

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, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Lisboa, Mosteiro dos Jerónimos, Túmulo do grande historiador Alexandre Herculano. — Jornalismo e literatura. — Relatório da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique em 1938, pelo Coronel LOPES GALVÃO, Eng.º Inspector de Obras Públicas. — Vida Ferroviária. — Crónica Internacional por PLÍNIO BANHOS. — Roteiro dum reporter, por JORGE RAMOS. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — O perfil do Poeta Dr. António Sardinha, pelo Dr. RODRIGUES CAVALHEIRO. — Linhas Estrangeiras. — Parte Oficial. — Livros Novos. — Viagens e Transportes. — Imprensa. — Brindes e Calendários. — Teatros e Cinemas. — Bairros de Lisboa: Avenidas Novas, Campo de Ourique, : : : : Estrêla, Santos e Graça. : : : :

1 9 4 0

ANO 52.º

1 DE ABRIL

NÚMERO 1255

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
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 (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
Direcção 27520

Jornalismo e literatura

O jornalismo, hoje mais do que nunca, não vive, apenas, do noticiário improvisado, sintético, ao correr da pena, exige, também, a crónica aprimorada, o comentário oportuno, de visão certa, do panorama dos acontecimentos. O jornalista digno dêse nome tem que ser de igual modo um escritor. Uma grande página de reportagem não pode deixar de ser por isso uma magnífica página de literatura. E se nem todos os grandes escritores conseguem ser grandes jornalistas, todavia os grandes jornalistas de hoje são também notáveis escritores. Os drs. Augusto de Castro e Joaquim Manso, por exemplo, são igualmente grandes no jornalismo e no livro. O jornalismo para eles é literatura de acção.

Quatro jornalistas modernos, dos mais cultos, acabam de ver, mais uma vez, os seus nomes consagrados pelo público e pela crítica como os de escritores. Norberto de Araujo, novelista admirável, acaba de receber o prémio «Júlio de Castilho», pelas suas crónicas sobre a velha Lisboa — a menina encantada das meninas dos seus olhos; Carlos Ferrão, obteve um invulgar e justo êxito de livraria com o volume «Assim estalou a guerra»; Felix Correia deu-nos, por sua vez, com o seu «Quem vem lá?» um esplêndido livro de reportagem da guerra e, finalmente, Amadeu de Freitas reuniu em volume as suas crónicas do drama europeu, a que deu o título de «Finlândia Mártir».

Estes quatro ilustres jornalistas, que tanto têm sabido enobrecer a sua profissão, ocupam também na literatura contemporânea — e esta afirmação não envolve nem lisonja ou favor — um lugar de alto relêvo.

Estes quatro exemplos bastariam para concluirmos que o jornalismo vive hoje de braço dado com a literatura, e que o profissional da imprensa é irmão ou camarada afim do escritor de livros. O público, por seu lado, chega a exigir que o jornal se aproxime da literatura pura. E' para satisfazer essa exigência que os jornais organizam de vez em quando as suas páginas literárias, ou publicam, periodicamente, ensaios de crítica, em que alguns jornalistas se têm especializado notavelmente.

Resta-nos agora, para pôr ponto final a esta ligeira crónica, felicitar cordealmente Norberto de Araujo, Carlos Ferrão, Felix Correia e Amadeu de Freitas pelos seus triunfos literários.

Relatório

da Administração dos

Serviços dos Portos,

Caminhos de Ferro e

Transportes da Colô-

nia de Moçambique

em 1938

Pelo Coronel LOPES GALVÃO

Eng.º Inspector de Obras Públicas

É acontecimento sempre digno de registo a publicação de relatórios referentes a serviços de grande importância para a colectividade.

Apareceu agora o Relatório dos serviços de transporte da Colónia de Moçambique relativo ao ano de 1938.

Abre êle com uns interessantes gráficos em que se sintetizam os resultados da exploração; a proveniência e distribuição das receitas e das despesas da exploração, e ainda os resultados desta nos sete últimos anos.

* * *

A matéria do Relatório é distribuída por 24 capítulos e neles se patenteia toda a vida deste importante ramo de administração pública, o mais importante da colónia, como muito bem se acentua.

Os serviços confiados à Direcção Geral dos Transportes são: os dos portos, dos caminhos de ferro, da camionagem e da aviação. Para em tudo ser igual à da União Sul Africana, só lhe falta a superintendência nos faróis e na navegação comercial.

Os faróis em Moçambique, como em Portugal e em todas as suas colónias estão entregues aos serviços da Marinha.

E o Estado não tem navegação sua.

Pois talvez não deixasse de ser conveniente chamar a si a cabotagem dentro da Colónia, serviço que tem dado lugar a reclamações e a recriminações repetidas pelo isolamento em que muitas vezes as populações ribeirinhas se encontram.

* * *

Os principais portos da Colónia são os de Lourenço Marques e da Beira.

Por Lourenço Marques entra mais de 50% da mercadoria destinada à região mineira do Rand e pela Beira entra tudo o que é necessário às minas da Rhodésia do Norte e da Rhodésia do Sul.

Os outros portos sobre que a Direcção Geral de Transportes superintende são de pequena importância. São êles o Chai-Chai, Inhambane, Quelimane e Moçambique.

Muitos outros portos tem a Colónia abertos ao comércio internacional, mas a administração dêles, ainda rudimentar, está entregue aos cuidados das alfândegas.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro nenhuma intervenção tem nos assuntos do porto da Beira. Como é sabido este porto é testa do caminho de ferro que o liga à Rhodésia por Macequece e que é pertença da Beira Railway, embora explorado actualmente pela Rhodésia Railways.

Advoga o Sr. Director Geral dos Transportes a passagem do porto para a posse do Estado, quando os territórios de Manica e Sofala sejam integrados na Administração directa do Estado.

A revisão da concessão é possível em 1945 e supõe que a sua Direcção Geral disporá de recursos suficientes para assegurar o resgate, com uma contribuição anual de 15.000 contos, prevendo mesmo a possibilidade do pagamento inicial de uma importante quantia que permitiria fazer a amortização do empréstimo que terá de efectuar-se, num praso relativamente curto.

Não há dúvida que o problema é de capital interesse e bem merece ser devidamente estudado e ponderado.

E não é só o problema do porto. Há também que considerar o problema dos caminhos de ferro. Se o caminho de ferro da Beira Railway há-de servir principalmente para auxiliar a exploração das Rhodésias, a existência da Beira Railway poderá manter-se; mas se o Governo quizer manejar à sua vontade as tarifas para um rápido desenvolvimento dos territórios do interior, susceptíveis de intensa colonização, então qualquer coisa terá de fazer-se para a facilitar.

Também a valorização do distrito de Tete fica inteiramente nas mãos da Tranzambézia Railway. Esta companhia pode facilitar, se quizer e é natural que queira, o desenvolvimento do distrito e a sua exploração mineira; mas também pode acontecer que queira olhar mais para os dividendos do que para os interesses de um distrito que bem podia ter a sua porta de entrada e saída num pôrto ao norte do Zambeze.

E se assim fôr podem surgir dificuldades de difícil remoção.

Também o relatório se refere ao pôrto de Moçambique e ao pôrto fronteiriço do Lumbo, dizendo que a testa do caminho de ferro de Moçambique se deve procurar no pôrto de Nacala, actualmente em estudo.

A êste propósito diz ainda o relatório que para êste pôrto se deve transferir a serventia do caminho de ferro «quando a tonelagem que a êle afluir justificar a construção de um cais acostável, o que não se justifica antes daquele caminho de ferro transportar umas 200.000 toneladas».

Actualmente o movimento anda à volta de 50.000. Tem pois de quadruplicar, o que levará, no dizer do relatório, 20 anos se o ritmo da progressão do tráfego se não acelerar.

Nós supomos que se deve acelerar se ao problema da colonização fôr dispensada a devida atenção.

O distrito tem realmente grandes possibilidades agrícolas e ao que parece, também mineiras.

Os serviços geológicos e mineiros da Colónia estão dispensando especial atenção à prospecção mineira e por outro lado a colonização espontânea também está fazendo alguns progressos. Ao longo do caminho de ferro estão-se criando povoações interessantes que com pequeno auxílio do Estado poderão progredir rapidamente.

Por outro lado a camionagem que já existe no distrito torna acessíveis as regiões de maior valor agrícola e de maior potencial colonizador e tudo se dispõe portanto para uma valorização económica rápida.

Ainda o relatório se refere ao falado pôrto de Pebane.

O caso dêste pôrto tem sido suficientemente esclarecido pelo grande pioneiro da colonização de Moçambique, o Sr. Ismael Costa a quem a Colónia deve importantes serviços.

Há na Colónia um pôrto, já largamente frequentado pela navegação e a que está reservado um largo futuro. É o pôrto de Pôrto Amélia, antiga capital dos territórios do Niassa.

O estabelecimento de uma carreira de camionagem ligando-o com o Ibo por um lado e com Moçambique pelo outro pode trazer-lhe importantes elementos de vida pela possibilidade de se estabelecerem pelo litoral fora, numa extensão de milhares de quilómetros, colonos com fazendas agrícolas de sisal, palmares, plantações de algodão, etc. A ligação para já com Monte Puez, tornando facilmente acessível o vale dêste rio, também traria ao pôrto novos elementos de vida. E tornava possível a investigação agrícola e mineira do interior daquela região que todos dizem ser rica em minérios, mas da qual muito pouco se sabe ainda.

A camionagem oficial precisa de tomar um grande incremento, embora muitas das carreiras devam ser deficitárias. O que é preciso é rasgar os horizontes da ocupação económica.

As diversas circunscrições administrativas devem ser ligadas com o litoral por carreiras de camionagem que tornarão possível uma rápida evolução demográfica das suas sedes.

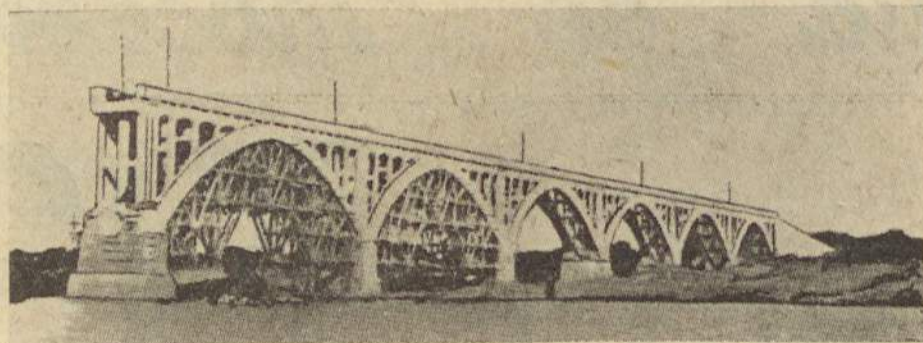
O rendimento dos caminhos de ferro e portos da Colónia

Mostram os mapas da Contabilidade que durante o ano de 1938 as receitas do sistema de transportes se elevaram a 137.388 contos.

As despesas da Exploração elevaram-se a 64.742 contos. Mas os subsídios, pensões e aposentações absorveram 4.339 contos; os encargos gerais 406; os empréstimos e suprimentos 9.841; os fundos de reserva, de renovação e de melhoramentos 62.217 contos, donde resultou uma despesa efectuada de 141.558 contos. Este total excedeu em muito as receitas da exploração, recorrendo-se para cobrir o *deficit* aos saldos existentes do ano anterior.

O capital do primeiro estabelecimento está computado em 1.061.186. contos, ou sejam mais de nove milhões e meio de libras.

Se êste capital tivesse de pagar juro à entidade



Ponte do Caminho de Ferro do Limpopo sobre o rio Incomate (em construção)

que o dispendeu, que é o Estado, como aliás acontece na União Sul Africana onde o dinheiro convertido em caminhos de ferro, portos etc., paga ao Estado um juro que anda à volta de 3 %, e aplicando-lhe esta mesma taxa, havia que levar à conta de despesa 31.830 contos, ficando os lucros da exploração reduzidos desde logo a cerca de metade, o que não chegaria para alimentar os diversos fundos como o foram.

O capital do primeiro estabelecimento foi êste ano acrescentado com 424.970 libras como se vê a páginas 43 do Relatório.

O rendimento global dos caminhos de ferro elevou-se a 88.847 contos; os portos renderam 38.715 contos; a camionagem 6.302 e a aviação 1.170 contos.

Escusado seria dizer que foi o pôrto e caminho de ferro de Lourenço Marques que forneceram a maior parte daquela receita.

Os restantes caminhos de ferro são ainda hoje deficitários, apesar da sua longa existência. A razão dêste facto está em que a colonização não tem acompanhado o progresso material da Colónia.

Fizeram-se os caminhos de ferro com o objectivo de fomentar a agricultura; mas esta não se desenvolve porque, confiada exclusivamente à iniciativa do indígena, êste não tem estímulo para a intensificar.

Mas bem empregado foi o dinheiro dispendido pois se dotou a Colónia com uma armadura económica que lhe permitirá uma colonização intensiva quando o Estado entender dever promovê-la.

Em relação ao ano anterior, tanto os caminhos de ferro como os portos sofreram uma ligeira redução no seu rendimento, mas a camionagem e a aviação continuaram no seu ramo ascendente de prosperidade.

Pode afirmar-se sem receio que os serviços de aviação, como aliás todos os outros, não temem confronto com os serviços similares da Africa do Sul.

Todo o litoral, desde Lourenço Marques a Pôrto Amélia é explorado por carreiras regulares de aviação, que sobrevoam todos os outros principais centros populacionais sempre que necessário.

O número médio diário de passageiros transportados em tôdas as linhas foi de 1.270 com um percurso médio 65,65 quilómetros, número muito baixo e que bem mostra como é escassa a população que utiliza os combóios.

Põe o relatório em evidência o desvio do tráfego dos indígenas que são angariados para as minas do Transvaal. Dantes todos afluíam ao caminho de ferro mais próximo. Agora uns são desviados para o Maputo, passando para o Transvaal através da Swazilândia; outros são concentrados em Inhambane, indo depois por mar para Lourenço Marques, ao contrário do que antigamente acontecia, pois seguiam pela linha de Xinavane.

A tonelagem de mercadoria transportada elevou-se a 1.838.687 toneladas dando uma média diária de 5.037,4 toneladas.

Aos cais atracaram 1.015 navios com 6.149.300 toneladas de arqueação. O número de navios diminuiu ligeiramente em relação ao ano anterior, mas aumentou a tonelagem de arqueação deles.

O transporte da fruta sofreu neste ano um grande abaixamento.

De fruta local exportaram-se 99.917 caixas, um

pouco menos do que em 1937 e da fruta da União só vieram 55.195 caixas contra 638.522 no ano anterior.

Não diz o relatório o que foi devido tão grande redução no transporte.

A exportação do carvão do Transvaal é que animou bastante devido certamente ao estado de guerra em que se entrou no final do ano.

Pelo pôrto de Lourenço Marques saíram 694.733 toneladas,, enquanto que em 1937 haviam saído somente 571.558.

Pensou-se durante muito tempo que Lourenço Marques poderia vir a ser um grande pôrto carvoeiro. E com êsse objectivo e sob pressão dos proprietários das minas, se equipou o pôrto de Lourenço Marques com duas estações carvoeiras, capazes de um embarque horário de 1.000 toneladas. A previsão não se realizou.

E a razão deve encontrar-se no facto de o carvão do Transvaal encontrar quasi todo êle colocação nas centrais eléctricas do Rand e noutras indústrias estabelecidas através de toda esta Província da União e ainda no facto de tal carvão ser um pouco inferior ao das bacias carboníferas ao Natal, que por estarem mais perto da costa tem ainda sobre o carvão do Transvaal a vantagem de um transporte menos oneroso.

Em ocasião de guerra porém todo o carvão se exporta e todo êle é pouco para satisfazer as requisições que de todos os mercados chegam.

* * *

Feitas estas ligeiras considerações sobre o Relatório agora publicado, justo é render homenagem ao pessoal português que com tanto disvelo olha pela eficiência destes serviços, devendo destacar-se a pessoa do seu ilustre Director Geral Eng.º Pinto Teixeira que com zêlo invulgar vem imprimindo aos serviços um dinamismo que os torna alvo da admiração de todos.

Vida Ferroviária

Sociedade de Instrução e Beneficência dos Ferroviários de Angola : : :

Em assembleia geral ordinária, realizada em Luanda no dia 16 de Dezembro do ano findo, foram reeleitos por aclamação os novos corpos gerentes desta colectividade, que deram o seguinte resultado :

Assembleia Geral — Presidente: Manuel José Ferreira; 1.º secretário: Júlio da Silva; 2.º secretário: José Dias da Silva. *Direcção* — Presidente: Luiz António Rodrigues Pereira; 1.º secretário: Fernando Alves de Sousa; 2.º secretário: Alberto Mendes; Tesoureiro: Manuel da Cruz; Vogal: António Pinto. *Conselho Fiscal* — Efectivos: José Daniel de Sá Lemos, José Carlos Teixeira do Carmo

e Joaquim da Rocha Júnior. Suplentes: José Pouret, Augusto Adelino Gaspar, António Salvado Barros e Emilio Augusto Pires.

Uma regalia que termina

Segundo comunicação da C. P. os agentes reformados, deixaram de ter direito aos passes, a partir de ontem. Tal regalia, mantem-se para os agentes de categoria igual ou superior a sub-inspector ou equiparado e será ampliado para toda a rede.

S. N. dos Ferroviários do Norte de Portugal

Realizou-se em 20 do mês passado a reunião magna dos sócios do S. N. dos Ferroviários do Norte de Portugal — tendo estudado demoradamente a situação da Caixa de Previdência.

No fim da reunião foi enviado um telegrama ao sr. Presidente do Conselho.

Crônica Internacional

P o r P L Í N I O B A N H O S

A rendição da Finlândia

À meia noite de 14 de Março, o glorioso chefe do Exército finlandês, Marechal Manneirheim, ditou a sua última «Ordem do dia». Diz assim:

«Soldados do glorioso Exército Finlandês:

Está concluída a paz entre o nosso país e a U. R. S. S. Paz severa que cede à U. R. S. S. quâsi todos os campos de batalha que regámos com o nosso sangue por tudo o que nos é querido. Não quisesteis a guerra. Fostes obrigados a fazê-la. Os vossos feitos ficarão sendo durante séculos as páginas mais brilhantes da nossa História. Mais de 15.000 dos que partiram para combater jâmais regressarão aos seus lares, e quantos de vós não perdesteis para sempre a capacidade de trabalho!?... Mas tendes dado também golpes rudes e se 200.000 inimigos estão agora deitados na neve olhando com os seus olhos envidraçados o nosso céu estrelado, a culpa não é vossa. Não os odiáveis, não lhes querieis mal, mas tendes suportado a dura lei da guerra: matar ou morrer. Combati em numerosos campos de batalha, mas nunca vi soldados que vos igualassem. De qualquer parte do país e de qualquer camada da sociedade que tenhais vindo, tenho orgulho de vós».

Depois de agradecer aos oficiais, graduados e soldados e particularmente aos oficiais da reserva assim como aos colaboradores directos do comando, o Marechal Manneirheim, prossegue:

«Agradeço a todos os soldados finlandeses a bravura com que combateram contra um inimigo muito mais numeroso e munido muitas vezes de armas desconhecidas. A destruição de 1.500 carros de assalto e mais de 700 aviões de caça e de bombardeamento mostra os feitos que só verdadeiros homens podem fazer».

O Marechal agradece também às «lotas» e aos operários da retaguarda e continua:

«Apesar de tãda esta coragem e espírito de sacrifício, o Governo foi forçado a fazer a paz em condições muito duras. Isto explica-se: O nosso exército era demasiadamente pequeno e as nossas reservas e quadros insuficientes. Não estávamos preparados para sustentar uma guerra com uma grande potência. Enquanto os nossos valentes soldados defendiam a frente, viamo-nos obrigados a procurar e adquirir o que nos faltava.

Foi-nos preciso construir linhas de defesa e procurar um auxílio que nunca veio. Foi preciso arranjar armas e material quando cada país se

preparava febrilmente para a tempestade que vai cair sôbre o Mundo. Os vossos feitos provocam a admiração do Mundo. Mas, após três meses e meio de guerra, estamos ainda quâsi sós. Só recebemos do estrangeiro dois batalhões reforçados com artilharia e aviação. Sem o generoso auxílio em armas e equipamentos recebidos das Potências ocidentais a luta teria sido impossível. Infelizmente o poderoso auxílio prometido pelas Potências ocidentais, não pôde ser rebido porque os nossos vizinhos, preocupados com a sua própria sorte, não permitiram que as tropas das Potências atravessassem os seus países. Após 16 semanas de combates sangrentos, o nosso exército não está vencido e a frente interna, submetida a inúmeros bombardeamentos aéreos que semearam a morte e o terror entre as crianças e as mulheres, não vacilou.

