, de há muito, um dos nossos mais importantes centros de turismo.

Centro de produção agrícola e centro de turismo, Sintra soube no entanto o que era a crise, e por diversos factores, cuja enumeração não vale a pena agora fazer, deixou de acompanhar o progresso que noutros concelhos se registou. Sintra perdeu também, e injustamente, um pouco do seu interesse turístico, por falta de melhoramentos que ali não são dispensáveis.

A nova Comissão Administrativa elaborou um largo programa de acção, que já está pondo em prática, com notável êxito, pois, soube dar continuidade à obra já realizada por anteriores comissões e iniciar outras obras novas.

O concelho de Sintra vai ficar com as suas estradas melhoradas e dotado com o saneamento de águas, que era um dos seus problemas mais antigos; construções novas, de funções públicas, reconstrução e reparação de escolas, renovação de material escolar fazem igualmente parte do seu programa de realizações. O Município dedicou também a sua atenção ao problema da assistência, com a dotação de verbas importantes. Sintra entrou numa grande fase de melhoramentos, que a colocarão de novo na sua categoria de um dos maiores centros de turismo. Sintra renova-se, engrandece-se, graças à compreensão ao amor regionalista, cada vez mais forte, dos habitantes da linda região, que acompanham com a maior simpatia a acção da Comissão Administrativa, da feliz e dedicada presidência do sr. Capitão João Soares.

Grandiosas festas de homenagem ao Presidente da Câmara e Administrador do Concelho

Uma comissão de festeiros de Almargem do Bispo, coadjuvada pela Junta de Freguesia, Regedor e União Nacional, leva a efeito uma série de festejos populares, destinados a homenagear as figuras insignes do Presidente da Câmara de Sintra e Administrador, Srs. Capitães-Aviadores, João de Sousa Soares e Américo dos Santos, os quais integrados no espírito da Revolução Nacional, plenos de inteligência e de dedicação inex-

cedível vêm realizando no Concelho de Sintra uma obra notável, digna do Estado Corporativo Português: A lavoura, os monumentos, as estradas e a assistência do Concelho, ficam devendo a estes paladinos da Causa do Bem, uma acção, que sem favor, pode classificar-se de nunca atingida por outras vereações camarárias. Mas os seus vultos, não são somente grandes no ramo municipal, no Exército são dignos cavaleiros do ar; dois distintíssimos oficiais do heróico Exército de Portugal. Por isso Almargem do Bispo, vestirá seus trajes domingueiros porque albergará em sua pequena freguesia dois vultos grandes que vem honrá-la com a sua presença. Almargem do Bispo, sente-se eternamente grata, pelo muito que têm feito em prol do seu bem-estar as aludidas figuras.

A comissão dos festejos propõe-se realizar os festivais com um brilho até hoje nunca atingido e, nesse sentido, elaborou um programa destinado a proporcionar ao povo da sua freguesia uns dias de sã alegria e, simultaneamente, o reconhecimento àqueles que têm pugnado pelos seus interesses.

Nos dias 1, 2, 3 levam a efeito a tradicional festa em honra de S. Pedro, que constará:

No sabado, 1 de Julho; às 8 horas, uma salva de 21 morteiros anunciará o início dos grandiosos festejos; às 20 horas, inauguração dum arraial típico onde haverá baile e descantes populares; às 21 horas, inauguração da luz eléctrica, montada especialmente para estes festejos; às 22 horas, majestosa e feérica marcha luminosa, onde serão apresentados arcos luminosos de estilo inédito e alusivo aos festejos. Esta marcha percorrerá as ruas da freguesia, fazendo ouvir a música, expressamente escrita—«Lá vai Almargem»—e será acompanhada por uma magnífica banda.

No domingo, 2 às 11 horas, chegada, em carruagem vistosamente engalanada, das juízas da Festa, as quais serão acompanhadas dum grandioso cortejo, que se formará no lugar dos Priores, indo este até à Igreja, onde se iniciarão os festejos sacros; às 13 horas, sermão e missa cantada; às 15 horas, procissão, que vai até à Capela do Senhor Espírito Santo e voltará à Igreja Matriz; às 16 horas, a Junta de Freguesia de Almargem do Bispo leva a efeito uma sessão solene de homenagem ao sr. Presidente da Câmara e Administrador do Concelho, seguindo-se a inauguração dos benefícios de restauro na sede da Junta, descerramento dos retratos de Suas Excelências os srs. Presidentes da República e do Conselho; às 17 horas, inauguração das obras levadas a efeito na Escola de Rebôlo, das 17 horas até de madrugada, continuação do arraial com bailes, atractivos vários, fogo de artifício, etc.

Na segunda-feira, 3 de Julho; às 16 horas, prova ciclista, corridas pedestres e jogos desportivos; às 21 horas, arraial e bailes reservando-se interessantes surpresas para o encerramento dos festejos. Estes serão sempre abrilhantados por duas bandas de música das principais do Concelho.



LOULÉ — Vista Parcial

Em Defesa do Património Ferroviário Português

UMA ENTREVISTA COM O SR. J. BARROS SANTOS

POR ser assunto que lhe diz respeito, também a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» se vai pronunciar acerca da possibilidade duma variante a fazer na linha do Sul entre as estações de Boliqueime e Almancil, a há muito conhecida pela designação de o *desvio de Loulé*, que constitui a maior aspiração dos milhares de habitantes daquela laboriosa vila algarvia.

Veio a propósito ser-nos apresentado um louletano, J. Barros Santos, grande defensor dos interesses da sua terra. Em amigável colóquio lhe falámos da magnífica impressão que Loulé nos deixou quando em Maio de 1938 lá fomos compartilhar na festa anual do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Jamais esqueceremos a fidalga recepção que Loulé dispensou nesse dia festivo aos seus visitantes.

