

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 MENDONCA 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, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1427

1 — JUNHO — 1947

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 ESTEVEZ
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 ÚRBANO
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

Da Conquista de Lisboa às comemorações dos seus Oito Séculos de História, por Ferreira de Andrade	139
Programa das Comemorações do VIII Centenário da Tomada de Lisboa	146
Os progressos do porto da Beira, pelo Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão	149
As relações ferroviárias entre Portugal e Espanha pela fronteira de Vila Real de Santo António-Ayamonte, pelo Engº Gabriel Uriguen	151
Comércio Internacional, pelo Engenheiro civil Américo Vieira de Castro	153
Esperando a coordenação dos transportes terrestres..., pelo Capitão de Engenharia Jayme Gallo	157
Cannes, estância de Inverno e de Verão	160
Uma faceta do problema de transportes na cidade de Lisboa e seus arredores, por Adalberto Ferreira Pinto	163
Notas de reportagem	167
O Estado actual dos Transportes da Colónia de Moçambique	169
O Avião e os outros meios de transporte, pelo Major-Aviador Humberto da Cruz	180
Linhas Estrangeiras	182
Faro	185
Loulé	189
Albufeira	191
Silves, por Alfredo S. R. Garcia	193
Portimão	196
A vila de Olhão	198
Tavira e as suas aspirações	203
Vila Real de Santo António	206
Espinho, linda praia de banhos e grande centro industrial	213
O Jardim Zoológico e as festas de Lisboa	217
Escola Comercial Portuguesa	217
Recortes sem comentários	219
Parte Oficial	222
Lopes de Almeida	227
Há 50 anos	229

Preço 25\$00



VISTA DE LISBOA NO PRINCÍPIO DO SÉCULO XVIII

Da Conquista de Lisboa às comemorações dos seus Oito Séculos de História

Por FERREIRA DE ANDRADE

VINHA de longe já o sonho de Afonso Henriques. Lisboa, *opulentíssima pelo trato e mercancia dos portos da Europa e de África*, constituía para o nosso primeiro Rei não só uma finalidade de estratégia militar — ponto de partida para novas emprêsas — mas muito principalmente uma decidida e forte necessidade da sua cristianização e integração no nascente reino lusitano. A decisão estava to-

mada. — Lissibona seria portuguesa. Conquistá-la-ia a golpes da sua espada invencível, pela força indomável da sua Fé.

* * *

No dia 16 de Junho desse ano da graça de 1147 larga frota arribara ao Porto. Cruzados flamengos, teutónicos, ingleses e lorenos, vindos de Darmouth, navegavam, rumo ao Sul, em demanda da Terra Santa.

E uma ideia surgiu então: aproveitar-se para a conquista da cobiçada Lissibona com o auxílio guerreiro daqueles que, pela palavra de Cristo, iam combater os infiéis em terras longínquas.

O auxílio foi prometido após as palavras altamente convincentes de D. Pedro Pitões, Bispo do Porto.

Lissibona! Lissibona!

E de tôdas as bôcas como de uma só o grito solta-se impelido por um pensamento único: combate ao infiéis!

A 28 de Junho chegaram ao Tejo; e, no dia imediato, unidos já às forças de D. Afonso Henriques, acamparam nos subúrbios da fortaleza moura. E o cerco começa. Dias e noites intermináveis sucedem-se. E um mês passa, e outro, e quase outro ainda.

Desde 15 de Outubro que a torre móvel — última esperança dos sitiados — estava concluída, pronta para o assalto.

Hora a hora, minuto a minuto, num desespôro horrível, aguardam os cruzados que Aschbounah se entregue.

A ânsia de lutar recrudesce, a febre da vitória de novo retempera as forças. Longo fôra o cerco, dolorosos os dias que sitiados e sitiados sofreram os horrores da fome, as misérias cruentes duma guerra sem tréguas. Desavenças e desânimos, deserções e ignomínias, nada conseguiu lançar no ânimo forte do jovem monarca a ideia da capitulação. Não, as forças portuguesas, embora deminutas, cansadas de tantas batalhas, resistiram sós até à vitória.

Quase quatro meses passaram já! Uma nova estréla vai finalmente surgir no céu de Lisboa — a cruz de Cristo, signa gloriosa porque se batem num esforço hercúleo, sobre humano, as hostes aguerridas do guerreiro Afonso.

O desespôro aumenta de entusiasmo. No campo dos cristãos um só grito se continua a ouvir: Lissibona! Morte aos infiéis.

A 22 de Outubro os muçulmanos rendem-se. Kaide não pode por mais tempo resistir ao cerco. A luta vai terminar. Perante o Rei e os maiorais dos vários acampamentos comparecem os emissários muçulmanos e discutem-se então as condições

da entrega da cidade. Todos os haveres, o ouro, a prata, as jóias preciosas, serão entregues aos cruzados. Para D. Afonso Henriques uma só honra lhe basta: conquistar Lisboa; inclui-la no seu Reino.

* * *

Por todo o mundo cristão os sinos dos templos repicam festivamente. A igreja comemora o dia dos Santos Crispim e Crispiniano. E é nesse mesmo dia — 25 de Outubro — que Lisboa, princesinha encantada do Tejo, recebe o seu baptismo e se torna para a eternidade dos séculos portuguesa e cristã. Na torre mais alta da velha Kssaba tremula já, ao sôpro fresco dessa manhã de Outono, sob o céu maravilhoso de Aschbounah, o pavilhão das quinas que desde a tarde gloriosa de Ourique, afirma ao Mundo a existência de terra portuguesa.

No emaranhado confuso de vielas e becos tortuosos da secular Lissibona cruzam-se vencedores e vencidos, os cavaleiros do Senhor — cruz vermelha a sangrar sobre o peito — e a multidão dos combatentes muçulmanos, exausta da luta, ciosa ainda da sua cidade querida, faces vincadas pelo estigma do ódio e do desespôro, chusma imensa de velhos, de mulheres e de crianças. E a vozearia estridente e desordenada desta turba sedenta de vingança ou anciosa pelo saque, ergue-se cada vez mais forte. Do lado dos cruzados um só pensamento domina, um só desejo os une: a pilhagem. Como impedir esse acto impulsivo, abjecto de vingança, de sangue derramado já inutilmente? Impossível!

A hora ambicionada chegara, enfim.

A cruz da vitória desenha-se já sobre Lisboa; de todos os lados se entôam hinos e preces, cânticos religiosos num sentido agradecimento a Deus. Ouvem-se, abafado pela dor, o carpir convulso dos vencidos que, num último desespôro, choram de raiva e de ódio o destino fatal de uma raça perseguida.

* * *

Após os primeiros alvores desse dia 25 de Outubro de 1147, abrem-se de par em

par as portas da cidade. E o assalto começa furiosamente, deshumanamente, destruidoramente. Pelas ladeiras alcantiladas, caminham devagar, numa fila ininterrupta, os habitantes da vencida Lissibona—trôpegos, doentes, famintos...

Triste êxodo de uma cidade saqueada!

Por entre as seteiras das velhas muralhas, não tremula já, como durante séculos, o crescente muçulmano!

É meio dia; Lisboa vai receber o seu baptismo como cidade cristã.

Da capela de Nossa Senhora da Enfermaria (São Vicente de Fora) vai sair, a caminho da Alcáçova, solene procissão de agradecimento a Deus. Momento grandioso este! Caminham à frente empunhando a bandeira de Cristo os prelados que assistiram à conquista: segue-se-lhes o Rei rodeado dos maiorais e dos chefes dos vários acampamentos. E lá vão D. Paio Delgado, Fernão Mendes, Paio Guterre e Pêro Viegas, este, mais tarde, o primeiro alcaide do Castelo de Lisboa. E tantos, tantos outros.

«Quão grande foi a alegria de todos, que grande glória a nossa — relata-nos um dos cruzados, testemunha do assédio — quantas lágrimas de júbilo e de piedade, quando, em louvor e honra de Deus e da Santíssima Virgem Maria o estandarte da Cruz rendetora foi visto por todos, colocado no mais alto do Castelo, ao sinal de submissão da cidade, cantando o Arcebispo e o Bispo com o clero e todos os demais, banhados em lágrimas e com grande júbilo, *Te-Deum laudamus* com o *Asperges-Me* e outras orações devotas».

Instantes depois desta cena indiscutível avista-se por entre as altas almadenas o temível cavaleiro cristão, a sombra negra da raça maometana, senhor de mais uma vitória. É Iben Enrich — El-Rei de Portugal, soberbo e altivo na magnitude da sua gigantesca figura. Olhar fixo no horizonte imenso, na linha esfumada e distante de além-Tejo, que novo pensamento o domina já? Sonho de cavaleiro, sonho que mais tarde, pelos séculos adiante, haveria de embalar em conquistas maiores outros portugueses no amor a este pedaço da terra

lusa que êle conquistou, passo a passo, a golpes da sua espada e de olhar preso na Cruz do Senhor.

Lisboa é já portuguesa!

Lisboa nos seus oito séculos de evolução

Fortaleza ambicionada pela sua excepcional situação geográfica, alcantilada no mórro altaneiro do Castelo, Lissibona, cidade de ruas estreitas e sinuosas, de veredas que se empinavam da povoação ribeirinha à crista sobranceira ao Tejo, asfixiava dentro das suas fortes muralhas quando D. Afonso I a conquistou.

Lisboa já cristã sofre o primeiro impulso considerável. Extravasa das linhas de fortificações. Entre as terras de semeadura, entre oliveiras e vinhedos, constroem-se ao sabor caprichoso do homem e por imperativo de exagerada densidade populacional algumas habitações. Erguem-se pelos portugueses os primeiros templos da religião de Cristo (se alguns não existiam já, tolerrados pelos sarracenos, desde a ocupação romana) e, então, surgem extramuros os primeiros centros paroquiais.

A cidade aumenta de importância. Capital do Reino, centro espiritual da nação, desde que D. Diniz fundara os seus Estudos Gerais, Lisboa vê em breve elevarem-se conventos e mosteiros, palácios e albergarias.

Após o cerco do Rei de Castela em 1372 a cidade é sujeita a uma nova cinta de muralhas. De 15,60 hectares Lisboa passa a ter, depois da construção da cerca fernandina, a área de 103 hectares.

* * *

No reinado de D. João I, a cidade — já entre todas excelente e maioral — é beneficiada pelo Senado da Câmara com um novo desenvolvimento urbanístico.

Expande-se para além dos muros que a limitavam.

Senhora dos mares até então ignotos, empório florescente, rainha de horizontes vastos, a cidade do Tejo foi, sem dúvida alguma, nos primórdios do século XVI, a capital digna de um grande império.

D. Manuel no apogeu do seu reinado glorioso, enriquece-a, torna-a cabeça da Europa, invejada do Mundo... universaliza-a. Na rua Nova dos Mercadores, num torvelinho febril, cosmopolita, cruzam-se árabes e florentinos, ingleses e sevilhanos, mareantes e embaixadores.

E novos palácios se erguem. Outros mosteiros se constroem, Acumulam-se riquezas e mercanciam-se os mais variados produtos de além Atlântico. Os paços reais descem do cômoro de S. Jorge até à ribeira das Naus. O Tejo — senhor de destinos ainda maiores — retoma a sua grandeza de outras eras.

Terremotos e pestes lançam de quando em quando a cidade na ruína e no luto; mas Lisboa depressa se refaz do traumatismo e da dor. Na sua evolução natural vai alargando os seus núcleos populacionais com a criação de novas freguesias. Expande-se desordenadamente, indisciplinadamente e, mártir, vai afastando-se do Tejo.

* * *

Em 1755 — abrigava já 170.000 habitantes — é sacudida violentamente por um cismo avassalador. Em poucas horas subverte-se. Mais do que o abalo do solo, o incêndio subsequente destroe-a, inutiliza-a, arruina-a, semeia a miséria, a dar, o luto.

Lisboa, a próspera e florescente cidade de D. João I, de D. Manuel e de D. João V desaparecera. Alguns anos passam e uma outra Lisboa surge. Carlos Mardel, Eugénio dos Santos e Manuel da Maia traçam as linhas gerais de uma cidade nova. A vontade firme de Pombal impõe uma orientação segura, rápida.

Em breve, toda a urbe sente os efeitos benéficos do terrível cataclismo. O paradoxo comprehende-se. Lisboa, nos locais mais aglutinados pelo dédalo de casario, de ruelas, de betesgas quase inverosímeis, vê surgir, mercê de um plano de rasgada visão, amplas artérias, construções arejadas — mais luz e mais ar.

E novos bairros surgem. Um plano de remodelação paroquial cria algumas freguesias mais, transferindo outras. As por-

tas da cidade fixam-se para além da povoaribeirinha, galgando até aos subúrbios e determinando assim uma nova estrada de circunvalação.

O Passeio Público, orgulho e gáudio da Lisboa romântica, opunha-se, porém, ao desenvolvimento urbanístico da cidade... Rosa Araújo, na gerência do Município, encara o problema. Sofre injúrias, as críticas mais severas — a resistência passiva, mesquinha, de quase toda a população. Mas as grades do Passeio Público caem por fim. Lisboa respira melhor. Após a acção do benemérito e dedicado servidor da cidade, esta alarga a zona urbana.

Nascem novos bairros. Outra Lisboa surge.

Aberta a Avenida da Liberdade, a cidade ganha horizontes mais vastos, perspectivas mais largas.

Ressano Garcia orienta o traçado das Avenidas Novas, o que permite a expansão da cidade para o norte, no sentido errado do seu desenvolvimento. Mas a obra, contudo, é grandiosa. Lisboa sofre um influxo renovador. Depois, no rodar convulso das últimas décadas do século passado e nos três primeiros decénios do actual, a capital fica sujeita à urbanização fragmentária, ilógica, desconexa, ao arbítrio deste ou daquele «benemérito» construtor.

Os bairros — mercê das iniciativas particulares — multiplicam-se por toda a cidade, numa indisciplina incompreensível. Duarte Pacheco — a quem Lisboa já devia a resolução definitiva do primeiro problema citadino: o abastecimento das águas — é chamado pelo Governo para a gerência do Município. O grande estadista esboça o seu plano de realizações. Idealiza uma Lisboa grandiosa, digna da sua função europeia, capital orgulhosa de um grande império.

Após os primeiros passos para o plano urbanização e expansão da cidade — elemento primordial, indispensável, ao prosseguimento de toda a obra citadina — rasgam-se as principais rádias do coração da cidade para a sua periferia. Constroem-se as amplas saídas de Lisboa; urbaniza-se



FANTASIA DO CERCO A LISBOA EM 1147, PELOS EXÉRCITOS DE AFONSO HENRIQUES E DOS CRUZADOS

Por Francisco Vieira Lusitano

toda a zona de Belém com o embelezamento da majestosa praça do Império; surgem os novos arruamentos da encosta da Ajuda, numa concepção notável e de larga projeção urbanística; erguem-se os principais edifícios da administração pública. O Parque Florestal de Monsanto, a velha aspiração da cidade, é hoje um facto. A construção do viaduto de Alcântara — obra admirável da engenharia portuguesa contemporânea — resolveu um dos problemas mais agudos da cidade.

Com Duarte Pacheco Lisboa recebeu o

maior impulso de todos os tempos. Asfixiada durante séculos respira hoje melhor. Mal tratada pelos homens, mais do que pelos sismos — e tantos foram! — sabe hoje para onde caminha. Tornou a vêr o Tejo; aproxima-se das águas tranquilas do rio. E êste, forte razão de ser da sua existência, da sua excepcional beleza, abre-lhe de novo os braços, como amante apaixonado após amuo de algum tempo.

«Princesa do Mar», «Rainha do Ocidente», Lisboa, cidade mãe de continentes, propulsora de civilizações, bem merece a

legenda famosa que el-rei D. João I inscreveu no seu brasão de armas: *sobre todas excelentes e maioral.*

As comemorações de oito séculos de história

Oito séculos da sua existência, integrada na nacionalidade portuguesa, completa no ano presente, a cidade de Lisboa. Facto tão transcendente não podia passar despercebido à Câmara Municipal que, ciente das suas responsabilidades, elaborou o programa das respectivas comemorações.

Lisboa está, pois, em festa.

Encheu-se de luzes; floriu de rosas e sardinheiras as varandas e mansardas; en-galanou-se de cores vistosas; mostra-se mais alegre e mais garrida.

Por toda a urbe repicaram já alegremente os sinos dos templos numa apoteose evocativa da sua cristianização. Nas velhas muralhas do Castelo, perante a Espada do Fundador que, numa evocação admirável de profundo sentido patriótico, foi trazida da histórica cidade do Porto à Capital, subiram já, lado a lado do pavilhão das quinas, a signa de Ourique e a bandeira preta e branca da cidade.

Vão seguir-se, num período longo, as restantes comemorações.

A-par das realizações culturais realçam, pelo seu vincado sentido espetacular, os cortejos históricos e cívicos, as manifestações populares, as competições desportivas, as recepções de gala.

Não faltarão também as evocações daqueles que a tornaram grande, que a prestigiaram e enalteceram, dos que a cantaram e dos que a escreveram, desvendando feitos até então desconhecidos e realçando dos velhos pergaminhos e das páginas amarelecidas dos arquivos a sua história verdadeira.

Consagram-se, assim, no dia do Épico, os poetas de Lisboa; os que traçaram as rimas mais sentidas do seu Cancioneiro. Junto do busto de Júlio de Castilho serão recordados também os que, num labor constante e num amor profundo às coisas

de Lisboa, escreveram as páginas mais belas da sua antologia.

Pela palavra de alguns oradores e nas teses apresentadas à I Reunião Olisiponense serão evocadas a Cidade e o Tejo; estudada nos seus múltiplos aspectos esta urbe propulsora de civilizações, a missão histórica do seu Rio, o seu papel preponderante para as descobertas de novos horizontes que abriram os caminhos ocultos do globo; a vida do povo, as suas qualidades, os seus usos, os seus costumes; os altos e transcendentes problemas urbanos, a fisionomia de Lisboa e a sua expansão, a higiene, os abastecimentos, as comunicações.

Lisboa do passado reviverá na «Exposição de Documentos e Obras de Arte relativos à Cidade», que o Dr. Rodrigues Cavaleiro organiza no Museu Nacional de Arte Antiga; como a Lisboa do presente nos quadros dos nossos pintores e nos «clichés» dos novos artistas fotográficos.

Santo António — orgulho desta Lisboa que lhe foi berço — não será esquecido. A sua vida e a sua obra evangelizadora serão relembradas na Sé Patriarcal numa exposição iconográfica — a maior que sobre o Taumaturgo se tem realizado.

Pelas ruas da urbe, a população que conserva ainda de memória os cortejos históricos realizados por Leitão de Barros nas festas de 1934 e 1935, virá passar, numa evocação admirável da Lisboa de quinhentos, o Desfile Histórico da Cidade, deslumbrante espetáculo em que figurarão, graças às admiráveis faculdades dos nossos artífices e à extraordinária visão e direção artística do realizador consagrado de «Inês de Castro» e de «Camões», toda a grandeza, o esplendor, a riqueza de indumentária e de costumes, da corte de D. Manuel.

Mas outro cortejo maravilhará ainda Lisboa e lhe proporcionará horas de conforto espiritual e proveitosa lição do nosso rico folclore: a homenagem dos Municípios à capital do Império.

Além das populares «Marchas» que uma vez mais Norberto de Araújo fará desfilar

pelas ruas de Lisboa, dois cortejos se realizarão ainda no 1.º Ciclo das Comemorações: um cortejo luminoso de bombeiros e o desfile das embarcações de todos os rios do País — festa fluvial que servirá de elo entre esta cidade e o seu majestoso Tejo e constituirá, de certo, um quadro de maravilha e de forte expressão espectacular.

Todo o restante programa das Comemorações é plenamente preenchido com outras exposições — e salientamos entre elas as Exposições de Floricultura — espectáculos de ópera, concertos e bailados, cinema e teatro para crianças.

O desporto tem o seu lugar vincadamente marcado nestas festividades. Algumas das mais importantes competições internacionais realizar-se-ão na capital durante os 1.º e 3.º ciclos das Festas, acontecimento que, sobremaneira, honra e prestígio a nossa cidade.

* * *

As festas de Lisboa deste ano de 1947 — festas comemorativas dos seus oitocentos anos de existência — bem merecem o carinho e o aplauso da população. Não lhos regateemos. Portugueses e cristãos saibamos compreender a magnitude da hora que passa. Oito séculos na história dumha cidade, quando essa cidade, pelo seu passado glorioso, pelo caminho traçado através de uma história plena de empreendimentos, pelo papel preponderante que desempenhou na formação de impérios, nas descobertas para Deus de novas terras, na defesa dos sagrados princípios da Fé e da civilização — é motivo sobrejo para não escondermos o nosso orgulho de lisboetas e de estarmos com Lisboa nestas festas do seu oitocentésimo aniversário.

Bem hajas Lisboa !

Bem hajas !



LISBOA VISTA DE VALE DE PEREIRO

Programa das Comemorações do VIII Centenário da Tomada de Lisboa

(Continuação)

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 Araújo.

4 de Junho — Encerramento da VI Exposição Nacional de Floricultura.

5 de Junho — Dia dos Jardins de Lisboa. (Concurso dos Jardins e das Janelas floridas).

7 de Junho — Bênção de Lisboa no Monte de S. Gens.

Festival de tiro no Jardim Zoológico.

8 de Junho — Tourada de Gala na Praça de Touros do Campo Pequeno.

9 de Junho — Inauguração do II Congresso Nacional de Pesca e da Exposição das Artes da Pesca.

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.

De manhã — Final do Campeonato Internacional de Esgrima.

De tarde — Desafio de Andebol Lisboa-Barcelona.

11 de Junho — Jogo de ténis de mesa entre as equipas de Portugal e de Espanha.

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 da noite de Santo António.

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

Encerramento do II Congresso Nacional de Pesca.

Desafio de futebol «Misto B. S. B.-Vasco da Gama», do Rio de Janeiro.

16 de Junho — Início do Campeonato Luso-Espanhol de Basquetebol. (Prossegue até 19 de Junho).

18 de Junho — Tourada nocturna à antiga portuguesa na Praça de Touros do Campo Pequeno.

19 de Junho — Final do Campeonato Luso-Espanhol de Basquetebol.

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).

23 de Junho — Encerramento da exposição Antoniana.

De noite — Primeira exibição das Marchas Populares dos Bairros de Lisboa no Pavilhão de Festas do Parque Eduardo VII.

24 de Junho — *De noite* — Festejos populares tradicionais da noite de S. João.

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 — Conferência «Imagem da Flor», do Prof. António Sousa da Câmara, na Sociedade Nacional de Belas Artes.

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, num desfile, embarcações de todos os rios de Portugal.

De noite — Desfile da gente do mar.

30 de Junho — Exibição dos Ranchos de Pescadores no Pavilhão de Festas do Parque Eduardo VII.

3 de Julho — Concurso de veículos de outros tempos.

5 de Julho — Encerramento da Exposição de Documentos



Deve-se a D. Afonso Henriques com a conquista de Lisboa aos Mouros, não só a consolidação do nosso reino, mas as bases e a cabeça de um grande Império, que as descobertas marítimas tornaram em realidade.

e de Obras de Arte relativas à História de Lisboa.

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

6 de Julho — Grande Cortejo Histórico de Lisboa.

7 e 9 de Julho — Exibições de Ginástica Ling por classes nacionais e por uma classe sueca.

12 de Julho — Início do Campeonato Luso-Espanhol de Remo.

13 de Julho — Desafio de futebol Sporting-Atlético de Madrid.

14 de Julho — Desafio de Basquetebol Belenenses-Confederação Nacional de Desporto do Brasil.

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

16 de Julho — Desafio de Basquetebol Benfica-Confederação Nacional de Desporto do Brasil.

17, 24 e 31 de Julho — Concertos no Jardim Botânico da Ajuda.

17 a 31 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.

26 e 27 de Julho — Campeonato Luso-Espanhol de Atletismo.

27 de Julho — Encerramento 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.

Início do Campeonato Internacional de Stars (Taça das Nações).

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

6 e 7 de Setembro — Torneio de Atletismo Portugal-Bélgica.

14 de Setembro — Final do

Campeonato Internacional de Stars (Taça das Nações).

1 de Outubro — Inauguração da 1.ª Reunião Olissiponense, Sessão inaugural nos Paços do Concelho.

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.

De tarde — Desafio de Futebol para disputa da «Taça das Comemorações».

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 Bellas 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.

Festa Desportiva do Exército e da Armada no Estádio Nacional.

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. Concurso de montras floridas.

De noite — Récita de gala com «Olissipo», de Jorge Fer-

reira 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 Bellas Artes.

De tarde — Inauguração do Clube de Ténis de Lisboa — Campeonato Internacional de Ténis.

De noite — Jogo de Voleibol Lisboa-Paris.

24 de Outubro — 7.ª Conferência — «A Ação 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 Olissiponense.

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).

Os progressos do porto da Beira

(África Oriental Portuguesa)

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

DE todos os portos da África Oriental, aquele que, sem dúvida, mais progressos tem feito nos últimos tempos é o porto da Beira.

Nem isso é de surpreender sabendo-se que ele domina uma vasta zona geográfica que vai do Limpopo, ao Sul, até ao Lago Tanganica, ao Norte; e no sentido de Leste Oeste vai do Oceano Índico até aos planaltos da Catanga.

Os portos de Quelimane, Conducia, Moçambique, Nacala, Porto Amélia, etc. alguns sem dúvida dos melhores do mundo, como Porto Amélia, teem zonas geográficas muito restritas. Só a Beira domina todo aquele vasto território que, dia a dia, toma maior importância, pelos novos valores minerais que se manifestam.

É por isso que os seus cais acostáveis, ainda ontem concluídos, já hoje começam a mostrar-se insuficientes. E é por isso que a Empresa exploradora do porto se abalança a fazer as grandes obras entre as quais avultam as dragagens para melhorar o acesso aos cais, tendo sido já removidos para cima de 6 milhões de metros cúbicos de areia.

O canal Carmona, nome dado em homenagem ao venerando Chefe do Estado, a quando da sua visita, tem já a profundidade mínima de 18 pés que, com a altura das marés, que ali é de 23' nas águas vivas, já permite a entrada de navios que demandem o porto com 28 pés de calado em todos os estados da maré.

É ainda pouco para as exigências de um grande porto, mas é já alguma coisa porque permite a entrada dos navios que usualmente o demandam.

Entretanto é preciso ir muito mais além. De recomendar é chegar mesmo à cota de — 30', ou 9 metros, quando o porto aspire a receber os grandes navios como os da «Union Castle» que fazem o serviço da Mala entre a Europa e a África do Sul e cujas carreiras terminam em Durban por não poderem demandar o porto de Lourenço Marques em qualquer estado de maré.

Mas não são só esses navios demandando grandes profundidades de água, que vão aos portos da África do Sul. Até navios carvoeiros exi-

gindo 30 pés e mais, de água ali teem aparecido e... teem ficado engarrados por não poderem completar as suas operações de carga e descarga durante as marés vivas.

O porto está devidamente equipado, embora as instalações ainda não sejam completas. Os cais teem de ser ampliados; os terraplenos conquistados à margem, etc.. Mas há já muitos guindastes; há já armazéns para guardar a mercadoria deteriorável; há grandes tanques para armazenamento de óleos e de gasolina, com o seu «pipe-line»; há, enfim, a utensilagem requerida por um grande porto de mar.

A média mensal de mercadorias baldeada no porto anda por 100.000 toneladas. Em 1944 o movimento registado foi de 1.176.896 toneladas.

Os caminhos de ferro que servem o porto

Do porto da Beira sae o caminho de ferro que o liga à Rhodésia do Sul por Manica e Umtali. A 20 quilómetros do porto está o entroncamento do Dondo, donde sae o Transzambeziano que se dirige para o norte até ao Zambeze onde se liga com o caminho de ferro que serve a Colónia inglesa da Niassalândia.

O caminho de ferro de Tete, que é também tributário do porto da Beira, parte do entroncamento de Dona Ana na margem norte do rio Zambeze. O tráfego que aflue ao porto da Beira é aquele que os 3 caminhos de ferro lhe trazem. Há também algum tráfego de cabotagem que se faz com os portos secundários que vão de Bartolomeu Dias ou muito mais ao sul até Angoche.

Os caminhos de ferro transportaram no ano de 1944 1.444.459 toneladas.

Os navios de longo curso carregaram 831.466 toneladas e descarregaram 254.794. A cabotagem tomou 16.437 toneladas e deixou no porto 80.343. Total baldeado no porto 1.183.040 toneladas.

Este movimento é diminuto, se o compararmos com o do porto de Lourenço Marques, no seu conjunto,

Este registou no mesmo ano 3.425.877 toneladas.

Mas se desta carga subtraímos o carvão e os minérios, carga accidental e que em períodos normais se reduz grandemente, fica-se com 907.573 toneladas, isto é, um movimento de mercadoria geral inferior à movimentada no porto da Beira.

O porto da Beira recebeu em 1944 388 navios; Lourenço Marques registou 561. Mas grande número deles entrou no porto apenas para tomar carvão.

É de notar que o tráfego de Lourenço Marques é muito diferente do tráfego da Beira. Lourenço Marques recebe principalmente carga pobre. A mercadoria das classes altas que suportam tarifas altas fica pelos portos da União. Ora pela Beira passa tudo: tráfego rico e tráfego pobre. Nenhum outro porto lhe faz concorrência.

E é por isso que os caminhos de ferro que o servem tem um rendimento líquido superior ao dos caminhos de ferro de Moçambique.

Beira porto carvoeiro?

O caminho de ferro de Tete tem como primeiro objectivo as minas de carvão do Moatise. E presume a Empresa que explora estas minas que poderá colocar o carvão no porto da Beira em condições de poder concorrer com o das minas da União. Para isso se darão necessárias duas coisas: primeiro que o carvão seja de igual ou superior qualidade ao das minas do Natal; segundo que o custo de extração por tonelada seja inferior ao das mesmas minas para a diferença cobrir o maior custo do transporte. Porque não haja ilusões: o carvão de Moatize não pode ser transportado para o porto da Beira pela mesma tarifa porque é transportado o carvão de Withbank para Lourenço Marques.

No caminho de ferro de Lourenço Marques há o rendimento do tráfego de importação que vai cobrindo o déficit de transporte do carvão e dos minérios. No caminho de ferro de Tete não haverá, pelos tempos mais chegados, grande importa-

ção e o próprio Transzambeziano terá também de transportar material vazio para ir carregar o carvão das minas.

A perspectiva não se mostra muito lisongeira. A experiência o dirá.

Salvará a situação a abertura de minas no vasto distrito de Tete que provoquem uma larga importação.

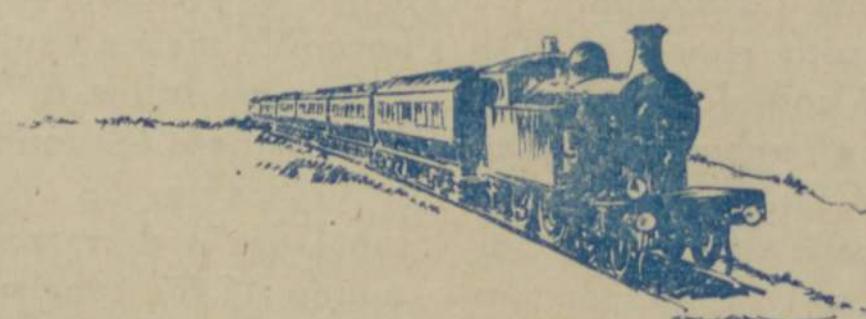
Em todo o caso, ao Estado competirá auxiliar a iniciativa particular estimulando-a com capitais baratos e até com grandes comparticipações como na União já se tem feito.

Por outro lado o caminho de ferro de Tete tem de ser levado até às regiões mineiras ricas do distrito.

Se tivessemos voto na matéria procuraríamos atingi-las com um caminho de ferro barato. Quero dizer: iríamos até essas regiões com o carril assente em plataformas construídas com o mínimo movimento de terras. A balastragem seria feita com terra. Os grandes aperfeiçoamentos da linha férrea far-se-hiam quando o tráfego o exigisse. Em lugar de travessas de madeira, travessas de ferro. Enfim: far-se-hia uma linha tão económica quanto possível, desde que permitisse levar o silvo da locomotiva até junto das áreas onde a riqueza já se manifesta.

Veja-se o que tem acontecido na parte da África do Sul que constitue a União. Agora e só agora é que se está a construir uma grande variante que há-de suprimir as fortes rampas dos Drakenbergs que exigem o esforço de duas locomotivas para por os comboios no planalto. A cremalheira entre Waterval Boven e Waterval Onder só foi eliminada quando já não permitia dar vazão ao tráfego que a ela afluiu.

E enquanto o caminho de ferro não chega a essas regiões, uma estrada ao lado do traçado estudado, construída à moda das de África, permitirá que se intensifique desde já a pesquisa dos minérios que hão-de fazer a riqueza do distrito e a da Colónia.



As relações ferroviárias entre Portugal e Espanha

pela fronteira de Vila Real de Santo António — Ayamonte

Pelo Engº GABRIEL URIGÜEN

POR ocasião das últimas festas da Semana Santa e Feira de Sevilha, a C. P. e a RENFE de acordo com a Companhia Internacional de Carruagens Camas estabeleceu, como prova de ensaio, para este ano, a circulação internacional do Lusitânia Expresso entre Lisboa-Sevilha, via Badajoz.

Quando se criou o Lusitânia Expresso entre Lisboa e Madrid, previu-se a necessidade de organizar uma linha do mesmo para Sevilha, podendo no futuro estabelecer-se ligações nesta última capital com Málaga, Granada, inclusivé Algeciras e Marrocos. O horário do combóio fixou a partida de Lisboa às 19,27 para chegar a Sevilha às 8,45 e em sentido inverso sair de Sevilha às 20,30 para chegar a Lisboa às 10,20; horário este que, como facilmente se verifica, é de grande comodidade para o passageiro. Os serviços aduaneiros e de polícia eram feitos durante a viagem, como acontece na linha de Madrid.

No entanto, não se pode dizer que esta experiência, neste primeiro ano, seja considerada um êxito, pelo contrário, a realidade foi muito inferior à esperança que se tinha posto na circulação deste combóio. Como, por outro lado, é inegável o aumento cada vez mais crescente de relações entre as duas capitais, torna-se necessário estudar com muita prudência as relações hispano-portuguesas de que tratam estas notas, e isso me leva a considerar uma vez mais na possível utilização das linhas do Sul e Sado que, atravessando o Alentejo e o Algarve unem Lisboa e Sevilha através da fronteira que separa o Guadiana na sua embocadura às localidades que encabeçam a epígrafe destas linhas.

Se examinarmos as linhas férreas que podem servir este objectivo, e tendo em conta a distância a que as suas capitais, Lisboa e Sevilha, se encontram situados, por caminho de ferro, é aproximadamente igual, visto que por Badajoz de Lisboa-Rocio a Sevilha-P. A. seja de 587 quilómetros e de Lisboa a Sevilha pelas linhas do Sul, é de 568 quilómetros, distância que fica reduzida a 516 qui-

lómetros, se se tem em conta a possível utilização da linha do Sado, coisa não muito aconselhável dado o perfil de esta última linha, do que resulta a C. P. fazer circular o seu combóio diurno pela linha do Sul, todavia é possível que as circunstâncias variem e possa ser utilizada, com os melhoramentos que nela possam ser introduzidos, incluindo a utilização de tipos de material mais apropriado. Não obstante, a estes quilómetros haveria que acrescentar os da travessia do Tejo e do Guadiana.

Por outro lado, não se deve esquecer tão pouco o duríssimo perfil que a linha Lisboa-Sevilha, por Badajoz, tem que atravessar no seu trajecto Mérida-Sevilha com as suas rampas constantes de 18 milésimos, chegando frequentemente, em alguns sítios, a 26 e 28 milésimos, tornando impossível conseguir-se velocidades comerciais elevadas.

Em compensação o percurso por Vila Real de Santo António — Ayamonte, apresenta perfis muito mais suaves se bem que, em contrapartida, tenha as duas travessias fluviais, o que torna a viagem incómoda, pois não deve perder-se de vista que o que interessa o passageiro, é não sair da carruagem que tomou no início da sua viagem.

Comparando os possíveis serviços que se podem levar a cabo pelos dois percursos e tendo em conta a necessidade de relações interiores dos países, resulta que a linha ferroviária mais lógica e natural Lisboa — Sevilha, deveria ser utilizando o percurso das linhas do Sul e Sado da C. P. e as linhas de Ayamonte — Huelva — Sevilha, da RENFE.

A razão fundamental baseia-se em que os actuais combóios de passageiros que efectuam o serviço nas mencionadas linhas são de fácil ligação, tanto no trajecto português como no espanhol, sem necessidade de criar combóios internacionais exclusivos para unir Lisboa e Sevilha, que são de muito difícil realização pelas especiais circunstâncias de utilização de carvão, material, etc..

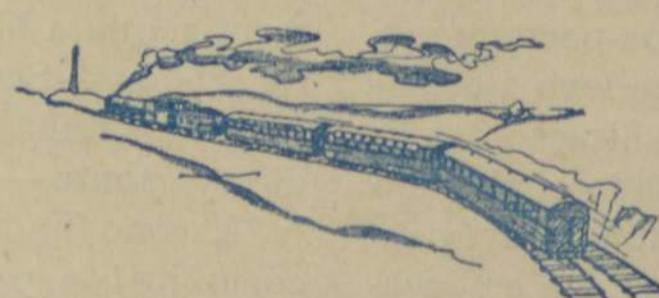
Por consequência, os serviços criados por esta fronteira não implicariam um aumento dos elementos com que hoje se explora o percurso destas linhas.

Além disso existe uma razão muito poderosa a que não se prestou a necessária atenção: há na Península uma região portuguesa interessantíssima, sob o ponto de vista turístico, como é o Algarve, que sendo um dos mais belos rincões da mesma, é hoje completamente desconhecida, excepto para os portugueses, como é natural, por estar praticamente isolada da Andaluzia, apesar de estar fronteiriça com ela. Não podemos perder de vista as coisas tão interessantes que esta lindíssima província lusitana encerra e quiçá em primeiro plano a baía de Lagos e a sua praia da Rocha, única em seu género na Península e desconhecida totalmente por falta de boas relações, assim como o resto das localidades situadas ao longo da linha que une Vila Real de Santo António com Lagos, com umas características tão definidas que podem constituir uma atracção de turismo, hoje inexistente e praticamente muito difícil de canalizar.

No entanto, quantos intentos se efectuaram para dar uma boa comunicação ferroviária por estas linhas e que fracassaram e fracassarão. A razão fundamental baseia-se em que a travessia do Guadiana para uma massa de passageiros que justifique a criação de uma relação directa, se interpõe de tal maneira na referida comunicação que praticamente é impossível estabelecer horários de comboios com um ritmo inferior a três horas. Em resumo, não alimentamos ilusões, esta fronteira não nos serve, ferroviariamente falando, para o objectivo com que se pensou estabelecer uma relação internacional importante.

A solução para que deveriam colaborar com toda a intensidade, tanto portugueses como espanhóis e principalmente algarvios e andaluzes, seria tratar de conseguir dos governos de ambas as nações a construção da ponte sobre o Guadiana, para tráfico mixto de caminho de ferro e camionagem, construído de tal modo que, dotado de mobilidade necessária, não impedissem em nenhum momento o importante movimento fluvial que existe naquele rio, por onde circulam os produtos das minas de S. Domingos, Mértola, etc. Esta obra, praticamente possível e por um custo relativamente pequeno, poderia ser perfeitamente uma realidade e permitiria abrir completamente ao turismo que se desloca pela linha de Madrid — Sevilha até Andaluzia, podendo continuar por Huelva a visitar todos estes lugares e até criar um circuito Madrid — Sevilha — Lisboa, que hoje realmente, não pode pensar-se em efectuar.

Se examinarmos os horários hoje existentes, veremos que eles nos poderão permitir que um passageiro saia de Lisboa às 9 da manhã para chegar às 20 horas a Sevilha e reciprocamente um passageiro que saia de Sevilha às 13 horas, pode estar à meia noite em Lisboa, utilizando os comboios de dia; com respeito aos da noite, podem estabelecer-se os horários de comboios previstos pela duas grandes entidades ferroviárias da Península, sem perder tão pouco de vista a possibilidade do emprêgo de automotoras, que ao elevar-se as velocidades comerciais, poderiam tornar muito mais curto este trajecto.



Comércio Internacional⁽¹⁾

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

A restauração da economia do mundo, a qual, como muito bem se diz a pág. 9 do interessante relatório do Banco de Portugal, relativo ao exercício de 1946, «promete prolongar-se por um período mais longo e crucial do que seria lícito esperar», não poderá realizar-se, em nossa opinião, sem o comércio internacional se desenvolver em proporções muito mais largas do que no intervalo das duas guerras».