As cidades incendiadas e as aldeias com ruínas são provas tangíveis dos sofrimentos do nosso povo. É duro vermo-nos obrigados a abandonar a uma raça estrangeira com outras concepções de vida e outros ideais nacionais, a terra que cultivámos durante séculos. Serão precisos rudes esforços para prover de guias os que perderam os seus e é preciso que estejamos prontos, como antes, a defender a nossa Pátria reduzida, com a mesma decisão com que defendemos a Pátria intacta».

A «ordem do dia» do Marechal Manneirheim termina por estas palavras:

«Temos orgulho e confiança na missão histórica que continuaremos a cumprir e que é defender a civilização ocidental, que é a nossa herança há séculos. Mas temos também pago aos países ocidentais, até ao último cêntimo a dívida desta herança».

Amargas palavras a dêste grande cabo de guerra... No campo diplomático, ainda se desconhece o que se passou na Finlândia, porém, a dura realidade dos factos já é muito elucidativa. Assim, morreram chacinados pelas hostes moscovitas 15.000 finlandeses; feridos, 30.000; localidades bombardeadas, 370 e, econômicamente, a derrota foi quâsi total. Os seus portos, autênticos pulmões da sua existência, estão todos nas mãos da U. R. S. S., ou por «controle» ou por cedência forçada. A mais rica província, a Carélia, apesar do texto oficial das condições russas não ter sido ainda publicado, deve passar para as mãos de Moscovo. Estratêgicamente, a Finlândia está incapaz dum esbôço de resistência. Está absolutamente à mercê do banditismo russo cientificamente organizado. E é assim, que dia a dia a Fôrça vai triunfando sôbre o Espírito, embora seja periodicamente.

Rateira dum reporter

P o r J O R G E R A M O S

I

STRATFORD, A CIDADE-TEAR

O prazer de viajar traz consigo a delícia da aventura e o sabor do desconhecido. O que aos olhos dos outros é banal, resulta para a curiosidade daquele que, pela primeira vez, visita uma cidade, uma imagem tecida de pormenores curiosíssimos, de pequenas coisas que são grandes pelo pitoresco. Foi meditando desta forma que, contemplando as primeiras casas de Avon, abandonei, com a calma dum inglês, o meu lugar no «express», a dois minutos de Stratford.

Três horas da tarde. Sucederam-se à neblina um sol festivo. Serpentei por entre a multidão que enchia a gare, sussurrante.

— Kastan Hotel!

— Great Hotel Maston!

Subo para um «cab» à conquista da cidade que viu nascer Shakespeare. Adivinhando um turista, o condutor do carro, fez estacar o «poney» na ponte que conduz à velha e romântica cidade da nostálgica Albion. O panorama empolgante dá-nos ao fundo, num cêrcio de muralhas, o castelo feudal transformado em abadia e parecendo escalar as nuvens numa investida fantástica. Lá em baixo o rio com inúmeras embarcações que me parecem brinquedos e as águas cintilando como espelhos a que se mirassem fabulosos titans: são as sombras das pontes e do aqueducto que margina o lado esquerdo. Desço na Praça de Hamilton, cachimbo entre dentes, uma curiosidade infantil, certa negligência no andar a denunciar-me como visitador de museu... No Jardim das Orquídeas, há como que uma primavera de otimismo, um ambiente saudável que faz esquecer as preocupações da hora actual: grupos de «babies» correm numa chilreada que sufoca o grito das *nurses*. Uma parada de carinhos de onde espreitam buliçosas e minúsculas cabeleiras loiras.

É a hora em que as *ladies* saboreiam, num recanto de jardim, a história de amor ou a novela de aventuras entremeada dum fiosito de sentimentalismo... Um pastor protestante delicia-se ao sol

olhando o seu *fox* sonolento. Raparigas de grandes batas brancas vendem caramelos e ao fundo do jardim, num coreto de pedra, uma orquestra, cujo maestro toma ares sibilinos, faz deslizar, quási em surdina, um dêsses longos poemas em que é fértil a música de Hamels... Aos pequenos lagos românticos, carpêtisados de folhagem, sucede-se o grande lago, de águas límpidas, onde se espelha o grandioso Teatro de Shakespeare, monumental edifício que se deve a miss Elisabeth Scott. E' ali que se representam para as crianças pequenas fantasias em que gnomo de enormes barbas dansam à volta de cogumelos fabulosos numa floresta maravilhosa...

Saio pelo portão gigantesco que dá para Niverstreet, a rua onde tãda a gente tem pressa, a roleta do negócio onde o tempo é a bola saltitante.

Dum lado «shops» de tãda a espécie, mas sobretudo alfarrabistas onde aparecem todos os livros. Do outro, relojoarias hebraicas, a deduzir pelas taboletas suspensas pelo passeio: «Abraham and Kern», «Salomon and Kodosh», «Israel'House»... Por tãda a parte estamos inundados de jornais e de revistas numa profusão que põe na retina uma confusa mancha de cõr. Vão cheios os «omnibus».

Quatro horas da tarde. Meto por Queen-Street, a rua-bazar da cidade, repleta de montras de utilidades. A pequena igreja luterana põe uma nota de recolhimento espiritual no meio dêste tumulto mercantilista. A fisionomia de Stratford tem aqui a sua expressão mais típica. A rua larga, asphaltada, é um



As crianças dançando em redor da estátua de Shakespeare

formigueiro. Dir-se-ia Regent'sstreet de Londres às 6 da tarde — com menos ruído e mais sol, sem o nevoeiro londrino. Não lhe falta uma certa airosidade de artéria elegante. É uma cidade bem vestida... Os *magazin* de modas ostentam através das montras essas mil preciosidades supérfluas que fazem o encanto das «misses» e é curioso observar a deleitosa contemplação de qualquer «girl» que parou um pouco, deslumbrada com o esplêndido abafo de peles no qual gostaria de se embrulhar a vendedora de violetas que está à esquina de Whitesquare... A luta pela vida, a agitação do mundo de compra e vende, tem a sua Bolsa na Rua do Comércio, vasta artéria de edifícios altos, numa imitação singular de arranha-céus néo-yorkinos. Os correctores de cotações e os funcionários do Banco de Galles, reúnem-se no Café Tatkin. O *wisky and soda* deve saber a shillings...

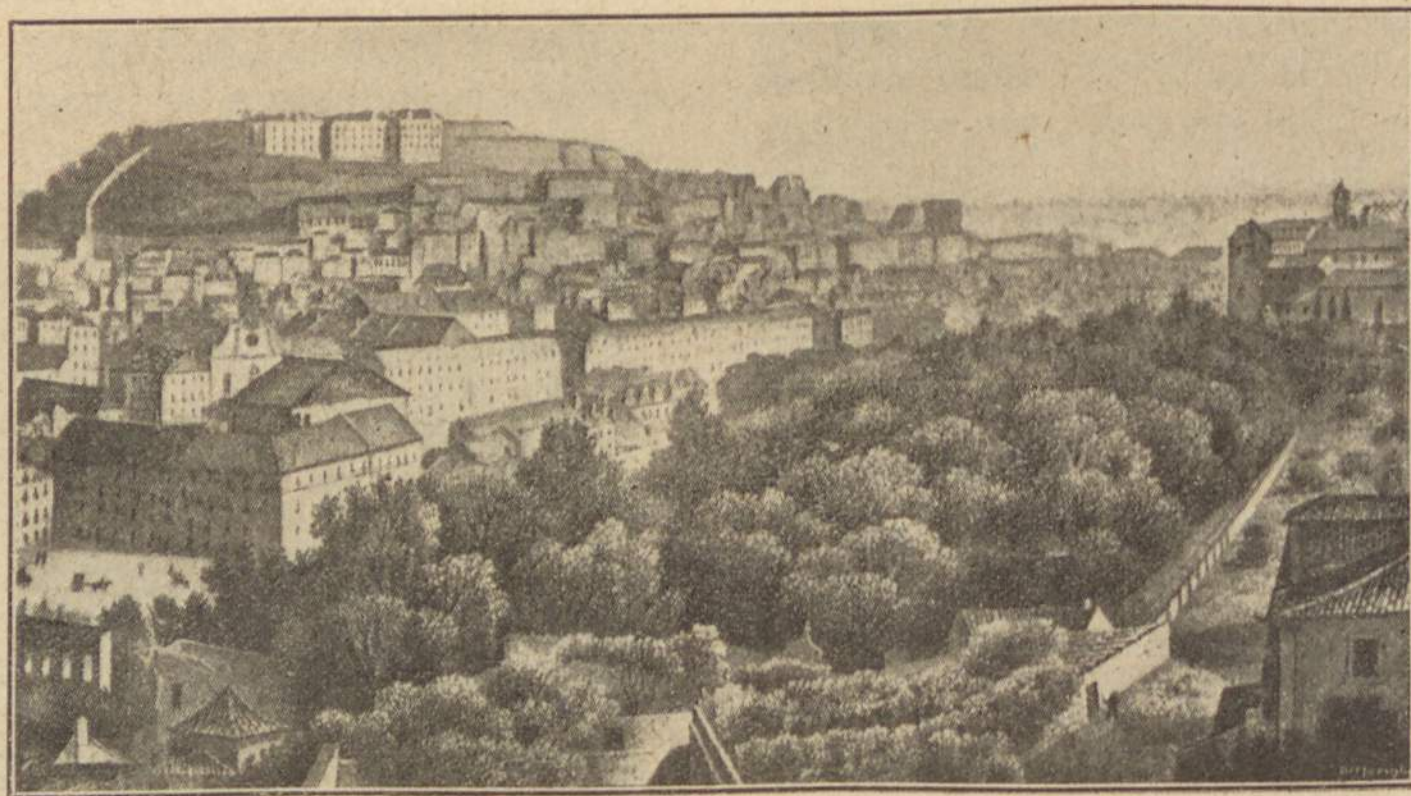
Subo Crosstreet. A sinfonia loira do sol transformou-se num miserere de cinzenta tristeza. As coisas tomam aspecto diferente. A cidade teima em sorrir. Mas é um sorriso baço...

É a rua dos fanqueiros, dos algibebes, das lojas de tecidos, dos estabelecimentos populares. Ao alto a Igreja de S. Jorge e, esculpida sobre a frontaria do pórtico, a imagem do santo, cravando no dragão da fábula a sua lança heróica. Falta-lhe o cenário

decorativo dessas imagens trágicas que são os mendigos nos umbrais do templo, para se assemelhar a uma igreja do sul da Espanha... Os sinos dominam, com a sua grandeza, a pequenina praça de Shakespeare, onde se vê a casa onde nasceu o autor do «Rei Lear» com uma lápida banal e prosaica.

Tôda a poesia que os habitantes de Stratford quizeram emprestar à homenagem que tributaram ao creador de Falstaff e de Hamlet, vive, cintila, palpita, freme na estátua à volta da qual dansavam crianças... No prolongamento de Crosstreet, com a sua fonte de sereias, o Largo da Universidade, e mais abaixo o Bairro dos Tecelões, para além do qual desponta dentro de Statford uma nova cidade: é a cidade-tear, a zona industrial, o gigantesco cortiço da indústria de tecidos, a razão e a origem de tudo quanto se faz em lã e algodão com a etiqueta de *made in England*...

Seis da tarde. A noite desceu rápida, acordaram as luzes na velha e romântica cidade sobre a qual se desfolha o invisível drama duma velada mortuária. E a inevitável bruma que cai do alto envolve os contornos e as silhuetas das coisas com êsse misterioso lirismo de certas páginas trágicas de Shakespeare, o génio de Stratford.



Fotografia de Lisboa Antiga — S. Pedro de Alcântara

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XIV

DA IMPRENSA: (Atrazado)

Existem na cidade de Londres dois tipos de caminhos de ferro subterrâneos — o chamado «Underground» em que parte dos trajectos são percorridos à superfície, e o «Tube» cuja rede se encontra totalmente no sub-solo.

Quando a guerra eclodiu, algumas estações do «Tube» foram encerradas, de maneira a permitir que se efectuassem obras adicionais de defesa contra inundações, etc. Essas estações, porém, vão ser brevemente reabertas.

Os dois caminhos de ferro «Underground» e «Tube» são muito rápidos. O «Tube», tem ainda a vantagem de conservar as suas luzes, — até mesmo nesta época de escurecimento total — completamente acesas de maneira a permitir a leitura.

As redes dos caminhos de ferro «Underground» e «Tube» de Londres, num total de 418 milhas, foram centralizadas há cinco anos e, desde então, o número de passageiros anualmente transportados passou de 57 milhões para 472.654.555.

Nos períodos máximos de movimento estes combóios eléctricos chegam a seguir-se uns aos outros apenas com o curtíssimo intervalo de 25 segundos.

— O governo britânico tem provas de que os agentes nazis se propõem sabotar as principais linhas do caminho de ferro, pontes e outras obras de interesse público da Grã-Bretanha — anunciam vários jornais. — O governo tomou medidas de precaução extraordinárias. 600.000 empregados ferroviários britânicos — escreve o «Daily Telegraph» — receberam ordem para desconfiar de todas as pessoas suspeitas, que podem ser agentes nazis. Ficaram a prestar serviço na contra-espionagem. Anuncia que as companhias de caminhos de ferro enviaram instruções secretas aos chefes de estação, chefes de serviços de chegadas e expedições e aos chefes dos serviços administrativos sob sua jurisdição.

O «Daily Mail» anuncia que os chefes de estação e todos os chefes de serviços ferroviários receberam instruções, quanto aos métodos que os conspiradores poderiam pôr em prática. O «New Chronicle» afirma que os chefes dos postos da defesa anti-aérea não estão autorizados a fazer

rondas ao longo das vias férreas, para examinarem se algumas janelas mal vedadas deixam filtrar luz, nas proximidades das vias, a menos que sejam acompanhados por um empregado dos caminhos de ferro. Pretende evitar-se que inimigos disfarçados de chefes dos postos de defesa anti-aérea tenham acesso aos «rails».

Por outro lado, o jornal revela que o inquérito relativo a um incêndio que se declarou numa fábrica de locomotivas não foi devido a sabotagem.

— O «Dail Mail» declara que foi descoberto um vasto plano de destruição de trabalhos públicos, tais como pontes, caminhos de ferro, etc., que seria levado a cabo no território da Grã-Bretanha pelos serviços secretos alemães.

Foi distribuído um impresso secreto entre os funcionários superiores dos caminhos de ferro, acautelando-os contra tais perigos e inumerando as formas que os atentados podem revestir e as medidas de precaução que devem ser tomadas.

O «News Chronicle» diz que a vigilância contra os agentes nazis é actualmente tão severa, que até os próprios agentes encarregados da defesa passiva contra aviões são proibidos de estacionarem junto dos cais ou das linhas férreas.

— O tráfego ferroviário através da Polónia, entre a Roménia e o Reich, está interrompido. Em consequência das dificuldades levantadas pelos russos na execução do programa de trânsito, as autoridades do Reich teriam decidido cessar provisoriamente o trânsito pela parte da Polónia ocupada pelos russos. Por seu lado, os soviéticos ter-se-iam recusado a tornar extensivas as modalidades de trânsito às mercadorias romenas destinadas a passarem pela Alemanha com destino a países neutros.

Em resultado destas dificuldades, o Reich decidiu desviar o tráfego proveniente da Roménia para a Hungria. Mas segundo anuncia o «Neue Zürcher», a circulação pela Hungria deixa a desejar, porque as vias estão sobrecarregadas devido ao bloqueio das vias fluviais pelo gelo.

— Sabe-se que os rusos podem reparar estes estragos num período de tempo relativamente curto, mas afirma-se que, entretanto, as patrulhas finlandesas se encarregarão de cortar o caminho de ferro de Murmansk noutros pontos, de maneira que os russos tenham esta importante via constantemente interceptada.

— É cada vez maior o número de voluntários suecos que partem para a Finlândia. Com destino a Haparanda, partiram mais três combóios com voluntários. Os combóios estavam ornamentados com bandeiras finlandesas e suecas. À frente das máquinas destes combóios, havia um grande pano branco, no qual estava escrito em grandes letras negras: «Viva a Finlândia! A Finlândia vencerá! Os «Legionários da Morte» correm em teu auxílio!»

— A ofensiva russa era dirigida contra Kemí-

jaervi, com o fim de alcançar o tôpo do caminho de ferro que termina no extremo norte do Golfo de Bótnia.

— O coronel alemão tinha recebido ordem de levar os documentos de Berlim para Colónia, por caminho de ferro.

— O tráfego no caminho de ferro de Murmansk causa grandes dificuldades aos soviéticos — anunciam de Tallin ao jornal finlandês «Uusi Suomi». Os russos procedem a inquéritos rigorosos à cerca das causas de vários acidentes verificados naquela linha.

— Miss Unity Mitford, amiga pessoal e admiradora de Hitler e que saiu do hospital de Munich, onde esteve em consequência de uma misteriosa agressão, a tiro, de que foi alvo, quando da declaração de guerra, no momento em que passeava num bosque da capital bávara, chegou à Inglaterra, tendo o «Führer» posto à disposição uma carruagem especial do caminho de ferro para atravessar a Alemanha.

— Em França, no meio do temporal, um comboio, que vinha com soldados de licença, chocou, nas proximidades de Orly, com outro que também conduzia soldados e que estava parado. Um comboio que vinha por outra via foi contra um vagão de bagagens que descarrilou. Houve sete mortos e dezoito feridos.

— O congelamento dos canais navegáveis e a falta de material circulante nas linhas férreas alemãs deram origem à escassez de carvão em Berlim. Todos os domingos são enviados para a capital alemã vagões com aquêle combustível, que pode ser dispensado do serviço do Exército. Chefes políticos e milicianos procedem, apressadamente, à sua descarga. A situação é tão grave, que Goering declarou que êle próprio tomaria conta do assunto.

— Os repatriados alcançam o território alemão em todos os meios de transporte, desde o comboio até às carroças tiradas a cavalos.

— A aviação finlandesa teve um papel muito importante na batalha de Reate, perseguindo as tropas inimigas e destruindo acampamentos e comboios soviéticos, por vezes a grande distância, na retaguarda em território russo.

— As cidades de Hango, Abo, Viborg e Kotka foram bombardeadas pela aviação russa, que atacou também as principais comunicações ferroviárias finlandesas que ligam com a Suécia e Noruega, com o objectivo de impedir que êstes dois países continuem a auxiliar a Finlândia. Os bombardeamentos soviéticos causaram estragos naquelas linhas férreas e grandes prejuízos materiais nas referidas cidades.

— Segundo vários correspondentes suecos, a aviação coopera com os esquiadores na destruição da linha férrea de Murmansk.

— Confirma-se que o caminho de ferro de Murmansk não pode ser utilizado em virtude

das pontes terem sido destruídas e confirma-se também que a linha está destruída em, pelos menos, cinco pontos.

— De Raparanda avistaram-se vários aviões russos que se dirigiam para Kemi. Os observadores crêem que os referidos aparelhos bombardearam a linha férrea Torneaa-Kemi.

— A ponte de caminho de ferro sobre o rio Kemi ficou avariada.

— Os transportes por via férrea, entre a Alemanha e a Rússia, parece terem sido interrompidos.

— O cruzamento da via férrea de Murmansk com o ramal de Kemmi também foi destruído. Em consequência disso, os reforços russos que recentemente tinham sido enviados de Nordeste para combater as tropas finlandesas sob o comando do general Wallemius, foram obrigados a ficar a cerca de 30 quilómetros dentro da fronteira finlandesa. Há agora para cima de 10.000 russos, que, por falta de abastecimentos, se verão obrigados a entregar-se aos finlandeses ou a morrer de fome. Por outro lado, mais de 50.000 homens, na sua maioria presos políticos — adversários do regime soviético — encontram-se isolados de Leninegrado, por causa da destruição do caminho de ferro, o que mais tarde ou mais cedo ocasionará sérios embaraços às autoridades.

— Já chegaram a Inglaterra dois comboios com feridos e doentes.