Por casualidade coincidiu a nossa festa com a

célebre romaria à Senhora da Piedade, a conhecida feste da «Mãe Soberana» em Loulé, de grande popularidade e vasta concorrência por gente de todo o Sul do país. Era de algumas dezenas de milhares, o número de romeiros cheios de fervor religioso que lá se encontravam. E, na verdade, aquela apoteose que anualmente em Loulé se faz à Virgem da Piedade assume aspecto sublime.

Na debandada são utilizados todos os meios de transportes e então vê-se bem quão prejudicial é a distância de 5 quilómetros e meio que separa Loulé da sua estação.

Depois de termos lamentado que Loulé — terra das mais prósperas do Algarve — não seja melhor servida pelo caminho de ferro, que, estamos certos, teria um importante papel a desempenhar nesses dias, J. de Barros Santos exclamou: «Então crê o sr. Ornellas que Loulé tem vivido indiferente ao

problema da construção duma variante na linha férrea a passar-lhe perto?»

Como é da especialidade desta «Gazeta» tudo o que se relacione com os interesses do caminho de ferro, escutámos atentamente J. de Barros Santos.

«Ter o combóio tangente é aspiração máixma dos louletanos e que vem de há muito tempo. Nos anos de 1913 e 14 as Câmaras de Loulé e S. Braz de Alportel, de comum acôrdo, levaram o seu esforço até junto do Govêrno para que um ramal de caminho de ferro, partindo da actual estação de Loulé tocasse na vila e chegasse até S. Braz. Feitos os estudos preliminares verificou-se que êsse ramal ficaria com 23 quilómetros, porque a distância da estação de Loulé à vila — que por estrada é de 5 quilómetros e meio — passaria a ser de 9! E então S. Braz teria que ficar a 23 quilómetros da rêde geral.

Veio a Grande Guerra e êsse ramal não se fez, felizmente, porque teria sido mais um a prejudicar a vida já dificultosa dos caminhos de ferro portugueses.

Em 1926 a Câmara de Loulé, aproveitando como ocasião favorável a substituição de carris e travessas a que se estava a proceder em tôda a linha do Sul e Sueste, pediu para que nova terraplanagem fôsse feita, passando por Loulé, assentando-se aí então o novo material.

Isto originou uma renhida polémica nos jornais em virtude da oposição de S. Braz do Alportel, que via assim perdidas tôdas as esperanças no seu ramal. Mas, simultaneamente iam decorrendo os estudos do desvio, e, estes concluídos, verificou-se que essa variante era exequível e de construção económica em virtude do pouco acidentado do terreno e de não serem necessárias obras de arte dispendiosas.

E por que não construíram essa variante em 1926? Preguntámos: «Porque aos louletanos foi prometida, como plataforma conciliatória, uma linha de penetração através da serra até ao Baixo Alentejo — linha esta de apreciável valor económico — mas que hoje deve estar posta de parte em virtude de haver nessa região uma boa estrada asfaltada e um serviço de camionetas bem organizado. Creio que o Govêrno não poderá hoje pensar em fazer uma tal linha com mais duma centena de quilómetros e de receitas muito problemáticas; portanto, o que me parece factível — sem ser técnico em matéria ferroviária — é a variante de 18 quilómetros que, não só serve os 20.000 habitantes de Loulé e arredores, mas também a beira-serra e o florescente concelho de S. Braz do Alportel.»

Mas, a-pesar-do Algarve estar hoje bem servido por muitas carreiras de camionetas, mercê das estradas reparadas e, na mor parte asfaltadas, o caminho de ferro tem outras vantagens que

a camionagem não pode oferecer, atalhámos:

«Sem dúvida, e é por isso que um grupo de louletanos, verdadeiramente amigos da sua terra, medindo bem o valor que êsse melhoramento representa para Loulé e as vantagens que pode carrear para o Estado e o aumento da receita para a C. P., sem prejudicar ninguém, antes servindo todos, propôs-se de novo ventilar a questão, só a deixando quando fôr uma realidade.»

E a despesa a fazer com a construção dêsses 18 quilómetros de via será compensadora?

«Creio bem que sim, porque o movimento da estação de Loulé, quanto a passageiros, tem diminuído consideravelmente por esta não estar junto da vila.

Como sabe, realizam-se já anualmente em Loulé duas festas que levam milhares de pessoas àquela vila: uma é a festa da Senhora da Piedade e a outra a Batalha de Flores nos dois dias de Carnaval para fins de beneficência. Êste ano entraram no corso nesses dias de batalha de flores, mais de 18.000 pessoas! Ora diga-me: estando Loulé no coração do Algarve, quantos combóios a preços reduzidos se teriam organizado e quantos mais bilhetes de entradas teria vendido a Santa Casa da Misericórdia de Loulé?! E a festa da Senhora da Piedade, que anualmente congrega ali mais de 25.000 forasteiros (em 1938 calculou-se em perto de 40.000) o que seria se houvesse o transporte ferroviário, fácil e económico, a colaborar com as camionetas?!

Mas ainda temos mais. Há dias, numa entrevista que o sr. José da Costa Guerreiro, ilustre presidente da Câmara de Loulé, concedeu ao «Século», ao falar dos melhoramentos com que a vila vai ser em breve dotada disse que o novo Estádio será uma realidade dentro de pouco tempo e ficará, segundo se espera, um dos melhores e mais amplos da província, com: campos de «foot-ball» e «basket»; piscina; «courts» de «tennis»; pistas magníficas para corridas de bicicletas e hipismo, etc. O terreno onde tal melhoramento será construído adapta-se admiravelmente, e, atendendo à situação geográfica privilegiada que Loulé ocupa no Algarve é de esperar que um dia, no seu Estádio Municipal, sejam disputados os mais renhidos prélios desportivos. Também serão reorganizadas as «poules» hípias, que tão famosas foram no Algarve nos anos de 1926-27-28. Como vê, o caminho de ferro é uma necessidade urgente para Loulé e também um grande colaborador da causa desportiva e auxiliar valioso do turismo, porque Loulé se pode tornar ponto de convergência de combóios especiais a preços módicos.