Cuidar desse comércio é contribuir para o restabelecimento da economia do globo — imperiosa necessidade para todos os povos da Terra. Actuar sobre a economia de cada país, tendo apenas em vista o critério da «balança comercial», falacioso e retrógrado, é contribuir para o alongamento desse período «crucial».

A primeira forma de proceder é cosmopolita; a segunda nacionalista. A primeira, mais generosa e mais humana, encontra-se de preferência nas nações banhadas pelos mares, onde os benefícios do comércio internacional mais se fazem sentir.

A actividade e a regularidade do comércio entre os povos são absolutamente indispensáveis ao bem-estar da humanidade, e à ausência de crises económicas. Infelizmente, desde 1914, tanto em tempo de paz, como em tempo de guerra, a troca de produtos entre as nações tem sido constantemente perturbada por causas várias. Três países, com a sua desmedida ambição e a sua sede de dominação, devem ser considerados como os principais responsáveis por essas perturbações. São eles; a Alemanha, a Itália e o Japão, hoje reduzidos à impotência, pelo menos temporariamente, o que, todavia, se não conseguiu sem espalhar o luto e a devastação por toda a superfície do globo.

Se em tempo normal observarmos a grande variedade de artigos, das mais diversas e das mais longínquas procedências, consumidos na vida corrente, logo nos convenceremos que a actividade do comércio internacional é indispensável para manter o nível de vida ao qual de longa data nos habituamos.

De reter é esta circunstância como seguro estímulo para a troca de mercadorias entre os povos. Todavia, para se tornarem normais essas relações, é essencial que, a par do interesse mútuo,

base de todas as transacções comerciais, exista também o altruísmo. Infelizmente este nobre sentimento parece em via de desertar da face do nosso planeta para dar lugar ao mais condenável egoísmo. Con quanto este tenha o seu principal campo de acção a Leste da Europa a sua influência faz-se sentir em todas as nações — em graus muito diferentes, todavia.

Paralelamente o nacionalismo também se exacerba, e todos os povos pretendem sacudir qualquer jugo, por mais suave que este seja. Pouco importa conhecer se os países que assim procedem estão ou não em condições de o fazer. Tampouco interessa saber se receberam ou não fartos benefícios das grandes nações, as quais sobre eles exerciam a mais branda possível das tutelas. O essencial é tornarem-se independentes, sejam quais forem as consequências desse acto. Desorientação.

Abramos aqui um parentesis para fazer uma observação acerca da nossa velha aliada. Não obstante os seus súbditos, por tradição, serem apelidados de egoístas, quem, imparcialmente, observar o que se vem passando no campo internacional após a última guerra, não pode deixar de reconhecer que a Grã-Bretanha é uma das nações que menos mostras tem dado de egoísmo. E assim tem procedido a-pesar de ter recebido bastantes provas de ingratidão de outros países.

Portugal, durante a guerra e após esta, quer recebendo com a maior generosidade todos quantos à sua hospitalidade se acolheram, quer auxiliando as outras nações vítimas próximas da guerra, tanto quanto lho permitiam os seus recursos, deu também boas provas de altruísmo.

Extraordinários têm sido nos últimos decénios os progressos nos meios de comunicação e de transporte, cuja rapidez, comodidade e economia aumentam sem cessar. A transmissão do pensamento pela palavra falada é quasi instantânea de um a outro extremo do globo. Pela palavra escrita é também extremamente rápida graças à aviação. O mesmo sucede com a deslocação de pessoas.

Estas grandes facilidades de comunicação e de

(1) Ver os nossos artigos: «A economia mundial entre as duas guerras», no n.º da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1945; «Velocidade e Economia», no n.º de 1 de Abril de 1946, e «Nos domínios de Neptuno», no n.º de 16 de Junho de 1946.

transporte trouxeram, naturalmente, um grande incremento nas relações entre os povos, e as economias, que eram «nacionais», tendem acentuadamente a tornar-se «internacionais».

Mas surgiu a vontade do homem a contrariar essa benéfica tendência. No intervalo das duas guerras a tudo se recorreu para dificultar a circulação de mercadorias entre os povos, já que, em tempo de paz, era impossível evitar a transmissão do pensamento e a deslocação de pessoas de país para país como, porventura, seria vontade de muitos. Erigiram-se barreiras alfandegárias de descomunal altura, parecendo intransponíveis. E, sob a premente e irreprimível necessidade de trocar mercadorias entre os povos, algumas logravam transpô-las, surgiam os «odiosos contingentes» de importação para oprobrio da civilização dos nossos dias, para desgraça da humanidade e para gaudio de um reduzidíssimo número de privilegiados da fortuna. Outras medidas, impeditivas do comércio internacional, aquelas formavam cortejo. Certificados de origem e de sanidade, diferencial de bandeira, vistos consulares e outras formalidades caras e complicadas, licenças de exportação, etc., etc.

Quasi todas as nações, grandes, médias, pequenas, ou mesmo minúsculas, todas julgaram conveniente encerrar as suas economias no estreito, ou estreitíssimo, âmbito das suas fronteiras.

Como consequência de tantos entraves opostos à circulação de riquezas, em um quarto de século, de 1913 para 1938, a produção mundial aumentou 45 % e o comércio entre os povos cresceu apenas 15 %.

Esta desproporção entre os dois crescimentos, de concerto com a destruição de riquezas — alimentos e matérias primas — em certos países de grande produção, consigo trouxe uma sensível redução no consumo mundial ou, pelo menos, impediu que ele seguisse o seu natural crescimento, como seguira a produção. A estas circunstâncias se não atendeu e, para mascarar os exageros cometidos pelos nacionalistas, mundo em fora, inventou-se a palavra, bem pouco eufónica, «sobreprodução», quando, na realidade, havia uma diminuição de consumo.

As principais causas dessa lamentável situação foram estudadas nos três artigos citados.

Oxalá os economistas de todo o mundo se convençam que «abaixar o custo da produção» e facilitar a «circulação de riquezas através do globo», são os meios mais eficazes de aumentar o consumo mundial. E desenvolver este consumo é o meio mais eficiente de restaurar a tão combalida economia do mundo.

Na elevação do nível de vida de tantas populações, vivendo ainda de forma tão primitiva, há um tão largo campo para aumentar o consumo

que chega a ser criminoso falar-se em «sobreprodução».

Parece evidente que «baratear a produção», tanto quanto possível, deveria ser uma das principais preocupações dos governantes dos povos. Todavia, nem sempre assim sucede. Não queremos citar exemplos. De contrário poderíamos apontar alguns bem flagrantes.

Que a rançosa concepção da «balança comercial» — já tão proyecta! — como melhor indício da prosperidade de qualquer país, desapareça para sempre. Que o saldo desfavorável dessa balança deixe de ser o espectro dos que sinceramente desejam a fortuna da sua pátria.

De resto, é sempre necessário analisar atentamente as causas desse saldo desfavorável. Umas vezes podem ser passageiras e sem importância, outras vezes podem até ser indício de prosperidade.

Alguém, ao analizar o balanço de uma empresa industrial se assustaria se essa empresa tivesse aumentado o seu capital, ou contraído uma dívida, com o fim de adquirir novo maquinismo, mais moderno de construção e mais perfeito?! Certamente não. Pois análogo é o caso quando se trata da balança comercial.

Vamos citar um exemplo, bem perto de nós.

No Primeiro de Janeiro de 8 de Março último lemos que no ano de 1946 a diferença entre o valor das nossas importações e o das nossas exportações foi de 2.178.101 contos.

Caveant consules! Aterrador «deficit». É necessário opôr-lhe barreiras. Se assim continuarmos em breve estaremos à beira da falência!...

Mas, observando minuciosamente a descriminação dos valores mais importantes da nossa importação, logo se verifica que, nada menos de 823.283 contos provém de aparelhagem e novo maquinismo, o que, certamente, vai aumentar e tornar mais económica a nossa produção. Se do «assustador» «deficit» total, acima indicado, de 2.178.101 contos deduzirmos esta importância ficará reduzido a 1.344.818 contos.

Outra verba importante, 3.054.538 contos, diz respeito à importação de matérias primas com as quais a natureza nos não dotou.

Qual será preferível, restringir a nossa produção ou importar aquilo que não temos e de que precisamos?! Que o digam os adeptos da «balança comercial» favorável à *outrance*.

E a nossa exportação de produtos fabricados atingiu a importante verba de 1.829.047 contos.

Muito mais haveria a dizer sobre este assunto, mas é-nos impossível fazê-lo neste artigo.

Entretanto não nos assustemos com o «deficit» da nossa balança comercial, que não nos levará à ruína. Cuidemos antes de tornar mais barata a nossa produção, transformando «mais econômica-

mente» em produtos fabricados os 3.054.358 contos de matérias importadas, objectivo bem possível e bem desejável. Mas não se consegue esse resultado ministrando energia hidro-eléctrica às indústrias pelos preços pelos a quais estão pagando as indústrias do Norte. Tampouco concorrerá para semelhante fim a electrificação dos nossos caminhos de ferro para evitar a importação de 60.000 contos (!) de carvão, e para beneficiar unicamente os afortunados habitantes dos subúrbios de Lisboa e Porto, com gravíssimo risco de aumentar as tarifas de mercadorias, como sucedeu na Suíça, o «felicíssimo» (!?) país da hulha branca descendo, tentadoramente, das montanhas, mas exigindo imperiosamente avultados capitais para o seu aproveitamento.

A produção não deve ser apenas destinada aos privilegiados da fortuna, mas sim a todos que dela carecem. À regra egoista, «a cada um segundo os seus meios de pagamento», os quais tantas vezes nada dependem, nem da capacidade de trabalho, nem da competência, deve substituir-se estoutra, «a cada um segundo as suas necessidades». Esta última é já aplicada em larga escala nos países da Escandinavia,

Abater os obstáculos de toda a ordem, com os quais a cada passo topa a circulação de riquezas, tornar o mais barata possível a produção e distribui-la o mais equitativamente possível através do globo são os principais meios de atingir esse nobre objectivo.

A equitativa distribuição da produção é assaz difícil. Todavia não é esse motivo suficiente para não se procurar corrigir, na medida do possível, os defeitos existentes no actual sistema de distribuição.

A larga e benéfica discussão travada na Assembleia Nacional sobre os organismos instituídos para fiscalizar a produção e a sua distribuição, mostrou bem que, mesmo em um país de exígues dimensões como o nosso, se podem cometer erros, abusos e excessos capazes de comprometer seriamente a equidade na distribuição das riquezas.

Necessário à corrigi-los. Bem haja o sr. Ministro da Economia, o qual a essa árdua tarefa meteu ombros com a maior energia. Secundá-lo nessa missão é dever de todos os bons portugueses.

O mesmo sucede com a produção mundial. A sua repartição através do globo está bem longe de ser equitativa. É necessário que os esforços de todos os governantes se conjuguem para a melhorar gradualmente.

Para a boa distribuição das riquezas é indispensável a existência de meios de transportes eficientes, e uma boa organização para deles tirar o melhor partido.

O comércio entre os povos exerce-se por via marítima, ora em longas viagens, as quais duram

meses, ora em curtas viagens de alguns dias apenas. As ínfimas quantidades de mercadorias, que passam de nação para nação por via terrestre ou aérea, nada influem no comércio internacional.

A economia, a segurança da carga e dos tripulantes, e a comodidade destes últimos — outrora alojados em condições vergonhosas — são as circunstâncias mais importantes na condução de mercadorias.

A «rapidez e, não só desnecessária, mas até nociva. Um petroleiro de larga tonelagem, rasgando as águas à velocidade de 16 nós é, não apenas um contra-senso, mas também um crime de lesa-economia. Corresponderia em terra firme a fazer marchar um combóio de mercadorias de 1000 toneladas à velocidade de 100 quilómetros à hora, o que — pensamos nós — não obstante os muitos erros económicos cometidos nos caminhos de ferro em matéria de velocidade, ainda não lembrou a ninguém.

As mercadorias cuja precária conservação exige um transporte rápido, felizmente em número reduzido, devem ser entregues aos paquetes rápidos ou, quando o seu peso e o seu volume o permitam, à aviação.

Em tempo normal deve haver em todas as nações reservas de mercadorias, de forma a não serem necessários os transportes rápidos no líquido elemento — ruína dos armadores, do comércio mundial e da economia do globo. A falta dessas reservas incita à especulação.

Em linguagem muito chã diremos que o tempo das «vacas gordas» em breve acabará. Começará então a concorrência entre todas as marinhas mercantes. Baixarão os fretes em largas proporções, e só resistirão os «fortes». E quem são os fortes? São as marinhas mercantes sólidamente estabelecidas financeiramente, e que, pelas condições especiais e possível organização económica das suas carreiras, podem oferecer fretes baixos e remuneradores.

Que «determinados» pequenos países não alimentem vãs esperanças acerca das suas marinhas mercantes, ao presente largamente produtivas.

Não representam estas considerações «derrotismo», mas sim «prudência», fruto de larga experiência da vida... e de crises.

Como há bem pouco tempo todos os portugueses tiveram ocasião de verificar, com profundo desgosto as ilusões trazem, por vezes, bem amargos dissabores.

Ao presente as taxas de juro e amortização desceram a ínfimos valores. Subirão, sem dúvida, mas não atingirão os altos níveis de outrora. Os preços dos combustíveis, em contraposição, atingiram altíssimos valores.

Estas duas circunstâncias devem fazer modifi-

car por completo as provectas concepções de «utilização» dos navios.

A economia de combustível deve estar à cabeça do rol das preocupações dos armadores. Depois, e muito depois, virá a ideia de utilizar rapidamente os navios. E', sem dúvida, boa regra de economia reduzir ao mínimo as demoras. Mas nunca, por princípio algum, se deve exceder a velocidade económica do navio. O bom tempo deve ser aproveitado, não para andar depressa, mas para economizar combustível.

Nas longas e aborrecidas viagens marítimas, dêem-se aos tripulantes todas as comodidades e todas as distrações possíveis. Justiça é.

Nunca, porém, se desperdice combustível.

Para conseguir a máxima economia e a máxima eficiência nos transportes marítimos de mercadorias devia existir um organismo que superiormente «coordenasse» todas as actividades a eles atinentes.

Estamos bem longe da realização desse *desideratum*.

Mas que, ao menos, em cada nação esses transportes se organizem «racionalmente». Essa organização, estabelecida mundo em fora, produziria já sensíveis resultados na economia mundial.

Os poderes públicos deviam preocupar-se muito mais com os transportes marítimos de mercadorias, do que com os transportes de passageiros.

Infelizmente sucede exactamente o contrário, tanto em terra como no mar. Pelo menos assim acontecia até ao estalar da última guerra.

No mar era quasi sempre o «prestígio» — ruinoso prestígio! — das nações que induzia os governos a interessar-se vivamente pelas carreiras de passageiros, quando as não auxiliavam à custa do dinheiro dos contribuintes. Em terra são principalmente as reclamações dos passageiros, quasi sempre injustas, que levam os governos a impôr-se aos organismos de transporte, obrigando-os a aplicar tarifas muito baixas e, por vezes, até ruinosas.

De desejar é que, perante a tão urgente necessidade de restabelecer a economia do mundo, e organizar o comércio internacional em bases económicas e racionais, os governantes dos povos invertam a sua maneira de proceder para o futuro, deixando aos passageiros o cuidado de se defenderem a si próprios, tanto nos continentes como no líquido elemento.

As regras económicas nos transportes marítimos foram já estudadas, com desenvolvimento, nos nossos três artigos citados. Não as repetiremos aqui para não enfadar os leitores. Referir-

nos-emos apenas às grandes velocidades, as quais a tantos atraiem, e tantos cérebros escandescem.

Os navios de carga nunca devem exceder a velocidade de 8 ou 9 milhas à hora. E para essa velocidade máxima devem ser construídos.

A ideia de que os navios rápidos, permitindo reduzir o número de unidades necessárias para desempenhar um determinado serviço, se tornam mais vantajosos do que os lentos, é um dos maiores êrrros económicos que podem cometer-se em matéria de transportes de mercadorias no líquido elemento, o qual, como está dito e redito, opõe feroz resistência às grandes velocidades. E, se semelhante concepção sempre foi errónea, com muito mais razão, o será ao presente, quando as taxas de juro e amortização do capital são baixíssimas, e os combustíveis atingiram preços exorbitantes e são dificeis de obter.

Todos os meios devem ser adoptados, sem a menor hesitação, para reduzir ao mínimo o consumo de combustível. Os propulsores devem ser dos tipos mais económicos conhecidos, e as formas das carenas as que oferecerem a mínima resistência possível ao avanço dos navios.

Rompendo com a rotina, deveriam adoptar-se providências destinadas a interessar as tripulações na economia de combustível, como já há muito se pratica nos caminhos de ferro.

A organização dessas medidas no mar é muito mais difícil do que em terra, mas não é impossível. E assim se economizariam milhões de toneladas de combustível em todo o mundo, como se economizam nos caminhos de ferro

Utilizar o carvão finamente pulverizado nos motores de combustão interna, de tão alto rendimento, em lugar da gasolina ou do gasoil, foi sonho de muitos inventores, incluindo o próprio Diesel, durante 50 anos. Mas o problema apresenta tão grandes dificuldades que parecia impossível de resolver. Todavia, hoje parece próximo de receber uma solução satisfatória.

O emprego da turbina a pó de carvão nos navios traria enormes vantagens, não sendo a menor a da economia de exploração, porquanto esse combustível é muito mais barato do que os extraídos do petróleo, e faria baixar os fretes. Indirectamente, portanto, traria grande benefício ao comércio internacional.

Sobre estas breves considerações acerca de transporte de mercadorias no líquido elemento deixaremos os nossos leitores, pela necessidade de pôr termo a este artigo, já demasiadamente longo.



C A S T E L O D E V I D E
O belo palácio seiscentista da Câmara Municipal

Esperando a coordenação dos transportes terrestres...

P o r J A Y M E G A L L O

Capitão de Engenharia (B. S. C. F.)

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem diante de si largas perspectivas, sem que os seus objectivos embaracem ou prejudiquem a expansão e a prosperidade das empresas de camionagem que se consagram também à exploração dos transportes terrestres. A Companhia tem seu campo de acção e a camionagem tem outro. São interesses que se conjugam e que devem entender-se e associar-se no objectivo do bem comum».

(De um discurso do Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses).

FOCADO este importante assunto pela *Gazeta*, por várias vezes, e designadamente pela última vez, no número de 1 de Janeiro do corrente ano, se justificou a urgência da regulamentação dos transportes terrestres em coordenação, conforme decreto que, para tal efeito, supomos publicado há mais de 1 ano.

Continuam, porém, Caminhos de Ferro e Camionagem em franca concorrência de transportes, havendo na hora presente, a acrescentar às facilidades disfrutadas pela camionagem, a baixa de preço de gasolina.

Aos Caminhos de Ferro assiste, contudo, o carinho de seus dirigentes, como demonstra o dis-

curso do Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., e o interesse do público, manifestado, por vezes, nos jornais, em pedidos de construção de novas linhas.

É, assim, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, segundo nos consta, projecta introduzir importantes modificações na rede da antiga Companhia do Norte de Portugal, dando-lhe estação terminus condigna, na capital do Norte. Na região Sul, têm os alentejanos manifestado interesse pela construção da projectada linha Beja a Ermidas estabelecendo a linha directa de Moura a Sines, ventilando-se ultimamente, também, o acabamento da linha de Estremoz a Castelo de Vide,

iniciada em 1913 a partir dessa cidade, e presentemente (34 anos depois!) só assente até Cabeço de Vide.

O que tem ocorrido com a execução deste projecto patenteia, de forma evidente, a indiferença dos meios oficiais pelos Caminhos de Ferro, embora se reconheça ser este o meio de transporte que presta ao país os mais relevantes serviços.

Iniciada a construção desta linha, em 1913, como dissemos, inaugurou-se a sua exploração, em 1925, até Souzel (20 quilómetros), e, em 1937, até Cabeço de Vide (mais 30 quilómetros); isto é, decorridos 34 anos sobre o início da construção, encontram-se em exploração apenas 50 quilómetros de linha. Está-se, evidentemente, em presença dum autêntico *record* de lentidão, ganho com grande

distante 11 quilómetros, justifica plenamente tal aspiração; mas, á economia da região não basta; a sua construção até entroncar na linha da Beira Baixa, com passagem em Castelo de Vide, impõe-se, especialmente agora que esta ridente vila se fez centro de turismo e estância de águas medicinais muito procurada.

Encontra-se Castelo de Vide distante 20 quilómetros, por estrada, da cidade de Portalegre, e as respectivas estações ferroviárias afastadas 92 quilómetros da actual rede! Há que reconhecer francamente desfavorável para o Caminho de Ferro tal anomalia, como em condições semelhantes já referidas na *Gazeta* (n.º 1297 de Janeiro de 1942) se encontram os terminus das linhas de Reguengos de Monsarás e de Moura, e as cidades de Abran-



PORALEGRE — Edifício da Câmara Municipal

vantage ao incremento que o Estado deu à construção de novas estradas e à melhoria das existentes, para satisfação do automobilismo e boas garantias da camionagem.

Projectada essa linha, tendo como pontos terminus Extremoz e Castelo de Vide, pensou-se mais tarde prolongar a sua directriz até entroncamento na linha da Beira Baixa, em Vila Velha de Rodão ou Fratel, salvo êrro, resolvendo-se, porém, num plano ferroviário posteriormente estabelecido, que não passasse da estação de Portalegre, que serve a cidade deste nome, distante 11 quilómetros.

Lemos, há dias, na imprensa diária, o interesse manifestado pela cidade de Portalegre junto dos meios oficiais para que essa linha tenha continuação até ao burgo. O facto de Portalegre, capital de distrito e centro essencialmente industrial e agrícola, ter a sua estação de Caminho de Ferro

tes e Évora, por falta de prolongamento da linha de Mora a Ponto de Sôr, também projectado e retirado do plano ferroviário do país.

Bem haja o sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, declarando-se, no seu magnífico discurso, «pessoa de fé, confiante e optimista, que continua a acreditar na utilidade do esforço próprio e da colaboração alheia», pois é com essa fé e esse optimismo que alguma coisa até agora foi conseguido em Caminhos de Ferro e que o resto também se conseguirá.

Verificada insuficiente a nossa rede ferroviária, tenhamos fé que ela se completará nas condições imprescindíveis para uma exploração unificada, como já foi tratado na nossa *Gazeta* (n.º 1393 de Janeiro de 1946); carecendo de aperfeiçoamento as linhas existentes, confiemos na electrificação



PORTALEGRE Santa Casa da Misericórdia

das linhas suburbanas, sobretudo na electrificação do Tunel do Roisso, há mais de 20 anos indicada de absoluta necessidade na *Gazeta* (n.º 890 de Janeiro de 1925) como medida de salubridade, a bem do público, e, económica, a bem da Companhia.

Sejamos optimistas, vendo que Lisboa não possue, presentemente, estações de caminho de ferro em condições de poderem satisfazer às exigências do tráfego que o aumento considerável da sua população ocasionou, porque, só o caminho de ferro e nunca a camionagem com a sua relativamente pequena capacidade de transporte e tonelagem, podendo prover às necessidades do abastecimento da capital em breve serão melhoradas as condições de recepção de mercadorias, ampliando estações suburbanas e construindo outras, além de gares de triagem, como a de construção já iniciada próximo de Sacavém.

A afluência de passageiros, em Lisboa, também não deixou de ser focada na nossa *Gazeta*, quando, por termos lido num diário da capital que ia ser aberta uma avenida até ao Poço do Bispo com ori-

gem junto da estação do Sul e Sueste, indicamos vantajoso este local para estação dos caminhos de ferro do Norte, Leste e Beira Baixa, estabelecendo o triangulo de transbordo Rossio-Cais do Sodré-Terreiro do Paço; com esta ou outra localização que aos entendidos se afigure melhor, tenhamos esperança que o problema das grandes massas de passageiros chegando à capital e desta partindo, se resolverá emfim.

Esperemos, com fé, que à linha da Lousã seja dado leito conveniente, entre Coimbra-B e Ceira, como importa à segurança do transito na cidade de Coimbra e foi referido na *Gazeta* n.º 1333, de Julho de 1943.

Esperemos, da mesma forma, que se satisfaçam as aspirações de Loulé e de Serpa, fazendo construir as variantes da linha do Sul e da linha de Moura, passando nestas importantes vilas, como se referiu no n.º 1297 da *Gazeta*, em Janeiro de 1942.

Em conclusão: sejamos optimistas, tendo fé em melhores dias para o caminho de ferro, a bem da Nação.



C A S T E L O D E V I D E

A fonte da vila, do tempo de D. João III, donde partem as águas minero-medicinais presentemente utilizada num moderníssimo balneário



A mais de 60 à hora. A baía de Cannes oferece uma vasta planície de água ideal para a prática do ski náutico

DE uma maneira geral, é sabido que a França é um país maravilhoso e que oferece aos turistas uma extraordinária variedade de locais cada qual mais belo e mais pitoresco. Ouvem-se elogios à costa selvática da Bretanha, à comovente melancolia dos brejos vendeanos, ao calmo encanto da Ilha de França, à riqueza de colorido e ao clima da costa mediterrânica, mas muitas vezes ignoram-se todas as possibilidades inerentes a determinado lugar.

Fale-se, por exemplo, de Cannes a um Francês ou a um estrangeiro. O nosso interlocutor pensará imediatamente na beleza desse longo passeio da Croisette que à beira-mar ostenta as suas plantas exóticas.

Se ali permaneceu algum tempo, recordar-se-á com prazer dos divertimentos da praia, em companhia de graciosas e bonitas veraneantes que expunham ao sol os corpos bronzeados, lembrar-se-á também do Palm-Beach e da sua piscina, dos bares alegres, etc.. O nosso interlocutor sabe também que o inverno é ali benigno e que sabe bem viver junto do «Grande Azul» (o Mediterrâneo) enquanto, mais ao Norte, seres humanos menos privilegiados sofrem frio, chuva e nevoeiro.

CAN

Estância a

: : e de

Depois dos divertimentos da praia



CANNES

de Inverno

Verão :

os desportos da neve, na montanha



É na areia da praia que as pessoas que desejam praticar o ski náutico, fazem os primeiros exercícios de equilíbrio

Evidentemente, Cannes é tudo isto e mais alguma coisa; é uma estância de desportos de inverno. Por mais paradoxal que possa parecer a nossa afirmação, não se admirem e lembrem-se que estando em Cannes nos encontramos no departamento dos Alpes Marítimos. Os últimos contrafortes dos Alpes francêses vêm banhar no Mediterrâneo as suas rochas de estranhos reflexos vermelhos e violaceos.

Assim, a partir de Dezembro, basta efectuar um percurso de 50 quilómetros para se encontrarem as primeiras neves.

A juventude desportiva explora em Cannes essa possibilidade e, no inverno, reparte-se entre o volei-ball praticado na praia em fato de banho e o esqui em plena montanha. Alguns atletas mais afoitos aproveitam mesmo a estreita onalogia que existe entre o esqui náutico e o esqui sobre neve: a mesma ciência, do equilíbrio a adquirir, o mesmo sangue-frio, os mesmos reflexos.

Quando o sol vai alto, podem-se admirar esses fanáticos calçando largas pranchas de madeira, lançados na vasta enseada abrigada da baía. Alguns instantes depois, ei-los que partem em ban-



Depois de um dia inteiro de desporto alegre, na montanha, há que regressar a Cannes

dos pela bela estrada, larga e sinuosa, que os conduz a Grasse, a capital dos perfumes.

Um pouco mais ao Norte, exactamente a 55 quilómetros, chegam a Audon, aldeiasinha aconchegada às primeiras montanhas, dignas deste nome. Ali, mudança de equipamento e de programa. Calçados de borzeguins, o tronco moldado num espeço «chandail», descem as encostas nevadas. Nos cumes experimentam a estranha emoção de descobrir um magnífico panorama e avistam o Mediterrâneo brilhando ao sol.

Duas regiões numa só é extraordinário, não é verdade? Mas Audon não é mais que uma aldeia. Conquanto pitoresca e bem dotada de pousadas onde a juventude pode tomar as suas refeições e repousar, não lhe é possível ter pretenções ao tí-

tulo de estância de desportos de inverno. Este cabe de direito a Auron-Valberg distante 90 quilómetros, onde tudo se encontra organizado para receber os ferventes do esqui e onde os campeões encontram as pistas acidentadas que porão à prova, o seu saber e a sua energia.

Os auto-carros levam todos os domingos grupos de rapazes e raparigas e reconduzem-nos à noite exaustos mas contentes.

Cannes, situada nesse belo rincão da França, oferece assim ao homem a possibilidade de se revelar plenamente. A sua situação geográfica e topográfica permite à juventude libertar-se, esgotar sádiamente o seu excesso de vitalidade, elevando-se assim para esferas mais puras onde finalmente encontra a sua razão de ser.

Uma faceta do problema de transportes na cidade de Lisboa e seus arredores

Por ADALBERTO FERREIRA PINTO

MUITOS leitores imaginaraõ vêr no título acima, que irão ler qualquer coisa sobre a forma como actualmente decorrem os transportes colectivos na capital do nosso Império. Essa «coisa» assim lhe chamamos, está à vista de nós, bem a sentimos, e dispensa-nos repisar tão debatido assunto. Outrosim nessa «coisa» procuramos encontrar motivo para reforçar a afirmação corrente, o quão complexo é esse problema e também de quanto é necessário a sua solução urgente, a qual se está tornando inadiável.

Que é complexo o problema, mostra a maneira como esses transportes decorrem para as pessoas que deles necessitam, tudo peor para aqueles que forçadamente vivem fora da cidade e nesta têm o seu ganha pão.

Que é de solução urgente e inadiável, parecemos evidente, porque se não a houver, os nossos filhos, a geração vindoura dirá, que — terá de utiliar a maior parte do tempo da sua vida a esperar a vez da sua condução e na demora dos percursos mais do que aquele que utilizarão nas suas ocupações.

Este problema não foi cuidadosamente previsto pelos nossos antepassados, e agora só o «Estado Novo» na continuação das grandes e práticas realizações executadas, poderá estimulá-lo para a sua solução completa. E jubilosamente registamos, constar-nos que uma parte desse problema já está em estudo para efectivação das comunicações metropolitanas dentro da cidade.

Ao tratar desta questão, temos de nos lembrar que Lisboa é a capital do terceiro império colonial do Mundo, e que em virtude da sua posição geográfica, é o cais da Europa, ponto de contacto entre duas metades do globo, e nele entroncam as maiores vias de navegação marítima e aérea existentes.

E, quer se queira, quer não, enquanto a situação geográfica da cidade de Lisboa não mudar, a vitalidade mundial não esmorecer, esta cidade, é falada nos quatro cantinhos da esfera terrestre, e é sem dúvida um espelho do nosso Império.

Também teremos de nos lembrar que os engenheiros, os arquitectos urbanistas, os médicos higienistas etc., afirmam:

Se nos grandes ou pequenos centros populacionais não existir transportes fáceis, êsses centros não se disseminam em extensão; e, faltar-lhes-á o factor primordial da salubridade, da higiene, o desafogo, a luz, o ar puro, e por fim a moral.

Deve ser, a rête de comunicações que se projecta ou dispõe, aquela que obriga a determinada arquitectura urbana, resolvendo de antemão os problemas de circulação, para evitar o hipertrofismo da cidade afogando-a, e a atrofia da aldeia matando esta.

As comunicações bem estabelecidas tornam possível levar para o campo o excesso da população que asfixia nas cidades.

Quem não idealisa, chefe de família, ser dono

da casa onde habita, casa sã, comoda, independente com a sua horta ou jardim?

Porque não se espalha em mais direcções em volta de Lisboa, aquilo que adivinhamos estar acontecendo nas pitorescas e lindas povoações que se vão desenvolvendo, mercê dos traçados das linhas do Estoril e de Sintra, embora com os seus extremos já um pouco afastados para aqueles que têm os seus afazeres na capital?

Por curiosidade notamos que devido ao serviço de tracção prestado pela linha do Estoril, qualquer habitante residindo distanciado até a mais de 15 quilómetros do núcleo central da cidade, leva menos tempo a chegar a este, que outro habitante da cidade afastado desse núcleo 3 a 4 quilómetros.

Quando nos deleitamos, ao olharmos para grandiosas obras, tais como a gare marítima em Alcântara ou o Hospital Internacional na Portela, notamos que qualquer passageiro, pouco encontra que o acarinhe e o leve dali num transporte cómodo e rápido. Nada lhe diz, nas poucas horas de que disponha que o Estoril o aguarda com o seu deslumbramento de luz. Nada contribue para que saia convencido de que para outra vez, virá com mais tempo para dedicar os seus estudos nos nossos museus e monumentos, ao mesmo tempo que refará a saúde nas nossas lindas praias e serras.

Em Lisboa há locais que manifestamente têm os seus direitos adquiridos, como por exemplo a «Baixa» núcleo central da vitalidade do país, e que como tais não podem ser esquecidos no problema que abordamos.

Não nos foi difícil, por motivo de curiosidade, constatar o aumento da capital em área por épocas, e assim reparamos que nos sucessivos alargamentos não existiu nem foi estabelecida nenhuma linha de circumvalação com transportes acelerados.

Isto é, tem-se verificado através dos anos que não foi a rede de comunicações previamente estabelecida que obrigou a determinada arquitectura urbana, mas sim, tem sido o desenvolvimento urbano que tem atraído a malha das comunicações.

Como consequência, o alargamento desta malha de comunicações (referimo-nos a transportes colectivos), muitas vezes não pode ser racionalmente estabelecida, e peor ainda, existe a impossibilidade nalguns pontos de serem abrangidos por ela.

Uma conclusão tiramos já: é que duma maneira geral, a actual rede de comunicações de Lisboa, em nada tem contribuido para o alargamento e desenvolvimento da cidade e arredores, que devia ser uma das suas principais missões.

E também, em nossa opinião, embora pareça paradoxal, concluimos que por a referida rede ter para si um exclusivismo absoluto, este mesmo exclusivismo a entolha. Quer pelo sistema tão infeliz que possui, quer pela evidente falta de capa-

cidade material para tão larga missão. Sobretudo prejudica-se com a falta de outros transportes colectivos que provoquem o deslocamento rápido, dos arrabaldes ou arredores; existindo estes, o movimento populacional na cidade aumentaria, trazendo por consequência maior tráfego dentro da cidade.

De resto recebe o prémio da missão que tem tido, não contribui, não deixa contribuir para o desenvolvimento rápido da periferia da cidade, arrabalde ou arredores, pois quanto menor é o desenvolvimento e o progresso citadino, tanto menor é a sua receita.

Reportando-nos ao esquema junto, ou ainda melhor se pudermos, a uma carta de Lisboa e arredores em escala conveniente, podemos ver que o problema dos transportes colectivos admite ser dividido em duas partes, uma referente à própria cidade, e outra das povoações que lhe são vizinhas e das regiões turísticas que lhe ficam próximas.

No que diz respeito à primeira parte, actualmente a cidade, pela área extensa que ocupa, com construções urbanas perifericamente distribuídas em fortuna do acaso, (derivado a não possuir linhas de cintura sucessivas que outrora fossem de circumvalação e ainda em consequência da falta do conhecimento dum plano preestabelecido, como actualmente se procede na implantação de arruamentos e construções urbanas que àquelas linhas devia estar subordinada), encontra-se em ligações deficientes nos diferentes pontos para outros. Torna-se geralmente obrigatória a passagem, pelo núcleo central da cidade (note-se o tráfego nos dias de futebol) a pessoas que nele, nada têm a fazer, produzindo um congestionamento denso e desnecessário, tal como se encontra ainda a actual rede de circulação colectiva.

Não nos repugna a aceitar que uma implantação de linhas de circulação concêntricas ao núcleo central da cidade, e deste irradiando outras, para os pontos periféricos duma linha de circumvalação efectivada, seria de maior escoante ao tráfego, dispensando a sua actual quase obrigatória passagem por esse núcleo. Os trajectos, para diferentes pontos extra-núcleo, seriam em mais curto espaço de tempo vencidos.

É certo que existem algumas linhas de circulação, não as vamos criticar; têm o legitimo direito de existência a seu favor, mas não dispensa de dizermos que outras devam ser estabelecidas.

Salvo mais doutas opiniões e mais altas vontades dos homens, citaremos uns traçados de linhas que nos parecem poder ainda ser estabelecidas, suprindo tanto quanto possível os erros técnicos do passado e remediando as necessidades do presente.

Reportando-nos, novamente à carta de Lisboa,

ou ao esquema que nos acompanha, em prévio estudo, estabeleceríamos os seguintes traçados:

Um, b que está marcado com o algarismo (1). Tinha por origem ou estação inicial, e.g., Avenida Presidente Wilson, passaria à Praça do Brasil, Alexandre Herculano, Conde Redondo, Joaquim Bonifácio, Praça do Chile, Moraes Soares, Alto de S. João e daqui ao troço Xabregas, P. Bispo, continuando no traçado existente pelo Terreiro do Paço, a S. Paulo até ao ponto de partida e vice-versa.

Outra linha de circulação seria, a que representamos pelo algarismo (2). Aproveitava o chamado traçado de via férrea de cintura e nele se fariam as modificações e adaptações eléctricas necessárias, e utilizar-se-iam veículos semelhantes aos utilizados pela Sociedade Estoril.

Esta circulação teria o seu início, e.g. em Alcântara (gare marítima) passaria a Campolide, Campo Pequeno, Chelas ou Olivais, Santa Apolónia, e não é problema difícil, a ligação desta via passando por o Terreiro do Paço a Cais do Sodré que seguiria pela via existente até ao ponto de partida.

Neste traçado, na ligação de Santa Apolónia, Cais do Sodré duas soluções se podiam apresentar, a do traçado subterrâneo uma, outra, o traçado em trincheira com paredes verticais, permitindo o trânsito por passagens superiores em nível do terreno existente. Qualquer delas, são de ingrata execução mas exequíveis.

Para completar os traçados propostos, que seriam os complementares dos existentes e o do futuro metropolitano, (linhas irradiando do núcleo central de Lisboa para «fora de portas»), estabeleceríamos a verdadeira linha de circulação da actual cidade de Lisboa.

O traço desta linha de circumvalação, teria a sua origem, e.g., em Belém, seguiria a Ajuda, S. Domingos, passaria por Carnide, Lumiar, Portela, daqui ao troço que passa pelos Olivais no traçado eléctrico existente, pela Avenida 24 de Julho até Belém e vice-versa. É traçado marcado no nosso esquema com o algarismo (3). Notamos que este traçado constituía uma primeira ligação do Aeroporto com a Gare Marítima tangenciando o núcleo central da cidade.

Finalmente, quanto à segunda parte do nosso problema, chamaremos aos traçados que vamos propor, linhas de cintura extra-urbanas.

Pelas razões expostas no introito e texto que vimos escrevendo esses traçados impõem-se na sua efectivação, serão as condições do desafogo e sossego da vida agitada, do descanso periódico de quem labuta no fervilhar tumultuoso da vida cidadina.

O «modus faciendi» é caso para dar origem a discussão e celeuma das povoações no legítimo direito de pretenderm ser directamente servidos.

Mas alheios a factores de ordem terciária, e ponderados variadíssimos factores que seriam fastidiosos descrever e em que se procurou pôr de lado interesses de ordem pessoal, assim delineamos no nosso esquema o traçado que nele figura com o algarismo (4).

Assim esta primeira linha de cintura extra-urbana, teria a finalidade de servir as povoações relativamente afastadas de Lisboa, e começaria e.g. em Caxias, seguiria por Barcarena, Queluz, Amadora daqui a Odivelas, serviria Povoa de Santo Adrião indo à Portela de Sacavém (Aeroporto); da Portela quasi em linha recta, em traçado subterrâneo iria até ao troço Cais do Sodré-Alcântara.

Neste traçado de via, em sub-solo, para nós já de extensão notável, se facilitaria estações de escoamento no Campo Pequeno e proximidades dos «Restauradores».

Este traçado faria a escoante rápida da população lisboeta para as localidades servidas pelas linhas (3) e (4).

Abramos um parentesis para observarmos que, com a implantação dos traçados de linhas (4), (3) e (2) estas formam, por assim dizer, três linhas de circumvalação de Lisboa, servindo três largas zonas quasi circulares que ficariam cortadas radialmente pelas seguintes linhas que partiriam do núcleo central:

Linha Caxias-T. Paço (troço já existente até C. Sodré).

Linha Rossio-Amadora (troço já existente, linha de Sintra).

Linha Cais do Sodré-Portela (troço a implantar).

Linha T. Paço-Olivais (parte já existente, não aberto à exploração).

A rede das comunicações citadas 4, 3, 2, e as linhas irradiais propostas dividiria a cidade em áreas parciais cujas comunicações em transportes colectivos seriam não só os existentes, mas outros a criar.

Fechado o parentesis, finalmente vamos considerar o traçado da linha de cintura extra-urbana referente ao triângulo turístico Lisboa-Sintra-Cascais. Julgamos neste traçado como pontos obrigatórios de passagem, além de servir comodamente os centros de população mencionados, a Gare Marítima, o Aeroporto e o núcleo central de Lisboa.