— Anuncia-se oficialmente que foram infrutíferas as tentativas feitas nos últimos dias pela aviação soviética no sentido de destruir parte da via férrea que liga a Finlândia com a Suécia, interrompendo assim as comunicações ferroviárias entre os dois países para impedir os fornecimentos que dali vêm. As autoridades finlandesas acrescentam que as comunicações entre os dois países se continuam a fazer regularmente e que a referida via não sofreu qualquer estrago.

— O correspondente do «Daily Telegraph» em Copenhague diz que a Rússia acaba de fazer importantes concessões à Alemanha nos terrenos petrolíferos da Galícia soviética. A recompensa alemã manifestar-se-ia num auxílio aos russos na guerra com a Finlândia.

«Os nazis reconhecem pela primeira vez — diz aquele jornalista — que a linha férrea que vai até Cernautzi acaba de passar para as mãos da Alemanha. Considera-se o facto importante e significativo. O caminho de ferro de Przemyśl a Cernautzi reveste crescente importância, pois por êle devem transportar-se os petróleos romenos, visto que os transportes fluviais estão interrompidos em consequência dos gelos».

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

O pertil do Poeta

Dr. António Sardinha

Pelo Dr. RODRIGUES CAVALHEIRO

Nasceu António Sardinha, em Monforte do Alentejo, aos 9 de Setembro de 1877. A sua terra natal,

*...nobre vila,
com grandes tôrres no brasão cimeiro,*

foi tema inspirador de algumas das suas mais perfeitas composições: — em *A Epopeia da Planície* o soneto *A certa vila onde eu nasci* e em *Quando as nascentes despertam...* o famoso *Conto do meu Natal*, que começa:

*Nasci, — olhai-me —, numa vila branca,
junto à muralha do bom Rey Diniz.*

Também o belo soneto intitulado *No pedra da campa* (inserto em *Quando as nascentes despertam...*) evoca a tranqüillidade rústica da pequena vila de origem, onde o poeta, ternamente, aspira a dormir o sono último:

*Darei à tua argila a minha argila,
meu barro quer o teu por companheiro,
a paz final eu lá irei dormi-la,
já que foi lá que vi a luz primeiro!*

Ainda aluno da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, António Sardinha, concorreu em 1909, aos Jogos-Florais de Salamanca, onde a sua *Lyrical de Outubro* recebeu o prémio supremo, a *Flor natural* que a Infanta Isabel de Espanha colocou, entre aplausos, na batina do jovem estudante laureado. Desta forma, o temperamento artístico e a inconfundível individualidade poética de António Sardinha conquistaram, rapidamente, as atenções do Portugal culto.

Em 1910, com o pseudónimo de *António de Monforte*, publica o seu primeiro livro, *Tronco reverdecido*, onde, pela mão de Eugénio de Castro, que

nêle fez inserir um soneto de abertura, António Sardinha inicia a sua brilhante carreira de escritor. Influenciado já pela corrente tradicionalista que começava a desenhar-se no nosso país, o poeta dedica a sua obra *A todos os do meu sangue e em memória dos meus Mortos*, afirmando assim aquela solidariedade com o passado que tão belamente, depois, havia de iluminar tantas das suas páginas.

Em 1911 concluiu António Sardinha a sua formatura em Direito, na qual obteve altas classificações, e três anos depois lança-se fervorosamente na difusão das ideias nacionalistas e monárquicas, redigindo, de 1914 a 1916 com alguns dos melhores valores da sua geração, a revista de filosofia política *Nação Portuguesa*, órgão do agrupamento que se denominou *Integralismo Lusitano*.

Mas a sua constante actividade não se limitava à colaboração na revista de que havia sido um dos fundadores. Nas colunas dos jornais *A Nação*, *Restauração*, *A Ordem*, *O Dia*, entre outros, espalhou também vários escritos seus. Em Abril de 1915, no salão nobre da Liga Naval, pronuncia a primeira das conferências sobre *A Questão Ibérica*, série promovida pelo Integralismo Lusitano. Ocupou-se António Sardinha de *O Território e a Raça* e essa sua notável lição acha-se inserta no livro publicado em 1916 com o título que deu o nome às palestras realizadas. Semanas depois, defende em provas públicas de concurso para professor da Faculdade de Letras de Lisboa a sua tese *O Valor da Raça*, saindo classificado, em mérito absoluto. No mesmo ano ainda, lança a público *A Epopeia da Planície*, extraordinário livro de poemas que o consagra como um dos maiores poetas portugueses contemporâneos.

Nos princípios de 1917 aparece o primeiro número do diário integralista da tarde *A Monarquia*. António Sardinha é um dos seus mais assíduos colaboradores. Chega, então, a hora da sua mais



DR. ANTÓNIO SARDINHA

intensa actividade de apóstolo das ideas contra-revolucionárias, de doutrinador dos princípios monárquicos-tradicionalistas. São dessa época alguns dos seus mais notáveis artigos de filosofia política, de crítica das ideas, de erratas à história. Eleito deputado por Elvas, em 1918, defende, com brilho, no Parlamento, o reinado de D. João VI, reabilitando a sua memória e fazendo salientar as vantagens que para a Nação advieram da retirada da Côrte para o Brasil em 1807. Este período de grande labor intelectual de António Sardinha encerra-se com o exílio em Espanha, originado pela tentativa monárquica do Norte, em Janeiro e Fevereiro de 1919.

Mais de dois anos esteve António Sardinha fora de Portugal, onde só regressou, amnistiado, no verão de 1921. Em contacto com um escol de estudiosos e de artistas do reino vizinho, à inteligência e à sensibilidade de António Sardinha novos horizontes de ideas se depararam. O seu nacionalismo amplia-se, e um mais profundo conhecimento da história e das tradições espanholas revela-lhe a obra da unidade peninsular em que portugueses e castelhanos, ao longo dos séculos, se encontraram tantas vezes. Daí a sua concepção do *Hispanismo*, aspiração puramente cultural e de civilização, que Portugal e Espanha, independentes, mas lado a lado, serviriam, e à qual António Sardinha dedicou todo

o melhor do seu esforço, realizando em Madrid conferências em defesa das suas doutrinas.

Entretanto, em *A Monarquia*, mantinha galhardamente o seu posto de combate ao liberalismo e a tribuna de exposição das suas novas teorias nacionalistas. De regresso à Pátria, afasta-se da política activa, e em Elvas, na sua Quinta do Bispo, prepara as edições dos seus livros e entrega-se por completo ao puro trabalho mental. Um novo livro de versos confirma o seu grande talento poético: — *Quando as nascentes despertam...* publicado em 1921, e onde nos legou algumas das mais belas demonstrações da sua maneira artística, sempre inspirada e portuguesíssima.

Suspensa a publicação do diário integralista, um novo período começa para o fervoroso apostulado de António Sardinha. Reaparece, sob a sua direcção, em Agosto de 1922, a revista *Nação Portuguesa*, e à existência dêsse intenso foco de cultura nacionalista consagrou o grande escritor os derradeiros anos da sua vida. Essa segunda série da *Nação Portuguesa* acha-se enriquecida de notáveis estudos, alguns incompletos, que atestam a que ponto havia chegado a maturidade dêsse grande espírito. Dois volumes de formosíssimos sonetos consolidam os seus créditos de enternecido poeta: — *Na Côrte da Saudade — Sonetos de Toledo* (1922), livro de impressões nostálgicas do exílio, e *Chuva de Tarde — Sonetos de Amor* (1923), talvez a mais delicada e sentida das suas obras.

Finalmente, em 1924, com pequeno intervalo, saiem a público o *Ao Princípio era o Verbo* e *A Aliança Peninsular* — o primeiro, uma compilação de alguns dos melhores artigos de *A Monarquia* e da *Nação Portuguesa*, o segundo, dedicado ao estudo do problema hispanista. O êxito alcançado pela publicação destas duas obras foi enorme: — em breves semanas estavam ambas completamente esgotadas, tendo atingido os últimos exemplares um elevadíssimo preço. Um admirável futuro político e literário abria-se, de par em par, a António Sardinha. A 10 de Janeiro de 1925, porém, o notabilíssimo escritor falecia em Elvas, quasi inesperadamente, vitimado por uma cepticémia.

* * *

Porque, como escreveu Elísio de Carvalho, «morreu em plena batalha das ideas», não chegou António Sardinha a alinhar vitoriosamente todos os trofeus conquistados na dura peleja, ao inimigo em derrota — e que são os destroços grotescos dos ídolos e dos manipaños derrubados pela destreza do seu processo crítico, que Afonso Lopes Vieira sublinhou com suprema elegância quando duma vez lhe chamou *caçador de superstições*.

Espalhada pelas páginas das revistas, semeada, ao acaso, nas colunas dos jornais, a obra de António Sardinha só depois da sua morte se tornou ver-

dadeiramente conhecida pelo grande público. De 1925 para cá, os seus artigos de construção política, os seus ensaios de revisão histórica, os depoimentos da sua campanha tradicionalista coleccionados em volumes por dois dos seus companheiros de luta, vêm sendo lançados, com progressivo êxito, na refrega cotidiana das ideias e no embate permanente das doutrinas.

Primeiro foi o *Ao ritmo da ampulheta*, preparado ainda em vida do autor, e que veio continuar a série brilhantemente iniciada com o *Ao Princípio era o Verbo*. Notas de filosofia reacionária, erratas à História liberal, sínteses críticas de singular luminosidade, *Ao ritmo da ampulheta* foi, na verdade, um punhado precioso de grão arremessado à terra prometedora e fecunda. Monumento admirável de pensamento político, pelas conclusões apresentadas, pela lucidez filosófica, pela forte cultura revelada é a *Teoria das Côrtes Gerais*, longo e erudito prefácio à reedição, benemèritamente lançada a público pelo actual Visconde de Santarém, da bela obra do grande ministro de D. Miguel.

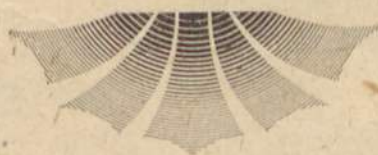
Depois, novos livros se seguiram a êstes, arrendo todos no mesmo desejo insaciável de verdade: — *Feira dos Mitos*, *Durante a fogueira*, *Á sombra dos pórticos*, *Da hera nas colunas*, *Purgatório das Ideias*, *De Vita et Moribus*, *A prol do comum*, *Processo dum Rei*. Se acrescentarmos a êste espólio formidável três livros de versos — *Era uma vez um menino...*, *Roubo da Europa* e *Pequena Casa Lusitana* — verifica-se que uma edição integral da obra de António Sardinha (em que se não poderá esquecer a sua volumosa correspondência, depoimento preciosíssimo para a história contemporânea) dificilmente se poderá fazer com menos de vinte tomos. Recordando que todo êste maravilhoso edifício de inteligência, de cultura e de sensibilidade se ergueu em pouco mais de dez anos de lutas, de exílios, de contrariedades de toda a ordem, não

hesitaremos em atribuir a tão singular constituição simultaneamente erudita e poética, um lugar único na história das ideias e das letras em Portugal.

Morreu António Sardinha nas vésperas dos grandes acontecimentos que determinaram o advento duma nova época da nossa História. Como ninguém, êle pressentiu os tempos que chegavam e toda a grandeza da obra que ia realizar-se. Como ninguém, êle preparou o terreno sobre o qual se ergueram depois os caboucos da nova construção. Morreu fascinado pelo maravilhoso clarão de aurora que surgia no horizonte. Nos átrios da cidade Nova, à vista da Terra de Promissão, sucumbiu com a certeza firme da vitória, que para êle, na hora derradeira, estendeu certamente as suas grandes e belas asas vingadoras.

Numa daquelas profecias, que, resplandecem amiude na sua obra cheia sempre das visões prometedoras do dia de amanhã, António Sardinha terminava assim o seu último ensaio saído da sua pena, pondo um fecho admirável ao seu pensamento político: — «No revólto laboratório o Futuro se delineia, e aperfeiçoa. Delineia-o e aperfeiçoa-o o simultâneo labor de destruição e de renovação, em que temos o nosso papel, a nossa acção. Acendamos a lâmpada do estudo — e invoquemos a Jesus, Pai dos Séculos, Pastor das Nações. E é já poeira do túmulo, pobre cadáver ambulante, aquele que à glória intraduzível de ser um antecipado preferiu jazer no charco em companhia das rãs, coaxando a miséria insolente da sua irracionalidade...»

«A glória intraduzível de ser um antecipado...» Pois foi essa que Deus lhe concedeu, como prémio altíssimo da sua fecunda passagem pela Terra. E que a voz do Mestre nos não desampare nunca, ao clamar, já com a morte emboscada, prestes a avassalá-lo: — «Adiante, por sobre os cadáveres! Mais longe, muito mais longe ainda».



Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O jornal «Nya Dagligt Allehanda» ocupa-se, num curioso artigo, da importância dos Caminhos de Ferro, e cita alguns dados interessantes, relativos àquela organização, antes da guerra. Segundo o referido jornal, os Caminhos de Ferro são a maior empresa de transportes do mundo e neles viajam, em média, cinco milhões e meio de passageiros por dia, em todas as direcções. Para esse tráfego são empregados 64.000 vagões.

Vista gráficamente, esta cifra significa as populações de Berlim e Hamburgo, juntas na distância de Berlim a Potsdam. Além dos «guichets» dos Caminhos de Ferro, estão à disposição do público umas duzentas agências de viagens, oitenta das quais em Berlim apenas. Durante a temporada de verão, além dos combóios normais e de reforço, mais de 400 combóios a preços reduzidos levam 300.000 pessoas ao mar e às montanhas. Dos 2.000 milhões de passageiros anuais, 70 % viajam a preços reduzidos e apenas 30 % pagam bilhete inteiro. Sobre cada habitante incidem umas 23 viagens anuais, com um total de 660 quilómetros percorridos.

— O jornal «Nya Dagligt Allehanda» diz que o percurso diário dos Caminhos de Ferro representa umas 44 voltas no expresso mais rápido. O movimento anual de passagens ascende a cerca de 1.500 milhões de marcos; no entanto, a venda de bilhetes soma apenas 1.000 milhões, porque metade dos passageiros utiliza outra espécie de bilhetes, tais como assinaturas semanais ou mensais, etc. Uma pilha formada por todos os bilhetes vendidos pesaria a insignificância de 2.200 toneladas e para o seu transporte seriam necessários 73 vagões.

O consumo anual de combustível é de 13,6 milhões de toneladas. Esta montanha de carvão equivale a um bloco de 750 metros de comprimento por 30 de altura e o seu custo é de 315,6 milhões de marcos. Esta grande empresa tem ao seu serviço 700.000 empregados.

— Naturalmente os Caminhos de Ferro são importantíssimos consumidores. Os seus gastos de combustível, matérias primas, ferramentas, papel, roupa, etc. excedem a imaginação. Já quando da sua inclusão nos compromissos de reparação da Alemanha, depois da guerra mundial, o seu activo foi avaliado em 24.500 milhões de marcos. Só o material circulante desta enorme empresa representa 7.000 milhões. O valor das instalações de si-

nalização e segurança ascende a 5.500 milhões. Há que acrescentar 11.000 estações com outros tantos relógios de precisão regulados a distância de Berlim, na importância de 3.750 milhões.

Além disso os Caminhos de Ferro mantêm a maior organização hoteleira do Reich, a «Mitropa» que nos seus vagões restaurantes serve, em média, 40.000 passageiros por dia. Algumas cifras indicativas do seu consumo mensal de víveres: 150 toneladas de carne, 20 toneladas de peixe, 10,5 toneladas de café, 4 toneladas de cacau, 4,5 toneladas de chá e meio milhão de ovos.

— Os caminhos de ferro holandeses possuem em serviço 20 automotoras quintuplas, de marca Diesel Maybac.

— Noticia-se que a distribuição do material rolante ferroviário da Checoslováquia está terminada. O Reich ficou com 75 % dos vagões, deixando 25 % ou seja, cerca de 20 mil vagões.

A Slováquia deve entregar à Hungria 31,5 % da parte que lhe coube, ficando pois com 13.000 vagões.

— A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro da Bulgária, encarregou a Alemanha dum pedido de 14 grandes locomotoras a vapor. Foi entregue às maiores fábricas alemãs, assim como, um pedido semelhante da Túrquia.

AMÉRICA

O novo empréstimo, no montante de vinte milhões de «dolares», que os Estados-Unidos concederam ao governo chinês de Chang-Kai-Chek, será empregado, sobretudo na aquisição de material ferroviário.

BRASIL

Parece que o governo brasileiro adquiriu o caminho de ferro de S. Paulo ao Rio Grande, com todas as suas dependências assim como os jornais pertencentes à mesma sociedade e o posto emissor «Rádio Nacional». Explica-se a compra por importantes interesses económicos.

— A E. F. Central disporá, em breve, de novo material rolante, como: 500 vagões, para a bitola de um metro; 500 outros para a bitola de 1^m,60 e 17 locomotivas com «tenders» e acessórios, tipo «Texas». O material é todo norte-americano.

ESPAÑA

Os serviços de automotoras, que estão funcionando eficazmente na linha Vigo-Santiago de Compostela, serão ampliados até à linha Vigo-Orense.

— O Ministério das Obras Públicas, publicou uma ordem, que regula a descarga e saída urgente de mercadorias, das estações de caminhos de ferro.

— Segundo o Despacho Central de Caminhos de Ferro, a venda de bilhetes, na Companhia do Norte aumentou de 6.000 pesetas diárias, para 40.000.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 25 de Janeiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente, o projecto de «Aviso ao público» apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, no qual se estabelece o preço de 10\$ por tonelada às remessas de madeira de pinho serrada para caixas, em pacotes, expedidas em regime de vagão completo das estações de Tondela ou de Sabugosa para Santa Comba Dão (transmissão).

O «Diário do Governo», n.º 24, II série, de 29 de Janeiro, publica o seguinte:

Despacho de 26 do corrente:

Aprovando o auto de recepção definitiva do fornecimento e montagem de uma galeria para arrecadação de materiais na oficina de caldeireiro de cobre das Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicado à Sociedade de Construções Metálicas, por despacho de 1 de Maio de 1936, pela importância de 16.200\$.

O «Diário do Governo», n.º 30, II série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte:

De harmonia com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 30 de Janeiro findo, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Sociedade Estoril no qual se estabelece novo tratamento tarifário para as remessas de frutas, produtos hortícolas, castanha comum e flores naturais, cortadas, destinadas à linha de Cais do Sodré a Cascais.

O «Diário do Governo», n.º 32, II série, de 9 de Fevereiro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 4 de Janeiro findo, foi autorizado o abono de horas extraordinárias a partir de 2 de Janeiro do corrente ano, ao pessoal menor da Direcção Geral de Caminhos de Ferro abaixo discriminado, devendo a respectiva despesa ser paga por conta da verba do capítulo 10.º, artigo 2.º, do orçamento para o corrente ano económico:

Manuel das Neves, João António Calçador, Júlio Alves de Almeida, Adriano Lopes de Abreu Castelo, Júlio Fernandes, Joaquim Henriques de Lemos, Júlio Augusto, José das Neves, António Vieira, Mário dos Santos Vieira e José Pinto da Fonseca.

O «Diário do Governo», n.º 20, II série, de 24 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 15 do corrente:

João Gonçalves Diniz, desenhador de 3.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 16 do corrente:

José de Moura Feio Terenas, engenheiro de 3.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 25 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de 18 do corrente:

José Manuel Vieira de Barros, condutor de exploração de 3.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Jacinto da Assunção, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, nos termos do decreto n.º 26:504, de 6 de Abril de 1936 — idem, idem.

Por despacho de 19 do corrente:

António Rodrigues Pinto, escriturário de 2.ª classe — idem, idem, dezassete dias.

O «Diário do Governo», n.º 22, II série, de 26 de Janeiro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, em virtude de ter sido abrangido pelo limite de idade, foi dispensado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o médico da extinta Direcção do Minho e Douro, Dr. João Lopes da Silva Martins Júnior.

Para os devidos efeitos se publica que, a contar de 1 do corrente, foi reformado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o médico da 48.ª secção, Dr. Júlio de Almeida Conceição, que à data do referido arrendamento era médico adjunto da 6.ª secção da extinta Direcção do Sul e Sueste.