Para complemento das minhas palavras permita-me que lhe apresente alguns dados estatísticos:

Em 1919, por exemplo, o movimento da estação



LOULÉ — Praça da República

de Loulé foi de 3.133 toneladas de mercadorias e 40.921 passageiros. Mas nos anos de 1936-37-38 já o movimento foi diferente, ora comparemos:

Em 1936 foi o movimento de 17.086 passageiros e 6.982 toneladas, que renderam 587.232\$20.

Em 1937 temos 17.797 passageiros e 7.558 toneladas, cujo produto foi de 598.874\$25.

Em 1938 o movimento foi de 17.185 passageiros e 9.373 toneladas, no valor de 715.043\$60.

Se lhe disser que antes de aparecerem as camionetas o movimento da estação de Loulé era superior a 1.000 contos anuais vê-se claramente o efeito da camionagem.

Como reparou, o movimento de passageiros que em 1919 era quasi de 41.000 baixou para pouco mais de 17.000 e que se tem mantido estacionário nos anos seguintes. Com a venda de bilhetes de passageiros recebeu a estação de Loulé nos três anos as quantias de: 182.410\$60; 175.863\$50; 160.195\$70. Uma coisa interessante se nos depara nesta estatística: conquanto o número de passageiros tenha um pequeno aumento, a receita diminuiu sensivelmente. Sabe como explicar este fenómeno que parece paradoxal? É a defesa dos passageiros contra o preço dos bilhetes que são algo superiores aos das camionetas. Por isso aproveita todos os descontos possíveis, como: bilhetes de banhos, fim de semana, época das amendoeiras floridas, bilhetes de grupos, etc.

Creio bem que nas estações das outras terras do Algarve o decréscimo do movimento é manifesto, mas se o caminho de ferro fôr olhado com carinho, amodernizando-o, pondo-o ao nível do segundo quartel do século XX, dotando-o com velozes e cómodas automotoras que façam o serviço rápido e económico nas pequenas distâncias, deixando às grandes composições o trabalho de comboios de longo curso; ao mesmo tempo que se construam variantes necessárias para dotar terras populosas — como Loulé — e de apreciável valor económico com o caminho de ferro, então ver-se-á a restauração do número 40.000 — quanto a passageiros — que em pouco tempo atingirá 60.000 ou mais, estou certo. Digo assim porque vejo canalizado o

movimento ferroviário de S. Braz de Alportel para a estação de Loulé.

No que diz respeito a passageiros, viu-se bem a diferença de 40.921 em 1919, antes da camionagem, e 17.000 em 1935 e seguintes já no esplendor das carreiras de camionetas. Mas temos ainda mais considerandos: se em 1919 o movimento era mais ou menos de 41.000 passageiros o que seria se Loulé tivesse então comboio à porta? Não lhe parece que já nesse tempo iria aos 50.000? Estou convencido de que a fazerem-se no Sul estes melhoramentos a que atrás me refiro, como a aproximação da via férrea de Loulé para que os «tramways» entre Faro e Portimão tenham pelo menos uma estação movimentada a servir, e uma modernização no material, utilizando automotoras para os «tramways» consecutivos, os lucros serão compensadoras e o património nacional beneficiará imenso, porque, como sabe, os comboios não estragam as estradas, que são de reparação dispendiosíssima e constante, nem consomem pneus, artigo caro e de importação, além do combustível que talvez pudesse ser o nosso carvão de madeira utilizado em gasogénios para gerar a força motriz. Não seria isto uma medida de grande alcance económico? E a camionagem não perderia, porque viveria desafogadamente e em regime de exclusivo onde o carril não existe nem existirá mais.

Quanto a mercadorias vê-se que a-pesar-de tudo o volume aumentou, mercê talvez do serviço central criado há meia dúzia de anos e que foi já um melhoramento pequeno para Loulé; mas se o caminho de ferro fôsse rente à Vila as despesas de transporte seriam menores, além da comodidade nos despachos de grandes remessas e é natural portanto que os números há pouco citados duplicassem.

Já lhe falei de quasi tudo, mencionei os principais pontos de vista que dão jus à construção da variante por Loulé, mas sob o económico há ainda aspectos a focar, são eles: o problema do desemprego e o problema da habitação.

Comecemos pelo primeiro: Sabe muito bem que o Algarve é das províncias mais martirizadas pela crise, porque a escassez de peixe e a falta de mer-



LOULÉ — Avenida de José da Costa Mealha

cados externos para as poucas conservas que se fabricam, e para os frutos secos, além das oscilações que sofre a indústria da cortiça, tudo tem contribuído para que a vida do trabalhador algarvio seja freqüentemente um doloroso ponto de interrogação. Para minorar a crise, mas por meio do trabalho honesto e não pela simples distribuição de subsídios, que são recebidos sempre a guisa de esmola, tem o Governo aberto trabalhos públicos que salvam muitas e muitas famílias dos horrores da miséria; ora, enquanto durassem as obras da nova linha não faltaria trabalho nos arredores de Loulé, o que seria de grande importância.

Quanto a habitação: não ignora V. que uma percentagem apreciável da grande família ferroviária vive em pleno campo, sem comodidades de espécie alguma; portanto se fôsse possível a toda essa gente viver nos grandes centros urbanos, onde as necessidades e exigências da vida moderna são de mais fácil resolução seria o ideal, pois que apenas o chefe de família iria diariamente ao seu emprego, mesmo a uma distância considerável como é freqüente no estrangeiro.

