

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 126
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1425

1 — M A I O — 1 9 4 7

ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

A Companhia Tramway a Vapor — Lisboa-Cintra (Larmanjat), por Carlos Bivar	89
Congresso dos Caminhos de Ferro	91
O que todos devem saber	92
As companhias francesas convidam-vos a viajar	93
Ecos & Comentários, por Sabel	96
Programa das Comemorações do VIII Centenário da Tomada de Lisboa	97
O Turismo Suiço	99
Recortes sem Comentários	100
Espectáculos	101
Parte oficial	102
Impressões de viagem	103
As festas da cidade do Porto	106
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	106
A Doca de Leixões	106
Jardim Zoológico de Lisboa	107
Há 50 anos	107
Publicações recebidas	108
S. João da Madeira	109
A vila de Seia e as suas condições turísticas	113
Gouveia centro de trabalho e estância de repouso	114
Perorações de Frei Gil em lá menor acerca do centenário da Se- vera..., pelo Reporter Jorge	116

A Companhia Tramway a Vapor

— Lisboa-Cintra (Larmanjat)

P o r C A R L O S B I V A R

ATÉ 2 de Abril de 1887, data em que a locomotiva da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ou simplesmente hoje a C. P., abriu à exploração a linha de Alcântara-Terra a Sintra, numa extensão de vinte e oito quilómetros, eram perfeitamente legítimas as aspirações dos habitantes daquela vila à melhoria do sistema de comunicações com a capital.

Duas tentativas, uma das quais não chegou a concretizar-se, se notabilizaram, há meio século, para a realização de tais aspirações. A primeira fôra concebida pelo engenheiro francês Debrousse, que não conseguiu construir a sua projectada linha de caminho de ferro para transporte de passageiros. A outra, a Larmanjat, foi construída e entrou em exercício desde Outubro de 1873.

A Lisbon Steam Tramway Limited, com sede em Londres e representada em Lisboa por Eduardo Pinto Basto & C.ª, seus agentes e directores, requereu ao Governo a aprovação da cessão que a ela fizera o Duque de Saldanha, das concessões que lhe haviam sido feitas para o estabelecimento de vias férreas obedecendo ao sistema Larmanjat, nome do engenheiro, também de nacionalidade francesa, a assentar em várias estradas do continente português.

Essas concessões incluiam as seguintes vias: entre Cascais e Pero Pinheiro; entre Lisboa e Leiria, passando pelo Lumiar, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Alcobaça e ainda uma outra de Lisboa a Cintra, pela ponte de Carenque, com ligação por meio de um carril estabelecido em parte da estrada de circumvalação de Lisboa, etc. A aprovação fôra outor-

gada pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, por decreto de 29 de Fevereiro de 1972, sendo ministro António Cardoso Avelino.

O carril a assentar na estrada de Lisboa a Sintra havia sido permitido pelo decreto de 11 de Julho de 1871, sendo ministro o Visconde de Chanceleiros, passando pela ponte de Carenque, Colares e Mafra, para passageiros e mercadorias. A concessão fixava em quatro anos o prazo para a construção dos caminhos de ferro pelo dito sistema, Larmanjat, «misto de um só carril», o qual seria assente fora do eixo da estrada em um dos seus lados ou em uma das bermas a fim de não embaraçar a passagem dos outros veículos, ficando o requerente obrigado a não danificar a estrada, responsabilizando-se pelos estragos que porventura nela fizesse e a transportar gratuitamente as malas do correio. As carruagens deveriam ser as do melhor modelo, suspensas sobre molas, e devidamente resguardadas.

O requerente obrigava-se a manter, constantemente, em bom estado a linha férrea e a estrada, ficando também sujeito às leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgassem sobre viação pública.

E, a partir de 1 de Outubro de 1873 o caminho de ferro a vapor, sistema Larmanjat, na extensão de vinte e seis quilómetros, era um facto, pois fôra autorizada a sua circulação por portaria de 28 de Junho do referido ano de 1873, com os preços estabelecidos de: 550 réis na primeira e de 400 reis na terceira, não existindo a segunda classe. As tarifas da Companhia Real desde o Rossio (31 quil.) eram de 620 reis na primeira, 490 reis na se-

gunda e de 350 reis na terceira classe. As paragens do Larmanjat eram: Lisboa, Portas do Rego; Sete Rios; Benfica; Porcalhota (Amadora); Ponte de Carenque; Queluz; Cacém; Rio de Mouro; Ranholas e Cintra. (Cintra).

Para as Portas do Rego, estabeleceria a Companhia um serviço de «char-à-bancs» partindo da Estação Central da rua das Portas de Santo Antão (hoje rua Eugénio dos Santos).

* * *

A Cintra de então era o lugar favorito, o ponto de reunião obrigatório estival da nova aristocracia do liberalismo e dos brasileiros de torna viagem e o duque, fatigado da sua longa carreira de guerreiro, queria ajudar a introduzir no país os melhoramentos materiais justificativos da sua adesão e apoio ao novo sistema político e, pode dizer-se, ao esforço para o remate das lutas fratricidas em terra portuguesa.

Ligando por via férrea a capital à vila de que foi donatária a Rainha Santa Isabel, os curiosos lisboetas e os turistas estrangeiros, admiradores do belo e do grandioso, poderiam, com relativa comodidade, deslocar-se da capital. O Palácio e quinta da Pena, o Castelo dos Mouros, a Cruz Alta, o Ramalhão, o píncaro da Peninha, o pôr do sol, contemplado desde o Cabo da Roça, a Pedra de Alvidrar, são curiosidades que a retina dos que a observaram jamais deixará de conservar. As festas da realeza constitucional não deixariam de atrair à vila a chusma dos domingueiros ávidos de sol e de sensações.

A Praia das Maçãs, as quintas dos particulares, pertenças dos representantes da antiga nobreza, dos novos titulares e dos magnates da finança eram atractivos e pretextos para piqueniques e exibição de equipagens a adi-

cionar ao conjunto, não deixando de garantir o êxito da empresa que ia substituir os «char-à-bancs» e outros veículos de transporte morosos e incómodos, solavancando os passageiros, ao percorrerem as estradas esboroadas e poeirentas construídas segundo a moda da época.

A fama da região cantada por Byron; Monserrate, vivenda habitada e descrita por Beckford; o Palácio e quinta dos Seteais habitado por D. João VI e D. Carlota Joaquina; a Quinta da Penha Verde do egrégio defensor de Diu, D. João de Castro; o Palácio da vila e tantos outros motivos de descrição e de saudade eram factores mais do que suficientes e convidativos para a investidura do numerário.

O sistema, porém, parece que não agradara a gregos nem a troianos, quere dizer: nem aos rotineiros nem aos progressistas. Aos primeiros, talvez, por que se sentiam lesados nos proventos da exploração do seu sistema de transporte, por tracção animal, e aos últimos porque tal sistema não lhes satisfazia o ideal. Ambicionavam ser servidos mais rápida e convenientemente pelo sistema já em uso nas linhas do Leste e Norte. A fidalgoria, em vilegiatura na ridente e histórica vila, possuia as carruagens próprias e veículos destinados ao transporte de mercadorias.

Esta exploração do sistema de transportes Larmanjat, para passageiros e mercadorias entre Lisboa e Cintra, malograra-se passados três anos. A outra Empresa, Debrousse, não chegou a assentar a linha, talvez por englobar um plano de desenvolvimento da vila, pela construção do Bairro Estefânia, que é hoje uma aprazível área, modernizada no seu aspecto e atraente no seu conjunto, próximo das estações do caminho de ferro, dos eléctricos e das camionetas, que põem a vila em comunicação com outras regiões.



Congresso dos Caminhos de Ferro

A XIV sessão realiza-se este ano
em Lucerna, de 23 a 28 de Junho

SEGUNDO nos é comunicado directamente pela Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, com sede em Bruxelas, a XIV sessão realiza-se, este ano, em Lucerna, de 23 a 28 de Junho. É o primeiro que, depois da guerra, se leva a efeito.

Trata-se, como é do conhecimento público, da reunião periódica duma Associação científica composta por delegados das Administrações e Organismos de caminhos de ferro e seus respectivos Governos. Sómente esses delegados e representantes dos Governos poderão tomar parte nas deliberações da Associação Internacional.

O plano dos trabalhos do futuro congresso está já estabelecido, e a discussão das respectivas teses será feita em cinco secções, a saber:

I.^a Secção: Vias e Obras

Apresentarão teses nesta secção os seguintes congressistas: Mr. J. C. L. Train, engenheiro-chefe da London & North Eastern Railway; M. O. Leduc, engenheiro do Serviço Central das Instalações Fixas e da Construção da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e M. Van Rijn, engenheiro dos serviços de via da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro da Bélgica.

2.^a Secção: Tracção e Material

Nesta secção serão postos em discussão os problemas referentes à redução de peso do material de transporte, passageiros e mercadorias, sendo autores de teses os seguintes congressistas: Mr. Eyre A. W. Taubell, engenheiro da Southern Railway; M. R. Guignard, engenheiro da Divisão da Tracção dos Caminhos de Ferro Federais Suíços e o sr. J. de Aguinaga, subdirector da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

3.^a Secção: Exploração

Nesta secção serão apresentadas teses respeitantes à organização do serviço dos comboios, sob os pontos de vista de frequência e composição, e serão estudados os problemas de tracção a vapor



Linha aérea dos caminhos de ferro de Zugpiz

e das linhas electrificadas, pelos seguintes congressistas: Mr. R. J. Harvey, engenheiro consultor do Governo de Nova Zelândia; M. Lorriot, engenheiro chefe da Divisão Central de Movimento e Passa-

geiros da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, e por um representante dos Caminhos de Ferro neerlandeses.

4.ª Secção: Ordem Geral

Nesta secção serão apresentadas teses e estudos referentes à construção de habitações para o pessoal ferroviário de todas as categorias, pelos seguintes congressistas: Mr. A. P. J. Ball, da London Midland and Scottish Railway; M. E. L. Antonucci, chefe inspector do Serviço do Pessoal e Assuntos Gerais, do Caminho de Ferro do Estado Italiano, devendo tomar parte nas discussões, também como

congressista, um delegado dos Caminhos de Ferro portugueses.

5.ª Secção: Caminhos de Ferro Económicos e Coloniais

Nesta secção apresentará uma tese o sr. W. A. Vriellynck, engenheiro civil, director do Serviço da Tracção e de Material da Sociedade Nacional Belga dos Caminhos de Ferro.

* * *

A convite do Comité Executivo da Organização do Congresso de Lucerna, assistirá às sessões, como representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o nosso director sr. Carlos de Ornellas.

O que todos devem saber

Suspensão a título temporário e experimental das restrições ao consumo da energia eléctrica

O sr. Ministro da Economia redigiu o seguinte despacho: «Desde Abril de 1942 que o consumo de energia eléctrica, em Lisboa e em Setúbal, tem estado sujeito a restrições que o período de guerra que atravessamos justificou plenamente e para as quais a situação presente mantém justificação ainda.

Certo é, porém, que os consumidores particulares, principalmente, se habituaram durante este período de cinco anos a um critério mais económico de consumo e tudo parece indicar que já não são só únicamente as penalidades, mas também o hábito, que os mantém nos contingentes fixados.