Assim esta linha partiria, e.g. do Cais do Sodré seguiria por Alcântara (*Gare Marítima*), Caxias, *Estoril*, *Cascais*, (até aqui traçado existente) e de Cascais (traçado a estudar e a efectivar) iria à praia do Guincho, daqui à Zambujeira, Ribeira, Penha Longa, Abrunheira, S. Pedro (*servindo Sintra*), S. Romão, Algueirão, Vale de Lobos, Caneca, P. S. Adrião, Portela (*Aeroporto*) e daqui ao Cais do Sodré (traçado anteriormente mencionado com as mesmas estações de escoamento, *servindo o núcleo central da cidade*) e vice-versa. Neste tra-

çado linha (5) do nosso esquema é de estudar a variante (5), ou ligação do Estoril a Ribeira Penha Longa onde entroncaria com a linha proposta (5).

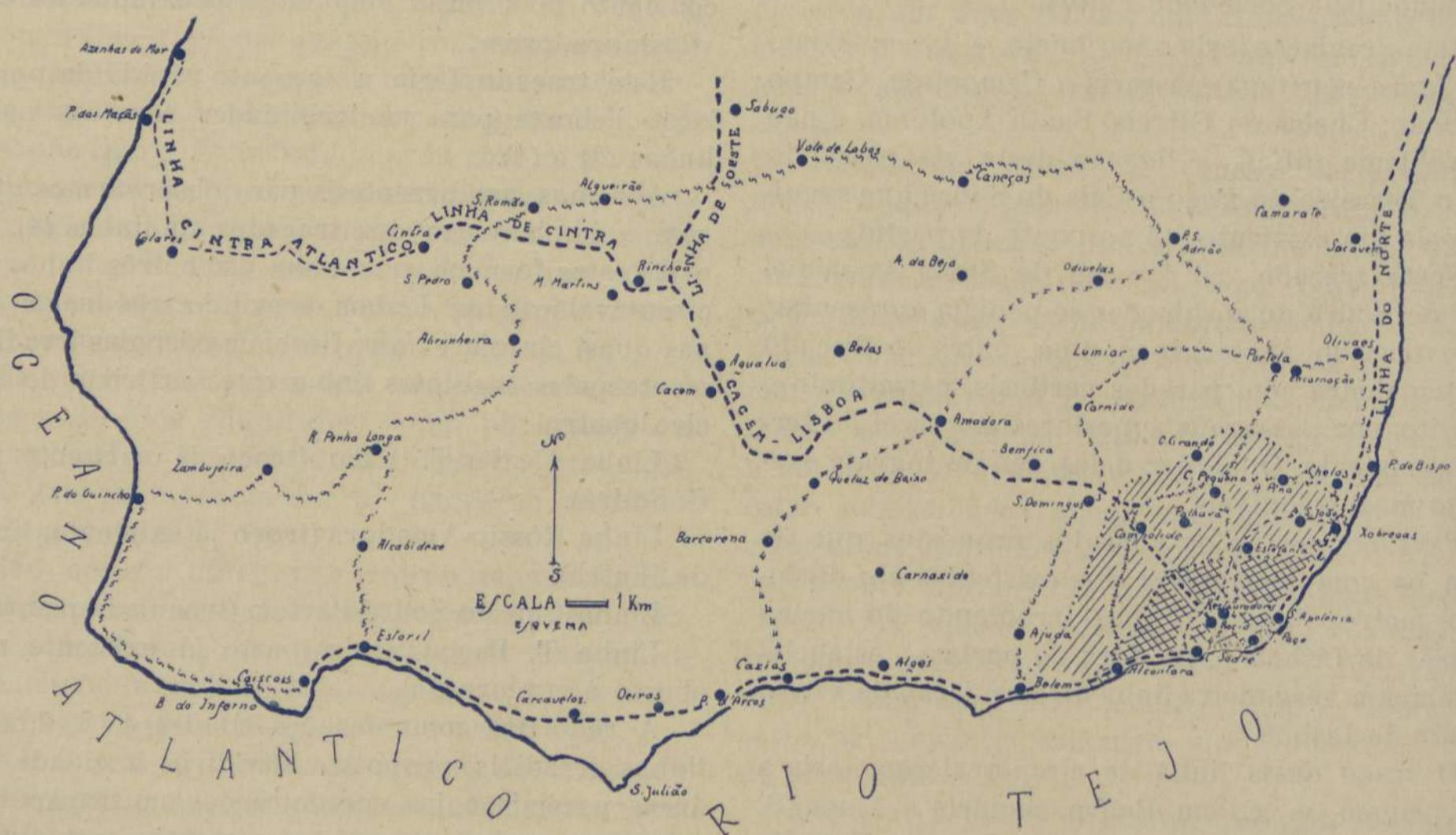
Não vale a pena mencionar, que nas linhas (4) e (5) propostas, o sistema de tração por nós preferido seria o sistema adoptado na actual linha Cais do Sodré-Cascais, assim como também não faria sentido a não electrificação da actual linha de Sintra, o que tantas vezes tem sido reclamado, como seria também assunto para estudo a adaptação da actual linha Sintra-Atlântico em via larga e sua ligação em S. Pedro com (5) (5), Estoril, etc.

A 28 de Outubro de 1956, passará o primeiro

centenário da inauguração da primeira linha férrea do País, Lisboa-Carregado. Quanto progresso, quanta riquesa e comodidade de deslocamento, esse meio de transporte não produziu no nosso País!

Não consideramos como utopia, que ao festejar-se esse centenário, daqui a nove anos, o problema de transportes colectivos na capital do nosso Império, esteja cabalmente, duma ou doutra forma resolvido.

Qualquer que seja essa forma, ela será notável e grandiosa como tem sido as realizações de engenharia executadas sob a égide do Estado Novo, e assim o esperamos.



* área aproximada de Lisboa em 1870 (maior densidade de população).

/// actual área de Lisboa (maior densidade de população).

1,1,1, linha de circulação (carros eléctricos).

2,2,2, linha de circulação (via larga, tracção eléctrica).

3,3 3, linha de circumvalação da cidade de Lisboa (carros eléctricos).

4,4,4, linha de circulação extra urbana (via larga, tracção eléctrica).

555,5'5', linha de circulação de turismo (via larga, tracção eléctrica).

Nota: As linhas propostas fecham o circuito com traçados, não mencionados, mas estabelecidos ou a estabelecer junto à margem sul da península de Lisboa. Vide texto.



Os excursionistas após a sua visita ao Museu José Malhôa. À esquerda, no primeiro plano, o Eng. Manitto Tôrres e o sr. António Montez, director e fundador daquele Museu.

NOTAS DE REPORTAGEM

Passeio do Grupo Cultural e Desportivo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro a Caldas da Rainha, Óbidos e Foz do Arelho

SOB a direcção do seu ilustre Presidente, sr. engenheiro Manitto Tôrres, o Grupo Cultural e Desportivo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, realizou, em 11 de Maio, um magnífico passeio a Caldas da Rainha, Óbidos e Foz do Arelho. Nada menos do que 130 excursionistas, entre os quais numerosas senhoras.

É costume dizer-se que muita gente junta não se salva. Isto, é claro, nunca se entende com ferroviários, que constituem uma grande família. E com efeito, não faltou ao grupo excursionista nem o tom familiar nem a nota de distinção. E vimos também, com prazer, que o sr. engenheiro Manitto Tôrres era uma pessoa querida por todos os componentes da excursão, que viam nele, não apenas um chefe, mas um amigo leal, com quem se pode contar.

O passeio fez-se sem incidentes, e o programa anunciado cumpriu-se integralmente. Até o tempo, proporcionando um lindo dia, colaborou com os organizadores da excursão.

Eram 8 horas, quando, em carruagem reservada, os excursionistas seguiram para as Caldas da Rai-

nha, onde chegaram às 10,20. Visitou-se em primeiro lugar o Mercado Dominical, pitoresco e animado. As célebres cavacas sofreram com a nossa chegada um grande desbaste.

A visita ao «Museu José Malhôa» proporcionou a todos a mais grata impressão. Os excursionistas eram aguardados pelo seu ilustre Director e organizador, sr. António Montez, também ferroviário, que, depois de apresentar cumprimentos de boas vindas, acompanhou os excursionistas na visita às diversas salas daquele belo Museu, actualmente um dos melhores da província.

O edifício, de cujo plano são autores os arquitectos Paulino Montez e Eugénio Correia, consta de um cláustro, em cujo jardim avulta o busto de José Malhôa feito por Costa Mota, e de várias salas, onde se expõem 70 trabalhos de José Malhôa e quadros assinados por muitos dos maiores da arte nacional, como Columbano, Silva Porto, Carlos Reis, Roque Gameiro, Alberto de Sousa, Veloso Salgado e Sousa Pinto, e entre os quais é justo colocar D. Carlos I, que foi um grande artista não

só como pintor a aguarela, mas que, no desenho a pastel, foi o maior do seu tempo.

Deve-se a António Montez, natural das Caldas a organização deste magnífico museu.

Visitou-se em seguida a Fábrica Bordalo Pinheiro. Rafael Bordalo Pinheiro, irmão de Columbano, não foi apenas o maior caricaturista do seu tempo e talvez de todos os tempos, em Portugal, foi também o mais notável reformador da arte cerâmica caldense. É dirigida hoje pelo sr. coronel Ferreira Damião.

No prosseguimento da sua visita e a caminho de Óbidos, os excursionistas pararam na Igreja do Senhor da Pedra, onde eram aguardados pelo sr. Francisco José de Moraes, delegado da Câmara Municipal de Óbidos. O templo é de traço original, possui quadros de valor e na sacristia podem-se admirar preciosos paramentos.

A Vila de Óbidos, escondida e protegida pelas muralhas do seu Castelo mereceu também, como não podia deixar de ser, a atenção e a curiosidade dos excursionistas. É, na verdade, uma das povoações mais típicas de Portugal.

De Óbidos seguiu-se, finalmente, para a Foz do Arelho. A tarde era maravilhosa. E, parte no terraço, parte na sala de jantar do «Hotel do Facho» foi servido um abundante almôço, regado com excelentes vinhos regionais. Não faltou um «Porto de Honra», nem faltaram também os brindes. O primeiro discurso foi pronunciado pelo sr. dr. Saudade e Silva, ilustre presidente da Câmara Municipal das Caldas da Rainha, que, a convite do sr. Manitto Tôrres acompanhou a excursão desde as

Caldas à Foz do Arelho. Num brilhante improviso, saudou, o Presidente do «Grupo Cultural e Desportivo» e os componentes da excursão. O segundo discurso foi pronunciado pelo sr. Eng. Manitto Tôrres. Agradeceu, em seu nome e no dos excursionistas, as saudações do dr. Saudade e Silva, brindou pelas prosperidades da encantadora cidade das Caldas da Rainha, bebeu pela Empresa que hoje detém toda a rede ferroviária portuguesa e ao seu ilustre alto funcionário, que ali estava presente, sr. Eng. Branco Cabral, e, dirigindo-se ao redactor que representava a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, saudou esta publicação e a Imprensa.

Findo o almôço, regressou-se às Caldas. A tarde continuava esplêndida e os arredores da cidade puderam, por esse facto, ser admirados em todo o seu esplendor. Caldas da Rainha, por si e pelos valores que a cercam, é um centro de turismo de primeira ordem.

Ia findar o último número do programa da excursão com um chá-dançante, que resultou animado, no Casino da Copa.

O dia passou rapidamente. E quando, na estação, os excursionistas voltaram a ocupar a carruagem que lhes fora reservada, caiam na cidade as sombras da noite e no coração de todos uma saudade imensa.

Há que felicitar o Grupo Cultural e Desportivo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e o seu ilustre presidente, sr. Eng. Manitto Tôrres, colaborador e amigo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pelo grande êxito da sua excursão.



Um aspecto do almôço no Hotel do Facho, vendo-se na mesa do centro o sr. Manitto Tôrres, ao lado do sr. dr. Saudade e Silva



Edifício da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes e Estação Central do Caminho de Ferro em Lourenço Marques

O Estado actual dos Transportes da Colónia de Moçambique

Numa notável conferência, pronunciada na Sociedade de Geografia de Lisboa, o sr. engenheiro Pinto Teixeira, apresentou alguns aspectos e actividades daquela nossa Colónia ligados ao problema das linhas férreas

A convite da Sociedade de Geografia de Lisboa, o ilustre engenheiro sr. Pinto Teixeira, Director dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pronunciou ali uma notável conferência sobre transportes e pontos testas das linhas férreas em relação às características principais, tendo revelado alguns aspectos bem como algumas actividades da Colónia que esses transportes foram chamados a servir.

Dignou-se assistir a essa conferência o sr. Subsecretário das Colónias, vendo-se na assistência individualidades da maior representação social.

Damos em seguida, por especial deferência do seu autor, o texto integral da notável conferência:

Data de 1835 a ideia de utilizar o porto de L. Marques como porto de serviço do Hinterland não só do nosso território do Sul do Save como do território da que era então a República vizinha do Transvaal. Então um chefe boer actuando com a ideia de tornar esta república independente dos portos da África do Sul das colónias inglesas meteu-se a caminho do mar para o norte e chegou ao então presídio de L. Marques, aonde estabeleceu contacto com as autoridades portuguesas. Tendo morrido de febres palustres em Lourenço Marques, a ideia da ligação de Pretória com Lourenço Marques permaneceu, pois quarenta anos mais tarde um serviço de transportes por carros boers foi iniciado, mediante concessão de exclu-

sivo feita pelo Governo português no nosso território. Foi empreendimento de pouca dura. A Tsé-Tsé matara o gado, o empresário dos transportes faliu. A concessão é cancelada tanto pelo governo do Transvaal como pelo nos o.

Surgiu então a ideia da ligação por via férrea e depois de hesitações e vicissitudes várias e de prévia garantia do governo do Transvaal da construção da linha férrea no território da República, o Governo português dá a concessão da construção e da exploração da linha de Lourenço Marques à fronteira ao americano Mac Murdo ao mesmo tempo que auctoriza o que mais tarde havia de ser Governador Geral da colónia, então o major de engenharia Joaquim José Machado, a fazer o es-

tudo da linha da fronteira a Pretória, que o Governo Português ofereceu ao Presidente Kruger.

Estavamos em 1883 e é geralmente conhecida a série de incidentes que então se desenrolaram e que determinaram que só em 1891 a linha no território português iniciasse a exploração. Quer dizer: 66 anos haviam decorrido desde que nasceria a ideia de um serviço de transportes públicos colectivos, e oito anos desde que o governo encetara o empreendimento da construção de linhas férreas na colónia. E só em 1895, em Janeiro, se fez o primeiro combóio de tráfego comercial entre Lourenço Marques e Pretória.

A ideia da construção de linhas férreas estava em marcha. O Governo concede a linha da Beira para a Rhodésia e manda estudar outras linhas. E sem entrar em pormenores que levariam muito tempo a descrever, havia em 1914 ou seja 32 anos depois de resolvida a construção da primeira linha férrea, 720 quilómetros de linhas em exploração, linhas fragmentadas, e com exceção de duas servindo interesses meramente locais. Desses 720 quilómetros 291 estavam concedidos à actividade particular: refiro-me ao Caminho de Ferro da Beira. Veio a guerra e a actividade na construção ainda diminuiu mais, pois durante oito anos quase nada se fez, a não ser um pequeno troço no Niassa saindo do Lumbo em frente à ilha de Moçambique, e outro na Zambézia. Depois da guerra, nova tentativa com a concessão da linha da Transzambézia, saindo do Dondo na linha da Beira até ao Zambeze e daí com a concessão à Central África Railways até à fronteira do Nyassaland.

Em 1924, ou seja 41 anos depois de resolvida a construção da primeira linha férrea na colónia, havia 1.230 quilómetros em exploração, dos quais 655 devidos à actividade particular. Quer dizer: durante 41 anos e com intermitências construiu-se cerca de 32 quilómetros por ano.

Parou-se em 1924 com esta actividade. Época da nossa maior desorganização política, social e financeira, marcou a paragem do esforço que vinhamos fazendo para o desenvolvimento económico da Colónia.

E até 1930, quando a acção reformadora das finanças e o ambiente de ordem e trabalho, que a República adoptara como lema, se começaram a manifestar com as directivas do Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho, seis anos se passaram de quasi completa esterilidade.

Foi então que um novo esforço criador e produtivo se iniciou e se tem vindo mantendo com a estabilidade governativa que se criou.

O panorama era este:

No Sul a) rede de Lourenço Marques tinha: Linha em exploração 272 quilómetros, não incluindo 63 quilómetros das linhas do porto;

b) Linha de Gaza — 90 quilómetros de bitola de 0,^m75;

c) Linha de Inhambane 91 quilómetros de bitola normal.

No Centro a) Linha da Beira tinha: 291 quilómetros de bitola normal:

b) Linha do Transzambézia e do Central África Railway, 358 quilómetros de bitola normal.

No Norte a) Linha de Quelimane tinha: 145 quilómetros, sendo 45 quilómetros de bitola normal e 100 de bitola de 0,^m75.

b) Linha de Moçambique: 84 quilómetros de bitola normal.

Tudo portanto linhas separadas, de penetração no território umas, de restrito interesse local outras, num total de 1.241 quilómetros.

Desde 1930 ou seja nos últimos 16 anos a actividade revelou-se pelos seguintes trabalhos:

a) Duplicou-se a via entre Lourenço Marques e a Machava para facilitar o novo tráfego de gasolina e óleos, com o entreposto da Matola ao fundo do porto;

b) Abriram-se sucessivamente à exploração em bitola normal:

472 quilómetros na linha de Moçambique, incluindo a linha para o novo porto de Nacala;

130 quilómetros na linha de Tete cuja construção está prosseguindo activamente;

89 quilómetros da linha de Xinavane em Ungumbana até ao Limpopo na região a irrigar no Guijá, e como primeiro passo para ligar a rede de Lourenço Marques com a linha da Beira;

50 quilómetros de bitola de 0,^m75 na linha de Gaza;

c) Substitui-se por:

35 quilómetros de bitola normal;

24 quilómetros de bitola de 0,60 na linha de Marracuén, ramal da rede de Lourenço Marques;

43 quilómetros da linha do Central África Railway, para o acesso à grande ponte metálica de cerca de 3 quilómetros de comprimento sobre o rio Zambeze, também construída neste período;

100 quilómetros de bitola normal;

100 quilómetros de bitola 0,^m75 na linha de Quelimane.

Quer dizer em resumo que se construiu neste período de 16 anos 1005 quilómetros de linha, dos quais 43 quilómetros devidos à actividade particular, estabelecendo-se a passagem em ponte sobre o Zambeze e acabando-se com o incômodo demorado e dispendioso transbordo neste rio de passageiros e mercadorias, unificando-se a bitola da linha de Quelimane, deixando-se também de fazer um aborrecido transbordo, e meteu-se o ramal de Marracuén no trânsito internacional sem transbordo em Lourenço Marques do importante tráfego de bananas para a União da África do Sul que atinge já 25.000 toneladas por ano.

Quer dizer neste período de 16 anos construiu-se em média 63 quilómetros de linha férrea por ano, em comparação com 32 no período anterior de 41 anos desde que o Governo resolveu a construção da primeira linha, em que mais de metade foi então devido à actividade particular ligada a interesses dos territórios vizinhos.

Não mencionarei 90 quilómetros de uma precária linha agrícola ligando a linha da Transzambézia a Marromeu às plantações da Sena Sugar Estates Ld. e a ela pertencente por as características e condições da sua exploração serem de carácter muito diferente das outras referidas destinadas ao tráfego pesado.

A construção destas linhas foi, com excepção do troço da ponte do Zambeze, dirigida e projectada por engenheiros portugueses. Têm importantes obras de arte projectadas e construídas por engenheiros ao serviço da administração como a grande ponte de beton armado sobre o rio Incomati com cerca de 500 metros de comprido e chamada Ponte Presidente Carmona, que daqui a pouco veremos no écran.

Temos assim actualmente em exploração na Colónia 2184 quilómetros de linha férrea, dos quais 742 a cargo da actividade particular.

Nos últimos 16 anos o Estado construiu 3 quartos da linha construída nos 47 anos anteriores, desde que o Governo resolveu a construção da primeira linha férrea na Colónia.

As linhas da rede de Lourenço Marques, Beira, Tete e Moçambique encontram-se bem balastradas, com o material de via renovado, assim como renovado se encontra o das linhas de Inhambane e Quelimane.

A linha de Ressano Garcia foi sinalizada electricamente o que permitiu triplicar a sua capacidade de transporte, e foi de grande importância durante a última guerra em virtude do extraordinário tráfego de carvão que mais do que sextuplicou o que se transportava antes da guerra.

Na gare de tiragem em Lourenço Marques montou-se uma instalação por telefonia sem fios e altos falantes para comando das manobras, pois movimentam-se diariamente mais de dois milhares de vagons na referida gare.

A primeira conflagração mundial trouxe uma revolução aos transportes acelerados com os camions e com os aviões. E com ela veio a confusão dos transportes e a concorrência aos transportes por via férrea a grandes e pequenas distâncias. A Colónia não escapou a estes efeitos.

É de notar, porém, que o aparecimento daqueles coincidiu com a paralisação da construção de linhas férreas no período que já referi, como se qualquer deles pudesse substituir estas no transporte barato das grandes tonelagens, como são as da exportação.

A construção das linhas férreas paralizara, mas a exploração das existentes estava grandemente deficiente, se exceptuarmos em certos aspectos as da rede de Lourenço Marques e a linha da Beira para a Rhodésia, impulsionadas pelo tráfego internacional.

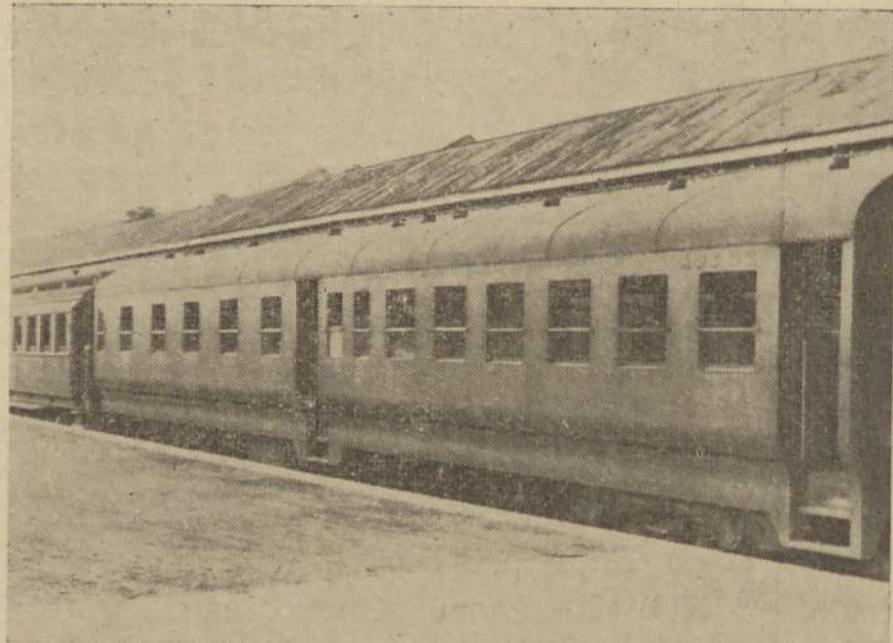
Há dezoito anos nas linhas de Gaza, de Inhambane, de Quelimane e de Moçambique não havia carruagens para transporte de indígenas. Estes eram transportados em vagons de caixa de aço ou de madeira aos montes. As carruagens de 1.^a e 2.^a classes eram impróprias para o clima e para as grandes distâncias e em número insuficiente. Havia apenas uma carruagem mista em cada uma das linhas de Quelimane e Moçambique, e duas na de Gaza e na Inhambane, estas com mais de 50 anos de serviço.

Os carris de má qualidade encontravam-se gastos e corroidos especialmente nas primeiras dezenas de quilómetros mais próximos do mar, necessitando renovação mais de 40 quilómetros de cada linha, o que foi feito conforme já dissemos.

A dualidade de bitola na linha de Quelimane obrigava a transbordo de mercadorias e passageiros com perdas e despesas avultadas. As locomotivas na sua maior parte com mais de 40 anos de serviço fornecidas já cansadas da rede de Lourenço Marques, com difíceis e demoradas reparações, sem oficinas devidamente equipadas para as poderem reparar, sendo necessário trazer por via marítima a Lourenço Marques até os rodados para tornear. Nenhuma dessas linhas tinha mais de duas locomotivas sem terem excedido o limite de idade.

Não se fazia o número de combóios necessário ao transporte dos produtos oferecidos para exportação. Os vagons, impróprios para este tráfego, de pequena capacidade de carga, e em número insuficiente, deixavam nas estações e na origem a carga que devia embarcar em cada vapor. A propria rede de Lourenço Marques tinha falta de locomotivas e de vagons e não tinha carruagens de 1.^a nem de 2.^a classe para o tráfego internacional em condições e quantidade que o serviço combinado com os Caminhos de Ferro Sul Africanos exigia. Também não havia nesta rede carruagens de 3.^a em quantidade suficiente para o transporte de indígenas, fazendo-se combóios de 800 a 1000 trabalhadores para as minas do Transvaal em vagons fechados de aço até à fronteira para aí então mudarem para belas carruagens de 3.^a dos Caminhos de Ferro Sul Africanos para neles viajarem no território da União. Era um grave contraste contra a nossa administração.

E foi nesta situação com os passageiros a abandonarem os incomodos combóios e o comércio e os agricultores a não verem chegar as mercadorias ao seu destino a tempo, que a actividade particular dispersa, fragmentada, sem organização, começou

Carriagens 1.^a/2.^a inteiramente metálicas

a lançar nas estradas, que os administradores de circunscrição abriam paralelamente às linhas férreas, os camions que a indústria americana ia atirando para a Colónia. E as autoridades locais interessadas na rapidez dos transportes começaram a invadir as zonas de influência das linhas férreas com a abertura de novas estradas em todas as direções, conduzindo todas aos portos testas das linhas férreas, mas desprezando estas. Chegaram a levar o governo a forçar os caminhos de ferro a adaptar as suas pontes para dar passagem aos camions particulares!

Só as linhas concedidas estavam protegidas porque se abrigavam com os contratos de concessão pelos quais o governo se obrigara a não abrir estradas paralelas às linhas férreas a distância superior a 100 quilómetros.

Contudo o capital investido pelo Estado nas suas linhas férreas, que se ia perdendo pelo abandono e falta de recursos para manter e melhorar, desprezadas pelos particulares atingia já então a importante cifra de mais de 600 mil contos.

Mas os transportes particulares por estrada não se faziam regularmente. Tomavam a carga que pagavam bem e só transportavam a que não pagava em cargas de retorno e portanto em quantidades insuficientes.

Na época da importação era frequente ver regimentos de indígenas com os seus produtos à cabeça para os irem vender nos portos, pois não tinham meio de transporte assegurado.

Havia portanto que actuar.

E o governo actuou.

Por um lado começou por fiscalizar a eficiência dos transportes por estrada, embora não fiscalizasse os preços. Por outro lado autorisou a administração dos Caminhos de Ferro em 1930 a manter e a explorar os seus próprios serviços de camionagem, ao mesmo tempo que estes tomaram as medidas necessárias para acelerar os transportes por via férrea.

Com esse fim pôs em serviço já em 1934 como-

das automotoras para três classes e em 1937 carruagens de ar condicionado, limpas e frescas nos meses estivais, de compartimentos transformáveis em camas, de corredor lateral e boa iluminação, flexíveis, de boas molas e bom sistema de suspensão dando uma circulação suave, o que combinado com os carris de 24 metros de comprido na linha de Ressano Garcia traz um lisonjeiro contraste para a circulação nas nossas linhas em comparação com as estranhas.

A camionagem automóvel por estrada a cargo dos Caminhos de Ferro começou a expandir-se primeiro no Sul prolongando o tráfego do Caminho de Ferro para a Suazilândia, prolongando a linha de Marracuéné até à Monhiça servindo a grande área de plantação de bananeiras, donde saem as 25.000 toneladas de bananas anualmente para a União da África do Sul, prolongando a linha do Limpopo à região de Gaza, esta à linha de Inhambane e pela esquerda do Limpopo, do Guijá ao Chibuto e Manjacaze.

Mais tarde começou a estender-se no norte da Colónia prolongando o tráfego do Caminho de Ferro à frente da construção da linha até Ribaué primeiro, depois até Malema Mandimba, Vila Cabral e lago Nyassa. Em seguida, atacando o centro do Zambézia, ligando as linhas de Moçambique e Quelimane, estende-se a Milanje junto ao Nyassaland, atravessa este para chegar a Téte, donde vai ligar à testa do Caminho de Ferro de Tete e à linha da Beira em Vila Pery. Estende-se para a região do chá no Gurué, para um e outro lado das linhas férreas, para Nametil, Angoche, Chalána Macua, Itocuo e Ligonha.

São cerca de 12 mil quilómetros de estradas e caminhos que em toda a colónia percorrem regularmente todo o ano ou só na época das colheitas os camions pesados, na maioria de 3 eixos, da administração dos caminhos de ferro.

E numa visão mais lata ligando as várias rôdes ferroviárias o Governo autorizou a administração dos caminhos de ferro a montar os seus transportes aéreos.

A vantagem desta ligação é tal que uma visita de um comerciante do Norte ao Sul ou vice-versa que o obrigava antigamente a estar ausente um mês para aproveitar ligações de vapores, agora pode fazê-lo, tratando de tudo com o mesmo cuidado, com a ausência da sede de três ou quatro dias.

Não é necessário encarecer a vantagem do estabelecimento destes transportes. Basta ver o tráfego que os procura, desde o seu estabelecimento em 1937. Foi o segundo serviço de transportes aéreos regulares estabelecido em território português e não teve qualquer outra empresa a que se encostasse como sucedeu com a que primeiro se estabeleceu da metrópole.

A íntima ligação que desde o início da exploração ferroviária se estabeleceu com a exploração dos portos que a entestam fizeram acompanhar o desenvolvimento destes do desenvolvimento das rôdes ferroviárias e do seu tráfego, como é natural.

O porto de Lourenço Marques que começara a sua exploração regular com uma ponte cais em madeira para atracação de navios de longo curso vê o seu cais transformar-se em permanente com mais de quilómetro e meio de expansão. E nestes últimos dezasseis anos é ele aumentado com mais de 200 metros, ficando com uma extensão de cerca de dois quilómetros. Neste mesmo período de tempo se fizeram grandes melhoramentos no porto. Foi construído um frigorífico para refrigeração de frutas podendo receber 32.000 caixas de citrinas, e por onde se exporta anualmente 20.000 toneladas de citrinas do Transvaal, fora as citrinas do distrito de Lourenço Marques, que têm já sido vendidas no mercado de Lisboa, e entre as quais figura o «grape fruit» melhor cotado no mercado inglês. Enormes instalações em tanques para guarda de gasolina e óleos foram montadas pelas Companhias Shell, Vacuum e Texas com distribuição de combustível líquido ao longo do cais por meio de canalização adequada. Uma ponte em T para atracação dos navios petroleiros foi também construída em um ano. Os antigos armazens de mercadorias em chapa de ferro zíncado ondulado foram substituídos por armazens de alvenaria e um novo armazém com a área de 2.200 metros quadrados também de alvenaria foi construído. O equipamento do porto foi aumentado com 15 guindastes eléctricos de 3, 5, e 10 toneladas, e 10 guindastes automóveis, tractores rebocando combóios de vagoneiras para transferência da carga de um armazém para o outro e para os navios.

Foi melhorada a iluminação com grandes torres de projectores permitindo o trabalho nocturno com a maior claridade. Renovou-se os motores das carvoeiras. E assim o porto de Lourenço Marques ocupa hoje uma área de entreposto de 250.000 metros quadrados dos quais 27.000 metros quadrados de área coberta. O parque de carvão deu a área de 43.000 metros quadrados. Uma área reservada a madeiras tem a área de 21.000 metros quadrados, a rede ferroviária dentro da área do porto tem cerca de 65 quilómetros. Os tanques de óleos tem capacidade para cerca de 70.000 toneladas de gasolina e óleos.

Uma gare de tiragem anexa com o comprimento de mais de um quilómetro e a largura de 500 metros está em construção em área conquistada ao mar e quase concluída.

O equipamento do porto, além de três rebocadores, um de 1.500 cavalos e de duas dragas que têm estado a alargar e a aprofundar o canal de acesso ao porto, procurando atingir a profun-

dade de 40 pés, é constituído por 38 guindastes eléctricos da capacidade de 3, 5, e 10 toneladas, havendo um que levanta 80 toneladas, duas carvoeiras que dão de rendimento útil por hora mais de 600 toneladas, tendo-se embarcado ultimamente cerca de 15.000 toneladas por dia.

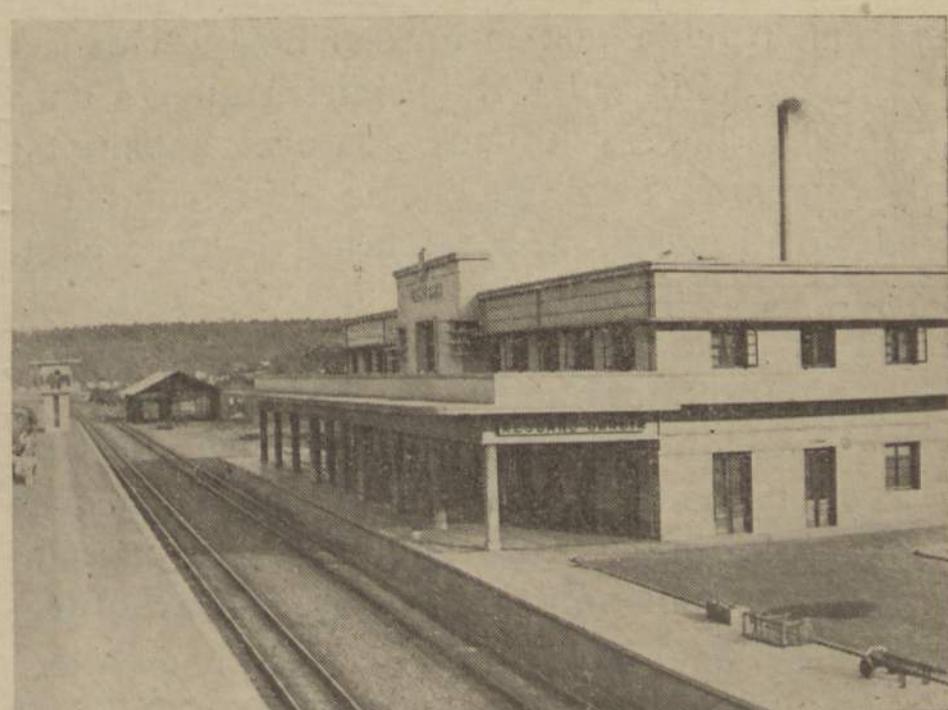
É um porto onde se trabalha de dia e de noite e em dias feriados e domingos. As demoras que os navios têm sofrido ultimamente resultam da falta de cais para a sua acostagem, e de que se está estudando o prolongamento de mais trezentos metros, a cargo de um dos engenheiros de portos portugueses mais experimentado.

Do porto da Beira explorado por uma companhia concessionária podemos dizer que tendo a sua concessão sido dada em 1925, foi todo construído nos últimos dezasseis anos, tendo em 1930 160 metros de cais de águas profundas com 4 guindastes de 3 e 6 toneladas, fora o cais de águas pouco profundas para batelões na embocadura do rio Chivéve, numa extensão de 450 metros. Pois actualmente têm mais 661 metros de cais de águas profundas ficando com uma extensão de 821 metros construídos desde 1930.

Este porto possue uma zona franca que muitos benefícios deve trazer-lhe logo que todos se compenetrem da vantagem de a utilizar.

O porto possue uma área coberta com a área de 3.974 metros quadrados e montados mais 24 guindastes eléctricos de 3 e 6 toneladas, fora 10 guindastes a vapor no cais do Chivéve, para batelões. Os três armazens em chapa de ferro ondulada são já insuficientes para o movimento do porto como insuficiente é a extensão do cais actual.

Como o de Lourenço Marques necessita as suas instalações aumentadas para bem servirem os interesses do comércio e da navegação em pleno desenvolvimento, pois em ambos os portos o tráfego mais que triplicou nestes últimos dezasseis anos, e a-pesar de em Lourenço Marques poderem acostar quatorze a dezasseis navios de longo curso e costeiros, navios carvoeiros e petroleiros, fazendo as



Estação do Caminho de Ferro Ressano Garcia

suas operações de carga e descarga ao mesmo tempo que se reabastecem de água e combustível, incluindo o líquido, e de na Beira poderem acostar seis navios. Neste porto, porém, o combustível líquido não é fornecido ao longo do cais. Os navios que o quiserem tomar terão de o bombar de um batelão para batelões ligados à canalização dos tanques em terra para onde os navios petroleiros o despejam. A extensão do cais da Beira é de 1/3 da do porto de Lourenço Marques e a área de armazéns de cerca de 1/9 da deste porto.

No entanto, como o equipamento em guindastes eléctricos é mais denso na Beira do que em Lourenço Marques, pois enquanto neste porto há um guindaste por cada 54 metros de cais, no porto da Beira há um guindaste por cada 35 metros de cais. Por isso a velocidade de manuseamento da mercadoria é muito semelhante com excepção do carvão e da fruta, que em Lourenço Marques, devido às instalações especiais, é incomparavelmente mais rápido.

Assim:

A carga geral é manuseada à razão de 13 a 18 toneladas por porão hora.

A madeira a 22 toneladas por porão hora.

Minério de cromo 37 toneladas por porão hora.

Cobre em lingotes 26 toneladas por porão hora.

Asbestos e outros minérios 20 toneladas por porão hora.

Gasolina e óleo em tambores 168 toneladas por porão hora.

Cereais em sacos 29 toneladas por porão hora.

Por seu lado em Lourenço Marques embarca-se carvão à razão de 400 toneladas por porão hora e fruta à razão de 40 toneladas por porão hora, e a gasolina a granel é descarregada dos petroleiros à razão de 200 toneladas por hora.

Ambos os portos têm energia própria das suas centrais eléctricas.

Ambos estão preparando novos aumentos das suas instalações e equipamento.

Por outro lado o porto de Inhambane tem uma ponte em T onde podem atracar dois navios costeiros, construída antes da primeira guerra mundial, que foi nestes últimos quatorze anos totalmente renovada. Para Quelimane adjudicou recentemente o Governo a construção de uma ponte análoga.

Está projectado desde 1941 o porto de Nacala, actual testa do Caminho de Ferro de Moçambique, tendo sido adquirida a construção de uma ponte acostável em madeira a uma firma especialista cuja construção foi iniciada, por se julgar que não chegou ainda a oportunidade de fazer o porto definitivo.

No Lumbo, antiga testa do caminho de ferro de Moçambique em frente à ilha deste nome, há uma

ponte em madeira cuja extensão foi duplicada em 1934.

O porto de João Belo, testa da linha férrea de Gaja é um porto fluvial com um cais construído mantido e explorado pela Câmara Municipal, tendo-se entabulado negociações para passar para a administração dos Portos e Caminhos de Ferro.

Se a actividade na expansão das instalações e equipamento dos portos da Colónia não foi nestes 16 anos tão vasta quanto o foi no estabelecimento das novas vias de transporte, foi isso devido a que era preciso primeiramente fazer congregar facilmente aos portos o tráfego do Hinterland. E daí os muitos cuidados que deu a sua exploração durante a última guerra, especialmente a do porto de Lourenço Marques contra o qual parecia que todas as forças se congregavam com falta de carga, e afluência às ondas da navegação e do carvão. Só uma activa colaboração do Governo e dos Caminhos de Ferro da União Sul Africana, nas melhores relações com o Governo português permitiu que ele não fosse abandonado do tráfego internacional como sucedera durante a primeira guerra mundial.

O Governo contudo está encarando a sério o aumento das instalações tanto no porto de Lourenço Marques, como na Beira, como em Nacala e de um modo geral nos outros portos de cabotagem.

Esta é a rápida descrição do que se fez nos últimos 16 anos em transportes e em portos em Moçambique, e do seu estado actual, sua capacidade e do prosseguimento do seu desenvolvimento.

Darei agora uma pequena ideia do tráfego e das suas características.

Nas linhas férreas que têm tráfego internacional a maior parte do tráfego é o de transito entre os portos e os territórios vizinhos da Colónia.

Nas outras é o tráfego descendente e de exportação que predomina.

Em 1945 o tráfego das linhas férreas é indicado sumariamente pelos seguintes números:

a) LINHAS DO ESTADO

Número de combóios efectuados 33.645.

Mercadorias transportadas 3.899.243 toneladas em comparação com 1.016.000 há dezasseis anos, isto é, o tráfego quase quadruplicou, devido à exportação do carvão.

Passageiros transportados 896.549 em comparação com 423.506 há dezasseis anos, isto é o tráfego de passageiros mais do que duplicou.

b) LINHA DA BEIRA

Número de combóios 4.276.