Ora nós em Portugal, que lutamos com crise de habitação nos centros mais importantes, notamos o exodo de famílias para locais onde as rendas de casa são mais compatíveis com os ordenados dos seus chefes, fenómeno que se verifica em Lisboa, por exemplo, onde está muita gente empregada mas habita na Amadora, Cacem, Carcavelos ou mesmo mais longe.

No Algarve não se verifica tanto isso porque também não há a facilidade e barateza de transportes como aqui, mas se os combóios tocassem em Loulé seria bom para muita gente que passaria a viver lá, em virtude de ser uma das terras do Algarve onde mais se tem construído ultimamente e, por consequência, onde se encontra uma certa abundância de casas modernas com rendas relativamente baixas.

Depois desta minha longa exposição — que não podia ser curta para dizer tudo — fica demonstrada a enormíssima vantagem que a variante trará não só para Loulé, mas também para o património nacional.»

Então é fácil de prever que essa variante é exequível, exclamamos: «Perante o que acabo de declarar, não terá o povo louletano justos e sobejos motivos para esperar dos poderes superiores que lhe seja paga uma dívida velha que se arrasta há quasi 50 anos?»

Então, inquirimos: Há tanto tempo que se fala no caminho de ferro para Loulé?

«É verdade, começou-se em 1890 e por algumas vezes tem chegado quasi a ser um facto, como em 1926; mas creio que só no fim de 50 anos de luta se conseguirá. Vamos ver se os de hoje conseguem emendar ou realizar o que os nossos antepassados nos legaram incompleto. Antigamente a questão do caminho de ferro e a da estrada de Querença ao Barranco do Velho foram copiosos mananciais para promettimentos de baixa política em vésperas de eleições. Porém a estrada do Barranco do Velho deverá estar concluída por todo este ano. Também o caminho de ferro fará, estou certo, porque é de inteira justiça e também um benefício para a C. P. que pela aproximação da via férrea de mais uma terra importante se valorizará o tráfego na linha do sul.

Hoje não existem oposições de qualquer espécie, porque — segundo creio — está posta de parte a ideia de construir mais ramais ou linhas congêneres. Mas ao Estado e á C. P. convém corrigir ou amodernizar quanto possível a rede existente, emendando erros antigos olhando assim para o futuro e fomentando a defesa contra a concorrência; por isso a nossa velha pretensão não sofre de anacronismo.

Eis o motivo por que estamos todos animados da melhor vontade de trabalhar, esperamos que o nosso brado seja ouvido por quem pode emendar o que os antepassados nos legaram imperfeito.

Sobre o aspecto geral da questão creio que nada mais há a dizer».

“SUD-EXPRESS”

No dia 1 de Agosto recomeça
as suas viagens entre Lisboa e Paris

Em conformidade com as disposições tomadas, por uma comissão espano-franco-lusa, reunida em Biarritz, volta a realizar-se a carreira do «Sud-Express», entre Lisboa e Paris, a qual se achava suspensa desde Julho de 1936, por via do conflito espanhol.

Começa a vigorar o novo horário no dia 1 de Agosto, o qual é o seguinte:

Partida de Lisboa, às 13,55 e, chegada a Paris, às 21,10, no dia seguinte; partida daquela cidade às 11,30 e, chegada à capital portuguesa, no outro dia, às 18,50.

A carruagem directa ao Estoril, continua fazendo parte da composição do «Sud».

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Coronel JOSÉ DOS ANJOS
Comandante do Regimento de Sapadores
de Caminhos de Ferro

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

A FESTA DO JURAMENTO DE BANDEIRA

: : E OS EXERCÍCIOS FINAIS : :

DOS RECRUTAS ESPECIALIZADOS

N O dia 18 de Junho, a família militar de engenharia esteve em festa, pois no disciplinado e simpático Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, estava a realizar-se o juramento de bandeiras dos recrutas de 1939. Nesta festa o soldado «sapador» demonstra o seu elevado grau de aptidão militar, com o qual espera bem servir a sua Pátria, quer na Paz quer na Guerra. Nisso, tem caprichado e conseguido, o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, de legenda o «Sempre Fixe». Esta obra notável é devida a um diminuto grupo de prestigiosos oficiais para quem a canceira e o sacrifício são um mito.

Sob a presidência do sr. brigadeiro-engenheiro Rui Viterbo Ribeiro, inspector das tropas de comunicação, acompanhado do primeiro e segundo comandantes da unidade, srs. coronel José dos Anjos e major Pires Dias, iniciou-se a festa do juramento, à qual assistiram numerosas individualidades militares e civis, entre elas, o sr. coronel Carvalho Teixeira, ex-comandante; engenheiros da C. P., Campelo e José Barbosa Pita, representando a Companhia e o sr. engenheiro Pereira Barata, Chefe dos Serviços de Tracção além da officialidade do Regimento e suas respectivas famílias,

bem como, sargentos e antigas praças da mesma unidade.

Perante o Regimento em formatura geral, o sr. Comandante de Sapadores e o sr. tenente Alberto Simões, pronunciaram algumas palavras alusivas ao acto que se ia desenrolar.

Com o cerimonial costumado, procedeu-se ao juramento dos recrutas de 1939, os quais depois desfilarão em continência. Seguiu-se uma visita aos trabalhos e material de instrução e depois foi passada a «revista de quarteis», na qual tivemos ocasião de ver o asseio, a ordem e a disciplina com que tudo é feito no Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro. A charanga regida pelo sargento-ajudante Sousa, fez ouvir-se nalguns números que despertaram agrado geral. Finalmente, foram distribuídos pelo sr. brigadeiro-engenheiro Viterbo Ribeiro os diplomas de especialização das diferentes Escolas.

Uma classe de ginástica é apresentada pelo sr. tenente Machado de Sousa, despertando a sua exibição fartos aplausos da assistência. Corridas de sacos, sessões de box e jogos desportivos, completaram a parte educativa do soldado no desporto.