Ao modesto consumidor, porém, torna-se mais difícil a sua adaptação e deverá pensar-se que sendo para ele mais penosas — e talvez menos justas — as sanções impostas, certo é que o libertá-lo delas não trás, praticamente, qualquer perturbação sensível no consumo geral, tão diminuta é a percentagem com que aquele pesa dentro deste.

Por outro lado as restrições impostas à iluminação pública estão criando, dentro de Lisboa, uma série de situações desagradáveis sem que, em consequência, se obtenha uma economia importante de combustível; com efeito não chega a 5 por cento a sua percentagem dentro do consumo total (iluminação pública e particular, usos domésticos, tracção e força motriz).

Parece portanto viável e justo fazer um novo ajustamento no plano das restrições, embora a título temporário e experimental.

Sendo assim, dadas as razões que se apontaram e considerando: a) — que as C. R. G. E. estão prosseguindo no seu programa de generalização do emprego de óleo pesado nas caldeiras, com vista a uma maior economia de combustíveis sólidos; b) — que o facto de terem queimado já, em 1946, cerca de 25.000 toneladas de mazouth, levou a economia de 35.500 toneladas de carvão americano; c) — que no começo do próximo verão se vai iniciar o equipamento para a adaptação de mais quatro unidades, o que se traduzirá por uma

economia de mais 20.000 toneladas de carvão: d) — que entraremos num período de maior aproveitamento da luz solar que a hora de verão, adoptada a partir do passado dia 6, torna mais sensível ainda; determina-se o seguinte: 1) — Até 31 de Outubro, inclusivé, a iluminação pública e particular deixa de ser considerada abrangida pelo despacho de 20 de Março de 1942 (Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Diário do Governo* n.º 65-1.ª Série) pelo que, na próxima leitura dos contadores em Maio, já não serão aplicadas penalidades por excesso de consumo;

2) — não há qualquer alteração quanto à energia fornecida à tracção e força motriz;

3) — mantêm-se as normas 3.ª, 4.ª, 6.ª, 7.ª, 10.ª e 11.ª do plano de restrições que constam da portaria n.º 10.048 de 22 de Março de 1942».

Como esclarecimento, devemos recordar que a referida norma 3.ª reza assim: «Toda a energia que exceder o contingente permitido, o que será fixado por percentagem do consumo correspondente de igual mês do ano de 1941 ou pela média dos trimestres do mesmo ano, nas redes em que se julgar vantajoso calcular desse modo os contingentes de consumo, será tarifada ao preço uniforme de 10\$00 por KWL tratando-se de iluminação, e de 5\$00 por KWL, tratando-se de força motriz».

As outras normas são consequência do pormenor da aplicação destas. Infere-se que das normas mencionadas só se mantém em vigor a parte que se refere à força motriz.

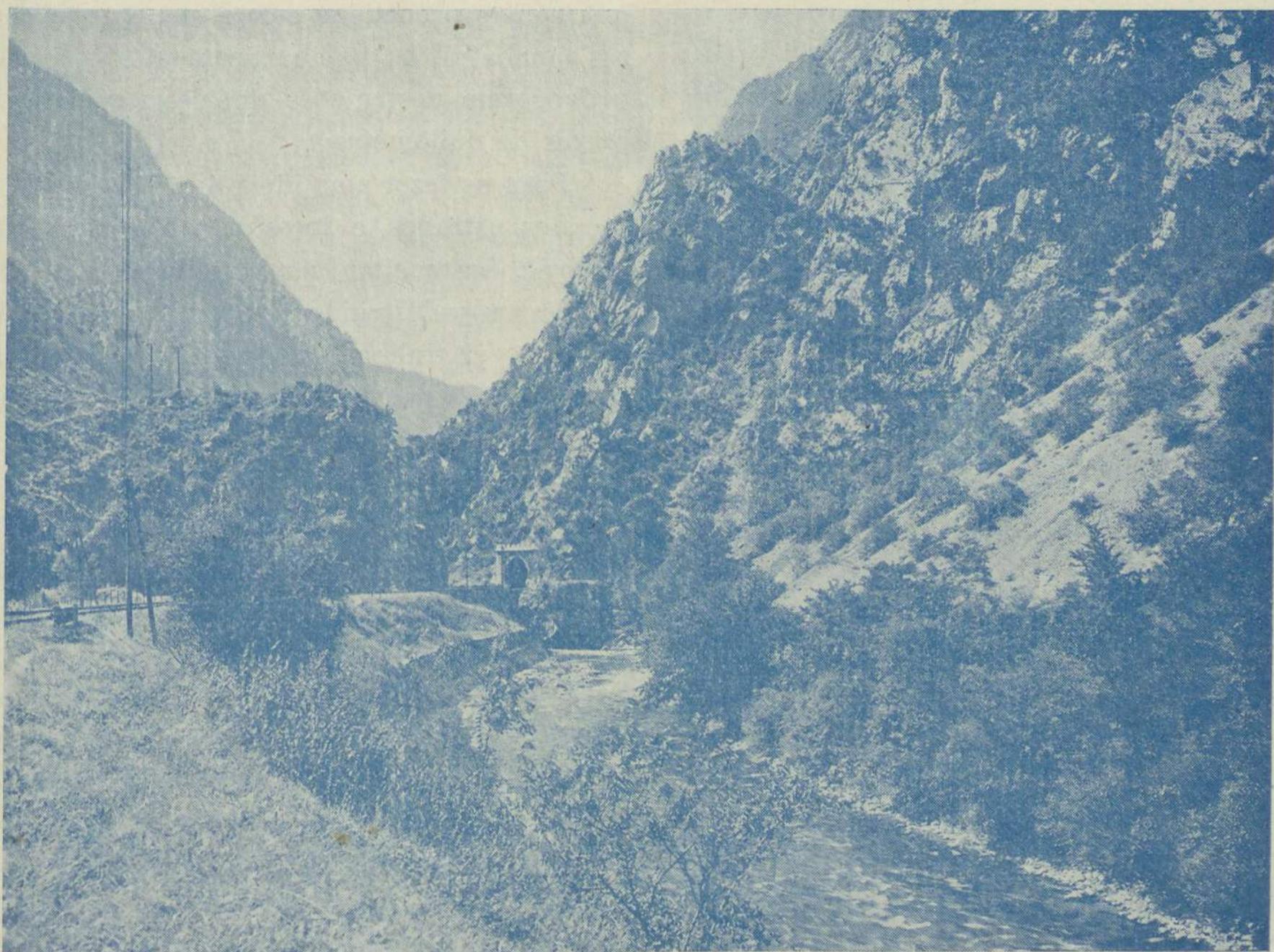
Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL



A linha férrea acompanha o curso "sinuoso duma torrente nos desfiladeiros do Ande

As companhias francesas convidam-vos a viajar

QUEM no Verão passado tivesse percorrido as estradas e caminhos da França e agora se dirigir a uma das várias estâncias de desportos de inverno, não pensará por certo no estado em que essas estradas se encontravam há dois anos — quase impraticáveis.

Pode sem receio afirmar-se que foi a França um dos países que mais sofreu com a guerra nas suas redes de estradas e de caminhos de ferro, e que foi também aquele que mais rápida e perfeitamente reparou os estragos das suas vias de comunicação, que contam entre as mais belas do mundo. Sem a rigidez geométrica da auto-estrada ameri-

cana, nem a fria aparência da alemã, a estrada francesa desdobra-se em curvas graciosas, casando-se com o panorama das regiões que atravessa.

Os 80.000 quilómetros de estradas que a França possue reunem todas as qualidades exigidas por um automobilista para atingir excelentes velocidades com absoluta segurança; largas, permitindo a circulação à vontade de três carros em cada sentido, alcatroadas na sua grande maioria, excepto alguns trechos pouco acentuados nas curvas. Ladeadas de árvores por entre as quais se podem admirar magníficas paisagens, essas vias serpenteiam entre campos verdejantes e ferteis, vales de



À hora melancólica do crepúsculo, as estradas são verdadeiramente poéticas

encantadora vegetação, ou montanhas de inigualável grandeza.

Em França, não se concebe uma estrada sem os seus renques de árvores que, além do efeito decorativo, servem — segundo certos ironistas — para lembrar aos automobilistas sonhadores que o seu sonho tem um limite...

Além das suas esplêndidas estradas nacionais, possue a França 250.000 quilómetros de estradas distritais que, pelos seus encantos, seduzem os automobilistas e os levam muitas vezes a preferi-las às nacionais insuficientemente pitorescas.

Se a estes 330.000 quilómetros das duas redes acrescentarmos os 300.000 de caminhos vicinais, de inesperadas e pitorescas perspectivas, vemos que todos os grandes centros das províncias estão entre si ligados por um conjunto de ridentes estradas e caminhos, cujas belezas nunca serão por demais enaltecididas, como o não será também o magnífico esforço realizado para a sua reconstrução ou reparação.

Não esqueçamos, com efeito, que durante quatro anos o invasor rolou sem descontinuar por essas estradas e caminhos da Normandia, do Ródano, do Loire e do Sena, teatro de atrozes combates, e

que se não preocupou com a sua conservação. Esses combates, os bombardeamentos e a ocupação provocaram destruições que se estendiam por milhares de quilómetros.

Para se fazer uma ideia aproximada da extensão dos estragos e do esforço dispendido para os reparar, basta citar alguns números; em 1944 encontravam-se destruidas 6.500 pontes e obras de arte; em 1946 já tinham sido reconstruídas definitivamente 1.500 e provisoriamente 4.700. O ritmo actual de reconstrução é de três pontes por dia.

Se o turista prefere o comboio, não disfruta realmente os mesmos encantos de paisagem que ao automobilista se oferecem. Mas, graças ao conforto, à segurança e à rapidez do caminho de ferro, outras sensações não menos agradáveis se lhe proporcionam ao atravessar, por exemplo, as ricas planícies e os vales frondosos da Ilha de França, os desfiladeiros da Creuse, ou as margens do Ródano, sem contar que pode adormecer ao partir de Paris numa noite brumosa e acordar na manhã seguinte junto dos ciprestes da Provença, banhados ao sol, e contemplar as águas azuladas do Mediterrâneo.



A ponte de Sainte-Marie, cavalcando o vale do Sèvre, aproxima os parisienses dos prazeres desportivos da neve

Mas a rede dos caminhos de ferro franceses sofreu também as inclemências da guerra. Os combates, os bombardeamentos e as sabotagens, praticadas pelos próprios ferroviários para colaborarem com os aliados no ataque ao invasor, deixaram as várias regiões da França isoladas umas das outras. A região de Paris não podia comunicar com o Norte, nem com o Oeste, e encontrava-se praticamente separada do sul da França. A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses realizou, porém, um gigantesco esforço: todas as comunicações se encontram restabelecidas e a situação em via de completa normalização. Aqui também, nada melhor que os alargarismos para se avaliar com justeza a sua extensão. Quando em 1944 se combatia encarniçadamente em França, apenas uns 10.000 quilómetros, dos 42.000 que constituem a rede ferroviária francesa, se encontravam parcialmente utilizáveis. Hoje toda a rede funciona. Um ano depois da libertação ainda uma viagem em caminho de ferro era um caso sério, considerada quase perigosa como há um século, quando se fazia o testamento antes de partir!...