O «Diário do Governo», n.º 24, II série, de 29 de Janeiro, publica o seguinte:

Por portaria de 18 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 22:

António Augusto de Freitas da Luz Maltês — exonerado, a seu pedido, do lugar de segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral, a contar de 17 do corrente mês. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Para os devidos efeitos se publica que, a partir de 1 do corrente, foi dispensado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, por ter atingido o limite de idade, o delegado da mesma Companhia no Pôrto, Carlos Augusto Coelho de Vasconcelos Pôrto, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de chefe de serviço da rede do Sul e Sueste.

Para os devidos efeitos se publica que foi dispensado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, por ter sido julgado incapaz do serviço em sessão da junta médica de 4 de Dezembro findo, o médico da 51.ª secção médica da citada Companhia, Dr. António Augusto Félix da Cruz, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de médico adjunto da 4.ª secção médica da rede do Sul e Sueste.

O «Diário do Governo», n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por despacho de 29 de Janeiro findo :

Joaquim Camilo Fernandes Álvares, engenheiro electro-técnico de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Eugénio de Campos Amaral, engenheiro mecânico de 2.ª classe — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 32, II série, de 9 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por portaria de 25 de Janeiro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 1 do corrente :

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 22.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos agentes da rede do Sul e Sueste dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas :

Francisco Marques de Sousa, contínuo de 1.ª classe — 367\$01.

João Inácio da Costa, guarda-freio de 1.ª classe — 370\$55.

Quintiliano Augusto, factor de 2.ª classe — 184\$67.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 25 de Janeiro, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 7 da linha de cintura do Pôrto, de execução de :

a) Terraplenagens, obras de arte correntes, muros de suporte e serventias na linha e estrada de acesso ;

b) Edifício de passageiros, retrete, cais de mercadorias, cais de carvão, cocheira de máquinas e carruagens, casas para pessoal, plataformas, vedações e toma de água na estação de Leixões, da linha de cintura do Pôrto ;

de que é adjudicatário Manuel Martins de Carvalho, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 27, II série, de 2 de Fevereiro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Manuel Martins de Carvalho, para execução da emprei-

tada n.º 12 da linha de Cintura do Pôrto, de construção de calçada a paralelepípedos, com as juntas tomadas a betuminoso, das avenidas de acesso à estação de Leixões e refecimento a betuminoso das juntas de calçada do pátio exterior da mesma estação.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 4 de Janeiro corrente, adjudicar a Manuel Martins de Carvalho a empreitada n.º 12 da linha de Cintura do Pôrto, de construção de calçada a paralelepípedos, com as juntas tomadas a betuminoso, das avenidas de acesso à estação de Leixões e refecimento a betuminoso das juntas da calçada do pátio exterior da mesma estação, pela importância de 249.000\$.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de estabelecimento de uma linha de saco para serviço dos cais da estação de Campanhã, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 103.747\$.

O «Diário do Governo», n.º 30, II série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes seis parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 1:390, 655, 175, 45, 85 e 210 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, entre os quilómetros 11,686,50 e 12,594,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas a primeira na freguesia de Caxias, concelho de Oeiras e distrito de Lisboa, e confronta : ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Junta Autónoma de Estradas, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a ribeira de Laveiras, e as restantes na freguesia de Paço de Arcos, concelho de Oeiras e distrito de Lisboa, e confrontam : a segunda ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Junta Autónoma de Estradas, ao nascente com a Direcção dos serviços Hidráulicos e ao poente com a Junta Autónoma de Estradas, a terceira, quarta e quinta ao norte com o caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com a Junta Autónoma de Estradas, e a sexta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com o Dr. Francisco António da Veiga Beirão, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com serventia.

As seis parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 580 metros quadrados, à direita da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 5,488,00 e 5,566,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia dos Olivais (1.º bairro), concelho e distrito de Lisboa, e confronta : ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com a Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleo em Portugal.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 31^m2,40, à esquerda da linha férrea de Arganil, entre os quilómetros 2,734 e 2,747, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santo António dos Olivais, concelho e distrito de Coimbra, e confronta: ao norte com o proprietário António das Neves e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, declarar sobranças, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, quinze parcelas de terreno a seguir discriminadas, situadas na freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos, distrito do Porto, que foram expropriadas de harmonia com o projecto da variante de 1914 da linha de cintura do Porto (perfis 733 a 756) e que não foram utilizadas na construção da linha por virtude da variante de Janeiro de 1930, entre o quilómetro 8,310 do projecto de 1904 e Leixões:

Parcela n.º 80, com a superfície de 2:939 metros quadrados, que confronta: ao norte com Maria de Sousa Moreira e caminho de ferro, ao sul com M. de Sousa Moreira e caminho público, ao nascente com Maria de Sousa Moreira e Ema Ribeiro e ao poente com Maria de Sousa Moreira.

Parcela n.º 80-A, com a superfície de 12 metros quadrados, que confronta: ao norte e nascente com Maria de Sousa Moreira e ao sul e poente com caminho de ferro.

Parcela n.º 81, com a superfície de 330^m2,50, que confronta: ao norte com caminho de ferro, ao sul e poente com caminho público e ao nascente com Maria de Sousa Moreira.

Parcela n.º 82, com a superfície de 1:045^m2,50, que confronta: ao norte e nascente com caminho público, ao poente com Albino Domingos Alves e ao sul com caminho de ferro.

Parcela n.º 83, com a superfície de 1:372 metros quadrados, que confronta: ao norte com caminho de ferro, ao sul com caminho de ferro, ao nascente com caminho público e ao poente com Maria Emília Ribeiro.

Parcela n.º 84, com a superfície de 46 metros quadrados, que confronta: ao norte, sul e poente com caminho de ferro e ao nascente com Manuel Gomes.

Parcela n.º 85, com a superfície de 1:015^m2,50, que confronta: ao norte e sul com caminho de ferro, ao nascente com caminho de ferro e ao poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

Parcela n.º 86, com a superfície de 46 metros quadrados, que confronta: ao norte, sul e poente com caminho de ferro e ao nascente com Domingos Gomes.

Parcela n.º 87, com a superfície de 146^m2,50, que confronta: ao norte, sul e poente com caminho de ferro e ao nascente com Albino da Silva Rato.

Parcela n.º 88, com a superfície de 185 metros quadrados, que confronta: ao norte, sul e poente com caminho de ferro e ao nascente com António Bento Ramos.

Parcela n.º 89, com a superfície de 255 metros quadrados, que confronta: ao norte, sul e poente com caminho de ferro e ao nascente com Joaquim Francisco Neves.

Parcela n.º 90, com 440 metros quadrados, que confronta: ao norte e sul com caminho de ferro, ao nascente com Ana Maria Luíza e ao poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

Parcela n.º 91-92, com a superfície de 1:143 metros qua-

drados, que confronta: ao norte com caminho de ferro, ao sul e nascente com caminho público e ao poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

Parcela n.º 93, com a superfície de 530 metros quadrados, que confronta: ao norte e sul com caminho e ao nascente e poente com José Maria Valente.

Parcela n.º 94, com a superfície de 870 metros quadrados, que confronta: ao norte com José Maria Valente, sul com Joaquim José de Oliveira e ao nascente e poente com António Joaquim Ferreira.

As referidas parcelas de terreno devem ser vendidas em hasta pública, nos termos do artigo 6.º do referido decreto-lei n.º 22:562, em virtude de não lhes serem aplicáveis as disposições dos artigos 4.º e 5.º do mesmo decreto-lei, visto as parcelas de terreno estarem excluídas de reversão por terem sido expropriadas antes de 1 de Janeiro de 1927.

O «Diário do Governo», n.º 6, III série, de 8 de Janeiro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficam em dívida ao falecido guarda reformado do Minho e Douro, José da Ponte, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Helena da Purificação e Amélia de Jesus, viúva e filha do aludido reformado.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido guarda reformado, do Minho e Douro, Zeferino José Machado, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Rosa Augusta Vaz, viúva do aludido reformado.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido carregador, reformado, do Minho e Douro, Armindo Barbosa, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Áurea Ferreira Barbosa, Maria, Isaura e Serafim, viúva e filhos do aludido reformado.

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

Liros novos

«Assim estalou a guerra», por Carlos Ferrão

Carlos Ferrão, o apreciado autor das crónicas internacionais do *Diário de Lisboa*, acaba de publicar um livro, no qual as suas excepcionais qualidades se mostram de forma exuberante. Verdadeiramente, não sabemos o que admirar mais. Se o seu cuidado, pôsto nas afirmações; se a lógica do seu critério ou a imparcialidade revelada, condição esta, indispensável a quem lida com assuntos tão complexos, como o são os documentos diplomáticos, procurando nêles a verdade, que, quasi sempre, é escondida em palavriado ambíguo e cuidadosamente redigido. Ora foi precisamente a essas fontes, aliás as únicas capazes donde se tirar ainda algum proveito, que Carlos Ferrão recorreu. Trata-se do «Livro Amarelo», francês; «Livro Branco», alemão, e «Livro Azul», inglês.

Logo a abrir o prefácio, obra prima, ressalta claramente quão lúcido é o espírito do autor do livro «Assim estalou a guerra». Vejamos estas palavras: «Está pôsto o problema das origens e das responsabilidades desta guerra. Os primeiros materiais para o seu estudo começaram a ser fornecidos pelas chancelarias dos países beligerantes». Simplesmente magnífico! E nós a vermos o problema já resolvido por determinados comentadores, quando afinal, mal está esboçado... A Grande Guerra, volvidos vinte e seis anos, ainda é objecto de discussão, no tal capítulo de origens e responsabilidades.

Mais adiante, ainda no prefácio, referindo-se aos livros «Amarelo», «Azul» e «Branco», Carlos Ferrão escreve: «Quando da última conflagração europeia (1914-1918) a publicação das colectâneas de documentos oficiais fez-se pela mesma ordem cronológica, e as suas características específicas não diferiam sensivelmente das que agora registamos.»

«Espalhados, por milhares de exemplares, nos países beligerantes e neutros, constituem um instrumento fundamental de propaganda e, como tal, devem ser examinados. Essa circunstância impõe uma reserva legítima a todas as pessoas que têm de os compulsar. Mesmo assim, e tomando em consideração o que nêles pode haver de apressado ou intencional, contêm peças essenciais para o estudo das origens imediatas do conflito em que a Europa se encontra mergulhada.»

Depois, a respeito dos factores originários desta guerra, Ferrão aponta entre outros:

«...a rivalidade anglo-alemã; a necessidade para a França, de garantias concretas de segurança; a intervenção da U. R. S. S. na política europeia; a instabilidade interior de alguns dos pequenos estados criados em Versailles; a revivescência do germanismo expansionista; e, finalmente, a política de armamentos extensivos e de alianças militares que caracterizou os últimos anos de paz.»

E para finalizar estas indiscretas transcrições, vejamos como o distinto jornalista vê o Führer alemão. «Se recordarmos o exemplo recente do seu mais próximo antecessor, o Kaiser, somos obrigados a fazer justificadas reservas quanto à acção pessoal

do Führer. A semelhança entre os seus métodos é impressionante». «A Guilherme II e a Adolfo Hitler pertencem, nominalmente, a responsabilidade e a iniciativa das decisões supremas. Mas estas devem ser apreciadas em função das circunstâncias e das pressões que as determinaram».

E' assim o livro de Carlos Ferrão — fundado em documentos oficiais, servido pela sua superior visão e assimilação dos factos. — Pena é que todos não possam ler este livro, porque evitariam, assim, emitir tantas e descabidas opiniões, sobre o momento que estamos vivendo.

«Litoral a Oeste» — Contos

por José Loureiro Botas

Com a edição do livro de contos — «Litoral a Oeste», de José Loureiro Botas, a «Livraria Portuguesa» revela-nos, em boa hora, um novo escritor, a quem, por certo, está destinado um grande futuro.

«Litoral a Oeste» é um livro de beleza e é uma obra humana, das mais sinceras, em que, tumultuosamente, lateja e resplandece, na carne quente, e seivosa de sangue, da sua prosa, a alma do povo marinho da Praia de Vieira. Quem é este José Loureiro Botas que, com tanto talento e simplicidade admirável, interpreta um povo curioso e heróico de pescadores? Ele próprio é um filho do povo; sofreu e lutou; mas acreditou sempre na vida e em si próprio, e por isso venceu dignamente, trazendo na sua alma, como uma flor rara, o sentimento da ternura pelos humildes, sem o qual não se compreende nunca, em toda a sua extensão, o sentido de justiça.

Dedica José Loureiro Botas o seu primeiro livro ao «Ateneu Comercial de Lisboa», porque nas suas aulas aprendeu o que vale e sabe e o prefácio é escrito pelo dr. Tomaz Ribeiro Colaço, a quem o escritor estreante deve, desde os Jogos Florais do Ateneu, a mais nobre camaradagem. Escreve o dr. Tomaz Ribeiro Colaço, falando-nos com a mais viva simpatia de José Loureiro Botas:

«É uma grande lição literária essa que nos deu a todos, mantendo aceso o fogo sagrado da literatura, mas esperando com uma serenidade amorosa os 37 anos, para o revelar num livro depois de ter elevado o seu espírito até à altura do seu culto, depois de ter conquistado posições e forças que lhe permitissem servi-lo melhor.

«O seu caso lembra-me o de Humberto de Campos, o admirável escritor brasileiro que traçou algumas das páginas mais humanas da nossa língua. Lembro-me também o de Sally Salmiven, essa finlandeza também nascida na beira-mar, que com um livro, escrito durante os seus ócios de simples creada de servir, conquistou de um golpe a imortalidade e a fortuna».

O livro de José Loureiro Botas é constituído por nove pequenos contos, dos quais o mais extenso é o que tem o título de «Quebranto». Tem o jovem escritor o dom da simplicidade e o sentido do equilíbrio e das proporções. Isto como artista. Como escritor, isto é, como intérprete do povo, como animador de almas, reproduz a sua linguagem pitoresca e rodeia os seus personagens de simpatia. Em suma, uma magnífica estreia literária, ennobrecida por uma excelente apresentação gráfica.

Viagens e Transportes

Linha de Sintra

Para atender a algumas sugestões, brevemente vai ser modificado o horário da linha de Sintra, estando quasi concluídos os trabalhos para tal feito.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Desde o dia 10 de Março de 1940, o Despacho Central de Pinhel deixa de ter ligação com a estação de Vila Franca das Naves, passando a ser ligado com a estação de Pinhel.

Fica pois modificado, na parte que se refere à estação de ligação, o Aviso ao Público E. n.º 1.550, datado de 15 de Dezembro de 1937, bem como o 12.º Aditamento à Tarifa de Camionagem, da mesma data, cujos preços de camionagem continuam em vigor até à publicação de novo Aditamento.

Imprensa

«RÁDIO NACIONAL»

O artigo que neste número publicamos com o título «O Perfil do Poeta Dr. António Sardinha», da autoria do Dr. Rodrigues Cavalheiro, é transcrito, com a devida vénia, da «Rádio Nacional».

BRINDES E CALENDARIOS

Caminhos de Ferro Alemães

Recebemos dos Caminhos de Ferro Alemães um interessante calendário, cujo aspecto gráfico é magnífico, inserindo numerosas gravuras da actividade nacional alemã e impresso em ótimo papel. Agradecemos.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Tempos modernos».
 APOLO — 21,45 — «A velha rabugenta».
 AVENIDA — 21,45 — «A hora do dinheiro».
 GIMNASIO — 21,45 — «Ternura».
 MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «Ora vai tu!...».
 VARIEDADES — 20,45 e 23 — «Nazaré».
 COLISEU — 21 e 23 — «Escrava e soberana».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Porque bates... coração?».
 OLIMPIA — Desde as 14,30 — Sessões continuas.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
 LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
 TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868



PÓS DE KEATING

MAS TEM DE SER KEATING

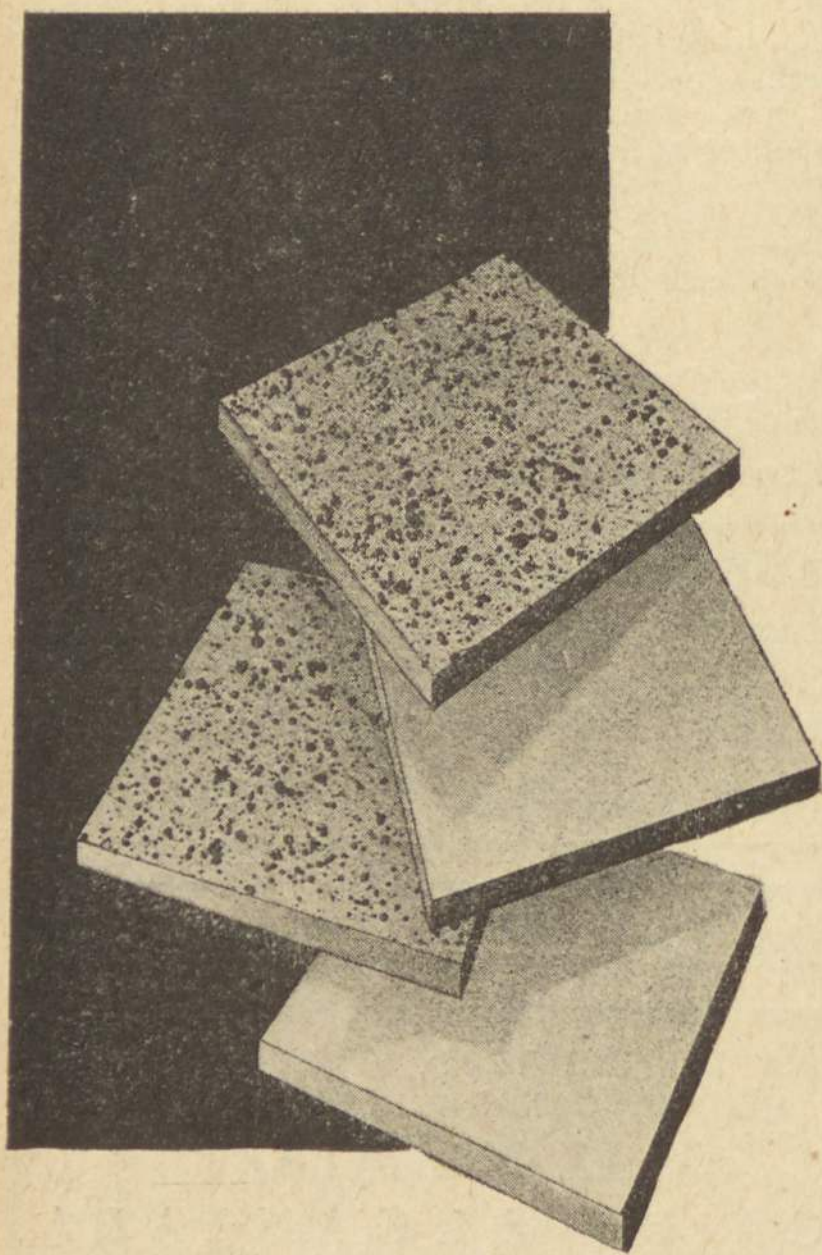
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



MOZAICOS
CAVAN

Revestimentos interiores e exteriores

Granulados de Mármore

Manilhas e tubos para esgotos

Tubos para colunas montantes para Electricidade

Postes em cimento

SOCIEDADE

PORTUGUESA

CAVAN

SÉDE

RUA D. ESTEFANIA, 42

LISBOA

TEL. 4 7812 — 5 0129

FILIAL

GALERIA DE PARIS, 42

PORTO

TEL. 2254

FÁBRICA: PÓVOA DE S.^{TA} IRIA

TEL. 31

Bairros de Lisboa

Avenidas Novas

Campo de Ourique

Estrêla

Santos

Grça

LISBOA MODERNA

As Avenidas Novas

Um bairro onde se afirma trabalho fecundo, sentido prático, cunho artístico e amor pelo progresso — O monumento ao Duque de Saldanha — O Campo Pequeno e a sua Praça de Toiros — O Museu Rafael Bordalo Pinheiro — O que é o Liceu D. Felipa de Lencastre — A Igreja de Nossa Senhora de Fátima, grandioso monumento de arte — A obra da Junta de Freguesia

A O aristocrático bairro, que, da Praça do Marquês de Pombal ao Campo 28 de Maio, estende as suas artérias, bem se pode chamar a Cidade Nova, a cidade clara e ampla, onde as avenidas largas e elegantes estão orladas de prédios confortáveis, alguns imponentes, cujo valor representa muitos milhões de escudos. Todas as construções, que, pelo seu luxo e arquitectura, formam o melhor, mais perfeito e mais harmonioso conjunto de habitações da cidade, se devem ao esforço, espírito de iniciativa, inteligência e tenacidade de alguns construtores que nunca recuaram ante obstáculos de qualquer natureza.