Mercadorias transportadas 1.178.700 toneladas em comparação com 872.352 há 18 anos.

Passageiros transportados 204.191 em comparação com 114.468 há 18 anos.

c) NA LINHA DO TRANSZAMBEZIA

Número de combóios 1.735.

Mercadorias transportadas 155.457 toneladas.

Passageiros transportados 105.502.

Se bem que o volume e aumento do tráfego é muito maior nas linhas do Estado do que nas linhas concedidas, deve notar-se que naqueles é o tráfego da rede de Lourenço Marques que predomina, e na linha para o Transvaal.

De facto assim é devido ao carvão e minério. Das outras linhas do Estado a que tem maior tráfego é a de Moçambique, que ainda assim é inferior ao da Transzambézia.

Com efeito, o tráfego daquela linha foi apenas de:

Número de combóios efectuados 1.248.

Mercadorias transportadas 65.075.

Passageiros transportados 113.085.

É de notar, como já disse, que nas rôdes de Lourenço Marques e nas linhas concedidas o tráfego principal é o internacional de mercadorias em trânsito. Com efeito, a rede de Lourenço Marques teve respectivamente o seguinte tráfego interno e combinado:

Tráfego interno	Tráfego combinado
Passageiros	484.474 151.421
Mercadorias (ton.)	363.712 3.386.501 toneladas

E o tráfego combinado aumentou nestes últimos 18 anos por motivo da grande exportação do carvão no tráfego de mercadorias e no tráfego de passageiros devido a maior número de trabalhadores para as minas.

Com efeito, há 18 anos o tráfego combinado foi apenas de:

Passageiros 114.745 em comparação com 151.421 em 1945
Mercadorias 952.616 em comparação com 3.386.501 em 1945

V. Ex.^{ss} poderão imaginar as dificuldades supervenientes deste salto no tráfego no período da guerra sem poder arranjar novas locomotivas, nem mais vagões, nem rodados, nem tubulares, e outros sobrecorrentes.

Grande esforço teve de ser exigido ao pessoal e grande assistência dos nossos engenheiros.

Navios entrados	624 quando há 16 anos foi	714 e em 1937	1.050
Tonelagem de arqueação	3.292.160	> > > > >	3.778.000 > > >
Passageiros embarcados e desembarcados	90.093	> > > > >	89.235 > > >
Carga comprada e descarregada	3.640.973	> > > > >	839.000 > > >

por onde se vê que o número de navios já anteriormente a 1945 fora 68 % mais elevado e a arqueação 94 % mais elevado do que em 1945.

Navios entrados	em 1945	421 quando há 15 anos foi de	644
Tonelagem de arqueação	> > > > >	> > > > >	3.172.592
Carga carregada e descarregada	> > > > >	> > > > >	782.128 ton.
Passageiros embarcados e desembarcados	> >	> > > > >	13.641

Até na linha do Transzambézia servindo um protectorado inglês em que a população europeia durante a guerra era de cerca de 2.000 pessoas se nota o desequilíbrio entre o tráfego interno e combinado.

Assim em 1945 foi:

	Interno	Combinado
Passageiros	53.937	52.024
Mercadorias	73.134	81.723

Este facto é digno de menção e de ponderação por parte das autoridades superiores.

Ponderado deve ser também o facto de na rede de Lourenço Marques o principal tráfego que antigamente era o de Importação estar a ser substituído por tráfego de exportação principalmente carvão, minério e fruta. Tráfego este mais pobre que não suporta tarifas tão altas como aquele. A importação, em que predomina o ferro e aço em bruto e trabalhado, o papel de imprensa, a madeira, os produtos químicos para tratamento do minério e os explosivos, está apenas compensada pela muito maior importação de óleos e gasolina, que atinge já mais de 260.000 toneladas, devido às grandes instalações de tanques feitas nos últimos 16 anos, e está desaparecendo devido à grande industrialização da União da África do Sul, onde a guerra promoveu a criação de novas indústrias daqueles produtos, com a ideia de se bastarem a si próprios e até exportar para os países vizinhos. As instalações do fabrico de aço já a funcionar e em montagem devem dar 1 milhão de toneladas de lingotes por ano, suficientes para satisfazer o consumo interno.

Relativamente aos portos o aspecto é análogo como é natural, se bem que a navegação diminui bastante em relação ao que era antes da guerra, pelo que quando esta se normalizar é natural que o tráfego aumente e para ele nos temos sem perda de mais tempo nos apetrechar.

Assim em Lourenço Marques o movimento comparado mostra-nos:

Navios entrados	624 quando há 16 anos foi	714 e em 1937	1.050
Tonelagem de arqueação	> > > > >	3.778.000 > > >	6.406.000
Passageiros embarcados e desembarcados	> > > > >	89.235 > > >	103.996
Carga comprada e descarregada	> > > > >	839.000 > > >	2.026.000

O porto da Beira mostra-nos maior regularidade no tráfego:

Navios entrados	em 1945	421 quando há 15 anos foi de	644
Tonelagem de arqueação	> > > > >	> > > > >	3.172.592
Carga carregada e descarregada	> > > > >	> > > > >	782.128 ton.
Passageiros embarcados e desembarcados	> >	> > > > >	13.641

A guerra de facto não influiu contra o tráfego do porto embora o número de navios tivesse sido menor, porque foram à Beira navios maiores.

É conveniente constatar que o tráfego do porto da Beira foi três vezes e meia menor do que o de Lourenço Marques no que diz respeito a mercadorias e 16 vezes menor no que diz respeito a passageiros. Não admira, o desenvolvimento comercial e industrial da África do Sul é muito maior do que o das Rhodésias e do Nyassaland. A população europeia naquela é de mais de 2 milhões e meio e nestes anda por 60.000 ao todo. Para o trabalho do porto empregam-se diariamente em média 139 europeus e 439 indígenas em Lourenço Marques, enquanto na Beira se empregam 109 europeus e 234 indígenas.

Por porão e por hora em Lourenço Marques trabalham em média 2 europeus e 21 indígenas. Na Beira 2 europeus e 89 indígenas.

Esta grande diferença no número de indígenas é resultante da falta de armazens no porto da Beira, o que exige um maior número de carregadores para levar a mercadoria em vagões para o recinto do caminho de ferro e armazéns até serem expeditos após o desembarque da Alfândega.

Vejamos agora qual a importância e a ajuda dada pela camionagem automóvel aos caminhos de ferro, nos 12.000 quilómetros de estrada e caminhos percorridos pelos camions da administração.

Perto de 3 milhões de carros quilómetros de 5 toneladas foram produzidos em 1945 para transportar 382.000 passageiros e 102.000 toneladas de carga.

Este tráfego na sua quasi totalidade serviu ou entrou nas linhas férreas.

E mais teria sido se não tivesse sido a enorme falta de pneus, câmaras de ar, de sobrecelentes e de carros novos, que durante a guerra foi quasi impossível obter na quantidade mínima indispensável.

Finalmente o tráfego aéreo que tem estado em constante aumento foi caracterizado por um percurso anual em 1945 de

886.544 quilómetros

já aumentado no ano findo com o restabelecimento da carreira para Johanesburgo, e com a criação da carreira para Salisbury, desde Lourenço Marques.

Naquele ano transportaram-se

5.208 passageiros

12.016 quilos de correio e carga

em 4.295 horas de vôo.

Vejamos agora o dinheiro que circulou através

dos transportes e portos testas dos caminhos de ferro.

As receitas dos portos e transportes foram em 1945 as seguintes:

Exploração dos portos e transportes do Estado	183.218 contos
Porto da Beira	65.471 *
Caminho de Ferro da Beira	93.778 *
Caminho de Ferro de Transzambézia	25.117 *

seja um total de 367.584 contos, dos quais cerca de 50 % cabem aos serviços concedidos.

Das receitas do Estado 48.219 contos são receita do porto de Lourenço Marques ou seja 26 % menos do que as do porto da Beira que tem menos de um terço do tráfego daquele. Este resultado parece estranhável mas tem a sua justificação.

As receitas do porto da Beira incluem as receitas dos rebocadores, que em Lourenço Marques estão entregues à capitania e não à administração do porto. Por outro lado algumas das suas taxas são mais elevadas do que no porto de Lourenço Marques, que está obrigado pela convenção com o governo da União da África do Sul a manter taxas iguais às dos portos deste país.

Por seu lado as despesas de exploração foram números redondos no mesmo ano:

Portos e transportes do Estado	134 600 contos
Porto da Beira	36.400 *
Caminho de Ferro da Beira	48.000 *
Caminho de Ferro de Transzambézia	11.000 *

ou seja um total de 230.000 contos.

Uma grande parte desta importância ficou na colónia em pagamentos de salários e vencimentos e na aquisição de materiais de produção local.

Este facto mostra a importância que tem na economia da colónia os transportes, se não bastasse os serviços que eles prestam ao comércio, à indústria e à navegação.

Mas eles são aumentados com o dispêndio feito em despesas de estabelecimento que não estão incluídas nas despesas de exploração e que no capital do Estado atingiram mais de 59 mil contos neste ano.

Para atingir estes resultados o governo investiu o seguinte capital de estabelecimento:

1.232.000 contos

quando há 16 anos apenas estava invertido:

637.189 contos

Naquela cifra não entraram os valores dos rebocadores, das dragas, boias, fundeadouros e fa-

roes, porque estes estão a cargo das capitâncias e não figuram nas contas da administração.

Mas, se tivermos em conta o capital invertido em materiais e em obras em curso ainda não inventariadas entao aquela importância sobe para

1.369.007 contos

Para esta importância contribuiu o Governo dos cofres gerais do Estado com

159.525 contos

nos últimos 16 anos, pelo que dos recursos próprios da administração dos portos e transportes do Estado se contribuiu com

435.286 contos

no mesmo período.

Tem sido já notado que a Administração dos Portos e Caminhos de Ferro não contribui para o

actualmente todas as empresas de transportes e que o governo necessariamente terá de ter em conta, permitindo a actualização das tarifas, se quiser que os transportes continuem com os portos a desempenhar com eficiência o seu importante papel na economia nacional.

Parte daquele capital que acabei de mencionar foi utilizado, além da aquisição do equipamento do porto que já indiquei e durante os últimos 16 anos, na compra de

26 locomotivas

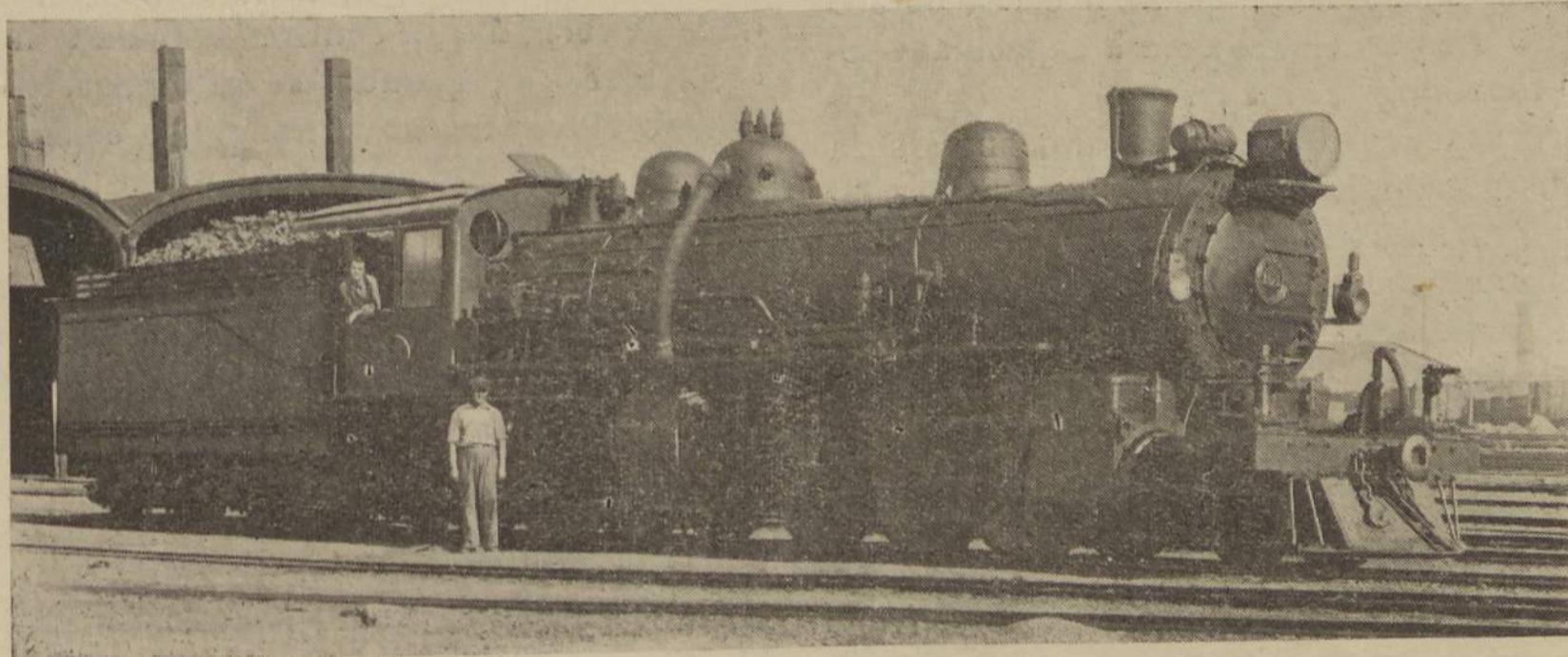
12 automotoras

50 carruagens

670 vagons

15 aviões

1 vapor e 5 lanchas a motor



Tipo de locomotiva pesada para combóios de passageiros e de mercadorias

Estado com imposto de rendimento como os serviços concedidos. Parece, porém, que uma contribuição em material de mais de 27.000 contos por ano que tanto representa aquela importância é bem superior ao equivalente imposto de rendimento pago pelas companhias, que naturalmente se coibem de fazer novos investimentos.

Verifica-se assim que a percentagem do lucro da exploração para o capital invertido foi em 1945 de 4,7 % o que não se afasta sensivelmente do que se passa a este respeito nos Caminhos de Ferro do Estado dos países vizinhos.

Há, no entanto, que considerar que a renovação do equipamento em serviço exigirá um muito maior dispêndio de capital do que aquele que tem sido amortizado, problema com que aliás se defrontam

4 batelões

172 camions

fazendo elevar o efectivo do material de transportes a

82 locomotivas com o esforço total de tração de 882.523 quilos

12 automotoras com 334 lugares

87 carruagens com 6.837 lugares

1650 vagons com a capacidade de 31.736 toneladas métricas

172 camions com a capacidade de 147 lugares
15 aviões com 147 lugares

- 2 vapores e 5 lanchas a motor com 219 lugares
 7 batelões e lanchas com a capacidade de 158 toneladas de carga.

Foi com este equipamento de transporte que se obtiveram os resultados do tráfego que indicámos adicionado de cerca de 1.300 vagons dos Caminhos de Ferro da África do Sul que com os nossos andaram no serviço combinado na rede de Lourenço Marques. As locomotivas chegam a rebocar 1.200 toneladas e estamos tratando de adquirir outras mais pesadas de maior capacidade de reboque com o peso de 18 a 20 toneladas por eixo, para circularem na via de 45 quilos por metro.

Os vapores são na sua maioria, de caixa de aço de 20 e 40 toneladas de carga, estes últimos sobre bogies.

O Caminho de Ferro da Beira não tem material circulante e tração própria. Aluga aos Caminhos de Ferro da Rhodésia mas produziu o tráfego que indicámos com 24 locomotivas alugadas.

O Transzambézia trabalhou com 15 locomotivas, 21 carruagens com 1.342 lugares e cerca de 400 vagons de 10 e 25 toneladas com a capacidade total de 6.887 toneladas de carga.

Um outro aspecto que interessa à economia da Colónia e da Metrópole que os serviços do Estado dos portos e transportes revelam.

A administração desses serviços emprega 8.333 empregados anualmente, dos quais 1.828 são europeus ou indianos. São 1.828 famílias com uma média de 6.200 pessoas, entre as quais filhos de europeus nascidos na Colónia, e da Metropole emigrados que vivem daqueles serviços.

São mais 6.500 famílias de indígenas que deles vivem e através deles se civilizam, e se preçavêm contra as doenças devido à assistência médica que lhes facultam.

As despesas com o pessoal subiram em 1945 a 97.295 contos não contando mais 3.518 contos de pensões, 1.066 contos com assistência médica e farmacêutica, mais 1.506 contos em passagens e vencimentos a licenciados na Metrópole. Seja um total de

104.685 contos

gastos com pessoal, de que afinal a Metrópole também beneficia em parte.

Por outro lado as despesas com materiais adquiridos subiram em 1945 a

90.718 contos

dos quais 45.713 contos ficaram na Colónia, não contando as percentagens das agências sobre materiais importados.

Daquela importância também em parte beneficiou a Metrópole.

Grande é pois o serviço prestado à economia nacional, que aliás é completada pela assistência médica ao pessoal e famílias com a assistência social com o fomento das instituições desportivas e culturais do pessoal, com as plantações de árvores ao longo da linha, que já sobem a mais de um milhão, com o fomento do turismo e propaganda dos serviços tornando conhecida em todo o mundo as possibilidades da administração portuguesa.

Quinhentos e noventa e cinco mil contos despendidos em 16 anos em investimento de capital nos portos e transportes do Estado, a construção do porto da Beira e da grande ponte sobre o Zambeze, e a do viaducto sobre a baixa do rio Pungue para falarmos dos serviços concedidos a empresas particulares, e assegurar a vida a tantos milhares de europeus e indígenas, empregados nos transportes e portos, aos empregados no comércio, na agricultura e na indústria que utilizam os serviços daqueles, tudo isto só foi possível quando a administração e o país entraram a cultivar a ordem em vez da desordem, quando foi possível a continuidade governativa, a continuidade na administração e na direcção, quando, se não quiserem dizer um Estado Novo, um novo Estado de coisas se estabeleceu e que as gerações actuais mesmo as mais antigas não conheciam.

Foi o resultado de um Governo que soube orientar e congregar a cooperação de dirigentes e dirigidos, que ainda há 22 anos influenciados pela atmosfera de balbúrdia se haviam manifestado desastrosamente com prejuizos materiais e morais para a comunidade impossíveis de serem por qualquer forma compensados.

E aqui seja-me lícito salientar a acção dos ministros das Colónias e governadores gerais neste período de 16 anos a que me referi, acção que permitiu a actividade manifestada nos serviços dos portos e transportes da Colónia de Moçambique durante esse período com o simultâneo desenvolvimento da Colónia.

Cabe sem dúvida salientar porque lhes cabe o maior quinhão pelas suas qualidades e maior permanência nos cargos a acção do Ministro dr. Machado e dos Governadores Gerais José Cabral e general Bettencourt, aos quais aproveito a ocasião para prestar a minha homenagem e agradecimentos pelos meios que puzeram à disposição dos portos e Caminhos de Ferro e Transportes, pois estabeleceram a orientação a seguir e incitaram e apoiaram a ir para diante muitas vezes por cima de obstáculos uma pequena administração composta de cinco pessoas, entregando a execução a uma corporação que se transformou em élite, encimada apenas por um director, dois adjuntos, que quasi sempre não existiram e por cinco gerentes divi-

sionários correspondentes às áreas das várias rôdes, aos serviços de estudos e construção e aos de finanças e contabilidade bem organizados.

E não se diga que é muito pouco. Os Caminhos de Ferro da União da África do Sul com 36.000 quilómetros de linha férrea em exploração, com 39.000 quilómetros de exploração de camionagem automóvel por estrada, com a exploração de 5 grandes portos e outros tantos pequenos de pesca e cabotagem, com farolagem, rebocadores e dragagens a seu cargo, com uma rede de transportes aéreos cobrindo toda a África do Sul e Sudoeste Africano e que se estende pelo continente africano até Londres, com cinco vapores de longo curso em exploração, com cerca de 166.000 empregados, tem uma administração presidida pelo Ministro dos Transportes, composta de apenas três membros e um corpo executivo chefiado apenas por um director geral, um sub-director e dois directores adjuntos além dos chefes divisionários de cada área ferroviária, da camionagem, da navegação marítima e da navegação aérea, corpo que só recentemente e já depois da guerra foi aumentado com mais três directores adjuntos.

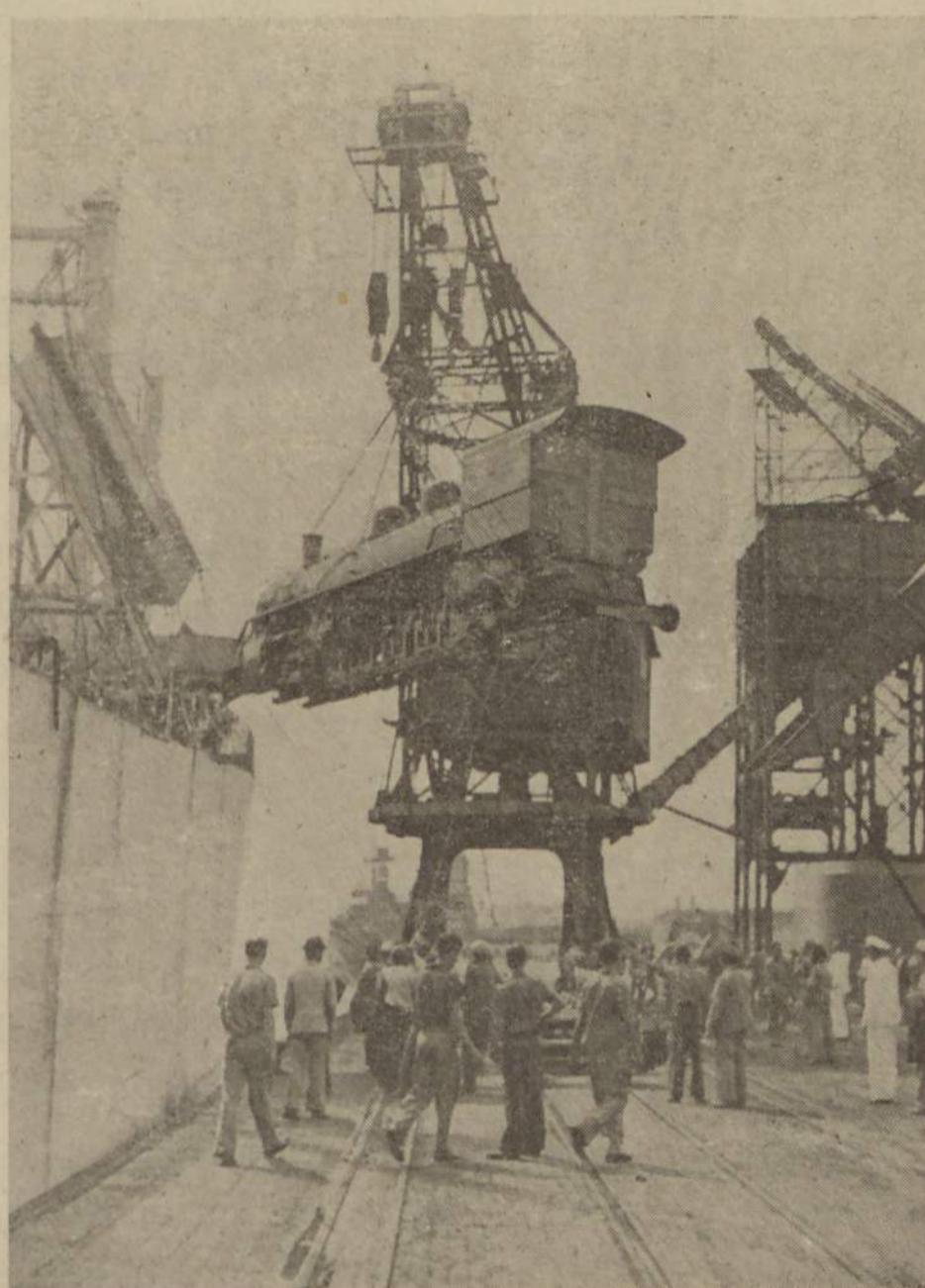
Peço agora a V. Ex.^{as} ainda um pouco de atenção para completar o conhecimento que pretendo

dar dos serviços de transportes e portos da Colónia.

Vão ser projectadas no écran alguns aspectos de actividades destes serviços a cargo do Estado e em seguida vai ser passado um filme feito em colaboração com os Caminhos de Ferro da África do Sul mostrando algumas das actividades da Colónia de Moçambique para as quais trabalharam os caminhos de ferro, transportes e portos da Colónia. Aproveito o momento para agradecer ao Governo da União da África do Sul, ao sr. Ministro dr. Botha, ao sr. Ministro dos Transportes e ao sr. Consul da União em Lourenço Marques a amabilidade de fazerem vir de avião o referido filme para o cederem para ser hoje passado perante tão selecta assistência.

* * *

Findando, desejo agradecer a V. Ex.^{as} a atenção com que me escutaram e o incômodo a que se entregaram para me virem ouvir. Só desejo que V. Ex.^{as} saiam daqui tão orgulhosos como eu de terem serviços tão eficientes e úteis à sua disposição e sempre tão ansiosos de manterem o prestígio da administração portuguesa.



Guindaste de 80 Toneladas — Porto de Lourenço Marques

O Avião e os outros meios de transporte

Pelo Major-Aviador HUMBERTO DA CRUZ

O professor alemão Messerschmitt celebrado, construtor de aviões, um dia, numa entrevista dada a um jornalista estrangeiro, fez, como era natural, a apologia dos aviões para usos vários destacando o seu emprego como transportador de passageiros e mercadorias.

No final da conversa, o jornalista lançou uma pergunta que lhe pareceu ser do agrado do seu entrevistado: De futuro devem os aviões ser preferidos quasi exclusivamente pelos viajantes de todo o mundo, não é verdade, senhor professor? Ora meu amigo, respondeu prontamente Messerschmitt, ele há lá coisa mais agradável que uma viagem por mar, num bom barco!?

Aparentemente desconcertante esta resposta encerra muita verdade e um sentido real das coisas.

O avião vem prestando, dia a dia, muitos serviços, nas comunicações aéreas e consequentemente marcando um lugar notável no sistema de ligações que hoje nos servem.

Para ele abrem-se novos horizontes quasi continuamente numa sucessão de vitória.

Não tardará muito, quando a «grande corrida», a desesperada ânsia de domínio aéreo acabar a sua fúria e o acanhado fôlgo de ambição, que vejamos, com critério, método e competência, girarem pelos ares, nas mais diversas e dispersas rotas, os aviões de comércio fazendo as carreiras que a todos sirvam nas suas pressas de deslocação.

O avião é um elemento precioso de transporte a quem o presente e o futuro não negam garantias de existência.

Mais pessoas viajarão porque o tempo já sobra para se poder correr mundo por qualquer razão.

O progresso da técnica modificou o valor das distâncias.

Para todos os meios de transporte haverá número de passageiros e quantidades de mercadorias que bastem.

As linhas de navegação marítima com os seus barcos rápidos e confortáveis, com todos os atractivos que lhes são possíveis, não terão muito que temer.

Terão apenas que se ajustar à época e à concorrência. Os caminhos de ferro serão ainda durante muito tempo, imprescindíveis.

Quando a sua melhoria se mostrar, tanto em material como em horários a carga não lhe faltará. Deixarão de ser ruidosos e a vapor; serão eléctricos ou melhorados ainda, mas continuarão a sua faina. Não devemos julgar os aviões de hoje, de bom arranjo e aliciantes no seu luxuoso aspecto, e os combóios de ontem que ainda andam por aí.

Sim, porque os que nós mais de perto conhecemos, por motivos sobejamente conhecidos e em parte por forçadas razões, são anacrónicos e indignos de servirem como termo de comparação.

Os luxuosos e rápidos aviões que breve surgirão nas grandes explorações aéreas terão ainda de vêr cá por baixo as admiráveis composições ferroviárias, sem fumos, sem ruidos, sem porcarias e com confortáveis instalações e serviços ligeiros a bordo acessíveis a todas as classes.

Já experimentaram um trem moderno? E um barco dos chamados de luxo? Para todos haverá procura e possibilidades de existência numa leal competição.

Nem sempre o avião é o meio mais sedutor para se fazer uma viagem.

Indiscutivelmente, é o mais rápido e isso é mo-

tivo para ser procurado. A luta já hoje se sente e até por vezes duma forma espirituosa.

Uma companhia aérea reclamava assim os seus préstimos:

Partir em viagem... Ausências que duram dias, noites sem conforto em localidades desconhecidas, separações que o convertem em estrangeiro para a sua família — tudo isto pertence ao passado quando se utiliza a via aérea».

Está feito um pouco a martelo como vêm, mas é curioso.

Hoje já se diz, nalguns países do mundo:

«Mais barato do que o vagão tens tu o avião».

E o caminho de ferro, servido por trens aérodinâmicos, com esplêndidas carroagens espaçosas e cômodas, responde:

«Com neve, ou com calor, com chuva ou com mau tempo, o combóio transporta-te sempre a teu contento».

Até o automóvel se mete na «dança» e diz:

«Agora atende-se o público melhor do que antes, graças às auto-estradas, calçadas mais largas e sólidas, curvas menos numerosas e mais amplas, mais obras de arte para facilidade do trânsito».

Enfim é uma luta de gigantes que se acotovelam mas que terão de se ajeitar com mais calma e firmeza de processos.

Os caminhos de ferro criam alento e agarram-se à ideia de que pode fazer-se rodar mais peso do que levantar. O avião tem de manter a carga nos

«braços»; a locomotora empurra ou puxa o seu aviamento.

A questão de tarifas é também factor de primordial importância, na importância deste ou daquele transporte.

O combóio é ainda hoje, em quasi todos os itinerários, o mais barato.

Se as tarifas aéreas baixarem, como se deve pretender e como é natural, perdida um pouco mais a faceta «aristocrata» que por agora ainda mantém os serviços aéreos, então o caso torna-se mais contundente.

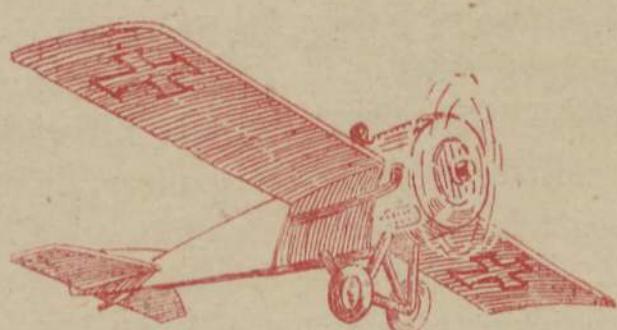
No entanto, durante muito tempo ainda o problema, como todos os grandes problemas, precisa de quem lhe saiba pegar com bastante bom senso, atitudes desempoeiradas e uma certa dose de atrevimento.

Os meios de transporte serão vários e várias as preferências dos que deles precisam.

Não é fácil considerar a eliminação dum qualquer dos sistemas.

Pelo ar, por terra ou por água, movimentar-se-ão os povos e os produtos que são necessários à sua actividade.

Para todos haverá tráfico e o avião, como novo elemento, olhará o futuro com sossego e esperança, ou com menos receios do que qualquer dos outros. Há muita gente com pressa e há também muita que aprecia o muito de interessante que uma viagem apresenta nas regiões que se atravessam para ir dum ponto a outro.



Linhos Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE

Cinco locomotivas eléctricas Diesel da Westinghouse Electric Corporation, dotadas de aparelhos de rádio FM (modulação de frequência) andam em constante movimento nos ramais ferroviários da mesma emprêsa, cuja extensão total atinge 40 quilómetros, achando-se os maquinistas em comunicação constante com o escritório instalado na estação, por meio das ondas hertzianas, o que permite economizar muitas horas por dia.

O sistema de rádio-comunicações recentemente instalado, a que nos referimos, e de que foi eliminada a setática, demonstrou sem demora a sua extraordinária eficácia, permitindo aos maquinistas falar para o escritório central, e receber ordens dêle, enquanto as respectivas locomotivas iam circulando nas linhas.

En uma entrevista que sobre o assunto concedeu, o Sr. W. C. Rolando, gerente de serviço da fábrica da mesma emprêsa, disse o seguinte:

"No decurso da primeira prova, encontrando-se uma locomotiva a grande distância do escritório da estação, recebeu desta ordens urgentes para acelerar a marcha da carga contida em determinado vagon. Pussemos imediatamente em comunicação com o maquinista da locomotiva, que nos declarou encontrar-se muito perto do depósito onde estava o vagon, e a quem foram dadas as imediatas. Tivesse a locomotiva que ir primeiro ao ponto onde está o escritório da estação, para receber ordens, e pôr-se depois à procura do vagon, sendo necessário fazer entrar em acção muitas agulhas para as mudanças de via, e nisso tudo se teria perdido várias horas! Da maneira como decorreram as coisas, graças ao rádio, a manobra durou apenas alguns minutos".

A pequena rede consiste em cinco estações ambulantes, instaladas em outras tantas locomotivas, e uma estação fixa junta ao escritório da estação, julgando-se que seja ela o primeiro sistema privativo de rádio-comunicações com modulação de frequência de que até hoje se utilizou qualquer indústria particular. Os dirigentes da companhia revelaram que os seus engenheiros se propõem alargar a experiência, com o fim de dotar de rádio-comunicações todo um grupo ou grupos de comboios industriais, por meio de aparelhos transmissores-receptores.

— 203 empresas ferroviárias pediram á Interstates Commerce Comission um aumento de 45 por cento da tarifa dos transportes assegurados pelos Correios americanos.

Dizem que não foi aplicado qualquer reajusteamento aos transportes postais ferroviários desde 1928.

As despesas dos caminhos de ferro aumentam, tendo, como consequência, uma diminuição dos lucros.

Um pedido, visando a obtenção de um outro aumento das tarifas ferroviárias, será verosimilmente introduzido junto do Interstates Commerce Comissions dentro de pouco tempo.

ESPAÑA

No Concelho de Ministros, realizado em 31 de Janeiro, foram aprovados os seguintes decretos:

Decreto que nomeia Presidente do Conselho de Administração da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhois o sr. Rafael Benjermea Burin.

Decreto que nomeia conselheiros daquele Conselho de Administração os srs. José Moreno Osório, Pedro Gonzalez Bueno, Carlos Botín Polanco, Eduardo Alfonso Quintanilla, Eduardo Merello Llasera, Andrés Moreno García, Vitor Artola Galardi, Enrique Calabria Lopez, José Maria Lapuerta y Las Pozas, José Senante de Cela, Lorenço Justiniano Casado Garcia, Rafael Rúbio y Martínez — Corera e José Luna Menéndez.

— O Sindicato Nacional de Combustíveis de Espanha forneceu a seguinte informação sobre a produção de carvões em 1946, de interesse vital para a economia do país:

"Segundo dados oficiais, a produção de carvões minerais em Espanha durante o ano de 1946 foi a seguinte: hulha, 9.226.780 toneladas; antracite, 1.522.188; linhite, 1.329.565; carvão de segunda 180.000. Total 12.258.533.

A estas quantidades há que adjuntar mais 800.000 toneladas de carvão vegetal. De tudo isto se deduz que a produção nacional de carvões excedeu ligeiramente 13 milhões de toneladas, ou seja mais 100.000 toneladas que no ano anterior.

— Por ordem do Ministério das Obras Públicas de 17 de Janeiro, ficou estabelecido o seguinte:

Por Ordem Ministerial de 28 de Outubro de 1946 criou-se uma Comissão encarregada de iniciar os trabalhos que hão-de levar-se o cabo por motivo da comemoração do Primeiro Centenário dos Caminhos de Ferro em Espanha. A acção que se solicitava áquela Comissão concretizava-se nos seguintes pontos: estrutura e funcionamento da Comissão encarregado de organizar quantos actos hajam de se celebrar por ocasião do Centenário, programa básico dos referidos actos e dotação dos fundos necessários.

A organização de todos os actos, dada a sua importância, ficará a cargo de duas entidades diferentes: uma que por sua elevada significação dê ao Centenário o relevo devido, outra que em estreito contacto com a primeira leve a cabo o trabalho material que, por sua complexidade e importância, há-de exigir uma grande assiduidade.

A preparação e organização dos referidos actos estará, pois, a cargo de uma Junta de Patronato e de uma Comissão oficial dependente da mesma junta.

FRANÇA

A América do Norte está, como se sabe, ajudando a França a recompor o seu material ferroviário. No mês de Dezembro a situação das entregas de material de guerra era o seguinte:

Das 1.200 locomotoras encomendadas já foram entregues 960 do tipo «141 R» (das quais 34 estão equipadas para óleos pesados) estando ao serviço 850 na S. N. C. F.

Das 100 locomotoras Diesel eléctricas Baldwin de 660 C.V. pedidas, já foram recebidas 42.

Dos 36.750 vagões pedidos, sendo 26.750 cobertos, já chegaram a Bordeus 430 cobertos, e em Dezembro esperavam-se mais 770.

A América já entregou á França 55 mil toneladas de carris, das 150 mil que lhe tinham sido encomendadas. Quanto ao aço, todas as quantidades pedidas, no total de 40 mil toneladas, já igualmente foram entregues.

— A produção francesa de carvão anda á roda de quatro milhões de toneladas por mês e torna-se necessário importar um milhão, no mesmo período.

O Governo inglês decidiu reduzir as suas exportações devido ao mau estado em que se encontram actualmente as minas da sua zona, no Ruhr; é preciso organizar equipas que permitam uma exploração mais vantajosa. Espera-se que dentro de poucos meses as exportações possam recomeçar com ritmo acelerado.

— Em consequência da falta de carvão foi preciso reduzir alguns comboios. Só entre Bordeus e Nantes suprimiram-se, a partir de 7 de Janeiro, quatro comboios de passageiros e oito de mercadorias.

Estabeleceram-se serviços tri-semanais, em vez de diários, entre diversas cidades importantes.

INGLATERRA

O deputado Mr. Walkden afirmou que uma sétima parte dos vagões britânicos e uma quinta parte das locomotoras inglesas estão nas oficinas, á espera de serem reparadas. Só em Doncaster existem 400 locomotoras, algumas delas há três anos que deviam estar já consertadas. O mesmo deputado perguntou ao Ministro dos Transportes se não considerava chegado o momento de suspender a exportação de locomotoras, de que a Inglaterra necessita.

A falta de vagões prejudica a distribuição de carvão. Na semana em que fez a sua interpelação parlamentar, nada menos do que 25 mil toneladas não puderam ser carregadas e milhares de vagões, já carregados, permaneciam imóveis nas estações.

O sr. Walkden afirmou que a situação era gravíssima para os caminhos de ferro, para os mineiros e para o país. Numerosas fábricas e minas serão forçadas a parar.

— Desde 19 de Dezembro passado que passaram virtualmente para as mãos do Estado não só os caminhos de ferro, oficinas de construção e reparação,

etc., mas também as Companhias de eléctricos, autocares, metropolitano (Subway), trolleybuses e até as Empresas de Navegação. Segundo *The Economist*, trata-se da mais perigosa das aventuras a que se lançou até hoje o Governo Trabalhista.

Deixam de pertencer a entidades particulares e passam a ser propriedade do Estado britânico nada menos que 60 companhias ferroviárias com 83.200 quilómetros de linhas férreas e 20.140 locomotoras; quasi dois milhões e meio de carruagens e 209.253 vagões; 370 quilómetros de canais propriedade dos caminhos de ferro e 2.624 quilómetros de canais pertencentes a outras empresas; 585.152 vagões de propriedade particular e 229.793 veículos de motor pertencentes a 45.429 Empresas ou Transportadores individuais.

O Governo terá que indemnizar os proprietários com uma importância equivalente a 1.065 milhões de libras esterlinas, somente a título da compensação, das Empresas de caminhos de ferro e canais.

O Concelho da Bolsa dirigiu uma memória ao Governo, na qual critica a utilização dos preços de cotização da Bolsa como base para a compensação, que será satisfeita aos portadores de valores ferroviários, conforme o Plano de Nacionalização dos Caminhos de Ferro. O Conselho opina que, à falta dum acordo entre as partes, a arbitragem seria o único meio justo e equitativo de chegar a uma adequada base de compensação.

O conservador *Times* comentou aquela memória dizendo que «não têm precedente as censuras dirigidas pelo Conselho de Bolsa ao Ministro da Fazenda britânica relativos à base da compensação, que será satisfeita aos portadores de títulos ferroviários. Tão pouco há precedentes, quer nos anteriores projectos de nacionalização, para a base proposta nem tão pouco para aquela sensação de injustiça e desconfiança que há entre milhares de obrigacionistas modestos.

O alcance da nova lei é tão ampla que não autoriza sequer aos próprios industriais o transporte dos seus produtos, por meios próprios, a distância superiores a 40 quilómetros.

Durante a discussão parlamentar, o sr. Eden, que é, como se sabe, da oposição, declarou: Temos de nos convencer que a nacionalização dos transportes constituirá em curto prazo uma melancólica desgraça nacional. Não só o projecto está mal ideado e pior estudado, mas também não é oportuna a sua apresentação num momento ruinoso em que o próprio Governo reconhece que não deve fazer-se nenhum gasto necessário.