Em Novembro de 1944, em cada comboio comprimiam-se cerca de 600 passageiros devido à falta de carruagens. No verão passado, já só 300 viajavam em cada um. Em fins de 1944, Paris estava ligada a Lille por dois expressos diários e a Marselha só por um; em fins de 1946 já circulavam diariamente nove rápidos para o Norte e outros tantos para o Sul. Eram necessárias 7 horas para em 1944 ir de Paris a Lille e cerca de 22 para fazer o percurso Paris-Marselha. Actualmente os rápidos efectuam o primeiro destes trajectos em 3 horas e o segundo em 10 horas e meia.

Assim, rapidamente reparados os estragos formidáveis causados pela guerra às suas redes de comunicações, a França pode novamente oferecer aos turistas as suas paisagens de maravilhosa beleza. E estes, quer prefiram o conforto e a rapidez dos comboios que igualam os de antes da guerra, quer se inclinem para as sensações mais fortes que lhes oferece o automóvel, podem aceitar confiadamente o convite que as campinas francesas lhes fazem para uma viagem segura e tranquila.



Quatro vias paralelas que se afastam para o infinito...

Ecos & Comentários

Por SABEL

Um eco a propósito dum eco

A Gazeta de Coimbra, baseada num eco do Jornal de Sintra, se não nos enganamos, afirma que acabam de suspender a sua publicação, por falta de recursos, dois órgãos da imprensa regional — Brados do Alentejo e Ecos de Sintra. Trata-se duma novidade com caruncho, por ser velha. Os Ecos de Sintra, semanário fundado pelo Dr. Jacinto Carreiro, começou a publicar-se irregularmente, pouco depois de o seu fundador ter abandonado a direcção, encontrando-se suspenso há três ou quatros anos. Quanto a Brados do Alentejo também não é de recente data a sua suspensão.

Não ignoramos os sacrifícios que exige, na província, a publicação de jornais, como, do mesmo modo, não ignoramos os serviços que prestam às suas terras na defesa sempre atenta dos interesses colectivos.

As dificuldades são muitas, mas, apesar disso, e porque a hora não é só de sacrifícios mas também de heroísmo, vão aparecendo mais alguns jornais.

Ecos de Sintra e Brados do Alentejo suspendem, sim, a sua publicação, não agora, como o julgava a Gazeta de Coimbra, mas há bastante tempo; não, também, por falta de apoio dos seus assinantes e amigos mas por não encontrarem quem tivesse paciência para os dirigir. A Gazeta de Coimbra bem sabe que para se manter um jornal não basta o dinheiro das assinaturas e da publicidade, é preciso também que o seu respectivo director sinta amor pela sua profissão e que os seus colaboradores conservem sempre, sem o menor desânimo, o entusiasmo pela defesa dos interesses e problemas da colectividade.

Alguns jornais desaparecem por falta de verdadeira «aficion» jornalística.

A produção mundial de papel

A produção de papel em todo o mundo, durante o ano de 1946, calcula-se aproximadamente em 32,5 milhões de toneladas. A maior produção de papel, segundo as estatísticas da Associação Americana do Papel, verificou-se em 1937, tendo atingido 31,8 milhões de toneladas.

O aumento na produção dos Estados Unidos não compensou a baixa de 50 por cento na produção europeia e no resto do mundo. Também a produção do Canadá aumentou consideravelmente o déficit causado pela falta deste produto no mundo.

A produção europeia deve este ano ser mais intensa.

O Algarve e os novos horários dos caminhos de ferro melhoraram consideravelmente as ligações daquela província

E, tão raro ouvir ou ler elogios aos caminhos de ferro, que não nos furtamos ao prazer de arquivar hoje, nas nossas colunas, o que o excelente semanário *Correio do Sul*, que se publica em Faro sob a direcção do dr. Mário Lyster Franco, inseriu na sua edição de 3 do corrente, sobre os novos horários dos caminhos de ferro que vieram melhorar sensivelmente as ligações algarvias.

Segue o artigo em referência:

«Entraram em vigor no passado dia 1 os novos horários dos caminhos de ferro que servem a nossa província, os quais acelerando consideravelmente as marchas, não apenas nos comboios de longo curso, mas também nos tranvias do Algarve, melhoraram em muito as ligações ferro-viárias na nossa província.

Entre as modificações mais importantes, figuram o estabelecimento dos «rápidos» tri-setanais: o retardamento da partida do correio; o melhoramento das ligações entre Vila Real de Santo António e Lagos e o desaparecimento do chamado «foguete», que deixou de oferecer quaisquer vantagens pelo facto do «correio» fazer o percurso em menos 2 horas e meia do que ele fazia.

Os horários que mais interessam à nossa província passaram a ser os seguintes:

«Rápido» de Lisboa, às terças, quintas e sábados, partindo da capital às 9 horas; chegando a Faro às 15,26 e a Vila Real às 16,24 horas.

«Rápido» para Lisboa, às segundas, quartas e sextas, saindo de Vila Real às 16,25; partindo de Faro às 17,20 e chegando a Lisboa, às 24 horas.

Comboio de «correio»: ascendente, sai de Vila Real às 21,15; parte de Faro às 22,52 e chega a Lisboa às 8,35. Descendente: sai de Lisboa às 21,40, chega a Faro às 7,21 e a Vila Real às 9,20.

Combóios do Algarve: Partidas de Lagos às 7,50 e 16,20, chegadas a Faro, respectivamente, às 10,30 e 19,0; chegadas a Vila Real às 12,10 e 20,40. Partidas de Vila Real às 6,20 e 14,40; chegadas a Faro, respectivamente, às 8,07 e 17,07; chegadas a Lagos às 10,59 e 20,41.

De Vila Real parte ainda um comboio às 17,15, que chega a Faro às 20,4 e que segue para a Funcheira onde chega às 1,40.

O novo horário tem um carácter definitivo e, como já tivemos ocasião de salientar, melhora grandemente os serviços ferro-viários da nossa região.»

Fica a linda província do Algarve, com os novos horários, melhor ligada à capital e melhor servida no que respeita a tranvias que estabelece contacto mais rápido entre os mais importantes pontos da província. Como se vê, a fusão das companhias na C. P. já começa a produzir resultados excelentes.

Ninguém os pode negar.

Programa das Comemorações do VIII

Centenário da Tomada de Lisboa

1.º Período

14 de Maio — Às 23,50, horas — Anuncia-se à população de Lisboa que vai iniciar-se o período comemorativo. Após um simulacro de combate dentro do Castelo de S. Jorge, desenhar-se-á, à meia-noite, sobre as suas muralhas, uma Cruz iluminada, visível de toda a Cidade. Simultâneamente, repicarão todos os sinos das igrejas, e todas as bandas e filarmónicas citadinas cruzarão as ruas tocando o Hino de Lisboa.

15 de Maio — Inauguração oficial das Comemorações.

De manhã — Hasteamento das bandeiras da Fundação, Nacional e da Cidade, no Castelo de S. Jorge, com a assistência de Sua Excelência o Chefe do Estado.

De tarde — «Te-Deum», na Sé Patriarcal. Alocução de Sua Em.^a o Sr. Cardeal Patriarca de Lisboa.

De noite — Sessão solene na Câmara Municipal de Lisboa, com a assistência de Sua Excelência o Chefe do Estado, usando da palavra o Presidente da Academia das Ciências, Dr. Júlio Dantas.

Inauguração das iluminações nas artérias centrais da Cidade.

16 de Maio — Visita do Governador Civil e componentes das Juntas de Freguesia de Lisboa, à Câmara Municipal.

18 de Maio — Entrega de

uma mensagem da Câmara Municipal de Lisboa.

24 de Maio — Inauguração da Exposição Nacional de Avicultura, no edifício do Instituto Superior Técnico.

26 de Maio — Récita de gala no Teatro Nacional de S. Carlos.

27 de Maio — Inauguração da VI Exposição Nacional de Floricultura (Primavera) no Pavilhão de Exposições da Tapada da Ajuda. (Prolonga-se até o dia 4 de Junho).

De noite — 1.º Concerto Sinfônico regido pelo Maestro Ivo Cruz.

Velada da Mocidade Portuguesa no Castelo de S. Jorge.

28 de Maio — Almoço oferecido pelo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa ao Governador Civil e componentes das Juntas de Freguesia de Lisboa.

29 de Maio — Inauguração da Feira de Amostras.

30 de Maio — *De tarde* — Inauguração da 1.ª Semana da Flor com a colaboração do Comércio da Capital.

31 de Maio — Evocação da actividade musical dos séculos XVI e XVII no Mosteiro de S. Vicente de Fora, com a colaboração de «Polyphonia», sob a direcção de Mário de Sam-paio Ribeiro.

Encerramento da Exposição de Avicultura.

1 de Junho — Desfile das delegações de todos os Municípios portugueses.

Visita à Câmara Municipal de Lisboa.

De noite — Espectáculo popular dedicado às delegações municipais.

3 de Junho — Evocação dos cronistas de Lisboa no miradouro de Santa Luzia, por Gustavo de Matos Sequeira, Luís Teixeira e Norberto de Araujo.

4 de Junho — Encerramento da Exposição Nacional de Floricultura.

5 de Junho — Dia dos Jardins de Lisboa. (Concurso).

8 de Junho — Tourada de Gala.

10 de Junho — Evocação dos Poetas de Lisboa, no Jardim Botânico da Ajuda. Breves palavras de abertura do Prof. Dr. Mário de Albuquerque, recitações e bailados.

12 de Junho — Marchas populares dos Bairros de Lisboa.

13 de Junho — Inauguração da Exposição Antoniana, na Sé Patriarcal. (Prolonga-se até o dia 23).

De noite — Festejos populares tradicionais.

15 de Junho — Festa em honra do corpo diplomático no Jardim Botânico da Ajuda.

18 de Junho — Tourada nocturna à antiga portuguesa.

20 de Junho — Desfile luminoso dos Sapadores Bombeiros de Lisboa.

21 de Junho — Inauguração da Exposição da Imagem da Flor, na Sociedade Nacional de Belas Artes. (Prolonga-se até o dia 28).

22 de Junho — Bênção de Lisboa no monte de S. Gens.

23 de Junho — Encerramento da exposição Antoniana.

De noite — Primeira exibição das Marchas Populares dos Bairros de Lisboa.

24 de Junho — *De noite* — Festejos populares tradicionais.

25 de Junho — Inauguração da Exposição no Museu de Arte Antiga de Documentos e Obras de Arte relativos à História de Lisboa.

26 de Junho — Imagem da Flor — Conferência do Prof. António Sousa da Câmara.

28 de Junho — Encerramento da Exposição da Imagem da Flor.

De noite — Segunda exibição das Marchas Populares dos Bairros de Lisboa.

29 de Junho — Grande Festa do Tejo em que tomam parte embarcações de todos os rios de Portugal.

De noite — Desfile da gente do mar.

30 de Junho — Exibição dos Ranchos Piscatórios.

3 de Julho — Concurso de veículos de outros tempos.

5 de Julho — Encerramento da Exposição de Documentos e de Obras de Arte relativas à História de Lisboa.

De noite — Revista popular — Costumes lisboetas — num teatro da Capital.

6 de Julho — Grande Desfile Histórico.