A meio da Praça do Duque de Saldanha, cercada de heterogêneas edificações ergue-se o monumento ao Duque de Saldanha. A pedra fundamental dêste monumento, cuja parte escultural é de Tomaz Costa e a arquitectura de Ventura Terra, foi lançada em 1904, tendo-se inaugurado em 1909. A estátua, que representa o Marechal de pé, com a mão direita apontando na direcção do sul, assenta sobre um pedestal de base quadrangular flanqueado de colunas com capiteis canelados. A' frente da estátua, na base, vê-se a figura alegórica da Vitória, de bronze.

Quási ao fundo da Avenida da República, no Largo de Afonso de Pena, avulta a Praça de Toiros do Campo Pequeno. Já neste mesmo local funcionara outra praça de toiros no século XVIII. O actual edifício inaugurou-se em 1892. É uma boa construção em tijolo, rodeada de janelas cortadas em arco mourisco e coroada de cúpulas do mesmo estilo. Tem uma área de 5.000 metros quadrados e um redondel de 80 metros de diâmetro, acomodando cerca de 8.500 espectadores.

Ao fundo da Avenida abre-se a Rotunda da Praça de Mouzinho de Albuquerque, em cuja placa central se construiu o monumento comemorativo da Guerra Peninsular, cuja primeira pedra foi lançada em 1908. Aí começa o vasto parque do Campo Grande, de 1.200 metros de comprimento por 200 de largura, muito concorrido durante o verão. Ao centro dêste parque existe um lago com botes, alguns tanques com cisnes, etc. Nesta artéria existe o Museu de Rafael Bordalo Pinheiro, chalé em estilo português, mandado construir por Cruz Magalhães, e em cujas oito salas se expõem cerca de 800 trabalhos do artista. Fronteiro a êste edifício, na alameda oriental ergue-se o monumento a Rafael Bordalo, inaugurado em 1921, busto em bronze

do escultor Raúl Xavier sobre plinto de mármore.

Quando se entra no bairro das Casas Económicas do Arco do Cego, avista-se o Liceu D. Felipa de Lencastre, edifício imponente, grandioso mesmo, que é o mais amplo e luxuoso de quantos existe na capital. É uma das melhores obras do Estado Novo. O architecto Jorge Segurado, autor do projecto, fê-lo em linhas rectas e sóbrias, de amplos janelões que inundam de luz tôdas as salas, dentro dos moldes da architectura nova. Destinaram-no, primitivamente, a uma escola de ensino primário e, mais tarde, falou-se em que seria aplicado a um estabelecimento de ensino técnico profissional. Porém, o illustre Ministro da Educação Nacional determinou que fôsse transferido para êle o Liceu D. Felipa de Lencastre, até então deficientemente instalado num velho casarão da rua de S. Bernardo. E logo começaram as indispensáveis

obras para tornar possível o funcionamento das aulas. As salas destinadas a êsse efeito são em número de 25, tôdas com capacidade para muitas dezenas de alunas, tôdas com luz a jorros e com as necessárias condições pedagógicas e higiênicas.

O Liceu, que foi inaugurado em 1938, tem um vastíssimo recreio, com parte abrigada e outra descoberta e um ginásio cujo comprimento é de sessenta metros, por 25 de largura. O edifício é dotado com um grande palco desmontável e dispõe de uma cabina, em cimento, para cinema sonoro. Do lado direito, a todo o comprimento, tem uma galeria para a assistência às festas escolares. Os telhados são em cimento e as dependências destinadas à reitoria e às professoras, assim como o átrio e as escadarias de honra e outras divisões principais do Liceu, são forradas com lambris de mármore rosa, e as aulas e corredores com lambris de azulejos brancos.

A Igreja de Nossa Senhora de Fátima

Ao referirmo-nos ao bairro das Avenidas Novas não podemos deixar de citar a nova igreja paroquial de Fátima, construída recentemente na Avenida de Berne, em lugar que lhe dá um enquadramento apropriado. O exterior do templo não nos dá uma ideia segura da grandeza interior, dominando como em tôda a traça, as linhas rectas, as paredes sem elementos decorativos além das frestas de linhas simples. Há, contudo, um friso do escultor Francisco Franco, «Cristo com os Apóstolos». Como elemento dominador, destaca-se uma torre de 42 metros, que termina com uma cruz iluminada a luz eléctrica, que lhe dá extraordinário relêvo durante a noite. Uma vez no interior do templo, tem-se uma sensação extraordinária de beleza. Os vitrais profusos e a arcaria da grande nave evocam as catedrais da Idade Média.

A ábside, com a sua luz atenuada, torna-se um recanto de grande espiritualidade. Sobre a porta principal, fazendo parte do côro, destaca-se um magnífico vitral — um tríptico que representa a Santíssima Trindade e em que o artista interpretou, por forma notável, o dogma litúrgico — o Pai, o Filho e o Espírito Santo. Aos pés da cruz, a figura dolorosa de Santa Maria Madalena chora, num pranto doce e

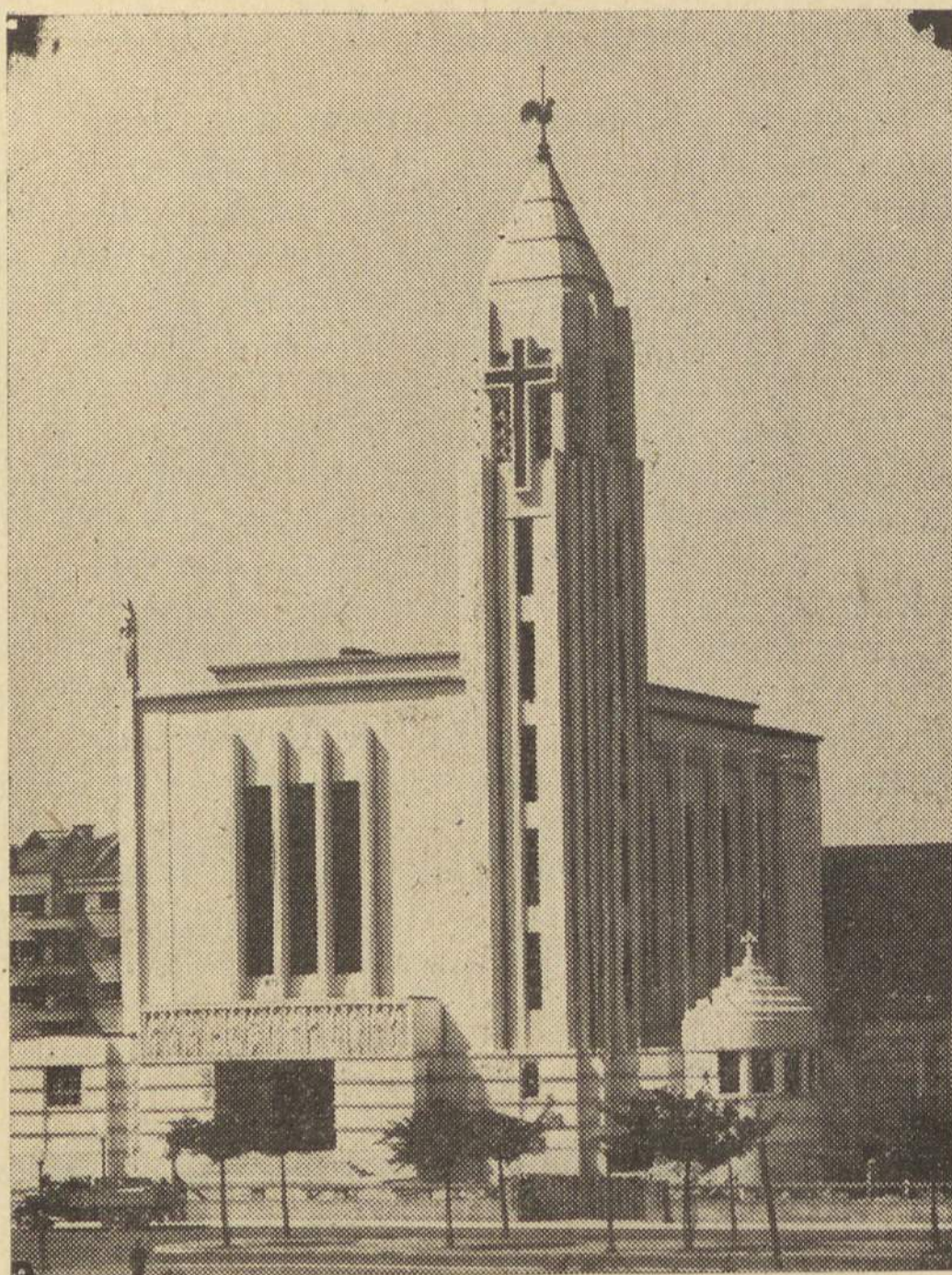
brando. Do mesmo motivo faz parte um calvário com as figuras da Virgem e de S. João e os símbolos da Igreja e da Pátria. E tudo isto é envolto numa glória de anjos que se destacam dum fundo azul escuro. No tríptico, alto, de 8 metros, com três corpos com a largura de metro e meio, há, harmoniosamente ligados, os tons de azul, o vermelho que se dilue num rosa pálido, metálico; o verde mar e o verde do campo e um amarelo de oiro e de glória.

No centro da igreja, o trono de linhas severas, assenta sobre mármore de tonalidades escuras. Em obediência à liturgia, os púlpitos, no mesmo mármore do trono, erguem-se junto às bases do arco de glória, revestido de frescos de Lino António; as nove ogivas que sustentam a parte superior do templo, são de grande elegância e solenidade, e o teto é verde, que se combina admiravelmente com o grande vitral do côro, da autoria, como todos os outros, de Almada Negreiros. As naves recolhidas marcam um contraste interessante. São penumbrosas, lugar de silêncio, de recolhimento para as preces, a que dão luz doce, irisada, os formosos vitrais das frestas das paredes no tom dos monumentos tradicionais. Completam o edifício o Baptistério e a Casa Mortuária. O Baptistério, obedecendo

ao preceito de que só é cristão quem recebeu o Sacramento do baptismo, está de certo modo isolado da intimidade do templo. E' ridente como lugar de glória. Estátuas e vitrais reverberantes dão-lhe aspecto formoso. O princípio e o fim, o Baptistério e a Casa Mortuária, encontram-se frente a frente, nos dois lados do templo. Decoram o Baptistério um baixo relevo circular, com 13 metros, em mosaico, com veados saltitantes entre veios de água, e pinturas murais com carneirinhos pastando e pombos voando para o infinito azul. E em vitrais, corre água por quebradas e montes, entre troncos nodosos de árvores.

Na Casa Mortuária tudo é triste e sombrio; entre mármore negros, dois vitrais: uma «Pietá» e «As lamentações das mulheres». Tem um simbolismo claro este último. Duas colinas, uma cheia de luzes, outra escura e coroada por um campo santo — a da vida e da morte. — No meio, Cristo morto, enquanto a seus pés choram mulheres angustiadas. O outro vitral representa uma «Pietá» — a Virgem chorosa sustenta nos seus joelhos o corpo de Jesus crucificado. Merecem referência especial os dez janelões que lhe dão iluminação — cinco de cada um dos lados da nave, e onde a figura da Virgem surge sobre várias evocações. A' direita da nave, quando se entra, destaca-se a Senhora da Assunção «Domina Populi», a Senhora do Povo — a que se sobrepõe o símbolo da S. S. Trindade — a mão, o peixe e a pomba — e a cujos pés se encontram os Bispos de Portugal com as suas catedrais românicas e velhinhas de séculos. Depois, um outro janelão — é a Rainha dos Cristãos, tendo sob o sua guarda os símbolos da Agricultura, da Indústria e das Letras; a seguir, a Mãe de Deus, a Virgem do Perpétuo Socorro.

No quarto janelão domina a Rainha dos Apóstolos que é iluminada pelo Espírito Santo, e tem a seus pés os doze Apóstolos, sobre quem incide a chama de Cristo. O último janelão da direita representa Nossa Senhora de Fátima — «Mater Nostra» — figura suavíssima, tão claramente portuguesa como a cena ingénua da sua aparição — os pastorzinhos iluminados em volta de uma azinheira, junto da qual pastam carneiros. A' esquerda de quem entra depa-



LISBOA — IGREJA DE NOSSA SENHORA DE FÁTIMA

ra-se Nossa Senhora das Dôres, — uma «Pietá» num calvário com o seu coração de Santa atravessado por sete espadas. No segundo janelão, Nossa Senhora do Carmo tendo a seus pés um motivo das almas do purgatório. Depois a Imaculada Conceição em a Anunciação. A seguir, Nossa Senhora do Rosário com os três anjos representando os três terços que são os mistérios gloriosos, gososos e dolorosos.

E, finalmente, Nossa Senhora dos Navegantes tendo nos braços o Menino Jesus e uma fragata do Tejo. E, em baixo, uma memória das caravelas e um saveiro, com suas redes, sua âncora de ferro, suas cordas do esparto. Ainda dignos de serem mencionados, os vitrais do altar mor. E' este formado por cinco «paneaux» de onze metros por quatro e meio e representa uma «glória» de anjos formando, com os motivos da arquitectura, uma abóbada celeste.

A Igreja de Nossa Senhora de Fátima foi aberta ao culto o ano passado. E' um grandioso monumento de arte moderna,

que marca sem dúvida uma época e é digno dos artistas que nele trabalharam e, sobretudo, do fim a que se destina, pois o Senhor Cardial Patriarca, tendo escolhido o

local, pobre de templos, e tendo visto a maqueta e seguido atentamente a sua realização, lhes deu o seu beneplácito, indo assim de encontro ao desejo dos fieis.

Outros importantes melhoramentos

Além da magestosa e esbelta Igreja de Nossa Senhora de Fátima, o formoso bairro das Avenidas Novas tem, também, no seu seio os maravilhosos edifícios do Instituto Superior Técnico, do Instituto Nacional de Estatística, da Maternidade Alfredo da Costa, da Casa da Moeda, êste a inaugurar êste ano — tudo obra do Estado Novo, tudo afirmando trabalho fecundo, sentido prático não desprovido de bom gosto e cunho artístico, amor pelo progresso da Nação.

O sr. dr. Oliveira Salazar não se limitou ao tomar conta dos destinos do País — e já isso seria muito — arrumar as contas pú-

blicas, e a colocar o orçamento em condições de nunca mais sofrer desequilíbrio. Fez mais. Realizou melhoramentos; mandou levantar formosos e amplos edifícios públicos e tudo quanto tem realizado até hoje sob o signo do Estado Novo se condensa em duas palavras: Portugal Novo. Novo na vida moral e material; novo na doutrina e mística que o anima; novo na fé e no entusiasmo; novo nas realizações e nos projectos futuros; novo perante o mundo inteiro; novo na consciência do seu destino. Hoje, em Portugal, apetece viver e trabalhar.

A obra da Junta de Freguesia de S. Sebastião da Pedreira

A freguesia de S. Sebastião da Pedreira é, sem dúvida, das mais importantes e a mais populosa de Lisboa. Tem uma área intensíssima, com a população de setenta mil habitantes e uma percentagem de pobres e indigentes que julgamos poder calcular, sem exagêro, entre dez a quinze mil, localizada na sua maior parte nos bairros da Liberdade, a Campolide, do Rêgo, da Bélgica e Palma de Baixo e de Cima. Com um número tão avultado de necessitados despende a Junta anualmente, para efeito

de assistência e instrução, quantia avultada.

A Junta de Freguesia, à frente da qual se encontram portugueses integrados na verdade do Estado Novo e nos princípios da ordem e da civilização cristã, trabalha afincadamente pelo progresso do bairro e pelo bem-estar da sua população com o maior interêsse, e orienta com segurança os grandes problemas e resolve-os a geral contento de todos os paroquianos, defendendo sempre os interêsses do Estado Novo.



PRAÇA DE TOIROS DO CAMPO PEQUENO

M A D E I R A S

N A C I O N A I S E E S T R A N G E I R A S

M A T E R I A I S D E C O N S T R U Ç Ã O

A Z U L E J O S — L O U Ç A S S A N I T Á R I A S — F E R R O — C I M E N T O A R M A D O

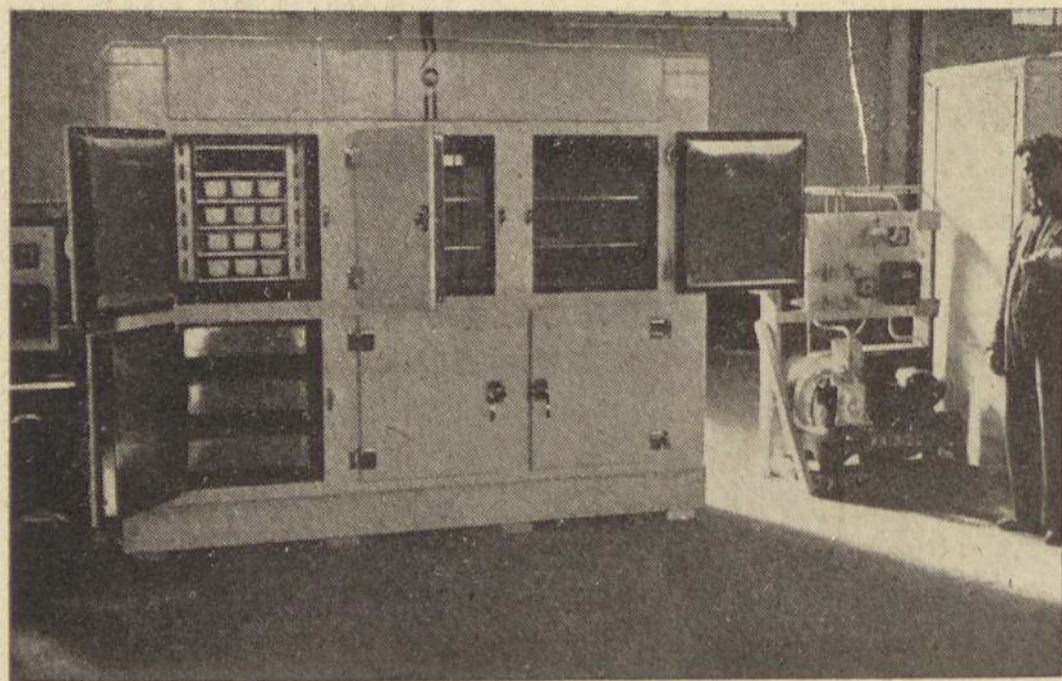
S E R R A Ç Ã O

C A R P I N T A R I A M E C Â N I C A E C I V I L

Carrasqueiro & Teixeira, L.^{da}

Avenida 5 de Outubro, 175 a 185 LISBOA

TELF. P. B. X. 4 6146 - 4 6147
TEL. «AZULEJOS»



FRIGIDO

INSTALAÇÕES FRIGORIFICAS

PARA TODOS OS FINS
COMERCIAIS E INDUSTRIAIS

STEWART-WARNER

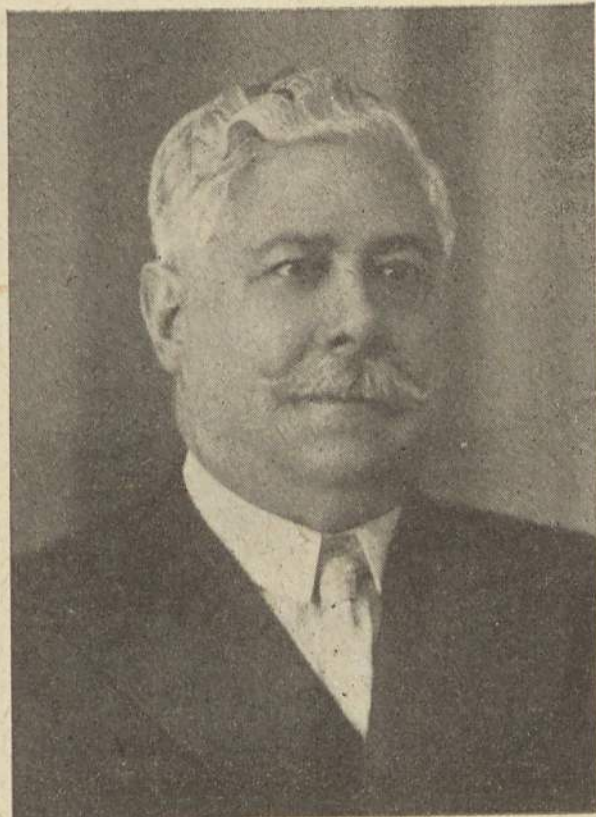
O MELHOR FRIGORIFICO DOMÉSTICO

FABRICANTES E VENDEDORES EXCLUSIVOS

Carrasqueiro & Teixeira, L.^{da}

Avenida 5 de Outubro, 175 a 185 LISBOA

TELF. P. B. X. 4 6146 - 4 6147
TEL. «AZULEJOS»



INÁCIO JOSÉ RAPOSO

Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da}

Com uma excelente organização técnica, este organismo industrial é considerado, no seu género, como um dos que nobilita, sobremaneira, a indústria de carpintaria, devido à perfeição dos seus trabalhos

ENTRE os modelares estabelecimentos industriais do populoso bairro Almirante Reis, cumpre-nos destacar a Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da} com sede na Rua José Falcão, 57 (Telefone 4 5336) em Lisboa. Este considerado organismo, que foi fundado em 1926, está modernamente instalado com todos os requisitos, possuindo maquinismos aperfeiçoados e moderníssimos, aptos a uma enorme produção, e da forma mais impecável. Estas máquinas podem executar todos os géneros de trabalho em madeira, tanto para a construção civil como para a indústria de mobiliário.

A Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da} é, no género, uma das primeiras do bairro Almirante Reis, não só pelas suas instalações, que ocupam grande área, como também pela numerosa clientela de que dispõe no país, pois fornece muitas empresas, construtores civis, sociedades comerciais, o Estado, etc., contando também clientes dedicados nas Colónias.

As instalações deste conhecido estabelecimento industrial são dignas destas referências e põem em evidência o valor duma casa montada de forma exemplar. Todas as secções da Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da} são amplas e nelas trabalham operários hábeis e dextros, de reconhecida competência e aos quais é constantemente prestada assistência técnica. Estes operários habilitados e extraordinariamente activos desempenham as suas funções debaixo da criteriosa orientação do sr. Inácio José Raposo, sócio-gerente da firma, e de seu filho, sr. Joaquim Inácio Raposo, abalizado técnico e profundo conhecedor de tudo quanto se relaciona com a actividade da indústria explorada pela firma em questão.

A Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da} além de possuir uma bem montada secção de serração de madeiras, fabrica toda a espécie de mobiliário simples e luxuoso, como mobílias de quarto, de sala de jantar, de escritório, mesas e maples em todos os estilos, divans colchoarias de arame, moveis para estofar, etc., execu-

tando também toda a variedade de trabalhos de marcenaria, carpintaria e construção civil.

Pondo em relêvo as melhores condições em que é possível trabalhar neste ramo, este estabelecimento é uma casa onde reina sempre o maior espírito de iniciativa e que corresponde plenamente à missão para que foi fundado: servir bem a sua numerosa clientela, criando em cada cliente um verdadeiro amigo.

Escusado será dizer que os progressos da Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da} se devem ao sr. Inácio José Raposo. Homem extraordinariamente activo, tem desenvolvido os negócios da firma de que é sócio-gerente e conquistado inúmeras simpatias e dedicações. Pertence ao número dos industriais resolutos, práticos, conhecedores, infatigáveis, que têm um sentido especial das exigências e das responsabilidades da moderna vida industrial. Pelas suas qualidades de trabalho, conciliadas com as belíssimas qualidades do seu carácter íntegro, o sr. Inácio José Raposo impôs-se, não só em todo o bairro como nos principais centros de actividade, onde é admirado.

Não podíamos deixar de indicar no nosso número de hoje a Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da}, que é, sem dúvida, um dos primeiros elementos valorizadores das indústrias de carpintaria e marcenaria numa zona de trabalho activo, onde esforço algum se perde. Durante a nossa visita às suas instalações tivemos ensejo de avaliar com nitidez o esforço permanente que ali se desenvolve, a ordem em que decorre o labor e a colaboração ininterrupta existente entre dirigidos e dirigentes — facto que, a par do seu significado para o ritmo do trabalho da firma, demonstra o sincero espírito de cooperação que nela é seguido.

Registando com satisfação tudo quanto nos foi dado presenciar, aqui endereçamos as nossas saudações a todos os que fazem parte da Carpintaria Mecânica Lis, L.^{da}, organismo que honra a indústria de carpintaria, devido à excelência dos seus importantes trabalhos.

«A CANETA D'OURO»

GOMES & RODRIGUES, L. DA

PAPELARIA, LIVRARIA, TIPOGRAFIA E ENCADERNAÇÃO

Grande variedade de artigos de Escritório, Escolares e Pintura

LARGO DE D. ESTEFANIA, 17, 18, 19, 20, 21 e 22

Telef. 41147 - LISBOA

Estância de Madeiras e Materiais de Construção

de

ANTÓNIO COSTA PINTO

Rua da Escola de Medicina Veterinária, 12

Telef. 46748

LISBOA

CARLOS FILIPE DOS SANTOS

Antiga Fábrica GODINHO MARTINS & ARAUJO

Oficinas de Móveis de Ferro e Madeira, Colchões de Arame, Serralheria Civil, Torneiro de Metais, Soldaduras a Autogénio, etc.

38, REGUEIRÃO DOS ANJOS, 42

TELEFONE 40701

LISBOA

OFICINAS ELECTRO-MECANICAS DE CARPINTARIA E MARCENARIA
Serração, Estância de Madeiras e Materiais de Construção**BALSA, BRANCO & BERNARDO, LIMITADA**

Serragem, moldagem e aparelho de madeiras

Madeiras de côr em paus, prancha e serradas em todas as dimensões. Pinho de Leiria, serrado, em todas as qualidades para edificações e móveis. Guarnecimentos em pinho e côr para móveis e construção civil. — Folha de cutelo e placagem MASONITE 77 e 79, Rua da Bombarda, 81 e 83 — Telefone 45830 — LISBOA

Armazém de Papelaria
e Manipulação de
Papeis de EscreverArtigos de Escritório
Tipografia
e Encadernação**Feliciano, Fonseca & Jorge, L. da**

Fabrico de Sacos em todos os Papeis para

CHAPEUS, CAMISAS, COLARINHOS, GRAVATAS, MEIAS, ETC

78, RUA DAS BARRACAS, 80 (aos Anjos)

TELEFONE 41875

LISBOA

ARTUR NUNES

REPARAÇÃO DE CARROCERIAS E SOLDADURAS

CASAL DE SANTA LUZIA, 32

Telefone 50660

Entrada pela Rua de D. Estefânia

Junto à GARAGE SANTA LUZIA

LISBOA

Brito & SouzaAntigos empregados da extinta Companhia Portuguesa de Escovas e Pincéis
Brochas e pincéis de todas as qualidades, escovas para todos os usos

VASSOURAS E ESCOVAS DE PIASSABA

TRABALHOS ESPECIAIS PARA MECANICA

RUA CIDADE DE LIVERPOOL, 21 (Bairro de Inglaterra)

Telefone 46387 — LISBOA

Colombo Restaurante
VILAS, LIMITADA

SÓCIOS GERENTES

EDUARDO GRANDAL E JOSÉ B. ALDIR

Ótimo serviço de almoços e jantares à carta por preços convidativos

Especialidades em Vinhos, Cafés, Licores, Cervejas e Mariscos

41, RUA DO ARCO BANDEIRA, 43

TELEFONE 24834

LISBOA

**A DESPORTIVA**

D E

Armindo Narciso Freire

Papelaria e Bijuteria — Valores selados e do correio — Perfumarias — Revistas e jornais — Capelista — Bicycletas novas e usadas — Acessórios e reparações — Aluguer de patins, botas, equipas de futebol e bicycletas — Tabacos, bebidas, licores e águas minerais — Completo sortido de artigos próprios para o Instituto Superior Técnico.

14-A, Av. Rovisco Pais, 14-B

Rua Açores, 90

77, R. Visconde de Santarém, 79

Av. Berne, G. S.

TELEFONE 46526

Lisboa**SOUSA & C.ª (Irmãos), L.ª**

CARROCERIAS

GARAGEM E OFICINAS

Construções e reparações — Soldagem a Autogénio

— Fabrico de Molas para Automóveis — Veículos

em todos os géneros — Pinturas à Pistola — Recolha

e lavagens de Automóveis — Vendas de acessórios

13-C, Rua do Arco do Cego, 15-A, 15-B

Telefone 48620

LISBOA

LABORATÓRIOS DE T. S. F.

DE

ARMANDO S. FERREIRA

RÁDIO CONTROL

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

"PHILIPS"

AGENTE AUTORIZADO

Receptores — Emissores — Amplificadores — Reparações
Rádio-Eléctricas — Bobinagens — Baterias — Alcali-
nas — Auto Rádio — Aero Dinamo

RUA SOUSA MARTINS, 33-35

LISBOA

(AO MATADOURO)

TELEFONE 41752

PORTUGAL

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECANICA
DE**MADUREIRA & CARVALHO, L.ª**MADEIRAS E OUTROS MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
DÃO-SE E EXECUTAM-SE ORÇAMENTOS

CASAL DE SANTA LUZIA, 41

(À ESTEFANIA)

TELEFONE 51140

LISBOA

Salchicharias Reunidas, L.^{da}

Fábrica, Armazem, Estabelecimento, Camaras Frigorificas e Escritório

Rua do Arco do Cego, 7-C, 7-E, 7-F—Telefone 41441

O MELHOR FABRICO DE BANHA
E TODOS OS ARTIGOS DE SALCHICHARIA



VENDAS PARA TODO O PAÍS

Compras de Gado directamente à Lavoura

TELEFONE 4 8295

Manuel Diniz Júnior & Irmão, L.^{da}

Fábrica de Lanifícios de Arroios

RUA PASSOS MANUEL, 86-A
RUA DE ARROIOS, 89

LISBOA

TELEFONE 57-373

Fábrica de Massas Alimenticias ITALI

S. A. R. L.

MASSAS EXTRA LUXO

MASSAS DE LUXO

MASSAS DE 1.^a QUALIDADE

MASSAS DE 3.^a QUALIDADE

LISBOA

CAMPO 28 DE MAIO, 33

SONDAGENS GEOLÓGICAS
CAPTAÇÕES DE ÁGUAS
FUNDAÇÕES GARANTIDAS
PROCESSOS ESPECIAIS E ECONÓMICOS

Eng.º TEIXEIRA DUARTE
(1/4 de Século de especialização técnica)

Empresa de Sondagens e Fundações, L.^{da}
RUA AUGUSTA, N.º 280, 3.º
Telef. 2 3962 — LISBOA

ARMAZÉNS FERREIRAS
DE

Ferreira, Rodrigues & Ferreira, L.^{da}

Tecidos de Novidades e Retrozeiro,
Camisaria, Gravataria, Malhas, Lãs e Sedas.

76, Largo Dr. Afonso Pena, 77 e 78
(Campo Pequeno)
TELEFONE 50900
LISBOA

ERAL, L.^{DA}

EMPRESA DE RECOLHA
DE AUTOMÓVEIS DE LISBOA

GARAGEM DE RECOLHA E ESTAÇÃO DE SERVIÇO

99, Avenida Defensores de Chaves, 101
Telef. 4 2560 — LISBOA

Envidraçamento e instalações
em qualquer parte do País

VIDROS DE TODAS AS QUALIDADES

A BISELADORA, L.^{DA}

Registada sob o n.º 5058

FÁBRICA ELECTRO-MECÂNICA
DE ESPELHOS E VITRAIS

REGUEIRÃO DOS ANJOS, 68
Telefone 4 5910 — LISBOA

Carpintaria Mecânica "União"

Augusto Pinto & Luiz, L.^{da}

ESCRITÓRIO E FÁBRICA

37, 38, Casal Santa Luzia, 39 e 40
(à Estefânia)

TELEFONE 4 2736 LISBOA

PINTURA NITRO-CELULOZE
PULVERISAÇÃO À PISTOLA
CONSTRUÇÃO E REPARA-
ÇÃO DE CARROSSERIES

ORÇAMENTOS GRATIS

J. AMARAL DA COSTA, L.^{DA}

BATE-CHAPA, AUTOGÉNIO,
ESTOFADOR, CARPINTARIA,
SERRALHERIA, FERREIRO
— E MOLAS —

CASAL DE SANTA LUZIA, 21, 21-A E 21-B
(À ESTEFANIA)
Telefone 4 9267 LISBOA

SOLDADURA A AUTOGÉNIO

Francisco Lazaro

OFICINA DE MOLAS PARA AUTOMÓVEIS E
CAMIONETAS, CARPINTARIA E BATE-CHAPA

Rua Particular da Travessa Marquês Sá da Bandeira, 12
Barracão 18

TELEFONE 4 4473 LISBOA

LUBRIFICAÇÕES, REPARAÇÕES E RECOLHAS

Garage Berne, L.^{da}

(Edifício próprio)

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

ACESSÓRIOS, GASOLINA E ÓLEOS

AVENIDA BERNE, 125, 125-A, 125-B
RUA MARQUÊS SÁ DA BANDEIRA, 120, 120-A, 120-B

TELEFONE 4 3051 LISBOA

Campo de Ourique, Estrêla e Santos

**Impressões duma visita
a êstes três bairros,
cuja actividade honra
a cidade de LISBOA**



**Trabalho fecundo e optimismo que
ilumina — A Basílica da Estrêla,
grande relíquia nacional — Um jardim
de surpreendentes encantos paisagís-
ticos — O progresso das freguesias
de Santos e de Santa Isabel**

LISBOA tende a descentralizar-se. Nou-
tros pontos da cidade, longe da Bai-
xa, os bairros desenvolvem-se, am-
pliam-se com uma rapidez enorme.
Os bairros de Campo de Ourique, da Es-
trêla, de Santos, hoje tornados amplos, são
centros que têm progredido rapidamente.

Em qualquer deles, tem a iniciativa par-
ticular realizado grandes melhoramentos
que se impõem à admiração geral. O que,
porém, mais nos surpreende não é o seu
espírito empreendedor e o seu carácter in-
dustrioso, o seu labor, a sua ânsia de saber
e de criar; o que nos causa espanto e nos
assombra é o seu perene e invencível opti-
mismo, em tôdas as emergências, tanto nas
horas de paz como nas de maior inquieta-
ção e nas mais dramáticas da história Uni-

versal. É um optimismo tipo, modelo, um
optimismo que dá cor e ilumina todos os
seus actos, tôda a sua vida, que assenta na
formidável capacidade de trabalho que se
manifesta de forma invulgar, em todos os
ramos de actividade. E a atestar o assêto
temos uma série enorme de admiráveis
realizações, de emprêsas — tôdas essas
grandes e movimentadas artérias, a sua in-
dústria, o seu comércio, os seus cinemas, a
sua assistência, os seus padrões de cultura,
as suas escolas, as suas organizações re-
creativas e desportivas. Desde a Basílica da
Estrêla ao sumptuoso Palácio da Assem-
bleia Nacional; desde as vetustas igrejas
aos monumentais edifícios da Academia das
Ciências e Hospital da Marinha; dos Dis-
pensários às Creches; das ruas amplas,
adornadas de prédios modernos e de linhas
graciosas, aos velhos e sóbrios palacetes;
das vastíssimas e poderosas fábricas às
oficinas e moderníssimos estabelecimentos
comerciais, que se espalham por tôda a
parte — tudo nestes três bairros afirma
vontade de triunfar, de vencer; tudo repre-
senta vitalidade, sacrifício, valor e pro-
gresso.

A Basílica da Estrêla, monumento nacional

O bairro da Estrêla tem a valorizá-lo
um monumento nacional. Trata-se da Basí-
lica, majestoso edifício em que se reflete a
influência da escola de Mafra.

A Basílica foi fundada por D. Maria I e
dedicada ao coração de Jesus em cumpri-
mento dum voto feito pela rainha se tives-
se um sucessor à corôa. As obras que im-
portaram em desasseis milhões de cruza-
dos, realizaram-se de 1779 a 1790, sendo o
risco dos architectos Mateus Vicente e
Reinaldo Manuel, ambos da escola de Mafra.

A fachada principal, fria, mas imponen-
te, compõe-se de três corpos, o do centro
coroadado de frontão. Sobre quatro colunas
compósitas erguem-se no corpo central as
estátuas da Fé, Adoração, Liberalidade e
Gratidão.

O baixo relêvo que adorna a frontaria
é de Machado de Castro. Aos lados, em ni-
chos, vêm-se as imagens de mármore de
Santa Tereza, Santo Elias, Santa Maria Ma-
dalena de Pazzi e S. João da Cruz. As tôr-
res são adornadas de sineiras de quatro
ventanas sobrepujadas de elegantes coru-
chéus recortados e ornados dos altos foga-
reus do estilo baroco.

Na parte inferior das tôrres, sob as sineiras, avistam-se os enormes mostradores dos relógios. A parte superior da igreja é coberta por um terraço e sôbre o cruzeiro eleva-se a grande altura o majestoso zimbório, rôto de janelas no corpo inferior e na cúpula, coroado ao alto por um lanterim rematado de grimpas e sôbre o qual se ergue a esfera, encimada por uma cruz de ferro.

No vestíbulo há duas estátuas da Virgem e de S. José. No interior, mais sumptuoso do que artístico, há magníficas esculturas. A distribuição da luz dentro do templo, a combinação dos mármore que o revestem, produzem um grande efeito decorativo. Quási todos os quadros das diferentes capelas e o retábulo do altar-mór foram feitos em Roma pelo pintor Pompeu Batoni.

O Jardim da Estrêla, cenário imponente e majestoso

Em frente da Basílica existe o Jardim da Estrêla, um dos mais belos e bem cuidados de Lisboa, sendo grande a sua frequência, principalmente de crianças, que ali se entretêm em várias diversões que o município lhes proporciona.

A construção dêste jardim data de 1842-52. E' fechado em tôda a volta por um gradeamento, tendo cinco portas.

O Jardim, além de frondosa vegetação e de graciosos canteiros bordados de flores de plantas variegadas, possui três lagos onde passeiam cisnes e se vêem plantas aquáticas de espécies raras; uma gruta artificial e várias estufas com exemplares notáveis.

No espírito dos que visitam o Jardim da Estrêla, não pode ser mais consoladora a impressão colhida. Logo ao chegarmos ali, deparam-se-nos motivos de surpreendente encanto paisagístico. A visão que se rasga na nossa frente tem qualquer coisa de fantasmagórico. E' cenário imponente e majestoso onde não ficaria deslocada uma das mais formidáveis sinfonias wagnerianas. Instintivamente, invade-nos o espanto, em frente do frondoso arvoredor e das mais lindas plantas. De todos os lados descobrem-se aspectos curiosos. Quanto mais se penetra no Jardim, maior é o encanto, maior é o embelezamento, mais sã é a ale-

gria. Apetece, enfim, cerrar os olhos e escutar da bôca de alguém uma história fantástica e maravilhosa.

Duas freguesias que pugnam com entusiasmo pelos interesses dos bairros

As freguesias de Santa Isabel e de Santos são das mais importantes de Lisboa. A primeira, antes do seu desdobramento, era mesmo, uma das maiores da capital: começava na rua de S. Bento, na praça do Brasil, chegava até Campolide de Baixo, a Alcântara e à Estrêla, ocupando no vale formado entre as vertentes de Campo de Ourique e da Serra de Monsanto, os grandes aglomerados populacionais do Casal Ventoso e da Cascalheira.

Em menos de vinte anos, a freguesia de Santa Isabel desenvolveu-se rapidamente. Os vastos terrenos de Campo de Ourique, conhecidos pelas Terras do Sabido, transformaram-se completamente, pois dezenas e dezenas de bons prédios ali se construíram. Abriram-se ruas largas e bem delineadas; as artérias dos Prazeres, Campolide e Arco do Carvalhão povoaram-se: surgiram casas todos os dias, que algumas centenas de operários edificaram sem descanso. E a velha freguesia passou a ser outra, modificou-se inteiramente. A sua população decuplicou em mais de vinte anos. Evidentemente que a indústria e o comércio acompanharam êste espantoso e rápido progresso. Estabelecimentos comerciais de todos os gêneros apareceram em tôdas as ruas e as oficinas e fábricas multiplicaram-se, também.