— O secretário parlamentar do ministério de transportes, sr. G. R. Strauss, falando no banquete anual da Instituição das Linhas Férreas, disse que as linhas dos Caminhos de Ferro estavam gravemente afectadas pela escassez de madeira e de aço. Antes da guerra utilizavam-se 4.300.000 travessas por ano, tendo-se reduzido esta quantidade para menos de 3.000.000 durante a guerra, de modo que em 1946 se haviam

acumulado os atraços num total de 10.000.000 de travessas. Para compensar-se destes atraços seria necessário dispor de 3 milhões de travessas durante cinco anos, porém, não existe a menor esperança de levar a cabo um programa tão vasto, nem sequer coisa aproximada. Será necessário encurtar as velocidades dos trens, o que naturalmente desagradará, mas primeiro está a segurança dos serviços.

ITÁLIA

A média mensal de passageiros transportados pelos Caminhos

de Ferro Italianos ultrapassou, nos últimos meses, 18 milhões de pessoas (no decénio de 1932-42 a média foi de 13.500.000, o que representa um aumento de trinta e cinco por cento em relação à de antes da guerra, apesar do percurso médio anual dos comboios de passageiros ter baixado de 130 milhões de quilómetros para 45 milhões, ou seja uma redução de 65 por cento).

No que se refere ao movimento mensal é de 214.000 vagões carregados, ao passo que no ano de 1938-39 o número de vagões foi de 450.000.

Esta situação de inferioridade não é devida apenas a deficiência do material circulante nem á reconstrução, ainda não realizada, de muitos milhares de quilómetros de via, mas também às contingências económicas que se refletem sensivelmente nos transportes.

SUIÇA

No dia 4 de Maio próximo entrará em vigor nos Caminhos de

Ferro Federais um novo horário, o qual prevê novas vantagens e serviços suplementares no tráfego inter-

nacional; novos trens para as linhas ainda explorados a vapor; o desdobramento de trens demasiadamente carregados e uma nova reorganização do horário de combóios directos e de fráfego local.

Vão ser criados dois novos comboios directos na linha de Simplon durante a época do verão, para estabelecer uma correspondência diária entre Paris e Milão.

Na linha Genebra — Berna — Zurique introduziram-se dois novos camboios directos, particularmente rápidos, que efectuarão o percurso Genebra — Zurique, a mais de 90 quilómetros por hora.

No tráfego local será também aumentado o número de comboios afim de ser melhorado o transporte de viajantes com assinatura.

— Há algum tempo que se encontra em serviço, nos caminhos de ferro federais da Suiça, uma locomotiva com turbina a gaz, de 2.200 cavalos.

Esta locomotiva, que trabalha entre 13 e 14 horas por dia, na linha Bâle — Chaumont, cobre diariamente uma distância de 530 quilómetros, rebocando trens de 600 e 700 toneladas e desenvolvendo uma potência que varia entre 1600 e 2.200 cavalos. Sua velocidade máxima atinge 100 quilómetros á hora e deve percorrer uma rampa de 6°/oo, com a extensão aproximada de 20 quilómetros, com a velocidade de 50 quilómetros á hora.

O seu consumo diário de óleos pesados é 4.500 quilos; o consumo específico é de 8 a 9 quilos por quilómetros-trem.

A locomotiva de turbina a gaz funciona muito bem e é facil de conduzir.



SUISSA — Locomotiva eléctrica limpadora de neve

F A R O

A capital algarvia foi o domínio dos príncipes árabes da dinastia dos Beni Hárum, de onde lhe veio o nome

FARO, a capital do Algarve, é considerada, com razão, a cidade mais meridional do país. A sua história está ligada aos fastos de nacionalidade e têm-se como certo que a sua primitiva denominação provinha dos pergaminhos heráldicos da estirpe árabe que o governou, quando constituía pequeno principado, antes da dominação crista.

Segundo as crónicas, na primeira metade do século XI o principado estava sob a égide dos Beni Hárum, príncipes árabes. Daí lhe veio de Farão, como foi conhecida a cidade até aos meados do século XVI, ainda que os cristãos, depois da sua conquista, a designassem por Santa Maria. Mais tarde passou a ser designada por Faro, designação esta que prevaleceu até aos nossos dias.

Referir a história de Faro é rememorar alguns dos mais notáveis e, ao mesmo tempo, decisivos passos da expansão portuguesa para o sul. Compenetrado do seu valor e, sobretudo, da sua importância estratégica, D. Afonso III, logo que a conquistou aos mouros, que a não perderam sem grande resistência, mandou que a cercassem de muralhas bem sólidas, para que tão valiosa como feliz conquista não voltasse à posse dos antigos senhores, que se não conformavam com a perda não só de uma importante posição como, e sobretudo, do prestígio político e militar que a sua posse representava.

O domínio português encontrava-se, porém, solidamente firmado e tanto, que o rei conquistador promoveu um ano depois, isto é, em 1250, o seu repovoamento, concedendo-lhe foral alguns anos depois, o que foi confirmado por D. Manuel, durante o seu reinado. D. João III, por seu turno, elevou-a a cidade, em 1577 e essa prerrogativa foi aumentada por D. Sebastião, que a fez séde da Sé episcopal, até então assente em Silves, o que se verificou praticamente em 1580, data que assinala a existência do primeiro bispo do Algarve, que foi D. Afonso Castelo Branco, ao qual se deve o levantamento do paço episcopal da Misericórdia, um ano depois.

Durante largos anos teve a histórica cidade

uma existência tranquila, patenteando a população hábitos simples, certamente ainda influenciados pelos seus antigos ocupantes. De notável para a sua vida local aponta-se a existência, pelas alturas do século XV, de uma importante oficina tipográfica estabelecida por judeus, que ali tinham uma colónia de certa densidade, aos quais se ficou devendo a impressão de alguns valiosos incunábulos hebraicos.

Mas as terras, como os homens, estão sujeitas às contingências, e Faro, como outras cidades do sul do país, não conseguiu escapar às vicissitudes consequentes dos acontecimentos que assinalaram a nossa evolução histórica e a tornaram por vezes sangrenta e agitada. Assim, quando Portugal esteve sob o domínio dos Felipes, a capital algarvia desempenhou importante papel na luta travada para a expulsão do ocupante. A posição geográfica da região de que é cabeça tornaram as cercanias de Faro o ponto escolhido para a manobra de desbarque das forças inglesas do Duque de Essex, que da pequena povoação de Farobilhas fizeram o, que hoje, vulgarmente se chama «cabeça de ponte», utilizando-a como base de partida dos três mil soldados que a armada daquele fidalgo inglês conduzia para aquelas paragens.

Passava-se isto em 1596 e os ingleses, que estavam decididos a quebrar os pontos de resistência dos espanhóis, não pouparam Faro, onde a resistência, ao que parece, foi tenaz. Como resultado, a cidade ficou quase inteiramente destruída e todas as preciosidades ali acumuladas foram pasto da cobiça da soldadesca. Foi nessa altura que desapareceu a valiosa livraria de D. Jerónimo Osório, bispo de Silves, a qual hoje se encontra na Biblioteca Bodleiana, existente na cidade inglesa de Oxford.

Se os homens, principalmente os estrangeiros, não se mostraram generosos para com a velha praça dos árabes, igualmente os elementos a não pouparam. Ainda na fase de reconstrução, quando se procurava levantar os edifícios que a guerra destruiria, veio o terramoto de 1755 inutilizar tão grande esforço, arrazando numerosos e importan-

tes construções, fazendo, ao mesmo tempo, inúmeras vítimas. E nessa altura também não foram poupadadas a igreja e a casa da Misericórdia, cuja fundação se devia ao primeiro bispo do Algarve, restando desse tempo apenas o pórtico da igreja, que foi aproveitado nas obras de restauração.

Sob o ponto de vista monumental e arquitectónico, a cidade de hoje perdeu muito da sua antiga fisionomia de aglomerado árabe e destoa um pouco do original pitoresco da região em que se encontra. Com as destruições originadas pela guerra e pelas intempéries, as velhas casas com terraços e açoteias, com janelas de adufas e pátios à mourisca, foram desaparecendo e as construções que, em sua substituição foram levantadas, acusam a influência das épocas em que as substituições se fizeram ou um sentido diferente no plano geral de urbanização.

Do passado subsistem bem poucas recordações. Em primeiro lugar a Sé, com a sua torre que sobrepõe o átrio e cuja existência parece remontar ao tempo de Afonso III, encontrando-se na edificação do templo alguns vestígios góticos. No seu interior, porém, a igreja apresenta o estilo da renascença quinhentista e lá se encontra um notável relicário de talha dos princípios do século XVIII, cuja aquisição se deve ao bispo D. António Pereira da Silva, cujos restos mortais repousam num túmulo de mármore, junto da capela-mór.

Da igreja e casa da Misericórdia resta, da sua primitiva construção, apenas o pórtico da igreja. Do antigo convento de Nossa Senhora da Assunção, fundado pela rainha D. Leonor, terceira mulher de D. Manuel I, existe ainda o portal, finamente esculpido, e o claustro. Quanto à igreja de S. Pedro, cujo pórtico tem o estilo da segunda renas-

cença, se foi dos poucos monumentos que escapou à destruição e sanha rapinante dos soldados do Duque de Essex, não deixou, contudo, de sofrer as consequências do furacão que, em 1757, assolou a região.

Dos outros monumentos que estão ligados à história da cidade, podem ver-se ainda o Arco do Repouso, situado no local onde se diz que repousou D. Afonso III, após a tomada de Faro; o Arco da Vila, hoje monumento nacional, mandado construir por D. Francisco Gomes e onde se vê a estátua de S. Tomás de Aquino e o antigo paço episcopal com os seus tão reputados azulejos polícromos. E julgando-se que a famosa Brites de Almeida, na história conhecida pela Padeira de Aljubarrota, foi nascida em Faro, há quem pretenda encontrar disso rasto e haverá, então, mais um monumento a registar.

A cidade, que hoje deve contar cerca de treze mil habitantes, orgulha-se e não sem motivos, da excelente situação de Santo António do Alto, outeiro onde se encontra uma pitoresca capelinha que domina as redondezas. Deste outeiro disfruta-se um vasto panorama que mantém as características da exótica paisagem dos arredores da cidade, onde as quintas chamam a atenção pelo viçoso e frescura das hortas e pomares.

Faro tem tendência para a industrialização e, como a maior parte das localidades algarvias, tem a pesca e a cortiça como fontes de receita. Possui um bom hotel, talvez o melhor da província e uma biblioteca municipal que reúne já doze mil volumes, o que é de apreciar. O seu Museu Arqueológico também tem nomeada, visto encontrarem-se ali reunidas peças arqueológicas oriundas de todas as povoações da província, entre elas alguns objetos pré-históricos e azulejos hispano-arabes.

Telefone 189 — FARO

Apartado 18

Eduardo Martins Seromenho & Rosa

CONSTRUTORES CIVIS

Com materiais de construção

Rua Dr. Cândido Guerreiro, (Edifício Próprio)

Armazens de Ferragens, Drogas e Papelaria

Antiga Casa AUGUSTO VIEIRA DOS REIS

DE **LEONEL & EDUARDO, L.^{DA}**

Fechaduras, Lemes, Dobradiças e Fechos. Louça esmaltada e trens de cozinha. Drogas, Tintas, Óleos e Vernizes. Mosâicos e todos os artigos para construções, Sortimento — completo de artigos de novidade para brindes —

Rua Infante D. Henrique, 1 a 9 — Largo da Madalena, 3
TELEFONE, 88

FARO

JOÃO PIRES & FILHOS, L.^{DA}
VINHOS E DERIVADOS

FARO

GRALHO

CERRALHARIA MECÂNICA

mártimos. Secção de Reparações gerais de Automóveis

Especialidade em trabalhos de precisão

Estrada de S. Braz, 87-89

R. Patrão Joaquim Lopes, 2

FARO

End. Tel.: COSP FARO

Telefone 148

ANTÓNIO COSP & C.A., L.^{DA}

CORTIÇAS E TODOS OS SEUS DERIVADOS

CAIXA POSTAL N.º 22

FARO (Portugal)

Teleg.: ANTÓNIO LAN **ANTÓNIO LÃ** Telephone n.º 91

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

e

Confeitoria e Pastelaria «ALENGARVE»

FARO

MADEIRA & MADEIRA, L.^{DA}

ESTABELECIMENTO DE CALÇADO

e Armazém de Solas e cabedais

Rua Conselheiro Bivar, 10

FARO

ALIANÇA ELÉCTRICA DO SUL

S. A. R. L.

Capital realizado 5.000.000\$00

SEDE EM OLHÃO

Concessionária das distribuições de energia eléctrica em baixa tensão nos concelhos de

Faro — Olhão — Portimão — Lagôa

Concessionária do Estado da distribuição em alta tensão no Sotavento do Algarve

(Decreto-Lei n.º 30.351)

Localidades servidas: Olhão, Faro, Portimão, Lagôa, S. Braz de Alportel, Fuseta, Moncarapacho, Estoy, Santa Bárbara de Nexe, Estombar, Carvoeiro, Mexilhoeira da Carregação, Ferragudo, Fraia da Rocha, Mexilhoeira, Alvor, Montes d'Alvor e Figueira

Centrais Eléctricas em Olhão, Faro e Portimão

João Dias

COM

FÁBRICA DE SABÓES

Fabricação de Sabão «Offenbach» e Especial

Compram-se também matérias primas, tais como: Sebo em Rama de Carneiro e Vaca e também Fundido, Azeites Industriais, Soda cáustica, Resinas e Óleo de Palmite

BOM JOÃO

FARO

CASA DO RÁDIO

RÁDIOS: «Ponto Azul», «Paillard», «Centrum», «Olimpia», «Siemens», «Luxor», «Tefag» — Receptores de Bateria e Corrente — Acessórios para T. S. F. e Baterias — Oficina de Reparações

Rua Vasco da Gama, 6 e 8 (à Pontinha)
FARO (ALGARVE)

MÁRIO JOSÉ MARTINS

ESTABELECIDO COM

MERCARIA CENTRAL — Praça D. Marcelino Franco

— E —

MERCARIA PROGRESSO — Praça Alexandre Herculano

Completo sortido no seu comércio

FARO

SHIP AGENTS & BROKERS

Telefone 14

SALVAGE, INSURANCE
AND
CHARTERING AGENTS

End. Teleg.: ORAF

Marques, Vaz Velho & Caiado, Lda.

FARO

ELECTRO FARENSE

DE

ERNESTO RODRIGUES BARCOSO

Material eléctrico — Cristais — Estrangeiros e Nacionais — Louças decorativas e Vista Alegre

Rua Conselheiro Bivar, 86

FARO

SERRALHARIA MECÂNICA

DE

José A. Dias da Silva

Reparações em Automóveis e Motores de Explosão

Soldaduras a autogénio e todos os trabalhos referentes à sua arte

Rua D. Tereza Ramalho Ortigão, 6

FARO

Telegrams:

«TORPIVA»

FARO

P. O. BOX 2

FARO

TELEFONE 87

CODES:

A. B. C. 5th. & 6th.

EDITION

Factory at Faro

Head Office: FARO

E. Torres Pinto da Silva

Direct Importer-Exporter and Manufacturers: Agent
Manufacturer of Corkwood, Corks and Corks Wast

CASA VERDE

O mais importante estabelecimento, no género, no Sul do País

LÃS — ALGODÕES — SEDAS —
FIOS DE LÃ PARA TRICOTAR

FARO

Telefone 33

SERRALHARIA MECÂNICA

FERRER TASSANO RODRIGUES

Especialidade em reparações de automóveis,
— motores industriais e marítimos —

SOLDADURAS A AUTOGÉNIO

Rua do Alportel, 60

FARO

AGENCIA PENINSULAR

R. Conselheiro Bivar, 51 (Casa Fundada em 1925)

PASSAGENS POR VIA AÉREA E MARÍTIMA
— PARA TODOS OS PAÍSES DO MUNDO —

O Agente Oficial Manuel Arcanjo Viegas

FARO

TELEFONE 216

Manuel Anselmo Contreiras

Negociante de Batatas para semente e consumo.
Frutas verdes. Palha e todos os produtos Hortícolas

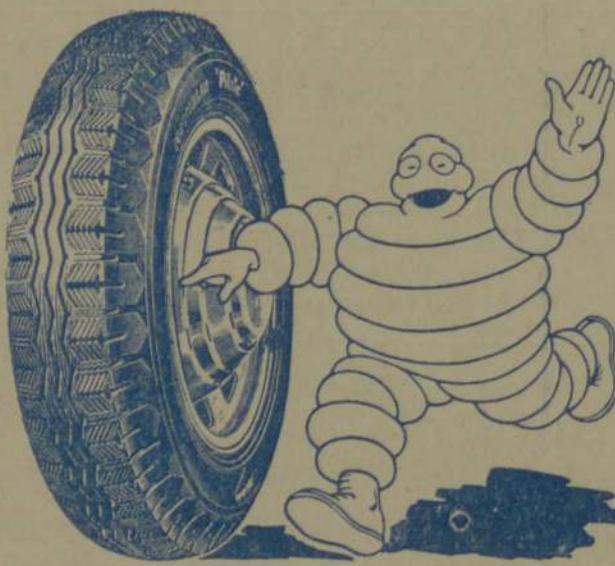
LARGO DO CAMÕES, 3

FARO

(Apartado 56)

Peças soltas
«Citroën»
ACESSÓRIOS
PARA
TODAS AS MARCAS
Pneus
MICHELIN
Motores
DIESEL
Industriais
e
Marítimos

TELEFONE N.º 6

**JOSÉ DE SOUSA E SILVA**

Agente exclusivo dos Automóveis «Citroën» e Pneus MICHELIN

Bombas Centrífugas — Reductores-Ermenis

MONTAGENS COMPLETAS PARA EXTRACÇÃO DE ÁGUAS
PARA REGAS DE HORTAS

Grande Stock de MATERIAL AGRÍCOLA

Da acreditada Marca TRAMAGAL

Escritório: RUA BRITO CABREIRA, 49
Stand: RUA CONSELHEIRO BIVAR, 36
Oficina de Serralharia Mecânica e Civil
RUA HORTA MACHADO, 32-34**F A R O**

Telefone P BX 186

Casa Nobre

(Fundada em 1886 por MANUEL JOSÉ NOBRE)

SUCESSOR

Eduardo P. Nobre

ESTABELECIMENTOS DE:

Mobilias e Decorações — Alcatifas e Oleados
Banheiras, Louças Sanitárias e Acessórios
para Quartos de Banho — Móveis de Ferro
e Colchoarias — Estofoes e Cortinados — Espe-
lhos, Louças e Vidros — Utilidades — Novi-
dades para Brindes — Brinquedos : :

Estabelecimentos:

19, 21, RUA DE SANTO ANTÓNIO, 24 e 27

9A, 9B, RUA REBELO DA SILVA, 29 e 30

Escritório: RUA REBELO DA SILVA, 21, 1.º

F A R O

PORTUGAL

António Neves Pires & C.ª, L. da

FÁBRICA DE TRITURAÇÃO

DE ALFARROBA PARA ANIMAIS

F A R OTele } gramas: MOAGEM
fone: 9**APARTADO: 3****Companhia Industrial do Algarve****MOAGEM DE CEREAIS**

Massas Alimentícias e Panificação Mecânica

F A R O**PIMENTÃO**

PREFIRA SEMPRE O

Pimentão J. A. JUDICE FIALHO
PURO — SABOROSO — AGRADÁVEL — ECONÓMICONão empregue outro e obterá o melhor e mais
agradável tempero. Todos os nossos sacos
são selados com sêlo de chumbo para garantia
da inviolabilidade do seu conteúdo. Pedidos a

Reguengo, Boina & Arge, L. da — FARO

LOULÉ

Os seus valores comerciais e as suas atracções turísticas

No lindo país do Sol que é o Algarve, a vila de Loulé avulta como uma das suas mais risonhas e prósperas povoações, distinguindo-se os seus habitantes pelo exemplo admirável que oferecem dum vivo e ilimitado amor à terra natal. Sempre os algarvios foram assim e os de Loulé não podiam fugir à regra.

Loulé não é apenas o produto duma região encantadora; o seu progresso representa o esforço do homem, o amor e a dedicação dos seus filhos. O clima é óptimo, a fertilidade dos seus terrenos é excepcional. E o homem que a habita mostra-se digno da terra, tratando-a com o melhor do seu labor quotidiano. E é por isso que a vila progride e se embeleza a olhos vistos.

Vila e concelho de 2.ª ordem e fiscal de 2.ª classe, a sua população é importante, indo o seu número acima de 60 mil habitantes. Só as duas freguesias que constituem a vila propriamente dita são habitadas por 18 mil pessoas.

Seu comércio e sua indústria, pelo volume das transacções, demonstram com eloquência as qualidades de trabalho da gente de Loulé. À frente das suas actividades figuram a exportação de figos secos, amêndoas, obras de palma, alfarroba, e entre as suas indústrias regionais figuram em primeiro plano obras de palma e esparto, louça de barro e fabrico de calçado. A cortiça e o azeite representam também dois factores importantes da sua vida económica.

Há ainda outras pequenas indústrias a atestar a actividade dos bons louletanos.

A vila, como todas as povoações do Algarve, é de aspecto risonho e pitoresco.

Nos dias de mercado há um movimento desusado, vindo, em grande afluência, gente das freguesias e aldeias mais próximas. Mas são, princi-

palmente, as suas tradicionais feiras que atraem maior número de forasteiros, devendo citar-se a dos Passos, que é no 2.º domingo da quaresma, e a de Loulé, que se efectua em 29, 30 e 31 de Agosto.

Se a vila é pitoresca, com belas ruas e magníficos edifícios, as suas freguesias são igualmente pitorescas. Ora é numa delas, a da Querença, que fica a 7 quilómetros da sede do concelho, que existem duas fontes de águas medicinais: uma no lugar da Corte Garcia, outra nas Vargens da Ribeira. A primeira é conhecida por *Agua férrea*, a outra é de grandes efeitos terapêuticos no tratamento de doenças da pele.

Estas águas só por si dariam importância turística a Loulé. Mas a vila, que, como já dissemos, é pitoresca, não se alheou, pelos vistos, dos seus problemas de ordem turísticos. Suas praças e jardins são bem cuidados, e o Município, sempre dirigido por boas cabeças e boas mãos, construiu miradouros donde se abrangem panoramas de verdeiro, de irresistível encanto. Além disso, esta vila de aspecto moderno conserva do passado alguns documentos de altíssimo valor, como, por exemplo, as ruinas das antigas muralhas do Castelo, cuja fundação é atribuída aos romanos, a Igreja Matriz, a Igreja da Misericórdia e o seu Cruzeiro, e os belos e artísticos pórticos da Igreja do antigo convento da Graça, e, finalmente, a Ermida de Nossa Senhora da Conceição.

Todos estes edifícios são monumentos nacionais.

Loulé pela sua indústria, pelo seu comércio, pelos seus monumentos, e, ainda, pelas suas águas medicinais, seu clima e belezas naturais, tornou-se uma das vilas mais importantes do país e um dos centros de maior atracção desse lindo país do Sol, que é o lendário e maravilhoso Algarve.

FRUTOS SECOS
PALMA E ESPARTO EM RAMA E OBRA

gramas: PINTOS
Tele fone N.º 28

Viuva de José Miguel Pinto, L.^{da}

IMPORTAÇÃO – EXPORTAÇÃO

Rua Nova da Piedade

LOULÉ

ANTÓNIO DE SOUSA SALGADINHO
MOBÍLIAS E TODOS OS ARTIGOS FUNERÁRIOS
Largo Dr. Oliveira Salazar

LOULÉ

Fábrica de Tecidos de Linho, Juta e Cintas
MANUEL DE SOUSA IGNEZ
Grossarias e sacaria de todas as qualidades e tamanhos
Telefone N.º 26

LOULÉ

MANUEL DE SOUSA IGNEZ JÚNIOR

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Madeiras Nacionais e Estrangeiras, Ferragens, Drogas, Tintas, Vidros,
Cimento, Gesso, Cal, Barro e Tejolos Refractários
Depósito de Pólvoras, Sub-Agente da AGUA DA BELA VISTA e do Produto «MEDOW»
Artigos de Papelaria, Perfumes, Sabonetes, Artigos para Barbearia, Sapataria, Etc., Etc.

Avenida José da Costa Mealha

LOULÉ

Amadeu de Jesus Quintas

OFICINA E ESTABELECIMENTO DE CORREIRO

Rua da Barbacam, 3 e 5

LOULÉ

VIDRARIA LOULETANA DE

Joaquim Martins Rainha

Vidros, Cristais, Vidraças, Louças de Sacavém
e Vista Alegre, Louças de Ferro Esmaltado
e Alumínio, Artigos para Brindes, Etc., Etc.

62, Rua 5 de Outubro, 64

LOULÉ

CASA BRANCA

DE JOSÉ DE SOUSA INÊS

(FUNDADA EM 1927)

Lanifícios para Homens e Senhoras – Fanqueiro, Modas e Retrozeiro

5-6, Largo Dr. José Bernardo Lopes, 7-8

LOULÉ

CAFÉ LOULETANO DE

JOSÉ DOMINGOS CAVACO JÚNIOR

Telefone 8

LOULÉ

MANUFATURA DE VASSOURAS DE

Horácio dos Santos Ferreira

COMERCIANTE

Com Armazém de Obras de Palma

Rua do Lagar Novo, 34

LOULÉ

FILIPE DOS SANTOS GUILHERME

Telefone N.º 112

Negociante de Vinhos, Aguardentes e Vinagres – Depositário da Acreditada Ginginha «ESPINHEIRA»

Rua José Fernandes Guerreiro

LOULÉ

MANUEL DE SOUSA CARVALHO

Armazém de Mercearias, Confeitoria, Miudezas e Cereais
Vinhos, Aguardentes, Vinagres e Licores

Largo Dr. Oliveira Salazar

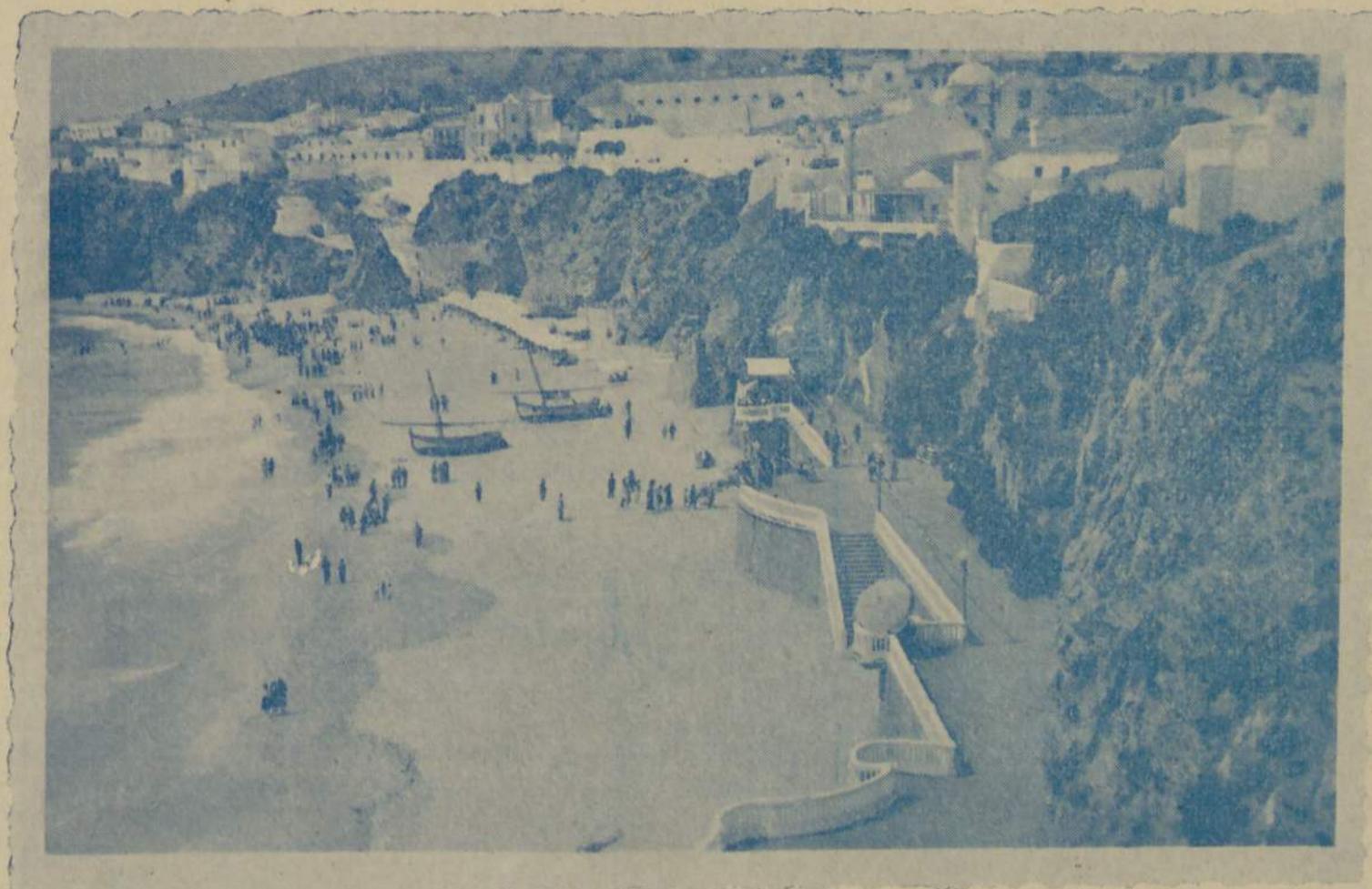
LOULÉ

ANTÓNIO J. C. AREZ, L.^{DA}

MERCEARIAS

Telefone 43

LOULÉ



A encantadora praia de Albufeira

ALBUFEIRA

ALBUFEIRA, importante vila comercial e industrial, possui condições magníficas, invulgares para alcançar, sem favor e sem grande esforço, uma posição firme e brilhante como centro de turismo.

É das mais antigas povoações algarvias, pois foi tomada aos mouros por D. Afonso III, que a doou à Ordem de Aviz. É certo que, como monumento só possue as ruínas da velha muralha que, outrora, a defendia. Em compensação dispõe, nos arredores, a dois passos de distância, alguns sítios pitorescos e encantadores, e além disso a sua famosa praia, sobre a qual se debruça. É uma das mais seguras, mais belas praias do país. Não só os algarvios a frequentam — também do sul do Alentejo aparecem, todos os anos, numerosos banhistas.

De configuração estranha são os seus rochedos que, nas horas de calor, proporcionam aos banhistas sombras amenas.

Para banhos de sol também esta praia se recomenda, em virtude do clima algarvio ser aqui temperado. Os sítios mais di-

gnos de visita são, entre outros, o Sêrro de Malpique, Bolota, Santuário da Orada e o Alto do Bemparece, varanda de fascinação donde se avistam nada menos de 27 freguesias.

Albufeira, devido às suas produções agrícolas e às suas actividades industriais, é uma vila progressiva, a caminho de grandes realizações.

Suas principais produções agrícolas são o figo e a amêndoia, a alfarroba e as ervilhas verdes, de que fazem largas exportações. Entre as suas actividades industriais figuram a destilação de aguardente de frutas e viníca, o azeite e xaropes de frutas concentrados. A indústria da pesca é também muito importante.

As freguesias do concelho dedicam-se também a diversas actividades agrícolas e são muito populosas. Dir-se-iam, algumas delas, pequenas vilas, com magníficas casas residenciais e bem organizadas herdares agrícolas.

Voltada para o mar — Albufeira está também voltada para um grande futuro.

S I L V E S

P o r A L F R E D O S . R . G A R C I A

ESTENDIDA, preguiçosa e lânguida, numa encosta suave, Silves tem a beijar-lhe os pés as águas murmurantes do Arade — onde se espelha — e coroam-na, lá no alto, as rubras muralhas ameiadas do seu vetusto Castelo.

De gloriosas tradições históricas, que o tempo não tem apagado, ainda hoje elas são o orgulho dos seus filhos.

Poderoso baluarte militar da moirama, onde a cultura e o espírito atingiram, também, o mais alto esplendor das suas manifestações, Silves marcou uma posição bem elevada, distinta e inconfundível no movimento cultural arábico da Península.

Tomada em 1189 por D. Sancho I, três anos depois caiu de novo em poder dos mouros, para só ser incorporada, definitivamente, no território da Corôa, no reinado de D. Sancho II, por acção de armas de D. Paio Peres Correia.

Cidade portuguesa desde então, foi capital de província, sede episcopal e D. Afonso III deu-lhe foral — que hoje se encontra exposto na Biblioteca da Câmara.

* * *

Sem os esplendores nem as grandezas de outros tempos, Silves hoje esforça-se, apenas, por acompanhar o progresso e o ressurgimento nacional.

Não tem sido, noutro sentido senão no de fazer prosperar o Concelho e em especial a cidade, proporcionando-lhe melhoramentos a que tem jus, que as Câmaras Municipais anteriores e sobretudo a actual da

presidência do sr. Salvador Gomes Vilarinho, têm dirigido os seus esforços.

Sem menosprezar a acção dos seus antecessores, seja-nos permitido, no entanto, destacar a actividade e o carinho que o sr. Salvador Gomes Vilarinho tem dispensado à administração Municipal.

Silvense amigo da sua terra, nacionalista de sempre, de personalidade forte, mas compreensivo, persistente e esperançoso, o sr. Presidente da Câmara tem sido um incansável batalhador e defensor dos interesses desta terra. E, graças a Deus, a sua obra está patente aos olhos de todos — mesmo dos que por teimosia não querem ver —, e, graças a Deus, ele pode sentir a satisfação do seu dever cumprido, e melhor, de grande parte dos seus desejos — dos nossos desejos! —, realizados.

Obras executadas

Depois do advento da actual situação política, a cidade e o Concelho começaram a sentir os efeitos da obra redentora e do ressurgimento da Nação. Em 1927 foi a cidade dotada duma Central Eléctrica para iluminação pública e particular e de rede de abastecimento de águas. As estradas sofreram profundas reparações — em macadame e alcatroamento —, e foram reparadas em paralelipípedos muitas ruas da cidade e de freguesias. Estas as principais obras realizadas além de outras de mais pequena monta.

Em 1943 um novo período se abre para o engrandecimento do Concelho. A investidura do actual Presidente do Município

marcou o início duma nova batalha pró-Silves.

E vêm desde então os seguintes melhoramentos: Beneficiação da estética cidadã e dos jardins públicos; implantação dum novo mercado em S. Bartolomeu de Messines (quasi concluído); aquisição dum novo motor de 100 c. v. para os Serviços Municipalizados; aquisição de uma instalação de frio para os mesmos Serviços; compra de uma casa em Alcantarilha para sede da Junta de Freguesia e de outros serviços paroquiais; em 1945 abertura e grandes reparações de poços e fontes; compra de terrenos para a implantação dos novos edifícios dos C. T. T. e da Cadeia Comarcã (quasi concluídos); compra de terreno para a construção de escolas em Silves (para breve início), em S. Marcos da Serra e Tunes (quasi concluídos); ampliação do Matadouro Municipal; grande reparação na estrada de ligação de S. Marcos da Serra à Estação do Caminho de Ferro; prosseguimento da construção da estrada de Armação de Pêca a Porches; construção de estábulos e outras dependências na «Cérca da Feira»; construção dum edifício para instalação duma cozinha para fornecimento de sopas a pobres e inválidos; aquisição de terreno para a construção dum bairro para famílias pobres (a iniciar ainda este ano); transformação e acabamento dos Paços do Concelho para conveniente instalação de vários serviços públicos; aquisição de terreno para a construção dum Mercado Misto em Silves (para breve início). Acima de todos estes melhoramentos figura, indubitavelmente, esta grande obra em curso, de alto valor económico e social—: a electrificação de todas as freguesias rurais do Concelho.

* * *

Além destas obras, umas já realizadas, outras em curso e outras que terão início breve, a Câmara vai proceder ainda às seguintes, para as quais já inscreveu no orçamento ordinário para 1937, as devidas verbas: pavimentação e regularização de ruas em Pera; calcetamento do largo fronteiri-

riço à Estação do Caminho de Ferro de Tunes e aquisição duma nova unidade motriz para os Serviços Municipalizados de Água e Luz.

Encontram-se também já comparticipadas pelo Estado a instalação duma rede de esgotos e a ampliação da rede de águas.

* * *

Todas estas obras representam, sem dúvida, um conjunto importante de melhoramentos.

Silves, sob o aspecto turístico

Ao visitante curioso a cidade tem muito que mostrar. A Sé — monumento nacional, imponente na sua majestade, sem dúvida o mais belo templo da província do Algarve. O Castelo — gigante no alto da colina, com a sua côr avermelhada, característica do grés, domina toda a cidade e os arredores, exuberantes de verdura, com extensos laranjais, por onde Arade serpenteia. A Cruz de Portugal — delicada obra de arte, cruzeiro cuja origem se desconhece, é um primor de arquitectura. Digna de visita é ainda a Igreja da Senhora dos Mártires e o pórtico manuelino da Igreja da Misericórdia.

A Praia de Armação de Pera

Armação de Pera é a única estância balnear do concelho. Pequena povoação piscatória, no verão sofre uma profunda metamorfose na sua fisionomia de povo pacato e sossegado, tornando então a aparência lêda duma estância balnear, de repouso e de recreio.

De fácil acesso, servida de boas vias de comunicação — melhoradas no dia em que esteja aberta ao trânsito a estrada de ligação a Porches — Armação de Pera será dotada, nesta próxima época balnear, de energia eléctrica para iluminação pública e particular, o que proporcionará aos seus habitantes e veraneantes um grande benefício de comodidade, de animação e de alegria.

António Jacinto Simões

FABRICANTE E EXPORTADOR DE:

Rebolos e Pedras Grés, Brancas e Vermelhas, para gastar e afiar todas as ferramentas grossas e finas. Fornecedor de Ferramentas para a Indústria Corticeira e de Alfirme, Sacos de Rêde para Cortiça, Alcofas de Esparto e Palma para a mesma indústria.

Fornecedor de Cereais e Foices e Verdugos de sistema Castelejo

S. Bartolomeu de Messines

ALGARVE

JOSE DIONÍSIO LOPES

SE DAS	DEPOSITÁRIO	FAZENDAS
MODAS	DE	CHAPEUS
MIUDEZAS	A TABAQUEIRA	CALÇADO

MESSINES

José da Conceição Neves

FAZENDAS, MODAS,
RETROZEIRO, CHAPEUS,
MALAS, ETC.

MESSINES

CARRAJOLA RAMOS, L.^{DA}

Estabelecimento de Fazendas, Chapeus e Calçado

Agente da SAPEK
e sub-agente da COMPANHIA DOS TABACOS
FORNECEDOR DE BRITA PARA A C. P.

MESSINES (Algarve)

Guerreiro, Cabrita & Guerreiro, L.^{da}

Armazenistas e Retalhistas de Mercearias e Cereais

Depositários de Farinhas e Adubos

Agentes da Companhia Portuguesa de Tabacos

TELEFONE N.º 5

S. Bartolomeu de Messines

João das Neves Nunes

CARPINTARIA, ESTANCIA DE MADEIRAS,
FERRAGENS E DROGAS

MESSINES

Empresa de Moagem Messinense, L.^{da}
FUNDADA EM 1923

Farinhas em rama. Vendas por grosso e a retalho

Telegrams — MOAGEM MESSINENSE

R. da Liberdade

MESSINES

Teófilo Fontainhas Neto

Armazém de Mercearias, Vinhos e Cereais

Exportação de Alfarobas, Figos e amêndoas

MESSINES — ALGARVE

Joaquim Correia Mascarenhas

EXPORTADOR DE FRUTOS SECOS DO ALGARVE
Vendedor de Vinhos, Adubos, Louças, Vidros e Cereais

MESSINES — ALGARVE

SAPATARIA BORLINHA

de — João José Sequeira Borlinha

Executa todos os trabalhos concernentes à sua arte

Rua Conselheiro Joaquim Machado, 4 e 6 — LAGOS

ENCARNAÇÃO & C.^A

Fazendas, Modas e Confecções

Rua Lima Leitão, 8 a 14

LAGOS

PORTIMÃO

A cidade de Portimão está voltada para o mar, para o maravilhoso mar algarvio, para o espectáculo sem par dum cenário de águas azues, onde o sol, de um céu também azul, tomba em catadupas de oiro.

Já os romanos, que foram os fundadores da povoação, se haviam encantado com o pitoresco do local e na margem direita do rio Arade lançaram os seus alcerces.

Apesar de antiga, a cidade de Portimão só foi elevada a esta categoria em 1924. É muito populosa e o concelho, não sendo dos mais extensos, conta para cima de 22 mil habitantes. A indústria das conservas de peixe ocupa o primeiro lugar na lista das suas actividades económicas. E' claro que a agricultura não é desprezada neste canto previlégiado do Algarve, sendo importante a produção de figo e alfarroba.