2.º Período (férias)

16, 23 e 30 de Julho — Teatro para crianças.

17 de Julho — Concerto na Estufa Fria.

18 e 25 de Julho — Cinema para crianças.

19 de Julho — Inauguração da Exposição de Fruticultura. (Prolonga-se até o dia 27).

24 de Julho — Concerto na Estufa Fria.

27 de Julho — Encerramen-

to da Exposição de Fruticultura.

31 de Julho — Concerto na Estufa Fria.

1, 8, 15, 22 e 29 de Agosto — Cinema para crianças.

6, 13, 20 e 27 de Agosto — Teatro para crianças.

3 de Setembro — Teatro para crianças.

5, 12, 19 e 26 de Setembro — Cinema para crianças.

3.º Período

1 de Outubro — Inauguração da 1.ª Reunião Olisiponense.

4 de Outubro — Inauguração do «Salão de Lisboa» (Pintura, Escultura e Arquitectura).

5 de Outubro — 2.º Concerto Sinfónico regido pelo Maestro Frederico de Freitas.

6 de Outubro — Inauguração do Ciclo de Conferências — 1.ª, «A Vida em Lisboa», por Gustavo de Matos Sequeira.

8 de Outubro — 2.ª Conferência — «Lisboa na Pintura», pelo Prof. Dr. Reinaldo dos Santos.

9 de Outubro — Inauguração na Sociedade Nacional de Belas Artes da Grande Exposição de Fotografias de Lisboa.

3.º Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Wenceslau Pinto.

10 de Outubro — 3.ª Conferência — «Lisboa Cristã», por Frei António Crespo.

12 de Outubro — 4.º Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Rui Coelho.

14 de Outubro — 4.ª Conferência — «Lisboa e o Tejo», por Joaquim Leitão.

16 de Outubro — Inauguração da Exposição Nacional de Floricultura (Outono), na Estufa Fria. (Prolonga-se até o dia 26).

De noite — 5.º Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Fernando Cabral.

17 de Outubro — 5.ª Conferência — «Lisboa, Velha Capital Europeia», pelo Prof. Dr. Mário de Albuquerque.

18 de Outubro — Início da 2.ª Semana da Flor.

De noite — Récita de gala com «Olissipo», de Jorge Ferreira de Vasconcelos, no Teatro Nacional de D. Maria II.

19 de Outubro — *De noite* — 6.º Concerto Sinfónico, regido pelo Maestro Pedro de Freitas Branco.

20 de Outubro — Exibição dos filmes apresentados no Concurso de Filmes de Amadores do VIII Centenário da Tomada de Lisboa, na Sociedade Nacional de Beles Artes

21 de Outubro — Inauguração, na Biblioteca Nacional, da Exposição Bibliográfica comemorativa da Tomada de Lisboa aos Mouros.

6.ª Conferência — «Lisboa, Cabeça do Império Português», pelo Prof. Dr. Marcelo Caetano.

23 de Outubro — Encerramento e distribuição de prémios da Exposição de Fotografias de Lisboa e do Concurso de Filmes de Amadores na Sociedade Nacional de Belas Artes.

24 de Outubro — 7.ª Conferência — «A Acção Militar na Tomada de Lisboa», pelo Tenente-Coronel Augusto Botelho da Costa Veiga.

De noite — Distribuição de prémios nos Paços do Concelho.

25 de Outubro — *De manhã* — Visita do Presidente da Câmara, da Vereação e da Comissão Executiva dos Centenários, à Ermida de S. Crispim.

De tarde — Encerramento da 1.ª Reunião Olisiponense.

De noite — Recepção nos Paços do Concelho e Fogo de Artifício no Tejo.

26 de Outubro — *De tarde* — «Te-Deum» na Igreja de Santo António da Sé.

Encerramento da Exposição Nacional de Floricultura. (Outono).

O TURISMO SUIÇO

prestou, no Porto, uma homenagem
:: à Imprensa daquela cidade ::

No «Restaurante Comercial do Porto», o sr. Armand Bourgnon, director do «Office National Suisse du Tourisme à Lisbonne», reuniu, na tarde de 21 de Abril, os representantes da Imprensa portuense, para lhes prestar homenagem com um «Porto de Honra».

A sala encontrava-se lindamente decorada com as bandeiras e côres nacionais do nosso país e da república helvética, e na assistência, além dos jornalistas, viam-se os srs. Georges Balmer, chanceler do consulado da Suiça na capital do Norte; dr. Amândio Tavares, reitor da Universidade; ma-

jor Raúl Ferreira Braga, comandante da P. S. P.; capitão António Graça, director da P. V. D. E.; dr. Almeida Garrett, director da Faculdade de Medicina; José Júlio Vilaça, representante da Associação Comercial do Porto; o Presidente da Câmara Municipal do Porto e outras individualidades distintas.

Aos brindes, o sr. Bourgnon saudou a Imprensa do Porto e agradeceu a valiosa colaboração que todos os jornais lhe prestaram por ocasião da Exposição Industrial, realizada em 1946, no Palácio de Cristal, e referiu-se aos planos com que a Suiça vai restaurar a sua indústria turística.

À noite, no Salão Nobre da Faculdade de Medicina, com a colaboração do *Jornal do Médico*, organizador das «Jornadas Médicas Luso-Suiças», foram exibidos vários filmes, entre eles «Turismo em Avião» e «A Suiça — país de estâncias termais».

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

MÁQUINAS PARA MADEIRA — ENTREGA IMEDIATA

MÁQUINA UNIVERSAL (garlopa — desengrossadeira — serras circulares — tupia, máquina de furar, de respigar, etc. c/ motor eléctrico acoplado) «SUPER-ELLIOT»

GARLOPA — DESENGROSSADEIRA — fabrico inglês, c/ motor eléctrico acoplado SERRAS DE FITA, americanas 102 e 98 cm. e SERRA CIRCULAR

TUPIAS — GARLOPAS — DESENGROSSADEIRAS, ETC.

MÁQUINAS, MOTORES E ACESSÓRIOS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS

Sociedades Reunidas Reis, L.^{da}

Seção de Máquinas: Avenida Almirante Reis, 80-B e 80-E — LISBOA — Telefone 5 0472



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

Recortes sem Comentários

Americanos mortos nos Açores

Quarenta e seis esquifes conduzindo as ossadas de outros tantos soldados americanos mortos neste Arquipélago (44 na Terceira, 1 no Faial e 1 nas Flores) durante a última conflagração mundial, seguiram hoje, do aeródromo das Lajes em «The Air Transport Comand» para o cemitério americano de Paris onde se concentrarão todos os yankees mortos na Europa, a fim de, oportunamente, serem trasladados para os Estados Unidos.

A condução dos esquifes para o avião transporte foi feita hoje às 10 horas, um por cada vez, levados por sargentos americanos, do Air Freigh, que estava transformado em câmara ardente.

Uma Companhia da Base Aérea 4, comandada pelo sr. Capitão Campos, prestou a guarda de honra, abrindo alas para a passagem dos féretros. O terno de corneteiros iniciou o desfile com o toque da marcha de continência.

Sempre que cada esquife saia da improvisada câmara ardente a guarda de honra fazia o «funeral arms» e um sargento americano anunciava, no tom solene próprio do momento, de quem eram aquelas ossadas.

A cerimónia durou setenta minutos. Todos os esquifes estavam cobertos com a bandeira dos Estados Unidos.

Mais de trinta máquinas fotográficas fixaram os diversos aspectos desta simples mas impressionante cerimónia.

Assistiram os ilustres comandantes e oficiais da Base Aérea 4 e o capitão Writgh, como representante das forças britânicas.

Todo o efectivo americano estacionado no aeródromo das Lajes esteve presente.

Estas ossadas encontravam-se no cemitério das Lajes privativo dos americanos e as das Flores e do Faial foram conduzidas recentemente pelo navio-motor «Furnas», exclusivamente fretado para este fim.

Agradecemos o convite que nos foi feito para assistirmos a esta tocante cerimónia.

(De *A União*)

Um duelo em Paris entre dois deputados

PARIS, 4 — Dois deputados alvejaram-se a tiro de pistola no primeiro duelo registado desde que a guerra terminou — tendo, porém, ambos errado o seu adversário.

Foram o antigo ministro da Informação, Gaston Deferre o desafiante, e Paul Bastid, director do jornal parisense, «L'Aurore», as personagens do duelo que se realizou na floresta de Rambouillet.

O encontro efectuou-se sob uma enorme tempestade de chuva. Ouviram-se duas detenções, sem que estas tivessem produzido o seu resultado e, segundo informam as testemunhas, não foi possível qualquer reconciliação entre os contendores.

Os adversários ficaram, um do outro, a uma distância de 25 passos.

Moro Giafferri, uma das testemunhas de Bastid, declarou à Impresa:

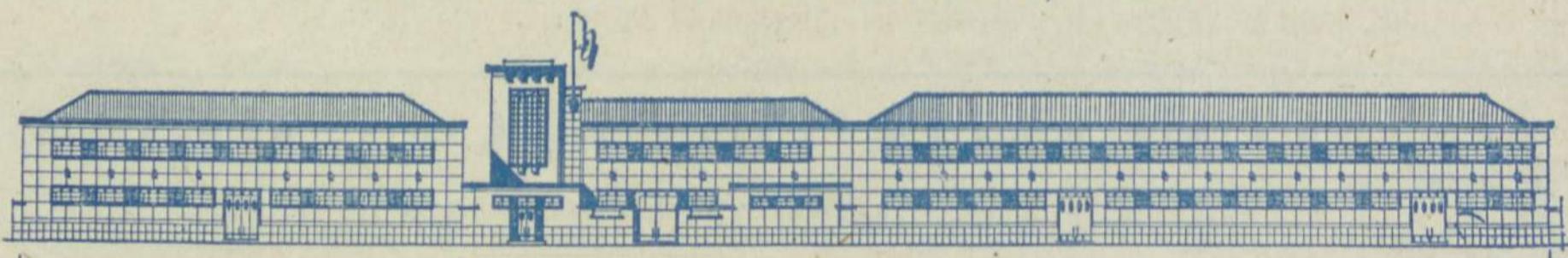
— Foi um verdadeiro duelo á francesa. Ambos os adversários se apresentaram muito «chics», calmos, com sangue frio e com ar corajoso.

O desafio só se realizou algum tempo depois da hora prevista devido a uma avaria no automóvel de Bastid.

A esposa de Bastid ao ser interpelada pelos jornalistas disse:

— Sofri duas horas de angústia terrível. Recebi depois um telegrama de meu marido, dizendo que o único desastre tinha sido a avaria no automóvel... Paul nunca tinha pegado numa pistola! — (U P).

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

A roleta da Figueira

Reuniu a Comissão Municipal de Assistência, desta cidade, de que é presidente o capitão Manuel Nunes de Oliveira. Foi discutido o plano de distribuição de importância líquida dos lucros da exploração em regime beneficiante do Casino Peninsular, da época de 1946, verba que vai além de dois mil contos, e que só será distribuída depois de aprovada, superiormente, pelo Ministério no Interior, o que espera seja breve.