Escusado será dizer, que as Juntas de Freguesia de Santos e de Santa Isabel, têm realizado, a contento geral, sob todos os aspectos, obra importante, obra com larga projecção social onde ocupam lugar de relevo a assistência, feita com espírito generoso, e a defesa entusiástica da sua população. Nunca esmoreceram, a-pesar de inúmeras dificuldades, os dedicados componentes daquelas Juntas de levarem a bom termo a sua missão de bem fazer, servindo com o entusiasmo e a boa vontade, já tradicionais, o Estado Novo, o sr. dr. Oliveira Salazar — o homem que salvou Portugal da ruína e afastou do seio da Pátria os maus portugueses e os delapidadores dos dinheiros da Nação.

Não compre mobílias sem ver...

Os *lindos e originais modelos*
reduzidos preços
que a nossa casa lhe apresenta

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos

Trocamos os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 62.931 ou visite a Casa
JOÃO ANTÓNIO BARBOSA
na Rua Ferreira Borges, 70--LISBOA

Compramos recheios de Casas
Completas—Avaliações garantidas

A IDEALISTA da Rua Ferreira Borges, 74—Tel. 62.931

Empréstimos sobre Ouro, Prata, Brilhantes, Relógios,
Mobílias, Pianos e tudo que ofereça garantia

Manuel N. Ribeiro, L.^{da}

GARAGE DE RECOLHA
TRANSPORTES MECANICOS

FORNECEDORES DE MATERIAIS
PARA CONSTRUÇÃO

RUA SARAIVA DE CARVALHO, 207

Telef. 62429

LISBOA

ELECTRO-ARCO
LIMITADA

ELECTRODOS, POSTOS E ACESSÓRIOS
para a soldadura pelo arco eléctrico

ESCOLA DE SOLDADURA GRATUITA

Rua Silva Carvalho, 239

Telef. 63649

LISBOA

CROMAGEM

NIQUELAGEM E TODAS AS
ESPECIALIDADES GALVANICAS

FUNDIÇÃO E TORNEIRO
DE METAIS

CANALIZAÇÕES PARA
ÁGUA E GAZ

A. J. MARQUES

OFICINAS METALÚRGICAS

2, TRAVESSA DOS PRAZERES, 4

Telefone 63839

LISBOA

Fábrica de Tecidos de Sêda

Textil Sedeira, L.^{da}

Rua Saraiva de Carvalho, 207-R

L I S B O A

Modesto da Cunha (Filhos) L.^{da}

FABRICANTES DE MOLAS
PARA AUTOMÓVEIS

AVENIDA PEDRO ALVARES CABRAL, 27
(AO RATO)

Telefone 63365

LISBOA

Fábrica de Malhas

“ L U X ”

Rua Saraiva de Carvalho, 60

TELEFONE 61650

L I S B O A

Tinturaria Italiana

RUA MARIA PIA, 479

Telefone 60812

L I S B O A

Lavagem a seco de fatos, vestidos de senhora em todos
os géneros, crêpe, veludo, cobertores, rendas, bordados,
peles, plumas, cortinas, feltros, panamá, tapetes, etc.

Luto em 48 horas

Manda buscar e entregar ao domicílio

Com as seguintes SUCURSAIS:

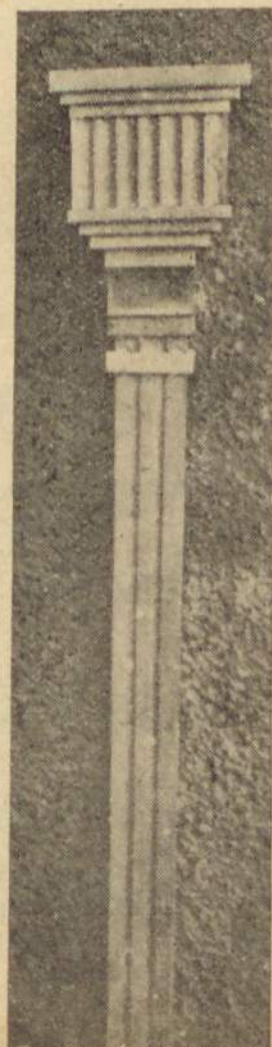
R. Alexandre Herculano, 41-A

R. do Sol ao Rato, 41

R. Infante D. Henrique, 10

R. General Taborda, 29

R. Latino Coelho, 49

**LATOARIA IDEAL**

DE

MÁRIO DA FONSECA

Especializada na Manufactura de Potes,
Bilhas, Ferrados, Celhas, Medidas e ou-
tros utensílios para transporte e venda
de Leite ou Azeite

Encarrega-se de trabalhos de construção civil
e outros concernentes à sua arte, assim como
de canalizações para água e gaz

Montagens e reparações de electricidade

FERRAGENS PARA DOSSIERS

Artigo Nacional mais perfeito e barato do mercado

Juntas de cobre de todos os feitios, tanques
para resfriamento de motores em todas as
dimensões, filtros e bombas para óleo e
gasolina, etc., etc.

Encarrega-se de todos os trabalhos
de casquinheiro e serralheiro mecâ-
nico e civil

Preços sem competência e perfeição no aca-
bamento de todos os trabalhos que executar

151, Rua Silva Carvalho, 151

Telefone 62030

LISBOA

AGÊNCIA BARATA

Sede: Rua Saraiva de Carvalho, 200

Residência: Rua Saraiva de Carvalho, 182

P. B. X. 6 1113

Os melhores auto-cars funebres
Garage e Oficinas próprias

GARAGE E OFICINAS:

RUA FRANCISCO METRASS, 69 a 73

L I S B O A

Produtos LAC
do Laboratório SIMÕES SERRA
Propriedade e direcção permanente do farmacêutico
CARLOS AUGUSTO ANES
Registo da D. G. S. N.º 647

Vinho LAC Tónico reconstituente $\frac{1}{2}$ garrafa 20\$00
12\$00

Rua da Bela Vista à Lapa, 88
TELEFONE 6 1410 **LISBOA**

António André

com Oficina de Torneiro de Metais e Canalizações

Candieiros, Torneiras de todos os sistemas, Autoclismos, Válvulas, Esquentadores para banho, Lavatórios, Tinas, Retretes, Bidets, Instalações Eléctricas e Campainhas.—Canalizações para Água, Gás e Esgotos, Aquecimento Central e Chufages

56-A, Rua de S. João da Mata, 58—**LISBOA**—Telefone 6 4253

JOSÉ JOAQUIM REAL
TORREFACÇÃO DE CAFÉ

Cafés torrados e moídos, chicória, chás e especiarias

123, RUA DE S. BENTO, 123-A

Telefone 6 0429 **LISBOA**

J. Alves & Martins, L.^{da}

Madeiras de todas as qualidades—Vigamento Casquinha Prancha—Telha tijoleira—Sanitários—Areia e Cal—Cimento—Tubos de Grés e de Barro—Barro refractário—Azulejos—Cantarias—Tijolo de todas as qualidades

6, RUA DE S. BENTO, 8

Telefone 6 2729 **LISBOA**

Atilio Gomes & Moraes, L.^{da}

Oficinas de Reparações em Automóveis de todas as marcas e Motores de Barcos a Gazolina

14, Rua do Arco (a S. Mamede), 16—Telefone 6 3032—**LISBOA**

AZEVEDO & PEREIRA, L.^{DA}

Sucessores de JOÃO DE AZEVEDO—Casa Fundada em 1906

Fabricantes e exportadores de conservas alimentícias

Filiais: Rua da Pascoa, 83—Mercado 1.º de Dezembro—Mercado 24 de Julho—**LISBOA**. Escritório e Armazens: Rua da Arrábida, 48
Telefone 6 0257—**LISBOA**

Oficina de Construção e Reparações de Balanças de AGOSTINHO JOSÉ CESÁRIO

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÕES DE BÂSCULAS E BALANÇAS DE TODOS OS SISTEMAS.

SERRALHARIA CIVIL E MECANICA

ORÇAMENTOS GRÁTIS

Travessa dos Prazeres, 11—Porta 3 (à R. Saraiva de Carvalho)
TELEFONE 6 2968 LISBOA

Fábricas de: Alcool rectificado, extra neutro 90°

Alcool desnaturado e Aguardente vinica 77

Sociedade Lusitana de Destilação

E. FONSECA & C.^a

Escritórios: Lisboa—Rua Vitorino Damá io, 26, 1.º—Telef. 6 1168 e 6 1169—Telegr. «Alcool».

Pôrto—Rua das Carmelitas, 100, 2.º—Telef. 1915

José Corrêa

Oficina de Torneiro e Serralheiro Mecânico

Pintura e Reparação de Automóveis

Encarrega-se de todos os trabalhos de automóveis, máquinas de ascensores, sem-fins, rodas helicoidais e mecânica geral

RECTIFICAÇÃO DE CILINDROS COM MÁQUINA ESPECIAL

Pinturas a Esmalte «Nitro-Celulose»

“ D U C O ”

Rua de S. Bento, 634
Telef. 6 0619 LISBOA

CARPINTARIA MECANICA E SERRAÇÃO
"A PRIMAVERA"
 DE
ROBERTO SERRA

Aparelhos e Moldados em todos os géneros
 Guarnecimentos para Carpintaria e Marcenaria
 Madeiras Nacionais e Estrangeiras
 Escadas, Portas, Caixilhos e Armações
 para Estabelecimentos
 Materiais para Construção
ORÇAMENTOS GRATIS

RUA INFANTARIA DEZASSEIS, 18
 Telefone 6 0748 **LISBOA**

MECÂNICA, BATE-CHAPA, PINTURA E ESTUFADOR

Reparações em Automóveis, Motores a Óleos Pesados,
 Máquinas Agrícolas e Industriais, etc.
 Construção e Reparação de Carrocerias



A AUTOMOBILISTA
 de
CAMPO DE OURIQUE,
Limitada

75, R. FRANCISCO METRASS, 77 - Tel. 6 1704
LISBOA

FABRICAM-SE
 ENGRENAGENS,
 SEMI-EIXOS,
 VEIOS DE —
 TRANSMISSÃO E
 — CAVILHAS
 DE MOLA

Carregam-se
 Baterias

NEVES

Encarregam-se de rectificações
 e encamisagens de cilindros.
 Serviço rápido

&
MONÇÃO

Todo o trabalho de
M E C A N I C A
CUNHOS E CORTANTES

Oficinas de fabricação de material eléctrico

6, Beco da Pedreira, 6-A (à Rua Campo de Ourique)
 Entre os números 246 e 248

TELEFONE
 6 0 2 3 7

LISBOA

MADEIRAS

Importação de madeiras brasileiras, casquinha, pitch-pine, etc.
 Fábrica de madeiras contraplacadas, marca «SEVERO»
 Aduelas e arco de ferro para tanoaria

TORRENS & MARQUES PINTO, L.^{DA}

Rua Vasco da Gama, 33 a 37

Telefones P. B. X. 6 0176-6 0177-6 0178

Teleg. FLORESTAL

L I S B O A

METALÚRGICA MODERNA

DE

FRANCISCO DE ALMEIDA SOUSA

OFICINA DE TORNEIRO DE METAIS

INSTALAÇÕES PARA ÁGUA, GAZ E ELECTRICIDADE
 Especializado na manufactura de JUNÇÕES STROCE
 e AGULHETAS com bocais desmontáveis de diversos cali-
 bres e de outras peças próprias para serviço de incêndio

PREÇOS MÓDICOS

680, Rua de S. Bento, 680
 Telefone 6 3 0 5 2

LISBOA

Fundição Tipográfica GINI

DE

MANUEL GUEDES, L.^{DA}

Máquinas, Mobílias, Acessórios, Tipos comuns e de fantasia,
 Vinhetas, Material Branco, Fileteria de latão

Representantes e Depositários
 das tintas holandesas VAN SON

Tipográfica, Litográficas,
 Offset e Fôlha de Flandres

Telefone

Eseritório e Armazéns:

2 5 9 2 8

Rua Nova da Piedade, 62 a 62-B **Lisboa**



LIMPA METAIS
"SELET"

SABÃO PARA POLIR METAIS
 E LUSTRAR NIQUEL

ANTÓNIO TELLES

(Casa Fundada em 1901)

99-101, Rua Saraiva de Carvalho, 188

Telef. P. B. X. 6 0018

LISBOA

S. PEREIRA, LIMITADA

IMPORTADORES DE MADEIRAS DO BRAZIL
 E OUTRAS PROCEDÊNCIAS

Séde: — Rua de Garcia de Orta, 69 — **LISBOA**

Filial: — Boulevard da República, 45, 1.º — **PARÁ-BRAZIL**

Telegramas: — **VIMEIRENSE**

Telefone: — 6 0926

CARPINTARIA E MARCENARIA

JOSÉ ALVES LUCAS

Executa todos os trabalhos concernentes à sua arte. Es-
 pecialidade em estilo americano. Reparações em móveis
 antigos e modernos. Recortes em madeira e em metais
ORÇAMENTOS GRATIS

R. Saraiva de Carvalho, 207, porta F—Telef 6 2936—**LISBOA**

Bairro da Graça

**Os seus monumentos históricos — A sua actividade
comercial e industrial — A sua ânsia sempre insatisfeita
de evolução e aperfeiçoamento**

O bairro da Graça é não só um dos mais pitorescos de Lisboa, oferecendo dos seus miradouros interessantes perspectivas, como também é um dos mais activos e laboriosos centros comerciais e industriais, muito contribuindo para o desenvolvimento e progresso da capital. O bairro possui igualmente diversos edifícios históricos. Ali se encontram, por exemplo, o Castelo de S. Jorge, o Templo de S. Vicente de Fóra, a Igreja da Graça e o Convento da Penha de França.

O portal da entrada do Castelo, erguido em 1846, ocupa o lugar da antiga porta de Alcáçova, chamada depois *de S. Jorge*. Na rectaguarda uma escada dá acesso a uma varanda de vigia. As outras duas portas de acesso ao Castelo são as *de Martin Moniz e da Traição*. As muralhas do Castelo que estão sendo presentemente restauradas, têm cerca de 10 metros de altura, e, na quadrela da face E., uma espessura considerável, quasi 5 metros.

De todos os pontos do Castelo se desfruta um panorama empolgante, digno por si só de uma visita a este monte histórico, que certamente foi o «habitat» dos primeiros povoadores de Lisboa. E' ele, de facto,

o ponto eleito para apreendermos os mais originaes aspectos da capital e a visionarmos na fôrça e na grandeza do passado.

O TEMPLO DE S. VICENTE DE FÓRA

Depois do Castelo de S. Jorge, temos o Templo de S. Vicente de Fóra que foi inaugurado em 1629, sofrendo muito com o vendaval de 1724 e o terramoto de 1755. Por causa das obras da Sé, esteve ali instalada a Patriarcal de 1773-92 e 1858-63, tendo também servido o edifício de paço patriarcal desde 1834 até ao advento da República.

A bela fachada de S. Vicente de Fóra, assim chamado por se achar fóra das velhas muralhas godas, é em estilo renascença do século XVII. Sobre o adro de largas escadarias eleva-se até ao primeiro entabelamento, que assenta sobre os capitéis de dez colunas dóricas. Nos três intercolúnios centrais rasgam-se três portas sobre as quais se cavam três nichos com as imagens de S. Sebastião, Santo Agostinho e S. Vicente, encimadas por áticas, as dos lados triangulares, curva a do meio.

O edifício do antigo Paço Patriarcal é

decorado com um excelente portão do mesmo estilo e nele se rasgam janelas características do século XVII. O interior da Igreja, que tem 74 metros de comprimento por 18 de largura no cruzeiro, é ainda mais belo, impondo-se pelas proporções e pela majestade. «O efeito do interior — escreve Haupt — é dos mais nobres em território português, talvez mesmo da Europa». A grandiosa abóbada de berço que cobre a única nave é relevada de caixotões de mármore branco e negro, sem labores, assentando a cornija sobre 16 pilastras de belos capitéis, cujos intervalos se rompem de janelões que inundam de luz o templo, cujo corpo tem 5 capelas de cada lado.

No Panteão da Casa Real de Bragança, mais conhecido por Panteão de S. Vicente, mandado erigir em 1855 por D. Fernando II no antigo refeitório do Convento, estão os cadáveres embalsamados de todos os reis da dinastia brigantina desde D. João IV (1656) até D. Carlos (1908), alguns deles em caixões com tampa de vidro. Ali estão também os cadáveres do infante D. Afonso, D. Luís Felipe e D. Manuel, irmão e filhos de D. Carlos, e os restos mortais de Nun'Alvares, vindos do Carmo.

A IGREJA DA GRAÇA, TÚMULO DOS ALBUQUERQUES — O CONVENTO DA PENHA DE FRANÇA

Passemos agora à Igreja da Graça. É um templo duma só nave. O teto da capela-mór, a claro-escuro, foi pintado por Pereira Júnior, o do corpo da Igreja por João Vaz e Amaral. A imagem do Senhor dos Passos ali existente, data do século XVIII, e é de madeira do Brasil e articulada. Na casa do capítulo desta Igreja existem os túmulos dos Albuquerque, entre os quais o do grande guerreiro Afonso de Albuquerque. A devoção em Lisboa pelo Senhor dos Passos ainda hoje é bastante grande, remontando ao século XVI o costume de ir às sextas-feiras beijar o pé da imagem. A procissão dos Passos da Graça que se faz desde 1587 é a mais concorrida da capital. A fachada principal da igreja dá para um terraço com sicómoros donde se desfruta um admirável panorama.

Mais adiante da Graça temos, finalmente, a Penha de França, um dos grandes miradouros da capital, em cuja crista se ergue a Igreja do mesmo nome.

A fundação do Convento da Penha de

França, que era da ordem dos eremitas calçados de Santo António, data do fim do século XVI, em cumprimento dum voto feito no campo de Alcácer-Kibir por um soldado de D. Sebastião, o imaginário António Simões. O templo foi concluído em 1598 e o Convento em 1635. O terramoto de 1755 destruiu-o inteiramente, sendo restaurado com o auxílio do Marquês de Marialva e outros devotos.

A actual Igreja é de forma oitavada. A imagem do senhor, assenta sobre uma penha em que se vê uma igreja de madeira (que dizem ser a reprodução da antiga ermida), é ainda a que foi esculpida por António Simões. O templo teve ainda algumas boas imagens e quadros de Pedro Alexandrino.

A GRAÇA É UM BAIRRO ONDE HÁ UM RITMO DE ACTIVIDADE PERSISTENTE

O bairro da Graça é bastante populoso e conta numerosos estabelecimentos comerciais e industriais, montados com todos os requisitos modernos, e importantes empresas, que desenvolvem uma enorme actividade, dando uma imagem dinâmica do seu extraordinário movimento. É neste importante bairro que se encontra a grande fábrica de bolachas e chocolates «A Favorita», estabelecimento industrial de primeira ordem, onde algumas centenas de operários ganham o pão e dezenas de máquinas põem um ritmo nervoso de trabalho e de actividade verdadeiramente surpreendente.

Outras fábricas e oficinas modelares, ocupando vastas áreas, se encontram neste bairro, verdadeira colmeia de trabalho, onde arde uma luz de puro nacionalismo. Na verdade, é um centro industrial e comercial que dá exemplos de civismo e de trabalho. No seu seio há tesouros de energia, uma riqueza imensa de força de vontade, uma ânsia sempre insatisfeita de evolução e aperfeiçoamento. Tradicionalmente activo, o seu povo é, pois, parte integrante desse bloco de vitalidade, onde se dignifica e eleva o prestígio do trabalho nacional.

A Graça dá-nos a imagem fiel da vida agitada da cidade nas suas expressões mais vivas de laboriosidade. Todo o seu comércio e indústria ocupam um lugar proeminente, muito concorrendo para estabilizar a situação económica por que em pleno ressurgimento está passando o País.

Fábrica de Saltos

E

Fôrmas em Madeira

Diamantino & Branco, L.^{da}

A indústria nacional progride extraordinariamente e, dia a dia, o público tem conhecimento de novas iniciativas de homens arrojados, patriotas verdadeiros, que se arriscam e comprometem capitais para desenvolver o fomento da Nação, agitar o comércio e dar trabalho a quem precisa de trabalhar — que o mesmo é servir, e bem, o nosso País.

Há, porém, ainda muitas indústrias que o grande público não conhece, porque à sua volta não se fez, como era justo e necessário, a precisa publicidade.

Vamos, por exemplo, ao bairro da Graça e deparamos com uma organização industrial que honra o país e dignifica os seus dirigentes, industriais activos e sabedores.