Entra-se por fim na tática, exibindo-se no manejo

de arma a 3.^a Companhia de Recrutas, comandada pelo sr. tenente Machado de Sousa, cujos movimentos e correcção mereceram os mais rasgados elogios da assistência. Agora é o sr. tenente Simões, que apresenta um espectacular número de esgrima de baioneta, com os recrutas da 3.^a, 5.^a e 6.^a Companhias.

Um pelotão de condutores montados evolui sob a direcção do sr. tenente A. Sousa, merecendo igualmente citação, pela firmeza e perfeição das suas evoluções.

A finalizar o Orfeon do Regimento, sob a regência do sargento-ajudante Sousa, executou os seguintes números: "Marcha Heróica", "Soldados, vede êsses campos", "Portugal" (marcha heróica), "Hino do Regimento" de execução sensacional, terminando êste concerto com o Hino Nacional.

Um "Pôrto de Honra" oferecido aos convidados, serviu para se trocarem afectuosos brindes, nos quais se exaltou a patriótica obra de Sapadores de Caminhos de Ferro.

A COMPANHIA DE RECRUTAS ACAMPA EM BELAS, PARA EXERCÍCIOS FINAIS DO PESSOAL ESPECIALIZADO

Para preenchimento do programa da recruta, o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro acampou na região de Belas, no dia 21 do mês passado, realizando aí, exercícios finais, onde foram abordados os trabalhos práticos de campanha, seguindo já os novos processos da técnica militar de engenharia, vindos a lume pelas recentes guerras. Duraram estes exercícios três dias, durante os quais foi-nos grato ver a excelente preparação militar do soldado de Sapadores.

O desenvolvimento dos temas, assim como, a pontualidade e a perfeição com que êles eram efectuados, mostram bem o valor do distinto núcleo de oficiais, de que Sapadores está possuído. Disciplina e Ordem, são palavras místicas para a unidade de Sapadores de Caminhos de Ferro; Portugal Maior, tem neste Regimento um forte alicerce do seu grandioso edifício.

Os exercícios principiaram pela instalação duma "Secção de Quarteis", a qual escolheu para bivaque, a Quinta do Senhor da Serra, em Belas. Aqui chegada, iniciaram os trabalhos preparatórios de bivaque, instalando, as cozinhas e messes de oficiais e sargentos, balneários, latrinas, cavalariças, parque de viaturas, bivaque da Companhia de condutores, etc.

Desta maneira, ficou o acampamento pronto a receber o grupo de Companhias de Instrução, o qual iniciou a marcha do Regimento de Sapadores para o bivaque, às 4 horas da manhã do dia 22. Durante esta marcha, executaram dispositivos de segurança e combate, tendo sempre presente o perigo aéreo. Chegado o Grupo de Companhias ao bivaque, começaram logo os trabalhos complementares da instalação geral do acampamento.

Pronto êste, foi distribuída a todo o pessoal a se-

gunda refeição, isto é, o almoço. Acabado o descanso, que foi de quatro horas voltou-se aos afazeres militares, principiando estes, pelos trabalhos de organização de terreno e fortificação. Interessante exercício, assistindo-se à montagem de posições defensivas, abrigos, defesas acessórias, como, abatisses, concertinas, cavalos de friza, etc. À noite repetiram-se os exercícios e mais ainda, os de alarme e ataque aos trabalhos realizados.

O recolher e o toque de silêncio, vieram proporcionar o descanso às tropas nêsse dia. Mas logo, às 4,30, a alvorada os chama de novo à liça. Partem as Companhias em reconhecimentos da especialidade. O serviço de transmissões é chamado a intervir. Depois, é o exercício de ataque e defesa de vias férreas.

Agora, é o tradicional almoço dos oficiais de Sapadores, decorrendo êste, num ambiente patriótico e humorista deveras apreciável.

Presidiu, o seu ilustre comandante, o sr. coronel José de Campos, ladeado pelos srs. majores Cortez Lobão, Eduardo Tirso, Ferreira de Sousa; capitães Pereira de Sousa, Francisco Salgueiro, Pereira Dias, Joaquim da Silva, Santa Clara, director da instrução; Frederico Arouca; tenentes, Peres Garrido, Latino, Alberto Simões, Manuel Domingos, Ferreira Pinto, dr. Machado de Sousa, Molarinho do Carmo, Geraldes Freire e alferes Monteiro da Cunha. Um total de 25 convivas, incluindo cinco jornalistas e os dois proprietários da Quinta.

Inicia a série de discursos o sr. tenente Molarinho que salienta o bom espírito de camaradagem entre oficiais e subordinados do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, terminando por um brinde ao sr. Comandante, Imprensa, ali representada e pelo "Sempre Fixe". Fala o tenente Simões, que diz ter pena só durem dois dias os exercícios finais (aos quais chama festas), pois sente-se satisfeito, como militar que é, que os soldados do seu regimento sejam considerados homens prontos, tanto para a guerra como para a Paz. Brinda tal como fez o seu camarada antecessor, pelas prosperidades e manutenção do R. S. C. F., e seu Comandante.

O tenente Garrido, nomeado momentaneamente chefe do protocolo, anuncia os oradores e intrumentando-se nos discursos sofre alguns reparos aos seus constantes gracejos, entre estes o da "Super abundância", do tenente Simões.

Volta a falar o tenente Simões que rapidamente traça o perfil do seu camarada Machado de Sousa, salientando o trabalho extenuante que dispendeu durante a escola de recrutas. O tenente Machado de Sousa agradece, sauda os seus camaradas e bebe pelos soldados de Sapadores. O tenente Garrido que se segue no uso da palavra, como o tenente mais antigo, diz só fazer um brinde: Pelos donos da Quinta, srs. Capitão-aviador Tadeu Lopes da Silveira e tenente Ruy Horta.