Não conhecemos, por enquanto, o plano da referida distribuição, no entanto, sabemos que são contempladas com maiores quantias, as seguintes instituições:

«Casa da Mãe», a inaugurar no próximo mês de Abril - 500.000\$00; Hospital da Santa Casa da Misericórdia, 290.000\$00; Obra da Figueira, com dois asilos a seu cargo, 150.000\$00; Junta de Freguesia, com a sopa a pobres da cidade, subsídios semanais e rendas de casa 100.000\$00; Misericórdia de Buarcos, com albergue e sopa dos pobres; 70.000\$00; Casa da Criança Infanta D. Maria, 70.000\$00; Acção social da Legião Portuguesa, escudos, 50.000\$00; Sociedade de S. Vicente de Paula, da freguesia de Maiorca, para a sopa dos pobres e creche, anexa, 65.000\$00.

Das importâncias indicadas e o total, existe uma diferença superior a 800 contos que não são indicadas as suas distribuições por as desconhecermos, mas que sabemos vão ser contempladas diversas instituições da cidade e concelho, bem como todas as Juntas de Freguesia.

Nestas verbas a distribuir, observa-se que, enquanto o Hospital recebe mais 70 contos a Obra da Figueira com dois Asilos a seu cargo, recebe menos 50 contos e a Junta da Freguesia, que movimenta com a sua modelar obra de assistência quantia superior a 240 contos, recebe menos 100 contos.

(Do Diário de Coimbra)

Desabafo de momento

Não fantasiamos ao narrar com a verdade, o que há tanto tempo nos opõe e tortura, deixando ao critério dos que nos lerem, toda a amplitude para nos demonstrarem a sem razão do nosso desabafo. E' certo que nada se lucrará, mas quando se chega a um ponto extremo de violências e abusos, não incorremos em crime manifestar a nossa repulsa.

Está sobejamente provado que só quem tem o direito de viver é quem tem dinheiro em quantidade; quem pouco tiver vive mal e quem não tiver nenhum vê-se obrigado a abrigar-se à generosidade dos mais abastados, não sem o risco de por vezes não serem ouvidos.

E' frequentíssimo muitas donas de casas, que têm sobre si a pesada cruz de todos os dias irem ao mercado abastecer-se do que necessitam, serem enxoalhadas e maltratadas pelas vendedoras que, com a sua má criação, muitas delas necessitavam dum correctivo a tempo e a horas. Tão insólito procedimento deriva em parte pela segura impunidade das suas más criações pois são useiras e veseiras em tais façanhas.

O facto da compradora não trazer a quantidade que a vendedora muito bem decreta, é o bastante para não levar quantidade alguma do que pretende.

Ainda há poucos dias, uma senhora cometeu o grande crime de rejeitar uma batata que vinha toda podre no peso; pois foi o bastante para que não levasse nenhuma por a insolente vendedora lhas ter arrebatado da sua saca. Com o peixe dá-se o mesmo, etc. Se a compradora diz alguma coisa em sinal de protesto, tem de forrar os ouvidos.

Nos dias propriamente de mercados, o caso então é mais complexo: os de fora da cidade, arrebanham tudo por todo o preço; uma grande percentagem dos seus habitantes não tem o direito de comer senão o que os outros rejeitaram e isso mesmo por bom preço. Ora isto visto com calma, é tudo quanto pode haver de mais revoltante.

Mas por mal dos nossos pecados, a má criação é extensiva a muitos locais onde o público se vê forçado a correr que respostas, que falta de cortesia, que maneiras de tratar quem lá tem de deixar o seu dinheirinho...

Não beneficiamos nada em expadir as nossas mágoas, é certo; a época é assim, leitor. Mas, ao menos que nos tratem com delicadeza, aquela de que sempre usamos e tão mal reconhecida é por quem ontem nunca suporia ser o que é hoje: posso, quero e mando. — A. C.

(De O Mensageiro)

ESPECTÁCULOS**CARTAZ DA SEMANA****CINEMAS**

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «O grande amor».

OLÍMPIA — Às 15 e 21 — «O soldado detective».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Uma das maiores seguradoras
do RAMO AGRÍCOLA

e com uma perfeita organização
em ACIDENTES DE TRABALHO



DA ALENTEJO
COMPANHIA DE SEGUROS
FUNDADA EM 1918

CAPITAL 2.500.000\$00

AGENTES EM TODO O PAÍS

P. B. X. } 2 3300
 } 2 9752

LISBOA—Pr. dos Restauradores, 47

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 81, II série, de 9 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 14.531\$55, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 20.343\$52, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 28.655\$97, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 83, II série, de 11 de Abril, publica o seguinte:

Por contrato de 25 de Fevereiro de 1947, aprovado por S. Ex.º o Ministro em 26 e visado pelo Tribunal de Contas em 2 de Abril:

Vasco Henrique Serra e Santos — contratado, nos termos do artigo 36.º do decreto n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, para exercer as funções de engenheiro encarregado dos estudos da linha Ermidas-Ferreira-Beja e da ligação da linha do Tâmega à do Vale do Corgo.

O «Diário do Governo», n.º 88, III série, de 17 de Abril, publica o seguinte:

Edital

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 10 de Maio do corrente ano, pelas 10 horas, na Câmara Municipal do concelho de Vila Real, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrante, confinante com o

caminho de ferro, com a superfície de 25 metros quadrados, situado na freguesia de Mouçós e concelho de Vila Real, confrontando ao norte e poente com Inácio José da Cruz, ao sul com o caminho público e ao nascente com o caminho de ferro, sendo a base de licitação de 2\$00 por metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição da referida parcela.

O «Diário do Governo», n.º 79, I série, de 8 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

PORTARIA N.º 11:784

Tendo-se reconhecido a conveniência de alterar as disposições actualmente em vigor da tarifa de despesas acessórias relativas à desinfecção de vagões no sentido de considerar sujeitas à aplicação da taxa de desinfecção as remessas constituídas por estrume, reduzindo também a taxa de desinfecção de material utilizado no transporte de gado em regime de detalhe: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 14.º da tarifa de despesas acessórias, já modificado pela portaria n.º 11:178, de 30 de Novembro de 1945, passe a ter a seguinte redacção:

Desinfecção de vagões que tenham servido ao transporte de gado, de estrume ou de matérias infectas

As empresas efectuam a desinfecção dos vagões que tenham servido ao transporte de gado, de estrume ou de matérias infectas e que haja de ser feita nos termos dos regulamentos dos serviços de sanidade, cobrando dos expedidores ou dos consignatários as seguintes taxas:

1 — Gado:

a) Remessas de vagão completo (por cada vagão empregado no transporte):

Vagões de um só piso	30\$00
Vagões de mais de um piso, por cada piso	20\$00

b) Remessas de detalhe:

Por cada remessa e por cada empresa e, ainda dentro da mesma empresa, quando for caso disso, por cada linha de bitola diferente por que a remessa transite	2\$50
--	-------

(Estas taxas são de aplicar ainda mesmo que o gado seja transportado em gaiolas, grades ou outra espécie de embalagem).

2 — Estrume ou matérias infectas:

Por cada vagão empregado no transporte	30\$00
--	--------

As taxas previstas neste artigo incluem todos os encargos que actualmente oneram as tarifas.

FLÓRIDO MARQUES

TELEFONE 2448

Acessórios para Automóvel, Peças para Ford, Fargo, Citroen, etc.

— Pneus, Óleos, Ferramentas e Parafusos — Seguros —

Largo General Carmona, 30

Rua Gaspar Barreiros, 2-6

VISEU



CARAMULO — Monte das Estátuas e Monte dos Penedos

IMPRESSÕES DE VIAGEM

Canas de Sabugosa-Santa Comba Dão-Caramulo e S. Pedro do Sul

Um dos redactores regionalistas desta publicação esteve, recentemente, em Viseu, uma linda cidade turística, e tanto na ida como na volta visitou alguns pontos, verdadeiramente pitorescos, que lhe ficam próximos, como Canas de Sabugosa, Santa Comba Dão, Caramulo e S. Pedro do Sul.

Canas de Sabugosa pertence ao concelho de Tondela. É uma linda e curiosa freguesia, lavada de bons ares e rodeada de belos panoramas. A parte nova começa a encher-se com lindas moradias, e a parte antiga é singularmente pitoresca. Como monumento, digno de ver-se, há a Igreja Velha de Santa Maria. Canas de Sabugosa fica, a bem dizer, a dois passos de Viseu. A viagem faz-se de automóvel ou camionete pela excelente estrada que liga aquela cidade a Coimbra

A agricultura e a indústria de serração de madeiras constituem as suas mais importantes actividades económicas.

Santa Comba Dão é uma vila importante, cabeça dum concelho populoso. Não podia ser mais privilegiada do que é a sua situação. Construída na margem direita do rio Dão, tem, à esquerda, o rio Aviz. É, pois, maravilhoso o seu cenário.

Do Outeirinho e Reponta disfrutam-se os mais empolgantes panoramas.

A vila é pitoresca, alegre; os seus vinhedos são fartos em produção de magnífico vinho, digno de Baco, se é que esse deus mitológico alguma vez provou essa mágica, deliciosa bebida, própria para alegrar os corações tristes e dar forças aos fracos.

O visitante que gostar de contemplar as coisas

belas do passado que, à medida que o tempo passa, se vão enchendo de maior dignidade e encanto, tem na Igreja Matriz, no Solar dos Barões de Santa Comba e em certas casas residenciais antigas, motivos de contemplação demorada e atenta.

O Caramulo é o país encantado e encantador da saúde. É a estância, por excelência, onde, em Portugal, se podem fazer, com mais eficácia, as curas pelo repouso e pela acção benéfica dos seus ares puros.

Mesmo que não se esteja doente, umas férias no Caramulo são sempre de aconselhar, para enrijamento dos pulmões e alegria do espírito, que as suas paisagens são belas e a sua contemplação faz bem igualmente à saúde da alma.

S. Pedro do Sul mereceu também o interesse do jornalista. É uma vila populosa, de muito comércio, que dedica à agricultura uma grande parte da sua actividade.

S. Pedro do Sul, não só pela amenidade do seu clima e pelas belezas naturais de que se encontra envolvida mas também devido à fama das suas águas medicinais, tornou-se numa importante instância de turismo. De facto, as suas águas

sulfuroosas têm operado grandes, maravilhosas curas.

S. Pedro do Sul é uma terra em que a alegria de viver não é uma expressão vaga. Em toda a roda do ano realizam-se, quer na vila propriamente dita, quer nos lugares mais próximos, romarias e feiras que chamam sempre grande concorrência de forasteiros e de negociantes.

No antigo balneário das Termas encontra-se, com a categoria de monumento nacional, a Piscina de D. Afonso Henriques. Um outro monumento, mas este nos arredores, é o Convento de S. Cristóvão de Lafões.

A Beira Alta é uma província encantadora. Onde quer que nos encontremos, nossos olhos embriagam-se na contemplação de paisagens de sonho.