Queremos referir-nos à Fábrica de Saltos e Fôrmas em Madeira, da firma Diamantino & Branco, L.^{da}, situada no Bêco do Forno (Vila Berta) à Graça (Telefone 26573). É justo falar nesta fábrica, porque ela representa um esforço notável, uma grande obra que é necessário louvar e pagar. A indústria de saltos e fôrmas em madeira, tem nesta fábrica um dos seus melhores elementos de vitalidade. Por isso se explica que tenha ao seu serviço operários competentes que trabalham num ambiente de ordem e de disciplina.

Os saltos e fôrmas deste conceituado estabelecimento fabril são os que melhor se fabricam no País, razão por que são já bem conhecidos e preferidos a quaisquer outros, pois impõem-se pela sua resistência, qualidade e perfeição.

A actividade da firma Diamantino & Branco, L.^{da} não tem limites e raros industriais podem ufanar-se dum tão nítido sentido do cumprimento dum dever voluntariamente imposto. É, na verdade, uma firma que tem um justo lugar de relêvo entre os estabelecimentos da especialidade do nosso País.

O maior sortido pelo menor preço
EIS O LEMA
DOS

ARMAZENS DO ROSSIO
QUE TÊM

Secções de Lãs, Algodões,
Sedas, Camisaria e Retrozaria

ARMAZENS DO ROSSIO
DE

J. MATTOS
Rossio, 79--R. dos Correeiros, 329

TELEFONE 22403

Enviam-se encomendas à cobrança
Peçam Amostras

FÁBRICA LEÃO, L.^{DA}

R. DO BARÃO, 10 — P. B. X. 2 5242 — LISBOA

Únicos fabricantes e vendedores da já consagrada bebida

«PECEGUINHA»

FÁBRICA DE CORDÕES DE SEDA

DE

Olegário da Silva Andrade

Travessa S.^{to} António da Sé, 11, 1.^o—Telef. 2 3489

L I S B O A

OFICINAS ELECTRO-MECANICAS DE CARPINTARIA E MARCENARIA

Serração, Estância de Madeiras e Materiais de Construção

BALSA, BRANCO & BERNARDO, LIMITADA

Serragem, moldagem e aparelho de madeiras

Madeiras de côr em paus, prancha e serradas em todas as dimensões. Pinho de Leiria, serrado, em todas as qualidades para edificações e móveis, Guarnecimentos em pinho e côr para móveis e construção civil. — Folha de cutelo e placagem MASONITE

77 e 79, Rua da Bombarda, 81 e 83 — Telefone 45830 — LISBOA

STORES IDEAL, L.^{DA}

Conforto
Comodidade

só se consegue com os nossos stores

Montai um para experiência



ORÇAMENTOS GRÁTIS

Rua Serra Vidal, 22

Bairro Estrela de Ouro (à Graça)

Telefone 43264

L I S B O A

ENCERADOS—ALUGUER. E VENDA
Vestuário de Oleado



DE

L I S B O A

Campo de Santa Clara, 78 LISBOA

6, Largo das Portas do Sol. 7 — Telefone 2 2994 — LISBOA

Um nome de destaque na Construção Civil Portuguesa



**Diamantino Tojal, a sua obra, o seu trabalho e a sua
perícia — Um homem honrado e prestigioso — Um cons-
trutor hábil e consciente**

N O domínio da construção civil, reformou-se o estilo, a arquitectura evolucioneou e os prédios novos aparecem de linhas elegantes e simples, destruindo os velhos e gastos estilos antigos. Mas se no exterior, as construções tomaram novos rumos, nos interiores, mais delicadeza, mais arte, mais beleza foi necessária para tornar a vida o mais agradável possível, para valorizar o ambiente onde se vive ou se trabalha. Aqui há uns vinte anos, quem pensaria que as casas, os pequenos e grandes edifícios seriam dotados do conforto dado pela harmonia do conjunto, conforto tão necessário à vida como o sol, a água e o ar?

O progresso alucinante da vida moderna exige dia a dia novas comodidades, aperfeiçoamentos naturais e imprescindíveis e, por isso, varavilhosas construções surgem e erguem-se para corresponder a essas necessidades e a essa ânsia de perfeição.

Agora, que dedicamos o presente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aos populosos e importantes bairros das Avenidas, Graça, Campo de Ourique, Estrêla e Santos, onde há construções de linhas moderníssimas e elegantes, é o momento para aludirmos ao distinto e conhecido construtor civil, sr. Diamantino Tojal, um nome conhecido de todo o país, um elemento prestigioso, activo, inte-

ligente e conhecedor profundo da sua indústria. Registrar, por isso, nas nossas colunas, o nome do sr. Diamantino Tojal — que êle nos perdõe esta traição — é render-lhe homenagens a que tem jus, pelo seu valor, pelo seu espírito empreendedor, pela sua actividade, postos ao serviço do bom nome de Lisboa, que graças às suas iniciativas e de outros construtores, tem hoje o aspecto de uma grande capital europeia.

**Quem é Diamantino Tojal — Grandes
construções a atestarem competên-
cia e honestidade profissional**

Diplomado pelo Instituto Industrial de Lisboa, Diamantino Tojal cedo começou a lutar, para conquistar dignamente a glória dum nome honrado e prestigioso. Aos vinte e cinco anos, sem ambições desmedidas, cheio de coragem e de optimismo, não olhando a incertezas, a preconceitos, a caminhos tortuosos e a obstáculos de toda a espécie, atirava-se para as primeiras lutas, de cabeça erguida e cheio de confiança no futuro.

Filho do conhecido construtor civil Joaquim Francisco Tojal, há quinze anos que a sua alma de

trabalhador infatigável é a mesma, nunca se deixando tomar de orgulhos inúteis, irritantes e prejudiciais.

Para bem se compreender o esforço e a actividade de Diamantino Tojal e para se ver justificado o prestígio de que actualmente goza em Portugal, bastará dar um resumo do que tem feito em Lisboa e na província. São da sua responsabilidade, as seguintes obras de vulto:

- Piscina do Sport Algés e Dafundo;
- Cinema Stadium do Sport Algés e Dafundo;
- Instituto Português de Oncologia;
- Estúdio da Tobis Portuguesa;
- Creche do dr. Moreira Júnior no Alto do Varejão;
- Transformação do Instituto Pasteur de Lisboa (as obras levadas a efeito neste Instituto são mais importantes, sob o aspecto técnico, do que se o fôsem completamente de novo);
- Moradia do sr. António Lara;
- Bungalouvo do sr. António de Sousa Lara;
- Palacete do sr. Fred Abecassis, no Estoril;
- Moradia do sr. Vasco Ribeiro, na Estrada de Benfica;
- Moradia do sr. João A. Baptista, na Rua Marquês da Fronteira;
- Garagem Auto-Lisboa, hoje Auto-Avenida, na Avenida da Liberdade;
- Moradia da sr.^a D. Isaura Lambertini Laranjeira, na Rua António Enes;
- Loja das Meias, no Rossio;
- Armazéns Grandela, remodelação do edifício e primeiro pavimento;
- Estabelecimento J. S. Roda, remodelação;
- Camisaria Phenix, da Rua Augusta;
- Restaurante Impérium, da Rua do Ouro;
- Remodelação completa do Café Nicola;
- Palacete do sr. dr. Luiz de Sousa Lara, na Rua Castilho;
- Moradia do sr. Virgílio de Castro Simões, na Rua Sampaio Pina;
- Herdade Palma (Alentejo) propriedade do sr. José Pósser de Andrade;
- Novo Manicómio de Lisboa;
- Moradia do sr. Isidoro Sampáio de Oliveira, na Avenida da República;
- Casa de Repouso dos Inválidos de Comércio;
- Seminário Patriarcal de Cristo-Rei, nos Olivais;
- Seminário Patriarcal de S. Paulo, em Almada.

A Igreja de Nossa Senhora de Fátima

— Um homem que confiou nos recursos da técnica e na força da sua vontade

Por último, temos a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, magestoso edifício ao qual nos referimos noutro lugar.

Convidado a assumir uma das maiores — se não a maior responsabilidade de toda a sua vida de construtor, Diamantino Tojal não hesitou diante do projecto, a-pesar da sua larguíssima experiência, e dentro da modéstia que é timbre da sua personalidade, trabalhando dia e noite, cumpriu com brilhantismo o seu dever, construindo a mais bela igreja de Portugal contemporâneo, uma das mais lindas, das mais imponentes da Europa. O novo templo não é apenas uma obra arrojada da arquitectura moderna, de linhas sóbrias, cheias de superior intenção artística. É também uma vitória brilhante de construção moderna — uma vitória que se deve a Diamantino Tojal. É bom salientar que grande parte do interior do Templo é revestida de riquíssimos mármorees portugueses, cuja colocação exigia especiais cuidados.

O nome deste glorioso construtor fica ligado à nova Igreja de Nossa Senhora de Fátima e toda a obra atesta eloqüentemente a sua competência, a sua audácia e a sua formidável força de vontade, levando a cabo a construção do novo templo com um escrúpulo e um amor que dificilmente alguém ultrapassará.

Uma alma aberta amplamente à idea de bem fazer

Diamantino Tojal tem sabido estabelecer, entre o seu pessoal, um ambiente de intensa cooperação, de verdadeira e sólida amizade, num plano de mútuo respeito e de mútua compreensão. Do mais humilde aprendiz ao operário mais experimentado, do ajudante ao mestre, do elemento de modesto cargo ao dirigente supremo, todos comungam na mesma vontade de progresso inteligente e de colaboração leal. Diamantino Tojal, que é, sem dúvida, uma das figuras de maior destaque na construção civil portuguesa, que poder ser considerado um dos principais renovadores da técnica do seu ramo de actividade, apresenta-se-nos, ainda, sob o aspecto interessante de benemérito. Toda a cidade de Lisboa conhece e admira as suas excepcionais qualidades de character; todos nele admiram as virtudes de homem de trabalho, todos lhe reconhecem a bondade largamente manifestada em dar trabalho a quantos d'ele necessitam. É sempre uma alma aberta amplamente à idea de bem fazer. Jámais quem quer que fôsse d'ele se aproximou em vão. Jámais viu, na sua frente, um rosto contraído pela dôr ou pelas angustiosas preocupações da falta de recursos, que não tratasse imediatamente, de minorar essa dôr ou auxiliar a resolução do torturante problema. Com tal bondade, poderia Diamantino Tojal revelar-se orgulhoso da sua actividade. Mas não. É de uma modéstia absoluta, que mais o nobilita e prestigia, que mais indica ser a sua alma um diamante da mais pura água finamente lapidado.

GERMANO

SERRALHARIA CIVIL



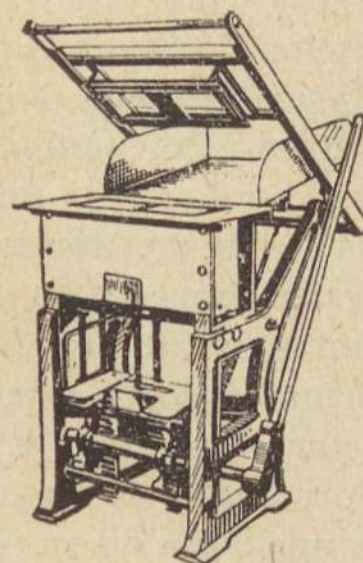
MACHADO

MECANICA E FORJAS

MÁQUINAS PARA BLOCOS DE CIMENTO E BETONEIRAS

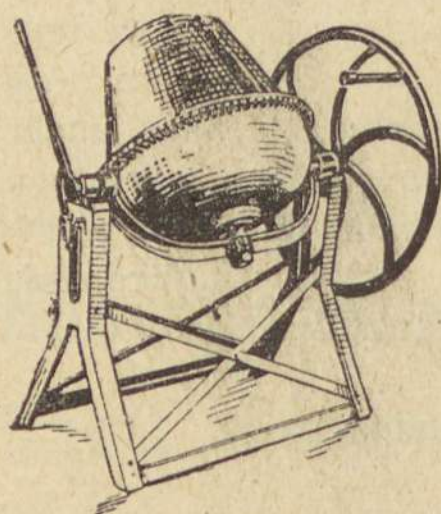


MONTAGEM E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS—POR-
TÕES, PILARES, GRADEAMENTOS, ESTUFAS E CA-
SAS FORTES—CONSTRUÇÃO DE SALAMANDRAS—
FOGÕES DE SALÃO E DE COZINHA, COM E SEM
ÁGUA QUENTE, PARA PARTICULARES, EXÉRCITO
E HOTEIS—ENCANAMENTOS PARA ÁGUA E VAPOR



Calçadinha do Tejolo, 45-A

(ÀS ESCOLAS GERAIS)



TELEFONE

27237

Lisboa

BAIÃO & MARTINS

3-A, AVENIDA GENERAL ROÇADAS, 3-B—LISBOA

Telefone 4 4338

FÁBRICA—LICORES E MOAGEM—CAFÉS

Fabrico Esmerado de Licores, Aguardente,
Genebras, Xaropes e Vinhos Licorosos

ARMAZÉM DE REVENDA

CAFÉS, CHÁS, VINHOS FINOS,
ESPECIARIAS, DIVERSOS ARTIGOS

Prefiram os nossos produtos...

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}
 RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 2 2091 (três linhas) — Estado 390
 Enderêço telegráfico: LUSALITE

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
 Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Escritórios { **Lisboa—Rua Instituto Virgílio Machado, 14**
 (à Rua da Alfândega) — TELEFONE 2 0052
Pôrto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9
 TELEFONE 2342

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
 TELEFONE 2 6415

Sucursal 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 outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
 fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo cam-
 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

Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO **BEIRAM (MARVÃO)**

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

Policlínica da Rua do Ouro

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 5 horas
 Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações — às 5 horas
 Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — às 10 horas
 Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
 Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
 Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos — às 4 horas
 Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças — às 12 horas
 Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 2 horas
 Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
 Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 12 horas
 Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

AOS FERROVIÁRIOS

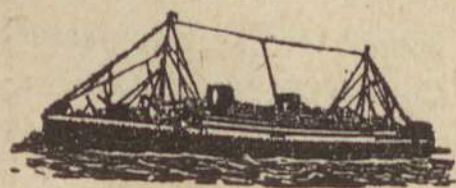
DO CONTINENTE
 E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

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

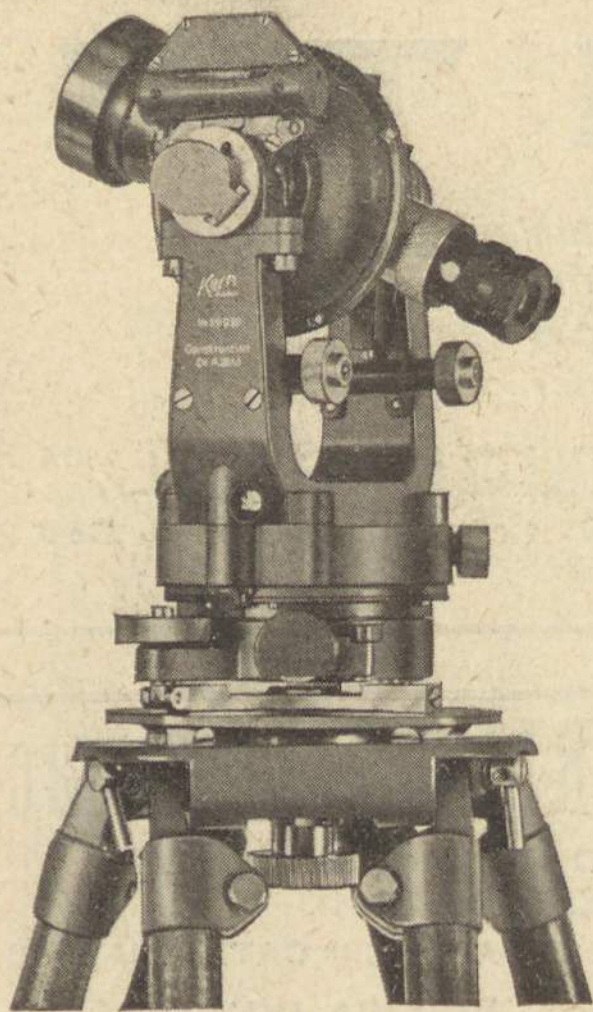
EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



Kern
AARAV
SUISSE

A última criação do Dr. H. Wild, para poligonometria, triangulação secundária e outros trabalhos. Novos e importantes dispositivos permitindo um trabalho mais rápido e preciso.

TEODOLITO D K 1

À venda em todas as casas da especialidade

AGENTES EM LISBOA

CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}

15, Rua dos Fanqueiros

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330.000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

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 mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Europêa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 2 0911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

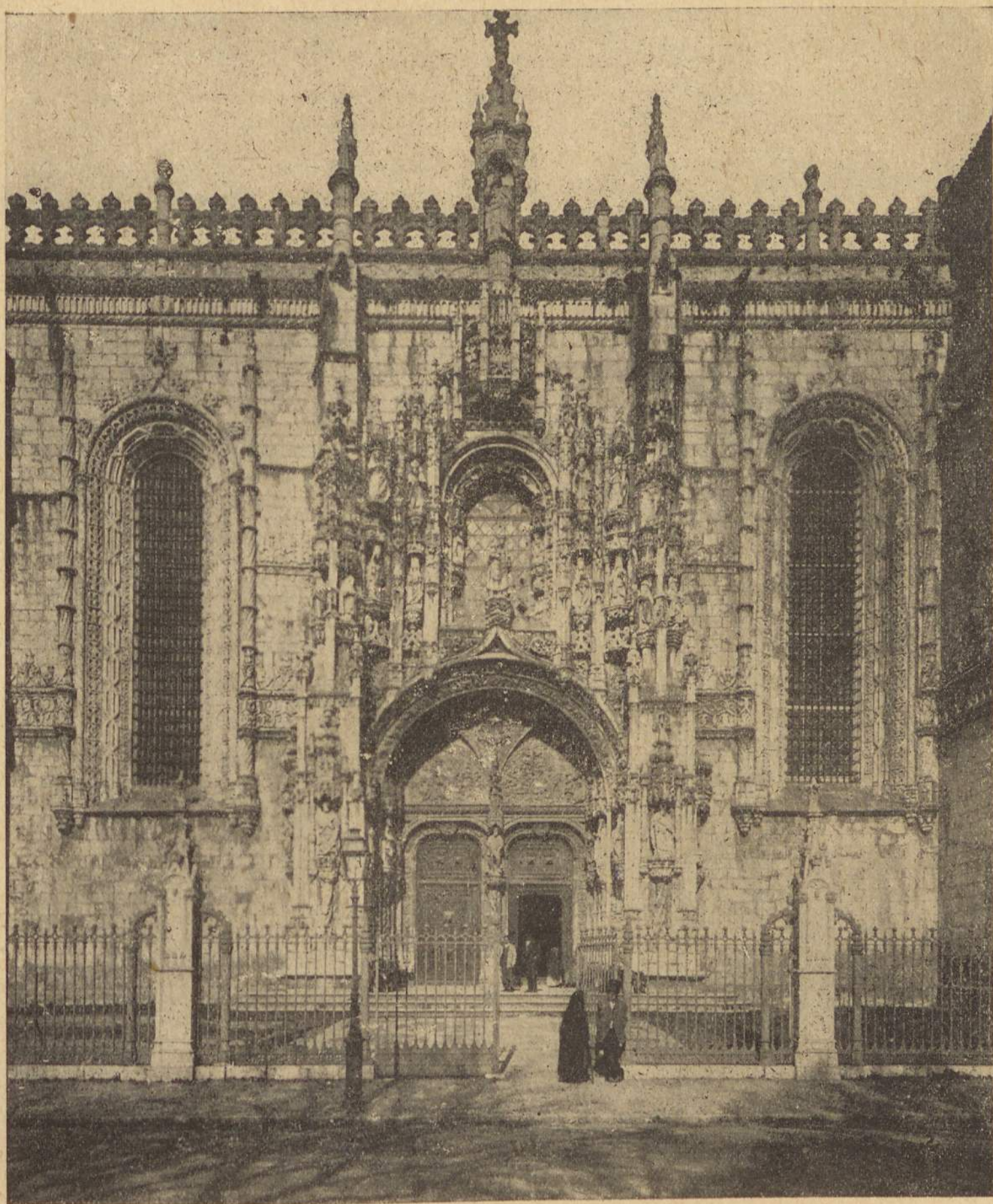
“A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942



Pórtico da Igreja dos Jerónimos

LISBOA