Falam os Capitães Pereira Luz, Santa Clara da Cunha e Frederico Arouca e seguidamente os srs. Ma-



jores Eduardo Pires, Dr. Ferreira Sousa e Cortês Lobão.

O Major Pires diz-se satisfeito por ver reunidos os oficiais de Sapadores e a Imprensa. Quero agradecer — diz o orador — porque sendo a boa Imprensa o baluarte de animação para tudo quanto é prestígio de Portugal, é com o seu auxílio que temos conseguido este entusiasmo e esta animação que muito nos auxilia no levantar ao mais alto possível a vossa unidade e o apoio nos oficiais e no Comando agradeço — continua o orador — a confiança do nosso Comandante, meu companheiro nas campanhas de África e da Flandres. Fitando o Comandante termina: Não me leve a mal o que faço, só representa o levantar da unidade e o levantar do Exército; brinda pela Imprensa e pelo R. S. C. F. o "Sempre Fixe".

O Major Sousa, como oficial do E. P. diz ter servido em várias unidades, bastantes até por sinal. Nunca esquecerá o Regimento de Engenharia que hoje serve, simpática unidade, com uma pleiade de oficiais que honram o Exército Português. Termina brindando pelas famílias dos srs oficiais.

O major Lobão: Estamos aqui festejando a festa dos nossos recrutas, festa

coroada com os exercícios finais que colocou o vosso soldado de amanhã na defesa da nossa independência e, disciplinado como está, para o desempenho completo da sua missão. Fechamos e fe-

chamos bem esta Escola de Recrutas, primeiro porque a recruta foi exemplarmente dirigida e segundo porque o recruta corresponde ao que nós esperavamos. O nosso soldado, continua o orador, fica sendo o verdadeiro soldado do Exército Português, os seus instrutores mostraram que são sabedores e competentes e os soldados encontraram dedicação e amizade no regimento que, sabemos, servem com dedicação. Brinda pelos soldados, pelo Comandante, pela boa imprensa e pelos proprietários da Quinta. Falou ainda o sr. Tenente Ferreira Pinto, jornalista Martins dos Santos, Tenente Ruy Horta e finalizou a série de discursos o sr. Coronel José dos Anjos que saudou os oficiais instrutores, as suas duas azas — referindo-se aos Majores Pires e Lobão, à Imprensa e terminando por brindar pelos soldados de Engenharia.

Assim terminou o campestre almoço dos distintos oficiais do "Sempre Fixe".

Finalmente, ao entardecer levantou-se o bivaque, iniciando-se a marcha de regresso.

Capitão Pereira Luz, Major Cortês Lobão, Major Eduardo Pires, Major Dr. Ferreira e Sousa, Capitão Francisco Salgueiro, Tenente Peres Garrido, Capitães Joaquim da Silva Pereira Dias, Frederico Arouca e Santa Clara da Cunha, Tenentes Terenas Latino, Alberto Simões, Manuel Domingos, Geraldes Freire, Ferreira Pinto, Dr. Alberto Freire, Machado de Sousa, Molarinho Carmo e Alferes Monteiro

—: —: Cunha —: —:

EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1930

- 1 de Janeiro.* Encontra-se novamente de luto a «Gazeta». Morre um dos seus mais distintos colaboradores: Marechal Gomes da Costa. Homem de uma só fé, homem de antes quebrar que trair, baqueou com este belo paradoxo: morreu vencendo os combatentes alemães e vive, morrendo por ver saudáveis os seus antigos soldados. Que fique em paz tão generosa alma — são os votos sinceros da «Gazeta».
- 16 de Janeiro.* O *Diário do Governo* publica uma escritura segunda a qual é constituída uma nova Companhia de Caminhos de Ferro, denominada «Centrais de Portugal».
- 1 de Fevereiro.* Mais uma vez traja de luto a «Gazeta». Faleceu um dos seus prestigiosos amigos: o sr. general Sinel de Cordes, antigo Ministro das Finanças.
- 16 de Fevereiro.* De crepes se veste a «Gazeta» desta vez de bem mau augúrio: Morre o sr. general de brigada, Guilherme Carlos Lopes Banhos, pai do redactor Carlos d'Ornellas.
—Cumpre também à «Gazeta» o dever sagrado de prestar homenagem à memória do Marquês de Gouveia.
- 1 de Março.* O tratado de Latrão celebrado entre a Santa Sé e o Governo estabelece a construção de uma linha férrea especial, ligando a cidade do Vaticano com a rede do Caminho de Ferro do Estado Italiano.
- 16 de Março.* O Governo vai pronunciar-se sobre o plano da rede da Boavista à Trindade, sendo certa a classificação da linha do Ave e de Basto e da grande transversal de Traz-os-Montes.
- 1 de Abril.* Acha-se quasi terminado o alargamento da linha do Porto à Póvoa e Famalicão.
- 16 de Abril.* Desaparece em Espanha uma das suas principais figuras: Primo de Rivera, facto que impressionou a opinião mundial.
- 1 de Maio.* Regista a «Gazeta» com vivo sentimento o falecimento do distinto engenheiro António Calainho de Azevedo.
- 16 de Maio.* Já se encontra em Lisboa a esplêndida carruagem de luxo destinada aos chefes do Estado que a Companhia Portuguesa mandou construir na Alemanha.
- 1 de Junho.* A industria Alemã, *après-guerre*, prepara-se para a II conferência mundial de energia eléctrica.
- 16 de Junho.* Por toda a parte se multiplica de maneira generosa e altruista, a organização de donativos para o Orfanato dos Ferrovários.
- 1 de Julho.* A linha da Companhia do Oeste de Espanha, de Valência de Alcántara a Madrid, está quasi concluída. Desta maneira o rápido de Lisboa-Madrid será feito de dia, gastando 12 horas de viagem.
- 16 de Julho.* É eleito para substituir o falecido administrador da Companhia Portuguesa Mr. Pierre Girarde, o director da Crédit Franco Portugais, M. Guichenoy.
- 1 de Agosto.* Reabre o sanatório «Carlos Vasconcelos Porto» em S. Braz de Alportel, o que deu motivo a grandes manifestações de rego-sijo
- 16 de Agosto.* A rede de Oeste, segundo o novo plano de agrupamento das linhas classificadas, será incorporada no Norte e a das Andaluses na M. Z. A., o que as elevará respectivamente a 5.346 e 4.968 Hm.
- 1 de Setembro.* Foi descoberto no Caminho de Ferro de Luanda um importante desfalque que se eleva a 120 mil angolares.
- 16 de Setembro.* Inaugura-se festivamente, na Costa do Sol, o Estoril Palácio Hotel. Presidiu ao solene acto o Chefe do Estado.
- 1 de Outubro.* Em todo o mundo merece viva atenção o problema da supressão de passagens de nível, orientação que está seguindo o Estado de Nova-York
- 16 de Outubro.* No III Congresso Sul-Americano de Caminhos de Ferro fez-se a sugestão da supressão das passagens de nível.
- 1 de Novembro.* A ponte de Sorraia, em Coruche, vai passar a denominar-se «General Teófilo Trindade». —Com grande brilhantismo realizou-se a