CASA DE SAUDE de Joaquina Marques

Com asseio e bom trato — Água especial

Telefone 5 6258

CARAMULO

Almiros, Limitada

COM FÁBRICAS DE:
Electricidade—Cerâmica
—Serração—Carpintaria

TELEFONE N.º 5 2213

T O N D E L A



CESSIONÁRIOS DA

Cerâmica da Beira, L.^{da}

Telegrams: ALMIROS
NAIA—TONDELA

Canas de Sabugosa
Portugal—BEIRA ALTA

Apartado N.º 2 // End. Teleg. TECIDOS

Sociedade de Malhas e Tecidos das Beiras, L.^{da}



ARMAZÉM DE
TECIDOS E MALHAS



Santa Comba Dão—Gare

AS FESTAS

da Cidade do Porto

Vão revestir-se de grande brilhantismo tendo acentuadamente carácter popular

TUDO se prepara e tudo se encaminha no sentido de imprimir às Festas da Cidade do Porto, que terão início em 21 de Junho, o melhor significado regional e o máximo brilhantismo.

A Comissão Executiva, numa das suas últimas reuniões, presidida pelo vereador sr. Peixoto Braga e a que assistiram os representantes das Comissões de ruas, constituidas por elementos do maior prestígio do comércio e da indústria da bela capital do Norte, estabeleceu um grande programa, definiu pormenores, tendo-se trocado alvitres e impressões, esperando-se, pois, que as Festas da Cidade atinjam este ano, muito mais do que nos anteriores, um grande esplendor.

Chegou-se a um acordo no que se refere a angariação de donativos, e entre os números de maior interesse e atracção das projectadas Festas, farão parte Concursos de Montras e Fachadas, cujo Regulamento será elaborado pelo Secretariado de Informação e Cultura Popular.

Nas suas linhas gerais, o programa das Festas da Cidade do Porto ficou assim estabelecido:

No sábado, 21 de Junho, inauguração, na Avenida dos Aliados, da Feira do Vinho, e, à noite, recita de gala. No dia imediato realizar-se-á uma festa desportiva; os dias 23 e 24 serão consagrados aos festivais populares, tradicionalíssimos, das Fontainhas e do Palácio; no dia 25 haverá arraiais populares nos Jardins Públicos, Cordoaria e S. Lázaro e possivelmente Palácio; em 26 uma festa desportiva nocturna; o dia 27 será dedicado às festas dos Mercados — de feição tipicamente popular mas que serão organizadas de molde a constituir interessantes espectáculos; o dia 28 será especialmente consagrado à Festa do Vinho com uma imponente Marcha Luminosa; em 29, haverá uma corrida de automóveis; e no dia 30, último das Festas, o grande festival do rio, que, pelos alvitres apresentados e aceites, constituirá um grande e impressionante espectáculo.

O Porto que se salienta sempre na boa organização das suas festas vai ter ocasião de ver a afluência de turistas que ao Norte se deslocarão para apreciar as suas belezas e a vida activa da grande Cidade.



BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

A sua festa tradicional realiza-se este ano em Cascais, no domingo 4 de Maio

Conforme anunciámos, a festa anual de confraternização dos componentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, realiza-se no domingo 4 de Maio, na vila de Cascais e no quartel do Batalhão Independente da Legião Portuguesa. À reunião presidirá, como sempre, o seu antigo comandante, sr. General Raúl Esteves.

Os combatentes, antes de apresentar cumprimentos à Câmara Municipal, irão depor um ramo de flores no Monumento aos Mortos da Grande Guerra.

Reina grande entusiasmo por esta festa comemorativa do 28.º aniversário do regresso a Portugal dos componentes da unidade mais condecorada do antigo C. E. P.. Abrilhantará o repasto um núcleo musical dirigido por um distinto oficial músico, que fará executar trechos musicais conhecidos pelos combatentes quando estiveram no «front».

A DOCA DE LEIXÕES

encontra-se já ligada com a rede ferroviária do país

Desde o dia 15 de Abril que se encontra transformada em realidade uma justa aspiração dos portuenses e populações nortenhais: foi já estabelecida a ligação da doca de Leixões com a rede ferroviária do país. Essa ligação permite a descarga directa dos navios para o caminho de ferro, de que resulta um rápido e mais económico transporte de mercadorias.

É um melhoramento importante, não só quanto ao problema de abastecimento das regiões nortenhais mas que se traduzirá também na baixa do custo das mercadorias.

A inauguração realizou-se às 9,30 de 15 de Abril, com a presença do sr. inspector da Divisão de Exploração, sr. José Grandela de Carvalho. Áquela hora entrou na linha da doca um comboio de mercadorias com 9 vagões vazios, que recebeu um carregamento de trigo. A locomotiva era tripulada pelo sub-chefe sr. Mota, acompanhado pelo sr. Alves Braga, chefe de estação.

Jardim Zoológico de Lisboa

Os novos melhoramentos do parque encantador

O nosso Jardim Zoológico, que é um dos mais belos logradouros públicos do país e que, possivelmente, não terá rival em toda a Europa, continua a registar melhoramentos importantes com que dia a dia se vai enriquecendo, alindando e alargando. A inauguração do Pavilhão dos Selos, da casa Molder, serviu de pretexto, na tarde de 12 de Abril, a uma nova reunião de convidados e representantes da Imprensa, a que nunca falta a presença distinta e a palavra elegante do sr. Professor Dr. Fernando Emídio da Silva, ilustre presidente do conselho de administração, que aproveita a oportunidade dessas *assembleias gerais*, na sua própria expressão, para fazer o balanço das actividades e dos projectos postos ao serviço do formoso e famoso parque.

Convidados e jornalistas, na companhia do sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, eng.^o Melo Gouveia, José Jacinto Parreira, director do Parque das Laranjeiras, Celestino Soares, inspector e Raul Guerra e Carlos Aguiar, sub-inspectores, percorreram o jardim para tomarem conta dos seguintes melhoramentos já efectuados:

Arranjo de numerosas instalações (abejoria, camelos, girafa, etc.); pintura geral em todo o Jardim; transformação da Quinta (em via de conclusão); pavilhão dos selos (há dias inaugurado); e nova cozinha da Cantina do Pessoal.

Viram também as obras em curso, a saber:

Pavimentação do Parque Manuel Emídio da Silva e dos Jardins do Conde de Farrobo (prazo de execução, 3 meses); Pavilhão dos Meninos Perdidos, Pavilhão dos Corvos (armas da Cidade) e Clube dos Gatos (a inaugurar dentro de 1 mês); Pátio Rústico (instalações pitorescas para galinhas, pombos, porcos, cabras, coelhos, perus, vacas, patos, etc., em construção (a inaugurar em Junho); Colina dos Antílopes sobranceira ao viveiro, em construção (a inaugurar no Verão); e acabamento dos arranjos da Quinta.

Dos melhoramentos a realizar este ano constam os seguintes:

Palácio dos Chimpanzés (já comparticipado); Jaula dos Lobos (na Mata) e outras instalações na Mata.

Para 1948 estão projectadas as obras seguintes:

Palácio dos réptis (já pedida a comparticipação); Casa do rinoceronte; Lago das focas; Escola de Navegação (macacos); Instituto Vonoroff; e Casas para o Pessoal.

O Conselho de Administração projecta também fazer as seguintes edições:

Guia do Visitante, Planta do Jardim, Bilhetes

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Maio de 1897)

Linhas portuguesas

Ponte do Vouga. — Foram no dia 29 corridos e em sequida experimentados, os 3 tramos do taboleiro metálico da ponte do Vouga, ao quilometro 279,870 da linha do Norte, próximo à estação de Aveiro. Os tramos medem cada um 18^m,15 de extensão média, e as provas a que foram submetidos, deram os melhores resultados. Com estes 3 tramos estão já assentes 11, faltando 3, que serão substituídos no dia 2 d'abril.

O taboleiro metálico d'esta parte é composto na totalidade de 14 tramos, medindo ao todo 254^m,10 de extensão.

Este trabalho foi adjudicado à companhia de Fundição e Forjas, de Lisboa, pela quantia de 30:975\$000 réis, em concurso de 30 de novembro de 1895.

Na proxima sexta feira assentam-se os tres restantes.

GLYCOL
O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «crescido» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

A venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.^o E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em sélos do correio, nome e morada

Postais e Albuns dos Jardim. Está também em preparação uma rigorosa sinalização do Jardim.

Não há dúvida de que o ilustre Conselho de Administração do nosso Jardim Zoológico é digno da gratidão da população de Lisboa. A obra que vem realizando naquele admirável parque é notabilíssima.

Publicações recebidas

Relatório da gerência de 1944 da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

Num grosso volume de pouco mais de 300 páginas, a «Liga dos Combatentes da Grande Guerra» insere toda a documentação das suas actividades relativas ao ano de 1944.

O capítulo primeiro trata da assistência prestada às vítimas da guerra, fornecendo-nos elementos preciosos. A assistência tem sido material e moral, a primeira por meio de subsídio pecuniário, do bôdo em datas festivas, da manutenção de escolas, do pagamento de propinas e compra de livros escolares, do fornecimento de refeições, de vestuários e medicamentos; a segunda, pela patrocinação de todas as pretenções justas, quer junto das entidades oficiais quer particulares, e onde avulta a organização de processos para se ser presente à junta de invalidez, para a obtenção de pensões de sangue e internamento em manicómios e casas de saúde, a solicitação para emprêgo de combatentes em empresas comerciais ou industriais, etc.

Só esta actividade da Liga bastaria para justificar a necessidade da sua existência. A Liga, deve, pois, merecer a atenção e o carinho de todos que estejam em condições de auxiliar na sua cruzada do Bem.

Declaración de los Derechos del Trabajador — pelo general Juan Peron

O general Juan Peron, presidente da República argentina, proclamou, em 24 de Fevereiro último, a Declaração dos Direitos do Trabalhador, de que recebemos um exemplar.

Trata-se dum decálogo que destina a elevar a cultura social, dignificar o trabalho e humanizar o capital.

Boletim Oficial da Cruz Vermelha Portuguesa

O Boletim Oficial da Cruz Vermelha Portuguesa, agora publicado, diz respeito às actividades desenvolvidas por esta benemérita instituição nos anos de 1944, 1945 e 1946.

Como é o primeiro número do Boletim que se publica depois do falecimento de Afonso de Ornelas, que, por muitos anos, serviu com dedicação extraordinária a Cruz Vermelha Portuguesa, particularmente na sua qualidade de Secretário Geral, o volume presente abre com algumas palavras de saudade e homenagem ao ilustre falecido.

De páginas 27 a 54 encontra-se a reprodução da conferência que, em Junho de 1945, na Sala «Portugal» da Sociedade de Geografia de Lisboa,

realizou o sr. dr. António Correia Caldeira Coelho. De grande interesse igualmente é a leitura dos elementos estatísticos da acção da Cruz Vermelha durante a guerra de 1939-1945, pelo sr. Marquês de Sampaio.

Não podemos também deixar sem referência a louvável acção que a Cruz Vermelha desenvolveu em favor dos refugiados estrangeiros, que encontraram no nosso país não apenas uma zona de paz mas ao mesmo tempo um lar protector e amigo.

Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses — pelo general João de Almeida

Já está publicado o volume segundo desta obra importantíssima, a que o ilustre general e escritor sr. João de Almeida vem dando o melhor do seu esforço, da sua cultura e do seu amor às glórias e ao passado da nossa Pátria.

Esta publicação, notável sob todos os pontos de vista, é patrocinada e subsidiada pelo Instituto para a Alta Cultura. Contém informações e subsídios valiosíssimos para todos os estudiosos da nossa história e até mesmo para os curiosos de vicularias e monumentos, esses monumentos que dão interesse turístico às regiões onde se encontram.