A cidade é de agradável aspecto e as pessoas que a visitam encontram pensões onde, com comodidade, se alojam, e clubes e casas de espectáculos onde, agradavelmente, podem passar as noites.

Como monumentos dignos de interessada atenção possue o de Alcalar e as igrejas da Matriz e do Colégio.

A igreja da Matriz, que é antiga, foi reconstruída em 1755 pela primeira vez e pela segunda em princípios do século XIX. Os amadores de arte arquitectónica dão justo apreço ao seu portal gótico, que é, na verdade, admirável. As três naves do templo são revestidas de belos azulejos.

Portimão pode considerar-se, sem favor, um centro de digressões de indiscutível interesse turístico. As suas freguesias e respectivas povoações são, mercê das paisa-

gens que as rodeiam, muito pitorescas, com acentuado carácter algarvio e, por consequência, inconfundíveis.

A freguesia da Mexilhoeira Grande, situada na estrada de Lagos a Portimão, é, sem dúvida, das mais formosas do distrito de Faro. Rodeiam-na extensos campos onde, na época própria, florescem as amendoeiras, crescem as oliveiras e as alfarrobeiras. E o turista — porque o Algarve é uma zona excepcional de turismo — depois de contemplar demoradamente as paisagens de sonho voluptuoso, irá, com encanto, admirar os templos que enobrecem e enriquecem a localidade. São a igreja Matriz, com magnífica obra de talha e pórticos antigos; a igreja da Misericórdia e a capela do Senhor dos Passos, cuja imagem só sai em procissão em anos de grande seca.

Mas Portimão possue outros valores de incontestável importância turística. São as suas praias. A mais surpreendente de todas é a da Rocha.

Os mais famosos pintores do país, sempre que vão ao Algarve não deixam de fixar nas suas telas a incomparável beleza dessas praias, onde, às horas do poente, os rochedos parecem que se revestem de dalmáticas de oiro velho. Desses pintores, Falcão Trigoso tem sido o mais fiel e constante dos enamorados. Contam-se por dezenas os quadros admiráveis em que as praias algarvias constituem o tema sedutor. Também o falecido artista brasileiro Navarro da Costa passou alguns dias encantadores a pintar quadros que hoje figuram em colecções de amadores brasileiros.

Portimão é, pois, um grande centro de digressões e, por isso, pode considerar-se um verdadeiro centro de turismo.

Restaurante Miramar

PRAÇA VISCONDE DE BIVAR
PORTIMÃO

Abriu o seu magnífico serviço de almoços, jantares e mariscos. Aberto até às 3 horas. Conforto, comodidade e economia

Visitar Portimão é visitar o MIRAMAR!



CENTRAL

Património do Estado (Junto ao Balneário)

MANTÉM O SEU MAGNÍFICO SERVIÇO

AGENTE MASCARENHAS
CALDAS DE MONCHIQUE

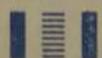
Horácio & Amador Rodrigues, Lda

Construtores Práticos de Embarcações



ENCARREGAM-SE DE TODOS OS SERVIÇOS PERTENCENTES À SUA ARTE, COMO:

CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES, ETC.



RUA DR. JOSÉ FALCÃO
PORTIMÃO

SOCIEDADE DE REFRIGERANTES PORTIMONENSE, LDA

LARANJADAS E LIMONADAS «ALGARVE»

«LARANJINHA» E «MANÁ»

MARCAS REGISTADAS

JOÃO PRIMO ANTÓNIO

Agente dos produtos «ROBBIALAC» e «LUSALITE»

Estância de Madeiras, Pinho, Flandres, etc.. Ferragens Nacionais e Estrangeiras. Tubos de Ferro e Acessórios.
Óleos para lubrificação, Artigos de Electricidade, Louças de Ferro Esmaltado, Drogas, etc., etc.

33, 35, Rua Cândido dos Reis, 37, 39

PORTIMÃO

Telefone 54



BRAGA

O guia inseparável do turista

é o

«Manual do Viajante em Portugal»

indispensável a quem percorre o País



VISEU

Pedidos à Rua da Horta Sêca, 7-1.º — LISBOA

A villa de Olhão

A província do Algarve, estando como está paredes meias com o Baixo Alentejo e tendo à esquerda a castiça Espanha, nada tem de comum, no entretanto, nem com a fisionomia alentejana nem com o carácter da fidalga e toureira província espanhola. E o que é mais curioso ainda é que no próprio Algarve, cada povoação tem, por sua vez, aspectos novos, inconfundíveis, cada cidade com os seus caracteres, os seus valores, as suas atracções.

Ora, entre todos os aglomerados populacionais algarvios, o que mais se distingue, o que se mostra mais estranho e original é, sem dúvida, a vila de Olhão.

De facto, é a mais curiosa povoação algarvia. Chamam-lhe, até, a vila cubista; e já não são poucos os pintores portugueses que, impressionados pela beleza inédita das ruas e das casas de Olhão, deixaram em quadros sugestivos testemunho do seu interesse e da sua surpresa.

A vila é antiga, mas está a transformar-se e a modernizar-se a olhos vistos, de modo que os testemunhos ainda vivos dos séculos pretéritos vão desaparecendo a pouco e pouco.

Sua população vai aumentando sensivelmente de ano para ano. Já vai além de trinta mil o número de habitantes do concelho e a vila propriamente dita conta para cima de 14 mil almas. Estamos, não há dúvida, na presença dum nova cidade em formação. Olhão deve a sua prosperidade ao mar. Sabe-se que nos fins do século XVII uma colónia de pescadores se reuniu em freguesia própria e que em 1785, isto é, em pleno século XVIII, já se armavam barcos para a pesca do alto, subindo a cem o número dos seus tripulantes.

Mas, perguntará o leitor curioso, perguntaremos nós também, que somos talvez mais curiosos ainda, qual é a origem deste nome de Olhão? Sem dúvida da nascente ou olho de água, que irrompia em manancial ao norte do então humilde lugarejo. Quanto aos fundadores da povoação, pouco ou nada se sabe. Teriam sido, com efeito, homens, na maioria pescadores, procedentes de Ovar e Ilhavo, como pretende Ataíde e Oliveira, investigador algarvio? Sabe-se, todavia, que foi em Olhão que nasceu Gil Eanes, o navegador que primeiro dobrou o Cabo Bojador e que, por ocasião das invasões francesas, o sentimento, o orgulho, a consciência da nacionalidade, era uma coisa bem viva nos olhanenses. Com efeito, é em Olhão que se manifestam as primeiras reacções contra os franceses e é de Olhão que, um dia, expulsos os fran-

ceses do Algarve, partem dois temerários, marítimos de seu ofício, Manuel Martins Garrocho e Manuel de Oliveira Nobre, numa casca de noz, para levar a D. João VI, então no Rio de Janeiro, tão boa nova.

Não levavam cartas de marear nem tinham experiência de viagens longas. Guiaram-se pelas correntes marítimas e pelas estrelas do céu. A fé em Deus, que os acompanhou, e o seu patriotismo ardente, é que lhes deu coragem para dominar, não o medo, que não sabiam o que vinha a ser isso, mas os perigos das ondas. E chegaram ao Rio de Janeiro e em primeira mão entregaram a El-Rei as notícias da libertação de Portugal. E El-Rei concedeu à terra o nome de *Olhão da Restauração*.

Em Olhão nasceu outro herói do mar, alma aberta e generosa, que, por diversas vezes, para salvar vidas, arriscou bravamente a sua. É ao patrão Joaquim Lopes que nos referimos.

Foi com a outra guerra que a vila cubista de Olhão deu um grande passo no seu progresso. Nada mais, nada menos, do que oitenta fábricas de conserva de peixe se montaram dentro dos seus muros. Foram quatro anos de labor intenso. E a sua população entrou de aumentar.

Hoje, pouco resta do velho burgo de pescadores setecentista. Há ruas novas, avenidas, cafés, magníficos edifícios para habitação, estabelecimentos comerciais importantes que dão a Olhão um aspecto civilizado e moderno e, não o esqueçamos mais uma vez, originalíssimo, único em todo o país. São os seus mirantes que contribuem para a originalidade inédita do aspecto desta vila progressiva, e a configuração dos seus edifícios.

Vila curiosa, assaz pitoresca, a bem dizer que não tem monumentos. Mas a igreja matriz é digna da interessada atenção do visitante. Sob a invocação de Nossa Senhora do Rosário, lê-se no cunhal, gravados numa lápide, estes dizeres:

«À custa dos homens do mar deste povo se fez este templo novo no tempo em que só havia huas palhotas em q. vivião. primeiro fundamento 1698».

Esta inscrição é a certidão de idade desta vila algarvia.

O bairro piscatório com as suas ruelas estreitíssimas, é dum pitoresco inigualável.

Olhão não tem sido sómente berço de valentes homens do mar, como o patrão Lopes, como aqueles dois corajosos Manuel Martins Garrocho e Manuel de Oliveira Nobre que, num pequeno barco, se atreveram a ir até ao Rio de Janeiro levar a notícia de que, enfim, Portugal sacudira o jugo

dos franceses. Olhão também se orgulha de ser a pátria de um dos mais vibrantes, mais talentosos poetas algarvios, João Lúcio. E por que se orgulha deste filho eminentíssimo, falecido em 1918, mandou colocar na linda Avenida Central, em homenagem à sua memória um pequeno monumento. João Lúcio, com os seus versos voluptuosos, encarna a alma ardente do povo algarvio. Nas páginas dos seus livros não palpita apenas, quente e sensual, o sangue do notável artista da palavra, estremece o próprio sol desta terra encantada.

* * *

Vila em constante crescimento, Olhão tem, naturalmente, os seus problemas, as suas aspirações. E para resolver uns e dar realidade às outras, tem o seu Município e um grupo de homens de boa vontade. O algarvio é agarrado, sentimentalmente, à terra da sua naturalidade. Nunca a esquece, embora vivendo noutros meios. E há-de ser por esse sentimento e por esse enraizamento que os olhanenses levarão a cabo as obras projectadas e darão realidade a todas as suas justas aspirações.

O seu excelente porto de pesca assegura-lhe a manutenção de importantes e numerosas fábricas de conservas de peixe. É para o mar que a vila está voltada e é do mar que os olhanenses tiram a maior parte da sua riqueza colectiva. Os produtos das suas fábricas são bem conhecidos e apreciados no estrangeiro, não só devido à excelente qualidade do peixe mas também ao meticoloso cuidado da sua escolha e preparação.

Mas o algarvio é um povo privilegiado. Além do mar tem a terra fecunda e um clima favorável a quasi todas as espécies de cultura. E se a pesca

constitue um grande factor da sua riqueza colectiva, a agricultura representa igualmente uma grande e próspera modalidade económica.

São, pois, em grande número os lavradores e agricultores que se dedicam ao labor honesto de valorizar a terra e de a fazer produzir.

A fruta de Olhão, como, de resto, toda a fruta do Algarve, é magnífica. A exportação de figos é importante.

No concelho de Olhão produz-se vinho em quantidade e de boa qualidade. O vinho da Fuzeta tem fama em todo o Algarve e é sempre apreciado em todas as boas mesas. Um banquete que não inclua, na ementa, o delicioso vinho da Fuzeta, não é banquete digno desse nome. Mas cuidado com ele! — senhores turistas. Apenas três copos: um para provar, outro para alegrar o coração e o terceiro para dar eloquência. O quarto subirá á cabeça e o quinto, se se cometer essa tolice, descerá ás pernas. E — sem pernas e com a cabeça à roda, um pobre de Cristo já não sabe em que terras anda...

Olhão é uma das vilas mais importantes do Algarve e do país. Está, mercê de varios factores, a desenvolver-se, a crescer, a transformar-se a olhos vistos. E, todavia, pela inscrição que se lê numa pedra da sua velha igreja matriz, Olhão não é das mais antigas povoações do país. E foi pelo trabalho que ela se enobreceu.

ABEGOARIA E FERRARIA DE
JOSÉ GAGO
Sítio da Patinha

Encarrega-se de todos os trabalhos concernentes à sua arte

OLHÃO

CARLO ILARI
Fábrica de Conservas de Peixe em Azeite e Salmoura
OLHÃO — PORTUGAL

João Fernandes Gonçalves
Serralharia Mecânica

Executam-se todos os trabalhos concernentes à arte como sejam: Ferramentas para fábricas de conservas e reparações nas mesmas. Reparações nas caldeiras de vapores e montagem das mesmas. Engenhos para noras em todos os sistemas

Encarrega-se de todos os trabalhos de Construções Navais e Civis

Soldaduras a Oxigénio e Electrogénio

Escritório: R. BARTOLOMEU DIAS, 36
Largo do Moinho do Sobrado OLHÃO

MANUEL J. BARROS
CASA FUNDADA EM 1921

Oficinas de Serralharia Mecânica e Civil e Fundição de Ferro, Bronze, etc. — Depósito de Artigos de ferro, Aço, etc., para as indústrias. Engenhos para noras. Prensas, Charruas, Utensílios agrícolas e Caseiros — Redutores para noras dos mais modernos — Grande Stock de peças soltas para a Agricultura

EDIFÍCIO PRÓPRIO

Rua Dr. Teotónio Pereira (próximo à Estação do Cam. Ferro)
Telefone 192 — OLHÃO

Tele | fone: 163
gramas: Pecruda

Bentley's
Códigos | A. B. C. 5.^a e 6.^a edições

PEREIRA & CRUZ, L.

DA
IMPORT.-EXPORT.

FABRICANTES & EXPORTADORES
CONSERVAS: Filetes de Anchoas em azeite e peixe em salmoura

Marcas Registadas: BELANO, ALPHA, CERES, HÊNA
FRUTOS SECOS E PRODUTOS HORTÍCOLAS DA REGIÃO

OLHÃO

PORTUGAL

Telefone 31

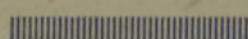
Telegramas LIZ

Sociedade Industrial Olhanense

LIMITADA

Rua 18 de Julho, 87 a 103

OLHÃO
PORTUGAL



Armazém de Mercearias, Cereais, Azeites,
Legumes e Produtos da Região

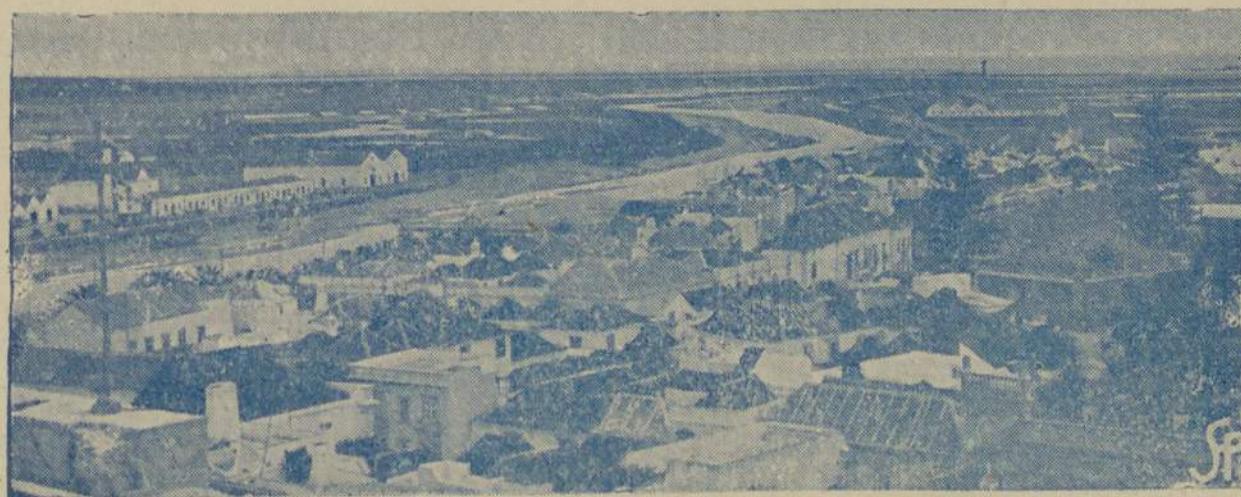
Torrefacção e Moagem Mecânica de Cafés

Fábrica de Licores e Xaropes

JOSÉ FRANCISCO DA COSTA

COM

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE CARROCERIAS PARA PASSAGEIROS E CARGA
PINTURAS Á PISTOLA E BATE-CHAPAS
SOLDADURAS A AUTOGÉNIO



TAVIRA — Vista geral

TAVIRA

e as suas aspirações

TAVIRA é uma das mais antigas povoações do Algarve e, como cidade, das de mais recuada fundação no país. Tomada aos Mouros em 1242, D. Afonso III, empenhado, como os seus antecessores, no alargamento e consolidação do reino, mandou reconstruí-la, povoou-a de cristãos e deu-lhe, em vista da sua importância, foral de vila. D. Manuel I elevou-a à categoria de cidade em 1520. O concelho a que preside tem uma população de 30 mil habitantes, aproximadamente.

A cidade é curiosa de ver-se, por sua fisionomia característica e monumentos de valor. Além disso, é ponto de vista turístico, existindo pertencentes à Misericórdia e pertencentes à Misericórdia mais da Fontinha da Atalaia.

Devido ao seu excelente clima, a agricultura constitue uma das principais actividades da região, que exporta, em larga quantidade, figos secos, sendo também famosos os seus vinhos e importante a produção de azeite. Mas não é só das produções agrícolas que Tavira e o seu concelho tiram as suas principais receitas. Voltada

para o mar, do mar dadivoso e opulento os tavirenses vão buscar também parte da sua riqueza. E porque o peixe é abundante e de boa qualidade criaram-se a indústria da pesca e a indústria de conservas. E nas salinas, que são numerosas, assenta igualmente a população uma das mais sólidas bases da economia regional.

Tavira é um grande porto de pesca e um dos mais importantes da Costa Sul, como porto comercial.

Velhas muralhas rodeiam e apertam a cidade e as igrejas de Santa Maria do Castelo, Misericórdia, S. Paulo e Carmo são dignas de visita na sua qualidade de monumentos valiosos, de interesse artístico.

Tavira tem os seus problemas e as suas aspirações, problemas e aspirações a que os srs. dr. José Raimundo Ramos Passos e capitão Joaquim Abrantes, respectivamente presidente e vice-presidente da Câmara Municipal estão prestando o melhor da sua atenção e a que procuram dar resolução condigna.

A obra que ambos veem realizando é digna de elogio. Sendo reduzidas as recei-

tas camarárias, preocuparam-se, em primeiro lugar, em proceder a estrictas economias, tendo conseguido, no ano de 1946, um saldo positivo de 267.004\$75.

Todavia, levaram-se a cabo as seguintes obras: Projecto do plano de urbanização e expansão da cidade, cuja população vai aumentando; projectos de obras de estudo de águas e várias estradas.

Repararam-se os edifícios da Cadeia e do Palácio da Galeria; iniciaram-se os trabalhos da Avenida Dr. Manuel Teixeira de Azevedo, que fica concluída este ano e repararam-se algumas ruas da cidade.

As freguesias rurais não foram esquecidas. Em Santa Luzia de S. Tiago, concluiu-se um grupo de instalações sanitárias e nas outras repararam-se vários troços de caminhos e estradas municipais.

O Município de Tavira tem-se interessado também pela vinda da lota do atum para a cidade, pois o atum pescado no concelho é vendido em Vila Real de Santo António, onde é cobrado o imposto de pescado. Ora, segundo o artigo 720 do Código Administrativo, a Câmara onde o atum é pescado ou vendido cobra a importância de 3 por cento *ad valorem* e sucedendo que o peixe pescado em Tavira é vendido, na maior parte, se não quase todo em Vila Real, resulta daí que o Município tavirense fica privado duma fonte de receitas muito importante.

Que pretende, pois, Tavira? Nada mais justo e nada mais simples: que as receitas do imposto cobrado fossem equitativamente divididas pelas duas Câmaras, tanto mais que são os municípios do concelho de Tavira as pessoas e firmas que à pesca do atum se dedicam.

Trata-se, como se vê, dum problema de capital e indiscutível importância que os poderes públicos devem remediar e por cuja solução o Município de Tavira se empenha com todo o entusiasmo e com toda a esperança — a esperança de que, em breve, esta justa aspiração seja satisfeita para benefício do concelho, que bem carece de receitas para poder realizar as obras projectadas.

Não ficam por aqui as aspirações do concelho que o Município interpreta e patrioticamente se propõe resolver.

São ainda suas aspirações as seguintes: a construção de um bairro económico e a conclusão da estrada de Tavira a Cachopo, grande centro produtor de cereais, cortiças, lâs, gado vacum e sobretudo gado suino.

Para que a indústria de salsicharia se possa desenvolver e constituir uma grande fonte de receitas, há que concluir os 30 quilómetros que faltam a essa estrada.

Também o Município se interessa actualmente pelos problemas que dizem respeito ao seu porto, como sejam a dragagem da barra, fundeadouro e rio; montagem rápida de um guindaste para a carga e descarga do atum; limpeza e dragagem do rio Séqua para mais rápido acesso às embarcações e almejado saneamento da cidade. Nesse sentido, já foram pedidas providências à Junta Autónoma dos Portos de Sotavento e Algarve.

Para 1947, estão já projectadas as seguintes obras: conclusão da Avenida Mateus Teixeira de Azevedo; calcetamento do Largo da Estação do Caminho de Ferro e do troço compreendido entre as travessas de D. Brites e de José Pires Padinha; construção do cemitério de Santo Estevão, tudo em comparticipação; compra de terreno, em Santa Luzia, para a construção do Bairro Piscatório e sua oferta à Junta Central da Casa dos Pescadores, para tal fim.

Há ainda a registar as seguintes obras planeadas:

Execução de trabalhos de captação e condução de águas para o abastecimento da cidade, em comparticipação; aquisição do prédio contíguo à Câmara Municipal; restauração dos Paços do Concelho.

Eis aqui o panorama das principais aspirações de Tavira, cidade que deseja progredir e modernizar-se e também contribuir, com os seus melhoramentos, para a riqueza, para o prestígio do país. E os seus problemas, pelo que, resumidamente, foi exposto, não são difíceis de resolver.

J. A. PACHECO

TAVIRA

FÁBRICAS DE MOAGEM DE
FARINHA ESPOADA E RAMAS

PANIFICAÇÃO MECÂNICA

OS SEUS PRODUTOS TEEM A
CONSAGRACÃO DO PÚBLICO
— QUE OS CONSUME —

Telefone 13

Apartado 13

CASA «CABRITA» DE MANUEL PEDRO CABRITA, J.^{OR}

ALGODÕES, LÃS E SEDAS

R. José Pires Padinha, 46-46A—TAVIRA
Filial: Rua do Comércio, 13—OLHÃO

Telef. 79

CAFÉ AVENIDA de Francisco José Pedro da Cunha

CERVEJARIA — BEBIDAS — TABACOS

Rua José Pires Padinha, 6 e 6-A TAVIRA Cabine Pública, 58

Carreiras de Camionete entre TAVIRA, VILA REAL, FARO
a VICE-VERSA—CAMIONETES de Aluguer e Auto-Carros
para Excursões

JOSÉ PILAR
Rua Roque Faria, 10—TAVIRA — Telefone 31

Eduardo Sousa Clérigo
Representações, Consignações—Depositário de A Thomae-
rense, Papéis — Sociedade Central de Torrefacção e Moa-
gem, Lda, Produtos Coloniais — Fábrica de Chocolates A
Colonial, Lda
Rua da Liberdade, 55 TAVIRA

A MODELAR DE Santos Padinha & C.º, L.^{da}
Estabelecimento de Calçado, Camisas, Malhas, etc.
Praça da República — TAVIRA

José Mendonça Santos
COM CAMIONAGEM DE ALUGUER
Trituração de Alfarraba e Farinhas para Gado
TAVIRA

J. J. Celarico Palma

Fábrica de Conservas TAVIRENSE

Conservas em Azeite Puro d'Oliveira

Telegramas TAVIRENSE — Telefone 21

TAVIRA PORTUGAL

CAFÉ «ARCADA» DE VITORINO CASTANHO SOARES

Vinhos do Porto, Cervejas, Espumantes, Licores, Bolos re-
gionais, Aguas minerais, Tabacos nacionais e estrangeiros

Se for a Tavira visite o Café Arcada

Praça da República, 5 e 7 TAVIRA

ESPINGARDARIA ALGARVE
IMPORTAÇÃO DIRECTA
Especialidade em Espingardas de luxo

JOSÉ VIEGAS MANSINHO
Telefone 40 — TAVIRA

End. Teleg. CONSERVAS BALSENSE
Companhia de Conservas Balsense
Esmeraldo fabrico de atum, filetes de cavala, sardinha e bogueirão
TAVIRA — Algarve — Portugal

Manuel Rodrigues Ferrabraz

Negociante de peixe fresco e salgado

TAVIRA (Portugal)

A. LEMOS
DROGAS E FERRAGENS
Oficina de Ferreiro e Serralheiro — Soldagem a autogénio
Oficina na Rua Almirante Cândido dos Reis, 91
Estabelecimento PRAÇA DR. ANTÓNIO PADINHA, 31 e 32 — TAVIRA

JOSÉ LUIZ DA CONCEIÇÃO

Estância de Madeiras — Carpintaria Mecânica — Ferragens e Tintas

R. Dr. Mateus Teixeira de Azevedo — TAVIRA



VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO — Praça Marquês de Pombal

Vila Real de Santo António

QUEM, pela primeira vez, chega a Vila Real de Santo António, fica agradavelmente surpreendido com o traçado regular das suas ruas e tem, por consequência, a impressão de que entrou numa cidade. Vila Real de Santo António é uma das mais alegres e importantes povoações do Algarve. A sua importância é-lhe dada pelo seu porto, pela sua indústria de conservas de peixe, pela sua agricultura e pelo seu comércio.

A quatro quilómetros de distância está a pequena povoação de Monte Gordo, habitada por pescadores, mas que, na época calmosa, regista uma frequência enorme devido à sua praia de banhos, que é das mais seguras e belas da costa algarvia. E porque houve o bom senso de se construir, à beira mar, um moderno casino, os veraneantes têm ali, naquela pitoresca aldeia, uma encantadora estância de prazer e repouso.

A freguesia de Cacela também valoriza, sob o ponto de vista turístico, o concelho de Vila Real de Santo António. Com efeito, esta freguesia debruça-se sobre uma praia encantadora, chamada da Manta

Rôta e possui um casino, aberto durante o verão. E todos os anos esta praia regista um grande número de banhistas que desejam passar as suas férias e fazer uma cura de repouso.

O porto de mar é que é o factor mais importante da sua vida económica. É, incontestavelmente, o melhor e o mais importante do Algarve. Acessível a navios de alto bordo, é por seu intermédio que se escoam não só os minérios de S. Domingos, mas também os produtos da região e das zonas mais próximas do Baixo Alentejo. Daí o facto de a sua alfândega ser uma das de maior rendimento do país.

Vila Real de Santo António é de fundação relativamente recente, pois os seus alicerces datam do século XVIII, quando o Marquês de Pombal se encontrava à frente da administração do país.

E sendo o porto de Vila Real de Santo António o mais importante e movimentado do Algarve é de prever que, em menos de um século, se converta no maior centro industrial do sul. É o seu porto que lhe garante a sua expansão e o seu futuro.

A vila está ligada por uma linha de caminho de

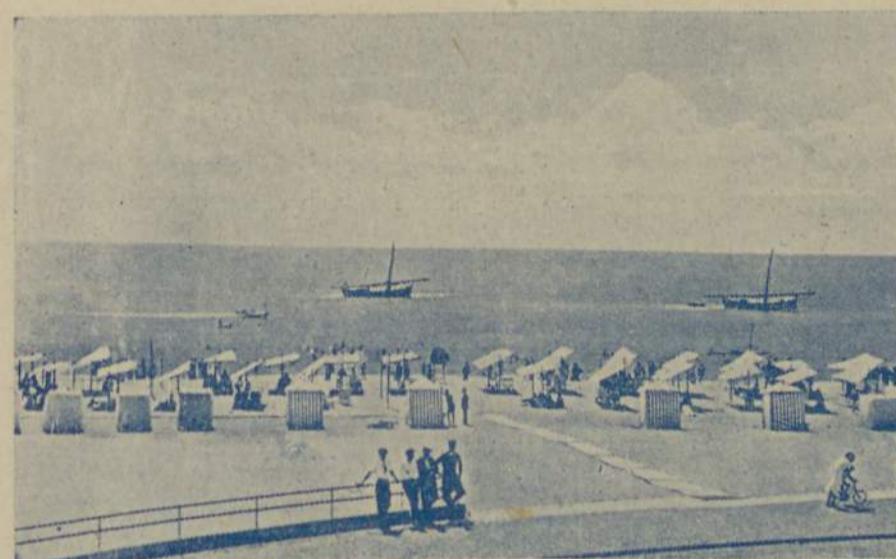
ferro às minas de pirite de cobre de S. Domingos, linha esta mandada construir pela companhia proprietária e exploradora dessas minas.

Edificada na margem direita do Guadiana, tem como vizinha, na outra margem, a cidade espanhola de Ayamonte, para onde há carreiras frequentes feitas por pequenos vapores e lanchas.

Em geral, quem vai a Vila Real de Santo António não deixa de visitar a pequena cidade espanhola, para fazer, se não conhece ainda o país vizinho, uma ideia

do que é a vida, a exuberância e a alegria do povo irmão.

Vila Real de Santo António está pois numa situação geográfica magnífica e como se fez e desenvolveu em dois escassos séculos apenas, é de prever por consequência que, dentro de um século, ou talvez menos, ela seja uma grande cidade, e, já como cidade, a mais preponderante de todo o Algarve. E o seu porto, por essa altura, um dos três de maior movimento do país.



VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO
Praia do Monte Gordo

Telefone 56

RAMOS & MATEUS
OURIVESARIA — RELOJOARIA E JOALHARIA

VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

CASA COELHO
Estabelecimento de Fazendas de Algodão, Lãs e Sedas
Chapeus, Camisas, Gravatas, Gabardines e Artigos de Viagem
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO — Telefone 8

MANUEL CIPRIANO
Fazendas, Mercearias, Calçado, Louças e Vidros
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Pensão Felix
LUXO E CONFORTO
Praça Marquês de Pombal VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Telefone 91

ESTABELECIMENTOS LITOGRÁFICOS
RAMIREZ, PEREZ, CUMBRERA & C. A.

Casa fundada em 1890

Sede - Vila Real de Santo António - Telef. 15 - Portugal

Sucursais | Olhão, Portimão, Setúbal (Portugal)
Ayamonte — Espanha

LITOGRÁFIA SOBRE FOLHA DE FLANDRES, CONSTRUÇÃO
DE VAZIO BRANCO E ILUSTRADO, FABRICAÇÃO DE CHAVES,
PREGOS E GRELHAS

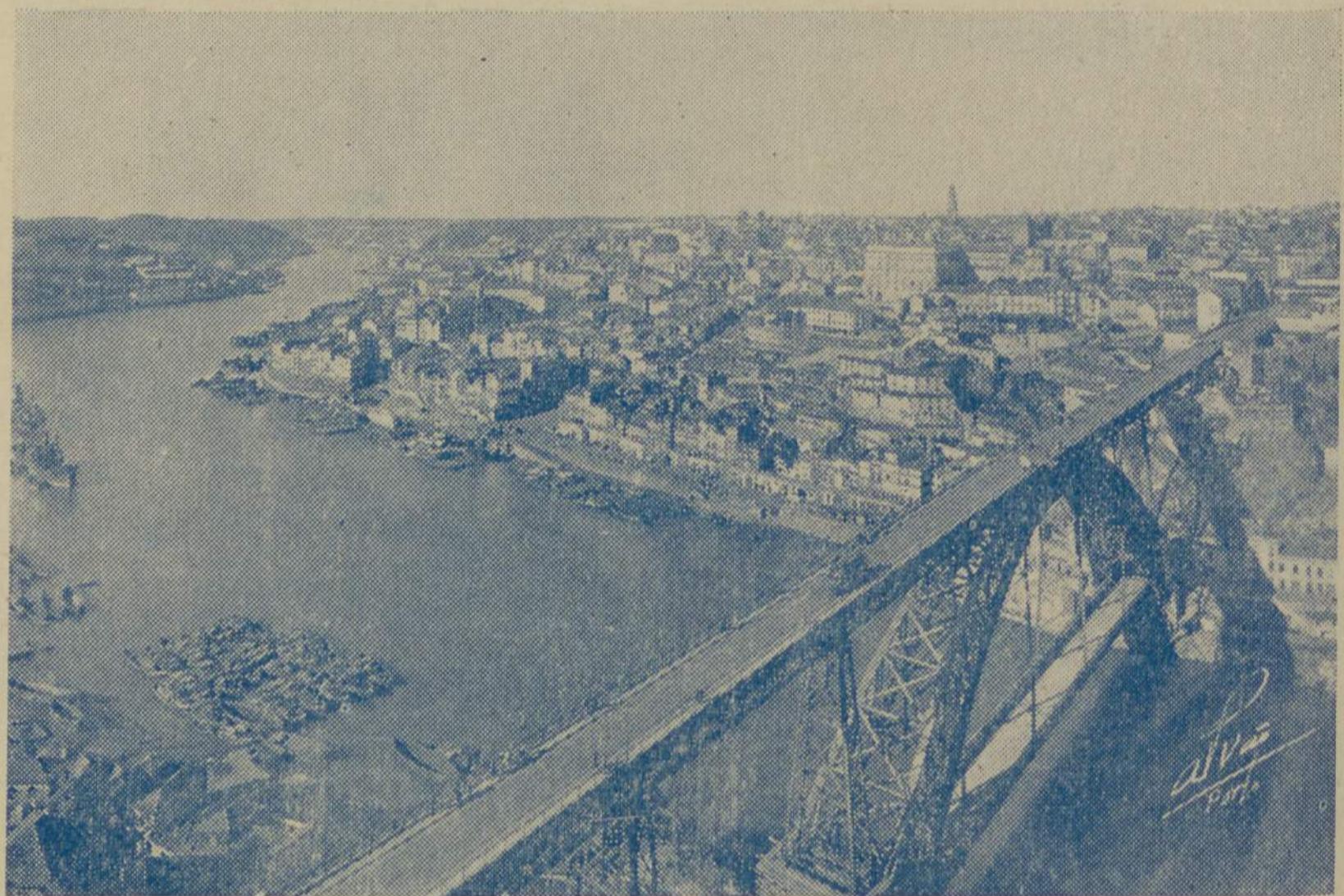
PERES & C. A., L. da

FAZENDAS, MODAS E CALÇADO

Vila Real de Santo António

Telegramas: MANUEL GRAVANITA Telefone 89
MANUEL PIRES GRAVANITA
Fazendas, Mercearias, Tabacos, Mijadesas e Calçado da famada marca «Jape»
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

**AS CAVE DO GUADIANA DE
VICENTE RODRIGUES**
CAFÉ RESTAURANTE — o melhor e mais bem situado
Tabacos nacionais e Estrangeiros
Avenida da República, 43, 44 e 46 VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO



PORTO — Vista parcial e Ponte de D. Luiz

Fábrica de Contraplacagem
A IDEAL, L.^{DA}

FUNDADA EM 1922

Contraplacagens e Folha de fantasia
ASSENTOS PARA CADEIRAS



Rua do Heroísmo, 133 - PORTO

End. Telegráfico:
CONTRAPLACADOS Telef. 5 2929 P. B. X.

Guilherme Machado & C.^a

Importadores de carvão para Indústria, Aquecimento, etc.

Depósito no Porto e Matosinhos (Molhe Sul)

Rua da Nova Alfândega, 108 - PORTO
Teleg. GUIDO-PORTO — Telef. 1823 e 1824

CASA EXPRESSO MARISCOS — RESTAURANTE
Telef. 7134 — Rua das Oliveiras, 4 — PORTO

JESUS MONTERO DOMINGUEZ
A Primeira no Género — Frequência distinta
4, RUA DAS OLIVEIRAS, 6 Porto
Próximo da Praça e do Teatro de Carlos Alberto
Passagem e paragem de carros à porta Telef. 7134

Joaquim Tavares de Almeida

MERCEARIA, VINHOS E MIUDEZAS

Fornecedor de LENHAS E CARVÕES

GENS-GONDOMAROficina de Latoaria, Repuxagem e Estampagem
DE**José de Jesus Fernandes**

Fabricante de: Louças de Alumínio e Ferragens para móveis

Rua do Freixo, 1363-1365 — PORTO

Carneiro, Campos & C.^a, L.^{da}

Fábricas de moagem do Padrão da Légua

Sede — Custóias-Senhora da Hora

Telefone 6-S. H.

Filiais — Régua

Telefone 74

ARMAZENS COM FERRAGENS, FERRAMENTAS, CUTELARIAS, FERRO E METAIS

ANTERO & C.^A

SECÇÕES DE JUNTO E RETALHO

97, RUA DO ALMADA, 101 — PORTO

Telefone 2 4967 P. B. X.

COUTO & IRMÃO

ARMAZEM DE

Ferro e Aços; Arame de aço, de ferro e zinckado; Chapa de aço, da ferro, de zinco e zinckada; Arco de Ferro; Folha de Flandres; Ferragens e Ferramentas; Parafusos para diversas aplicações; Pregarias; Metais diversos e Carvão para forjas

337, Rua do Almada, 339 — PORTO
End. Tel. «CURICO» — Telef. 26786

Papelaria Central

**PAPEIS
PASTAS
ARTIGOS PARA ESCRITO
PAPEL PHOTOGRAPH
PARA COPIA DE PLANTAS**

1996 17 Praça Liberdade 18 PORTO
candados de lata permanente

SOCIEDADE DE CRISTAIS, L.^{DA}

Fábrica de Espelhos e Lapidação de Cristais — Gravuras a ácido — Vitrais artísticos — Depósito de Vidros e Cristais em Chapa

25, RUA DO ALMADA, 29 — PORTO
Telegrams «CRISTAIS» — Telephone 416 (P. B. X.)

Sociedade de Fundição e Metalurgia, Lda.

ANTIGA CASA

Abilio Pinto de Almeida

Fábrica: **CRESTUMA**

Escrítorio: **Rua de S. João, 75 — PORTO**

Telefones Escritório, 27263 — 27264
Fábrica, 11 — **CRESTUMA**

— Telegramas: **OILIBA** —

FABRICANTES DE

Utensílios domésticos; Ferramentas; Máquinas Agrícolas e Industriais; Material para Câmaras, águas, saneamento, iluminação pública, jardins, etc. Construção de todo o material concernente a fundição e cerralharia. Aparelhagem geral para Minas e tratamentos de minério. Tomamos encargos de ante-projectos, estudos ou ensaios de instalações de máquinas em minas e suas reparações.

**MOVIMENTOS INDUSTRIALIS
POR CORRENTE
RENOLD**

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

DESNATADEIRAS ALFA-Laval

MANUAIS E MECÂNICAS
NORMAIS E ANTI-ESPUMOS
DE 45 a 500 LITROS POR HORA

MOTORES ELÉCTRICOS A
GAZ POBRF, A ÓLEOS, ETC.

GRUPOS MOTOS — BOMBAS PARA REGA
E OUTROS FINS

HARKER SUMMER & C.ª, L.ª
152-R. José Falcão-156 14-L. Corpo Santo-18

PORTO

LISBOA

A Competidora

PEDRO GOMES, L.º

383 — Rua Sá da Bandeira — 389

PÓRTO

CRISTAL E VIDRAÇA EM CHAPA
VIDROS DE FANTASIA

FÁBRICA DE ESPELHAGEM E LAPI-
DAÇÃO — SECÇÃO DE VIDRACEIRO

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

**COMPANHIA
INDUSTRIAL
RESINEIRA**

COM FÁBRICAS DE

Resinas e Destilação

EM

Campanhã e Santa Comba

///

Rua de Santa Catarina, 17-2.º

PORTO



CUIDADOSAMENTE PREPARADOS...

...são os desperdícios FARGE que a sua indústria necessita.

Na manutenção da sua indústria há uma despesa com que tem de contar: São os desperdícios de algodão para limpezas. Mas se essa despesa é certa, procure tirar dela o maior proveito. Compre desperdícios que possa gastar do princípio ao fim do fardo, e sobretudo compre com confiança! Não se deixe iludir: o desperdício barato é uma sanguessuga da sua bolsa! É muito mais económico sob todos os pontos de vista pagar um pouco mais e em troca obter maior rendimento. E tenha presente: FARGE não se impõe pelo preço; impõe-se pela qualidade.

Exija do seu fornecedor de acessórios a garantia de que os desperdícios que lhe está vendendo sejam FARGE.

HAVAS

DESPERDÍCIOS

FARGE

QUASE MEIO SÉCULO DE EXPERIÊNCIA, É GARANTIA DE EFICIÊNCIA !