inauguração dos trabalhos para a ligação da Boavista com o centro da cidade do Porto.

16 de Novembro. Foi revestida da maior solenidade a inauguração das obras da linha da Boavista à Trindade.

1 de Dezembro. Reaparece o projecto do Caminho de Ferro Stelvio, pelo qual hão-de se gastar cerca de cem biliões de francos.

16 de Dezembro. A feira de Liège deu origem às maiores solenidades na velocidade ferroviária.
—Foi aprovada a construção do 4.º lanço de Caminho de Ferro do Ramal de Sines.

1931

1 de Janeiro. Realiza-se o concurso para as obras da barra de Aveiro, segundo o projecto Von Hafe, com algumas ligeiras modificações.

16 de Janeiro. Em Leiria organiza-se uma comissão encarregada de promover um movimento em prol da rápida execução do plano ferroviário entre Douro e Tejo.

1 de Fevereiro. Por toda a parte se acentua a preocupação das Empresas ferroviárias pela concorrência que lhes está fazendo o transporte automóvel.

16 de Fevereiro. A Suíça é o país que tem as duas mais potentes locomotoras, que são providas de aparelhagem necessária para a recuperação de energia.

1 de Março. A França é sobretudo a nação que manifesta o seu progresso na electrificação das suas linhas ferroviárias.

16 de Março. Estão a concluir-se os estudos com o fim de tornar possível a rápida recepção e emissão da Telefonia Sem Fios nos comboios.

1 de Abril. As receitas do porto e do caminho de ferro de Lourenço Marques durante o mês de Junho de 1930, extraídas do balancete da Caixa e Bancos, e comparadas com as realizadas em igual mês do ano económico findo, verificaram um saldo de £ 776.391.

16 de Abril. Na Alemanha a instrução prática dos empregados novos dos caminhos de ferro é completada como nas outras administrações ferroviárias por um ensino teórico, segundo um plano determinado

1 de Maio. Nos Caminhos de Ferro da Húngria não há mais que 0,1 ou 0,2 de acidentes mortais por cada milhão de passageiros.

16 de Maio. A Companhia do Midi tem uns projectos de execução muito próximo, a electrificação da linha Béziers-Neusargues.

1 de Junho. Uma das mais belas estações que a Companhia Portuguesa tem dotado nas suas linhas é a de Marvão, segundo opinião da Imprensa do País.

16 de Junho. A Revista Arquitectura Portuguesa publica um interessante artigo em que enaltece o valioso trabalho do engenheiro construtor da estação de Vila Franca de Xira.

1 de Julho. Estuda-se afincadamente na reforma das tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

16 de Julho. A Companhia do Oeste de Espanha insta com a Companhia Portuguesa para que o rápido de Madrid passe a ser um comboio de dia.

1 de Agosto. Um engenheiro alemão estuda um novo processo de ligação de rails que se propõe, não só evitar o choque da passagem dos rodados de um carril ao outro, mas também diminuir despesas com a conservação das linhas férreas.

16 de Agosto. É aprovado o acôrdo entre a Companhia Portuguesa e os obrigacionistas do Comité de Paris.

1 de Setembro. Construído na Inglaterra foi posto em serviço um comboio para assentamento mecânico de via, sendo o primeiro posto em prática na Grã Bretanha.

16 de Setembro. Prosseguem com grande actividade os trabalhos de construção da linha do Tâmega, a qual muito beneficiará o comércio e o turismo de Celorico do Basto.

1 de Outubro. Constata-se os progressos da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que já tem novas e importantes linhas.

16 de Outubro. Entre todas as linhas férreas projectadas em Portugal a mais lembrada pela Imprensa é a de Peniche-Rio Maior.

1 de Novembro. A morte do grande inventor Edison, jornalista e ferroviário ilustre, causa uma emoção profunda no mundo inteiro.

16 de Novembro. Falece, em Grândola, o velho republicano Dr. Jacinto Nunes, que muito se interessou pelos problemas ferroviários.

1 de Dezembro. A adaptação da Bandage pneumática, às locomotoras ferroviárias dá esplêndidos resultados.

16 de Dezembro. Com grande solenidade vão ser inauguradas a linha da Senhora da Hora a Trofa e as obras do porto de Leixões e o túnel da Boavista à Trindade.