Este segundo volume, que vai além de 300 páginas, descreve, pormenorizadamente, os monumentos militares que se encontram nos distritos de Aveiro, Coimbra, Leiria e Santarém. Numerosas gravuras e muitos mapas ilustram e complementam sugestivamente o texto. Até por mero prazer visual se manuseia esta obra erudita.

Há que pôr em justo relevo o trabalho exaustivo que esta obra admirável exigiu do seu autor. Parecendo, à primeira vista, destinada exclusivamente à leitura dos que se dedicam a estudos militares de especialização, merece figurar também nas estantes de todos quantos se dedicam aos problemas dos nossos antecedentes históricos, à formação e consolidação da nossa nacionalidade.

E porque muitos desses monumentos, se não todos, assumiram, hoje, perdido o seu valor militar, uma grande importância turística, essa importância não pode ficar ignorada. Por isso seria utilíssimo que esta obra fosse conhecida dos principais municípios do país, e a sua leitura facilitada a todos os interessados no progresso e na propaganda das suas respectivas regiões.

Com sincero aprazimento folheámos esta obra notável, inspirada no desejo de bem servir a Pátria e de divulgar conhecimentos sobre o nosso passado.

Ao sr. general João de Almeida, com as nossas mais vivas felicitações, que as bem merece pelo seu trabalho, apresentamos os nossos agradecimentos pela oferta a esta redacção de dois exemplares com que nos quis altamente distinguir.

S. João da Madeira

S. JOÃO DA MADEIRA é uma das vilas mais novas do país. Há pouco mais de 30 anos era uma freguesia, quasi escondida, quasi ignorada até dos próprios nortenhos. Mas as suas indústrias, que se foram multiplicando e também o bairrismo dos seus habitantes fizeram dela uma vila importante e populosa.

Em breve, esperam-no todos os sanjoanenses, a vila ascenderá à categoria de cidade. Isto tem-no afirmado com quente convicção algumas das suas mais representativas figuras, como, por exemplo, o sr. António Henriques, grande industrial de chapelaria e antigo presidente da Câmara Municipal, cujas funções exerceu durante nada menos de vinte anos. E' claro que tanto o sr. António Henriques como alguns dos seus conterrâneos não se limitam a dizer que amam apenas sentimentalmente S. João da Madeira, trabalham por tornar em realidade as maiores e mais legítimas aspirações locais, tratam da sua propaganda e sempre que é preciso tomar a pena vão para as colunas dos jornais defender os seus pontos de vista, apresentar alvitres e contribuir para uma estreita e forte unidade moral. O sr. António Henriques, que é um exemplo entre tantos que poderíamos apontar e arquivar, desejando que a sua terra progride o mais depressa possível, ofereceu o ano passado ao Município, para que este possa criar e manter uma Cantina Escolar, a importante quantia de 200 contos. E' com dedicações desta natureza que uma terra progride; que uma simples freguesia se transforma numa importante vila industrial e que esta vila, mais ano menos ano, terá a categoria de cidade.

S. João da Madeira é o produto admirável do amor que lhe votam os seus naturais. Nem os ausentes se esquecem da sua linda terra natal. O parque, um dos mais belos que em vilas e cidades do país nos é dado ver, tem sido construído com o dinheiro enviado regularmente pelos sanjoanenses que emigraram para o Brasil e para a América do Norte.

A vila de S. João da Madeira está situada numa das mais belas regiões do distrito de Aveiro, lavada de ares e rica de

«INVICTA»

FÁBRICA DE BOINAS
(TIPO BASCO)

J. Soares da Silva

S. JOÃO DA MADEIRA

paisagens soberbas. É possível — tudo é possível nesta terra que nos oferece um exemplo extraordinário de sentido e de unidade bairrista — que um dia, não longínquo, seja também classificada como zona de turismo e a dotem com tudo que lhe for indispensável para que possa exercer, com benefício e encanto dos que a visitarem, a respectiva indústria.

S. João da Madeira é um dos maiores centros industriais do Norte. Os seus operários são dos mais competentes do país, os industriais e os seus colaboradores téc-

nicos revelam não só espírito prático mas também capacidade de iniciativa.

Estão construídos os alicerces da futura cidade. S. João da Madeira, que possui um magnífico hospital, construído com o importante legado do benemérito Francisco José Luís Ribeiro, um Asilo-Créche para crianças, uma Maternidade e um Recolhimento para velhos, orgulha-se também do seu belo teatro, um dos melhores da província. Outras realizações virão a seu tempo melhorar e engrandecer esta linda e importante vila.

A AIROSA FÁBRICA DE CALÇADO *Santos Leite & Irmão*

*Calçado para Homem, Senhora e Oriana.
Fabrico em larga escala*

Exportação para o Continente, Ilhas e Colónias

Telefone 14

**S. João da Madeira
(PORTUGAL)**

BASTOS & ALVES, SUC.
Fábrica de velas de Cera, Estearinha e Rolos
Fábrica de calçado «OLIVAL»
AGÊNCIA FUNERÁRIA
Urnas, Corôas, Chumbo, etc. — Cera para sapateiros e enceramentos
R. Jaime Afreixo — S. JOÃO DA MADEIRA — Telef. 161

Fábrica de velas de stearina e velas de cera

Costa & C.ª

*Exportação para o Continente, Ilhas e África
VELAS DE CERA DE TODOS OS TAMANHOS*

S. JOÃO DA MADEIRA (Portugal) Telef. 38

A. Costa & Correia, Limitada

Armazém de Solas e Cabedais — Sola Panco — Fábrica de calçado «Estréla» — Depositários do calçado «JAPE»

Telef. 34 — End. Teleg. ESTRÉLA

S. JOÃO DA MADEIRA

A MENSAGEIRA
António Joaquim Fernandes de Oliveira

Importação e Exportação
FÁBRICA SANJOANENSE DE GUARDA-SOES
FÁBRICA DE LICORES «BINA»
S. JOÃO DA MADEIRA (Portugal) Telefone 11

**FÁBRICA DE CALÇADO
PARA HOMEM E SENHORA**

J. Almeida Santos
S. JOÃO DA MADEIRA (PORTUGAL)
- Apartado n.º 28
Telefone 140 — Telegramas: IRIS

**FÁBRICA DE CHAPÉUS DE PÊLO E DE LÃ
DUARTE GONÇALVES, L. DA**
Telefone 7 — (Casa Fundada em 1904)
Avenida Dr. Maciel **S. João da Madeira (Portugal)**

FÁBRICA DE CALÇADO
José Gomes de Pinho Calhau
Calce uma vez «BEM-FICA» verá como «FICA-BEM» calçado
S. JOÃO DA MADEIRA — Telefone 75

FÁBRICA DE CALÇADO FAMA
MANUEL MARTINS
S. JOÃO DA MADEIRA — Telefone 78

**SERRAÇÃO E CAIXOTARIA A VAPOR de
JOAQUIM DA SILVA TEIXEIRA**
Fábrica: S. JOÃO DA MADEIRA
Séde: R. Brito e Cunha, 497 — MATOZINHOS

INTERNATO E SEMI-INTERNATO

PARA O SEXO MASCULINO

EXTERNATO

PARA OS DOIS SEXOS

TELEFONE, 50

ALVARÁ N.º 16

Colégio Castilho

S. JOÃO DA MADEIRA

DIRECÇÃO:

Dr. José Cerqueira de Vasconcelos

Formado em Letras pela Universidade de Paris

Dr. Adácio Vieira Araújo

Licenciado em Ciências Biológicas pela Universidade do Porto

Instalado num magnífico palacete a dominar o extenso vale da linha férrea, e de frente para a Estrada Nacional, goza duma privilegiada situação para o estudo e para a saúde. Mobiliário escolar com carteiras unipessoais e moderno material didáctico. Gabinete de Física e Laboratório B. de Química, organizados pela Electro-Mecânica do Minho. Superiormente autorizado o Colégio Castilho ministra o ensino em regime de coeducação.

A Social Sanjoanense

FUNDADA EM 1919

Enderêço Telegráfico—SOCIAL

Telefone, 28

Pinho, Costa & C.ª, L. da

FÁBRICA MECÂNICA

DE CHAPÉUS DE PÊLO,
LÃ MERINO, LÃ GROSSA

E FELTROS

S. JOÃO DA MADEIRA

(PORTUGAL)

FÁBRICA DE CHAPEUS

Gomes de Pinho, Dias & C.^ª

CHAPÉUS DE PÊLO,
LÃ MERINO
E LÃ GROSSA

///

Teleg.: CHAPEUS

Telefone 29

Apartado 29

RUA GAGO COUTINHO

S. JOÃO DA MADEIRA

VITÓRIA

Sociedade Industrial Sanjoanense, L.^{da}

FÁBRICAS DE:

Calçado para homem, senhora e criança. Vassouras de Piaçaba e Palma — Escovas de Piaçaba — Pinceis de todas as qualidades — Brochas, Trinchas e espanadores.

TELEFONE, 96

S. JOÃO DA MADEIRA

Telegrams PROGRESSO

Telefone N.º 121

FÁBRICA MECÂNICA

DE
Chapeus de Pêlo, Lã e de Palha
CAPACETES COLONIAIS
SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Nicolau da Costa & C., L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

Bastam dois saltos
para se dar a volta ao mundo



Porque os saltos ENFIM além de tornarem o calçado mais elegante, são de uma absoluta comodidade e segurança. Assim excepionais qualidades de robustez, elasticidade e poder de resistência, dada a sua fabricação especial com fórmulas semelhantes às dos pneus, dão-lhes uma duração 3 vezes superior á dos bons saltos de outras marcas, tornando-os portanto muito mais económicos.

OSSALTOS
ENFIM
SÃO·QUASI·SEM·FIM



INDUSTRIAS REUNIDAS TRIUNFO
S. JOÃO DA MADEIRA

A vila de Seia

E AS SUAS CONDIÇÕES TURÍSTICAS

Avila de Seia é cabeça dum concelho populoso, constituído por 28 freguesias, e tanto pela sua situação geográfica, que é privilegiada, como por suas actividades agrícolas e industriais, que são importantes, tem, bem pode dizer-se, um grande destino em suas mãos. Ninguém, ao visitá-la, lhe poderá negar beleza e condições turísticas e aos seus habitantes espírito de iniciativa e raras qualidades de trabalho.

É de existência multi-secular esta linda e pitoresca povoação. Sena a denominaram os romanos; aos mouros a conquistou, no século XII, Egas Moniz. E dos séculos pretéritos, resta ainda para curiosidade dos vivos algumas antas ou dolmenes, de curiosa configuração e quem quiser visitar, na Serra da Estrela, a região encantadora das Lagoas, tem-na a dois passos de Seia. E perto encontram-se também outras curiosidades dignas de visita, como sejam as três Centrais Hidro-Eléctricas, que distribuem energia por uma vasta área, beneficiando Mangualde, Belmonte, Covilhã, Manteigas, Gouveia, Fornos de Algodres, Seia e quasi todas as freguesias do seu concelho.

O clima de Seia é saudável e os panoramas que a envolvem são impressionantes de beleza. Não

admira, por isso, que a vila seja frequentemente visitada e sempre admirada.