L. FARGE, LIMITADA, — Rua do Freixo, 1291 — PORTO

Distribuidores exclusivos para o Sul : **VALADAS, LIMITADA**—Calçada Marquês de Abrantes, 1—LISBOA



CASA DO PARAFUSO
METAIS E FERRAMENTAS
José da Costa Rodrigues
157, RUA DO ALMADA, 161—PÓRTO

— TELEFONE 1662 —

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



FÁBRICA NACIONAL
DE CABOS
E FIOS ELÉCTRICOS

José Joaquim Martins

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Rua da Constituição, 302 — PÓRTO

TELE { FONE 8421
GRAMAS: «JOMART»

Preparação, Coberturas e vulcanização
de cabos e Fios eléctricos

Fornecedor dos melhores armazémistas
e casas instaladoras de material eléctrico

A instalação mais moderna e completa do País

Fábrica de Encerados Restauração, Lda.

R. Restauração, 132 — Telef. 15271

P O R T O



TOLDOS, BARRACAS
E GUARDA-SOES
PARA PRAIA, JARDIM E CAMPO

///

Grande e variado sortido em
CADEIRAS DE PRAIA E JARDIM



TELEFONES { SEDE, 22147
FÁBRICA, 4840 — VIZELA

EMPREZA TEXTIL DA CUCA, L. DA
FIAÇÃO E TECELAGEM

FÁBRICA:

Moreira de Cónegos — VIZELA

SEDE E ESCRITÓRIO:

R. Passos Manuel, 58 — PÓRTO

ESPINHO

linda praia de banhos e
grande centro industrial

A vila de Espinho deve o seu extraordinário progresso a três factores: à sua praia de banhos, pela qual, na indústria turística, alcançou um dos primeiros lugares no País; às suas várias indústrias e ainda à circunstância de ser um grande centro piscatório.

Em vários alicerces assenta, pois, a economia colectiva desta vila pitoresca, original, inigualável. Quem lá chega pela primeira vez tem a sensação de presenciar um espectáculo absolutamente novo, deliciosamente inédito.

Escrevemos isto em plena primavera, nas vizinhanças da época estival que é quando a simpática vila regista um extraordinário movimento de turistas, que, por simples curiosidade, se demoram um dia ou dois; que, para fazer uma cura de repouso, destinam uma semana ou uma quinzena de férias descuidadas, dos que, mais felizes, se podem demorar toda a época de veraneio, tomando banhos na sua linda praia, pela manhã, ou entretendo seus ócios, à noite, no Casino e outros pontos de reunião e diversões alegres.

Embora a pequena distância do Porto, a sua frequência, todavia, não é constituída totalmente por pessoas da grande capital do Norte.

Sua fama chegou a todas as partes do país e, portanto, de todas as partes do país chegam todos os dias veraneantes, que invadem hoteis,

pensões e casas de hóspedes; que animam, às horas do banho, o movimento da praia; que, durante o dia, enchem os cafés e, à noite, dão brilho, alegria, aos bailes do Casino.

Espinho é uma vila e, no entanto, tem a aparência dum bairro de grande e moderna capital. As suas ruas não têm nome, como em Lisboa ou no Porto, mas são numeradas como em Nova Iorque. Ora isto dá-lhe um grande ar pitoresco, torna-a absolutamente inédita, invulgar, única em terras portuguesas.

Tanto a Câmara Municipal como as iniciativas particulares diligenciam contribuir constantemente com melhoramentos de vulto para o progresso de Espinho. E Espinho, com efeito, todos os anos regista uma nova conquista, uma nova realização.

Estamos nas vésperas da grande época estival, da época em que Espinho, famosa praia portuguesa, nada tem a invejar às mais frequentadas praias de Espanha e outros países da Europa. E nada tem a invejar, pela simples razão de que os próprios espanhóis saem da sua terra para virem gosar as suas férias e fazer a sua cura de repouso nesta praia magnífica.

Prezadíssimos leitores: entre os mais visitados cartazes da propaganda turística, figura, sem favor, no primeiro plano, o cartaz de Espinho.

CAFÉ RESTAURANTE COSTA VERDE ESPINHO

UM DOS MELHORES CAFÉS E
RESTAURANTE, COM ESMERADO ASSEIO
COM SERVIÇO REGIONAL

TELEFONE 343

Grande Hotel Espinhar

E S P I N H O — Telefone 2

RECOMENDADO PELO
SEU ÓTIMO SERVICO

CAFÉ CHINEZ ESPINHO

O QUE MELHOR SERVE PELO SEU ESMERADO ASSEIO



FILIAIS:
S. JOÃO DA MADEIRA—OLIVEIRA DE AZEMEIS
CALDAS DA RAINHA—VALE DE CAMBRA
PORTO — Rua Barros Lima, 731 — Armazém n.º 6

José Tavares d'Oliveira

CASA FUNDADA EM 1920

Sede: Rua 16 n.º 1023 — ESPINHO — Telefone 62

**CONFEITARIA E PASTELARIA
PONTO CHIC**

C A S A T A V A R E S
O mais mimoso dôce regional. Mimos para presentes.
P A S T E L A R I A P R I M O R O S A
Confortável Sala de Chá
Conservas Nacionais e Estrangeiras
Rua 62 n.º 230 **E S P I N H O**

CASA SANTO ANTÓNIO

PASTELARIA — SALA DE CHÁ
RESTAURANTE LIGEIRO
— B A R —
ESPLANADA DE VERÃO

CENTRAL DE VIVERES
COM ARMAZÉM DE MERCEARIAS
RUA 14 n.º 898 **ESPINHO** Telefone 13

HERCULES Fábrica de Brinquedos e Bijuterias
AFFONSO MENRIQUES
End. Teleg. «Hércules» Telefone 344 Apartado 4
ESPINHO

FÁBRICA DE BOTÕES
Pinho & Jorges, L.^{da}
Rua 35 — ESPINHO Telefone 80

Sociedade União de Industriais de Lacticínios, SUIL, L.^{d a}

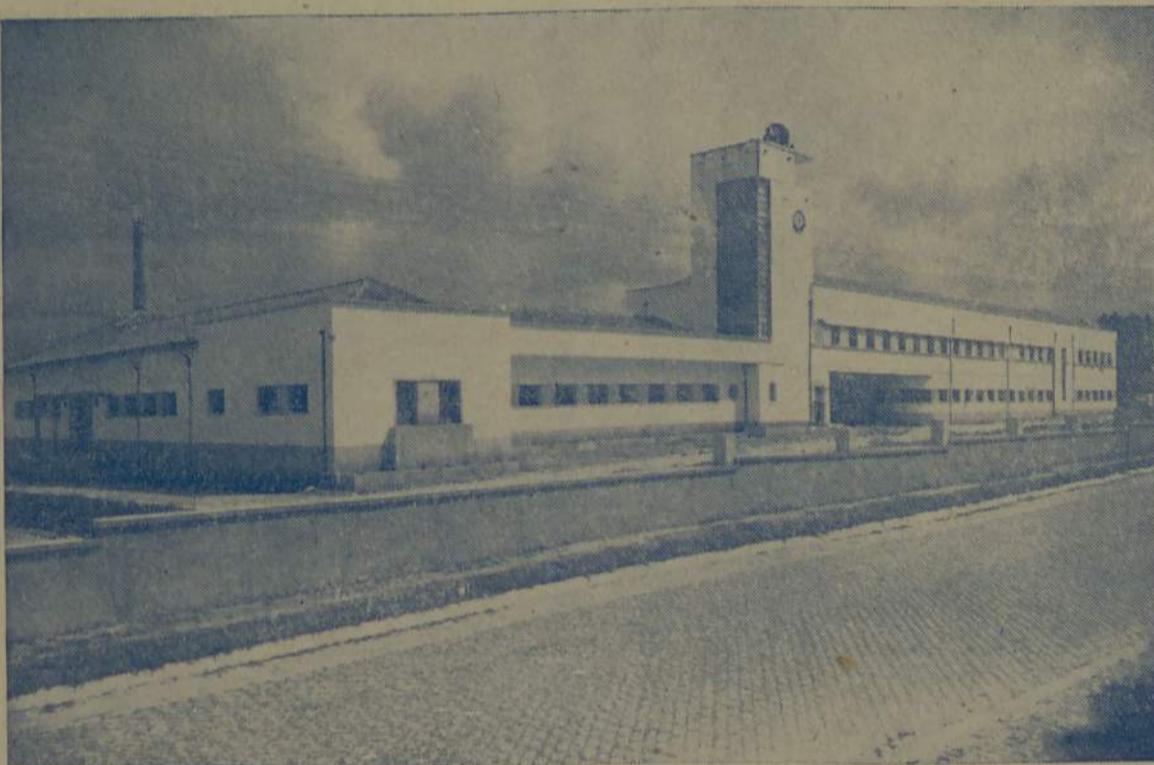
MANTEIGA

*

LEITE
EM PÓ

*

Farinhas Lácteas



CASEINA

*

COLAS A FRIO

*

ADERENTES
PARA
PULVERIZAÇÕES

SUILITE

MATERIAL PLÁSTICO, TIPO GALALITE, EM CHAPAS E VARETAS,
O MAIS ACREDITADO PLÁSTICO DE FABRICO NACIONAL

Telefone-FEIRA 611 — Telegramas-SUIL

A R E A L

V I L A D A F E I R A

João Roque dos Santos Júnior

ATOUGUIA—VILA NOVA DE OURÉM

FÁBRICA DE SERRAÇÃO

Madeiras em tôsco e aparelhadas

Sócio da Cerâmica da Várzea, L.^{da}

Escandeirão-Vila Nova de Ourém

ARMAZÉM DE VINHOS

CASA DE MOBÍLIAS

PENSÃO ROQUE

COVA DA IRIA—FÁTIMA

José de Magalhães e Castro

Sucessor de GUILHERME DE CASTRO

CASA FUNDADA EM 1897

AGRICULTURA E COMÉRIO GERAL

TELEFONE 188

R E G U A



BRAGA

O guia inseparável do turista
é o
«Manual do Viajante em Portugal»

indispensável a quem percorre o País

Pedidos à Rua da Horta Seca, 7-1.^o — LISBOA

Joaquim d'Oliveira

COM

Serralharia Mecânica e Civil

ESPECIALIDADES

REPARAÇÃO EM TUDO QUE SEJA
METÁLICOS E CALDEIRAS

FABRICO DE ESQUENTADORES
PARA QUARTOS DE BANHO
E PARA OUTROS USOS

Soldaduras a Autogénio e Electrogénio

Rua das Rosas n.^o 23
FIGUEIRA DA FOZ

Telefone: 14 (P. B. X.) Telegramas: HYGIRUAS

Hygino A. Ruas & C.^a

Armazém de Mercearia, Cereais e Adubos

Armazém de Solas e Cabedais

Depósito de Calçado

IMPORTAÇÃO / EXPORTAÇÃO

OLIVEIRA DO HOSPITAL * Apartado N.^o 1 * PORTUGAL



VISEU

O JARDIM ZOOLÓGICO e as festas de Lisboa

OJardim Zoológico de Lisboa que, nesta época maravilhosa do ano, exibe, para regalo de quantos o visitam, um opulento conjunto de atracções, entendeu associar-se também às festas centenárias da cidade, com a inauguração de três melhoramentos de indiscutível valor, e todos eles trazendo a marca inconfundível do grande artista Raúl Lino. Esses melhoramentos são os seguintes: a *Torre dos Corvos*, de elegante aspecto, com dois corvos vivos dentro, simbólicos desta nobre Lisboa; o *Clube dos Gatos*, para alberque de tarecos e o *Pavilhão dos Meninos Perdidos*.

A cerimónia da inauguração realizou-se no dia 17 do mês passado.

Ás 17 horas, chegou ali o sr. tenente-coronel Salvação Barreto, presidente da Camara Municipal, que era aguardado pelo sr. prof. dr. Fernando Emídio da Silva, pelos directores do Jardim, dr. Carlos do Rego Fronteira e srs. Jacinto Parreira, dr. Manuel Emídio da Silva: dr. Manuel Magno, médico do pessoal do jardim, pelo inspetor sr. Celestino Soares, pelos sub-inspectores srs. Saul e Carlos de Aguiar e, ainda, pelos vereadores municipais srs. major Reis, Pedro Correia Marques, dr. Américo Cortez Pinto e António Maria Pereira. Presentes ainda, os srs. general Domingos de Oliveira, dr. Jaime Lopes Dias, maiores Jorge Oom e Ferreira da Silva, adjunto do Comissariado do Desemprêgo, António Lagrange, general Tristão de Bettentourt, Leopoldo Ludovice, Ferreira de Andrade, secretário da presidencia do Município, Conde de Carnide, dr. Américo Cortês Pinto e os representantes da Imprensa, etc.

O sr. dr. Fernando Emídio da Silva, presidente do Concelho de Administração recebeu, com a fidalga gentileza que lhe é peculiar, os convidados e com eles percorreu parte do jardim, não se esquecendo de lhes mostrar a quinta de Santo António, onde estão a realizar-se importantes obras de transformação. Em seguida, foi oferecido um lanche aos convidados.

O sr. dr. Fernando Emídio da Silva leu um pequeno e lapidar discurso. É uma síntese admirável da história de Lisboa, desta nobre cidade que ensinou os portugueses a olhar para o mar e para o mundo.

Referindo-se particularmente ao jardim, diz que o parque é uma instituição que está indissoluvelmente ligado ao povo.

O sr. tenente-coronel Salvação Barreto promete-

"O Estado actual dos Transportes da Colónia de Moçambique"

Algumas rectificações a fazer

De páginas 169 a 179 deste presente número da *Gazeta*, incluímos o texto integral da notável conferência que, a convite da Sociedade de Geografia de Lisboa, ali realizou recentemente o ilustre engenheiro sr. Pinto Teixeira, director dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. Por motivo de força maior não nos foi possível rever, como desejariamos, com mais cuidada atenção, as provas tipográficas da referida conferência de modo que o texto ficou impresso com algumas gralhas, algumas delas fáceis de corrigir:

Eis as principais:

A páginas 172, segunda coluna, onde se lê *Mohniça*, leia-se *Manhiça*, e onde se lê *Itocuo*, leia-se *Itoculo*. A páginas 173, segunda coluna, a gravura deve ter esta legenda: *Estação da fronteira em Ressano Garcia*.

A pág. 175, primeira coluna, onde se lê: *carga comprada e descarregada* — leia-se — *carga carregada e descarregada*.

As outras gralhas, o leitor as corrigirá facilmente.

Escola Comercial Portuguesa

Esta acreditada Escóla, fundada em 1929, por Francisco Franco do Carmo, e de cujo corpo docente fazem parte técnicos e professores da maior competência, desdobrou os seus serviços e criou um novo curso a que deu o nome de «O Profissional Moderno». Funciona também na rua do Arsenal, 54, 3.º, esq. A Escola Comercial Portuguesa é das mais frequentadas da capital e das suas aulas têm saído numerosos alunos que, na vida prática, quer como guarda-livros ou esteno-dactilografos, se têm empregado em lugares de responsabilidade, em firmas das mais importantes do país.

Obter um diploma da Escola Comercial Portuguesa é ter nas mãos a garantia dum bom emprego.

teu a colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, no sentido de que o famoso jardim continue a registar sempre novos melhoramentos. Em breve, serão inauguradas outras obras importantes.

Ao sr. dr. Fernando Emídio da Silva, bem como aos seus dedicados colaboradores, entre os quais o notável arquitecto Raúl Lino, as nossas felicitações por estes melhoramentos.

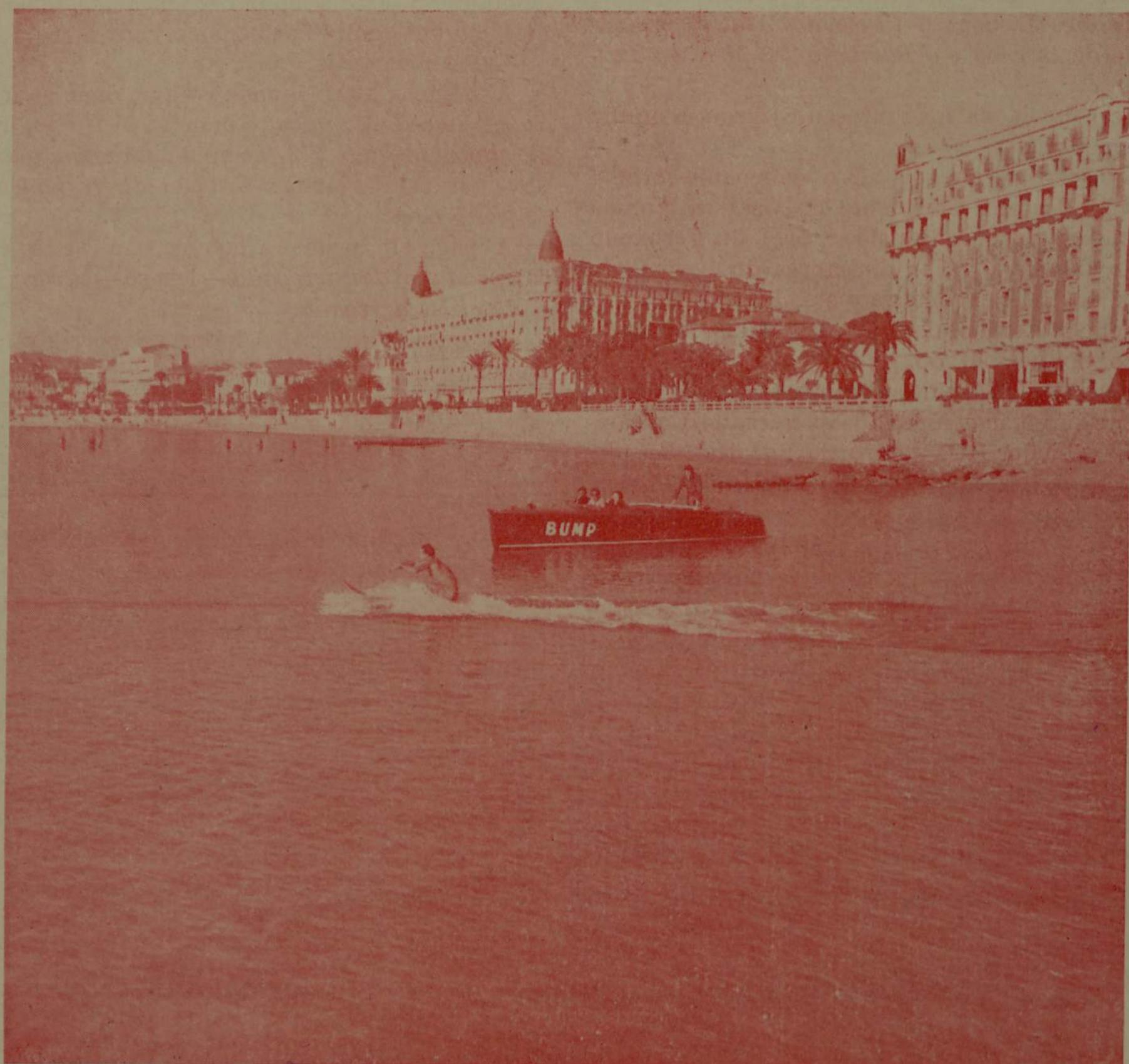
FRANCE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME

DIRECTION PORTUGAL

68, Rua de S. Domingos à Lapa—LISBOA



CANNES a encantadora estância de inverno
e de verão

AGUARDA A VOSSA VISITA

Recortes sem Comentários

Descobertas mirabolantes — O homem do futuro terá um olho só...

Creímos que foram os «Faz-Tudos» dos Circos, que um dia descobriram para o «respeitável público» que o corpo humano estava completamente errado. O nariz, diziam eles, devia estar ao pé da algibeira, no sitio onde está o lenço, para que, quando nos constipássemos, o esforço fosse muito menor. E a boca, continuavam a clamar, estaria melhor a meio do peito, à justa altura do prato das sopas. Que facilidade para comer!... Estas deduções faziam rir a bom rir, e, embora impossíveis, não eram destituídas de certa lógica, pelo menos aparente.

Quem nos diria a nós que ainda havíamos de ler uma notícia redigida nestes termos.

«O homem perfeito, no futuro, não terá mais do que... um olho. Será um ciclope, como os da mitologia grega e esse olho estará situado no centro da testa. Se não fosse porque o nariz oculta uma parte bastante considerável da vista, o lado direito do olho esquerdo e o lado esquerdo do olho direito é muito provável que a tendência para o «olho único», fosse maior do que de facto é.»

Quem nos diz isto é o professor George M. Gould, de Itaca — pessoa que ao estudo das condições visuais dos seres humanos tem dedicado o melhor tempo da sua vida. «É de notar — acrescenta o doutor — que nos tipos orientais a

«ponte nasal» é mais alta do que nas raças teutónicas: as que levam o ceptro da civilização.

QUANDO UMA CRIANÇA NASCE

Os olhos, na sua evolução, desde os tipos mais baixos da vida, têm dado mais que fazer à raça humana do que nenhum outro orgão ou função, na sua luta para se adaptarem às condições e meio da vida. Agora, existem umas 438.000 fibras nervosas no nervo óptico humano e três ou quatro milhões de células cónicas retinais quando esse nervo aparece. Quando uma criança nasce, tem sempre os olhos incompletos e o desenvolvimento desses orgãos e do seu mecanismo é sempre retardado e cheio de mil e uma dificuldades.

Os olhos, dos tipos primitivos da vida, olhavam um para cada lado em linhas de visão divergente. O homem passando por uma escala de tipos revolucionários, vai-se aproximando depois do paralelismo da visão — os dois olhos vão-se acostumando a fitar em direcções paralelas, cujos campos visuais se confundiam parcialmente. O mesmo, entretanto, se produziu nos ossos... e no crânio.

O animal é tanto mais covarde, e mais desejoso de viver em rebanhos, quanto mais divergentes tem os olhos. O Homem primitivo, no dia em que principiou a andar direito, modificou as funções dos seus órgãos visuais e isso, em contra-partida, modificou-lhe a forma da cara e da cabeça.

União Resineira Portuguesa

(Consórcio Resineiro de Portugal)

S. A. R. L.

Capital Realizado : 11.000.000\$00

FÁBRICAS EM :

POMBAL, ERMEZINDE, CHÃO DE LOPES E TORREDEITA

ZONAS EM TODO O PAÍS
PARA A EXPLORAÇÃO DE RESINAGENS

Sede Social: LISBOA, Rua dos Fanqueiros, 30

Telefones : { 2 8188
 2 8189 ESTADO 324

PAPELARIA CARLOS

ESPECIALIDADE EM LIVROS PARA
— ESCRITURAÇÃO COMERCIAL —

GRANDE SORTIDO DE ARTIGOS
PARA DESENHO E ESCRITÓRIO

SECÇÕES DE TABACARIA
E DIVERSOS

CARLOS FERREIRA, L.^{DA}
34, RUA DO OURO, 38
 Telefone 2 0244 — Teleg. "PAPELCAR"
LISBOA

Tudo se transforma neste Mundo, mas as leis da Natureza são inexoráveis. Esperemos, portanto, para daqui a... mil anos, que as sucessivas transformações por que havemos de passar, tragam finalmente a junção dos dois olhos de hoje, num olho só. E, desde já, muitos parabens às pessoas que usam monóculo e sentidos pésames aos oculistas que «verão» as suas vendas... reduzidas a metade.

(De *Ecos do Funchal*)

Uma cidade pelos ares

No dia 16 de abril explodiu, no Porto de Texas, Estados Unidos, um barco francês, carregado com 200 toneladas de nitrato de amónio. O estampido foi tão violento que fez estremecer a terra e agitar o ar.

No porto funcionavam várias refinarias de petróleo. Em algumas delas provocaram-se explosões de extrema violência, que fizeram desabar parte da importante cidade, espalhando-se por toda a parte a desolação e a morte. Cerca de mil pessoas pereceram sob os escombros e as ruínas que as explosões amontoaram. Nos dias seguintes, novos incêndios estalaram nos demais depósitos de petróleo, tornando, pelo fumo que envolveu a cidade, impossível a vida, nas casas que ainda restavam de pé.

E' uma das maiores tragédias de todos os tempos. O governo procurou prestar ás victimas os necessários socorros, mas o fumo, as exalações, o fogo e o perigo de novas explosões não o permitia. Nenhum jornal, que nós saibamos falou ainda na origem desta horrível tragédia e nas causas que explicam as sucesivas explosões das refinarias, tanto mais que elas se encontram a bastantes quilómetros do local da primeira explosão do barco. O Senado pediu um inquérito sobre as causas da horrível catástrofe.

Esperamos que o tempo venha esclarecer se estamos em presença de uma catástrofe ocasional ou em face de um desses monstruosos crimes em que os agentes da desordem, têm envergonhado a civilização do nosso século.

(*Dos Jornais*)

O preço do gás foi fixado em 1\$80 por metro cúbico, a partir de 1 de Maio

O sr. Ministro da Economia exarou ontem o seguinte despacho:

«O Ministério da Economia entendeu conveniente fazer a revisão das tarifas de venda de gás ao público, fixadas por despacho ministerial de 15 de Junho de 1944; concluiu-se dessa revisão que da aplicação da fórmula estabelecida por despacho de 5 de Março de 1943, resulta um preço médio de venda abaixo daquele que justificava as tarifas actualmente em vigor.

O preço médio de venda proveniente da aplicação rigorosa da citada fórmula é ligeiramente superior áquele que agora se fixa, mas entende-se que, emborr dai resulte algum sacrifício para a concessionária, o caminho em que temos de entrar, para garantir uma baixa no custo de vida, impõe sacrifícios áqueles que mais facilmente os possam suportar.

Nestes termos, ouvida a Câmara Municipal de Lisboa na sua qualidade concedente do serviço de distribuição do gás, e ao abrigo do § 3.º do decreto-lei n.º 31.911, de 10 de Março de 1942, determino que o preço do metro cúbico de gás vendido na cidade de Lisboa não pode exceder 1\$80.

Esta tarifa entra em vigor para o gás fornecido a partir do próximo dia 1 de Maio.

(*De Novidades*)

Uma carteirista de 83 anos

A carteirista francesa Louise Leroy, de 83 anos, conhecida pela «Ratinha», foi mais uma vez presa, quando procedia a um roubo, no Metropolitano. Declarou à Polícia que estava exausta, após a sua recente digresão a Londres, Madrid e Roma, realizada «com o objectivo de estudar os métodos estrangeiros do apôs-guerra», e que precisava de um descanso. E acrescentou: «Assisti, conscientemente, a todas as grandes cerimónias religiosas deste ano — tanto para me instruir como também por questões de «negócio» — e quere-me parecer que a minha dedicação devia ser melhor «recompensada».

Durante o interrogatório, Louise Leroy, que foi agora presa pela vigésima terceira vez na sua longa «carreira profissional» de sessenta e cinco anos, protestou, afirmando

TELE | FONE 2 3518
GRAMAS — GONDARENHAS

Mascarenhas, L.^{da}

IMPORTADORES E EXPORTADORES
AZEITES POR GROSSO — FRUTAS

49, CAMPO DAS CEBOLAS, 50

LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 98, I série, de 30 de Abril, publica o seguinte:

Portaria n.º 11:821

Convindo alterar as disposições da tarifa de despesas acessórias, aprovada pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, na parte relativa ao estacionamento de vagões, de molde a iniciar a transição para a normalidade do regime de emergência que ainda vigora e foi adoptado devido à situação internacional:

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 10.º da referida tarifa de despesas acessórias, já alterado pelas portarias n.ºs 9:719, de 4 de Janeiro de 1941, e 10:182, de 1 de Setembro de 1942, passe a ter a seguinte redacção:

Artigo 10.º Estacionamento de vagões:

São concedidos aos expedidores e consignatários para a carga ou descarga de vagões os seguintes prazos totais:

Quantidade de vagões	Prazo total
	Horas úteis
1	4
2 a 5	5
6 a 10	6
11 a 16	7
Mais de 16	8

Para este efeito consideram-se apenas os vagões que pelas empresas forem postos ao mesmo tempo à disposição do mesmo expedidor ou do mesmo consignatário.

Cada vagão a carregar ou carregado com mercadorias a granel e cada vagão-cuba ou com recipientes para líquidos é considerado como dois vagões.

Os prazos acima fixados são contados desde o momento em que os vagões forem postos à disposição dos expedidores ou dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a carga ou a descarga.

Findo os prazos acima fixados, as empresas cobram os preços resultantes da aplicação das seguintes taxas, que compreendem todos os encargos que nesta data oneram as tarifas:

Por período indivisível de oito horas consecutivas, incluindo domingos e feriados:

1.º período:

Por cada vagão 80\$00

2.º período:

Por cada vagão 120\$00

3.º período e seguintes:

Por cada período e cada vagão 160\$00

§ 1.º São aplicáveis as taxas de estacionamento nos casos seguintes:

1.º Quando qualquer vagão, requisitado nos termos do artigo 9.º, não estiver carregado e pronto a seguir, por motivos estranhos à responsabilidade das empresas, dentro do prazo marcado no presente artigo;

2.º Quando, incumbindo a descarga ao consignatário ou devendo este coadjuvá-la, esta, por motivos estranhos às responsabilidades das empresas, não estiver concluída e o vagão desembaraçado para outro transporte dentro do prazo marcado no presente artigo;

3.º Quando, havendo passagem de fronteira, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, for retido mais de vinte e quatro horas consecutivas para efeito de desembaraço fiscal, depois de ser posto à disposição do respectivo encarregado;

4.º Quando, por vício próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência da embalagem, ou impedimento de autoridade, estranho à responsabilidade das empresas, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, sofrer detenção não prevista nos números anteriores; neste caso o prazo corre desde que se tornar efectiva a detenção do vagão e o encargo das respectivas taxas corresponde à remessa que der causa ao estacionamento;

5.º Quando, por impedimento da alfândega na estação de chegada, proveniente da execução das operações de despacho, o vagão não estiver livre seis horas depois de ser posto a remessa à disposição do consignatário.

§ 2.º Às empresas é reservado o direito de proceder quando lhes convier à descarga dos vagões na estação de destino, cobrando, além das taxas de estacionamento vencidas, as de armazenagem devida nos termos do n.º 2.º da alínea b) do artigo 7.º e a da descarga, excepto se esta for executada durante o prazo gratuitamente concedido ao consignatário para o fazer.

§ 3.º Às empresas é também reservado o direito de dispor dos vagões já fornecidos aos expedidores se estes não começarem a proceder ao seu carregamento dentro das dezoito horas consecutivas seguintes àquela em que os vagões forem postos pelas empresas à sua disposição. Neste caso o estacionamento é devido desde que findaram os prazos fixados neste artigo para carga até que as empresas usem do direito previsto neste parágrafo.

§ 4.º Para os efeitos de cobrança por estacionamento os vagões consideram-se postos à disposição dos consignatários, nos locais em que possa efectuar-se a descarga, quatro horas depois da entrega para transmissão do telegrama, ou do telegrama telefonado, da estação telégrafo-postal, se o aviso de chegada for feito pelo telégrafo, ou duas horas depois da recepção do aviso de chegada, se este for feito por próprio.

Se o aviso de chegada for feito por correio, considere-

Carpétes Victoria

Fabricadas com ponto de nó

A MARCA QUE VENCE TODAS AS MARCAS

PELA SUA GRANDE QUALIDADE

E SEU BAIXO PREÇO

À venda nas casas da especialidade

DEPÓSITO PARA REVENDA:

Jorge, Ferreira & Carvalho, L.^{da}
L I S B O A

T. A. P.

TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES
DO
SECRETARIADO DA AERONÁUTICA CIVIL

* CARREIRAS TRI-SEMANAL E QUINZENAL
RESPECTIVAMENTE PARA

Madrid e Luanda e Lourenço Marques

VIAGENS RÁPIDAS E CONFORTAVEIS *

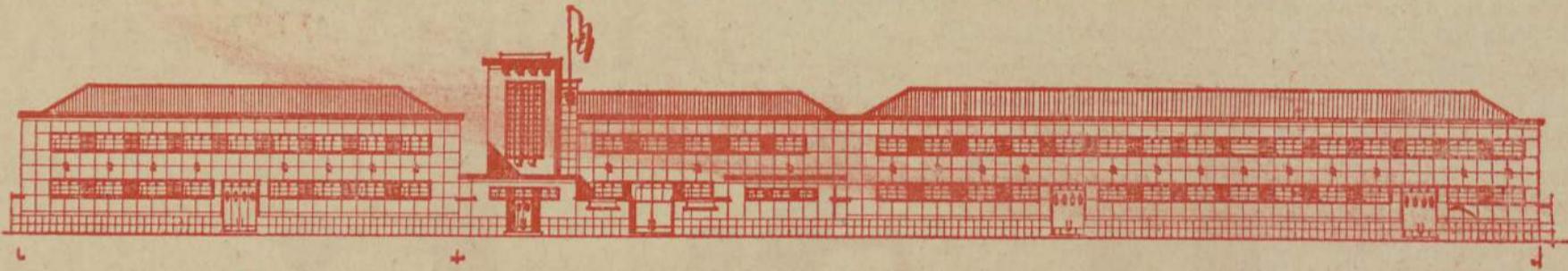


INFORMAÇÕES :

ESCRITÓRIO: Avenida da Liberdade, 191

Telefone 4 2103 — 43 — 60 e 4 3169 — LISBOA

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.^o

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA
EM 1923



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

ram-se os vagões postos à disposição dos consignatários, nos locais em que possa efectuar-se a descarga, às catorze horas do dia seguinte ao da emissão do aviso. Se, por culpa das empresas, os vagões não poderem ser postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga na hora prevista neste parágrafo, a contagem do prazo para descarga começa no momento em que, de facto, os vagões forem postos à sua disposição.

§ 5.º O expedidor, quando tenha requisitado vagões com encerado para carregar mercadorias que o não possam dispensar, não é obrigado a carregar enquanto lhe não for fornecido o encerado.

Ministério das Comunicações, 30 de Abril de 1947. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», n.º 100, I série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

Portaria n.º 11:827

Tendo-se reconhecido a conveniência de alterar as disposições estabelecidas para o resguardo de mercadorias na tarifa de despesas acessórias, aprovado pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, no sentido de actualizar as taras correspondentes a esse serviço, diferenciando-as segundo as modalidades previstas — vagões fechados e cobertura com encerados —, de molde a evitar a preferência, da primeira modalidade:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o capítulo V da mencionada tarifa e as disposições do respectivo artigo 11.º sejam alterados como segue:

CAPÍTULO V

Resguardo de mercadorias; repesagens: indicações nos volumes a transportar; desinfecção de vagões; uso de cais e pontes-cais, fluviais ou marítimos.

ARTIGO 11.º

Resguardo de mercadorias

O resguardo das remessas de vagão completo, ou como tal consideradas, constituídas ou a constituir ao abrigo da

tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade e compostas de mercadorias para o transporte das quais, segundo a classificação geral de mercadorias, animais e veículos, as empresas só se obrigam ao fornecimento de vagões descobertos, é do cuidado do expedidor ou consignatário, podendo, um ou outro, para tal efeito, ou requisitar vagão fechado ou aluguer de encerado, requisição que as empresas satisfarão sempre que possível, ou utilizar encerado de sua propriedade, nos termos dos parágrafos seguintes:

§ 1.º Vagões fechados:

a) A requisição do vagão fechado é feita pelo expedidor na declaração de expedição. Esta requisição só é admissível no caso de o percurso total da remessa se efectuar em linhas da mesma bitola;

b) O fornecimento de vagões fechados, a requisição dos expedidores, não pode prejudicar idêntico fornecimento, nos casos em que ele é obrigatório para as empresas;

c) Pelo fornecimento de vagão fechado, a requisição dos expedidores, cobrarão as empresas as seguintes taxas:

Por cada vagão e cada quilómetro de percurso total da remessa	\$50
Mínimo de cobrança, por cada vagão fornecido	100\$00

§ 2.º Encerados de propriedade das empresas:

a) A requisição de encerados deve ser feita por escrito, pelo expedidor ou consignatário, em impresso que as estações têm à disposição do público;

b) Pelo aluguer dos seus encerados cobrarão as empresas as seguintes taxas:

I — Encerados utilizados no resguardo de remessas carregadas:

Por cada encerado e cada quilómetro do percurso total da remessa	\$30
Mínimo de cobrança, por cada encerado	60\$00
Por cada encerado e cada período de estacionamento (contado como para os vagões)	15\$00

Os encerados consideram-se devolvidos à empresa logo

que sejam retiradas as remessas que resguardavam, se antes disso não tiverem já sido dispensados.

II — Encerados utilizados no resguardo de mercadorias depositadas :

Por cada encerado e cada período individual de oito horas consecutivas . . .	15\$00
Mínimo de cobrança, por cada encerado	45\$00

Os encerados consideram-se devolvidos à empresa logo que a mercadoria que resguardavam deixe de estar depositada, se antes disso não tiverem já sido dispensados.

§ 3.^o 3 Encerados de propriedade dos expedidores ou consignatários :

a) É facultado aos expedidores e aos consignatários o transporte gratuito e a estadia de encerados de sua propriedade quando resguardem as suas remessas, carregadas sobre vagão ou depositadas na estação.

As empresas não assumem responsabilidade por avarias ou trocas destes encerados;

b) Os expedidores que resguardarem as remessas com encerados de sua propriedade poderão requisitar, nas respectivas declarações de expedição, a sua devolução à estação de procedência. Esta devolução será feita em pequena velocidade, sem mais formalidades, seguidamente à descarga dos vagões, cobrando-se pelo retorno, no acto da entrega ao expedidor, a taxa de 5\$ por cada encerado e por cada empresa e pelo aviso e chegada a taxa que corresponder.

A retirada dos encerados devolvidos deve efectuar-se nos prazos regulamentares estabelecidos para a retirada das remessas de pequena velocidade, findos os quais ficam os encerados sujeitos à taxa de armazenagem que corresponder aplicar-lhes.

A devolução dos encerados nestas condições é feita sem responsabilidade para as empresas por avarias ou trocas;

c) Quando os expedidores das remessas resguardadas com encerados de sua propriedade não pedirem a devolução destes nas respectivas declarações de expedição, consideram-se esses encerados como parte integrante das remessas e por isso as empresas os entregam aos consignatários dessas remessas declinando qualquer responsabilidade pelo destino que lhes for dado.

A querer fazer-se a devolução, ela pode efectuar-se expedindo o encerado como remessa ordinária sujeita aos termos gerais das tarifas aplicáveis;

d) As empresas deverão elucidar os expedidores das remessas resguardadas com encerados de sua propriedade sobre as disposições das alíneas anteriores deste parágrafo.

Ministério das Comunicações, 2 de Maio, de 1947.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», n.^o 118, III série, de 23 de Maio, publica o seguinte:

Aviso

Faz-se público que, nos termos dos artigos 2.^o, 3.^o, alínea a) do artigo 11.^o e artigo 12.^o do decreto n.^o 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e artigo 1.^o e seu § único e primeira parte do artigo 5.^o do decreto-lei n.^o 29:996, de 24 de Outubro de 1939, está aberto, pelo prazo de trinta dias, a contar da data da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, concurso de provas práticas entre segundos-oficiais do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, obrigatoriamente opositores, para promoção a primeiro-oficial, para provimento

das vagas que venham a ocorrer no prazo de dois anos, a contar da data em que for publicada no *Diário do Governo* a lista dos candidatos aprovados, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.^o do decreto n.^o 27:236, acima referido.

As provas serão prestadas de harmonia com o programa superiormente aprovado, publicado no *Diário do Governo* n.^o 222, 1.^a série, de 21 de Setembro de 1936.

Os candidatos devem entregar a declaração exigida pelo decreto n.^o 27:008, de 14 de Setembro de 1936, dentro do referido prazo, nas repartições onde prestam serviço, que as remeterão à 1.^a Repartição (Serviços Gerais).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 19 de Maio de 1947.—O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo», n.^o 114, III série, de 19 de Maio, publica o seguinte:

COLÔNIA DE MOÇAMBIQUE

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

A Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 4 de Julho de 1947, para o fornecimento de:

- 5.834 carris de 12 metros, pesando 30 quilogramas por metro (desenho n.^o 2);
- 560 carris de 11^m.92, pesando 30 quilogramas por metro (desenho n.^o 2);
- 6.400 pares de éclisses para carris de 30 quilogramas por metro (desenho n.^o 4);
- 25.600 parafusos de junta, com anilha de mola (desenho n.^o 4);
- 246.000 tira-fundos (desenho n.^o 14).

A cotação será dado por quilograma, em escudos da colónia ou em libras esterlinas ou da União da África do Sul, sendo o pagamento feito nestas moedas e sem que os adjudicatários tenham direito a conversão para qualquer outra



COMPRE



Lâminas
cooper



Cooper Espesura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

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

Á 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, LD.A

Rua de S. Nicolau, 23, 1.^o — LISBOA — Telefone PBX 2358

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

moeda para pagamento aos países de onde importem os materiais.

O material será entregue, sobre o batelão, no Lumbo, livre de despesas para a Administração.