(Continua)

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Fábrica de Papel da Abelheira

TOJAL — LOURES

Papeis de todos os tipos

DEPÓSITOS { RUA DA ALFANDEGA, 156/158 — LISBOA
RUA DOS CLÉRICOS, 6 — PORTO

MANUAL

Telefone 20158

DO

VIAJANTE

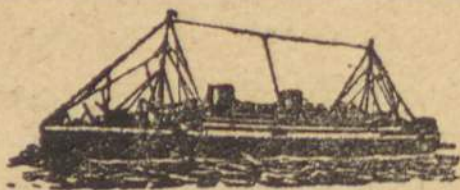
EM

PORTUGAL

A 7.^a edição a sair

em 1940

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda.
Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

ESPECTACULOS

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

POLITEAMA — 21,45 — «Os Anjiuhos».
AVENIDA — 21,45 — «Faustino, Limitada».
VARIEDADES — 20,30 e 22,45 — «Ribatejo».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «S. Ex.^a o vagabundo».
TIVOLI — Sempre estreias.
OLIMPIA — 15 e 21 — «Harold missionário».
COLISEU — Sessões cinematográficas.
TRINDADE — Bons filmes.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.
PALÁCIO — Estupendos programas.
ODÉON — Programas de bom agrado.
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
PARIS — Filmes excelentes.
REX — Filmes de grande agrado.
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
BELEM JARDIM — R. Barlomomeu Dias.
CINEMA ROSSIO — Programas variados.
CINE PÁTRIA — Rua do Grilo.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.

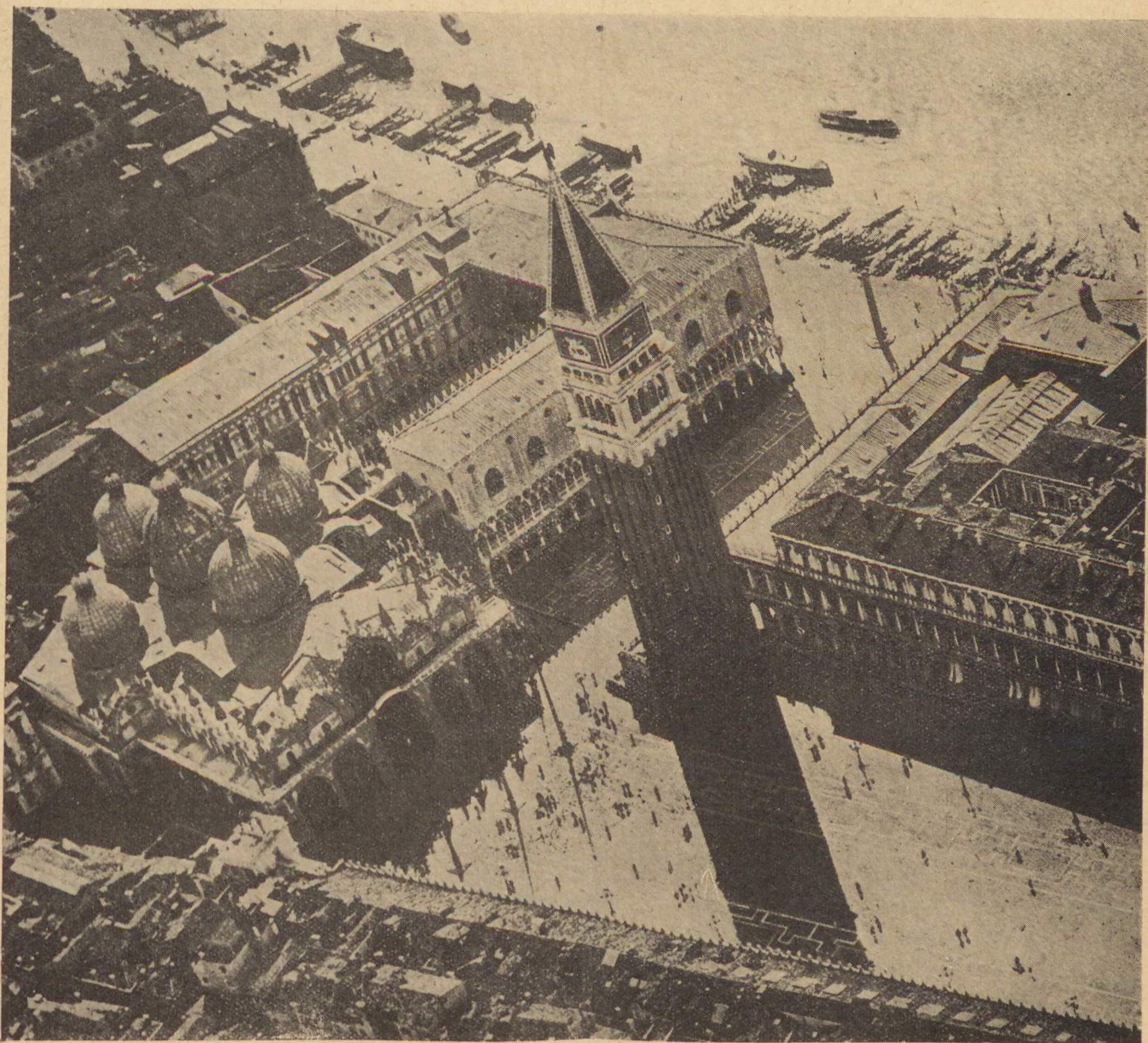
Escola Comercial Portuguesa
por Correspondencia

RUA DO ARSENAL, 54, 3.º — LISBOA — Fundada em 1930 e ao abrigo do Decreto n.º 23.447

Habilitação garantida para GUARDA-LIVROS em 8 ou em 12 meses

Cursos de Escrituração, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Peça grátis o nosso livro de propaganda com todos os esclarecimentos. AOS FERROVIARIOS — Desconto de dez por cento, sobre o custo das matriculas, aos ferroviários e a seus filhos mediante prova da sua idoneidade apresentada no acto da matricula.

Sr. Manoel Bento Pereira
Redondo
nosso distinto aluno



ITÁLIA — A Praça de S. Marcos, em Veneza