Se as belezas naturais e o clima bastam, muitas vezes, para que uma terra se imponha como estância de turismo, Seia pode também apresentar alguns motivos de atracção, de muito valor, como a capela de S. Pedro, classificada de monumento nacional e notável por seu estilo românico; a igreja da Misericórdia, cuja fundação remonta ao século XVIII, a Igreja Matriz, junto da qual os nossos olhos podem abranger um dos mais belos panoramas; os Paços do Concelho, em bom estilo português; as janelas manuelinas da Casa dos Botelhos, e, aqui e ali, enobrecendo e enriquecendo esta ou aquela rua, um velho e belo solar, desses solares que encantam sempre os olhos dos arquitectos, dos pintores e das pessoas de bom gosto.

É uma linda vila, a vila de Seia; vila progressiva, de onde nos chegam os afamados queijos da Serra, os magníficos lanifícios e que reserva, para quem a visita, uma agradável e saudável estadia.

CASA HAVANESA DE LUÍS PINTO

Jornais e Revistas, Livraria, Papelaria e Escritório
Telefone 22 SEIA Teleg.: CASA HAVANESA

SÁRA D'ALMEIDA MELO

PASSAGENS E PASSAPORTES
AGENTE HABILITADA

SEIA

CASA COSTA — DE — PRUDÊNDIO COSTA

Correspondente do Banco Português do Atlântico

TELEFONE 2

SEIA

Serração e Cai pintaria

DE EDUARDO PINTO

Mercearias, Vinhos e Miudezas — Aparelhagem de Madeiras

QUINTELA-SEIA

PENSÃO CENTRAL CARLOS LOPES CAMELO

A casa de maior confiança que se impõe pela sua seriedade e asseio. A Pensão que possui o melhor e mais moderno quarto de banho. Banhos de duche.

TRATAMENTO ABUNDANTE E À PORTUGUESA
SEIA Telefone 18

CAFÉ SEIA-BAR

SEIA

SAPATARIA CENTRAL ERNESTO DA SILVA

Rua Cândido Reis—SEIA

GOUVEIA

CENTRO DE TRABALHO E ESTÂNCIA DE REPOUSO

NÃO conhecem Gouveia? Pois fazem mal. Para umas férias de repouso, para um passeio de simples carácter turístico, eis aqui um ponto admirável, verdadeiramente encantador, que, visto uma vez, não mais se esquece.

Certo português viajado do século XVII ou XVIII, não nos lembramos bem, neste momento, costumava dizer que a melhor parte do Mundo era a Europa, que o melhor país da Europa era a França, que onde a vida era mais alegre era na Península Hispânica, que o melhor da Península era Portugal, e que o melhor sítio de Portugal era o Rossio. Há ainda muitos portugueses que resumem Portugal ao Rossio e aos seus cafés e julgam que o País é só isso e que só isso é digno de se ver. Pobres portugueses esses! Como é limitado o seu conhecimento do nosso maravilhoso país, como, por consequência, é limitado também o seu patriotismo!

Há que sair do Rossio e viajar por esse Portugal fora, ver os seus monumentos, as suas obras de arte, todas as belas coisas do passado, as suas paisagens, as suas magníficas realizações do presente, tudo que afirma as qualidades de trabalho e o espírito de iniciativa dos portugueses de hoje.

Gouveia é digna duma visita. É uma das mais lindas vilas do país, edificada numa eminência, a 670 metros de altitude, na encosta norte da Serra da Estrela. O panorama que da vila se disfruta é simplesmente arrebatador e abrange todo o vale do Mondego. Como a povoação é antiga, tanto dentro dela como nas cercanias, notam-se ainda algumas casas solarengas de bom estilo português que só por si lhe dariam grande interesse artístico e turístico. Quando, um dia, passada a moda do modernismo e se seguir de novo a lição portuguesíssima de Raúl Lino, os nossos arquitectos hão-de, por certo, olhar com mais atenção para certas casas antigas que enobrecem vilas e cidades da província e não desdenharão dos solares tão curiosos, tão imponentes e belos de Gouveia.

Graças à sua altitude e à proximidade da Serra da Estrela, Gouveia recomenda-se e impõe-se como estância de repouso. Além disso, é ponto obrigatório para todos os desportistas ou simples turistas que desejam atravessar a Serra ou ir de passeio até às Penhas Douradas.

Se, no Inverno, Gouveia e os seus arredores, oferecem o espectáculo magnífico da neve e proporcionam os incomparáveis prazeres dos despor-

tos próprios da época, também no verão tanto o clima como a paisagem são altamente apreciados pelos visitantes, para os que vão gosar umas semanas de férias.

Admirável estância de repouso, a vila de Gouveia não se contentou com as suas belezas naturais: seus homens de iniciativa e acção fizeram dela também um grande centro de trabalho. Com efeito, na indústria dos lanifícios, ocupa sem favor nenhum o segundo lugar. Algumas das suas fábricas, nas horas de laboração, merecem ser vistas. Os visitantes seguem sempre com interesse todas as fases do trabalho fabril, o movimento e a utilização das máquinas, até o tecido ficar pronto. É um espectáculo curioso, sempre grato ao turista.

Gouveia dedica-se também à agricultura, base principal da sua vida económica. Os vinhos figuram à cabeça das suas produções agrícolas. A seguir estão os lacticínios.

Gouveia é uma vila progressiva. A população do Concelho é de 30 mil habitantes, pouco mais ou menos. A agricultura, os lanifícios e o turismo são as suas principais fontes de riqueza colectiva. Há muitas cidades que não têm uma vida tão intensa como Gouveia.

Leitor, se não conheces bem a tua terra, se não fazes uma ideia da grandeza e da beleza panorâmica da Serra da Estréla, se queres contemplar a paisagem lírica que te oferece o vale do Mondego, vai até Gouveia, deixa-te estar por lá alguns dias, respira aqueles ares puros, enrija esses pulmões, purifica o teu sangue, dá férias ao teu corpo e ao teu espírito. Não perderás o teu tempo e darás por bem empregado o dinheiro que gastares na tua viagem. Aprende a conhecer a tua terra. Gouveia — não o esqueças nunca — é uma das vilas mais pitorescas do teu maravilhoso país.

PADARIA VIRIATO

DE

ALVARO DA PURIFICAÇÃO

GOUVEIA

TELEFONE 81

ALFREDO SÁRIO JÚNIOR

Conhecido por ANTÓNIO CACHO

PADARIA ESTRÉLA

GOUVEIA

TELEFONE 83

ESTEVÃO UBACH & C.^A

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Fios para tricot e malhas

Telefone 90

Gouveia — S. PAIO

Tele { fone—Gouveia 55
gramas VILOCOFI

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
ÚNICA FUNDADA POR

António Augusto Lopes da Costa

e cujos produtos foram premiados nas exposições de Paris 1878, 1888 e 1889 e de Lisboa, 1888, 1893 e 1932

Viúva Lopes da Costa & Filhos

MOIMENTA DA SERRA
GOUVEIA

ARTUR COSTA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

FIOS PARA TRICOT E TAPETES

Telef. 89

Gouveia — S. PAIO

Sampaio & Lima

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Apartado 18
Telefone 45

GOUVEIA

TELEFONE 57

APARTADO 14

SERRA DA ESTRÉLA

Gouveia-Hotel

COM AGUAS QUENTES E FRIAS EM
TODOS OS QUARTOS—APARTEMENTS
—:- EM TODOS OS ANDARES - :-

GOUVEIA

Virgínia Fraga Figueiredo

Fabricação de malhas exteriores

BAIRRO LOPES DA COSTA
GOUVEIA

Jacinto A. Moura

Fábrica de Lanifícios de Cérca
Casimiras, Moscons, Chales, etc.



TELEFONE 59

GOUVEIA

Perorações de Frei Gil

em lá menor acerca do centenário da Severa

Pelo REPORTEUR JORGE

O *Lar do Médico*, suplemento literário do *Jornal do Médico*, cuja leitura muito apreciamos, insere na sua habitual «Tribuna de S. Frei Gil» um comentário, tão áspero como insólito, ao facto de se celebrar o centenário da Severa.

Intitulam-se *Centenário de Mau Gôsto* as divagações do monástico articulista. Este, com artimanha, que não nos atrevemos a classificar de seráfica para não ofender os leitores do suplemento em questão, pretende dar duas palmatóadas na Emissora Nacional, por esta ter oferecido o seu concurso à ideia de se comemorar o centenário da Severa.

S. Frei Gil gasta uma página inteira para lançar, do alto do púlpito a que subiu, o seu cônscido terror, a excomunhão sobre tão nefanda iniciativa.

E, num trovejante protesto, indignado e severo, prega-nos o rubicundo sermão do seu desacordo. Repugna ao assombrado S. Frei Gil que se comemore o centenário da Severa, apagada figura de uma mulher que não teve por lar senão a miséria e a degradação do prostíbulo, e que possuia o condão de cantar o fado como um rouxinol — de asas presas num lameiro. Os versos que ela cantou fizaram estremecer as cordas da guitarra de um fidalgo, e andam ainda hoje na boca do povo, como as de um grande Poeta, que se chama Augusto Gil... S. Frei Gil recorda aos seus leitores que houve e há figuras que têm merecido e merecem celebração dignas do seu valimento, e cita-nos, — sem receio de macular o calor das suas diatribes contra a Severa, mulher amada pelo Vimioso e pela plebe, nomes ilustres, consagrados, de altíssimos espíritos e de notáveis afirmações intelectuais. Ora é aqui que bate o ponto, quer dizer: é aqui que a porca de S. Frei Gil torce a cauda da suas já sinuosas comparações...

É preciso antes de mais nada distinguir serenamente o que vale para a tradição e para a história de um povo, as suas figuras intelectuais e as suas

COMPRE



Lâminas
COOPER

Cooper Espessura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas \$5,00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas \$4,00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LDA.

Rua de S. Nicolau, 23, 1.^o — LISBOA — Telefone PBX 23608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

figuras populares, — afinal, ambas do mesmo barro embora de cépas diferentes.

Umas são tão dignas de ser lembradas como outras. Os grandes homens comemoram-se num preito de homenagem a que, por todos os títulos, têm jus. E ninguém lhes regateia o aplauso, nem põe em leilão a justiça da celebridade que lhes conferiu o seu valor espiritual.

Mas deixemos, também, ao povo o pequenino direito de comemorar à sua maneira, sem arrebiques intelectuais, sem manifestações transcendentes, sem discursatas, nem sonolentas palestras, mesmo apenas com a feliz inconsciência da sua alma ingénua, mesmo só com a rude sensibilidade dos gostos e das tendências que lhe formam o carácter pitoresco, singelo, divertido, aquelas figuras que ele, o povo, melhor comprehende e melhor sente.

O centenário da Severa em nada deslustra nem diminui a celebração de outros centenários, como em nada ofusca, por exemplo, a glória de um grande escritor, o facto de se festejarem os santos populares.

Deixemos, pois, aos que recordam a Severa o seu quinhão de simpatia por essa rapariga das vielas — das escusas vielas por onde poetizou Bocage e Camões, e onde, decerto, S. Frei Gil não se atreve a pôr suas castíssimas e virginais sandálias...