O programa de concurso, caderno de encargos, modelo da proposta e desenhos encontram-se patentes, em Lourenço Marques na 2.^a secção dos armazens gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes e, em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação, da Direcção Geral de Fomento Colonial.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 200.000\$, que devem dar entrada na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques.

O depósito de garantia será restituído após trinta dias, a contar da recepção definitiva e depois de ter sido assinado o respectivo auto.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Fica reservado o direito de opção à firma P. Santos Gil & C.^a, Limitada, desta praça, para os seguintes materiais, cujas quantidades serão reajustadas depois de feitas as adjudicações relativas aos concursos n.^{os} 2/47 e 29/47:

Carris — 5.527 toneladas;

Eclisses — 27 toneladas;

Parafusos de junta — 80 toneladas.

Lourenço Marques, 7 de Março de 1947.—O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, Arnaldo Pacheco Pereira Leite.

O «Diário do Governo», n.^o 94, II série, de 24 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comis-

são a que se refere o decreto n.^o 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:334 metros quadrados, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 162,873.60 e 163,075.55 junto à estação de Freixo de Numão, nos termos do § 2.^o do artigo 2.^o do decreto lei n.^o 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Freixo, freguesia de Mós, concelho de Vila Nova de Foz Côa e distrito da Guarda, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com Arnaldo Augusto dos Santos e ao poente com o ramal da estrada nacional n.^o 222.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Autónoma de Estradas em harmonia com o disposto no artigo 3.^o do mencionado decreto-lei n.^o 22:562.

O «Diário do Governo», n.^o 97, II série, de 28 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.^o 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.^o do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 1:583 metros quadrados, situada entre os quilómetros 41,933.20 e 42,026.00 da linha férrea do Sul, junto da estação de Pegões, destinada à construção de casas para habitação do pessoal.

O «Diário do Governo», n.^o 100, II série, de 1 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 31 de Março findo, adjudicar a José António Pinheirinho a empreitada n.^o 75, de construção de um dormitório para pessoal de tracção no Barreiro, pela importância de 175.000\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contracto a celebrar.

O «Diário do Governo», n.^o 101, II série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto da recepção dos trabalhos da empreitada n.^o 60, do desmonte da ponte metálica da Magra, situada ao quilómetro 237,635 da linha do Sul, de que é adjudatária a firma Francisco Fernandes & Filhos, Limitada, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu, em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.^o 104, II série, de 7 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 16 do corrente, adjudicar a Virgílio Joaquim Tavares de Aguiar a empreitada n.^o 80, de construção de quatro habitações para pessoal graduado na estação de Pinhão, pela importância de 354.800\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

LOPES DE ALMEIDA

Vai expôr em Luanda ante-projectos
dum edifício hospitalar e estações
:-: de caminhos de ferro :-:

Lopes de Almeida, um dos mais moços dos nossos artistas com algumas exposições que marcaram assinalado êxito parte em breve para Luanda onde vai expôr alguns dos seus trabalhos. Na capital angolana apresentará um ante-projecto de que é autor. Trata-se do meticoloso estudo da construção dum edifício hospitalar moderníssimo com pormenores inéditos e bastantes inovações interessantes. Esse ante-projecto foi delineado de acordo com as exigências sanitárias preceituadas para edificações de tal natureza. Constituem-no um bloco operatório comparável a qualquer dos hospitais suíços mais modernos. Entre as principais características inovadoras destaca-se o sistema de iluminação que fará desaparecer o clássico *jantofe* das salas de operação. O arranjo arquitectónico do edifício será constituído por um monumental baixo-relevo obra do escultor Inácio Perdigão.

Com este ante-projecto ficam criados os serviços traumatisados que serão incluídos nos serviços de cirurgia. Lopes de Almeida tem, igualmente, alguns projectos de estações ferroviárias, cujas plantas e estudos serão também expostos em Luanda.

Transportes SANTOS SILVA

Distintivo do material: FAIXA: PRETA-VERMELHA E PRETA

Transportes de mercadorias em geral, dentro ou fora de Lisboa — Preços convidativos — Material bem apresentado — Pessoal de confiança

Avenida 24 de Julho, 172 — LISBOA

Teleg. 6 1732 (P. B. X.)

Os Srs. Importadores e Exportadores têm vantagem em requisitar o nosso material através dos vossos despachantes ou directamente

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. — Espêndida 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 2 1616 — PORTUGAL

Maquinas—Ferramentas

Motores industriais a gasolina e Diesel; motores

marítimos da marca «Renault».

Motores eléctricos, bombas e grupos moto-bombas.

Material vinícola e para a indústria de refrigerantes e águas gasosas.

Reparação de motores.

Trabalhos de torneiro e serralharia mecânica.

Responde-se a consultas.

Orcamentos grátis

Construções Mecânicas Lopes Neto, L.^{da}

Rua de S. Paulo, 105-107 — LISBOA

TELEFONE 2 0822

PINAUD

A LA CORBEILLE FLEURIE

PERFUMES DE QUALIDADE
DESDE 1847

AGENTES EM PORTUGAL:

"SODISPOR"

Sociedade Distribuidora Portuguesa de Representações, L.^{da}

Teleg.: «Sodispor» 229, Rua Augusta

Teleg. 2 5592 LISBOA

DISPENSA IDEAL

DE JOSÉ ANTÓNIO TRINDADE

Rua da Prata, 186 e 188 — Lisboa — Tel. 2 0450

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Mercearias finas — Todas as qualidades — em bebidas nacionais e estrangeiras —

Entregas rápidas ao domicílio

Gerência de: CARLOS NEVES RODRIGUES



TELEGRAMAS
Sociedade Ferragens

SOCIEDADE DE FERRAGENS RIOMEÃO, L.^{da}

FÁBRICO MECÂNICO DE FERRAGENS E FERRAMENTAS

Riomeão
—PAÇOS DE BRANDÃO—

S.F.R.
REGISTADA DA FÁBRICA

Fábrica Mecânica de Rolhas de Cortiça

PARA CONSUMO E EXPORTAÇÃO

— DE —

Victorino Dias Soares

///

Encarrega-se de toda e qualquer encomenda por diâmetro e comprimento, tanto para laboratórios como para fábricas de cerveja e armazens de vinhos

TOMAM-SE ENCOMENDAS
— POR AMOSTRAS —
GARANTINDO-SE A BOA EXECUÇÃO

///

LAMAS DA FEIRA (Portugal)

FÁBRICA DE ROLHAS DE CORTIÇA

Carlos Gomes dos Santos

FABRICANTE DE ROLHAS, PALMILHAS, ETC.
APARAS E CORTIÇA VIRGEM

TELEFONE 35-P. B.

LAMAS DA FEIRA

Empreza Fabril Rio Meão, L.^{da}

Fábrica de Ferragens, Ferramentas
e Fundição de Metais

Exportação para a África e Brasil

(Vila da Feira) Riomeão (Portugal)

Telefone 83

Consertos em
RELÓGIOS E
MÁQUINAS
DE COSTURA



Completo sortido
de Relógios e pe-
ças para Máquinas

RELOJOARIA CENTRAL

Angelo Pinto Soares

Agente oficial da Companhia
«SINGER»

PAÇOS DE BRANDÃO
(Junto à Estação do Caminho de Ferro)

Fábricas de Papel de Embrulho e Cartão
TOJAL E CARDENHA
Marca «ÁGUILA»
(REGISTADA)

Manoel Dinto Barbosa

Telefone, 16 — PAÇOS DE BRANDÃO

S. Paio de Oleiros

Vale do Vouga

AMÉRICO DIAS COELHO

Rólicas, Discos, Aparas, Cortiça virgem, todos os produtos de cortiça
Bouchons, Discos, Déchets, Liéga Mâle, tous les produits de Liège
Corks, Discos, Corkwaste, Virgin Cork, all Cork Products

Telefone, 19 — PAÇOS DE BRANDÃO

Telegramas: DIACOELHO — LAMAS DA FEIRA

LAMAS DA FEIRA (Portugal)

J. D. Moreira da Cruz (Filho)

FABRICANTE E EXPORTADOR DE
ROLHAS DE CORTIÇA E APARAS

TELEFONE, 41
Paços de Brandão

Paços de Brandão - Lamas

Fábrica de Rolhas de Cortiça TELEF. 14 - Paços de Brandão

A. PAULO AMORIM
MOZELOS LAMAS DA FEIRA

A CONQUISTADORA Alfredo Joaquim Pais
Fábrica de Papel, Cartão e Moagem de Farinha
PAÇOS DE BRANDÃO

Fábrica de Fundição de Metais de DAVID ALVES CORREIA JÚNIOR
ÚNICO FABRICANTE DE CADEADOS MARCA DAC registada
Telefone 67 RIOMEÃO

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Junho de 1897)

A Tracção electrica em Lisboa

Foi aprovado pelo sr. José Luciano de Castro, ministro do reino, o projecto de contrato entre a camara municipal e a companhia Carris de ferro de Lisboa, para a adopção da tracção electrica em todas as ruas.

Esta aprovação está subordinada, na parte technica, á expressa clausula de serem os respectivos projectos submetidos ao ministerio das obras publicas e á direcção dos serviços telegraphicos, nos termos dos art.ºs 156 a 160 do decreto de 10 de dezembro de 1892.

A companhia, caso o ministerio das obras publicas e a direcção dos serviços telegraphicos não encontrem inconveniente em se pôr em prática o novo meio de tracção e se ainda esse contrato não prejudicar direitos adquiridos, como são, por exemplo, os da companhia do gaz, aguas, etc., que podem soffrer prejuizos com a instalação electrica, poderá proceder á mudança da tracção, não podendo porém exceder-a em ruas que pela sua pouca larguezza ou qualquer outra incapacidade possam occasionar prejuizos graves.

A deliberação tomada pelo governo foi comunicada já á camara municipal, para que esta avise a companhia, que terá de entregar no ministerio das obras publicas os projectos formulados para o novo sistema de tracção e pelos quaes se procederá detidamente ao exame do assumpto.

S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.

FÁBRICA: Póvoa de St.ª Iria — Telef. Póvoa, 1

End. Telegr. «FUTS»



B I D O N S

em chapa preta galvanisada

RADIADORES

para aquecimento central

Entrega imediata aos melhores preços do mercado

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

REGIE NATIONALE RENAULT

MOTORES DIESEL
INDUSTRIAIS E MARÍTIMOS

MOTORES A GASOLINA—AUTO-MOTORAS

AGENTES EM PORTUGAL:

SODISPOR

Sociedade Distribuidora Portuguesa de Representações, L.^{da}

229, Rua Augusta—LISBOA

TELEGR.: «SODISPOR»—LISBOA

TELEF. 2 5592

Teodoro

MALAS DE VIAGEM — CARTEIRAS — MALINHAS

PASTAS — LUVAS



PELES — Confecção

Raposas — Visons

— Astrakans, etc.

O maior sortido

Os melhores preços



SUCURSAIS:

Rua da Conceição, 20-26
Rua da Palma, 117-121

Rua do Ouro, 234
Rua do Carmo, 29-31

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias:

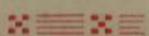
EDOUARD DALPHIN

Praça D. João I, 25 3.^o-Dt.^o

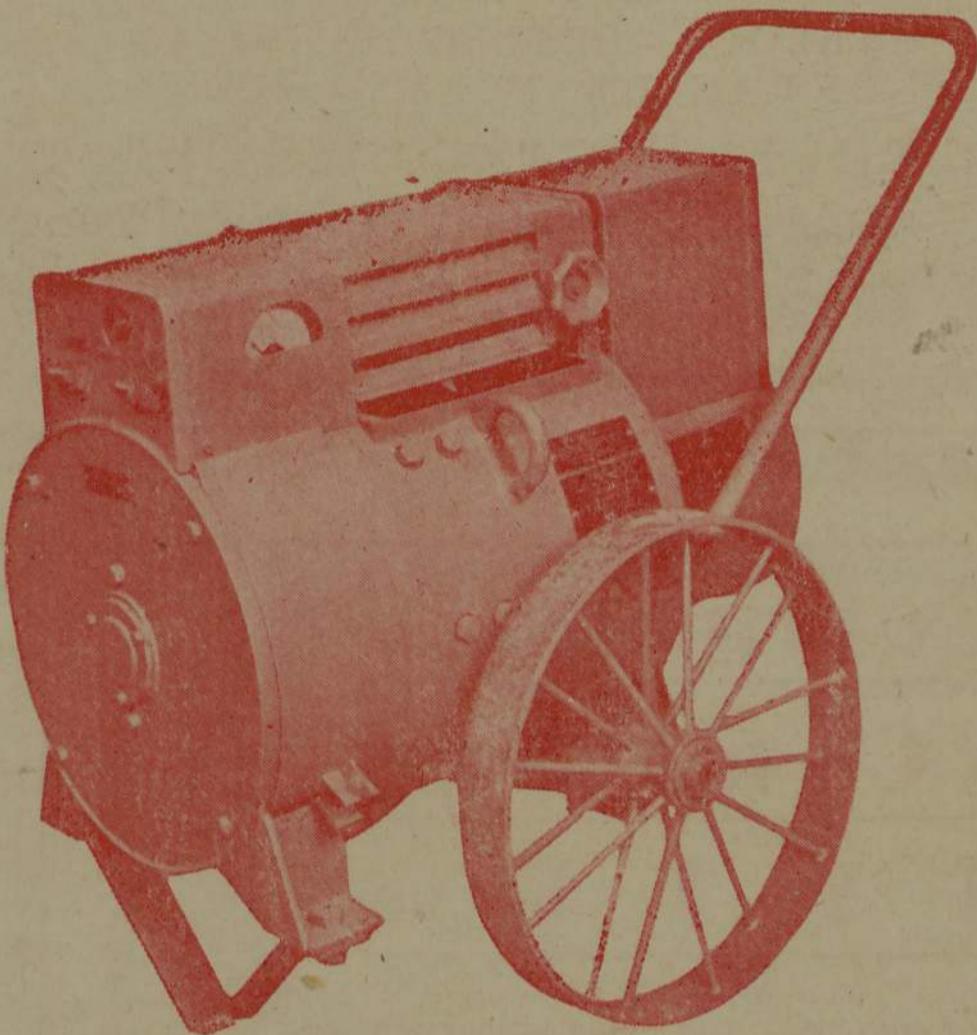
PORTO

Telef. 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



Montagem completa de centrais hidro ou termo-eléctricas, sub-estações, caminhos de ferro eléctricos, etc.



Uma especialidade BROWN BOVERI: Transformadores e grupos de soldar

A distinção duma senhora conhece-se pelo seu perfume.

PREFÍRA



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.^a dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES GRAFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

MÁQUINAS PARA MADEIRA — ENTREGA IMEDIATA

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

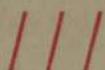
Sociedades Reunidas Reis, Lda

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

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDição

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8553 - 2 8552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

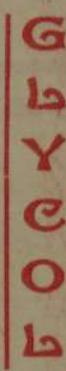
O GLYCOL amacia a pele.

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 «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» 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.

À 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 sêlos do correio, nome e morada



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

La Generale des Matières Colorantes

P A R I S

TINTAS VITRIFICANTES
«SPECTRA»

AGENTES EM LISBOA
SODISPOR

Sociedade Distribuidora
Portuguesa de Representações, L.^{da}

229, Rua Augusta
L I S B O A

Teleg.: «Sodispor» — LISBOA

Telef. 2 5592

TODO O MUNDO ABÔNA
E SÓ QUERE
AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

Figueiredo & C^{ta}, L.^{da}

R. DUARTE GALVÃO, 48
L I S B O A

Telef. 5 8066

Teleg. CORONA

Um quadro de Rembrandt



de Vermeer, de Frans Hals, de Terborch, de Ruysdael, de Fabričius, e os de tantos outros grandes pintores holandeses



teem o seu brilho eterno
porque foram pintados
com as famosas tintas holandesas.

A maior fábrica de todas as tintas de impressão
holandesas **Arnhemia**, em Arnhem, com
muitas dezenas de anos de experiência

AS SUAS EXCELENTES TINTAS ENCONTRAM-SE
EM STOCK NOS REPRESENTANTES EXCLUSIVOS
PARA PORTUGAL:

ESTEVES, L.^{da}

LISBOA — Rua da Madalena, 273-1.º-Esq. — Telefone 3 1496

ATLANTIDA, L.^{da}

Praça do Município, 31

Telefone 2 9081

TUDO PARA CASAS DE BANHO

MARMORES
AZULEJOS—MOSAICOS
FOGÕES—CANDIEIROS
ETC.—ETC.

A casa dos melhores preços

JONHS-MANVILLE INTERNATIONAL CORPORATION

NEW YORK — U. S. A.

A MAIOR ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE
ISOLAMENTOS TÉRMICOS

ISOLAMENTOS PLÁSTICOS, SECÇÕES MOLDADAS
PARA TUBAGEM DE VAPOR, FORNOS, TEJOLOS,
ISOLADORES, ETC.

ECONOMIAS DE COMBUSTÍVEL SUPERIORES A 30 %.

Agente Geral em Portugal:

AUGUSTO BOUHON

Av. Miguel Bombarda, 87-LISBOA-Tel. 41365

Fernando Peyroteo, L.^{da}

O MAIS COMPLETO ESTABELECIMENTO DE
ARTIGOS PARA
TODOS OS DESPORTOS
E BRINQUEDOS

O melhor sortimento—Aos melhores preços

Rua Nova do Almada, 51 — LISBOA

O BARATO SAI CARO!!

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

OLD ENGLAND
SARMENTO & C.^a

RUA AUGUSTA (Esquina S. Nicolau) — LISBOA

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

CASA ALEMÃ

Casa especializada em todos os artigos de:

LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIIS — FAIANÇAS — TALHERES — PORCELANAS — METAIS FINOS — OBJECTOS PARA BRINDES — ARTIGOS DE MENAGE, ETC..

Rua da Palma, 33 — Telefone 25250

TELEFONE 23822

Perdigão & Teixeira, L.^{da}

Cabos de Linho, Pita e Cairo — Lonas Breu, Alcatrão e Pixe — Cabrestaria

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

Pincéis, Brochas, Fios de Vela e Linhol

1, Poço do Borratém, 3

Rua da Betesga, 2 LISBOA

Emprêsa Insulana de Navegação

CARREIRAS REGULARES ENTRE
LISBOA, MADEIRA & AÇORES

Saídas em 8 e 23 de cada mês. Paquetes «LIMA»
e «CARVALHO ARAUJO»

AGENTES em Lisboa: **GERMANO SERRÃO ARNAUD**

Carga e passagens de 3.^a Classe Passagens de 1.^a e 2.^a Classes
Av.^a 24 de Julho, 2, 2.^o R. Augusta, 152
Telef. 20214/15 Telef. 20216

No Porto: J. T. Pinto Vasconcelos, L.^{da}
Na Madeira: Blandy Brothers & C.^o, L.^{da}
Em S. Miguel: Bensaude & C.^a, L.^{da}

Sociedade Portuguesa de Graxas, L.^{da}

Fabricantes dos produtos «JUVENALIA»

Pomadas para calçado, estofos, moveis,
oleados, soalhos, automoveis

Cremes e graxas para pinturas de moveis e soalhos
«JUVENOL», limpa metais líquido.

Pomada «ROSETE» para engraxadores e sapateiros

Rua da Indústria, 52 — Telef. 81013 — LISBOA

RODRIGUES-OCULISTA

RUA DA PRATA, 142 - 146

L I S B O A — Telefone 20335

BOM E MODERNO SORTIDO

TRABALHO PERFEITO
— PREÇOS MÓDICOS —

Desconto de 10% a todos os Ferroviários

Enviam-se encomendas pelo correio sem aumento de preços

TRANSPORTES — EMBARQUES

Telef. 26953

Sampaio, Costa & Azi, L.^{da}

AGÊNCIAS:

PÓRTO — Grijó & C.^a

RUA TRAZ, 13 — Telefone 61

Escrifório: Rua dos Douradores, 21, s/l-D.

Armazem: R. do Paraiso, 90, r/c. — LISBOA

COIMBRA

LUIZ DUARTE CARRITO — Rua Pedro Monteiro, 36

AGUEDA — JOSÉ A. LUCAS

Espingardaria Central
G. HEITOR FERREIRA, SUC.

A. MONTEZ

Armas e Munições dos melhores fabricantes
Representação «CORDY»
para Portugal e Colónias
TELEF. 25731

Praça D. João da Câmara, 3—LISBOA

TELEF. 21901

LITOGRAFIA SALLES

TRABALHOS LITOGRÁFICOS
OFFSET E FOTOLITO
CARTAZES — RÓTULOS — ACÇÕES
CALENDÁRIOS, Etc.

Rua de Serpa Pinto, 4 LISBOA

B. J. BORGES, Limitada

Fabricantes-Exportadores de Conservas de Peixe

Sardinhas em azeite e em tomate — Atum — Filetes de Cavala — Calamares em su tinta — Filetes de anchovas estendidos e enrolados em alcaparras

A marca PAVILHÃO cobre os bons
produtos portugueses

Marcas registadas: «Pavilhão» — «Trafalgar»
«Atair» — «Borges»

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

2, Travessa do Giestal, 10 — LISBOA

Sociedade de Construções e Madeiras, L.^{da}

Marcenaria Mecânica — Estância de madeiras — Materiais de construção — Mosaicos, azulejos, louças sanitárias, cimentos, cal, tejolo, telha e gesso — Carpintaria

PROJECTOS E ORÇAMENTOS

Rua Marquês da Fronteira, 70-A
Rua de Campolide, J. A. C.
LISBOA

Telef. 41812

Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha

DELEGAÇÕES:

Matozinhos: — R. França Júnior, 321 — Telef. 459
Porto: — Calçada do Forno Velho, 5 — Telef. 2025
Figueira da Foz: — Rua 5 de Outubro, 10 — Telef. 104
Peniche: — Peniche — Telef. 86
Lisboa: — Rua Augusta, 89, 2.º — Telef. 26472
Setúbal: — Rua Guilherme Gomes Fernandes, 16
Telef. 217
Portimão: — Rua Senhora da Tocha, 31 — Telef. 138
Olhão: — Rua Dr. João Lúcio, 4 — Telef. 43
Vila Real de Santo António: — Vila Real de Santo António — Telef. 21

SÉDE:

TELEF. 30991
Praça Duque da Terceira, 24, 3.º D.—LISBOA

Telef. 36-238

Telegramas PREGARIA

Emprera Progresso Industrial

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada
Premiada nas Exposições Industriais:

Porto, 1887; Lisboa, 1888, 1895 e 1932;
Universais de Paris, 1889 e 1900; S. Miguel,
— 1901; RIO DE JANEIRO, 1908 —

Fabricação mecânica de parafusos de toda a espécie;
Porcas, Anilhas, Rebites, Escápulas, Cavilhas, Tire-fonds, etc. — Material de Fixação para Caminhos de Ferro, Telégrafos e Telefones

23-25-25-A, R. das Fontainhas, 27-29 (Alcantara) LISBOA

Foamite
DEFESA CONTRA INCÊNDIOS

Guilherme Graham Júnior & Companhia

Rua dos Fanqueiros, 7
LISBOA
Tel. 20066/9

Rua dos Clérigos, 6
PÓRTO
Tel. 880/1

CASA ACHILLES

FUNDADA EM 1905

9.ª de Achilles Santos Fries

Fundição e torneiro de metais — Ferragens para móveis em todos os estilos — Lustres e apliques

DOURAR — BRONZEAR — NIQUELAR — PRATEAR

R de S. Marçal, 194 — LISBOA — Telef. 25394

**A SEGURADORA INDUSTRIAL**

Companhia Nacional de Seguros

LISBOA S. A. R. L. PORTO

CAPITAL - CINCO MILHÕES DE ESCUDOS

Sede Social: Largo do Corpo Santo, 16, 2.º — LISBOA

Serviços Clínicos e Posto de Socorros:

Rua do Ferregial de Baixo, 21 — LISBOA

TELEFONE 32461

End. Teleg.: SEGUDUSTRIAL

Filial no PORTO — Rua de Santo António, 120, 1.º

SEGUROS NOS RAMOS DE:

Acidentes de Trabalho — Automóveis — Incêndio — Marítimo

Para as localidades onde não existam agentes, aceitamos ofertas

Sociedade Lisbonense de Metalização, L. da

EXECUTA:

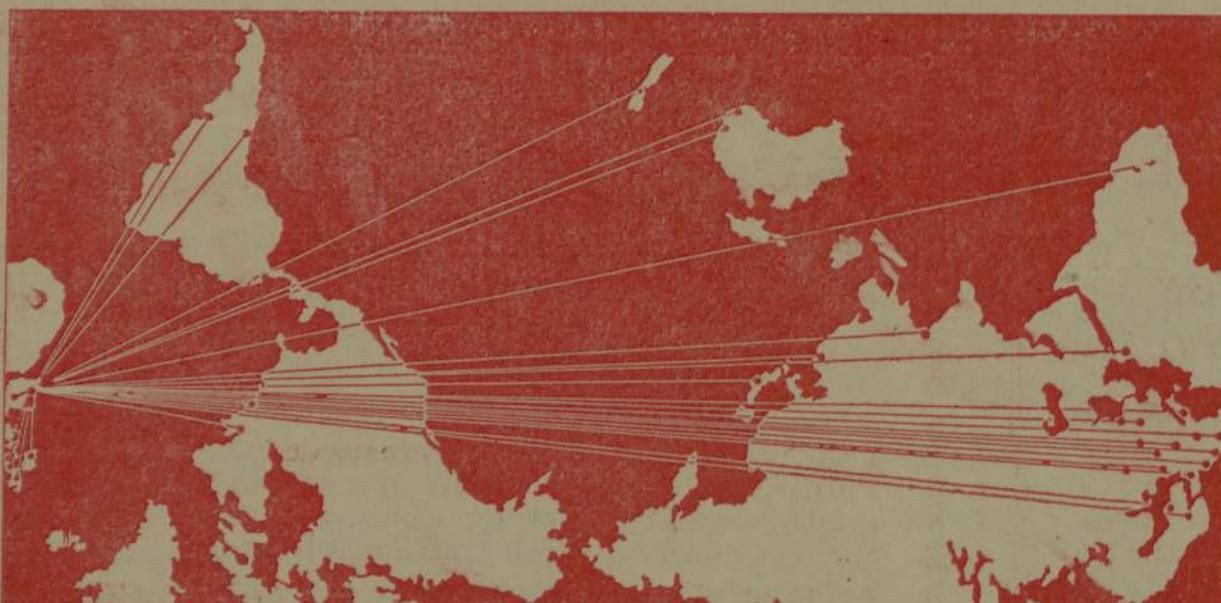
Revestimentos metálicos, por projecção de qualquer metal em fusão, visando os fins

Anti-corrosivos e Decorativos

O processo mais eficaz contra ferrugem

Sede: R. Almirante Pessanha, 16 s/loja
LISBOA

Telef. 3.1745



35 Fábricas trabalham para Portugal
Standard

Brevemente Portugal também terá a sua

Electrica

EMPREGANDO MÃO DE OBRA PORTUGUESA

*Reparações de Automóveis***A RAPIDAUTO, L. da**

Motores industriais e marítimos.

Rectificação e encamisagem de cilindros, válvulas e cambotas.

Bate-chapas, estofador e Pintura

SOLDADURAS A OXIGÉNIO E ELÉCTRICAS

Desempeno de eixos e chassis a frio com a maior rapidez e perfeição — ORÇAMENTOS GRÁTIS

RUA VIEIRA DA SILVA, 38 (a Alcântara) — LISBOA

GRANDES ARMAZENS DO CHIADO**OS MAiores DA PENINSULA**

Os que maior sortido têm e mais barato vendem em todo o País

Fornecedores das Juntas de Freguesia, do Exército, Marinha e da Polícia, Cooperativa dos Correios, da Caixa de Pensões dos Caminhos de Ferro e outras

Filiais em:

PORTO — Praça da Universidade

COIMBRA — R. Ferreira Borges

ABRANTES — P. Rodrigues Soares

ARGANIL — P. Simões Dias

AVEIRO — Av. Central

BARRIL D'ALVA — L. do Chiado

BEJA — P. Moraes Sarmento

BRAGA — R. dos Chãos

CALDAS DA RAINHA — P. da República

TORRES NOVAS — R. 5 de Outubro

COVILHÃ — R. Miguel Bombarda

EVORA — Praça do Geraldo

FARO — R. Conselheiro Bivar

F. DA FOZ — Cais da Alfandega

GUARDA — Rua do Comércio

PORTALEGRE — R. do Comércio

SANTAREM — R. Sá da Bandeira

SETUBAL — P. do Bocage

VISEU — R. dos Combatentes

*Reparações de Automóveis***A RAPIDAUTO, L. da**

Motores industriais e marítimos.

Rectificação e encamisagem de cilindros, válvulas e cambotas.

Bate-chapas, estofador e Pintura

SOLDADURAS A OXIGÉNIO E ELÉCTRICAS

Desempeno de eixos e chassis a frio com a maior rapidez e perfeição — ORÇAMENTOS GRÁTIS

RUA VIEIRA DA SILVA, 38 (a Alcântara) — LISBOA

LITOGRÁFIA**"A Cartográfica"**

DE

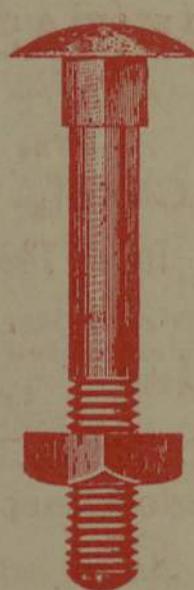
Arnaldo Filipe da Silva**Fornecedor do Estado Português**

45, Rua Victor Bastos, 45-A — LISBOA

Telefone 5 1282

Revista quinzenal

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



A RESISTENTE

Sociedade de Parafusos, L. da

SUCESSORA DE VICTOR JOSÉ PEREIRA

Fábrica de PARAFUSOS, PORCAS, REBITES, ANILHAS, TIREFONDS, GRAMPOS, FERRAGENS PARA LINHAS TELEFÓNICAS, TELEGRÁFICAS, ETC.

Escritório e Fábrica:

CALÇADA DOS SETE MOINHOS, 41-47

Telefone 47427

LISBOA

Sociedade Luso Elétrica, L. da

11, Calçada Marquês de Abrantes, 13

Telef. 60331

LISBOA

MATERIAL ELÉCTRICO

Material estanque próprio para instalações a bordo. Motores eléctricos. Dijuntores automáticos para protecção de motores trifásicos. Electro Bombas. Cabos para soldadura eléctrica. Cabos armados. Carregadores de baterias. Esmeriladores e Polidoras eléctricas

ARTIGOS CERÂMICOS DA Fábrica das Devezas, Limitada

Fabricantes dos afamados mosaicos hidráulicos marca

"TREVO"

Vendem aos melhores preços do mercado todos os materiais de construção e todos os artigos de «MÉNAGE»

Sede: Rua Vasco da Gama, 62 a 66—Tel. 61760

Filial: Av. Almirante Reis, 190-C e 190-D—Tel. 44450

Fábrica: Rua Rodrigues de Faria, 21 a 25—Tel. 81803

Indústria Social, L. da

FUNDADA EM 1872

TELEFONE 62665

FÁBRICA METALÚRGICA

MÁQUINAS PARA CERÂMICA

Com oficinas de Cerralharia Mecânica e Civil — Forjas — Fundição de ferro — Fundição de Metais — Construtora de máquinas acessórios para todas as Indústrias — Reparação de navios — Reparação de todos os tipos de motores — Casa especializada em fabricação de todos os acessórios para os mesmos.

Orçamentos Gratis

Séde em edifício próprio na

Avenida 24 de Julho N.º 64 - LISBOA

Metalúrgica, Limitada

Rua do Mirante, 22 — Rua da Bica do Sapato, 46
Telefone 27140

LISBOA

Oficinas de construções metálicas civis e mecânicas. — Gradeamentos, portões, caixilharia, mudanças de via, etc. — Fabrico especial de Bidons. — Serração de Madeiras e Carpintaria Mecânica

Fabricantes do fecho «SECTOR» para bandeiras
(PATENTE 18010)

Encarrega-se de todos os trabalhos da sua especialidade
FORNECEM-SE ORÇAMENTOS

Repenicado & Bengala, L. da

Empréesa Industrial — Capital 3.000.000 escudos

Manufactura geral de artigos de borracha, alpargatas e calçado

Tel | fone: 81-280 (P. B. X.)
gramas: ALPARBORRACHA

Fábrica e escritório:

21, Rua Bartolomeu Dias, 23

LISBOA

IMPORTAÇÃO EXPORTAÇÃO

Metais
Cutelarias
Ferramentas
de precisão



CONTA PRÓPRIA REPRESENTAÇÕES

Fios eléctricos
Motores eléctricos
Baquelites
Ebonites

Produtos químicos
Papeis para todos os fins

REVEL — Representações e Vendas, L. da

Rua do Alecrim, 46, s/l. Tele | fone 30451
LISBOA gramas «Reveldas»

Lino Teixeira de Carvalho

CASA FUNDADA EM 1904

Couros Curtidos e em Cabelo — Pelarias Nacionais e Estrangeiras — Todos os artigos para a confecção de Calçado — Representante das principais fábricas de Cortumes do País — Materiais de construção Nacionais e Estrangeiros TINTAS «WALPAMUR», COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Depósito Geral dos verdadeiros fios de canhamo das marcas

«LEÃO» e «ESTRELA»

Telefones
21374-21375 P. B. X.

Telegrams
ONIL-LISBOA

109, Rua dos Bacalhoeiros, 115 — LISBOA



PRIMEIRA CASA DAS BANDEIRAS A. CARDOSO

SUCESSORA: MARGARIDA CARDOSO DA COSTA

149, Rua dos Correeiros, 151 — LISBOA (Portugal) — Tel. 27482

Execução perfeita e rápida de todo o género de bandeiras, estandartes, galhardetes, etc., etc. — Grande sortido de bandeiras de todas as nações e fantasia, para aluguer — Preços de concorrência

TELEFONE 63365

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

Fabricante de Molas para Automóveis

Av. Pedro Alvares Cabral, 27 — LISBOA
(Ao Rato)

PACHECO, L.^{da}

Rua de Campolide, 76 — Telefone 41839

Fanqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.

SUCURSAIS:

R. de Campolide, 97
LISBOA

R. Luiz de Camões
LAGOS

CARPINTARIA MECÂNICA

- DE -

Benjamim António Duarte

CONSTRUTOR CIVIL

Rua de Campolide, 51-A — LISBOA — Telefone 44168

AUTO GLOBO, L.^{da}

Acessórios para automóveis — Óleos — Pneus

GOOD-YEAR — Baterias — Velas — Peças

«Ford» e «Chevrolet»

Rua das Pretas, 31 — LISBOA Telef. 32471

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

SIGILO — RAPIDEZ — SEGURANÇA — JURO DA LEI

Rua da Assunção, 88-1.^o Telef. 25234

GALERIA PORTUGAL, L.^{da}

Grande Exposição com quadros antigos e contemporâneos dos mais célebres autores. — Pintura sobre cobre, antigos, de grandes dimensões e pequenos, primitivos portugueses, lindíssimas aguarelas, etc. — Jarrões da Índia, China e Japão, Saxe, Sèvre, Inglesas e Portuguesas — Grande coleção de Leques antigos, alguns raros.

Rua D. Pedro V, 66 e 68 Telefone 27330

JOSÉ MARIA GOMES & IRMÃO

Compra todas as qualidades de sucata, Navios, Batelões e Fábricas para desmantelar, etc. Vende todas as qualidades de sucatas, Chumbo, Zinco em lingotes, Cobre, Bronze, Alumínio, Ferro forjado, fundido, etc.

Depósito e armazéns em edifício próprio :

Rua Rodrigues Faria, 13 a 19 — TELEFONE 36069

(Junto à Cruz Vermelha)

ALCANTARA — LISBOA

Fábrica dos produtos para calçado marca

VIRIATO

Pomadas — Cremes — Tintas Rápidas — Camurças — Giz — Lustrinas — Ceras para sapateiro — Ceras para — soalhos — Tintas para escrever, etc.

ANTÓNIO NUNES

Rua do Benformoso, 151-C a 151-G — LISBOA — Telef. 32624

JOAQUIM RAMALHO

Compra e Venda de Propriedades — Recebimentos de rendas — Hipotecas — Trespasses
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Rossio, 93, 1.^o-D.^{to} — Telef. 28421
LISBOA

Carpettes, Tapetes, Passadeiras, Capachos, Linhagens, Sacos, Lonas e Fios — Artigos para campo e praia

LEITES SOBRINHOS & C.^A

(CASA CENTENÁRIA)

26, RUA DOS FANQUEIROS, 28 — Telef. 21710

ARQUITETOS, ENGENHEIROS, CONSTRUTORES E DESENHADORES

Reproduções de desenhos (marionetas). Papéis vegetais, cenográficos e heliográficos. Tela, fitas de debruár, Lápis, Carvão, Minas, etc.

ANTÓNIO ALVES

Largo Biblioteca Pública, 13
Telef. 27.420 — LISBOA

Máquinas Industriais e Agrícolas

Motores, Bombas, Dinamos, Moinhos de martelos, Trituradores, Tararas, Serras, Máquinas — Ferramentas, Aparelhos para moagem, Rolamentos, Acessórios, etc.

CENTRAL DE MÁQUINAS

Telef. 20139 — 166, Rua da Boa Vista, 168 — LISBOA

Contraplacados Nacionais e Estrangeiros

REVESTIDOS DE METAL

Folha a cutelo — Placas em fibra de madeira para colagem de fotografias, desenho e pintura

CARLOS BON DE SOUSA CARNEIRO

R. da Trindade, 2 — Telef. 22329 — LISBOA

Agostinho Gameiro Málho

Comerciante de Louças, Vidros, Miudezas e Vinhos

ALBERGARIA DOS DOZE

Les Techniques Modernes

P A R I S

T E C

para impermeabilizar cimentos
e activar a presa.

AGENTES EM PORTUGAL:

SODISPOR

Sociedade Distribuidora Portuguesa
de Representações, L.^{da}

229, RUA AUGUSTA — LISBOA

Teleg.: «SODISPOR» — LISBOA Telef. 25592

JULIO GOMES FERREIRA & C.º, L.º DA

(FUNDADA EM 1832)

Materiais para:

Instalações Eléctricas
Intalações Sanitárias
Instalações de Aquecimento
Instalações de Cozinha
Instalações Frigoríficas
Instalações Contra Incêndios
Instalações de Iluminação

OFICINAS METALO-MECÂNICAS

Fundições de Metais // Torneiros
// Latoeiros // Serralharias //
Galvanoplastia

82, RUA DA VITÓRIA, 88 • 166, RUA ÁUREA, 170

L I S B O A

Oficinas: 17, RUA S. TIAGO, 19

Telef. P. B. X. 21361 (2 Linhas)

BUREAU VERITAS

1828

1947

CLASSIFICAÇÃO E INSPECÇÃO DE NAVIOS.

RECEPÇÃO DE MATERIAIS

INSPECÇÃO DE CONSTRUÇÕES, ETC.

Para todos os assuntos respeitantes
ao **BUREAU VERITAS**, dirigir-se
aos agentes

Sociedade Oceânica do Sul

Rua S. Nicolau, 78
L I S B O A

**LIVRARIA
Luso-Espanhola, L.^{da}**

R. Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEF. 24917

Travessa do Carmo, 20-A-1.^º — PORTO
TELEF. 4076

R. da Sofia, 78-1.^º — COIMBRA
TELEF. 2799

Junqueras, 8 — BARCELONA
Avenida Churchill, n.º 109-s/404
RIO DE JANEIRO

LIVROS TÉCNICOS

Regina CHOCOLATES

Société Alsacienne de Constructions Mécaniques

Frézas de todos os tipos — Engenhos de furar radiais
Engenhos de furar — Frézas-brócas de todos os tipos
Tornos verticais diversos — Cabos eléctricos de todos
os tipos — Material de telefonia

AGENTES EM PORTUGAL:

"SODISPOR"

Sociedade Distribuidora Portuguesa de Representações, L.^{da}

Teleg. «Sodispor»
Telef. 25592

229, Rua Augusta
LISBOA

MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO —
MÁQUINAS, FERRAMENTAS, BOMBAS E
MOTO-BOMBAS MOTORES ELÉCTRICOS,
DIESEL, A GAZOLINA E A PETRÓLEO
— MATERIAL DE LABORATÓRIO —
MATERIAL AGRÍCOLA E VINÍCOLA
PRODUTOS ENOLÓGICOS E PRODUTOS
QUÍMICOS PARA A INDÚSTRIA

Efrem Rodrigues, Limitada
TELEFONE 28014
Rua da Prata, 185, 2.º Dt. — LISBOA

J. A. Freire, Sucessores
FREIRE & RODRIGUES

Desperdícios de algodão para limpeza
de máquinas — Única casa que se de-
dica exclusivamente a êste ramo de
negócio, e que iniciou e desenvolveu
— em Portugal no ano de 1900 —

Sócio gerente: Carlos Neves Rodrigues
Avenida 24 de Julho, 104, 104-A — LISBOA — Telef. 63558